

A MÁV HIVATALOS LAPJA

# VASÚTAS MAGAZIN

www.mavcsoport.hu

ZSENIÁLIS MÉRŐMŰSZER  
SAJÁT FEJLESZTÉSSEL AZ INNOMÁV-ON

TÖKÉLETES  
TÖKÉTELEK

ÚJ KELENFÖLDI  
JEGYPÉNZTÁRAK

NYITNI KELL MINDENKI FELÉ  
INTERJÚ LOPPERT DÁNIEL  
KOMMUNIKÁCIÓS IGAZGATÓVAL

A MÁV APP  
NYÁRI KAMPÁNYA

425 009  
H-START

ISTVÁNTELEK  
KIVÁLÓ SZAKTUDÁS  
A VASÚT SZOLGÁLATÁBAN

# TALENT

MOTORVONATOK

69. ÉVFOLYAM • 2019. NOVEMBER

Hungrail • Autómentes Hétvége • Infotér • BGOK • Orientációs hét • Kopócsi Zsuzsanna • CER  
Munkavállalói fórum • Gáspár István • Energiatudatosság • Ganz Ábrahám • Tollaslabda

<b>Vezetői interjú</b>	4
Nyitni kell mindenki felé – interjú Loppert Dániellel, a MÁV Zrt. kommunikációs igazgatójával	
<b>Hírvonal</b>	7
Autómentes Hétféje, MÁV app, Infotér Konferencia	
<b>HR-hírek</b>	12
Orientációs hét, INNOMÁV, Állásbörzék	
<b>Innomáv</b>	14
Zseniális mérőműszer - saját fejlesztéssel az INNOMÁV-on	
<b>Munkatársunk</b>	16
Ösztönösen cselekedtem - interjú Kopócsi Zsuzsanna forgalmi szolgálattevővel	
<b>MÁV-START hírek</b>	19
Bővülő nemzetközi szolgáltatások, Utaskapcsolati verseny, Munkavállalói fórumok, Új kelenföldi jegypénztárak	
<b>Istvántekek</b>	24
Kiváló szaktudás a vasút szolgálatában	
<b>Életút</b>	26
Interjú Gáspár Istvánnal	
<b>Fenntarthatóság</b>	28
Utaskényelem és energiatudatosság	
<b>Anno</b>	38
A leghíresebb magyar bivaly - 95 éve készült az első 424-es	
<b>A MÁV app nyári kampánya</b>	40



# ELŐSZÓ

## Kedves Kollégák!

Novembert az elcsendesedés, a bezárkózás havának tartják. A természet készül a téli álmra, elhalkul az erdő-mező, rövidülnek a nappalok és hosszabbodnak az éjszakák, a simogató őszi napfényt ködös és borongós idő váltja fel. A magyar kalendáriumokban a hónapot ősütőként, az enyészet havaként emlegetik. November szavunk a latin novem szóból ered, ami kilencet jelent, hiszen a november a római naptárban a kilencedik hónap volt, majd miután az év elejére illesztették januárt és februárt, november a tizenegyedik helyre sorolódott, nevében tovább hordozva valamikori jelentését.

Mi ebben a bezárkózás havában is csak egyet szeretnénk, nyitni a vasutas olvasók felé! A Vasutas Magazin szintén nevében hordozza jelentését, hiszen beszámolóinkkal, híreinkkel, az interjúkkal, történetekkel, fotókkal mind-mind a vasutas közösségünkhöz szólunk. Azt szeretnénk, ha minden írásunkat minden olvasó a magáénak érezné. Ha tudná, hogy ezt hozzá, neki írtuk, hiszen újságunknak az információk átadásán túl közösségformáló és közösség erősítő szerepe is van. Ezért mi nyitunk és nyitottak vagyunk novemberben éppen úgy, mint bármely másik hónapban.

Mert őszintén hisszük, hogy nem üres szólam az, ha vasutas közösségünk összetartó erejéről beszélünk, ha hagyományainkat emlegetjük, ha megemlékezünk elődeinkről. De azt is tudjuk, a cél előttünk van, ezért mindig előre kell tekintenünk, az előttünk álló feladatokra, hiszen így juthatunk egyről a kettőre.

Novemberi lapszámunkban többek között olvashatnak a MÁV applikációról, az Autómentes Hétféje eseményeiről, a nemzetközi személyszállítási terveinkről, a futópróbák mibenlétéről, a környezettudatos vasútról. Beszámolunk a Pályaorientációs hétről és Ganz Ábrahámról, Anno rovatunkban 424-esen utazunk, majd néhány tököses ételt is megkóstolunk.

Nekünk a november tehát színes és nyitott, mint amilyen a Vasutas Magazin. Mindig nyitottan a vasutas olvasó felé.

*Hum Krisztina*



## Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna • Főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina

Szerkesztő: Kandó Eszter • Szerzők: Bécsi Orsolya, Bella Attila, Benke Máté, Csohány Domitilla, Dánid László, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Kandó Eszter, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Pödör Erzsébet, Vető Dániel

Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60. • Telefon: 06 1 511 3801 • E-mail: ujsag@mav.hu

Címlap: Adrián Zoltán • Fotók: Adrián Zoltán, freepick.com, Fülöp Ildikó, MÁV SZK Zrt. Archivum,

Molnár Zsolt, Müller Bertold, pexels.com, Soós Boton, Szecsódi Balázs

Nyomdai előkészítés: Giron Diána, Valentinyi Nóra • Korrektor: Dudás Márta

## Nyitni kell mindenki felé

Szabadidejében szívesen jár táncelőadásokra, kedveli a Tarantino-filmeket, fociban Debrecen-drukker, és most éppen Moldovát olvas, az „Akit a mozdony füstje megcsapott” című könyvét. Határozott és szókimondó ember, olyan, aki

### Hogyan látod ezt az elmúlt egy évet?

Egy elcsépelet mondással kezdeném, miszerint „önmagunk dicsérete stratégiailag annyira fontos, hogy nem bízhatjuk másokra” (nevet). Komolyra fordítva a szót, a kollégáim tényleg dicséretet érdemelnek. Amikor elkezdtem dolgozni a MÁV-nál, három fő célt fogalmaztam meg; minél kevesebb negatív hír legyen rólunk a sajtóban, a civil szervezetekkel szorosabb kapcsolatot alakítsunk ki, és intenzívebben legyünk jelen a közösségi médiában. Ha sorra veszem, hogy mit sikerült ezekből megvalósítanunk, akkor a pozitív sajtómegjelenések mindenképpen előkelő helyen szerepelnek.

### Igen, valóban sok hír szólt az elmúlt hónapokban rólunk, a vasútról...

Igen, de nem könnyű megítélni, hogy a sajtóban rólunk megjelent hírekből a negatív vagy a pozitív megjelenésekből van-e több. Nyilván mindannyiunknak vannak személyes benyomásaink, ezért érdemes ilyenkor az objektivitás talaján maradni, és a számokhoz nyúlni. A napi sajtófigyelést végző Médianéző Kft. hónapról hónapra megküldi a számadatokat arról, hogy hol, mikor, hányszor jelentünk meg a sajtóban. A számok a befektetett kemény munkát igazolják, és a jó eredmény egyértelműen a csapatomnak köszönhető. Az egyik ilyen sarokszámunk a sajtómegjelenéseink kapcsán született pozitív/negatív sajtócikkek aránya. Ez az adat azt mutatja, hogy 16 százalékkal csökkentek a negatív sajtómegjelenések, a pozitív sajtócikkek száma pedig 70 százalékkal, a semleges cikkek száma pedig 90 százalékkal nőtt a korábbi azonos időszakhoz képest. Mindez úgy sikerült, hogy közel kétszer annyi cikk jelent meg rólunk.

Az árnyalhatja a képet, hogy az önkormányzati választás hajrájában gyakorlatilag majdnem minden nap

érti is és szereti is, amit csinál. Loppert Dániel, a MÁV kommunikációs igazgatója. Pozícióját éppen egy éve tölti be, ebből az apropóból beszélgettünk tapasztalatairól, az eredményekről, célokról és az aktuális eseményekről.

foglalkozott velünk a sajtó, folyamatos nyomás alatt igyekezték tartani a vasúttársaságot. Ezután a Közlekedő Tömeg által szervezett tüntetésen alig két buszmegállónyi ember jelent meg...

### Mit gondolsz erről, a MÁV elleni tüntetésről?

Vasúttársaságunk legfőbb célja a megfelelő vasúti szolgáltatás nyújtása, az utaselégedettség növelése. Ezért egy dologt mindenképpen le kell vonnunk a tüntetés tanulságaként: még jobban nyitni kell az utasok felé, nyitni kell az utasokat tömörítő hiteles civil szervezetek felé, mert az érdekeink közösek. Egyeztetni kell velük, például ha menetrend-módosítás előtt állunk. Az utasoknak érezniük kell a szándékot, hogy minden értük történik, az ő szolgálatukban. Az is egyértelművé vált számunkra, hogy a Közlekedő Tömegben ez a nyitottság nincs meg, hiszen ők úgy döntöttek, hogy a helyi önkormányzati választások előtt két héttel tüntetést szerveznek. Innentől kezdve a velük való együttműködés okafogyottá vált, hiszen nem céljuk a közös nevező megtalálása.

Az adott krízishelyzetben a kommunikációs munkatársak jelesre vizsgáztak. Jól működő, közös munka zajlott, hiszen mind a MÁV-START kommunikációs kollégái, mind a más szakterületeken dolgozó munkatársak is kivették a részüket a feladatból. Sajnos az ilyen jellegű tüntetéseknek a legnagyobb elszenvetői azok a fedélzeten és pénztárban dolgozó munkatársaink, akik közvetlenül találkoznak utasainkkal. Ők folyamatos stresszben, vagy akár konfliktushelyzetben vannak. Ezért is nagyon fontos, hogy jó kapcsolatot ápoljunk az utasainkkal.

### Milyen eszközök állnak ehhez a rendelkezésünkre?

Az egyik legfontosabb lépés a MÁV-Facebook oldalainak (MÁVINFORM és MÁV brand oldal) létrehozása volt. Például





## „70 SZÁZALÉKKAL NŐTT A POZITÍV SAJTÓMEGJELENÉSEK SZÁMA”

több százezer embert értünk el az új KISS motorvonatokról szóló üzenetekkel. Nyilván a félmillió ember között vannak cinikusok, akik azt mondják, hogy a KISS-ek nem javítják meg a biztosító berendezéseket és a felsővezetéseket, de a kommunikációnak az volt a célja, hogy arról vitatkozzunk, hogy most a KISS-ek jók vagy nem jók. Tíz emberből kilenc biztosan azt mondja, hogy szeretne KISS-t arra a vonalra, amelyen ő jár. Ennek az üzenetnek az elterjesztésében a MÁV Facebook-oldala hatalmas segítségünkre volt. A másik eszközünk a MÁVINFORM. A MÁVINFORM fókuszát, vagy mondjuk úgy, súlypontját, a klasszikus médiából áthelyeztük a saját Facebook-oldalra. Itt is egyetlen poszttal harmincezer embert érünk el; például egy havária-helyzetet bemutató posztra átlagosan tízezer ember figyel, ha képpel is illusztráljuk, akkor akár több százazres az elérésünk. Ez egy év alatt nagyon szép eredmény. Az előző évhez képest mindenképpen összehasonlíthatatlan fejlődés. A MÁVINFORM az utastájékoztató alappillére. Sok erőforrást kell még mozgósítanunk, hogy minél gyorsabban, minél jobban, minél több információt tudjunk biztosítani az utasok számára. Huszonegyedik századi utastájékoztatói rendszert kell felépítenünk.

### Szerinted a vasutas munkavállaló viselkedése hogyan befolyásolhatja a közösségi felületeken a vállalatcsoportról alkotott véleményt?

Ez egy rendkívül fontos kérdés. Minden tiszteletem azoké a kollégáké, akik a vasúthoz lojálisan, elkötelezetten, szívvel-lélekkel az utasért végzik a mindennapi munkájukat. Az utas-vasutas ellentét egy régi korszak logikája, semmiképpen nem méltó a mai vasutas kultúránkhoz, a vasutas közösségünkhöz. Az a dolgozó, aki munkája során mindennap találkozik az utasokkal, egyenruhájában, helytállásával a MÁV-ot képviseli. Munkavégzésével, megnyilvánulásaival természetesen formálja a rólunk kialakított képet. Egyre több pozitív visszajelzés érkezik az utasoktól, amelyben megdicsérik a jegyvizsgáló kollégát, mert türelmes volt,

mert segítőkész volt, mert megfelelően tájékoztatott. Nyilván az, hogy a vasutas munkavállaló ne beszéljen negatív hangnemben a saját munkáltatójáról, egy évekig tartó folyamat, amelyet nagyon sok apró kis részletből kell összeraknunk. Természetesen ennek megoldása nem csupán kommunikációs kérdés, hanem elsősorban a menedzsmentre háruló feladat.

A MÁV brand helyreállítása nem csupán azt jelenti, hogy plakátokat gyártunk. Abban benne van például, hogy miként néz ki egy őrhely, a brandben benne van az, hogy milyenek a fizetések, hogy egy utaspanaszt hogyan kezelünk. Ez egy olyan munka, amelyben sok embernek együtt kell dolgoznia. Tudnunk kell, hogy amikor a saját munkáltatónkról rosszat mondunk, azzal saját magunkat értékeljük le. Ez a minősítés az utas és a vasutas közötti kommunikációban is megmutatkozik, hiszen a vasutasnak megszűnik a hitelessége az utas előtt.

### A közös cél, az azonos irány akár olyan kézzelfogható területeken is megvalósult, mint amilyen a Vasutas Magazin és a MÁV-START EXPRESSZ egybeolvadása...

Egy radikális változás volt, de mindenképpen jó irányba haladunk. A Vasutas Magazin sok helyről fogad be cikkeket, véleményeket, egy kiváló és erős belső kommunikációs eszközünk. De egyébként jelenleg a legerősebb vasutas „belső kommunikációs” csatorna az az RTL Klub Híradója és a HVG. Kiemelt feladatunk, hogy ezen változtassunk, a vasúttársasággal kapcsolatos hírekről tőlünk értesüljenek először a munkavállalóink.

### Egyértelműen nem egyhangúan, és összességében pozitív mértékkel zárult ez az év. Mi is azt valljuk, hogy jó munkát csak erős, biztos családi háttérrel lehet végezni. Ebben a tekintetben te mire emlékszel vissza legszívesebben az elmúlt egy évből?

Valóban, a család a legerősebb fundamentumom. Az egész éves kemény munkát a Balatonnál pihentük ki. Egyéves a kisfiam, ő is nagyon szereti a vonatokat, a gyermekvasút visszatérő programunk. Nyáron ki is használtunk minden lehetőséget, hogy a déli partot vonattal bejárjuk. Hétfévenként sokat kirándulunk, balett-táncos feleségemmel, ha időnk engedi, szívesen nézünk táncelőadásokat. Ahhoz, hogy az ember optimista és mindig bizakodó legyen, fontosak ezek a közös családi élmények.

Hum Kiszitina, Varga Zsuzsanna

## Stratégiai együttműködési megállapodást kötött az ITM a Hungraillel



### A magyar vasút szerepe az innovációban

„A vasút hozzájárul a magyar gazdaság növekedéséhez, köztük a rekordokat döntő turizmus teljesítményéhez, eljuttatja a dolgozókat a munkahelyükre, szerepet játszik a környezetterhelés csökkentésében” – mondta el a Magyar Vasút 2019 konferencián beszédében Palkovics László. Az innovációs és technológiai miniszter beszélt arról is, hogy a mostani európai uniós fejlesztési ciklusban Magyarországon 1500 milliárd forintot fordítanak vasútfejlesztésre, a következő uniós fejlesztési időszakban pedig várhatóan majd 1500-2000 milliárd forint forrás lesz erre a célra. „Ezenkívül a kormány saját forrást is ad a vasút fejlesztésére” – tette hozzá. A miniszter kiemelte még, hogy a Budapest–Belgrád-vasútvonal megépítése gazdaságpolitikai jelentőségű lesz, a beruházás kivitelezése hamarosan megkezdődik, megvalósulása lehetővé teszi, hogy Magyarország részese legyen a Kína és Európa közötti áruforgalmának. A szaktárca vezetője hangsúlyozta, a magyar vasút az innovációban is részt kíván venni, példaként említette, hogy megvizsgálják a vasúti próbapálya kialakításának lehetőségét, továbbá erősítik a vasúti szakterület oktatását.

A hazai vasúti ágazat első számú találkozóján, az idén október 1-jén megrendezett Magyar Vasút Konferencián az Innovációs és Technológiai Minisztérium vezetője, dr. Palkovics László miniszter és a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, egyben a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület elnöke, dr. Homolya Róbert írta alá a fontos dokumentumot. A megállapodás célja, hogy a szaktárca és az egyesület között minél jobb minőségű, szakmai szempontból megalapozott, a szabályozási célnak legjobban megfelelő jogszabályok szülessenek.

Az együttműködés a többi közt kiterjed a vasúti személyszállítási szolgáltatás fejlesztésére, a munkaerő-gazdálkodásra vonatkozó, a vasúti ágazatot is érintő jogszabályok véleményezésére, Magyarország logisztikai elosztó központ szerepének erősítésére, az ideiglenes és lassújeleknek az eljutási idők csökkentése. Beletartozik még a menetrendszerúség növelését biztosító programok kidolgozása és végrehajtása, továbbá az ágazatot érintő adminisztrációs terheknek a vasúti ágazat termelékenységének növelése érdekében történő csökkentése is.



### Kukely Márton posztumusz Sipos István-díjat kapott

A vasúti szakma jelölésére ebben az évben a Hungrail elismerését, a Sipos István-díjat a nemrégiben elhunyt Kukely Márton, a MÁV volt vezérigazgatója, a CER Cargo Holding magyar magánvasút cégcsoport vezérigazgatója, a Hungrail ellenőrző bizottságának elnöke posztumusz kapta.

## Autómentes Hétféje

Szeptember 16–22. között zajlott az Európai Mobilitási Hét, amihez a MÁV idén is csatlakozott. A programot hagyományosan az Autómentes Hétféje zárta, társaságunk Andrassy úti standján sok színes programmal várta a látogatókat. A standon kiemelt helyet kapott a KISS motorvonat is, a helyszínen látogatók érdekes információkat tudhattak meg a 2020 elején forgalomba álló emeletes motorvonatokról. A gyermekek sem unatkoztak, az egész napos kézműves foglalkozások mellett kipróbálhatták a hajtányozást, megismerkedhettek a Gyermekvasút világával, a VR-szemüveg pedig a felnőttek körében is nagy sikert aratott.



## A MÁV és az MVM együttműködése

Megállapodást kötött a MÁV és az MVM Csoport, amelynek célja a már eddig is jól működő kapcsolat erősítése, és a jelenlegi együttműködés bővítése az innováció és kutatás-fejlesztés, a szakemberképzés, valamint a villamosenergia-szolgáltatások területén. A megállapodást dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Kóbor György, az MVM Zrt. elnök-vezérigazgatója írta alá 2019. október 4-én. A dokumentumban rögzített célok elérése, valamint együttműködés további területeinek feltárása érdekében a felek munkacsoportokat hoznak létre, melynek célja az eredmények értékelése, valamint az új feladatok kitzése.



## Békéscsabai Nemzetközi Vasútmodell- és Mozdonyparádé

2019. szeptember 27. és 29. között rendezték meg a XV. Nemzetközi Vasútmodell és Mozdonyparádét Békéscsabán. A háromnapos rendezvényen a szervezők 3 helyszínen 33 kiállítóval várták a vasút rajongóit. A legnépszerűbb program a szombati Mozdonyparádé volt, amire több ezren voltak kíváncsiak.

A látogatók közel tizenöt mozdonyt és vasúti járművet tekinthetnek meg egészen közelről, valamint a kicsiket és nagyokat is szeretettel várták a vasútmodell-kiállítás helyszínén. A MÁV standján a gyerekek játékos vasúti kvíz során a vasúti szakmákkal, míg a felnőttek az éppen aktuális álláshirdetésekkkel ismerkedhettek meg.



## Új családi váró Debrecen állomáson

Egyre többen használják a szeptemberben megnyílt családi várót a debreceni állomáson. A gyermekkel utazók nagy öröme az új helyiségben a játszósarok mellett gyermekmosdó és pelenkázó is található.

biztosította, a munkálatok főként saját munkaerővel valósultak meg.

Debrecen állomáson szeptember óta várja a legfiatalabb utasokat is a családi váróterem, amely a kisgyerekes családok utazási komfortját növeli. Az eddigi visszajelzések, a családi váróban elhelyezett vendégkönyv alapján rendkívül pozitívak, az utazóközönség nagy örömmel használja is a létesítményt. Az ötletet elsődlegesen a nyíregyházi vasútállomáson már évek óta működő családi váró sikere adta.

A debreceni vasútállomáson 2019-ben elvégzett valamennyi karbantartási feladat összességében 20 millió forintból és 800 munkára felhasználásával készült el.

Fotó: Mikula Szilvia/Dehir.hu

A csarnokban az utasok nagy meglepedésére megújult a mosdó, zöldnövényzet ültetésével, interaktív minikiállítás berendezésével, várótermi padok kihelyezésével és a bérlőkkel együttműködve egységes arculat kialakításával lett komfortosabb a várakozás. A debreceni utascarnokban és váróteremben elvégzett karbantartásokat a MÁV saját üzemeltetői forrásából





## Infotér Konferencia

A közlekedés volt a fő téma a X. Infotér Konferencia nulladik napján, 2019. október 15-én. Az eseményt Dr. Gál András Levente, a Digitális Jólét Program szakmai vezetője és Dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter nyitotta meg. A szaktárca vezetője kiemelte, hogy hazánkban a GDP 20 százalékát a digitális gazdaság állítja elő, illetve beszédében a mobilitással és közlekedéssel kapcsolatos kihívásokra is reflektált: a környezet terhelését és a közlekedés stabilitását, biztonságát új erőpróbanak nevezte.

A digitalizáció iránti érdeklődés a vasútközlekedésben is érzékelhető. Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója ennek kapcsán elmondta, hogy a vonatjegyvásárlás 30 százaléka már önkiszolgáló rendszereken keresztül történik a MÁV-nál. Továbbá szóba került a mesterséges intelligencia is, amely a vonatközlekedésben egyszerűbbé teheti a vasúthálózat infrastruktúrájának karbantartását.

„Jelenleg egy 7000 kilométeres területet kell karbantartanunk. Nem mindegy, hogy ezt humán vagy informatikát alkalmazó rendszerekkel tudjuk vizsgálni, analizálni, és ezáltal tudni, hogy milyen beavatkozást kell végrehajtani” – mondta dr. Homolya Róbert a keddi konferencián.

A konferencia Közlekedés és innováció: innovációs lehetőségek és integrációs trendek a közlekedésben című kerekasztal-beszélgetésén az elnök-vezérigazgató mellett a MÁV Zrt. kommunikációs igazgatója, Loppert Dániel is vendég volt.



### Elhunyt Tokaji Róbert

Sajnálattal tudatjuk, hogy Tokaji Róbert, korábbi munkatársunk, életének 49. évében, hosszantartó, méltósággal viselt, súlyos betegsége után elhunyt.

Tokaji Róbert 1990-től 27 éven keresztül dolgozott a MÁV Zrt.-nél. A vasúti ranglétrát végigjárva 2016-ban került kinevezésre a műszaki felügyeleti és technológiai igazgatói pozícióba. Korábban a szegedi pályavasúti területi igazgatóság igazgatója volt, majd MÁV-os karrierjét a debreceni pályavasúti területi igazgatóság vezetőjeként fejezte be 2017-ben.

Emlékét kegyelettel megőrizzük. Őszinte részvétünket fejezzük ki a családnak.

## Nyílt nap a Baross Gábor Oktatási Központban

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ 2019. október 17-én második alkalommal rendezett nyílt napot a Luther utcai központi épületében. A megnyitón Dobás László, a Baross Gábor Oktatási Központ vezetője üdvözölte a gyerekeket, akik pecsétgyűjtő „menetlevelet” is kaptak a programhoz.

Az elsősorban 7. és 8. osztályos általános iskolai tanulóknak szervezett program célja, hogy segítse őket a pályaválasztásban, bemutassa a vasutat, mint vonzó, potenciális munkahely lehetőségét, népszerűsítse a vasúti szakmákat és a MÁV tevékenységét. Közel 180 budapesti gyermek próbálhatta ki többek között a mozdony-szimulátort, a forgalmi szimulátort, a LEGO és a BGOK modellvasúti terepasztalát, megismer-



kedhetett a MÁV és a MÁV-START különböző szakterületeivel és a vasúti szakképzést folytató tanintézményekkel. Az eleendő pecsétet összegyűjtő menetlevelek tulajdonosai között vasúttörténeti parki belépőket és földjéknél egy motorvonat vezetőállásán való utazási lehetőséget sorsoltak ki.

## Új Oktatási Centrum

2019 szeptemberében került átadásra a MÁV FKG Kft. Kőér utcai telephelyén létrejött új Oktatási Centrum, melyet a BGOK használatba is vett. A megújult épület hosszú távon, stabilan és innovatívan szolgálja a jövő oktatását. Az új épület modern, 2020-as évek műszaki színvonalának megfelelő tantermeit és infrastruktúráját a BGOK a MÁV és más vasútvállalatok részére szervezett oktatások megtartására veszi igénybe, ezáltal bővíti az oktatótermi kapacitást. Szeptemberben az új épületben megkezdődtek a forgalmi szolgáltató- és járművezető-tanfolyamok.



## Digitális tanfolyam

A Baross Gábor Oktatási Központ megkezdte a digitalizált, gyakorlatorientált forgalmi szolgáltató képzéseket, amelyeken a hallgatók a gyakorlati képzés mellett, digitalizált taneszközökkel támogatva, tableteken elérhető e-learning tananyag támogatással végezhetik a tanulmányaikat.

A papíralapú oktatási anyag mellett a forgalmi szolgáltató hallgatók tabletet is kapnak, amelyen elektronikus tananyagok segítik a haladásukat. Az eszközön jelenleg elérhetőek az utasítások pdf anyagai, valamint az F.1 Jelzési utasítás elektronikus tananyaga, a fékberendezésekkel kapcsolatos, valamint az E.2 fék utasítás elektronikus tananyag, amelyek internet nélkül, offline is használhatóak.



## Pécs Nyílt nap

A MÁV Pályaorientáció és Toborzás szervezete a pécsi Humánpartner szervezettel közösen nyílt napot szervezett Pécssett október 1-jén. Az általános és középiskolás diákok részére szervezett rendezvényen a fiatalok 10 szakmai terület sokszínűségével ismerkedhettek meg humán kollégák segítségével. Az érdeklődő diákok kipróbálhatták a mozdony-szimulátort, a KÖFI szimulátort, a tengelyszámológót, a vágánymérőt, és az erő-sáramú standnál „beöltözhetek” a felsővezeték-szerelők hevederébe is. A gyerekek az interaktív szakmaszigetknél adott helyes válaszaik alapján menetlevélben gyűjtötték össze az ajándékhoz szükséges pecsétet. A programon a több mint 300 általános és középiskolás diák mellett Dunaújvárosból érkező német cserediákok is részt vettek.



## HVG Állásbörze és workshop

A MÁV Zrt. és leányvállalatai 2019. október 2-3-án is képviselték magukat hazánk egyik legjelentősebb karrierkiállításán, a HVG Állásbörzén, a budapesti Papp László Sportarénában. A vasúttársaság standjának a két nap során körülbelül 2500 látogatója volt, és több mint 200 jelentkezés érkezett a meghirdetett munkakörökre.

A MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) Zrt., valamint a MÁV FKG Kft. és a MÁV-HÉV Zrt. humán munkatársai, illetve a szakterületek képviselői a rendezvény célcsoportjának megfelelően elsősorban diplomásoknak szóló munkalehetőségekkel várták az álláskeresőket. Kollégáink leginkább a mérnöki, gazdasági és informatikai (IT) területekre fogadtak jelentkezéseket, de a mozdony- illetve motorvonat-vezető állásokra is volt érdeklődés.

Munkatársaink szokásukhoz híven ötletes aktivitásokkal készültek a rendezvényre. A látogatók VR-szemüvegen keresztül megnézhatték az új KISS motorvonatok belső terét,

## Tények a létszámhiányról

Az elmúlt hónapban a médiában előtérbe került a MÁV létszámhiányának kérdése. Sok esetben előfordult, hogy szövegtérületekből és összefüggésekből kiragadott számadatok körül folyt vita arról, mekkora a létszámhiány. Ugyanis nem mindegy, hogy a MÁV Zrt.-ről, mint egy vállalatról, vagy a MÁV-csoportról beszélünk. Nem mindegy, hogy a tartós betegeket hogyan kezeljük: a statisztikai létszámban nem szerepelnek, miközben az ő pozíciójuk nem üres, hiszen a felgyógyulásukat követően mihamarabb visszavárjuk őket.

Mik a tények? A MÁV-társaságok esetében az üres pozíciók száma 1000 körül alakul, a MÁV-csoport mintegy 38 500 fős létszámához képest. Ez olyan, mint ha egy 100 fős kis- vagy közép vállalat esetében 2-3 fős létszámhiányról beszélnénk. Ezt a létszámhiányt jó munkaszervezéssel, illetve a vasutasok által végzett többletmunkával kell áthidalnunk, amiben nagy segítséget nyújt a vasutasok elkötelezettsége, elhivatottsága, áldozatvállalása.

A MÁV arra törekszik, hogy a munkaerő-ellátást optimalizálni tudja, annak érdekében, hogy hosszú távon minél magasabb szintű szolgáltatást biztosíthasson.

bepillantást nyerhettek a vasúti menetjegyek pénztárainak kulisszái mögé, vasutas puzzle-t játszhattak a már jól ismert interaktív táblával és felmérhették tudásukat az IT-s kvízjátékokkal.

A börze első napján egy izgalmas workshop előadás is szerepelt a programban „Nagyvállalati lehetőségek egyetemistáknak” címmel. Az előadás keretében Bibók Barbara humánpolitikai szakértő beszélgetett a MÁV Zrt. fiatal mérnök kollégáival – Benke Mátéval, Gáldi Tamással és Hufnágel Péterrel – a szakmai gyakorlati lehetőségekről, ösztöndíj-programról, és ezen lehetőségek szakmai előmenetelre gyakorolt pozitív hatásairól.

A jubileumi, immáron 25. alkalommal megrendezett HVG Állásbörzére a szervezők adatai szerint több mint 10 000 látogatói regisztráció érkezett és közel 200 stadion várták a kiállítókat az álláskeresőket.



## Orientációs hét az új pályakezdő fiatalokkal

Az idei évben is mozgalmas hét indult szeptember 16-án, a Pályakezdő Diplomás Program résztvevői változatos témákon keresztül ismerhették meg a vasutas életet és a vállalatcsoport működését.

Az Orientációs héten 52 pályakezdő fiatal vett részt együttműködés-fejlesztő programon, felsővezetői kerekasztal-beszélgetésen, vasútszakmai helyszínbemutatóon, valamint szakmai előadások során ismerhették meg a vasútszakmai területek sajátosságait, kihívásait. A MÁV Zrt. és a leányvállalatok humán programfelelősei szoros együttműködésben alakították ki a programot, hogy a résztvevők minél több ismeretet szerezzenek a vállalatcsoportról. Az első nap délutánján már a vállalatok felsővezetői is bekapcsolódtak a programba.

**Dr. Homolya Róbert**, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója elmondta: „A vasút megújulása, fejlesztése folyamatos hosszú távú feladat, melynek a kezdeti szakaszában járunk, ehhez új szemléletre és kitartásra van szükségünk. A MÁV versenyképességének javítása közös feladatunk, olyan fejlesztéseket, modernizációkat kell megvalósítanunk, amiben számíthatunk az új munkatársak lendületére is.”

**Kerékgyártó József**, a MÁV-START vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy a személyszállítás területén a szolgáltatásfejlesztés sok innovációt és újszerű szemléletet kínál, amely a fiatal generáció számára is vonzóvá teheti a mindennapi munkavégzést.

**Dorozsmai Éva** humánerőforrás vezérigazgató-helyettes kiemelte, hogy a vasútnál lévő idősebb generációk tapasztalatának és a friss szemléletet képviselő pályakezdők építő jellegű

javaslatainak összeegyeztetésében rejlik a fejlődés lehetősége. Arra buzdította a fiatalokat, hogy mindig tegyék fel kérdéseiket és bátran osszák meg javaslataikat vezetőikkel, munkatársaikkal. Javasolta, hogy a Talent-konferenciára való felkészülést pedig mielőbb kezdjék el, járjanak nyitott szemmel és keressék a megoldásokat.

**Loppert Dániel** kommunikációs igazgató felhívta a figyelmet annak fontosságára, hogy kommunikációban is erősíteni kell a MÁV eredményeit és közelebb vinni az utasok felé a mindennapi pozitív változásokat.

**Fuchs Adrienn** a vállalati értékmenedzsment vezetője a munkahelyválasztás biztonságát, a generációk együttműködését, a szakmai fejlődés lehetőségét hangsúlyozta előadásában.

A területbejárás a korábbi visszajelzések alapján fontos eleme az Orientációs hétnek, amely idén is nagy sikernek örvendett. Ez alkalommal meglátogatták a Szolnoki Járműjavítót, illetve megismerkedtek a pályaudvaron zajló forgalomirányítással, a vállalkozó kedvűek egy helyszíni állítású váltót is kipróbálhattak.

**Kedves Pályakezdők! Sikeres munkavégzést, kihívásokkal és kitartással teli új időszakot kívánunk!**

MÁV Zrt. Humánerőforrás vezérigazgató-helyettes szervezet



## Mikulás-csomag

Idén is meglepjük a vasút munkavállalóinak gyermekeit Mikulás-csomaggal. Az ajándékot minden 2009. január 1. után született gyermek részére biztosítjuk. A Mikulás-csomagokat 2019. november 20-a és december 3-a között a humán ügyfélszolgálati irodákban (anya ügyfélszolgálati iroda) tudják majd a MÁV Zrt. és a MÁV SZK Zrt. munkavállalói a gyermek(ek) neve alapján átvenni. A többi leányvállalat munkavállalói a Mikulás-csomagok átvételének időpontjáról és helyéről külön kapnak tájékoztatást!

# Zseniális mérőműszer

## Saját fejlesztéssel az INNOMÁV-on

A szakmai zsűrit is meglepte a sárbogárdi csapat, amelynek tagjai már az első személyes bemutatkozás alkalmával elméleti elképzelések helyett egy legyártott, kész prototípust mutattak be a vasúti vezetőknek. A LAN-hálózat és telefonvonal-tesztelő készülék egyszerre négy műszert tud helyettesíteni, gyors, könnyen kezelhető és csak akkora, mint egy mobiltelefon. A műszerészek a második helyen végeztek a MÁV ötletpályázatán.



Ma már egy átlagos háztartást is elárasztanak az elektronikus készülékek és az azokhoz tartozó vezetékek. Nézzünk meg például egy íróasztalt: van rajta számítógép, monitor, hangfal, internetcsatlakozás, lámpa, hosszabbító, és természetesen mindegyikhez egy-egy vezeték. Ha pedig valami nem működik, el kell kezdeni végignézni az összes „zsinórt” és az azokhoz tartozó rendszereket, hogy rájövünk a hiba okára. Ez eltarthat egy ideig.

Az INNOMÁV-os készülékkel azonban csak néhány pillanat, és a műszer már mutatja is, hol rejtőzik a hiba. Segítségével egyszerűen ellenőrizhető egy LAN-hálózat vagy CISCO-router működése, meg lehet mérni a telefonvonal terhelését és terheletlen állapotát, de kijelzi a LAN-kábel vezetékrendjét, egy zárlatot vagy szakadást is. És csak akkora, mint egy mobiltelefon. Ezért olyan nagyszerű az a szerkezet, amit Kisari József és Kehl Imre mutatott be a pályázaton. A vasúton azonban még szerteágazóbb a készülék felhasználási lehetősége, akár egy kisebb távközlési központban is, ahol sok telefonvonal, számítógépes végpont és hangrendszer működik, a vezetékek hosszáról nem is beszélve. A mérőműszerek, amelyek jelenleg a segítségükre vannak, drágák, vagy nagyok és nehezek, ráadásul azokból egyszerre többet is magukkal kell vinni, mert egy gép csak egy feladatot tud ellátni. Innen jött az ötlet, hogy ezt meg lehetne csinálni felhasználó-

barát változatban is, pontosan azokkal a funkciókkal, amikre a MÁV-nál egy elektronikai és távközlési műszerésznek szüksége van.

Kisari József – bár még csak alig több mint egy éve dolgozik a MÁV-nál – kitalálta, megtervezte és otthon a műhelyében elkészítette azt a prototípust, amivel megkönnyítheti saját munkáját. Nem titkolja, a szakmája megszállottja és ontja magából a jobbnál jobb ötleteket. Ha hazamegy a munkából, első útja mindig a műhelyébe vezet, forraszt, mikroszkóp alatt szerel, számítógépen tervez, még a finom vacsora is csak ezután következhet. Csapattársa, kollégája és barátja, Kehl Imre pedig több mint 40 éves vasúti szakmai tapasztalattal rendelkezik, a kisujjában van minden, amit erről a szakmáról, helyszínekről, berendezésekről, hibaforrásokról tudni lehet.

A pályázaton bemutatott első változatot azóta már újabbnak is követték. A 9 V-os elemet felváltotta a lítium-akkumulátor és töltő, amelynek nagy előnye, hogy könnyen feltölthető bármilyen telefontöltővel. A következőbe már bekerült egy 32 bites ARM processzor, így ebben a kis készülékben még nagyobb lehetőségek és tartalékok vannak. A legújabb verzió pedig már kapott egy vezetékpár-keresést segítő jelgenerátort és egy vevőegységet, valamint egy kis kihangosítót,

ezzel is segítve a hibakeresést. A készülék most már egy szép narancssárga házban foglal helyet, nyomógombokkal, színes kijelzővel felszerelve, de ezen még dolgozik József, mert nem árt, ha szép gyári kinézete van egy műszernek. Kisari József beszámolt arról is, hogy egy ilyen áramkört, ami a pályaműhöz kellett, iszonyatos munka megtervezni és a költségeket is saját forrásból finanszírozta, de amint látható, sikerült, a készülék egyre professzionálisabb. A kétfős csapat szerint azonban mégsem ez volt a legnehezebb az egész pályázatban, hanem egyértelműen a prezentálás, hiszen ők nincsenek hozzászokva a nyilvános szerepléshez. A lámpaláz leküzdésében azonban sokat segített nekik közvetlen felettesük, Bercsényi Miklós támogatása, aki végig hitt bennük és a készülékben. Rajta kívül többen segítettek még a munkát, a készülékben futó program nagy részét például József jó ismerőse, Sándorfalvi János készítette és sok támogatást kapott a pécsi kollégáktól, valamint

Barla Szabó Zsolttól, a Pécsi TEB Osztály Távközlési Főnökség vezetőjétől is.

Egy biztos, ha nem lett volna az INNOMÁV, akkor valószínűleg nem is tudnánk erről a LAN-tesztelő készülékről és fel sem merülne bennünk, hogy ezt az okos szerkezetet két kollégánk már a gyakorlatban is használja Sárbogárdon és a környező állomásokon. A készülék tesztelése a szakmai területek segítségével a vállalaton belül még több helyszínen is szükséges, de reméljük, hogy a következő időszakban már egy, az egész országban használatban lévő műszerről tudunk beszámolni. És még az is elképzelhető, hogy a kreatív csapattal a következő INNOMÁV-on is találkozhatunk, hiszen újabb ötletük már van, csak a megvalósítás a cél.

Csohány Domitilla

### LAN-hálózat-tesztelő készülék

A készülék kimondottan a vezetékes LAN hálózati hibák gyors tesztelésére lett kifejlesztve, csak DHCP-vel kiosztott hálózatokat tudja ellenőrizni. Ezenkívül a készülék tud olvasni több típusú CISCO-router is.

### Mire használható?

- LAN-hálózat működésének ellenőrzésére
- Új LAN-kábel készítésénél a kábelsorrend, -szakadás, -zárlat mérésére
- PoE-feszültség mérésére és azonosításikód-tábla tesztelésére,
- Telefonvonal-állapot mérésére
- Vezetékvégpont keresésére



Tenyerükön hordozzák – Kehl Imre és Kisari József (balról jobbra) a készülékkel





## Ösztönösen cselekedtem

Szeptember elején Herceghalomban egy tehervonat fékberendezése hibásodott meg, így a vonat nem tudott időben lefékezni. Kopócsi Zsuzsanna herceghalmi forgalmi szolgálattevő azonnal cselekedett: lekörözte az ugyanazon a vágányon, ellenkező irányból érkező vonatot, amely még időben meg tudott állni. Kollégánkkal Benke Máté beszélgetett.

**Az emberek gyakran el sem tudják képzelni, hogy mennyire felelősségteljes ez a munkakör, mekkora odafigyelést igényel. Nem lehet a napi rutin szerint dolgozni.**

Valóban. A felelőség nagy, de ez nem azt jelenti, hogy állandóan ilyen rendkívüli helyzetekkel kell megküzdenünk, viszont felkészültnnek kell lennünk. A felelőség különböző szintjeit én is a saját munkám során tapasztaltam meg, hiszen az évek során egyre komolyabb munkaköröket láttam el. 1991-ben jöttem a vasúthoz dolgozni, vonatfelvevőként kezdtem Komáromban. 1997-ben egy újabb feladatot bízta rám, váltókezelő lettem. 2006-ban átépítették Komárom vasútállomás biztosítóberendezését, így megszűntek a váltókezelői tornyok, ezzel együtt pedig a munkaköröm is. Ezt követően mentem el segédtszti tanfolyamra, és forgalmi szolgálattevő lettem. Egy évet dolgoztam az új toronyban, majd kaptam egy lehetőséget, hogy a herceghalmi vasútállomáson dolgozzak. A jelenlegi munkámat nagyon szeretem. Itt gondolkozhatok, dönthetek, és ami a legfontosabb, mindig figyelnem kell. A napi rutin itt ismeretlen fogalom, hiszen nincs két egyforma szolgálat. Szeretem a vágányzárakat, az olyan helyzeteket, amikor járhat az agyam. Sok dolgot párhuzamosan kell csinálni: a vonatforgalom szabályozása, a biztosítóberendezés, az informatikai és utastájékoztató rendszer kezelése is az én feladatom.

**Huszonnyolc éve dolgozol a vasútnál. Az évek során szerzett tapasztalatok is segítettek abban, hogy felismerd a helyzetet és megelőzd a balesetet?**

Igen. Ösztönösen cselekedtem, azonnal tudtam, hogy mit kell tennem. Egyébként az aznap esti is egy megszokott, nyugalmas szolgálatnak ígérkezett. Éjjel 1 óra körül megállt egy tehervonat Bicske alsó megállóhelyen javítani. Nem sokkal azután, hogy a szerelvény folytatta az útját, a mozdonyvezető hívott, hogy gond van a fékkel és nem fog tudni megállni a bejárati jelzónél. Semmihez sem nyúltam, eldobtam a telefont, és kirohantam lekörözni az ellenkező irányból érkező vonatot. Kétszáz méterre álltak meg egymástól...

**Óriási nagy szerencse, hogy nem lett belőle baleset. A vasút mellett is ilyen „komoly összpontosítást” igénylő hobbijaid vannak, vagy szeretsz elszabadulni, és kiengedni a gőzt?**

Imádom meccsre járni, a foci és a jégkorong a kedvencem. Nagyon szeretek olvasni, színházba járni és kirándulni. Járában egy-két napos kiruccanásokra szoktunk menni a családommal, és szeretjük úgy szervezni az utazásokat, hogy legyen benne kisvasutazás, legutóbb például Szilvásváradon voltunk. A vonatkozás nekünk egy életforma.

**A jelenlegi munkámat nagyon szeretem. Itt gondolkozhatok, dönthetek, és ami a legfontosabb, mindig figyelnem kell. A napi rutin itt ismeretlen fogalom, hiszen nincs két egyforma szolgálat.**

**Miért szeretsz a MÁV-nál dolgozni?**

Nagyon szeretem a csapatunkat Herceghalomban, nálunk mindig számíthatunk egymásra. A vezetőnk korrekt, és lelkiismeretes főnök, összefogja a csapatot, próbálja mindenkivel megtalálni a közös hangot. Nincs egymásra mutogatás. A törzsutasokkal is nagyon közvetlen a viszony, mindig köszönnek, és váltanak pár szót velünk. Az utóbbi időben sokan meg is állítottak, és gratuláltak a baleset megakadályozásáért, hiszen a tévéből vagy a rádióból értesültek róla.

**A tapasztalt vasutasok aranyát érnek, mit mondanál azoknak a fiataloknak, akik most kezdik a szakmát?**

Azt üzenném nekik, hogy sose dolgozzanak rutinból, és merjenek kérdezni. Én a mai napig kérdezek. A nálunk szolgálatban lévő fiatalok egyébként érdeklődők, segítőkészek és nagyon ügyesek.

*Benke Máté*



Kopócsi Zsuzsanna szeptember 10-én elnök-vezérigazgatói dicséretben részesült

## A MÁV-START szervezi a jövő évi CER konferenciát Budapesten



Október 4-én Barcelonában került megrendezésre az idei CER-konferencia, amelyen vasúttársaságunkat Kerékgyártó József vezérigazgató és Dr. Kormányos László szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettes képviselte.

A CER konferencián való részvételünk kiváló alkalmat nyújtott arra, hogy részletesen beszéljünk a MÁV-START nemzetközi stratégiájáról, a már megvalósult és a tervezett fejlesztésekről. Továbbá társaságunk vállalta, hogy a CER High-Level Passenger Meeting 2020-as konferenciájának Budapest adjon otthont, a MÁV-START szervezésben. Az erősödő nemzetközi kapcsolatainkról, a nemzetközi szolgáltatásfejlesztési céljainkról adott összefoglalót a Vasutas Magazin számára Dr. Kormányos László, a MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese.

„A MÁV-START egyik stratégiai célkitűzése a nemzetközi szolgáltatásainak fejlesztése. Ezt egy mondatban úgy foglalom össze, hogy a vasúttársaságunk a Kárpát-medence vezető vasúti szolgáltatója szeretne lenni. Földrajzilag meghatározott a helyünk, környezetünkben nagyon sok olyan város van, amelyek felé akár üzleti, akár turisztikai céllal, de folyamatosan növekvő az utazási igény. Számunkra természetesen ebből a szempontból is kiemelten fontosak a magyarlakta területek. Szeretnénk még jobban elérni ezeket a településeket, Felvidék, Kárpátalja, Erdély, Délvidék régióit. A MÁV-START már most komoly nemzetközi hálózattal rendelkezik, évről-évre folyamatosan növekvő utasszámmal. A tavalyi évben 3,1 millió utast szállítottunk nemzetközi

forgalomban, ez jó és stabil alapja a nemzetközi szolgáltatásaink fejlesztését célzó terveinknek. Van egy állandó, egész évben fenntartott hálózatunk, és vannak a nyári szezonban a tengerparti vonataink. Ezek Splitbe, Rijekába, Koperbe, a nagyobb látogatottságú tengerparti célállomásokra közlekednek a nyári időszakban. A tervünk az, hogy nemzetközi viszonylatokban minden célcsoportot elérjünk. Tehát ha valaki üzleti útra akar menni, akkor tudunk a számára első osztályú utazást és étkezésközi szolgáltatást nyújtani. Ha valaki turisztikai célból utazik, akkor számára tudunk ajánlani éjszakai vonatot Zürichbe, Münchenbe, Berlinbe, Prágába. Ha valaki nyaralni indul a családjával, akkor neki a belföldi desztinációkon kívül – Balaton, Tisza-tó stb. – nyáron az Adria felé is tudunk több útirányon, több városba is megfelelő szolgáltatást nyújtani. A szolgáltatásaink fejlesztése érdekében pedig folyamatosan konzultálunk a társvasutakkal, például az osztrákok, a német, a horvát, a szlovén, a svájci, vagy épp a cseh vasúttársasággal.”

A nagyszabású személyszállítási találkozón – olyan kiemelt témakörök mellett, mint a fenntarthatóság, környezettudatosság – a vasút szerepét is vizsgálták az EU mobilitási stratégiájában. Libor Lochman, a CER ügyvezető igazgatója és François Davenne, az UIC főigazgatója üdvözölték az európai vasúttársaságok vezérigazgatóit. Davenne úr kiemelte a minőség, a multimodalitás és a digitalizáció fontosságát, valamint a vasúttársaságok jegyrendszerei közti átjárhatóság kérdéseit.

Fotó: Renfe

## Vasúttúra

Véget ért a Vasúttúra című műsor, melyben Stohl Luca és Kuhár Bence műsorvezetők négy részen keresztül mutatták be a nézőknek a vasút különböző, érdekes területeit. A forgatások során rengeteg készpénzes kollégát ismerhetett meg a stáb, hiszen számos helyszínen forgattak. Bemutatták a KISS motorvonatok és az IC+ kocsik gyártását, jártak biztosítóberendezés-központokban, gőzsműhelyben, a ferencvárosi gurítódombon, pályakarbantartáson és -építésen, bemutatták a Gyermekvasút egy napját is. Megfordultak Isvántelken, a Keleti pályaudvar tetején, egy kocsimosóban és a székesfehérvári fűtőházban is. A műsor és a munkatársaink segítségével remélhetőleg még több ember megismerhette a vasút kihívásokkal teli mindennapjait.

A műsor visszanezhető az alábbi oldalon: [tv2.hu/musoraink/vasuttura](http://tv2.hu/musoraink/vasuttura)



## Újabb nemzetközi járatokon érhető el az étkezőkocsi-szolgáltatás

Szeptember utolsó hétvégéjétől a Dacia nemzetközi gyorsvonatban és a Transilvania EuroCity vonatban is közlekedik étkezőkocsi.

A nyári menetrendi időszakban a Balaton expresszvonatokban közlekedtetett étkezőkocsik kedvező fogadtatása nyomán, a MÁV-START szeptemberben – több lépcsőben – nemzetközi forgalomban is bővítette a szolgáltatást. A hónap végére valamennyi bécsi EuroCity és gyorsvonat, valamint a brassói Corona InterCity is étkezőkocsival jár. A Bukarest–Budapest–Bécs viszonylatú Dacia gyorsvonatban a Budapest és Bécs közötti szakaszon, valamint a Bécs–Budapest–Kolozsvár útvonalú Transilvania EC-ben a teljes viszonylaton közlekedik étkezőkocsi szeptember 29-étől, illetve a visszaúton szeptember 30-ától.

Ezeknek a vonatoknak az étkezőkocsijában a többi bécsi EuroCityjével megegyező összetételű és árukínálattal várja utasait a MÁV-START. Az ételek között megtalálhatók hagyományos magyaros fogások (pl. marhapörkölt, gulyásleves), valamint streetfood jellegű ételek (pl. hamburger, BBQ szendvics, hot dog) is. Az italkínálatban a csapolt sör mellett minőségi borok és röviditalok, valamint 100 százalékos gyümölcslevek is szerepelnek.



## Utaskapcsolati verseny

### A MÁV-START csapata különdíjat nyert

Harmadik alkalommal került megrendezésre a Közúti Utaskapcsolati Dolgozók Országos Versenye, melyre az idén a MÁV-START Zrt. csapatát is meghívták. A versenyt a Volán Educatio Zrt., a Volán Egyesülés és a Közlekedéstudományi Egyesület közösen szervezte meg. Tekintettel arra, hogy a rendezvény Felsőtárkányban került megrendezésre, a vállalatunkat a miskolci TSZVI munkatársai képviselték.

A kétnapos verseny a részt vevő 6 csapat 5-5 perces bemutatkozásával kezdődött. Itt a csapatok saját munkájukat, illetve a vállalat múltját, jelenét és jövőjét mutatták be. Az első nap második feladata egy közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó, magas szintű tesztírással folytatódott, ahol utasjogi, ügyfélkapcsolati kérdésekkel találkoztak a versenyzők. A második napon egri színészek közreműködésével szituációs gyakorlatban kellett megmutatni rátermettségünket. Az „utasok” által provokált esetek (járművön evés, különböző nehézségek, stresszes szituációk, bliccelő utas, élőállat-szállítás, bódult vagy botránnyosan viselkedő utas stb.) kezelésének és annak színvonalas, utasbarát módon történő végrehajtásából állt.



### A résztvevő munkavállalók:

Csapatkapitány: **Bakos Csaba** személyzetbiztosítási vezető; Társadalmi zsűritag: **Marincsák Andrea** értékesítési koordinátor;

A csapattagok: **Kacsádiné Balázs Emese** nemzetközi személypénztáros, **Ferencz Marianna** nemzetközi vezető jegyvizsgáló, **Bikki Zsolt** ügyfélszolgálati szakelőadó

Munkatársaink az első ilyen típusú megmérettetésen vettek részt, és kiválóan helytálltak. A szakmai zsűri döntése alapján a MÁV-START csapata „A leghiggadtabb, legnyugodtabb utaskezelés” különdíját nyerte el. Számunkra rendkívül fontos a minőségi munkavégzés. Bizonyítottuk, hogy kellően képviseljük vállalatunkat a konfliktushelyzetekben is, a problémakörök lebegésében elsődlegesek vagyunk.

Munkatársainknak megköszönjük az aktív részvételt, a kiemelkedő helytállást, az utaskapcsolat-kezelés során bemutatott magas szintű, utasközpontú együttműködést.



## Munkavállalói fórumok

Élénk érdeklődés övezte a Budapest Nyugati és Szolnokon nemrég megtartott munkavállalói fórumokat. Mindkét eseményen aktív párbeszéd alakult ki a MÁV-START vezetősége és a szolgálati helyekhez tartozó jegyvizsgáló kollégák között. Az események célja az volt, hogy jegyvizsgáló munkatársaink személyesen is tájékoztatást kapjanak a vállalat folyamatban lévő főbb intézkedéseiről, illetve a megjelent kollégák feltegyék kérdéseiket, felvessék problémáikat egy-egy téma kapcsán, és azokat megvitassák a vezetőséggel.

A munkavállalói fórumok eredményesek és szükségesek, így a MÁV-START vezetősége folytatja a fórumsorozatot. A tervek szerint olyan stratégiai munkakörökben is sor kerül majd találkozókra, mint a pénztáros és mozdonyvezető munkakörök.

## Megújul a vonatkísérők kézikönyve

Már tíz éve jelent meg az *Iránytábla, a vonatkísérők kézikönyve* című kiadványunk. Az elmúlt évtizedben megváltozott a környezetünk és megváltoztak a technikai eszközeink is, ezért a MÁV-START vezetése szükségesnek érezte a kézikönyv aktualizálását.

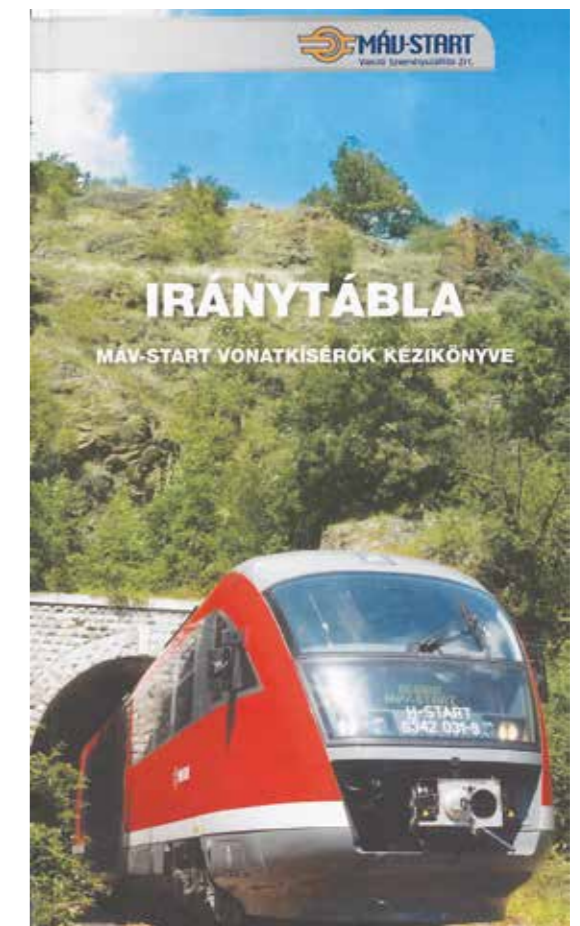
Az új kézikönyv a szolgáltatói és utasbarát szemlélet erősítése mellett foglalkozik a fogyatékossgal élő személyekkel kapcsolatos kommunikációval, és a jegyvizsgáló munkatársakat ért bántalmazások okán bevezetett intézkedésekkel is.

A megújítás folyamatának egyik jelentős állomása volt a 2019. október 4-én megtartott workshop, amelyre tizenkilenc vezető jegyvizsgáló kollégánk kapott meghívást. A workshop folyamán a kézikönyv szövegét munkatársainkkal közösen módosítottuk, javaslatokat, amelyeket a vonaton szerzett tapasztalatok alapján fogalmaztunk meg, beépítettük a szövegbe. Ezzel sikerült megteremtünk egy olyan kézikönyv alapjait, amely a létező problémákról szól, azokhoz alkalmazkodik, a valós kérdésekre válaszol, így minden bizonnyal a gyakorlatban használható segítséget fog nyújtani.

A workshopon részt vevő kollégáknak ezúton is köszönjük a nyitott hozzáállást és a konstruktív, hasznos közreműködést!

A könyv 2020 első negyedében kerül majd a kollégákhoz.

A Vasutas Magazin idei májusi lapszámában írtunk az Iránytábláról. Az eredeti könyv elektronikusan is elérhető a [www.mavcsport.hu/jegyvizsgalo\\_kezikonyv](http://www.mavcsport.hu/jegyvizsgalo_kezikonyv) oldalon.



## Új kelenföldi jegypénztárak



**Nagy a sürgés-forgás már korán reggel, mikor megérkezünk a Kelenföldi pályaudvarra, a sorszámosztó automata alig pihen egy percig. Nem csoda: az újonnan nyitott pénztárakhoz és a bennük ülő, mosolygós kollégákhoz szívesen lépnek az utasok információért, menetjegyért.**

A régi állomásépületből való költözés után kettő belföldi és három vegyes, azaz belföldi és nemzetközi pénztár nyitott meg szeptember 20-án az aluljáró 14–15. vágányokhoz vezető feljáratánál. Persze a meglévő 11 darab jegykiadó automata továbbra is üzemel, de az utasbarát kiszolgálás tekintetében mindenképpen előrelépést jelent az áttelepülés. A tapasztalatokról a helyszínen dolgozó Vasas Máté Csaba nemzetközi személypénztárost kérdeztük.

### Milyen érzés volt, mikor először ült be a vadiúj szolgálati helyre?

Megmondom őszintén, örültem neki, hiszen az itteni környezet szebb és korszerűbb az előzőhöz képest, utas- és dolgozói szempontból teljesen más élményt nyújt. A hívó megkönnyíti a munkánkat, nem az utazók lépnek egymás elé, érkezési sorrendben tudjuk őket kiszolgálni. Munkavállalói oldalról pedig egyértelműen javított a körülményeken a klimatizált helyiség és az igényes kialakítás.

### Hogyan zajlott a költözés?

Szeptember 20-ára mindenkit bevezényeltek, és mivel a többiek előtt érkeztem reggel 7 órakor, nekem adatott meg elsőként kipróbálni, tesztelni az új rendszert, hogy minden folyamat működik-e a nemzetközi jegykiadástól kezdve, a bankkártyahasználton át, a menetjegyek sztomnózásáig. Habár döcögösen indult, húsz-harminc perc után már flottul ment, így a költözés is elindulhatott. Bezártuk a régi pénztárakat, délelőtt levezteltük a költözést, dél körül pedig már ki is nyitottak a lenti, belföldi pénztárak.

### A kollégák körében mi aratta a legnagyobb tetszést, és mi a személyes kedvenc?

A kollektíva egyértelmű favoritja a hívórendszer, mert így két utas között tudnak könyvelni, megfelelően elpakolni a befizetett összeget a türelmetlen pillantások keresztüze nélkül. Személy szerint azt tartom a legjobbnak, hogy elmozdulni sem kell a pénztárból, minden kéznél van.

### Érkeztek az utasok részéről visszajelzések az új hellyel kapcsolatban?

Az első hetekben nem volt zökkenőmentes a vegyes pénztáraknál a sorszámhúzó automata bevezetése, az utasoknak kellett némi idő, mire megszokták az új rendszert. Még most is akad, aki nem találja a sorszámkiadót, de szerencsére egy kis kedvességgel kikerülhetnek a feszült situációk. Ugyanakkor a negatív hangok eltörpülnek a pozitív visszajelzésekhez képest: nagyon örülnek a frekvenciált helynek, és a kinézetet is rengetegen dicsérik – amivel mi is így vagyunk.

Bécsi Orsolya



## Ismét maratoni távon a Humán Expressz

A tavalyi évet követően idén is rajtvonalhoz állt a MÁV-START munkatársaiból álló csapat a budapesti maratnon. Bár akadtak nehézségek a 42 195 méter hosszú távon, így is sok jó élménnyel gazdagodtak a kollégák és sikeresen teljesítették a kihívást.

Szeptember utolsó hétvégéjén rendezték meg azt a budapesti maratonfesztivált, amely a verseny történetében a 34. alkalom volt a sorban, és amelyen idén több mint 30 ezer résztvevő állt rajthoz. A MÁV-START humán erőforrás szervezetének támogatásával egy Humán Expressz néven futó, négyfős váltócsapat – Major Krisztina, Pintér Csaba, dr. Várkonyi Péter és Vető Dániel –, illetve egy egyéni versenyző – Roszpopa Péter – állt rajthoz a versenyen. Kitűnő időben, pezsgő hangulatban zajlott az esemény, amely méltán az egyik legszebb maratoni helyszín a világon: olyan területeket, épületeket érint a táv, mint például a dunai hidak, a Duna menti rakpart, a Gellért-hegy, Parlament és a Margitsziget. A váltócsapatnak sajnos nem sikerült

megdőnteni a tavalyi eredményét, de a nehézségek ellenére így is 4 és fél órán belül teljesítette a több mint 42 km-es távot, Roszpopa Péter azonban jócskán javított az idején, ő 3 óra 20 percnél ért célba. Munkatársaink teljesítményéhez ezúton is gratulálunk!

Vető Dániel

## Kollégák, barátok Egerben

Sok jó példa van arra, hogy a munkahelyi környezetünkben szereplőkből az évek, évtizedek alatt hogyan válnak barátok. A 100-as csoport egy ilyen baráti társaság. Igazi vasutasok, igazi barátok. Egy napsütéses októberi napon Egerbe kirándultak egy hosszú hétvégére, erről olvashatjuk beszámolójukat.

Csapatunk igaz vasutasokból áll, mely a Facebookon tartja a kapcsolatot, zárt csoportban. Számunkra a munkahelyünk nem csupán a kereseti forrásunk. Biztos alap a magánéletünkben is, ahol igazi barátságok születnek, ahol találkozókon bulizunk, együtt örülünk a sikereinknek, és támogatjuk egymást. Lehet, hogy ezek nagy szavak, de nekünk valóban ez az életünk.

2019. október 11-én az egeri állomás a vasutas barátoktól volt „hangos”. Az ország minden tájáról érkeztek a soron következő találkozóra. Szállásunk a Lokomotív és Fekete ló nevű fogadóban volt. Érkezés után levonultunk a Szépasszony völgyébe. Mi nem a várat vettük be egyetlen lendülettel, a többség a borok világában szeretett volna elmerülni. A közös vacsora után vetélkedő kezdődött, kötelező részvétellel. Vasutas, amint vetélkedik? Igen, vetélkedik,



szívvel-lélekkel, humorral és nevetéssel. A József Attila *Altató* című versére előadott rögtönzések örökre megmarad szép emlékek.

A szombat a Szalajka-völgyi kirándulás napja volt. Köszönet Ménes Misinek a szervezésért, aki biztosított részünkre külön kocsit a vonatra. Szalajka gyönyörű. Csak valahogy lépten-nyomon vasutasba botlott az ember... Este fergeteges volt a buli, amit beárnyékol a vasárnapi hazautazás közelsége. Még egy utolsó tánc, egy ölelés... Reggel búcsú, a jövőre Aggtelekre szervezendő következő találkozás reményében. Nagyon jó volt együtt, igazi jó csapat vagyunk! Jövőre újra Veletek, irány Aggtelek!

Pődör Erzsébet

# Istvántelek

Magyar mérnöki talentum, kiváló szaktudás a vasút szolgálatában

Istvántelek. A helységnevét régóta összefonódik a vasúttal. 1905-ben főműhelyként nyitották meg a Budapest–Vác-vasútvonal mellett, hogy kiszolgálja az akkori MÁV-járműpark karbantartásának megnövekedett igényeit. Ma a MÁV-START egyik telephelye, összesen 220 kolléga munkahelye. A Járműfejlesztési Igazgatóság szervezetében az Átvétel és Minőség-ellenőrzés és a Járműkonstrukció, valamint a Budapest JBI-hez tartozó kocsis- és mozdonyféktechnika, személykocsiműhely és a tisztítási területek munkatársai dolgoznak a helyszínen.

Istvántelek egykor az egyik legfontosabb vasúti járműjavító műhely volt Magyarországon. A ma telephelyként funkcionáló terület szerepe és jelentősége nem kevésbé fontos, mint az 1900-as években, hiszen az itt dolgozó vasutasok elismert munkát végeznek, és értékes feladatot látnak el.

Az Átvétel és Minőség-ellenőrzés munkatársai a vasúti vontató- és vontatott járművek járműjavítási és gyártási tevékenységéhez kapcsolódó minőség ellenőrzési és átvételi feladatokat végzik el. Munkájuk során a közlekedés- és az utasbiztonság az elsődleges.

A Járműfejlesztési igazgatóság szervezetén belül a Járműkonstrukció az új járművek kifejlesztéséért, megtervezéséért és a régebbi típusú járművek konstrukciós módosításáért felelős. Eredményes munkájukkal a megbízhatóan és az elvárt üzemi-késztséggel működő járműparkunkhoz járulnak hozzá. Kiemelten fontosak a környezettudatos fejlesztések, és azok eredményeként a környezettudatos konstrukciók elterjesztése.

A JBI (Járműbiztosítási Igazgatóság) munkatársai a vasúti vontató- és vontatott járműveink karbantartási, javítási és műszaki előkészítő tevékenységeit végzik. Munkájuk során a legfontosabb szempont a hatékonyság, az utasok elégedettsége, és társaságunk eredményességének növelése.

Az alábbiakat a „Vasutas krónikás” tollából tesszük közzé. Dávid László, a volt Istvántelki Főműhely nyugdíjasa, könyvet írt *Az első vasúti műhely* címmel. Ebből adunk most ízelítőt. A szerzőnek tisztelettel köszönjük értékes írását.

„A magyar vasút első korszakára a magánvasút működése volt a jellemző. A vasúti járműveket Nyugat-Európából szereztek be. Az egyre szaporodó mozdony és

kocsis állagjavítása és fenntartása szükségessé tette egy javítótelep létesítését. Ezért a Központi Vasúti Társaság 1847-ben felépítette a Nyugati Indoház tőszomszédságában a magyar vasút első járműjavító telepét – a Pesti műhelyt – a mai Nyugati pályaudvar területén. A Pesti műhely később a Nyugati nevet vette fel, mozdonyszerelő csarnokból, kocsiszerelő és eszterga-, valamint kovácsműhelyből állt, melyekhez szorosan hozzátartozott a szertár. Ekkor a javítótelep munkásainak száma 200 fő volt. A javítóműhellyel egy területen épült fel a mozdonyokat kiszolgáló fűtőház is. 1850-1852-ben új mozdonyserelde, kazánkovácsműhely, megmunkáló részleg, kocsifestő és mázolócsarnok is épült. A dolgozói létszám is egyre bővült, 1860-ban már 1200 fő dolgozott a műhelyekben. A vezetők cseh, osztrák, német, belga, olasz származásúak voltak, közöttük a hivatalos érintkezés nyelve a német volt. A kisegítő munkások, napszámosok a környék magyar, sváb, tót falvaiból jártak az akkori műhelybe dolgozni. A mozdonyserelődében három vágány volt, melyekre a javítást igénylő mozdonyok a homlokajtó előtt elhelyezett fordítókorongon át jutottak. A műhely kezdetleges gépi berendezéseire a hajtóerőt gőzgépek szolgáltatták, az erőátvitelt pedig kötél- és szíjhajtások. A két tolópadot és a mozdonyfordító korongot gőzgép hajtotta, néhány kézi hajtású emelő és futódaru szolgált a nehezebb tárgyak emelésére. A munkatermeket, csarnokokat és az udvart gázlámpákkal világították meg. (...) A megnövekedett feladatok tették szükségessé, hogy a javítótelep innen, a Nyugati Indoházból átköltözzön az újonnan épült Istvántelki Főműhelybe 1905. május 1-jén. Az átköltözés ünnepélyes keretek között történt, felvirágozott vonattal 1150-en költöztek át. Aznap munkaszünetűk volt és örömmel tapasztalták, hogy az új főműhely mindenben korszerűbb, hiszen jobb körülményeket és berendezéseket, tágas műhelycsarnokokat találtak, és szinte minden területen – munkavégzési, szociális és kulturális – kedvezőbb lehetőségeket. Úgy érezték, a modern európai szintű vasúti járműjavítás holnapja lett az övék. (...)” A MÁV Istvántelki Főműhelye főműhelyi funkciójában 1992. december 31-ig üzemelt.

Hum Krisztina

## „Büszke vagyok a csapatomra, számukra nincs lehetetlen!”

Járműbiztosítás, Dombóvár, emberség – kevesen vannak, akiknek ezekről nem Gáspár István pécsi járműbiztosítási igazgató neve jut először eszébe. Munkájának elismeréseként Érdemkeresztrel tüntették ki, de azt mondja, hogy kollégái nélkül ez nem sikerülhetett volna.

**Augusztus 22-én magas rangú állami elismerést, a Magyar Köztársasági Bronz Érdemkeresztet vehette át, amit a vasúti gépészet és a személyszállítás területén végzett több évtizedes, magas színvonalú szakmai és vezetői tevékenységéért kapott. Mit jelent Önnek ez a kitüntetés?**

Nagyon meglepődtem, és bevallom, az első gondolatom az volt, hogy megvicceltek! Boldog voltam, hogy rám gondoltak, még napokkal később is húsz centivel a föld fölött jártam. Szakmai szempontból az elismerés számomra azt jelenti, hogy a közvetlen munkatársakkal és tágabb értelemben az egész közösséggel végzett eddigi munkát ugyanígy érdemes folytatni.

**Milyen vezetői példaképe volt?**

Amikor 1978-ban idejöttem, még az elődöm, Harangozó László – nekünk csak Laci bácsi – vezette a műhelyt. Azt vallotta, hogy ugyan vezetői iránymutatás alapján, de hagyni kell az embereket dolgozni. Magam is ezen az úton járva igyekszem továbbvinni a szemléletét, amibe beletartozik, hogy a közép-szerűség helyett a kihívásokra koncentrálunk.

**Kérem, meséljen a kezdetekről: mi fogta meg a vasútban?**

Családi vonalon mindkét nagyapám és édesapám vasutas volt, ugyanakkor szüleim nem toltak egyik irányba sem. Talán az adta a kezdő lökést, hogy amióta diákmunkásként dolgozni lehetett nyáron, még az általános iskolai évek alatt, a helyi talpfatelítő üzemben rakodtuk a szárítani szükséges nyersanyagot. Itt ismerkedtem meg a gőzakkumulátoros mozdonyal, ami nagyon érdekelt, és úgy döntöttem, ebbe az irányba indulok el. A helyi gimnáziumban matematika és fizika tagozaton érettségiztem, majd Győrben vasútgépész üzemmérnökként, később vasúti futástechnika szakon szaküzemmérnökként végeztem.

**Hogyan alakult a pályája ezután, mikor lett Önből vezető?**

Gyakorló mérnöként kezdtem a Baross Gábor Gépészeti Főnökségen 1978-ban, majd a forgalmi, a mozdonyvezetői és a vontatási vizsga elvégzése után járműreszortosként közel húsz évig dolgoztam. Vezetői pozícióba '97-ben kerültem,

mint főmérnök, és a 2000-es évektől gépészeti főnöknek, mozdonyüzemeltetési osztályvezetőnek, körzeti járműfenntartási központvezetőnek, majd járműbiztosítási igazgatónak neveztek ki, idén pedig ebben a tisztségben megerősítettek.

**Igazgatóként bizonyára számos kihívással találkozik nap mint nap...**

Képzelnék csak el: ha nincs kihívás, az ember elunja az életét, nem? Meg kell dolgoztatni azokat az agytekevényeket, abból mindig jó süllő!

Büszke vagyok a csapatomra, lehetetlen nem létezni számunkra. Új dolgokra nem szoktunk nemet mondani, ezekhez proaktívan állunk a vezetőtársaimmal, a csoport- és művezetőkkel, a munkatársakkal. Emellett segítséget jelent a dombóvári szakemberképzés, mert az idejövők már a gyakorlat során látják a hozzáállásunkat a felmerülő problémákhoz, és ez a későbbiekben jól jön.

**Milyen tevékenységeket végeznek helyben?**

Jelenleg Nagykanizsán van egy fővizsgás BZ, de foglalkozunk klímaberendezéssel, járműfestéssel, az orosz motorvonatok csinosításával és festésével, valamint a vezérlőkocsik próbáinak levezénylésével. Speciális helyzetben vagyunk a többi gépészeti telephelyhez képest annyiban, hogy 2016-ban létesült egy festőkabin (MÁV-START Expressz, 2016. évi 6. lapszám – a szerk.), amiben jelenleg is áll egy éjjel lefestett, korszerűsített Dacia.

**A vállalati stratégiánk hogyan valósul meg a gyakorlatban itt, a dombóvári telephelyen?**

A MÁV-START legfőbb célja, hogy az utasainknak a szolgáltatásunkkal kiváló utasélményt nyújtsunk. Minden szakterületen minden munkavállalónak ezzel a tudattal kell végeznie a napi munkáját. Az utasbarát hozzáállásnak a mi szakterületünkön is meg kell mutatkoznia, hiszen a megbízható járművek biztosítása az egyik fontos pillére a személyszállításnak. Járműállományunkban vannak idősebbek is, ezeknek a korszerűsítése folyamatos a társaságunknál. A gördülőállomány fejlesztésére több kiváló példa akad a legutóbbi időszakból, Szolnokon az IC+ járművek gyártása, vagy a nagy befogadóképességű motorvonatok beszerzése – csak hogy néhányat említsek. Bízom abban, hogy jó úton járunk, folyamatosan fejlődünk, szolgáltatásaink színvonala emelkedik. Mindehhez úgy tudunk hozzájárulni, hogy a megfelelően képzett szakembereink a megfelelő színvonalon végzik a karbantartást, amihez az akaratunk, szakértelmünk adott. A jövő feladata kell legyen, hogy erősítsük a szakemberképzésünket, különösen a vasútgépész területen, emellett munkatársainknak még jobb munkakörülményeket kell teremtenünk.

**Gyakran látogatja személyesen a műhelyekben dolgozó kollégákat. Miért tartja ezt fontosnak?**

Igen, valóban sokat utazom mind a környéken, mind messzebb, Budapestre, Zákányba, Bajára, Tabra, Barcsra, Bala-

tonfenyvesre. Szeretem tudni, mi folyik az egyes területeken, nemcsak hallomásból értesülni róla. A műhelyekben havi egykét, de ha lehet, több alkalommal megfordulok, a köztes időben pedig kitérőként ellátogatok a kocsivizsgálói szolgálati helyekre. Például hétfőn a feleségemmel Balatonon kirándultunk, és napközben benéztem a siófoki kocsivizsgálókhoz. Biztos vagyok afelől, hogy a műhelyek jó kezekben vannak, de arra kíváncsi vagyok, hogyan mennek a folyamatok, emellett pedig fontosnak tartom a személyes találkozásokat.

**A szavaiból kiérződik az az emberséges hozzáállás, amit gyakran emlegetnek Önrel kapcsolatban.**

Szeretem a munkámat és a munkatársaimat, vallom, hogy szívvel-lélekkel is kell dolgozni, nemcsak a fejünkkel. Mi figyelünk az embereinkre, a vezetőimmel nyitott szemmel járunk, mert kulcsfontosságú, hogy a kollégák érezzék a megbecsülést. Az én ajtóim mindig nyitva áll bárki előtt. Úgy gondolom – és mindig ezt a szemléletet vallottam –, nekünk, vezetőknél, meg kell teremtenünk a dolgozóink számára azt a lehetőséget, hogy probléma esetén ki merjenek állni a művezető elé, vagy eljőjenek hozzám akár ide, az irodámba. Mondhatjuk úgy is, hogy noha én fogom a kormányt, de ugyanazon a vonaton utazunk. A rendezvényeinken megpróbálok mindig ott lenni, és nemcsak azért, hogy a pörköltöt megegyem.



**A vezetői teendők hogyan egyeztethetők össze a családdal?**

A családom hozzászólt, hogy gyakran elszólít a kötelesség. A feleségem mindig támogatott, ráadásul a vasúti kötődés már a megismerkedésünk pillanatában megvolt, hiszen régebben óvónőként dolgozott a vasúti óvodában. Az öcsém szintén vasutas volt, mozdonyvezető, idén ment nyugdíjba. Mostanában, ha tehetem, és ez szerencsére gyakran előfordul, hétfőként elutazom, mivel a lányomnak és a fiamnak egy hónap eltéréssel született gyermeke, gyakran látogatnak minket. Szeretem Dombóvárt, nem tudnám elképzelni, hogy máshol éljünk. A jó családi háttér elengedhetetlen, és nekem ez megadatott.

## Utaskényelem és energiatudatosság

Kiemelt téma mostanában az éghajlatváltozás, lépten-nyomon hallhatunk a hatásairól. A MÁV-START Zrt. nem most kezdte a felkészülést, mérnökeink már javában dolgoznak azokon a megoldásokon, amelyekkel a vállalat kevésbé terhelheti a közvetlen környezetét és az ökoszisztémát. De mi van a jól csengő szavak mögött, és mit is jelent ez a gyakorlatban?

Egy olyan hatalmas szervezet esetében, mint a MÁV-START, jogosan merülhet fel a kérdés: képes-e egyáltalán, és ha igen, hogyan tud energiatudatosan, energiahatékonyan működni? Erre keresve a választ, Kerényi Ádám vezető és Czeglédi Sándor szakértő, az Integrált Rendszermenedzsment szervezet tagjai szerint tisztázni kell, hogy van-e különbség az energia-csökkentés és az energia hatékony felhasználása között, illetve a MÁV-START tevékenységével melyik utat követi. Fontos elválasztani a két fogalmat: mivel a vállalat az utasok szállítását minél nagyobb komfortban, biztonságban és pontosan szeretné biztosítani, ehhez elsőre azt gondolhatjuk, hogy sok energiára van szükség. Úgy tűnhet, hogy emiatt kizárható az energiacsökkentés, de valójában többről van itt szó.

Egy olyan szolgáltatócégnél, mint amilyen a MÁV-START, az utas kényelme fontos szempont, amelybe beletartozik például a télen-nyáron megfelelő hőmérséklet, az audiovizuális kijelzők, a 4G-s routerrel működtetett wifihálózat, és a laptop-töltési lehetőségek. A 21. század utazóközönségének elvárásai csak úgy teljesíthetők, ha a minőségbeli színvonalat többletenergia felhasználásával biztosítjuk – azonban nem mindegy, ez milyen mértékű és eloszlású. A járműparki újításoknak és a tervezésmenedzsmentnek emiatt kiemelt szerepe van.

### Nagylátószögben máshogy fest

Még ha a fent említett eszközöket be is építik, és ezáltal nő a fogyasztás, modern járművekkel megugorhatók az akadályok, mint például a FLIRT és KISS motorvonatok, a felújított CAF-kocsik, a START által tervezett és épített IC+ sorozatú kocsik, vagy korábban a TAURUS-széria. Ezeket megpróbálják a lehető legnagyobb felhasználási sugarú körben

működtetni a hálózaton, aminek köszönhetően magas lesz a futáskilométerük és alacsonyabb a fajlagos energiafelhasználásuk, ezáltal mégis jóval gazdaságosabbak elavult társaiknál – mondja Kerényi Ádám. Közben meg is mutatja a START 2018. évi Összefoglaló éves Energetikai szakreferenci jelentését. Az energiahatékonyan összefüggő tevékenységekről szóló beszámoló tartalmazza az elmúlt három év energiafogyasztási adatait, amelyekből jól látszik, mennyit dobott a környezetvédelmi törekvéseken a motorvonatok beszerzése.

Egy egészen konkrét, közelmúltbeli példa is akad erre. A 80-as számú fővonal végén, a Szerencs és Sátoraljaújhely közötti kacsaringós szakaszon negyven évig dízelvontatással ment a közlekedés, azonban az idei villamosítási újításnak hála, a korábbiakhoz képest megközelítőleg havi 284 ezer kg gázolaj-megtakarítás tapasztalható, ami szintizta energiahatékonyaságot jelent.

A járműbeszerzés, -gyártás és korszerűsítés utáni körben az erőforrások optimális elosztása szintén szakértelmet kíván. A kollégák napi, heti, havi szinten elemzik a valós időben beérkező, fogyasztási adatokat, és ha eltérést tapasztalnak az elvárt teljesítményhez képest, megvizsgálják az okokat, és kidolgozzák a szükséges intézkedéseket. A rendszerbe olyan elemek is be vannak illesztve, amelyek a megelőzést segíthetik, tehát például a mozdonyvezető kollégák oktatást kapnak a helyes, közlekedésbiztonságos, egyben energiahatékony mozdonyvezetés témájában. A mozdonyvezető munkatársakon kívül a menetrendtervezéssel foglalkozó kollégák munkája is kulcsfontosságú, hiszen az irányítópulton fel-le szánkázó ujjak jelentik az elméletben tökéletesen működő rendszer gyakorlatba ültetését.

### Folyamatos visszacsatolás

A MÁV-START 2015-ben amellet tette le a voksát, hogy – a mai helyes definícióval élve – tanúsított Energiagazdálkodási Irányítási Rendszert épít ki és folyamatosan fejlesztve működtet, majd évente felülvizsgáltatja, felvállalva ezzel, hogy az energiatudatosságot a mindennapi működés és a vállalati kultúra részének tekinti. „Noha választottuk volna a vállalati szektorban sokkal közkedveltebb, a négyévente sorra kerülő energiaauditok rendszerét, de mi abban hiszünk, hogy ha nemcsak négyévente vizsgáljuk meg, hogy sikerül-e teljesíteni a kitűzött célokat, az célravezetőbb. Így, ha esetleg nem sikerül teljesíteni, akkor időben be tudunk avatkozni” – mondja Kerényi Ádám.

Ami biztos: a vállalat vezetői, szakértői és mérnökei folyamatosan azon dolgoznak, hogy az utaskényelem biztosítását a közlekedésbiztonsági és az energiahatékonyasági szempontok figyelembevételével tegyék. A jelenlegi járműfejlesztési projektek mellett kiemelhető a BI riportálási rendszer kialakítása, a digitalizációs igények kiszolgálására a már említett 4G-s routerhálózat, illetve a GPS-alapú utastájékoztatói rendszer kiépítése, fejlesztése is. Az energiastratégia szempontjait szolgálva például a motorvonatokba szerelt hiteles fogyasztásmérés kiterjesztése van folyamatban, annak érdekében, hogy a vállalat valós és teljes képet kapjon vontatási tevékenységének energiafelhasználásával kapcsolatban.

„Az új járművek érkezésével az elavult, kiöregedett, egyre romló üzemkészséget produkáló és egyre nagyobb karbantartási költséget viselő vontató és vontatott járműveket lecserélhetjük, így a MÁV 2030-as programcsomag víziójában szereplő elvárások teljesíthetők lesznek. Ilyen elvárás szemléltetésül a fő vonalakon, hogy az InterCity-kocsik 160 km/h-ás sebességgel közlekedjenek, vagy hogy az elővárosokban olyan eszközöket használjunk, amelyek elősegítik a gyors átbocsátást és a pontos menetrendszerű közlekedést. A modern eszközöket úgy tervezzük, hogy gazdaságosan és ezáltal energiahatékonyan lehessen üzemeltetni és karbantartani” – vetítik előre a kollégák.

Köszönjük a segítséget a MÁV-START Zrt. Integrált Rendszermenedzsmentnek!

Bécsi Orsolya

## 3+1 tipp



Szakembereink segítségével beleláthattunk, mit tesz a vállalat az utasokért és értünk, munkavállalóinkért az energiatudatosság égisze alatt, de arra is adunk tippeket, hogy mi magunk mennyi mindent érhetünk el egészen kis változtatásokkal.

### 1. Kapcsoljuk le a villanyt!

Egyszerű, de nagyszerű, mert hiába vannak esetleg LED-égők a lámpákban, a fogyasztás ugyanúgy megy.

### 2. Kapcsoljuk le, és húzzuk ki a már nem használt elektromos gépeket!

A bedugva hagyott eszközök tovább szívják az áramot passzívan.

### 3. Klímahasználat helyett gyakrabban szellőztessünk!

Ha lehetőség van rá, többször csináljunk keresztuzatot, mert a klíma az ózónréteget bántó gázokat bocsát ki.

### +1 Tudta, hogy a fehér háttér megjelenítéséhez több energia kell?

Érdekes az okostelefon és a számítógép kijelzőjét feketére állítani, sőt, ma már az internetes keresők háttere is megváltoztatható néhány kattintással.

## Ganz Ábrahám emlékezete

Ganz Ábrahám a vasúti kerekek a sínrel érintkező, gyorsan kopó részeit antimonos kezeléssel igen keményre edzette, ezzel sokszorosára növelve élettartamukat. Termékeit a Monarchián kívüli országokba is exportálta, az 1867-es kiegyezésig mintegy százezer vasúti kereket szállított 59 vasúttársaságnak. A magyar nehézipar egyik megteremtője gyártott vasúti váltóalkatrészeket, vasúti keresztvezédsí csúcsbetéteket is. Élete sikeres alkotásait halála után a Ganz-gyárak tették világhírűvé.

Ganz Ábrahám Svájcban született 1814. november 6-án. A szülői házat 17 évesen hagyta el, hogy öntőinasnak álljon. Tizennégy évet vándorolt, svájci, osztrák, olasz, német és francia öntödékben dolgozott, alaposan kitanulta az öntömesterséget. Saját öntödét szeretett volna, ám pénze erre nem volt. Ezért úgy döntött, elhagyja Nyugat-Európát, hiszen ott több a szakember, és a szaktudással a kevésbé ellátott Kelet-Európa felé fordul. Így érkezett 1841-ben Pestre. 1842-re öntömester lett a Széchenyi István által alapított József Hengermalom Rt. öntödéjében. Az újonnan alakult Iparegyesület abban az évben tartotta az első iparműkiállítását, ahol az öntöde termékei hatalmas sikert arattak. Ganz Ábrahámnak ezt úgy honorálták, hogy az öntödei termelés hasznából részesedést kapott. Buzgó elhivatottságát jól jellemzi az a fennmaradt mondat, amit azután jegyeztek fel, hogy 1843-ban a jobb szemébe olvadt vas fröccsent: „A fél szem oda, de az öntés sikerült!”

Kellő akarattal és ambícióval, no meg a Hengermalom részesedéséből 1845 tavaszára felépítette a legkorszerűbb öntőüzemet a városban. Az építési munkálatok során személyesen felügyelte a majdani munkások biztonságos munkakörülményeinek megteremtését. Öntödéje már az első üzleti évet sikeresen zárta. Kezdetben a lakosság szükségletét kiszolgáló termékeket gyártott, később kidolgozta a vasúti kocsik kerekének kéregöntési technológiáját, Európában 60 vasútvállalatnak szállítva. Ezzel jelentősen hozzájárult mind a hazai, mind az európai vasúti fejlesztéshez.

Az 1846-ban átadott Pest–Vác-vasútvonallal Magyarorszá-

gon is megkezdődött a vasutak építése, az ágazat gyors fejlődésnek indult. Ekkor egy nürnbergi vagongyárból érkeztek hazánkba az amerikai kéregöntésű kerekkel készült vasúti kocsik. Ezek az egybeöntött kerekek kopásállóbbak és jóval keményebbek voltak azoknál, amiket Európában gyártottak (kovácsoltvas abroncs, küllős vasúti kocsikerek). Ganz volt az első Európában, aki a kéregöntéses (kokillaöntéses) eljárást alkalmazta a vasúti kocsikerek előállításánál, ezzel 15 évvel megelőzte a kontinens iparát.

A százezredik kéregöntésű kereket 1867-ben gyártották le. 1867. november 23-án ebből az alkalomból Ganz Ábrahám ünnepséget rendezett a munkásainak, megköszönve a munkájukat vendégül látta őket, és mindegyiküknek egy ezüst emlékérmét ajándékozott. Gyára ekkorra európai hírvő volt 400 dolgozóval, alkalmazottait megbecsülte, híres volt az emberségéről.

Az 1860-as évekre Ganz Ábrahám volt Pest-Buda egyik legmódosabb polgára, azonban egészségét és ép elméjét a megfeszített munka felőrölte. 1867 decemberében 53 évesen otthona körfolyosójáról az udvarra vetette magát. Végrendeletében családtagjain kívül öntömestereiről, munkásairól is megemlékezett.

Ganz Ábrahám emlékét a mai napig tiszteljük, a magyar nehézipar kiemelkedő úttörője volt, aki a magyar vasúti ipar előrehaladásához is jelentősen hozzájárult.

Szöveg: Hum Krisztina

Fotók: oszk.hu, fszek.hu, Molnár Zsolt



## A forgóvázjavítás lépései

Az előző oldalon a kéregöntésű kerekek egykori gyártásáról is szót ejtettünk, most lássuk hogyan megy ez napjainkban.

A MÁV-nál üzemben lévő vasúti vontató és vontatott járművek vasúti kerékpárjainak javításának legnagyobb részét a szolnoki VJT végzi. A kerékpárok a forgóvázakban helyezkednek el és a forgóvázból történő kiemelés (kikötést) követően kezdenek önálló életet élni. A geometriai méretek miatt a vontató járművek (mozdonyok) kerékpárjai nagyobbak, míg a vontatott járművek (személykocsi) kerékpárok méretei jóval kisebbek. Kivételükben megkülönböztetünk abroncsos és monoblokkos kerékpárokat. A vasúti kerékpárok bontása és minősítése után kezdődik a kerékpárok javítása. A javítás minden lépését szabványok és előírások szerint kell elvégezni. A kerékpár futófelületeinek (abroncs, monoblokk) kopásának mértéke szerint a javítás történhet új abroncs vagy monoblokk cserével, illetve amennyiben a régi kerékpárok méretei engedik (szabvány szerint) a futófelületek esztergálásával.

Amennyiben valamelyik fő kerékpár-alkatrészt cserélni kell (abroncs, kerékváz, monoblokk, tengely), akkor ezen új alkatrészek megmunkálása különböző szerszámgépeken történik (karusszel eszterga, kerékpár sajtoló stb.). Ha nem is a kor legmodernebb gépein történik a megmunkálás, azért a minőségi követelmény igen magas, ezért minden esetben kiváló munkát kell végeznünk. Közlekedésbiztonsági szempontból is csak hibátlan, szabvány- és előírásnak megfelelő kerékpárok kerülhetnek összeszerelésre. A kerékpárok összeszerelésének utolsó lépése a kerékcsapágyak és az ágytokok felszerelése, ez utóbbival kapcsolódik a kerékpár a forgóvázhoz. A kerékpárok javítását, minősítését követően kerülhetnek beszerelésre a már megjavított forgóvázakba, majd a forgóvázak a vontató és vontatott járművekbe.

Bella Attila, Forgóvázjavítás vezető,  
Vasúti járműjavítás Szolnok





# Elindult a Talent motorvonatok másodvirágzása

A sikeres futópróba után október közepén forgalomba állt az első frissen felújított Talent motorvonat a Győr–Hegyeshalom-vasútvonalon. A következő két évben a tervek szerint a tíztagú 425 sorozatszámú Talent-flotta többi tagja is átesik ugyanezen, az úgynevezett R2 jelű nagy karbantartási munkán a MÁV-START irányítása alatt. A vállalat a munkára a Vagon Kft.-vel és az ÖBB-vel kötött szerződést. Horváth Péterrel, a MÁV-START műszaki projektmenedzsment-vezetőjével a Talent belső és külső megújulásán túl, annak műszaki sajátosságairól is beszélgettünk. A szakember személyes és szakmai véleménye is, hogy ezeknek a motorvonatoknak nem szabad állniuk.

A Talent magyarországi története 2006-ig nyúlik vissza, akkor vásárolta meg a MÁV – egy kis kanyarral – a Bombardiertől a tíz motorvonatot. A nagy értékű járművek a külső szemlélő számára a FLIRT-tel mutatnak hasonlóságot, és utaskényelem szempontjából pontos a párhuzam is. Műszaki szempontból viszont van egy lényeges különbség a két motorvonat között: míg a FLIRT-ök csak 25 kV tápfeszültségen tudnak közlekedni, addig a Talentek kétáramneműek, tudják az osztrák 15kV-os felsővezetési feszültségi üzemet is, az eurégiós forgalomban is bevethetők.

Ezt a tulajdonságot pedig az elmúlt bő évtizedben ki is használtuk, a négyrészes vonatok szinte rögtön a he-

gyeshalmi vonalra kerültek, jellemzően Győr és Bécs/Lajtabruckig (Bruck an der Leithaig) közlekednek. Azonban a motorvonat konstrukciós hibái miatt pár év múlva a flottából fixen már csak négy-öt Talent volt forgalomban. A nagyjavítás szándéka korábban is felmerült, viszont az a közbeszerzési eljárás, amelynek keretében a karbantartást akkor végző Stadlerral nagyjavításra is szerződést kötött volna a MÁV, a magas ajánlati ár miatt eredménytelen lett. Horváth Péter felidézti, hogy ekkoriban még az is felvetődött, hogy a félreállított, hibás Talentek helyére az osztrákok állítsanak ki vonatokot, de hiába van az ÖBB-nek mintegy 170 ilyen típusú járműve, abból csupán 25 kétáramnemű, így a kiváltásra tehát nem volt kapacitásuk.



## Kellett a kollégák elhivatottsága

Miután a Stadlertől 2017-ben a MÁV-START megkapta saját karbantartásba a Talenteket, a feladat része lett az is, hogy „hogyan tudunk a flottából értelmes és szükséges mennyiségű járművet kialakítani” – meséli Horváth Péter. A motorvonatok karbantartási munkái a START vezető munkatársához már előző beosztásában is hozzátartoztak – amíg ezt a svájci tulajdonú cég végezte, addig az ő munkájukat felügyelte. A Talentek nagyjavítása időközben azért vált esedékessé, mert többjük lefutotta az előírt kilométerét. A START úgy látja most, hogy a flotta minden tagját használható állapotba lehet hozni, ezért a tervek szerint mind a tízet fel is újítják. „Átlagosan egy-egy motorvonat felújítása két hónapot vesz igénybe, bár amelyik már három éve áll, ott biztosan hosszabb idővel kell számolni” – tudjuk meg Horváth Péterrel. A szakember személyes és szakmai véleménye is, hogy ezeknek a motorvonatoknak nem szabad állniuk. A karbantartási munkák kapcsán kiemeli, hogy az az istvántelki kollégák megszállottsága és a munkához való hozzáállása nélkül nem ment volna. „Van ott egy-két olyan kolléga, aki szívét-lelkét beleteszi – szabadidejét, hétvégéjét is beáldozva –, hogy ezek a vonatok tényleg tudjanak menni.”

A START az ÖBB-vel és a MÁV Vagon Kft.-vel kötött szerződést a javításra, utóbbi az alvállalkozóján keresztül gondoskodik a forgóvázegységekről, a fékrendszer felújításáról; az eredeti állapot helyreállításáról. A forgóvázat ki kell vinni Ausztriába. „Az eredeti féktárcsák a várható élettartamhoz képest nagyon hamar elkoptak, de már az üzemelő járműveken is más kivitelű féktárcsák vannak, és reményeink szerint ezek már hosszabb élettartalmúak lesznek” – magyarázza a START projektmenedzsere. Az ezzel kapcsolatos konstrukciós hiba megoldásához ugyanakkor nem állt rendelkezésre műszaki megoldás, ez azonban az utazás minőségét nem érinti, de a motorvonatok üzemeltetése körében változatlanul többletköltséget okoz. A Talenteket egyébként már csak azért is érdemes megjavítani, mert az R2 költsége nagyjából harmada egy új motorvonat jelenlegi beszerzési árának.

## Kívül-belül szebbek lesznek

„Most olyan jellegű felújítást is megcsinálunk, amely típushibája a járműnek: a vonatok új koruktól kezdve beáztak, ezért a tetőszigetelést kell elvégezni rajtuk. Ezenkívül felújításra kerül a vezetőállás, a klímaberendezés, a WC-belső és az utastér is. Újra kárpitozzuk az üléseket, felújítjuk a karfákat és a lengő toloajtókat is” – mondja el Horváth Péter. Az első, így felújított vonat, a 425 009-es még maradt piros (ezt is

megújították), de a későbbiekben a FLIRT-höz hasonlóan a Talentek is megkapják a START színeit, a kék-sárgát. A cél, hogy egységesek legyenek a flották.

Ha minden a tervek szerint halad, és két év múlva már a flotta-állomány 80-90 százaléka forgalomban lesz, akkor új vonalakra is helyeznek a motorvonatokból, mert a hegyeshalmi szakaszra nem kell tíz Talent. Mivel ez a motorvonat 140 km/h sebességre van engedélyezve, a 160 km/h tempót megkövetelő 1-esen késést vinne a rendszerbe, ezért valószínűleg a kelebiai vonalra kerülhet a típusból pár. Ott ez a sebesség elegendő. A kelebiai szakasz azért is fekszik a Talentnak, mert síkvidéki pálya, ami kedvezőbb a típus közlekedtetéséhez. Horváth Péterrel még megtudjuk, hogy legközelebb 10 év múlva lesz szükség egy hasonló volumenű felújításra.

Kandó Eszter

## Hogy néz ki egy futópróba?

Amikor – új, felújított alkatrészekkel – összeszerelésre kerül egy jármű, akkor történik egy úgynevezett állópróba, azaz a technikai csapat állóhelyzetben mindent kipróbál: minden funkciót, amit így lehetséges, továbbá a lámpákat, tükröket, ablaktörlőket, kürtöt, ajtókat, klímát, illetve záporpróbát is tartanak. Amit nem lehet álló helyzetben ellenőrizni, azt a futópróbán tesztelik. A futópróba izgalmas eseménynek hangzik, könnyű beleképzelni egy autós töréstesztet, de (sajnos) Horváth Péter hamar lehűtötte a lelkesedésemet: „nem látszik a járművön, hogy futópróbán van”. Szélsőséges szituációkat nem tesztelnek.

„Nem megyünk gyorsan, nem ráz, nem kattog, nem villog, nincs füstjelzés, hangjelzés. Nem olyan, mint egy autós teszt” – meséli. A futópróba azért nem is unalmas, mert közben mindenre figyelnek a kollégák. Hiba lehet, ha melegsik egy csapág, zajosabb lesz egy szellőzőmotor, nyugtalan a vonat járása. A Talent a futópróbán először Vácig és vissza ment, de mivel a váci vonal csak 120 km/h sebességre alkalmas, az egyik éjjel a 140 km/h sebességre alkalmas 1-esen is volt teszt. Sikeres. A futópróba egyébként viszonylag gyakori program, évente átlagosan 500 ilyen tesztet tartanak a vasútnál, ez több karbantartás befejező része.



## Süssünk-főzzünk!



### Tökös lángos kápos tejföllel

A lángost szeretjük mindenhogyan, talán a legjobban fokhagymásan. Most próbáljuk ki egy kicsit másképpen! Először a főzőtököt gyaluljuk le, sózzuk és hagyjuk levet engedni. 50 dkg liszthez fele mennyiségű, tehát 25 dkg tököt számoljunk. 5 dkg zsiradékkal (margarinnal, vajjal vagy zsírral), 1 dl cukros langyos tejben felfuttatott 4 dkg élesztővel, 2 mokkáskanálnyi sóval, kevés langyos vízzel és a levétől kinyomkodott gyalult tökkel elkészítjük a közepesen lágy tésztát. Letakarva duplájára kelesztjük. Lisztezett deszkán daraboljuk, ebből az adagból kb. tíz darab közepes lángost készítünk. A darabokból kis labdacsokat formázunk és további 20 percig a deszkán kelesztjük. Kezünkkel lángos formára húzzuk-nyújtjuk, majd forró olajban mindkét oldalán pirosra sütjük. Tálaláskor szózott, kápos tejföllel megkenjük.

### Sütőtökchutney („csatni”)

Ennek a sütőtökből elkészíthető mártásféleségnek az alapízeseítői a cukor, a hagyma és az ecet, de ezeken kívül más fűszereket is tartalmaz. Kiváló kísérője húsoknak, jól párosítható rizsszel, de nagyon finom egyszerűen pirítóskenyérrre kenve is. Egy szép, egyedi címkével ellátott üvegben stílusos ajándék is lehet belőle. 50 dkg sütőtököt kis kockákra vágunk, 4 edesebb almát nagy lyukú reszelőn lereszelünk, 2 közepes fej hagymát apró kockára vágunk. 3 evőkanál olajon 15 dkg barnacukrot karamellizálunk, hozzátesszük a zöldségeket és felöntjük 2 dl fehérborral. Fűszerezzük sóval, pici borssal, egy csipet őrölt fahéjjal, némi csilivel. 10-15 perc alatt puhára főzzük, végül kevés alma- vagy borecettel ízesítjük. Hidegen-melegen, akár azonnal is fogyasztható, de ha üvegbe töltjük és vízgőzben kigőzöljük, hosszabb ideig is eláll.

# Tökéletes tökételek, avagy a tök dicsérete

Biztosan vannak, akik elképzelni sem tudják, hogyan lehet a tököt dicsérni, pláne, tökéletesen tökös ételeket készíteni. A tök – akár szeretjük, akár utáljuk – nem tartozik a közömbös zöldségfélék közé. De mivel éppen tökszezon van, és

mi bizony azok táborát erősítjük, akik kedvelik, engedjük meg nekünk, hogy dicsérjük ezt a rendkívül változatos és sokféleképpen elkészíthető növényt. Lássuk, hogy miért!

### Mert a tök jó

A menzás kápos tökfőzelék, a Nagymama hajdani tökös-mákos rétese, vagy a sült tök meleg illata hideg esteiken sokunknak mind-mind amolyan ízes-illatos emlékek. Novemberben roskadoznak a polcok a sokféle színű és formájú, különböző felhasználási lehetőségeket kínáló töktől. Ha ilyenkor bespájoljuk, egész télen fogyaszthatjuk. A tökfélékről azt tanultuk az iskolában, hogy a kabakosok családjába tartozó növények, mint amilyen a dinnye, a cukkini, az uborka is. A tök az amerikai kontinensről származik, Európába a spanyol és portugál hódítók hozták a 16. században. Több mint száz különböző fajtája létezik, mi leginkább a világoszöld főzőtököt, a narancssárga sütni való tököt, a karcsú kolbásztököt, a halloween tököt, a borospincékből a lopótököt, és a sokszínű és változatos formájú dísztököket ismerjük.

### Mert a tök egészséges

A tök ballasztanyagokban gazdag, kalóriában viszont szegény zöldségféle. Sok vitamint és nyomelemet tartalmaz, élettani hatása jó, a magas rosttartalom miatt hamar a jólakottság érzetét kelti. Az alacsony energiatartalom és a könnyen emészthetőség miatt különböző kímélő étrendekbe is beilleszthető. Jól ízesíthető, jól tartósítható, akár mélyhűtőben fagyasztható zöldség, amely rendkívül változatosan elkészíthető.

### Mert a tök finom

Ha tököt fogyasztunk, tehát nem csupán egészségünket védjük, de a sokféleképpen felhasználható növényből változatos ételeket, akár komplett menüsört is készíthetünk a levestől a főételten és köreten át, a desszertig. Készítsünk tökfásírtot, töklecsót, krémlevest vagy tökös pitét. Ráadásul azon ritka növények közé tartozik, amelynek nemcsak a húsát használjuk fel, de a kedvező élettani hatású magját is szeretjük pirítva, vagy a belőle nyert egészséges olajat salátára csorgatva. Együnk tehát tököt! Kóstoljunk meg különleges recepteket, ízleljük meg a sokféleségét, tegyük a tökfélékkel változatossá az étrendünket. Mi mindehhez most két finom ám egyszerű, nem hétköznapi tökös receptet hoztunk. Próbálják ki, válják egészségükre!

*Hum Krisztina*

### Kirándulás

... és ha már megkóstoltunk néhány tökös ételt, tehetünk egy kirándulást a Zsámbéki-medencébe, ahol Budakeszitől 23 kilométerre észak-nyugatra találjuk Tök községet. A Nyakas-hegy lábánál fekvő Pest megyei falut leginkább szőlő- és borkultúrájáról ismerik nemcsak Magyarországon, de a nagyvilágban is.



## Egy magyarmentő roma hős

Puczi Béla élete fordulatokban és fájdalmakban is bővelkedett. A nagyapai példamutatás révén már kis kora óta szerette és tisztelte a magyarságot. Ennek köszönhető, hogy bátor kiállásával és roma társaival együtt közel harminc évvel ezelőtt megvédte a magyarokat a marosvásárhelyi etnikai zavargások idején. Sajnos csak halála után kapott megfelelő társadalmi elismerést.



Ha a sokat látott Eiffel-csarnok vasszerkezetei mesélni tudnának, biztos jó barátként emlékeznek Puczi Bélára, aki hajléktalanként évekig a Nyugati pályaudvar mindennapjainak része volt. Tragikus és hősi fordulatok vezették Romániából Budapestre, élete az állandó reménykedésről szólt és arról, hogy egyszer még elismerik magyarokat mentő nem mindennapi cselekedeteit. Puczi Béla az erdélyi Sáromberkén látta meg a napvilágot gróf Teleki Sámuel uradalmában, ahol nagyapja a grófnő kocsisa volt. A gyermek Béla a nagyapjai elmesélésekből ismerte meg a magyar történelem híres személyiségeit és a fővárost is. A tudás utáni vágy emelte ki a szegénységből, középiskolában tanult, osztálytársával ketten lettek az első cigány származású szakmunkások a faluban. Később sofőrként dolgozott, majd közel öt évet töltött Líbiában olajipari munkásként. 1990 tavaszán Bukarestből hazaköltözött Marosszentgyörgyre. Részt vett a „Fekete március” néven elhíresült marosvásárhelyi eseményekben, ahol bátorságának köszönhetően sok magyar megmenekült az etnikai zavargások idején. Cselekedetéért a román rendőrség megverte, megkínozta, majd a bíróság elítélte, ezért a börtön elől Puczi Béla Magyarországra menekült és politikai menedéket kért. Kérvényének elbírálása alatt Kelenföld vasútállomáson dolgozott, de a nagyon hosszadalmas eljárás miatt és attól félve, hogy kérvényét elutasítják, 1993-ban Párizsba emigrált, ahol szintén megpróbált menekültstátuszt szerezni. Onnan azonban visszatoloncolták Magyarországra. Itthon a rendőrség várta és közölték vele, hogy 30 napon belül el kell hagynia az országot. Ezután bujkálni kezdett, és csak egy későbbi rendőri igazoltatás során értesült arról, hogy

már egy éve megkapta a menedékjogot. Az 1990-es évek végétől Magyarországon dolgozott a Roma Sajtóközpontnál. Később hajléktalan lett, a Nyugati pályaudvar környékén élt, 2009-ben teljesen elszegényedve halt meg.

2010-ben Balogh Zoltán, az Országgyűlés akkori emberi jogi, kisebbségi, civil- és vallásügyi bizottságának elnöke „Petőfi emléklap a helytállásért” kitüntetést adott át özvegyének, Barabás Máriának. Ugyanebben az évben a „Kisebbségekért” elnevezésű díjat is megkapta. 2017 óta hősiességét a Nyugati pályaudvar falán emléktábla őrzi.

Csohány Domitilla  
Fotó: Roma Sajtóközpont

## „Ne féljete magyarok, megjöttek a cigányok”

Romániában a kivégzett Ceaușescu-házaspár halála után zűrzavaros időszak kezdődött. Egy időre nagy szerepet kaptak a magyarellenes szervezettek és megmozdulások. Ugyanakkor a forradalom győzelmével megindult az addig erőteljes elnyomásban élő magyarság önszerveződése is. Ilyen előzmények mellett tört ki 1990 márciusában Marosvásárhelyen magyarok és románok között egy több napig tartó etnikai zavargássorozat, amelyet „Fekete március” néven emlegetnek azóta is. A magyarellenes pogromot az váltotta ki, hogy a városban többségben lévő magyarság tüntetni kezdett az anyanyelvi oktatás megteremtésért, amire válaszul a Vatra Românească románokat szállított Marosvásárhelyre, akik feldúlták a város központját, majd rátámadtak a mindaddig békésen tiltakozó magyarokra. Az utolsó napon este 8 óra után 40-50 fős csoportokban magyar nemzetiségű cigányok érkeztek a környékről. Ekkor hangzott el a híressé vált kiáltás Puczi Béla szájából: „Ne féljete magyarok, itt vannak a cigányok!” – majd bekapcsolódtak a harcba. Az új erőre kapó magyarok a roma segítséggel és a Nyárád menti, valamint a szovátai botokkal, vasvillákkal felfegyverzett székelyekkel együtt kiverték a románokat a főtérről

## Hatalmas siker Hollandiában

A MÁV Szimfonikusok hollandiai, őszi vendégjátékuk során a terneuzeni Scheldetheaterben, a Festival van Zeeuwsch-Vlaanderen meghívására adott hangversenyt, majd az amszterdami legendás Concertgebouw színpadán Mozart, Beethoven és Doppler muzsikái csendültek fel. Itt a koncertterem sokat látott közönsége álló tapssal köszöntötte a hangverseny végén a zenekart és a szólistákat.

A holland Festival van Zeeuwsch-Vlaanderen több évtizedes múlttal bíró fesztivál, ahol nagy szeretettel fogadták a magyar zenekart, hiszen a fellépő vendégek nagy része a régióból érkezett. Az amszterdami hangversenyt dr. Kocsis András, Magyarország hágai nagykövete is megtekintette, aki elismerését fejezte ki a zenekar vendégjátékával kapcsolatban.

A Concertgebouw az egyik legjobb és legismertebb koncertterem a világon, mely kivételesen jó akusztikájáról híres. A terem – melyet négy évvel a mi Operaházunk megnyitása után, 1888-ban avattak fel – olyan művészeknek adott otthont, mint például Gustav Mahler, Richard Strauss és Igor Sztravinszkij, akik saját műveiket vezényelték itt, de Rachmanyinov például saját zongoraversenyét játszotta a koncertterem színpadán. A legendás terem falai olyan nagyságok fellépésének emlékét is őrzi, mint Leonard Bernstein, Vlagyimir Horowitz vagy Yehudi Menuhin.

A MÁV Szimfonikus Zenekar műsorában Doppler Magyar fantáziája, Beethoven Hármaversenye, egy Mozart- és egy Beethoven-ária, valamint Brahms I. szimfóniája szerepelt. A zenekart Eduard Topchijan vezényelte.



# A leghíresebb magyar bivaly

## 95 éve készült az első 424-es

A magyar közlekedés történetében számos remekmű készült, de vannak közöttük olyan járműtípusok – nem is biztos, hogy a legjobbak –, amelyeket a közvélekedés „legendásnak” mond, és nem ok nélkül. Ilyen az Ikarus 55-ös autóbusz, azaz a „farmotoros”, ilyen a Dutra traktor, a vasút világából pedig egyértelműen a 424-es gőzmozdony kapná a képzeletbeli aranyérmet. Az elsőt 1924-ben, az utolsót 1958-ban gyártották, szám szerint 514-et.

Az első világháború kitörésének idején a MÁV feladatai megsokszorozódtak, így amikor világossá vált, hogy a háború évekre elhúzódhat, a társaságnak is alkalmazkodnia kellett a megváltozott igényekhez. 1916-ban készült el az a nagyszabású fejlesztési terv, amely szerint 1917-ben 380 új gőzöst kívántak forgalomba állítani, 1921-re pedig már 1800 járművel számoltak. (1916-ban a vállalatnak összesen 4144 mozdonya volt.)

## Számok és súlyok

Azonban a terv megvalósítására a háborút követő ínséges időszakban semmi esélye nem volt a vasúti társaságnak, mint ahogy annak az új típusnak a megalkotására sem, amelynek „tudását” a síkpályán megbízható vontatónak tekintett 324-es és a hegyi pályákon vitézkedő 601-es sorozatú mozdonyok közé igazították volna. A MÁV mérnökei egy olyan, négy kapcsolt kerékpárú, tehervonati mozdonyt képzeltek, ami a 4-8% emelkedésű pályaszakaszokat is könnyedén teljesíti, de amihez a 324-es már gyenge, a 601-es túlzottan erős. A leendő mozdony jellegrajza 1917-ben készült el, ekkor már 424-esnek nevezték, mi több, a MÁV Gépgyárban, (a későbbi MÁVAG-ban, majd Ganz-MÁVAG-ban) megkezdték a gyártás előkészületeit, bár ez a vesztes háborút követően hiábavalónak bizonyult.

De mit is jelent az, hogy 424-es? Vagy az, hogy 324-es, 601-es? Nos, miután a MÁV 1911-ben új számozási rendszert vezetett be, e számok nem pusztán jelek voltak, fontos jelentéssel bírtak. Az első számjegy a kapcsolt kerékpárok számát, a második két számjegy pedig a tengelyterhelést és mozdony jellegét mutatta aszerint, hogy szerkocsis vagy szertartályos-e a jármű. Mindez a gyakorlatban úgy nézett ki, hogy például 01–14-es számok a 14,42 tonnánál nagyobb tengelyterhelésű, szerkocsis mozdonyokat jelölték, tehát a 601-es mozdonyról elmondható, hogy olyan 6 kapcsolt kerékpáros, szerkocsis mozdony, mely-

nek tengelyterhelése több mint 14,42 tonna. Ennek alapján a 424-esnek 4 kapcsolt kerékpárja volt, tengelyterhelése 12,36-14,42 tonna közé esett, és szintén szerkocsit vontatott, mivel az ilyen tulajdonságokkal bíró mozdonyokat a 20–41 közötti számtartományba sorolták.

De mielőtt teljesen elmerülünk a vasutas számmisztikában, térjünk vissza a tervezőasztalhoz! A 424-est eredetileg tehervonatonak szánták, de amikor 1922 januárjában hírül adták, hogy egy olyan típus tervezési előmunkálatait fejezték be, amely „a nehéz tehervonatoknak és nehéz személyvonatoknak dombvidéki jellegű vonalakon való közlekedésre alkalmas”, akkor ugyancsak a 424-esre gondoltak. Noha a korabeli indoklás szerint a „lokomotív részleteinek kiképzésénél a legújabb külföldi tapasztalatok is messzemenően figyelembe vétettek”, a legnagyobb problémát az jelentette, hogy „az ország területének megcsonkítása miatt a Zsil-völgyi szénmedencét is elveszítettük, és azóta selejtesebb fűtőértékű szeneink hasznosítására kényszerültünk, ezért e körülmény befolyással bírt az új típus megválasztására is”, amit a „MÁV legerősebb személyvonatú és tehervonatu síkpálya lokomotívjaként” említettek. A Vasúti és Közlekedési Közlönyben megjelent írás szerint a leendő mozdony 260 négyzetméteres fűtőfelületű kazánja „ez idő szerint Európában a legnagyobb”, sőt azt is megírták, hogy az elsőt már 1922 őszén legyártja a MÁV Gépgyár. De erre csak másfél évvel később, 1924 áprilisában került sor. Az első körben hatot gyártottak, és igaz ugyan, hogy a 424-es megjelenését nagy várakozás előzte meg, abban egészen biztosak lehetünk, hogy sem Kertész Béla főkonstruktőrnek, sem a MÁV Gépgyár kollektívájának nem volt fogalma arról, hogy milyen példátlan karrier veszi kezdetét.

## A háború gyarapította, a háború elvette



A MÁV a következő évekre 26 mozdonyt rendelt meg, és miután Magyarországra is begyűrűzött az 1929-es gazdasági világválság, még egy ilyen szerény mennyiség legyártása is nehézségekbe ütközött. Nem véletlen, hogy 1932-ben már csak kizárólag presztízszokokból készült el a huszonhetedik 424-es, ez volt ugyanis a gyártó ötvenedik gőzmozdonya, de egyúttal a harmadik változata is az eredeti tervnek – a gyártás addigi nyolc éve alatt ugyanis jó néhány módosítást eszközöltek. Ezt követően pár évig alig készült új mozdony (például 1934-ben összesen három gyártottak), és a helyzet csak az ún. győri

program után változott: ekkor indult az az egymilliárd pengős haderőfejlesztési beruházás, amelynek keretében 1944-ig 218 gőzmozdony készült a MÁVAG-ban, s ezek javarészt 424-esek voltak. Talán nem túlzás kijelenteni, a mozdonyvezetők rajongtak érte, Bivalynak nevezték el, és a 424-esen végzett szolgálat a karrier csúcspontját jelentette. Csakhogy a háborút elvesztettük, így aztán jóvátétel keretében a Szovjetunióban, Csehszlovákiában és Jugoszláviában kötött ki kilencvenöt 424-es, mások mellett az 1924-es legelső jármű is, ami Jugoszláviába került. 1968-ban még személyvonaton szolgált, selejtezése után pedig egy zágrábi fűtőházban volt kiállítva. A Közlekedési Múzeum 1997-ben szerezte meg, jelenleg a Vasúttörténeti Parkban látható.



## Trónfosztás

Ritka dolog, hogy egy bizonyos járműtípust több mint harminc évig gyártsanak, de a 424-es esetében ez is szerencsés húzás volt. Mert igaz ugyan, hogy léteztek nála korszerűbb és technikailag fejlettebb gőzösök, azonban az 1960-as évek elején egyértelművé vált, hogy eljárt felettük az idő – és ez az új és a régi gőzökre egyaránt vonatkozott. „Elkerülhetetlennek látszik – a korszerű igények kielégítésére – áttérni a villamos- vagy dízelüzemre, amely új területen a kb. 3000 lőerős teljesítőképességű mozdonyok gyártása egyáltalán nem tartozik a túlzott kívánságok közé” – írták 1962-ben a Közlekedéstudományi Szemlében, ami egyértelműen a hivatalos álláspontot tükrözte – a realitások maximális figyelembevételével. A 424-esek a személy-, majd a tehervorgalomból is kezdtek kikopni, bár a hetvenes években olykor-olykor azért be kellett gyűjtani őket. „1975 nyarán a Hámán Kató fűtőházban egyszerre tizennégy új M41-es dízelmozdony döglött be a hajtóműcsapágy hibája miatt, és újra 424-esek viszik a vonatokat Lajosmizsének, Veresegyházának, Esztergomnak” – írta Moldova György híres-hírhedt könyvében (Akit a mozdony füstje megcsapott, 1977) hozzátéve azt is, hogy „a dízel- és villanymozdonyok után nehézkesnek, piszkosnak és kényelmetlennek” érezte a 424-est. Az utolsó mozdonyokat 1983-ban selejtezték, a szomorú eseményről a sajtó ekképp számolt be: „Utolsó útjaikra, a bontótelepre készülnek. A sötétedő homályban, a huzatos, bedeszkázott ablakok előtt úgy állnak egymás mellett a megfáradt 424-esek, mint szegényházban az öregasszonyok. Némelyikük derekát még fehér puha kendő is takarja: drótháló közt a fehér üveggyapot”.

Legát Tibor



## A MÁV app nyári kampánya

Sikeres volt a július végétől augusztus legvégéig zajló, MÁV appot népszerűsítő figyelemfelhívó kampány. Ebben az időszakban, a korábbi átlagosan 4100-as számot jócskán felülmúlva, hetente 9500-an töltötték le az alkalmazást, és az eladott jegyek száma is jelentősen nőtt, a 10 százalékos napi átlag 27 százalékra ugrott. A közeljövőben bérletvásárlási funkcióval bővül az alkalmazás.

A vasúti utazást segítő mobilalkalmazás 2015-ben indult az olyan legfontosabb funkciókkal, mint az utazástervezés, élő térképes vonatkövetés, érkezés előtti riasztás, chat vagy a vonatok értékelése. A pozitív felhasználói fogadtatás mellett a kezdetektől fontos igénye volt az utasoknak, hogy jegyvásárlási funkcióval bővüljön a szolgáltatás, melyet már 2018 nyarától használhatnak is az utasok.

Mára az applikáció legfrissebb változata közel 390 ezer készüléken fut, a jegyvásárlási funkciót több mint 210 ezer regisztrált felhasználó alkalmazza a mindennapokban, amivel a pénztári jegyárhoz képest 10 százalékos kedvezmény is

érvényesíthető. Mára minden harmadik jegyet önkiszolgáló csatornából váltanak az utasok, a MÁV app részesedése az online értékesítés bevételeiből 28 százalék, az eladott jegyek darabszámát tekintve közel 35 százalék, és ez a részesedés folyamatosan növekszik.

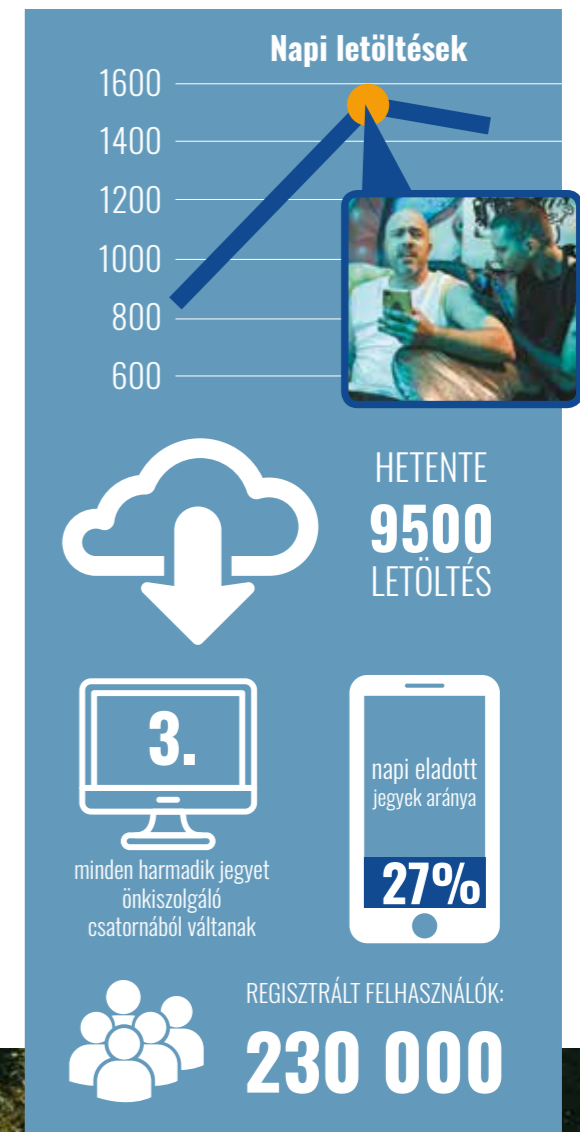
A modern kor igényeinek megfelelő, egyszerű, gyors és kedvezményt jelentő jegyvásárlás térnyerésének elősegítésére a vasúttársaság integrált reklámkampányt bonyolított le, melyhez reklámarcként Szabó Simont sikerült megnyerni. Július 29. és augusztus 31. között 6 nyomtatott sajtótermékben, a közösségi felületek mellett 24 online portálon, 3 országos rádióadón, valamint 210 óriásplakáton és 180 citylight felületen jelent meg az alkalmazás letöltésére buzdító üzenet. Ennek eredményeként a vasúttársaság weboldalán található részletes leíró oldalt közel 300 000 felhasználó tekintette meg, melyek csaknem fele közösségi felületekről érkezett.

Dr. Kormányos László, a MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese beszámolt róla: „A kampány előtti időszakban átlagosan hetente 4100-as növekedést tapasztaltunk a regisztrált felhasználók számában, ami a kampányidőszakban heti 9500-ra nőtt. Ez azt jelenti, hogy a mobilalkalmazás 153 ezres letöltési száma 38 ezerrel nőtt, az új felhasználók több mint fele a figyelemfelhívó kampány hatásának tudható be. Az eladott jegyek száma is jelentősen nőtt, a korábbi 10 százalékos napi átlag a kampányidőszakban 27 százalékra ugrott.”

Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója kifejtette: „Folyamatosan dolgozunk az újabb fejlesztéseken. Így még ebben az évben a menetjegyeken kívül bérletet is lehet majd váltani. A H5-ös és a H8/H9-es mellett szintén jövő hónaptól a H6-os HÉV vonalra is lehet kiegészítő jegyet vásárolni. A jövő év első felétől pedig lehetséges lesz menetjegyet váltani a felszállási állomásra a menetrendi idejénél később érkező vonatra is az alkalmazáson keresztül. Várhatóan jövő év első felétől nem kell majd külön regisztráció az internetes jegyvásárlási felülethez és a MÁV applikációhoz, ezeket egységesítjük, valamint továbbfejlesztjük az alkalmazáson belüli utastájékoztatói funkciókat is.”

Szabó Simon, a kampány arca elmondta: „Örülök, hogy sikerül modernebbé válnia a jegyvásárlásnak, hiszen, amikor már mozijegyet és pizzát is tudunk rendelni online, egyértelmű, hogy vonatjegyet is tudjunk vásárolni. Személy szerint sokkal jobban örültem volna, ha már korábban is megismertem volna ezt az applikációt, mert akkor megkímélhettem volna magam egy-egy hosszú forgatási nap után a pénztárnál való sorban állástól.”

A kiemelt fejlesztések mellett továbbá tervben van a Budapesten kívüli szakaszokra érvényes bérlet és a budapesti szakaszokra váltandó BKK vonaljeggyé értékesítésének lehetősége is. A közlekedési társaságok integrációs törekvései mentén a MÁV appban külön menüpontban helyi közlekedési társaságok jegyei is megvásárolhatók lesznek. Emellett 2020. márciustól a Bécs-Budapest viszonylatra nemzetközi menetjegy vásárlására is lehetőség lesz.



program

**MIKULÁS EXPRESSZ**

Idén a Nickelodeon és a Vasúttörténeti Park közösen jegyzi majd a már közel 20 éves eseményt, a Mikulás Expresszt! A karácsonyi díszekbe öltözött gőzös idén decemberben is végig pöfög a Nyugati pályaudvart és a Vasúttörténeti Parkot összekötő útvonalon, ebben az évben is az egyik legkülönlegesebb Mikulás programot ígérve a családoknak.

További információ: <http://www.vasuttortenetipark.hu/>



könyv

**Mesék a Gyermekvasútról**

A valóságban is szolgálatot teljesítő mozdonyok főszereplésével egy különleges világ elevenedik meg a „Bendegúz és a Gyermekvasút” című mesekönyvben, ahol az erdei állatokkal és növényekkel, dínókkal és még Mátyás királlyal is találkozhatunk. A MÁV Zrt. szakmai támogatásával készült kötet a hazai erdei vasutakat bemutató Kispöfögők mesekönyvsorozat harmadik kiadványa.

Bendegúz és Bandi, a két híres Mk45-ös dízelmozdony, Pajti, a motoros hajtány, Oszti, a kék nosztalgia motorkocsi, Panni, a gőzös, Cimbi, a C-50-es és Piroska, az Mk49-es mozdony izgalmas kalandokba keverednek. Részt vesznek időutazáson és nyomoznak dínó tojás után, közben pedig állandón viccelődnek egymással.

A kiadvány a szórakoztatás mellett a Budai-hegység növény- és állatvilágáról, turisztikai különlegességeiről, sőt még történelméről is játékos formában nyújt érdekes információkat a 4-8 éves korosztály számára. A sorozat legújabb kötete – a lillafüredi és a gemenci kisvasutakról szóló mesekönyvek után – fővárosunk keskeny nyomközű vasútját mutatja be. Azonban a kiadó nemcsak mesekönyvekben gondolkodott, hanem létrehozott egy olyan komplex fejlesztő programot is óvodás csoportok és kiskolások számára, amely során a modern élménypedagógia eszközeivel tud értékes és érdekes információkat nyújtani a vasútüzemről, biológiáról, történelemről, irodalomról. A szerző, Csohány Domitilla és az illusztrátor, Győri Zsolt nem ismeretlenek a Vasutas Magazin olvasói előtt, hiszen az ebben az évben megjelenő, nagyvasútról szóló történeteket is ők készítik lapunk számára.

**25% kedvezmény**  
**Hófödte álom**

A Hófödte Álom – Ősi cirkuszi mese című műsor október 12-től látható a Fővárosi Nagycirkuszban. A hamisítatlan karácsonyi hangulatról az először Magyarországra látogató, Észak-Szibériából, Jakutföldről érkező artistaművészek gondoskodnak a különleges műsorban.

Az előadásban lesznek lovakon vágató és szaltózó hősök, jég-tündér hófehér galambjaival, sarki róka, izgalmas deszkaszám, kelekótya bohócok, akrobatikus zsonglőrszám, gúlaszám, diabolo, talajakrobatika, rúddobó szám, kínai rúd szám, drótkötél egyensúlyozó szám, ugrókötél szám, romantikus levegőszám - és megannyi varázslat.

**Vasutas munkavállalók 25% kedvezménnyel vásárolhatnak**

A Fővárosi Nagycirkusz 25 százalékos kedvezményt biztosít jegyárából a vasutas munkatársaknak és családtagjaiknak. Kérjük, ehhez használja az Intranet a Kedvezmények rovatban található jegyigénylő nyomtatványt, vagy keresse a kapcsolattartó munkatársat a Fővárosi Nagycirkusz 06 1/577-15-44 telefonszámán.

**30% kedvezmény**  
**Orlai Produkció előadásai**

A MÁV-dolgozók 30 százalékos kedvezménnyel vásárolhatnak jegyet a Belvárosi Színház és a Hatszín Teátrum összes Orlai Produkció darbjára időponttól és árkategóriától függetlenül.

Néhány új Orlai Produkció előadás címe az őszi-téli kínálatból: Debrah Zoe Laufer: Szemünk fénye (2019 októberétől), Abe Burrows: Kaktuszvirág (2019 decemberétől), Christopher Hampton: Egy német sors (2020 februárjától).

Az érdeklődők a teljes kínálatot az [www.oraliprodukcio.hu](http://www.oraliprodukcio.hu) oldalon találják meg.

A jegyigényeket az [orlai@oraliprodukcio.hu](mailto:orlai@oraliprodukcio.hu) címre várják. Az e-mailben, kérjük, tüntesse fel a nevét és a telefonszámát is.



# Repül a, repül a... tollaslabda

Tollasozni minden gyerek szeret, hiszen csak egy társ, két ütő és egy labda kell hozzá, a játék pedig viszonylag egyszerű, mégis izgalmas és rendkívül szórakoztató. A tollaslabdázás azonban felnőttkorban is ugyanilyen izgalmas és szórakoztató, sőt, kifejezetten egészséges, minden izmot és még az agyat is megmozgató tevékenység. Nem véletlen, hogy a gyermekek kedvenc játéka mára hivatalos olimpiai sportággá vált.

A „repülő játék” – sokáig így hívták a tollaslabda őseit, ami több ezer éves múltra tekint vissza. Maga az elnevezés is arra utal, hogy ez nemcsak egy mozgásforma, hanem egy kifejezetten vidám, társas tevékenység, egy olyan kellemes időtöltés, ami kortól, nemtől, tudástól függetlenül gyakorlatilag bárki által űzhető, és a kezdők számára is élvezettel folytatható. Ráadásul hamar érhetünk el sikerélményeket, a fejlődés pedig garantált.

A tollaslabda mai formája a 17. században terjedt el Angliában, ahol az Indiából hazatérő brit katonatisztek honosították meg. Az első versenyt is itt rendezték meg 1872-ben, Beaufort herceg badmintoni birtokán (innen származik a sportág angol neve, a badminton). A mérkőzésnek otthont adó Badminton House egyébként még ma is áll.

Magyarországon az 1960-as évek óta létezik hivatalosan a sportág. A Magyar Tollaslabda Szövetség jelenleg is több mint 50 tagesülettel rendelkezik. Emellett szabadidős szinten is lehet űzni a sportot, és szerencsére ezt sokan meg is teszik. Ebben közrejátszik az is, hogy gyakorlatilag ahol nincs szél, bárhol nekiállhatunk ütögetni, kertben, réten, strandon, udvaron vagy fedett helyeken, tornateremben, sportszarnokban, de akár még egy kultúrházban is.

A hivatalos versenyek természetesen kizárólag egy hálós pályán zajlanak és kifejezetten látványosak, különösen a páros mérkőzések.

Ha valaki újból kedvet kapott gyerekkora egyik kedvenc játékához, bátran keresse meg az ütőjét és menjen el egy edzésre a MÁV VSC Tollaslabda Szakosztályához, ahol télen is lehet játszani. Jó móka lesz!

## Tollaslabda a MÁV-nál

A MÁV VSC Tollaslabda Szakosztálya 1993-ban alakult a vezérigazgatósági dolgozók kezdeményezésére. A szakosztálynak jelenleg 25 tagja van, elnöke Marton Roland, aki informatikus végzettsége mellett hivatalos tollaslabdaedző is. A tagok hetente egyszer jönnek össze játszani, emellett pedig évente egy házi bajnokságot is szoktak szervezni. Az edzéseken garantált a jó hangulat és a teljes – fizikai és szellemi – kikapcsolódás. Várják az új lelkes tagokat, csapatgombokat, hiszen ők jól tudják, aki újból előveszi az ütőt, az nem fogja abbahagyni a játékot!

**Edzések helyszíne:** Szent István Gimnázium (1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 15.) – tornacsarnok 4 pályával  
**Időpont:** minden hétfőn 19-21 óra (tanítási időszakban)  
**Szükséges felszerelés:** teremcipő, sportruházat, ütő (labdát a szakosztály biztosít)

**További információ:** Marton Roland – elnök  
e-mail: mavvsc.tollaslabda@mav.hu

## Legek a tollaslabda világból




**A leggyorsabb labda:** A tollaslabda minden más labdajátéknál nagyobb sebességeket produkál, sőt, egy erős ütés hatására a labda gyorsabban képes szállni, mint egy Forma-1-es autó! 2017-ben Mads Kolding dán játékos felugrásból olyan bődületes erővel ütötte meg a labdát, hogy az 426 km/h sebességgel repült át az ellenfél pályájára, akinek mindössze 28 századmásodperce volt rá reagálni – talán nem meglepő, sikertelenül.

A sportág nem hivatalos, tehát nem verseny közben felállított rekordját egy maláj tollaslabdázó, Tan Boon Hoeng tartja, akinek az ütése 493 km/h sebességgel szállt, és ezzel 2013-ban a Guinness-rekordok könyvébe is bekerült.

**A legtöbb ütés:** Minden idők leghosszabb labdamenetét versenykörülmények között két női páros játszotta a Denmark Openen. A lányok 4 perc 31 másodpercen keresztül gyötörték egymást, mire 255 ütés után rontottak.

*Csohány Domitilla*

## A tollaslabdázás jótékony hatásai

-  **egészséges:** csökkenti az esélyt a cukorbetegség, valamint a szív- és érrendszeri megbetegedések kialakulására, továbbá optimalizálja a jó és a rossz koleszterin arányát, növeli az állóképességet
-  **javítja a reflexeket**
-  **fiatalon tartja az agyat, stratégiai gondolkodást igényel**



## Születésnap a vasutasok nagy családjában

Farkas Ferencné, Jutka néni 80. születésnapját ünnepelte családjá és szeretett vasutas kollégái körében a nyáron. Közel negyven évet töltött a vasút és az utazóközönség szolgálatában: 17 évesen került a vasútra, és férjével, a sajnos már elhunyt Farkas Ferencsel, egykori főmenetirányítóval itt maradtak egy életre. Kemény munkával és hűséggel tették mindazt, amit éppen tenniük kellett. Jutka néni 1994-ben Tatabánya állomás kereskedelmi állomásfőnök-helyetteseként vonult nyugdíjba, azonban máig aktív tagja a vasutas közösségnek. Élete legyen példa az elkövetkezendő generációk számára!

Isten éltesse sokáig, jó egészséget, sok-sok örömet szerettei körében!

Tatabányai vasutasok, Farkas Patrik unoka



Békés vasárnap délelőtt volt, csak néhány színes falevél hullott le szépen szállingózva a sínek közé. A rendező pályaudvaron a mozdonyok az utolsó langyos napsugarakkal süttették magukat, csak néhány lusta őszi légy zümmögött alig hallhatóan... Ám ekkor:

– Tü-tüüüüüüü! – örült dudálás szakította félbe az idilli csendet és a kellemes semmittevést. – El ne szunyókáljatok nekem! – kiáltott a többiekre Szili, a V43-as villanymozdony, miközben rettentő jól szórakozott felriadt társain.

A többiek ezt egyáltalán nem tartották viccesnek. Rémültkben inkább sértetten visszavonultak a mozdonyszínbe. Szililt mindez azonban nem nagyon izgatta, imádta ijesztgetni barátait. Folyton azon járt az esze, hogy hozhatná rá a frászt másokra. Egy alkalommal például váratlanul varangyos békákat szórt Pirocska elé, mert tudta, hogy retteg tőlük. Máskor az éjszaka közepén, amikor már mindenki elaludt volna, egy fémlemez kezdett el zörgetni, mintha dörmögne az ég és a vaksötétben az áramszedőjét szikráztatta, mintha villámlana, mert tudta, hogy sokan félnek a vihartól. Olyan is volt, amikor a személykocsikat rémisztgette azzal, hogy a vonat-összeállítás előtt hihetetlen gyorsan száguldott feljűk, és közben hangosan kiabált jajveszékkel, hogy: – Vigyázat! Segítség! Elromlott a fék! Nem tudok megállni!

Szegény kocsik már a szemüket is becsukták, úgy várták a nagy ütközést, de Szili az utolsó pillanatban jól befékezett és egy centivel megállt előttük. Közben pedig nagyokat kacagott. Egyszer még a saját mozdonyvezetőjét is átverte, azt színlelve, hogy egy nagyon fontos út előtt nem indul a motorja. A mozdonyvezető hiába vakargatta a fejét, nem értette, mi baja lehet szeretett mozdonyának. Nézte jobbról, nézte balról, előlről és hátulról, fentről és lentől, de semmit

sem talált. Mikor a motorját kezdte el közelebről vizsgálni, Szili hirtelen felbőgött és fülsiketítő hangon járatta magát, ráadásul még egy adag olajat is a mozdonyvezető képébe vágott. A nevetéstől csak úgy rázkódtak az alkatrészei.

Egy nap azonban betelt a pohár. Mindenkinek elege lett Szili ijesztgetéseiből. A forgalmi csomópont járművei kupa-tanácstól hívtak össze és megbeszéltek, hogy mőresre tanítják ezt a pimasz villanymozdonyt. Méghozzá Halloween éjszakáján, amikor a legenda szerint a fűtőházban is előbújnak a mozdonyszellemek.

Október utolsó napján Szili mit sem sejtve tért vissza pihenőhelyére. Már az alváshoz kezdett volna készülődni, ám ekkor hirtelen egy csattanást lehetett hallani. Minden elstétült, az egész telepen áramszünet lett. Szili egy tapodtat sem tudott mozdulni, hiába nyújtogatta az áramszedőjét. Aztán feltámadt a szél, a földön kísérteties hangon kezdtek el üres fémdobozok gurulni. Szili egyre aggodalmasabban kémlelt körbe, amikor huhogást hallott, és a távolban mintha egy hatalmas szellem körvonala rajzolódott volna ki. A furcsa alak csak egyre közeledett felé, majd váratlanul egy reflektor fénye vakította el. A lidérces este végére Szili már a saját árnyékától is megijedt. Ekkor a többiek visszacsatlak az áramot és felkapcsolták a lámpákat. Kiderült, hogy a dobozokat Csörgő gurította elé, a huhogás csak egy bagoly volt, aki az állomásépület padlásán lakik, a szellemnek látszó óriási valami Szergej volt, aki egy nagy fehér lepedőt kötött magára. Szili megkönnyebbült, mikor kiderült a tréfa, de el is szégyellte magát. Rájött, hogy amit ő eddig viccesnek hitt, másnak nem mindig volt az, ezért megígérte, hogy többet nem fog másokat ijesztgetni. Legfeljebb csak néha.

Csohány Domitilla  
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezési határideje: **2019. november 20.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujsag@mav.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *A testkamera a jegyvizsgálók biztonságosabb munkavégzését segíti.*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Németh Patrik** olvasónknak!

	AUTONOM TERÜLET, RÖVIDEN	HELYEZÉS	MINT, SZAKASZTOTT	SZÍNEVIRÁGA	AZ ARNO MELLEKFOLYÓJA	NEUTRON JELE	... NŐK; EURÓPAI-DESZ DRÁMÁJA	A MO-LIBDÉN VEGYJELE	ISI KÖVETI!	NAGYÉNI (BI-ZALMAS)	JUHTEJ-TERMÉK; ÉDES-TÚRO	AJÁN-LOTT LEVEL JELZÉSE	ZAMATOS FEHÉR-BOR	OPA PÁRJA!	CSINOS, TAKAROS	ANTIK RÓMAI PÉNZ	
<b>1</b>																	<b>T</b>
CSAVAR, FORGAT						HATLÁBÚ ÁLLAT						BECENE-VE MESI					
	HAJÁT NYIRATÓ						DÜH-ROHAM FALIÓRA SÉTÁLOJA										UTCA, RÖVIDEN
HÁZAS-TÁRS					HAJNAL ELŐTTI			KÉZBEN FOG NYÁJAT HAJT					KÖZ-TERÜLET ÉTEL-LEÍRÁS				FEJLŐDŐ
A CSONT LATIN NEVE			AZ EGYIK ÓCEÁN DUNÁNTŰLI FALU							LEVEGŐ, GÖRÖGÜL ELLENŐR, RÖVIDEN				ROMÁN AUTÓJEL BIZTATÓ-SZÓ			
A SUGÁR JELE	ÜDV! NAGY-VÁRAD, MÁSKÉPP				ALAP-SZÓFAJ RÓMAI VISELET			REVIZOR VALAMI ALATTI HELYRŐL									
TÖRPE AUTÓ					OLAJIPA-RI MÁRKA GUMÓS VIRÁG					ÍRÓSZER-MÁRKA VEVŐRE TALÁL							ÉSZAK, RÖVIDEN MÁTRAI HEGY
MENY-ASSZONY				LEHETŐ-SÉG SZÍNŐ (ORNELLA)				VELE SZEMBEN VASI KÖZSÉG									DOROG HATÁRAI! NYITOTT (AJTÓ)
LOS ANGELES, RÖVIDEN		BUSZ-VÁRO ANGOL ANNA!								TÚRÓ JUH-TEJBŐL AZ ALJÁHOZ							
ARRA A HELYRE KÜLDŐ								KERTI HÁZIKÓ A TÁVO-LABBI					BÁNYA-VÁGAT DIÓHÉJ KÖZEPE!				
HUSZÁR-KABÁT						BECÉZETT ILONA HENRY			SZILÁRD = FIZIKUS NEWTON					RIBONUK-LEINSAV, RÖVIDEN NÉVELŐ			
<b>B</b>																	



# XIII. Országos VASUTAS VÉRADÓNAP

2019. december 13.

VAN EGY ÓRÁD?

Köszönjük, hogy vért adsz!



Kérjük, személyi igazolványodat,  
TAJ- és lakcímkártyádat hozd magaddal!  
További információ a [www.veradas.hu](http://www.veradas.hu) és  
[www.ovsz.hu](http://www.ovsz.hu) oldalakon

## **Budapest 9.00–14.00**

MÁV Székház, fszt. 20.

## **Budapest 11.00–17.00**

Nyugati pályaudvar, Királyi Vároterem

## **Debrecen 10.00–13.00**

Nagyállomás, kultúrváró

## **Dombóvár 9.00–12.00**

Vasútállomás, váróterem

## **Kaposvár 13.00–16.00**

Vasútállomás, váróterem

## **Miskolc 10.00–13.00**

Műszaki Klub, Kinizsi utca 21.

## **Nagykanizsa 10.00–14.00**

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Csengery út 67.

## **Nyíregyháza 9.00–12.00**

Vasútállomás, váróterem

## **Pécs 10.00–13.00**

MÁV-igazgatóság, tanácsterem, Szabadság u. 39., I. em.

## **Szeged 13.00–15.00**

Vasútállomás, váróterem

## **Székesfehérvár 10.00–13.00**

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Mártírok útja 2.  
(bejárat a Lövölde u. 46. sz. felől)

## **Szolnok 10.00–15.00**

VOKE Csomóponti Művelődési Központ, Jubileum tér 1/A

## **Szombathely 9.30–13.30**

Területi Igazgatóság, Széll Kálmán utca 2.

## **Tapolca 15.00–18.00**

Tamási Áron Művelődési Központ, Kisfaludy Sándor u. 4.