

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTASMAGAZIN

www.mavcsport.hu

**„EGYÜTT A LEGNAGYOBB KÖZLEKEDÉSI
SZOLGÁLTATÓ VAGYUNK, AMELYNEK NINCS
ALTERNATÍVÁJA”**

– interjú Dr. Homolya Róberttel, a MÁV Zrt.
elnök-vezérigazgatójával

**KIS KARÁCSONY,
NAGY KARÁCSONY**

– érdekességek, receptek,
saját készítésű ajándékötletek

TÉL A VASÚTON

**MÁV–VOLÁNBUSZ
-INTEGRÁCIÓ**

70. ÉVFOLYAM • 2020. DECEMBER

Fejlesztések a debreceni gazdasági térségben • Fejlesztő beszélgetések • Online állásbörze • Kérdőíves felmérés • Év végi körkérdés • Németi Gizella • Szolnoki Járműjavító • Költészet • MÁV VSC Futó Szakosztálya

VEZETŐI INTERJÚ

4

„Együtt a legnagyobb közlekedési szolgáltató vagyunk, amelynek nincs alternatívája”
– interjú Dr. Homolya Róberttel, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójával

HÍRVONAL

8

MÁV–Volánbusz-integráció, Fejlesztések a debreceni gazdasági térségben, Új buszok a fővárosi és elővárosi közlekedésben

HR-HÍREK

12

A Fejlesztő beszélgetés bevezetése, MÁV-jelenlét az online állásbörzéken, Kérdőíves felmérés

KÖRKÉRDÉS

15

A MÁV-csoporthoz tartozó egyes leányvállalatok vezetőit kérdeztük

MUNKATÁRSUNK

20

„Nem a hatalmat, hanem a felelősséget látom”
Németi Gizellával, a Ráckevei vonal üzemegységi diszpécserével beszélgettünk

MÁV-START HÍREK

22

Kékké alakulnak a piros FLIRT-ök,
Többmilliárdos beruházásokkal fejlődik a Szolnoki Járműjavító

RÉGMÚLT

36

A 269-es pályaszámú gőzmozdony

ÉLETMÓD

38

Kis karácsony, nagy karácsony...

AJÁNLÓ

48

Mozizz otthon! – Vonatok a filmvásznon



ELŐSZÓ

Az biztos, hogy a 2020-as esztendőt nem fogjuk elfeledni. A koronavírus váratlanul jött, és nekünk rövid időn belül kellett alkalmazkodnunk a megváltozott körülményekhez. Ám vannak stabil tényezők, melyek mindig a helyükön vannak, ilyen a vasút is, hiszen a vasútnak mindig mennie kell... Számomra megtisztelő, hogy én is részese lehetek a rendszernek és munkámmal hozzájárulhatok. Az idei év bővelkedett váratlan eseményekben, sőt olyan helyzeteket is teremtett, amelyekhez hasonlókat legtöbbször sosem élt át. Erősebb összefogásra volt szükség, mint bármikor. A nehézségek ellenére számos előrelépést, fejlesztést is hozott ez az év. Ezekre büszkén nézzünk vissza, hiszen ezeket a közös célokat nehéz külső körülmények között értük el.

Fontos, hogy időről időre visszaemlékezzünk és felelevenítsük a mögöttünk hagyott hónapokat. Év végén az ember többnyire számvetést készít, értékkel. Ezért decemberi lapszámunk a legfrissebb és legérdekesebb híreink mellett hagyományosan az idei év összefoglalása is. Dr. Homolya Róbert elnök úr évzáró interjúja után olvashatják a vállalatcsoport vezetőinek összegzését is az idei évről.

2020-ban sikeresen megkezdődött a MÁV-csoport országos menetrendi és tarifális integrációja, forgalomba álltak az első KISS motorvonatok, már elkészült az 50. IC+ kocsink is, a megújult Utasellátóval kiemelkedően zártuk a nyári szezont és rekordszámú kerékpáros utast szállítottunk, számos állomásunk megszépült, miközben új is létesült, folyamatosan voltak a pályafelújítások, rengeteg új funkcióval bővült

a MÁV applikáció, modernizálódtak a munkakörülmények, és még hosszasan sorolhatnám. Ezek valóban közös sikerek, az eredményekhez mind a 38 ezer vasutas munkatársunk hozzáértésével. Hiszem, hogy ez a közösség az, amely erőt ad a mindennapokhoz.

A mindennapok után közeleg az ünnep. Az év vége a pihe-nésről és az ünneplésről is szól, a feltöltekézésről, hogy utána újult erővel vághassunk neki az új évnek, egy reményeink szerint kevésbé nehezített pályán.

Bízom benne, hogy minden munkatársam megtalálja a pozitívumokat is a lassan magunk mögött hagyott 2020-as évben. Tudom, hogy nagyon sokat tanultunk egymástól és a váratlan helyzetekből, hiszem, hogy ez a tudás és tapasztalat megerősített bennünket, ebből tudunk majd építkezni az elkövetkező időszakban.

A Vasutas Magazin értünk, nekünk készül! Kívánok hozzá kellemes időtöltést és minden munkatársamnak boldog ünnepeket!

Vető Dániel
kommunikációs vezető, MÁV-START Zrt.



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztő: Benke Máté, Sin Bettina

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Krusch Renáta, Legát Tibor, Dr. Malatinszky Sándor, Molnár Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Pecsvácz Péter, Sin Bettina

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

Címlap: www.unplash.com, Fotók: pixabay, freepik.com, Fortepan, Hirling Bálint, MÁV SZK Zrt. Archivum,

Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsődi Balázs

Nyomdai előkészítés: Bíró Tamás, Wolcsánszky Krisztián • Korrektor: Dudás Márta

EGYÜTT A LEGNAGYOBB KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓ VAGYUNK, AMELYNEK NINCS ALTERNATÍVÁJA

Évzáró beszélgetés a közösségi közlekedés kihívásairól és sikereiről

„Az ország egyik legnagyobb vállalatában dolgozunk – ez erőt kell hogy adjon, a nemzetgazdaság és a társadalom működésében stratégiai helye és szerepe van a közösségi közlekedésnek, de folyamatosan fejlődünk kell a versenyképesség fenntartásához” – mondja Dr. Homolya Róbert.

A MÁV-csoport elnök-vezérigazgatójával az idei év kihívásairól, fejlesztéseiről, a Volánbusz integrációjáról és a közösségi közlekedés kiemelt szerepéről beszélgettünk.

Feladatokkal teli és pandémiával sújtott volt az idei év. Milyen kihívásokkal kellett szembenéznie 2020-ban a MÁV-csoportnak?

A március közepén begyűrűző pandémia nemcsak a vasút-társaságot, hanem egyéni szinten mindannyiunkat, a család-jainkat is soha korábban nem tapasztalt kihívások elé állította, és állítja jelenleg is, a második hullám idején. Tavasszal át kellett szerveznünk a vasúttársaság működését, válaszokat kellett adnunk a pandémia okozta kihívásokra, amelynek keretében kiterjesztettük az otthoni munkavégzési lehetőségeket és a távoktatást is általánossá tettük. Gyors döntéseket kellett hoznunk a 12 éven aluli gyermeket egyedül nevelő és a 60 év feletti munkavállalóinkkal kapcsolatosan. Két-három hét alatt összeállt az a protokoll, amire korábban nem volt szükségünk, és amit azóta is folyamatosan kiigazítunk, ha kell, és használunk; lett védőeszköz, szájmaszk, kesztyű, fertőtlenítőszer és nagyon gyorsan rá tudtunk állni arra, hogy mindennap fertőtlenítsük az összes szerelvényünket, a vasútállomásokat, a megállóhelyeket, az utasforgalmi és az üzemi területeket. Tavasszal négy igazolt pozitív fertőzöttünk volt 38 ezer munkavállalóból. Bár tudom, egy megbetegedés is sok, de sikerült munkatársaink egészségét megővni amellet, hogy a vasúttársaság szolgáltatási színvonala és kapacitása nem csökkent, hozzátétőlegesen ugyanannyi vonatot közlekedett le a hálózaton, mint a 2019-es év ugyanezen időszakában.

Mindemellett kevesebben is utaztak. Mekkora bevételkiesést okozott ez a MÁV-csoportnak?

Csoportszinten – a VOLÁNBUSZ Zrt.-t is már ideszámítva – több mint 43 milliárd forint felett van a bevételkiesés, amit a koronavírus-járvány okozott; figyelembe véve a vállalatcsoport költségvetését ez egy nagyon jelentős szám. A nemzetközi forgalom szinte megszűnt, a távolsági utazások száma 90%-kal, az elővárosi 80%-kal csökkent. Védekezésre közösen több mint 4 és fél milliárd forintot költöttünk el mostanáig. Közlekedési vállalatcsoportunk megbízható és biztonságos szolgáltatónak bizonyult, hiszen mindannyian fegyelmetten, nyugodtan tettük a dolgunkat, köszönet ezért minden dolgozónknak! Sajnos manapság már a koronavírus-járvány második hullámában vagyunk, ugyan a korábban bevezetett és kipróbált protokolljaink megvannak, de látjuk, hogy a kihívás valószínűleg nagyobb és hosszabb lesz. A hetekben bevezetett korlátozó rendelkezések következtében az egyetemisták, a főiskolások és a középiskolások már nem vesznek részt a mindennapi közlekedésben, de munkába ugyanúgy járnak az emberek, így jelen pillanatban nem beszélhetünk olyan visszaesésről, mint az év első felében: a tavalyi évhez képest a forgalom 80-85%-os jelenleg. (Az interjú 2020. november 12-én készült – szerk.)

Jelentős változás, hogy a MÁV-csoportba került a Volánbusz tulajdonosi joggyakorlása. Milyen előnyökkel és feladatokkal jár az összevonás?

Évek, talán nem túlzás évtizedek óta nagy kérdés volt, hogyan szervezze meg a magyar állam a közösségi közlekedést úgy, hogy hatékonyabb és a vonatkozó jogszabályok szerinti piacnyitási kötelezettséget figyelembe véve felkészültebb

legyen. 2020-at írunk és nincs összehangolt menetrendje az állam által finanszírozott vasúti és közúti közlekedési szolgáltatóknak, a díjtermékeket eltérő, egymástól elkülönült értékesítési rendszereken keresztül lehet megvásárolni, a forgalomirányítás és az utastájékoztató sem kapcsolódik össze: ezek nélkül nem beszélhetünk hatékony, versenyképes és utasbarát, azaz modern közösségi közlekedési szolgáltatásról. A döntésnek köszönhetően a fenti célokat szem előtt tartó integrációs folyamat – mindenféle korábbi külső zavaró körülmény nélkül – megindulhat és ezen az úton közösen végig is kell mennünk, azon túl, hogy így lettünk csaknem 56 ezren Magyarország „legnépesebb” vállalatcsoportja, csaknem 500 milliárd forint költségvetéssel. A célnak világos, de nagyon sok feladat áll még előttünk, hiszen a VOLÁN belső integrációja még folyamatban van (*hat közlekedési központ lett a hűszból – szerk.*), de a VOLÁN-t integrálni kell a MÁV-csoportba is. A versenyképességünk fenntartásához, fokozásához ugyanakkor hatalmas fejlesztéseket hajtunk végre: folyamatosan érkeznek az emeletes KISS motorvonatok, elindult a csaknem 570 milliárd forint költségvetésű Budapest–Belgrád projekt, 115 mozdony és 50 hibrid motorvonat beszerzése, a teljes HÉV-járműállomány cseréje van folyamatban. Szolnokon csaknem 70%-os magyar hozzáadott értékkel mi gyártjuk a jövő távolsági vasúti közlekedését jelentő IC+ kocsikat. Évente 500-600 új, környezetbarát busz érkezik, megújul a Nyugati és a Keleti pályaudvar, megvásároljuk a jegykiadó automaták számát, hogy csak a jelentősebb ügyeinket említsem. Nagyon jó érzés ezeket így összesíteni és elmondani, hogy ebben a következő évtizedeket meghatározó időszakban itt dolgozhatunk és tehetünk azért, hogy fejlődjön hazánk, Magyarország – én személy szerint nagyon hálás vagyok ezért, de soha ne feledjük, ez mindannyiunk együttes és közös erőfeszítése és eredménye. A MÁV–VOLÁN-integráció leggyorsabb és legfontosabb lépése a közös elektronikus jegyértékesítési rendszer megvalósítása – a MÁV JÉ rendszerének VOLÁNBUSZ-ra történő kiterjesztése, amely előfeltétele annak, hogy 2022-re bevezessük a modern közösségi közlekedési rendszer lényegét jelentő tarifaközösséget. A fentiekből egyértelműen látható, hogy együtt sokkal sikeresebben és jobban tudjuk működtetni ezt a hatalmas rendszert.

Kormányzati szándék is, hogy a közösségi közlekedésnek kiemelt szerepet kell betöltenie a többi közlekedési alternatívával szemben. Ebben hogyan látja a vasút szerepét 2020-ban?

Klímapolitikai fordulat következett be a világban, erre reagálnia kell az egyes ágazatoknak, jelenleg azért még csak az út- vagy kiutkeresés fázisában járunk, jó példa erre az Európai Unió által megfogalmazott European Green Deal, amely célokat ugyan meghatároz, de a célok eléréséhez szükséges intézkedések, lépések nincsenek még tartalommal feltöltve. Az azonban jól látszik, hogy a közösségi közlekedésnek nem lehet és nincs is alternatívája, ha teljesíteni akarjuk a 2050-re kitűzött klímacélokat, amelyek szerint 90%-kal kell csökkenteni a közlekedési ágazat által kibocsátott üvegházhatású gázok mértékét; egyébként a teljes vasúti ágazat hozzájárulása ehhez 1% alatt! A közösségi közlekedés

részaránya Magyarországon hagyományosan jó, nyilván ennek történelmi okai is vannak. Nyugati országokban az elmúlt időszakban ez folyamatosan erősödik, sokat tesznek a szektor versenyképességének növeléséért, de lássuk be, 40 éves átlagéletkorú vasúti járműveink vannak, az elmúlt évtized jelentős fejlesztései ellenére tendenciózusan nem javuló vasúti pályaalapokkal. Annak az igénye, hogy ezekben minőségi változást érvényesítsünk el, most jött el. Ez jelentős befektetést igényel és időbe kerül, miközben a forgalmat folyamatosan fenn kell tartani: megalapozott stratégia kell és annak tudatos, fokozatos végrehajtása. A VOLÁNBUSZAL is sokáig egymásra tekintet nélkül működött, kvázi versenytársak voltunk, akiket ugyanúgy az állam finanszírozott és ezzel párhuzamos közszolgáltatási kínálat teremtődött meg. Miért is volnánk versenytársai egymásnak, hiszen teljes mértékben egy a célunk, a közösségi közlekedést jobbra és hatékonyabbá tenni Magyarországon. Az irányt magunknak kell meghatározni, mit akarunk és hogyan. Itt vagyunk már 100-150 éve, ki tudná ezt jobban megtenni, mint mi?

Milyen lépések szükségesek ahhoz, hogy a jó irányt továbbra is tartani tudjuk?

Versenyképesebbé kell tennünk a tömegközlekedést az egyéni közlekedéssel szemben úgy, hogy 2050-re zéró emisszióssá, azaz karbonsemlegessé váljon: ez az előttünk álló 30 év feladata – igaz ez az egyéni közlekedésre is azzal, hogy a szerkezetátalakításra és technológiaváltásra rendelkezésre álló forrásokért ugyanúgy versenyben állunk egymással – ebben jól kell lobbiznunk! Elengedhetetlen egy integrált MÁV–VOLÁN fenntarthatósági stratégia kidolgozása és bevezetése, amelyben az európai klímacélokot levezetjük, azaz átkódoljuk a saját életünkre, működésünkre úgy, hogy az mind a közép-, mind hosszú távú, mind a mindennapi működésünket meghatározza; ezt tudatosítani kell magunkban.

A cél elérése érdekében mindenképpen kellene fejleszteszünk, kell új járműpark, egységes jegyrendszer és tarifaközösség, mert ezek nélkül nem lesz vonzóbb a tömegközlekedés. Minden mindennel összefügg, ezért nagyon szép és komoly ez a kihívás, nemcsak számomra, hanem mindenki számára, aki ennél a vállalatcsoportnál dolgozik.

Nézzük meg a gazdasági háttérét is mindennek. Milyen esz-közeink, forrásaink vannak a működéshez?

Tény, hogy sokba kerül 7000 kilométernyi vasúti pályát fenntartani, viszont az a tapasztalat, hogy ahol a teljes pályaszakaszokat felújítjuk és a gördülőállományt is megújítjuk, ott az utasok száma is többszörösévé válik, komoly potenciál van tehát a fejlesztésekben. Ez összefügg a felesleges közúti-vasúti párhuzamosságok kérdésével is: ott, ahol több százmilliárd forintért felújítunk egy pályaszakaszt, nehezen magyarázható, hogy miért marad mellette államilag finanszírozott közúti közlekedési kínálat is. Persze, valaki a buszt szereti, valaki a vonatot. De ha közpénzből az állam egy ilyen fejlesztést végrehajt, akkor az úgy tud a társadalom javára megtérülni, ha azt minél többen használjuk, és jobban kihasználjuk, és sem állami/közszolgáltatási, sem piaci alapon nem teremtnék neki versenyhelyzetet. Milliárdokat költöttünk vasúti beruházásokra az elmúlt évtizedekben, mégsem érkezünk meg gyorsabban sehova például a 2000-es évek előtti időszakhoz képest – ez elgondolkodtató, és a vasúti közlekedés versenyképessége szempontjából nem jó. Ezért fontos cél, hogy 2022-re az ETCS 2-es rendszer

üzemképes legyen, mert akkor a mostani 100 km alatti szint-ről 500 km felettire nő azon pályaszakaszok hossza, ahol 160 km/óra sebességgel tudunk haladni, a leggyorsabb és legversenyképesebb eljutást biztosítva ezeken a viszonylatokon, és bizony ezt a hálózatot mielőbb több mint 1000 km hosszúságúra kell fejleszteni.

A „Versenyképes vasút” programot pontosan ezen elvek mentén indítottuk el. Milyen konkrét elképzelések vannak most a versenyképesség növelésére?

Az elmúlt két évben fogalmaztuk meg az úgynevezett „Versenyképes vasút” elnevezésű programot, ami pont ezt a hálózatosodást próbálja teljesíteni, kiegészítve a nagy európai uniós beruházások hatásait és csökkentve a sajnos folyamatosan újratermelődő lassújelek számát. Ez egy ötéves program, amivel Budapest és vidéki nagyvárosaink között a vasút válna a leggyorsabb és legversenyképesebb közlekedési móddá, és a legfontosabb rendezőelvét jelentené a vasúti és a közúti közlekedés számára, azaz a közösségi közlekedési gerince a vasút – de ez nem jelenti a közúti, buszos ágazat másodrendűségét: a kettő együtt, egymást kiegészítve és nem egymással versengve tud fenntartható, jó szolgáltatást nyújtani az utasok számára. E nélkül a program nélkül nem tudnánk azt mondani, hogy az alap a vasút és a ráhordó hálózat a busz, mert az elmúlt 6-8 évben csaknem megduplázódott a gyorsforgalmi úthálózat hossza Magyarországon (ez hatalmas eredmény!) – és nagyon sok helyen emiatt a közúti közlekedés bizony versenyképesebb lett. Ez egy folyamat, amelyet egy jól átgondolt stratégia mentén, remélem, végre fogunk hajtani, minden mozzanata meg van tervezve – de látván a globális klímapolitikai célkitűzéseket és a már megvalósult fejlesztéseink hatásait – nyugodtan kijelenthetjük, hogy nincs más út, „kötött pályán vagyunk”. Az áruszállítás tekintetében 2030-ra a 300 km feletti tranzitnak a 30 százalékát, 2050-re az 50 százalékát kell valamilyen fenntarthatóbb közlekedési módra váltani: ez Magyarországon csak a

vasút lehet, tehát a vasúti infrastruktúrát ehhez az igényhez kell igazítanunk. És akkor még nem beszéltem a járműállományunkról: ha 2022-re az ETCS kettes fokozatú vonatbe-

„Nincs olyan, hogy mávos, startos, szk-s, volános, egy vállalatcsoport vagyunk, egyek vagyunk 56 ezren, és a feladatunk kiszolgálni a magyar közösségi közlekedést.”

folyásoló rendszer végre üzemelni fog, lehetővé téve a 160 km/órás közlekedést, hogyan lesz olyan flottánk, ami képes lesz az együttműködésre ezen rendszerekkel? A választ már pár kérdéssel korábban megadtam: folyamatban vannak az ezt szolgáló beszerzéseink, de világos, és ezt a politikai döntéshozókkal is meg kell értetnünk és el kell fogadtatnunk, hogy ez egy olyan rendszer, amelyre egészében kell tekinteni, mert csak így érheti el a legteljesebb hatását. Jövőre lesz a vasút éve Európában, egyben a magyar vasúti közlekedés 175 éves évfordulója. Ez egy jó lehetőség az egyetemes közösségi közlekedés számára és a magyar vasút számára is. Reméljük, ez az évforduló segíteni fogja valamennyi tervünk megvalósulását, és majd ezen ünnepi évben hosszú idő után

kimondhatjuk végre, régóta nem voltak ilyen jók a kötöttpálya közlekedés kilátásai.

Minden mindennel összefügg, egy óriási gépezet részei vagyunk. Minden eddiginél komplexebben fejlesztünk, összehangoltan tervezzük a jövőt. Az elmúlt két év eredményeiből úgy tűnik, hogy sosem tudtuk ennyire, mit akarunk, hogy mi az irány.

A legfontosabb most az, hogy a MÁV–VOLÁN csoport – szokjuk ezt a kifejezést – egységes vállalatként egységes szolgáltatási kínálatot tudjon biztosítani az utasoknak. Kormányzati elvárás, aminek mindent alá fogunk rendelni, hogy 2022 elejére létrejöjjön az egységesített menetrend és jegyrendszer. Szeretnénk, ha ehhez minél több helyi érdekeltiségű közlekedési cég is csatlakozna, és így majd el tudunk jutni a teljes, országos tarifaközösséghez. Ha egy rendszert használunk, akkor könnyebb lesz az eltérő díjtermékeket egységesíteni, ebből az következik, hogy sokkal egyszerűbb lesz megváltani egy helyen a jegyeket és a bérleteket, és olcsóbbá, versenyképesebbé tud válni a közösségi közlekedés. Az utasok örülnek, a klímacélok közelebb kerülnek, remélhetőleg a tarifaközösség okozta elszámolási veszteség pedig kiegyensúlyozza magát.

Történelmi, de ha nem akarunk ilyen komoly szót használni, akkor történelmi pillanatot élünk meg, az bizonyos, de ez nagy felelősség és lehetőség egyben.

Ezt a munkavállalók is érzik, a MÁV biztonságos és hosszú távú munkahelyet kínál. Ez már nem az a MÁV?

Remélem, hogy mindenki érzi ezt, legyen az MÁV-os vagy VOLÁN-os! Ez a történet a MI történetünk, már nem arról szól, amit ez az egész jelentett akár 1-2 éve, vagy a távolabbi múltban. Más szemléletet kíván meg mindannyiunktól, legyünk akár mérnökök, informatikusok, forgalmisták, busz- vagy mozdonyvezetők, bérszámfejtők és még sorolhatnám az 56 ezer munkatársunk beosztását. Folya-

matosan a jobbra kell törekednünk, haladnunk kell a korrallal a technológiában is, persze ez nem jelenti azt, hogy elfelejtsük hagyományainkat, történetünket. De a folyamatos megújulás, a fejlesztés, a fejlődés nagyon fontos. Mondok egy példát: a szimbolikus dolgoknak is meg kell újulniuk.

A nyár elején eltűnt a Nyugati teteje, mert zajlik a felújítása. Nekem mindig megdobban a szívem, ha arra járok, mert meg mertük hozni a döntést, el mertük kezdeni a beruházást, aminek már régóta itt lett volna az ideje, nem tétovázhatunk.

Jövőre a Keleti pályaudvar is megújul, mozgólépcső fogja végre biztosítani az akadálymentes közlekedést. Összegezve: együtt olyan képességet és erőt képviselünk, amit ha kihasználunk, egy modern, versenyképes, kiszámítható és biztonságos munkahelyet és szakmai életutat tud biztosítani a cégcsoport mindannyiunknak.

Közeledik a karácsony, az év vége. Hogyan tölti a közelgő ünnepet és mi az üzenete a munkatársaknak?

Még nem látok el odáig: itt a pandémia második hulláma és 3-4 olyan függő ügy van még, amit nem akarok 2021-re átvinni. Ezeknek a kihívásoknak szeretnék mindenképp megfelelni, ez az úgymond saját célfeladat-kitűzésem, bár ha visszanezék az elmúlt csaknem két és fél évre, nem mondhatom, hogy nem telt aktív, küzdelmes munkával – ez igaz mindannyiunkra. A karácsony a legkülönlegesebb, legszen-tebb ünnep, a szeretetről, hitről, a születésről szól – ahhoz, hogy ezt átéljük, számot kell adnunk magunkról, mérleget kell vonnunk, vajon minden tőlünk telhetőt megtettünk-e azért, hogy jobba tegyük a világot.

Azt gondolom, hogy soha vissza nem térő alkalmunk van most erre a MÁV–VOLÁN csoportban – ezzel kívánok mindannyiunknak áldott ünnepeket!

Hum Krisztina, Varga Zsuzsanna



MÁV–VOLÁNBUSZ-INTEGRÁCIÓ

Az állami tulajdonú közlekedési szolgáltató társaságok összehangolt, egységes közlekedésszakmai működtetésének és közös stratégiai irányításának hosszú távú erősítése érdekében 2020. július 15-től a VOLÁNBUSZ Zrt. tulajdonosi joggyakorlója a MÁV Zrt.

Az egységes irányítási struktúra megteremtésével megvalósul azon kormányzati szándék, hogy a jövőben az ország valamennyi településén javuljon a közösségi közlekedési közszolgáltatás, a vidéki lakosok mobilitásának biztosítása, a városi és agglomerációs forgalom pedig a környezetkímélő közösségi közlekedésre terelődjön át.

A közös stratégiai irányítás hosszú távon megteremti az egységes autóbuszos és vasúti menetrend kialakításához, a vasúti ráhordó hálózatok és a menetrendi csatlakozások fejlesztéséhez, valamint az egységes jegy- és tarifarendszer, utastájékoztató és arculat kialakításához szükséges feltételeket.

Az irányítási struktúra változásával kiemelt hangsúlyt kap a közlekedési szakmában dolgozók szociális biztonságának és megbecsülésének további erősítése, a munkahelyek megőrzése, illetve a közlekedésben dolgozók hivatásának és életmódmodelljének versenyképessé és vonzóvá tétele.

Összesen több mint 55 ezren dolgoznak a két közlekedési társaságnál, a foglalkoztatottak számát tekintve egyértelműen ez a célcsoport az ország legnagyobb gazdasági szereplője.

A MÁV és a Volánbusz évi 800 millió utast szolgál ki. Első nagy változás a jegyvásárlásnál lesz tapasztalható. Jelenleg eltérő módon, eltérő rendszereken keresztül tudják megvásárolni az utasok a jegyeket és a bérleteket vasútra vagy buszra.

A MÁV-ban másfél éve dolgoznak egy új menetrendkereső és jegyértékesítési internetes felület kialakításán, ez a fejlesztés év végére megvalósul, és értelemszerűen a Volánbuszra is ki fogják terjeszteni. Így az utasok egységes felületen, egyszerűbben tudják majd megváltani busz- és vonatjegyeiket. A végső cél 2022 év elejére kormányzati támogatói döntést követően a tarifaközösség létrehozása, ahol egyfajta bérlettel vagy jeggyel bármelyik államilag finanszírozott közösségi közlekedési eszközön lehet majd utazni.

A jövő közlekedésének biztonságosabbnak, zöldebbnek és fenntarthatóbbnak kell lennie. 2050-re karbonsemlegesnek, azaz zéróemissziósnek kell lennie a közlekedésnek egész Európában. Ráadásul 2030-ra ennek a célnak a 25 százalékát teljesíteni kell. A technika, a technológia fejlesztése is alapot adhat a jövő közlekedésének megalkotásához, például az elektromobilitás, amivel környezetbaráttá, karbonsemlegessé tehető a közlekedés.

Ehhez elengedhetetlen a járműpark folyamatos korszerűsítése, emiatt is fontosak a nagyarányú buszbeszerzések vagy a

motorvonat-beszerzések. Budapest elővárosi forgalmát 2022 végére szinte teljes egészében korszerű KISS, FLIRT és DESIRO járművek szolgálják majd ki. A MÁV kormányzati támogatással valósítja meg a saját fejlesztésű IC+ kocsik gyártását célzó programját, amely a járműállomány fiatalítását, minőségi cseréjét szolgálja a távolsági és nemzetközi forgalomban.

A pályafelújításokon túl a vasúti jármű- és buszpark megújítása is elengedhetetlen ahhoz, hogy a menetrendi összehangolás maradéktalanul megtörténhessen.

Szeptember 28-tól több dunántúli vasútvonalon is új menetrend és tarifa lépett életbe. A MÁV-START így olcsóbb, sűrűbb és utasbarát kínálatot nyújt a Balaton déli partja, Keszthely, Nagykanizsa, Székesfehérvár, Veszprém, Szombathely és Zalaegerszeg felé is.

A bevezetett dunántúli menetrendi intézkedéseket követően október közepéig több mint 30 ezer 300 forintos helyjegyet értékesített a vasútállomás. Biztató jel a dunántúli vasúti me-

netrendváltás sikere: a kötőtpályás és a közúti közlekedés összehangolásának köszönhetően 10%-kal lett olcsóbb a közlekedés.

Október 25-től Észak-Magyarországot, továbbá az Észak-Alföldet érintő utasbarát és sűrűbb menetrendet vezetett be a MÁV-START.

A hatvani és a debreceni fővonalak felújítása jelentős menetrendi fejlesztéseket tesz lehetővé, melynek előnyeit Eger és Sátoraljaújhely térségében, valamint Püspökladány és Debrecen között is érezhetik a vasúti közlekedést választók.

Jól fogytak a Dunakanyar napijegyek is, mely a MÁV, a Volánbusz és a Mahart közös terméke volt, és a járványhelyzetben támogatást nyújthatott a hazai turizmusnak.

A már megvalósult beszerzéseknek köszönhetően az elmúlt két évben 866 új és újszerű autóbusz állt forgalomba a Volánbusznál és jogelőd társaságainál. A 2021-es év végéig a tervek szerint további 574 darab új, két- és háromtengelyes, dízelüzemű, helyközi kivitelű autóbuszt szerez be a Volánbusz Zrt.

MÁV KIG

Kreatív: Volánbusz Zrt.

FEJLESZTÉSEK A DEBRECENI GAZDASÁGI TÉRSÉGBEN

A beruházásnak köszönhetően 2021 végére megépül a debreceni Észak-Nyugati Gazdasági Övezet (ÉNYGÖ) eléréséhez szükséges vasúti összeköttetés a kiszolgáló létesítményekkel.

A projekt keretén belül átépítik a 108. sz. vasútvonal Debrecen–Macs állomás vasúti vonalszakaszát 80-100 km/h pályasebességre. A 100. sz. Szolnok–Debrecen vasútvonal érintett szakaszán 160 km/h pályasebességre és 225 kN tengelyterhelésre, az állomási vágányokon 40 km/h pályasebességre és 225 kN tengelyterhelésre fejlesztik a vasúti infrastruktúrát. A kivitelezés során a meglévő nyomvonal felújítása mellett (~11,6 km) elvégzik a szükséges korrekciókat (~3,6 km). Debrecen és Tócsóvölgy állomások között a meglévő mellé egy második vágányt is építenek.



Debrecen állomáson felsővezetéki és központi forgalomirányító rendszereket telepítenek, megújítják a jelenlegi biztosítóberendezést és az üzemi épületet.

Tócsóvölgy állomáson a jelenlegi felvételi épületet alakítják át, Macs állomáson a jelenlegi helyén egy új felvételi épületet építenek.

Az ÉNYGÖ területéhez csatlakozóan rakodó-pályaudvart létesítenek Macs Ipari Park állomás kiépítésével, ahol központi forgalomirányítási központot létesítenek.

ÚJ BUSZOK A FŐVÁROSI ÉS ELŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBEN

Új, légkondicionált, alacsonypadlós, teljes egészében állami forrásból vásárolt buszokkal bővül az elővárosi buszflotta Budapesten és környékén. A 30 Mercedes Conecto G csuklóbusz a legszigorúbb környezetvédelmi előírásoknak is megfelel, és Pécel, Gyál, Szigetszentmiklós, valamint a 17., 18. és 21. kerületek közlekedését szolgálja majd ki. Az új buszok nyár óta fokozatosan álltak forgalomba a Volánbusz hálózatában.

A Volán autóbusz-állomástanácsának fiatalítása fontos lépés Magyarország buszstratégiájának megvalósításában és a fenntartható, környezetbarát közösségi közlekedés feltételeinek megteremtésében. A mostani beszerzés része a Volánbusz 2019 és 2022 között zajló járműpark-megújítási programjának. Év végéig a tervek szerint további 574 darab új, két- és háromtengelyes, dízelüzemű, helyközi kivitelű autóbusz beszerzésére ír ki közbeszerzési pályázatot a társaság. Eredményes közbeszerzési eljárást követően 2021 tavaszán köthető meg a nyertessel a szerződés.



KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT KAPOSVÁRON

Közösségi közlekedési központ épült Kaposváron, a 17,7 milliárd forintos beruházás elemeit már használatba is vették az utazók. Több éves tervezés, majd két és fél évnyi kivitelezői munka után 2020 őszére 17,7 milliárd forintból, vissza nem térítendő európai uniós támogatással készült el a Németh István Program legnagyobb városon belüli beruházása.

A fejlesztés révén a kaposvári közlekedés gyorsabbá, biztonságosabbá és kényelmesebbé vált, amely naponta 32 ezer, a központot érintő ember életét teszi könnyebbé. Bár a területileg is kiterjedt város rehabilitációs fejlesztés eredendően a közlekedést szolgálja, messze túlmutat a közlekedés modernizálásán. A hosszas és alapos előkészületek után egy olyan város- és területrehabilitációs beruházás készült el, amellyel Kaposvár orvosolhatta a múlt adottságait: épületeket szanált, 30 évvel ezelőtti ideiglenesnek tervezett buszállomást bontott el, közterületeket modernizált, és kaput nyithatott a jövő újabb fejlesztései előtt is: új városi gyűjtőutat, közúti és gyalogos felüljárót épített.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója az átadáshoz kötött sajtótájékoztatón elmondta, hogy a megyei jogú városok közül elsőként a kaposvári közlekedési központ készült el. Célja, hogy a lehető legkisebb fennakadással lehessen váltani a közlekedési módok között. – Az egy helyre került távolsági, helyi járatú autóbuszállomást és vasútállomást a közös peronon utazók kényelmesebben elérhetik. A vasút által kettészelt városrészeket új, gyalog és kerékpárral egyaránt használható híd köti össze, a gépjárműforgalmat új körforgalmak szolgálják – magyarázta dr. Homolya Róbert. – A hatékony tömegközlekedéshez ilyen infrastruktúrára is szükség van, a közlekedési központok városi környezetben elengedhetetlenek ahhoz, hogy az utasok az egyéniről a zöldebb, fenntarthatóbb tömegközlekedésre váltsanak – jegyezte meg. Dr. Homolya Róbert szavai szerint jó és hatékony közlekedés nélkül nem lehet elérhető és versenyképes városról, térségről, országról beszélni. – A MÁV-Volán csoportnál elhivatottak vagyunk, hogy



szerezhető, fenntartható, versenyképes tömegközlekedést biztosítsunk az országnak. Ennek érdekében fontos a menetrendek összehangolása, az egységes menetrendi kínálat, a vállalatcsoport hatékony üzemeltetése, a párhuzamosságok megszüntetése, a jegyek, bérletek megváltásának lehetősége egységes felületen, és egyebek mellett az egységes utastájékoztatási, forgalomirányítási rendszer bevezetése is.

A közösségi közlekedési központ létrehozásának köszönhetően a helyi és távolsági autóbusz-állomások a négysávos Áchim András utca ívkorrekcióját követően közvetlenül a vasút melletti területre kerültek, itt valósult meg Magyarországon először a különböző közlekedési ágak közötti közös peron. A busztársaságok közös irodaházba költöztek be, összehangolt menetrendet és utastájékoztatási rendszert alakítottak ki. A közlekedési központ környezetében 200 új parkolóhelyet (köztük K+F és K+R helyeket is) alakított ki a város, amely nagyban szolgálja azt a célt, hogy a közösségi közlekedést minél többen válasszák.

Megépült a Kaposvár új jelképeként is értékelhető függesztett acélszerkezetű híd, amelyet a város egykori újraalapítójáról, Esterházy Pálról nevezett el. Az Esterházy híd növénykasztráttal és pihenőkkel, padokkal ellátott, gyalogos és kerékpáros sétányként köti össze a vasút által 140 éve szétválasztott két városrészt, a belvárost és a Donnert. A híd érinti a közlekedési központ irodaházát is. Személyfelvonók, rámpák és lépcsők teszik lehetővé az átjutást minden korosztálynak, s természetesen mozgáskorlátozottaknak is.



A FEJLESZTŐ BESZÉLGETÉS BEVEZETÉSE

Elindult a teljesítményértékelő rendszer, a Fejlesztő beszélgetés (FEB) bevezetése a MÁV-csoportban. Szeptembertől új vezetői módszertannal és informatikai alkalmazással ismerkedhettek meg a vezetők. A MÁV-vállalatok vezetői és munkavállalói részére kialakított, a visszajelző kultúrára épülő módszertan a mindennapi teljesítmények értékelését szolgálja. A rendszeres visszajelzések segítenek bennünket abban, hogy a feladatokat objektíven értékeljük, megismerjük a munkatársak képességeit, az erősségeket, a fejlesztendő területeket és közösen határozzuk meg a fejlődési irányokat.



Az idei évben a munkatársak felkészítését és a fejlesztő beszélgetéseket három vállalat indította el, a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt. és a MÁV-SZK Zrt.

A Fejlesztő beszélgetés bevezetésének hitelességét a vezetői elköteleződés és a példamutatás adja. A bevezetésben részt vevő vezetők a jó gyakorlatokat és tapasztalatokat képesek továbbadni és részt vállalni a visszajelző kultúra kialakításában. 2020 őszén a MÁV Zrt. vezetői közül 95 központi irányításban dolgozó vezető elsőként kapcsolódott be az értékelési rendszerbe, közülük 30 fő értékelő és 91 fő értékelte szerepet tölt be.

A bevezetés sikerében bízva több alkalmas online felkészítő alkalmakat biztosítunk a vezetők számára. A Skype workshop a teljesítményértékelési folyamat bemutatását, működtetésének, a visszajelző beszélgetés lebonyolításának elméleti és gyakorlati oldalait mutatja be tapasztalatokkal, modellekkel, hasznos praktikákkal alátámasztva.

A felkészüléshez szükséges hasznos anyagokat a vezetők SharePoint felületen érhetik el, itt követhetik nyomon a felkészítés részleteit és a teljesítményértékelés időzítését. A felületen tananyagok, felületvideók segítik az értékelésbe bevont (értékelő, értékelte) munkatársakat az értékelési folyamat elsajátításában és a felület kezelésében.

A Fejlesztő beszélgetés lebonyolításának háttértámogatását a HR Portál FEB-felület biztosítja, amelyen a kitűzött feladatok, célok, a szükséges kompetenciák és a vezetői támogató és együttműködési kérések nyomon követése valósul meg. A felület biztosítja, hogy mind a vezető, mind a munkatársa értékelje az adott időszak célkitűzéseit, illetve támogatja mindkét fél felkészülését a személyes beszélgetésre.

Az első értékelési időszak 2020 decemberében zárul, amelyet követően felmérjük a vezetők és a munkatársak tapasztalatait a felkészítésekről és az informatikai alkalmazás használatáról. Fontos számunkra, hogy az értékes tapasztalatokat beépítsük a folytatásba.

Számítunk arra, hogy a Fejlesztő beszélgetés új utakat nyit meg a vasútvállalat működésében, szemléletváltást eredményez a szervezeten belüli együttműködés terén, új alapokra helyezi a vezetői-munkavállalói kapcsolatot, és a teljesítményről való visszajelzés egy elfogadott és bevett gyakorlattá válik. 2021-ben számítunk további munkatársak bekapcsolódására.

MÁV ZRT. Szervezetfejlesztés csapata



MÁV-JELENLÉT AZ ONLINE ÁLLÁSBÖRZÉKEN

A pandémia jelentősen átalakította a toborzási tevékenységet a vállalatok és az álláskeresők oldaláról egyaránt. Az állásbörzék a hagyományos formájukban nem valósulhattak meg, ezért az őszi börzék egy részét a virtuális térben bonyolították le. A szervezők célja az volt, hogy a pandémia ellenére is biztosítsanak egy olyan felületet, ahol az álláskereső és a munkaadók egymásra találhatnak.

Ez a megközelítés sok technikai újdonságot és új kihívásokat hozott a felek számára. Az érdeklődők chatszolgáltatáson keresztül tudtak kapcsolatba lépni azokkal a vállalatokkal, amelyek felkeltették érdeklődésüket. A MÁV virtuális standjain a látogatók tájékozódhattak a vállalatcsoport tevékenységéről, életképeket és videókat tekinthettek meg. A rendezvények ideje alatt a vállalatcsoport toborzói folyamatosan várták a kérdéseket és a jelentkezéseket.

Novemberben három online állásbörzén vettek részt a MÁV-csoport vállalatai. A három állásbörze eltérő célcsoportokra fókuszált. A HVG Online Állásbörze a tapasztalattal rendelkező felső- és középfokú végzettségűeket, a JOB4me

állásbörze a felsőfokú végzettséggel rendelkező pályakezdeket és egyetemistákat, a BME Online Állásbörze pedig az egyetemi hallgatókat célozta meg.

A számok azt mutatják, hogy az online börzék látogatottsága nem éri el a hagyományos börzék szintjét, ennek ellenére a munkáltatói márka építése szempontjából fontos a jelenlét ezeken a rendezvényeken.



EGYÜTT ALAKÍTHATJUK A VÁLLALATI KULTÚRÁT!

Lezárult a kérdőíves felmérés a MÁV Zrt.-nél



A MÁV Zrt. munkavállalói szeptember és október hónapban kérdőíves felmérésben vehettek részt. A kérdőív 2020. szeptember 28-a és október 5-e között a MÁV-csoport honlapján volt elérhető, a válaszokat számítógépről és mobiltelefonról is el lehetett küldeni. Lehetőség nyílt a papíralapú válaszadásra is, melynek rendszerbe való berögzítését a területi humán partnerek segítették. Az eddig feldolgozott eredményekről számolunk be.

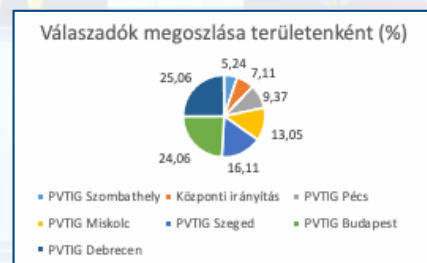
Rég nem volt már a teljes munkavállalói kört magába foglaló felmérés a MÁV Zrt. életében, így nagy örömmre szolgál, hogy 6127 dolgozó válasza érkezett meg. Köszönjük, hogy sokan kihasználták a nyitott kérdés lehetőségeit, és megosztottak velünk olyan fontos témákat, kihívásokat, amelyek tovább tudják segíteni a munkánkat.

A kérdőív kialakításában több mint 40 vezető és szakértő munkatárs vett részt. A kérdéscsoportok kialakítását követően a vállalati kultúrát, elköteleződést mérő, valamint a járványügyi helyzetre vonatkozó felmérő kérdéssor került az online kérdőívbe. A kérdőív elérését támogató infrastruktúrát és a rendelkezésre állást a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Alkalmazásfejlesztés Szervezete biztosította. A kérdőív a MÁV-csoport honlapján volt elérhető, kitöltése önkéntes és anonim módon történt.

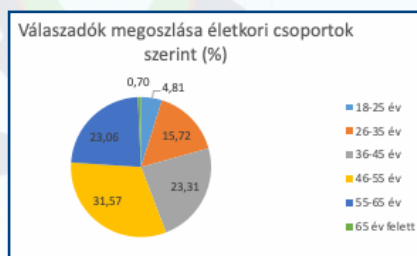
Az elemzések elvégzését a Szervezetfejlesztés munkatársai megkezdték, az adatok összehasonlítása és a részletes összefoglaló 2020 decemberében készül el.

Lényeges számunkra, hogy már az első eredményekbe is betekintést engedjünk a kitöltésben részt vett munkatársaknak. Táblázatunkban megmutatjuk a legaktívabb területeket, ahol a munkatársak fontosnak érezték a véleményük megosztását.

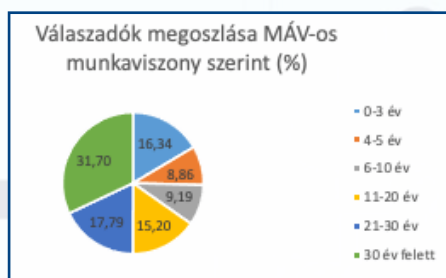
A kérdőívkitöltők országos eloszlása:



A legaktívabbak a 46–55 év közötti korosztály tagjai voltak, ahogy azt a következő ábra mutatja:



Kiemelkedő azon munkatársak száma, akik akár már több mint 30 éve a MÁV szolgálatában állnak.



Kerestük a válaszokat arra is, hogy miért szeretnek a munkatársak a vállalatnál dolgozni. A válaszokból látjuk, hogy a legtöbben biztos, stabil munkahelynek érzik a MÁV Zrt.-t, amit közös értéként vihetünk tovább.

Hisszük, hogy ilyen értékek mentén, elkötelezett munkatársakkal lehet fejlődni és kiváló szolgáltatóként működni az utasokért. Szeretnénk a vállalati kultúrát az értékek mentén közösen tovább építeni, erősíteni.

Köszönjük azoknak a kollégáknak a közreműködését, akik a kérdőívkitöltéssel megosztották velünk gondolataikat!

Folytatjuk az elemzéseket, a részletes eredményeket a Vasutas Magazin januári számában tesszük közzé.

MÁV ZRT. Szervezetfejlesztés csapata

MILYEN VOLT AZ IDEI ÉV?

2020 kihívásokat, új szemléletmódot és még több munkát hozott mindannyiunknak. Az év végéhez közeledve a MÁV-csoportba tartozó egyes leányvállalatok vezetőit kérdeztük az idei év történéseiről. Összefogást tapasztaltak, közös célokat fogalmaztak meg, és a következő év teendőiről is beszéltek, miközben a karácsonyi készülődésről is szót ejtettek. A Vasutas Magazin olvasói nevében köszönjük a körkérdésekre adott válaszaikat!

„A járvány miatti veszélyhelyzetben is jó eredménnyel zártunk egy küzdelmes nyári szezont.”



Keregyártó József, a MÁV-START vezérigazgatója szerint fontos, hogy „előremutató lépéseket kell tennünk, modern eszközöket kell használnunk, a felmerülő kérdésekre hatékony válaszokat kell adnunk.”

Mit értékel a legnagyobb sikernek az idei évben?

Természetesen a vasút sikerét, hogy erősek, összetartók és szolidárisak voltunk a pandémiás kihívások idején, hogy számíthattunk egymásra és az emberek számíthattak ránk. Nemcsak a pandémiás védekezésben, de a fejlesztések továbbvitelében is élen járunk. A járvány lesújtó, tragédiákat is hordozó körülmény, azt megélni viszont, hogy mennyire oda tudunk figyelni egymásra, hogy mindenki erején felül akar és tud teljesíteni, az nagyon jó érzés. Talán a pandémia felnyitotta a szemünket, másképpen nézünk egymásra és önmagunkat is másképp látjuk. Célok, feladatok viszont kellene, mert ez visz előre bennünket a legnehezebb időszakban is. A vasutas munkatársak megállták a helyüket. A fedélzeten, utasaink kiszolgálásában is helyt álltak, fejlesztéseink, projektjeink is rendben haladnak, és a háttérben dolgozó kollégák is végzik az olykor emberpróbáló munkát. A járvány miatti veszélyhelyzetben is jó eredménnyel zártunk egy küzdelmes nyári szezont, Vácra és Ceglédre emeletes KISS motorvonatokkal utazhatunk, épül-szépül és egységessé válik a járműparkunk, amelynek fejlesztése folyamatos. Olyan, évtizedek óta nem látott beszerzéseket indítottunk el például, mint amilyen a folyamatban lévő mozdonybeszerzésünk. Haladunk a korrallal és a technikával, hiszen modern jegykiadó automaták és alkalmazások segítik az utasainkat. Az idei

nehéz évben bérfejlesztéssel és különböző konstrukciójú kompenzációval köszöntük meg számos munkakörben a kollégák többletteljesítményét. Törekszünk a szebbre, jobbra és a minőségibb kiszolgálásra, és bízunk a munkatársainkban.

Melyek voltak az idei év legnagyobb kihívásai?

A pandémia okozta egészségügyi, mentális kihívások kezelése és a járványhelyzet miatti újratervezés valódi kihívást okozott nemcsak nekünk, de az ipar és a gazdaság valamennyi szegmensében, hiszen egyikünk sem így tervezte a 2020-as évet. Előttünk folyamatos feladatként ott van még az évtizedek óta fennálló problémák szisztematikus megoldása. Ezekkel nem hagyunk fel, mert a régen berögzült megoldások mára már nem biztos, hogy a legjobbak. Előremutató lépéseket kell tennünk, modern eszközöket kell használnunk, a felmerülő kérdésekre hatékony válaszokat kell adnunk.

Ön szerint mely feladatok lesznek a legfontosabbak 2021-ben?

Az év első felében bizonyosan még a pandémiás helyzet kezelése lesz fontos, majd az újraindulás nemzetközi téren, továbbá a turizmus fellendülésének támogatása. Fontos, hogy amit tanultunk a pandémiából, a helyzet kezeléséből azt tudjuk megtartani és alkalmazni majd a pandémiás időszak után is. A legfontosabb viszont, hogy az utasokat egyre jobb szolgáltatási színvonal várja, érezzék, hogy értük vagyunk és dolgozunk.

Hogyan szokta tölteni az év végi ünnepeket?

Családommal együtt ünnepeljük az év egyik legszebb ünnepét, amelynek része az éjféltől mise és vidéki szüleink látogatása. Feleségem és lányaim sütnék-főznek majd, mint mindig, saját habcsókot is készítenek. Az én feladatom a fenyőfa kiválasztása és az ételekhez összeírt alapanyagok beszerzése. Két kis kutyussal és egy cicussal osztjuk meg az otthonunkat, apró ajándékok ők is kapnak ilyenkor. A karácsony meghitt, békés, szent ünnep. Szívvel kívánom, hogy mindannyian így ünnepeljünk.

„LEHETŐVÉ VÁLT AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS, A TEVÉKENYSÉGEK ÉS A MENETRENDEK ÖSSZEHANGOLÁSA”

„Az új tulajdonosi struktúrában a buszos és a vasúti közlekedési alágazatok végre nem egymással versengenek, hanem lehetővé vált az együttműködés, a tevékenységek és a menetrendek összehangolása.” – vallja a Volánbusz nemrég kinevezett elnök-vezérigazgatója, Dr. Pafféri Zoltán.



Mit tart az idei év legnagyobb sikerének?

2020 legnagyobb eredményének azt tartom, hogy hatalmasat léptünk előre a Volán-integráció folyamatában, komoly haladást értünk el a bérek egységesítése, a bérfejlesztés területén, rengeteg új buszt szereztünk be, sőt jó tempóban tudjuk folytatni a járműpark megújítását. Közben pedig a közlekedési ágazatban – az utóbbi évtizedek csaknem legjelentősebb lépéseként – megindult a MÁV–Volán-integráció is. Az új tulajdonosi struktúrában a buszos és a vasúti közlekedési alágazatok végre nem egymással versengenek, lehetővé vált az együttműködés, a tevékenységek és a menetrendek összehangolása. Közös célunk, hogy minél több utast rá tudjunk venni: hagyja otthon egyéni közlekedési eszközét és válasszon minket, a közösségi közlekedést – legyen szó akár buszról, akár vonatról!

Melyek voltak az idei év legnagyobb kihívásai?

Az év legnagyobb kihívása egyértelműen az volt, hogy tudjuk-e biztosítani a közszolgáltatást a koronavírus-járvány idején. Munkatársaim jelesre vizsgáztak, sikerült ellátnunk a feladatot – és nem is akármilyen színvonalon! A tavaszi, első hullám idején többféle vészforgatókönyv készült, első sorban a védőfelszerelések, fertőtlenítőszeres beszerzésével kellett megküzdenünk; most, a második hullám idején

pedig az okozza a legnagyobb nehézséget, hogy számos munkavállalónk vált érintetté a járványban valamilyen formában: karanténba került vagy megbetegedett.

Ön szerint mely feladatok lesznek a legfontosabbak 2021-ben?

2021 legfontosabb feladatai közé a MÁV-val közös jegyértékesítési felület létrehozása, a menetrendek és a tarifák további összehangolása és a piacnyitásra való felkészülés tartozik, de mindenképpen meg kell említenem a közlekedés „zöldítését”, a saját Zöld Busz Program beindítását is.

Hogyan szokta tölteni az év végi ünnepeket?

A karácsonyt nagyszülők, testvérek, unokatestvérek körében szoktuk tölteni: ilyenkor mindannyian hazamegyünk a szülőkhöz, együtt éneklünk és esszük a karácsonyi finomságokat, a töltött káposztát, a bejglit.

Sajnos elképzelhető, hogy a vírushelyzet idén felülírja a hagyományos menetrendet, ezért még nem tudjuk pontosan, hogyan zajlanak majd az ünnepek. Még az is lehet, hogy kamerán keresztül, egy videokonferencia keretében kívánunk egymásnak boldog karácsonyt...

„2021 A FELÚJÍTÁSOK ÉS A JÁRMŰBESZERZÉS ÉVE LESZ”

A nehézségek ellenére bizakodóan tekint a jövőbe Keresztes Péter, a MÁV-HÉV vezérigazgatója.



Mit értékel a legnagyobb sikernek az idei évben?

Optimista vagyok, még nem ért véget az év, sok sikert könyvelhetünk el még idén, de be kell látnom, hogy nehéz lenne felvenni a versenyt a két legnagyobb eredménnyel.

Az egyik a H7-es HÉV-vonalon található Kvassay híd felújítása, mely Magyarország legforgalmasabb vasúti személyszállító hídja. Évente 86 ezer vonat halad át rajta, a vonalon naponta több mint 45 ezren utaznak. A HÉV gyorsvasúti működése a környéken élők közlekedése szempontjából kritikus, mivel HÉV-val lehet valóban kiszámíthatóan és gyorsan eljutni Csepelről Budapest belvárosába. A Kvassay hídon hetve éve nem volt jelentősebb, tartószerkezetet érintő felújítás, de most, kormányzati támogatással sikerült elkezdni a munkát. Ha minden jól megy, a híd 2020 decemberére készen lesz. A Kvassay híd felújítása azért is fontos, mert erre a hídra a HÉV megújítására szolgáló nagy projektek sikeres befejeződése után is szükség lesz.

A másik nagy idei siker a járműtender kiírása. Nem titkolt tény, hogy a HÉV járműállományának átlagéletkora 40 év felett van, sőt vannak 53–55 éves motorvonataink is. Annak ellenére, hogy a flottánk rendelkezésre állása kiváló – közel 100%-os járműkiadással és 99% feletti menetrendszerűséggel közlekedünk – az időt nem lehet elcsalni. Ezek a jellegzetes motorvonatok nagy kapacitásuknak köszönhetően akár 700 utast is képesek szállítani, és biztonsággal üzemeltethetők, de már nem tudnak megfelelni a XXI. századi utasigényeknek. Emellett tudjuk, hogy az utasaink még sürűbb követést szeretnének még több férőhellyel, kevesebb zsúfoltsággal, ehhez pedig egyszerűen már nincs elegendő motorvonatunk. Mindenképp olyan motorvonatokat kell beszerezni, amelyek megfelelnek a kor szakmai és felhasználói elvárásainak, vagyis új, modern kialakítású és felszereltségű, klímás, akadálymentes motorvonatok.

2020. szeptember 24-én indítottuk a kétszakaszos, tárgyalásos közbeszerzési eljárást, melynek első mérföldköve, a részvételi szakasz november 6-án sikeresen lezárult. Reméljük, hogy a közbeszerzés sikeres lezárásaként 2021-ben megkötjük a szerződést a nyertessel, és 2023-ban már kollégáink és utasaink is megismerhetik az új HÉV-járműveket próbaüzemben.

Melyek voltak az idei év legnagyobb kihívásai?

A COVID-19 járvány a MÁV-HÉV Zrt-t is komoly kihívások elé állította, ahogy mindenkit. Elsődleges célunk továbbra is az, hogy mindent megtegyünk a munkavállalóink és utasaink

védelmében, mindezt úgy, hogy a közlekedés zavartalan maradjon. Fertőtlenítünk, védőeszközöket osztunk, otthoni munkavégzést rendelünk el, ahol ez lehetséges.

A másik nagy kihívás az előzőekben már sikerként is említett Kvassay híd felújításához kapcsolódó pótlás megszervezése volt, ami meggyőződésem szerint jól sikerült. A Kvassay híd a Csepel-sziget egyik szűk keresztmetszete, csak ezen keresztül vezet út befelé a belvárosba. Ha a hídon a HÉV-közlekedés kiesik, akkor közlekedési káosz alakulhat ki a megnövekedő közúti forgalom miatt. A teljes vonalon történő pótlás több kárt okozott volna, mint hasznot, például dugókat Csepelen, a pótlóbuszok elakadását a tehervasúti átjárónál, hatalmas késést és frusztrációt az utasoknak. Ennek elkerülésére a HÉV-ek a pótlóbuszokkal megosztva közlekednek. A Kvassay híd lábánál ideiglenes végállomást építettünk, így a beérkező HÉV-ről az utasok könnyen és gyorsan átszállhatnak a csúcsidőben 1,5-2 percenként induló pótlóbuszokra, amelyek részleges buszsávot is kaptak. A megoldással az utasok többsége elégedett, természetesen annyira, amennyire ez egy pótlás esetében lehetséges.

Ön szerint mely feladatok lesznek a legfontosabbak 2021-ben?

2021 a felújítások és a járműbeszerzés éve lesz. Az elmúlt évtizedek alulfinanszírozottságát követően még mindig sok a feladat annak ellenére, hogy az elmúlt két évben évente akkora összeget tudtunk költeni pályakarbantartásra, mint az utolsó öt BKV-s évben összesen.

Komoly beavatkozások szükségesek a H8-as vonalon, ahol a legrosszabb a vasúti pálya állapota, a H6 pedig a legnagyobb fejlődési potenciállal rendelkező vasútvonalunk, de ahhoz, hogy az utasigénynek meg tudjunk felelni, nagyon sok beruházás, fejlesztés szükséges.

Hogyan szokta tölteni az év végi ünnepeket?

Legkedvesebb ünnepem a karácsony. Az adventi várakozás, készülődés lehetőséget ad arra, hogy szívünket, lelkünket felkészítsük a közeledő ünnepre, tudatosan lassítsunk a mindennapok tempóján, hogy mire elérkeznek az ünnepek, meghitt hangulatban legyen együtt a család. Feleségemmel sok szép karácsonyi szokást hoztunk magunkkal a gyerekkorunkból, amiket a modern idők elvárásaihoz igazítottunk.

Három gyermekem őszinte hite, öröme, az egész családom szeretete, és az ünnepek meghittsége feltölt az év végén és új erővel várom, amit a következő év tartogat számomra.

„A MÁV-CSOPORT TÖRTÉNELMI ESÉLYT KAPOTT A MAGYAR KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN MEGNÖVEKEDETT SZEREPÉVEL”

Lebovits Gábor a kérdésekre a MÁV Koordináció vezetőjeként és a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vezérigazgatójaként is válaszolt.



Mit értékel a legnagyobb sikernek az idei évben?

A MÁV-csoport jól láthatóan fejlesztésközpontúvá vált, és ma már erős vízióval rendelkezik a közösségi közlekedés vonatkozásában, amelyet lassan a közvélemény is érzékel. Fejlesztés alatt nemcsak a pálya-, gördülőállomány-, ingatlan-, IT- stb. fejlesztéseket értem, hanem azt is, hogy általánossá vált az utasközpontú gondolkodás. Nem tisztem az egyes társaságok, szakterületek sikereinek felsorolása, mert én csak koordinálok, de biztos vagyok benne, hogy a többi interjúban olvashatók a konkrét sikerek is.

A Szolgáltató Központnál (SZK) még erősebbé vált a szolgáltatói jelleg, valamint a modernizációs és digitalizációs törekvések. A legtöbb szakterületnél teljesült az a menedzsment-elvárás, hogy a vezetők önállósággal működjenek a csoporton belüli együttműködés és szabályok keretein belül.

Melyek voltak az idei év legnagyobb kihívásai?

Koordinációban egyértelműen a pandémiás helyzet és az ebből adódó szakmai, technikai és lelki kérdések megoldásának segítése. Ettől függetlenül szükséges volt javítani a szervezetek, a munkatársak és a vezetők közötti együttműködést, amelyben szerintem fejlődöttünk. Csoporton belül már nem csak hierarchikusan kommunikálnak egymással a szervezeti egységek, így több vélt vagy valós probléma azelőtt elhárítható, hogy vezetői szintre kerülne. Az együttműködés eredménye, hogy a csoporton kívüli világban is több, komplex ügyben értünk el sikereket, így a Személyszállítási Törvény módosítása, vagy az idei évre áthúzódó Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság ellenőrzésének és vizsgálatának pozitív lezárása. De talán a legfontosabb a még egy kicsivel nagyobb odafigyelés egymásra, amely mindenkinél továbbfejleszti az érzelmi intelligenciát.

Az SZK-ban is a járványhelyzet extra feladatai tartogatták a legtöbb kihívást; csoportszintű együttműködésben két hét alatt nagyjából 500 notebook és 3000 asztali számítógép hazatelepítésében segédkeztünk. Megnégyesítettük

a VPN-kapacitást, illetve bevezettük a digitális aláírást, az oktatási tevékenységek digitális formában történő megvalósítását és a kontaktmentes toborzást.

Emellett összesen 1,9 millió szájmaszk, 2,8 millió gumikesztyű, valamint 118 000 liter kézfertőtlenítő gél és 51 000 liter kézfertőtlenítő szappan beszerzéséről is gondoskodtunk, valamint a keletkező veszélyes hulladék kezeléséről is, úgy, hogy mindezzel párhuzamosan fel kellett készülnünk a 2021. év kiemelt feladataira is, így például a JÉ rendszer kiterjesztésére.

Ön szerint mely feladatok lesznek a legfontosabbak 2021-ben?

A MÁV-csoport munkatársainak egészségmegőrzése elsődleges cél. A Koordináció feladatai között a legfontosabb az előbb említett MÁV-csoport – vízió megvalósításának támogatása. A MÁV-csoport történelmi esélyt kapott a magyar közösségi közlekedésben megnövekedett szerepével, így az ezekből adódó összes feladat kiemelt jelentőségű lesz, de talán ebből kiemelhető a tarifaközösség, az egységes jegyrendszer megvalósítása. Szintén fontos feladat a MÁV-csoport digitalizációjának és zöldítésének további fejlesztése.

Ha pedig kifejezetten az SZK 2021. évét nézzük, akkor a szolgáltatások színvonalának növelése mellett a Volánbusz Zrt. részére nyújtott informatikai szolgáltatások biztosítása és a JÉ rendszer országos kiterjesztése kiemelt feladat, amely alapot nyújt az országos egységes jegyrendszer megteremtéséhez.

Hogyan szokta tölteni az év végi ünnepeket?

Családi körben, szerencsére nagy és összetartó családként van, sok gyerekkel, akik többsége már önálló életet él. A járványhelyzetben is megtaláltuk azt a kapcsolódási módot, hogy láthatjuk egymást gyerekeinkkel és idős szüleinkkel, de azért reménykedünk, hogy a megszokott ünnepi asztalnál újra együtt leszünk, mert a töltött káposztát, a bejglit, flódnit én „analog” szeretem.

„AZ EDDIG MEGSZOKOTT JÓ MINŐSÉGBEN SZERETNÉNK FOLYTATNI MÁV-CSOPORTON BELÜLI TEVÉKENYSÉGÜNKET”

Sejkóczki András, a MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft. ügyvezető igazgatója a járvány ellenére is elégedett a leányvállalat fejlődésével, hiszen a cég stabil növekedést mutat.



Mit értékel a legnagyobb sikernek az idei évben?

2020 mindenkinek új kihívásokat hozott az életébe. A koronavírus-járvány a tavaszi hónapokban is kemény helytállást követelt az emberektől, és jelenleg is próbára tesz bennünket a munkahelyeken és a magánéletben egyaránt. Büszkéséggel tölt el és nagy sikerként értékelem, hogy a nehezített körülmények ellenére Társaságunk az idei évre szerződött feladatait teljesíteni tudja, ami nagyrészt munkatársaink felelősségteljes hozzáállásának köszönhető. Magyarország legnagyobb létszámú vasútépítő vállalataként sok nagy munkán vagyunk túl, ezek közül kiemelném a 100a vonal Nyugati pályaudvar és Városliget elágazás közötti átépítését. Közel negyven évvel ezelőtt történt nagyobb felújítás ezen a szakaszon, most a pandémia miatt kevesebb közlekedőt érintő időszak lehetőséget adott ennek a munkának az elvégzésére. Az idei évben az időjárás viszonyok sem kedveztek, a vasúti pályákon több helyen haváriahelyzet miatt volt szükség kollégáink munkájára. Ebből kiemelkedik a Nagymaros és Zebegény közötti pályaszakasz helyreállítása a hirtelen lezúduló esőzéstől keletkezett hegyomlás után. A példátlan kár helyreállítása során Társaságunk, a MÁV Zrt., a Magyar Közút Zrt., valamint a térségi önkormányzatok és a Katasztrófavédelem munkatársaival a tervezett ütemnek megfelelően haladva végzett a feladatokkal, vissza tudta adni a pályaszakaszt a forgalomnak.

Melyek voltak az idei év legnagyobb kihívásai?

A 2020-as év legnagyobb kihívása a tervezett munkák elvégzése, mivel az idei évben a Társaságunk mintegy 40 milliárd forint árbevételét prognosztizál, mely 2019 árbevételéhez képest 20-25 százalék, 2018-hoz viszonyítva pedig körülbelül 50 százalékos árbevétel-növekedést jelent. A MÁV Zrt. által megrendelt munkák mennyiségben és összetételben is számottevő kihívást jelentettek. Társaságunk új feladatként részt vett az „50 megújuló állomás” projektben, B+R és P+R parkolók kialakításában, valamint vágányhegesztési és vasúti sín köszörülési munkák elvégzésében. Pályás munkáink mellett büszkék vagyunk a Hűvösvölgyi gyermekvasút állomás, valamint a keskeny nyomközű járművek felújítására is. Az idei évre jelentős célkitűzésünként szerepelt vasúti munkagép-parkunk megújítása is. Ennek megvalósításához közbeszerzési eljárást folytattunk le egy darab ágyazatrostáló, egy darab vágánystabilizátor, egy darab kitérő-aláverőgép és egy darab vágányköszörű beszerzésére. Sikeres tárgyalásokat

folytattunk, árendeményeket értünk el, a szerződéseket megkötöttük a Plasser & Theurer GmbH-val, valamint a Harsco Rail Europe GmbH-val mintegy 9 milliárd forint értékben. A gépek gyártása megindult, európai partnerünk visszajelzése alapján a gépek beérkezése ütemterv szerint várható a jövő év második felében, az USA-ban gyártott köszörűgép várhatóan 2022 elején érkezhethet. Gépészetünk saját kivitelezésben MFS típusú rostaaljszállító kocsikat gyárt. A gyártás során meg tapasztaltuk az anyagok, alkatrészek beszerzését lassító, járvány okozta nehézségeket, csúszásokat. A problémák ellenére még ebben az évben be tudjuk fejezni négy darab MFS kocsi gyártását.

Ön szerint mely feladatok lesznek a legfontosabbak 2021-ben?

2021 első fele még a COVID-19 vírus elleni védekezés jegyében fog telni, erre kell számítanunk. Folytatni kell a kiadott védekezési stratégiánkat, és szinten kell tartani a megbetegedéseket, majd csökkenteni azokat. A MÁV Zrt.-vel érvényben lévő keretszerződésekben foglalt munkák teljesítése lesz a legmeghatározóbb feladatunk. Az eddig megszokott, stabil minőségben szeretnénk folytatni MÁV-csoporton belüli tevékenységünket, továbbra is jelmondatunkhoz hűen: „Felelősséggel a jövő vasútjáért”. Kiemelten kezeljük még az idei évben megkezdett, saját forrásból finanszírozott, kollégáink munkakörülményeit javító ingatlanfelújítások folytatását. Terveink között szerepel egy új műhelycsarnok megépítése a jászkiséri központ területén, az ezzel kapcsolatos egyeztetéseket megkezdjük.

Hogyan szokta tölteni az év végi ünnepeket?

Az év végi ünnepek számomra a családdal, gyerekekkel együtt töltött pihenést jelentik. Az ünnepnapok alatti meghitt együttlétet eddig aktív pihenésként minden évben kiegészítettük közös családi sívakációval, szerencsémre a síelés feleségemnek és gyermekeimnek is kedvenc téli időtöltése.

Ez az év várhatóan leszűkíti a lehetőségeket, azonban bízom abban, hogy a síszezon végéig kedvezőbben alakul a járvány terjedése, az időjárás kedvező lesz számunkra, és idén egy magyarországi síterepen hódolhatunk ennek a sportnak. Az ünnepeket szűk családi körben az otthon melege és nyugalma védelmében fogjuk tölteni. Remek lehetőség lesz a rohanó világban kicsit újra csak magunkkal, egymással foglalkozni.

„Nem a hatalmat, hanem a felelősséget látom”

1981 óta dolgozik a HÉV-nél és talán nem túlzás azt mondani: szinte mindent tud a vasútról. Pályáján végigtekintve vallja, hogy jó döntést hozott, amikor a vasúthoz csatlakozott. Szakmai fejlődésről, a kollégák közötti összetartásról és a jövőről kérdeztük őt. Németi Gizellával, a Ráckevei vonal üzemegységi diszpécserével Benke Máté beszélgetett.

Mióta dolgozol a HÉV-nél?

Negyven éve léptem be. Ez idő alatt több hullámvölgyet is megéltem, de visszatekintve az életemre, jó választás volt.

Diszpécser, forgalmi szolgálattevő, térközör, jegyvizsgáló, HÉV-vonatvezető, és HÉV-járművezető képesítéssel is rendelkezel, sőt már szakoktató is vagy. Rengeteg pozícióban dolgozol, melyiket csinálod a legszívesebben?

A járművezetést! 1981-ben léptem be a vállalatához, és már akkor is nagyon szerettem volna vezetni. 1984-től 2006-ig folyamatosan azon voltam, hogy ezt engedélyezzék a nőknek is, de a jogszabály sokáig nem változott. 2008-ban aztán megnyílt a lehetőség, így 2009-re járművezető lettem. Egyébként hárman voltunk lányok a tanfolyamon, mindannyian kitűnőre vizsgáztunk. Ez presztízskérdés volt számunkra.

Hogyan lesz valaki ennyire sokrétű HÉV-es? Vasutasok vagyunk, pontosan tudjuk, hogy minden pozíció hatósági vizsgát és eltérő tudásanyagot követel meg, ezért is kiemelkedő számomra a történeted.

Az évekkel együtt jöttek az újabb lehetőségek. Sokáig vonatvezető voltam, egy nagyon szuper csapat tagjaként. 1991-ben aztán elindult a MÁV tiszti tanfolyama a HÉV-eseknek. Beiskoláztak, nem volt könnyű, de elvégeztem. A Nyugati pályaudvaron tettem esküt, ettől fogva vagyok forgalmi szolgálattevő. Talán azért sem ijedtem meg a további fejlődéstől, tanulástól, mert fergetegesen jó oktatóim voltak, akik nagyon magas színvonalon adták át a tudást.



Az akkori diszpécser csoportvezető már 1993-ban megjegyezte, hogy „ez a nő diszpécser lesz”.

Akkor innen egyenes út vezetett a jelenlegi pozíciódig. Mit csinál pontosan egy diszpécser?

Diszpónál egy adott vonal fölött. Szervez, ellenőriz, irányít, gondoskodik az esetlegesen hiányzó szerelvényről, vagy a személyzet előteremtéséről. A főnököm távollétében – a munkáltatói jogkörgyakorlásán kívül – mindenki felett én rendelkezem. Vicesen csak annyit szoktam mondani: öröködöm a vonal felett! Munkavégzés közben egyébként a megszerzett tudást nemcsak használom, de tovább is adom.

Ezek szerint számíthatnak rád a kollégák?

Egy biztos: bajban soha nem hagyok senkit, de ez kölcsönös. Ha veszélyes helyzet alakul ki, figyelek a javaslatokra, meghallgatom a szolgálattevőket, hiszen ők vannak a helyszínen. Olyan forgalmi helyzetben, ami rendkívüli munkavégzéssel jár, nem átallok a rádióban köszönetet mondani a kollégáknak. Nagyon szeretek velük dolgozni, mert akarják, hogy a vasutunk menjen, ezért pedig ügyesen és szuperül odateszik magukat. Tudják, hogy egy feladatunk van, ez pedig a közlekedés fenntartása maximális biztonság mellett.

Mitől jó ez a csapat?

Itt mindenki tudja, ha vele valami történik, akkor segítenek a többiek. A Ráckevei vonal (H6-os) egyébként egy nagyon jó tanulóvonat, mert minden megtalálható rajta. Van Dominó 55-ös biztosítóberendezésünk, helyi állítású váltókkal felszerelt állomásunk, de biztosító berendezés nélküli szolgálati helyünk is. Hogy ezt miért mondom el itt? Egyszerű a válasz. Ha nincs technikai, műszaki háttér, egyetemes biztber és nincsenek fejlett kommunikációs berendezések, akkor nagyon egymásra vannak utalva az emberek. Az egymásra utaltság pedig nagyon összetartóvá és családiassá teszi ezt a csapatot.

Németi Gizella Budapesten született, 1962-ben. Tanulmányait a Hunfalvy János közgazdasági középiskolában folytatta. Az érettségi vizsga és kislefia megszületése után lépett a vasút szolgálatába, azóta is a HÉV egyik ikonikus munkavállalója. Négyszeres nagymama. A képen Keresztes Péter a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatója elnök-vezérigazgatói kitüntetést és MÁV-HÉV ajándéksomagot ad át Németi Gizella diszpécsernek.

Minél automatizáltabb egy vonal, annál kevésbé összetartóak az emberek.

A kollégáid azt mondták, hogy te vagy a legjobb diszpécser, az idei évben pedig még elnök-vezérigazgatói dicséretben is részesültél. Minden irányból elismerik a munkádat. Mi a titka annak, hogy valaki ennyire megbecsült legyen a kollégái körében?

Amikor diszpécser vagyok, van hatalmam, de én nem a hatalmat, hanem a felelősséget látom. Hogy felelősséggel tartozom a kollégáimért. Ha ebből a szemszögből közelítem meg a feladatomat, máris emberibbé válok. Ennek része az is, hogy nem hatalmi szóval élek, hanem a tudással a hátam mögött. Ezenfelül, ami segítség létezik, azt megadom. Nagyon fontos, hogy nyugodt legyen a légkör a munkahelyen. Az emberek hangjából szűröm le, hogy milyen a napjuk, hogy hoztak-e magukkal otthonról feszültséget. Ha úgy érzem, hogy igen, beszélgetni invitálok, és végighallgatom az adott kollégát.

Hamarosan nyugdíjba mész. Mit gondolsz, jó kezekben lesz a HÉV? Van reményed a fiatal kollégákban?

Igen, úgy látom, hogy minden rendben lesz. Vannak nagyon ígéretes kollégák, akiket már megcsapott a mozdony füstje és vannak többgenerációs vasutasok is. Az egymásra való odafigyelés viszont csökken, ezen kellene javítani a jövőben. Ha ez megmarad, akkor rendben lesz minden.

Amikor éppen nem a HÉV-nél dolgozol, mivel szeretsz foglalkozni?

Gyöngyökből rakok ki képeket, ezt az elfoglaltságot nagyon szeretem. Egyébként tanyán élek, van bőven tennivaló. Sokat foglalkozom az állatokkal és a kertetel. Van egy fiam és négy unokám is, de már csak a legkisebb van körülöttem. Egymás mellett állunk, és figyelünk egymásra, úgy, ahogyan azt a munkahelyemen is teszem.

Itt a piros, hol a piros?

Kékké alakulnak a piros FLIRT-ök

November elején átadták a Stadlertől megvásárolt piros színű, 10-14 évvel ezelőtt beszerzett, régebbi FLIRT-flotta első, külsőleg és belsőleg is felújított motorvonatát. A fejlesztésnek köszönhetően hatvan darab FLIRT motorvonatot azonos műszaki színvonalra hoznak a kék-fehér festésű, azonos típusú, de bizonyos részegységeiben modernebb és újabb gyártmányokkal. Jelenleg belső felújításon hat motorvonat esett át, ezt követően a többi FLIRT átalakítása 2022 végéig fejeződhet be. A munkálatokat Celldömölkön végzik.

A 2006 és 2010 között beszerzett 60 darab FLIRT motorvonat típusa azonos a 2013–2016 között beszerzett 63 járműével, azonban a Stadler folyamatos járműfejlesztésének köszönhetően a későbbi beszerzésű járműflottába bizonyos területeken már az időközben megváltozott utazási igényekhez igazított részegységek kerültek. Ezért döntött úgy a MÁV-START, hogy a régebbi flotta felszereltségét az újabb, kék-fehér színű FLIRT-ökhöz igazítja. A korszerűsítéstől a vállalat az utasok elégedettségének javulását, az utasszám további emelkedését, valamint az üzemeltetés és a karbantartás hatékonyságának javulását várja.

hanem oldalról is fel tudnak szállni a járműre a keskenyebb peronokról. A mosdók belső felületét graffiti- és karcálló fóliával fedik be. A vakok és gyengénlátók egyértelmű eligazodása és tájékoztatása érdekében Braille-írással szövegeket helyeznek el a fedélzeten. Az utasbiztonság fokozása érdekében korszerűsítik a videófigyelő rendszert, a képminőség javulása mellett a készülékek éjjellátó funkcióval is rendelkeznek majd. A járművezetők munkáját megkönnyítendő a vezetőállás tablet-dokkolóval egészül ki, amelyen az aktuális menetrendet tudják nyomon követni munkatársaink. A piros járművek az újabbakkal megegyező kék-fehér külső színvilágot kapnak; a külső átalakítás 2023 végére készülhet el mind a hatvan motorvonat esetében.

Az egységesítés

A teljes flotta egységesítése érdekében a konzorciumnak számos feladatot és fejlesztést kell végrehajtani. Korszerűsítik az utastájékoztató rendszert, amelynek köszönhetően korszerű monitorokon lehet majd értesülni az utazással, a menetrenddel kapcsolatos információkról: például a várható érkezési és indulási időkről, a csatlakozási lehetőségekről, valamint a rendkívüli eseményekkel kapcsolatos tudnivalókról. Laptopok, mobiltelefonok töltéséhez használható dugaszoló aljzatokat és USB-töltőket szerelnek be az ülések mellé. Továbbfejlesztik az ajtóknál beszerelt mozgássérült-emelőket, így a liftet használók már nemcsak szemből,



FLIRT-történelem

A típus első példányát 2004-ben a Svájci Államvasutak (SBB-CFF-FFS) rendelte meg a Stadlertől a Bazel, Zug, Luzern körüli S-Bahn (elővárosi) közlekedés számára. A típust az SBB a Bombardier Transportation által ajánlott Remo típussal (mely a NINA továbbfejlesztett változata lett volna) szemben választotta.

A járművek a svájci Bussnangban, illetve a német megrendelések esetében a berlini Pankowban található Stadler-üzemben készültek. A Stadler 2009 nyarán adta át Szolnokon az új kocsiszekrénygyárat, ahol éves szinten 250 forgóváz nagyjavítására és legyártására van lehetőség. 2019 harmadik negyedétől üzembe állt az évi 500 darab forgóváz gyártását, illetve nagyjavítását lehetővé tevő új gyárüzemrész.

Hogyan is épül fel egy FLIRT-motorvonat?

A FLIRT a Stadler már bevált GTW (csuklós motorkocsi)-típuscsaládjá számos részegységének (pl.: hajtáselektronika, vezérlés, kocsiszekrény- és utastéri elemek) felhasználásával jött létre. A FLIRT hagyományosabb elrendezésű, a közúti villamosoknál már régóta használt ún. Jacobs-forgóváz, csuklós elrendezést követi: a gépezet a GTW-nél alkalmazott külön középső egység helyett a FLIRT két szélső tagjában, a vezetőállások mögött kialakított géptérben és kisebb részben a jármű tetején kapott helyet, a gépterek között a szerelvény egyetlen átjárható utastérre változott. A Jacobs-futóforgóvázak különlegesen alacsony szerkezeti kialakításának köszönhetően a teljes vonaton lépcső nélküli, akadálymentes átjárás lehetséges.

A FLIRT járművek 2-6 részes kivitelben, akár eltérő kocsiszekrényhosszal és -szélességgel, egy és több feszültségrendszerre alkalmas kivitelben, többféle nyomtávval is rendelkeznek. A kocsiszekrényt az UIC 566, illetve EN 12663 szabvány szerint hosszában 1500 kN nyomószilárdságra tervezték. A szerkezet nagy méretű alumíniumprofilokból áll, melyeket hegesztéssel erősítenek össze. A megfelelő ütközési ellenállást a jármű homlok részének kialakításával, a középütközős vonókészülékben elhelyezett hidraulikus energiaemésztővel, valamint energiaemésztő segédütközőkkel érik el. A felsővezeték feszültségét a tetőn elhelyezett, olajhűtésű transzformátor csökkenti az áramirányítók, valamint a vonatfűtés által megkívánt szintre.

A FLIRT háromféle fékberendezéssel rendelkezik. Egyfelől a visszatápláló villamosfék a hajtott forgóvázak tengelyeire hat és ez a fék lép először működésbe a jármű „menet-fék” karjának működtetésekor. Valamennyi kerékpárt elláttak elektropneumatikus tárcsafékekkel is. A jármű az indirekt le-

vegős fékkel közvetlenül is fékeezhető. A hajtott forgóvázak kerékpárjainak levegős fékjeihez rugóerő-tárolós kiegészítő egység is tartozik, mely a jármű állva tartását biztosítja. Vészfékezéskor a fékutat jelentősen csökkenti a futó forgóvázakra szerelt mágneses sínfék.

A FLIRT-ökon az üléstávolság a megrendelő igénye szerint 1650 mm vagy 1800 mm lehet. A MÁV a kényelmesebb, 1800 mm-es üléstávolsággal rendelte meg a szerelvényeket. Az utastér klimatizált, a klímaberendezést a tetőn helyezték el, a levegő hangtompítón át áramlik a légcsatornákba. Az utastájékoztató előprogramozottan, számítógépen tárolva és GPS-vezérléssel automatikusan történik, de a mozdonyvezetőnek és a vonatirányító központi diszpécserének is van lehetősége az utasok közvetlen tájékoztatására, például az átszállási lehetőségről, s ezek a közlemények a külső hangszórókon is hallhatók. A vonat útiránya, célállomása kívülről a jármű homlok- és oldal felületén elhelyezett LED-mátrix-kijelzőkről olvashatók le. A FLIRT-ök modern és kényelmes utazást biztosítanak vasúttársaságunk utasainak.

Molnár Zsolt

TÖBBMILLIÁRDOS BERUHÁZÁSOKKAL FEJLŐDIK A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓ

160 ÉVE A JÁRMŰJAVÍTÁS SZOLGÁLATÁBAN

Megkezdődött a nettó 815 millió forint értékben épülő új, háromállású felület-előkészítő és fényezőcsarnok kivitelezése a MÁV-START Szolnok Járműjavítójában, miután sikeres közbeszerzési eljárást követően Társaságunk szerződést kötött a nyertes Bolax Kft.-vel. A csarnok várhatóan 2022 I. negyedévére épül meg, a fejlesztésnek köszönhetően gyorsabban és hatékonyabban készülhetnek az új IC+ kocsik, illetve az új külső arculattal rendelkező személykocsik. Ennek apropóján tekintünk végig a Járműjavító múltján és jelenén.

1847. szeptember 1-jén István főherceg Magyarország nádora, Kossuth Lajos és gróf Széchenyi István jelenlétében nyitották meg a Pest és Szolnok között épült új vasútvonalat. A vasútvonal megnyitását közvetlenül követő időszakban a vasúti járművek karbantartása nem igényelt nagy javítóbázist, hiszen a mozdonyok és a kocsik újak voltak, s az ezen a vonalszakaszon közlekedő hat szerelvény javítása nem volt jelentősebb feladat.

Évek múltán azonban, amikor a vasúti közlekedés fejlődése nyomán megnyílt a Szolnok–Debrecen és a Szolnok–Arad vonal, szükségessé vált egy jól felszerelt, nagy befogadó képességű javítóbázis létrehozása a vasúti gócpont szerepét betöltő Szolnokon. Így a Tiszavidéki Vaspálya Társaság 1856 elején megkezdte a mai Járműjavító építését.

A II. világháború során a műhely igen tetemes károkat szenvedett, ami után csak 1948-tól kezdődhetett meg a műhely beruházás, illetve felújítás révén történő fejlesztése. Ennek eredményeként a műhely 1949-től Járműjavító Nemzeti Vállalat, 1950-ben pedig Járműjavító Üzemi

Vállalat lett. 1993-tól MÁV Szolnoki Járműjavító önálló gazdasági társasággá alakult, és MÁV Szolnoki Járműjavító Kft. néven folytatta tovább tevékenységét. 2008-tól a Járműjavító az Északi Járműjavítóval és annak békéscsabai telephelyével együtt az újonnan megalakult MÁV-GÉPÉSZET Zrt.-be integrálódott. 2009–2010. években az Északi Járműjavító bezárását követően, a bezárt fővárosi javító tevékenysége a gépek, eszközök, berendezések áttelepítését követően a Szolnoki Járműjavítóban került meghonosításra. A járműjavító életében fontos változást hozott, hogy 2014-től a MÁV leányvállalatok integrálását követően a MÁV-START Zrt.-be olvadt be.

A több mint 160 éves üzem újra virágkorát éli a MÁV-START IC+ projektjének köszönhetően, de ezenfelül is rendkívül eredményesen telt az utóbbi pár év. 2014-ben bemutatták a berlini Innotrans kiállításon a Szolnokon elkészült IC+ prototípusát. Két év múlva ugyanezen a kiállításon a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. megrendelésére kétrészes dízel-hidraulikus erőátvitellel szerelt sín diagnosztikai mérővonatot tudott a magyar vasút



felmutatni, szintén a szolnoki műhelyből, 2018-ban pedig a berlini kiállításra már a többcélú IC+ kocsitípus első példányát prezentálta a cég.

Az elmúlt 165 év sikereihez az összetartó kollektíva mellett a pezsgő kulturális és sporteredmények is tevékenyen hozzájárultak.

A 2016-os év fontos volt a MÁV-START és a Járműjavító számára is. Az IC+ nagy sebességű vasúti személykocsi létrehozásáért Magyar Termék Nagydíjban és Innováció-



ért Nívódíjban részesülhetett a vállalat. Ezen elismerés egy újabb lökést adott az IC+ sorozatgyártásához való előkészítési/tervezési/gyártási munkák további folytatásához, mivel az elismerés megfelelő visszacsatolást adott arra, hogy jó és helyes az az út, amin elindultunk, és ezt érdemes és kell is tovább folytatni.

2016 és 2018 közötti időszakban fontos hangsúlyt kapott a személykocsik főjavítása és az új járművek gyártására való felkészülés. Itt újultak meg a nemzetközi forgalomba szánt 200 km/órás sebességre is képes CAF járművek,

valamint több távolsági személykocsi-sorozat korszerűsítése és komfortosítása is a szolnokiaknak köszönhető.

2019-re elkészült az IC+ kocsicsalád első két típusának, a nemzetközi forgalomra alkalmas többcélú, illetve szintén nemzetközi forgalomra alkalmas másodosztályú termes járművek 10+10 példánya. Jelenleg, vagyis a 2020–2021-es év folyamán 35 darabos belföldi forgalmú, másodosztályú, többcélú teres kocsik sorozatgyártása van folyamatban, illetve 35 darabos első osztályú és étkezőkocsi-család első példányának összeszerelése kezdődött el. Ezt követően tervezetten a 2022-es évtől 82 darab másodosztályú termes, majd 66 darab vezérlőkocsi fog készülni a Járműjavítóban.

Ehhez a munkamennyiséghez folyamatosan növekvő munkaerőre és szakértelemre van szükség, míg 2014-ben 917 fő, 2016-ban 1124 fő, addig 2018-ban már 1200 fő dolgozott a Járműjavítóban, napjainkban pedig közel 1300 fő munkavállalója van az üzemnek.

2020-ban több jelentős beruházás is indult a Járműjavító területén. Az új felület-előkészítő és fényezőcsarnokkal három olyan álláshely épül ki, melyben egymástól függetlenül, különböző vasúti járművek, például az IC+ kocsik felület-előkészítése és fényezése zajlik majd. A járműszerelvény, alkatrész és részegység felületkészítést – többek között alapozást, gittelést, levegős-vizes csiszolást – lehet elvégezni majd az új csarnokban. Az egyik álláshelyen kombinált fényezőszárító ipari kabint, a másik kettőn egy légtérű felület-előkészítő tevékenységre alkalmas munkaterületet alakítanak ki. Ezenkívül pedig folyamatban van egy 8000 négyzetméteres, villamosmozdony-javító csarnok modernizációja is, a mintegy egymilliárd forintos fejlesztésnek köszönhetően, várhatóan jövő márciustól már itt végezhetik el az új KISS emeletes motorvonatok karbantartását.

A Szolnoki Járműjavító jelenéről és jövőjéről Stánicz Jánost, a Járműjavító igazgatóját kérdeztük



Augusztus 1-jétől tölti be a pozíciót. Kinevezése után, melyek voltak az elsődleges feladatai?

A legfontosabb feladatomban a működés megismerését tűztem ki célul, hiszen változtatni csak a folyamatok áttekintése után lehet felelősséggel. Járműbiztosítás és mérnökség szervezet vezetőjeként a belső megrendelői oldalt képviseltem és tartottam a kapcsolatot a Járműjavító munkatársaival. Akkor nem ismertem a napi működés minden részletét, de aztán napról napra igyekeztem ezt pótolni, és a munkatársakkal együtt megtalálni a jól működő folyamatokat és azokat is, amelyeken javítani, változtatni kell. Ha egy dolgot kiemelhetek, a kezdetektől nagy hangsúlyt kapnak a Járműjavító belső kommunikációs csatornáinak kialakítása, működtetése. Itt kiemelten a vezetők egymás közötti információcseréjét tartom fontosnak, de a dolgozók közvetlen tájékoztatása is elengedhetetlen.

Hogyan ítéli meg a Járműjavító jelenlegi helyzetét, mit tart erősségének?

A Szolnoki Járműjavító mindig jelentős szerepet töltött be a hazai vasúti járműjavításban, ami mára kiegészül a gyártási kompetenciákkal is. Ez elvitathatatlan érdem. Az IC+ gyártás eredményeként megújul a minőségi távolsági közlekedés eszközparkja, a járműállomány az utazóközönség elvárásának megfelelő komfortot biztosít. Fontosnak tartom, hogy a Járműjavító képes a megújulásra, hiszen a karbantartás után képessé vált a járművek felújítására – remotorizáció, CAF főjavítás – majd a járműgyártási képesség is kiépítésre került.

Most pedig a KISS motorvonatok karbantartása szintén egy új elem, melyhez a szükséges munkaerő már készen áll és az infrastruktúra is hamarosan elkészül. Ez egy olyan feladat, amely jelentősen befolyásolja a motorvonatok rendelkezésre állását és ezzel az elővárosi forgalom járműbiztosítását. Ezeket a feladatokat nem tudnánk elvégezni, ha nem rendelkeznénk jól felkészült és tenni akaró munkatársakkal.

Mely területeken kell még fejlődnie a Járműjavítónak?

Megítélésem szerint számos területen tudunk – és kell is – új kompetenciákat megszerezni annak érdekében, hogy a járművek gyártása – új technológia, új anyagok használata – és karbantartása hatékonyabban valósuljon meg. Számos szűk keresztmetszet van, ami ma csökkenti a járműkiadásunkat, melyek közül a fent említett felületelőkészítő és fényezőcsarnok átadása ezek számát csökkenti. Ugyanakkor elengedhetetlen azon gépek-berendezések javítása, korszerűsítése, cseréje, amelyek rendelkezésre állása alacsony és gyakori meghibásodásuk kiesést okoz az alkatrész- vagy épp járműkiadásban.

Kiemelt feladat a kerékpár- és forgóváz-javító műhely megújítása, az épületek tetőszerkezetének felújítása, általános állapotának javítása. Ugyanakkor nem szabad megfelekezni a szociális létesítmények megújításáról sem. Mindenképp fontos, hogy megkezdődjön a 750 fős öltöző és szociális épület felújítása, mely megfelelő körülményeket biztosít majd munkavállalóink számára a tisztálkodáshoz, átöltözhöz.

Az elmúlt évek során a Járműjavító szinte minden gyáregységében kialakításra kerültek étkezőhelyiségek, ahol konyhapult, ételmelegítők és hűtőszekrények biztosítják a megfelelő környezetet. Viszont két területen ez nem valósult meg, így ezt szintén kiemelt feladatnak tekintjük és azt minél előbb megvalósítjuk.

Hol látja a Járműjavítót tíz év múlva?

Mint azt a múlt tanulsága mutatja, a Szolnoki Járműjavító kiemelt szerepet töltött be a magyar vasút, a város és a régió életében. Véleményem szerint ez még erősödhet a következő évtizedben, mert az innováció eredményeként vonzó vállalat lesz mind a szakmunkások, mind a mérnökök számára továbbra is. A fejlesztések eredményeként nemcsak az alkalmazott technológia, de a munkavállalók tudása is folyamatosan megújul majd a kor elvárásának megfelelően.

Molnár Zsolt

Szavakba foglalt óceán

Bemutatkozik Molnár József költő és mozdonyvezető



Molnár József Vácott született, és ott is él. Első versei Ady hatására íródtak egy magyarórán. Később katonakorában feleségének küldött leveleit egészítette ki versekkel. Azóta évek teltek el, alkotásai egyre kiforrottabbak, s egyre ismertebbek. Figyel, készül, inspirálódik, s közben mozdonyvezetőként dolgozik a MÁV-START-nál.

Jelentek már meg cikkei a Váci Naplóban és az Új Pest Megyei Hírlapban, a Magyarországon, a Reformban, a Vasutas Világban, a Mozdonyvezetők Lapjában. Tagja a Kármán József Irodalmi Társaságnak, a Magyar Nemzeti Írószövetségnek. Állandó szerzője a Nyugat Plusznak és a Partiumnak, publikál a Magyar Múzsában, a Kelet Felől, a Pannon Tükör, az Agrár, Hévíz és más folyóiratokban, illetve több antológiában. Természetesen Csillagok, akácok, illetve Játsszunk életet! című versesköteteire a legbüszkébb. Számos kortársa felfigyelt rá, ilyen Turcsi István, Petőcz András, Vörös István, Madár János, Filip Tamás, Szabó Zoltán Attila, Büki Attila.

„Bármilyen ihlető forrás”

József versei az élet minden apró és nagyobb mozzanatát felölelik, a gyermekkortól az elmúlásig. „Ihletet ad a gondolkodás, az érzelmek szélsőségeibe hajlása. Egy mozzanat a természetben, vagy egy kisgyermek édesded alvása. Többször írtam engem megérintő haláleset után is, de a könyv, mint élmény is hat rám. Van úgy, hogy belebújok egy ember bőrébe, vagy elképzelem egy kisgyermek érzésvilágát. Versforrás a szerelem, a zene, vagy akár az Isten. Minden, amit szavakba foglalni érdemes. Különleges fül, különleges szem kell ahhoz, hogy meghalljuk, meglássuk az érzékszerveinkkel szinte felfoghatatlant az ihletforrás mögött. És annyit hallunk meg ezekből a „tájakból”, amennyi épp felfogható a tudatunkkal” – magyarázza.

„Megtalált az ihlet”

A mozdonyvezetőket két lábbal a földön álló embernek képzeljük, a költőket pedig felhők között járónak. József úgy tartja, nem ő az egyetlen elvarázsolt figura a vasutas társadalomban. „Talán így helyes: én vagyok a mozdonyvezetők között a legjobb költő, és a költők között a legjobb mozdonyvezető” – vallja nevetve. Családban él szeretett felesége mellett, ma már felnőtt ikerfiai és unokái közelében. Régen gyermekei, ma unokái létezésé segíti gondolatai áramlását.

Józsefnek a legnagyobb elismerés, ha más kortársak méltatják műveit, akár szóban, akár írásban. Visszajelzés az is, amikor imádott társa, szerető neje csodálkozik rá egy-egy alkotására. A sikerek sem kerülnek el. Több pályázaton ért el első, illetve második helyezést. „Megtalált az ihlet” – vallja mosolyogva.

Sin Bettina



**Molnár József:
Cseppenként**

Szögesdrót-vágó félelem
a létezés. Porszem-
álmaim gúlaként
hevernek van és a
nincs között.

Már az
igazmondás lépcsőit
sem visznek. Lefelé
zuhanó utakba
botlok, könyörtelen
házfalak közé
menekülő
szendvics-önmagam
eszem.

Cseppenként hullok
az alvilágba, ahol
minden
halottak új életet
visznek.

Mosolyog a drága

Álmában mosolyog a drága,
talán tündérek csiklandozzák a lábát,
vagy az esti szellő megérkezése
csalt mosolyt a csöpp kis szájra.

Álmában mosolyog a drága,
talán egy pillangó röptét nézi,
és a virágszőnyegen, amelyen alszik,
a nap kéklő sugaraiból fon ágyat.

Álmában mosolyog a drága,
angyali tejben fürdik egy réten,
a sárga rigók énekét hallgatva,
az ég aranyhalait csodálja.

Álmában mosolyog az ég is,
most minden csillag virág,
s míg szenderül az apró leány,
az istenek a csendet mérik.

FEJLŐDIK A VASÚT: ÚJ KORSZAK A KÜLSŐ KÖRVASÚTON

MEGNYÍLT AZ ÚJPALOTA MEGÁLLÓHELY,
ÚJ JÁRAT PILISCSABA, ÓBUDA ÉS RÁKOS KÖZÖTT

Október 25-e óta tesztjelleggel, S76-os jelzésű új vonat közlekedik munkanapokon Piliscsaba és Rákos szakaszon, hétvégi közlekedési rend szerinti napokon Óbuda és Rákos között. Hétköznap félóránként, az esztergomi vonalat és Angyalföldet elhagyva a külső körvasúton haladnak tovább a korszerű, alacsonypadlós és akadálymentesített FLIRT motorvonatok, melyek megállnak Újpalota megállóhelyen is. Az észak-budai és a kelet-pesti agglomerációt összekötő járat fontos átszállási kapcsolatot biztosít Újpalota megállóhelynél. Ezzel gyorsabb, kényelmesebb és versenyképesebb az eljutás a pilisi térségből Pécel és akár Süllyap felé is.

Az S76-os járatok előnye

A járatok a jelenleginél akár fél órával is gyorsabbá teszik a közlekedést az ezen térségek között ingázók számára. A fejlesztés célja, hogy az autózásról a közösségi közlekedés felé terelje a budapestieket és a környékén élőket. Az elővárosi kötőpályás közlekedés fejlesztésének egyik fontos pillére, hogy a meglévő, de ki nem használt vonalszakaszokat a személyszállításban nagyobb arányban vonjuk be. Ennek a fővárosban egyik meghatározó lépése az Angyalföld és Rákos közötti külső körvasút személyszállítási szerepének növelése azáltal, hogy a korábban csak Piliscsaba és Angyalföld között közlekedő S72-es személyvonatok útvonalát október 25-től Rákos állomásig hosszabbítottuk meg.

Ezáltal Budapest és elővárosa sem maradt ki az október 25-én életbe lépett Észak-Magyarországot és az Észak-Alföldet érintő menetrendi újítások sorából. A munkanapokon félóránként Piliscsaba és Rákos között közlekedő

vonatok hétvégén óránként, és csak az Óbuda–Rákos szakaszon közlekednek. Javulnak az átszállási kapcsolatok a pilisi térségből Pécel–Gödöllő–Hatvan, valamint Süllyap–Szolnok felé is. A vonatok teljesen új eljutási lehetőséget kínálnak többek között Kelet-Pest és Óbuda északi része, a Váci úti irodatengely, valamint Budapest belvárosának északi része között. Az S76-os vonat menetideje 47 perc Piliscsaba és Rákos között.

Tesztjelleggel indult meg

A közlekedés október 25-én tesztjelleggel indult meg, a vonatok rákosi végállomása ideiglenes, azok Pécel irányába történő továbbvezetését a Budapest–Hatvan vonal jövő évi menetrendjének és a KISS motorvonatok üzembe állásának függvényében, a Budapest Fejlesztési Központ bevonásával vizsgáljuk. Célunk, hogy a Rákospatak menti agglomerációból közvetlen kapcsolatot adjunk a körvasúton át Budapest északi területeire, a frissen felújított Budapest–Hatvan vonal megújult infrastruktúráját kihasználva.



A hatvani és a debreceni fővonalak felújítása

A fővonalak felújítása jelentős menetrendi fejlesztéseket tesz lehetővé, melynek előnyeit Eger és Sátoraljaújhely térségében, valamint Püspökladány és Debrecen között is érezhetik a vasúttal utazók. Eger és Budapest között óránként fognak indulni az új InterRégió-járatok FLIRT motorvonatokkal, melyekre gyorsvonati pótbjegyet sem kell váltani. Ezen a szakaszon a 65 éven felüliek és a 6 év alatti gyerekek így díjmentesen utazhatnak.

A fejlesztéseknek köszönhetően Sátoraljaújhely és Budapest között napi egy új, közvetlen InterCity vonatpár közlekedik – csaknem egy órával csökkentve a jelenlegi

leggyorsabb menetidőt. A Püspökladány és Debrecen között sűrűbben, 15 illetve 30 percenként indulnak a vonatok a reggeli csúcsidőben, ezáltal kihasználva a nemrégiben átadott Ebes-Debrecen szakasz előnyeit, és jobban kiszolgálva Hajdú-Bihar megyeszékhelyének hivatásforgalmát.

Fejlődik a vasút – ez a menetrendváltás is ezt igazolja, hiszen hatékonyabban szolgálhatjuk ki utasaink igényeit, ezzel is komfortosabbá téve utazásaikat. A MÁV-START vezetése köszöni az érintett kollégák munkáját!

MÁV-START Kommunikáció



FELKÉSZÜLÉS A HIDEG HÓNAPOKRA

TÉL A VASÚTON

Hogyan készül a MÁV-START a téli időszakra?

Decemberrel beköszönt a tél is, és bár kemény mínuszokat, vastag hótakaróval borított tájat idehaza már régen láttunk, a felkészülés nem maradhat el. Ahogyan a természet ráhangolódik az új évszakra, vagy ahogyan a magánéletünkben a házunkat vagy autónkat is téliesítjük, úgy a vasúton is meg kell tenni a megfelelő intézkedéseket, hogy utasaink maradéktalan kiszolgálásában ne legyen fennakadás, a téli közlekedés zökkenőmentes legyen.

A heves hóviharak, a zord fagy és a jegesedés számos veszélyforrást jelenthet a vasúti járművek és a vasúti dolgozók számára is. Éppen ezért a menetrendszerűség betartása, a munkavállalók és utasok védelme és a biztonságos vasúti közlekedés érdekében az őszi folyamán fokozatosan megkezdődik a „téli átállás”. Az alábbiakban részletesen megvizsgáljuk, hogy pontosan miből is áll a felkészülés.



Az évszaktól független megfelelő műszaki állapot alapkövetelmény, de a járműveket külön fel kell készíteni a téli időjárásra. Ez minden esetben a „Területi Téliforgalmi Rendelet” kiadásával kezdődik, amelyhez tartozik egy létszámterv, továbbá egy „Hó- és jégmentesítési szabályozás” is. A Területi Téli Forgalmi Rendelkezések elérhetőségét valamennyi érintett munkavállaló feljelentkezési helyén biztosítják a TSZVI-k (Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóságok). Ezzel egyidejűleg megkezdődik az „első teles” munkavállalók oktatása, továbbá a nyílászárók, a csúszásmentesítő anyagok és a legszükségesebb hótakarító eszközök biztosítása, meglétük ellenőrzése. Kiemelt figyelmet kell fordítani a fűtőberendezések tesztelésére és ellenőrzésére, különösen a kiegészítő fűtések (olajradiátorok) és csatlakozók üzemképességére. Az ellenőrzés során figyelembe kell venni az érvényben lévő tűzvédelmi szabályozást is!

A személyzet védelme

A hideg és a fagy beköszöntével nagyon fontos, hogy minden munkavállaló számára elérhetőek legyenek meleg védőitalok. A munkáltató az utazószemélyzet biztonsága érdekében a csúszásveszélyes körülményekre, a lépcsők, fogantyúk fagyosodására és ebből eredő veszélyekre az aktuálisan kiküldött parancskönyvben is felhívja a figyelmet. A hideg környezetben dolgozók részére minden esetben biztosítani kell a melegedőhelyiségekben a védőöltözetet, ami egy hosszú, pamut alsónadrágból, téli sapkából, speciális téli védőkabátból és védőnadrágból, továbbá biztonsági bélelt bakancsból vagy téli gumicsizmából áll. A vasúttársaság által kötött több százmillió forintos keretszerződésnek

köszönhetően ezek a munka- és védőöltözetek folyamatosan biztosítva vannak a munkavállalók részére.

A járművek és a helyiségek ellenőrzése és alakítása

A téli felkészítés a motorvonatok, mozdonyok és vasúti kocsik számára is éppoly nélkülözhetetlen, mint a személygépjárművek esetében. A vontatójárművek, motorkocsik „homokoló” berendezéseinek ellenőrzése folyamatos, és erre kiemelt figyelmet fordítanak munkatársaink. A dízel motorkocsik és vontatójárművek hűtővizének ellenőrzéséről és azok fagyállóval való ellátottságáról sem szabad megfeledkezni. A vasúti kocsik utasterének fűtését a területi JBI-k (Járműbiztosítási Igazgatóságok) illetékes kollégái folyamatosan vizsgálják, ellenőrzik, szükség szerint javítják. Továbbá a mozdonyszínek, üzemanyag-, kenőolaj- és homokfeladó, hűtővíz-előkészítő és -tároló berendezések, a laktanyák és egyéb vontatási épületek, ajtók és az ablakok rendbehozatala, a helyiségek fűtésére szolgáló központi fűtőberendezések javítása is zajlik.

A téli időszakban esedékes havazásra és a zord időjárásra való felkészülésként, a megfelelő mozdonyokat felszerelték hóékekkel, amelyek télre való felkészítését és próbáját a területi JBI-k elvégezték, így szükség esetén azonnal bevetethetők. A MÁV-Start Zrt. vezetése köszöni munkatársai elkötelezett munkáját!

Müller-Róka Bertold



TÁJÉKOZTATÓ A KORONAVÍRUSSEL KAPCSOLATOS ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓI INTÉZKEDÉSEKRŐL

A járványügyi helyzet fokozódása és a november 10-én életbe lépett kormányrendeletek miatt a MÁV-csoport elnök-vezérigazgatója, Dr. Homolya Róbert új rendelkezéseket hozott a munkavégzésre vonatkozóan. A MÁV-csoport nagyban felelős az egész ország közlekedésének zavartalan lebonyolításáért, így közös érdek, hogy saját egészségünk megóvása mellett kiemelt figyelmet fordítsunk munkatársaink és utasaink védelmére is.



A fennálló járványügyi óvintézkedések

A járműveken, állomásokon és a közlekedéshez kapcsolódó nyílt vagy zárt helyszíneken a hatodik életévét be nem töltött kiskorúak kivételével mindenki köteles orrot és száját elfedő maszkot viselni. A munkavállalók a munkáltató valamennyi zárt terű helyiségében is kötelesek orrot és a száját folyamatosan elfedő maszkot viselni, kivéve, ha a munkavállaló az adott munkanapon egyedül végzi munkáját a munkahelyi szolgálati helyiségben.

Meg kell tartani az egymás közötti legalább 1,5 méter védőtávolságot. Törekedni kell az általános higiéniai követelmények fokozott betartására, a személyes kontaktusok számának minimalizálására. A különféle értekezletek és megbeszélések megtartására személyes megjelenést nem igénylő módon (skype-, videó- vagy telefonkonferencia formájában) kell sort keríteni!

Szabályok az otthoni munkavégzésre vonatkozóan

Otthoni munkavégzést a munkáltató engedélyezhet, ha a munkavállaló esetében a munkakörébe tartozó feladatok ellátása azt lehetővé teszi, az ehhez szükséges internetkapcsolat rendelkezésre áll és a távoli hozzáféréssel végzett munka informatikai biztonsági feltételeknek megfelel. A munkavégzési helyen, illetve az otthoni munkavégzés keretében történő munkavégzést legalább hetente előre ütemezni szükséges.

A saját gépjárművel történő munkába járás költség- rítésének engedélyezése

Lehetséges a saját gépjárművel történő munkába járás költség- rítésének elszámolása. A benyújtott munkavállalói ké- relmeket a munkáltatói jogkörgyakorló bírálja el.

Munkavégzésről szóló igazolás kijárási tilalom idejére

Este 8 óra és reggel 5 óra között mindenki köteles a lakó- helyén, a tartózkodási helyén vagy a szálláshelyén tartó- kodni, kivéve ha mozgása munkavégzéssel kapcsolatos. A munkavégzéssel összefüggő körülményeket a munkáltatói jogkörgyakorló által kiállított okirattal kell igazolnia a mun- kavállalónak.



Állandó feszültségben

A jövő a villamos vontatásé, mivel az környezetbarát, gyors és gazdaságos. Ennek érdekében a MÁV az utóbbi években folyamatosan bővíti villamosított pályaszakaszait és fejleszti alállomásait. Aműködéshez szükséges áram útját a Felsővezetéki és Alállomási Főnökség egyengeti. Sokszor láthatatlan, mégis nélkülözhetetlen munkájukról Kolozsi Pál vezetőmérnökkel beszélgettünk.

A hazai vasúti villamosítás büszke múltra tekint vissza, hiszen a modern vasúti közlekedést egy magyar mérnök és feltaláló, Kandó Kálmán munkássága alapozta meg. Bő száz évvel az első, Kandó tervei alapján létrehozott, olasz Alpokban futó európai villamosított fővonal átadása után ma, 2020-ban az uniós átlag 53% fölötti, míg hazánkban 41%-os a villamosított vasútvonalak aránya. A MÁV villamos hálózatának bővítése tehát egyértelmű célkitűzése a cégsoportnak, erről szólnak az utóbbi évek és a jelenleg zajló nagyberuházások is. Ezeknek köszönhetően egyre közelebb kerülünk ahhoz, hogy az összes nagy forgalmú vagy nemzetközi hálózatba kapcsolt magyarországi vasútvonal villamosítása befejeződjön.

A Főnökség – a villamos mozdonyok táplálói

A vasúti villamos közlekedéshez nagyfeszültségű felsővezeték-hálózatra és olyan speciális alállomásokra van szükség, amelyek a 132 kV-os országos hálózatra rá tudnak csatlakozni, és azt át tudják alakítani a vontatáshoz szükséges 25 kV-ra. – Ilyen rendszer nincs még egy az országban, ezt csak mi tudjuk ilyen formában előállítani – hangsúlyozza Kolozsi Pál, a Felsővezetéki és Alállomási Főnökség Budapest-Nyugat vezetőmérnöke, aki fiatal kora ellenére olyan jelentős projekteket felügyel, mint az Érdi alállomás átépítése vagy a Szabadbattyáni alállomás bővítése, ami az észak-balatoni vonal villamosításához szükséges. A Nyugati Főnökséghez tartozik ugyanis a teljes 1-es és 2-es vonal, a 30-as vonal a Déli pályaudvartól Szabadbattyánig, valamint a felsővezetékek a 70-es és a 40-es vonalon Pusztaszabolcsig. Ezenkívül 7 alállomást (Érd, Szabadbattyán, Biatorbágy, Tatabánya, Nagyszentjános, Kimle és Dorog) kell üzemeltetniük, melyek szerepe kulcsfontosságú. Amellett, hogy táplálják a felsővezetéseket, működtetik a FET (Felsővezetési Energia Távvezérlő) – HETA (helyi távvezérlő) berendezéseket is. Ők felügyelik a helyi előfűtőket is, amik mozdony és mozdonyvezető nélkül képesek utazásra felkészíteni a személyszállító kocsikat, vagyis télen előfűtik, nyáron előhűtik azokat.

A FET-központban tizenöten dolgoznak 24 órás szolgálatban, ők végzik a területük nappali karbantartásait és az éjszakai vágányzári munkákat, valamint felügyelik a távvezérlő berendezéseket. A felsővezetéseket csak feszültségmentes állapotban lehet karbantartani, javítani, valamint a felsővezeték közelében gallyazást, illetve favágást végezni. Ehhez az adott területet biztonságossá, vagyis feszültségmentessé kell tenni. A szükséges kapcsolási műveleteket a FET-központban végzik, a földelési műveleteket az arra a tevékenységre feljósított személy végzi.



– Az alállomásainkon a legtöbb feladatot a túlterheléses leoldásokból történő visszakapcsolások, illetve az üzemzavarok elhárítása miatti táplálási viszony ismételt felvételei adják – avat be a részletekbe Kolozsi. Ez konyhanyelven azt jelenti, hogy ha például egy lakásban lecsapja valami a biztosítékot, azonnal vissza kell kapcsolni. A MÁV-nál az alállomások felelnek azért, hogy minden vezetékben legyen villamos energia, ezáltal pedig vasúti közlekedés. Vagyis Hofi slágere, a „Kell egy kis áramszünet, időnként mindenkinek” itt pont nem állja meg a helyét. Bár az alállomások távol vannak a kémlélő szemektől, nélkülük nem mennének a vonatok.

Vigyázz! Nagyfeszültség!

A MÁV felsővezetéki rendszere 25 kV feszültség szintű, ami már nagyfeszültségnek számít. A rengeteg tábla, ami a vészelyre hívja fel a figyelmet a sínek közelében, nem véletlen. Ez már akkora elektromos potenciált jelent, hogy nem kell hozzáérni a vezetékhez, hogy – akár végzetes – áramütést okozzon. A felsővezetékek megközelíthetőségének általános mértéke két méter! A felsővezetékéről az utasoknak leginkább a késések jutnak eszükbe, hiszen gyakran hallható, olvasható, hogy felsővezeték-szakadás miatt 10-20-sok perccel késnek a vonatok. – Ezek a problémák az előregedett felsővezetéki berendezésből keletkezett szakadásokból, szigetelőtörésekből, valamint a fakidőlésekből származnak, főként szeles, zivata-

Kolozsi Pál *diplomaszerzés után, 2014-ben csatlakozott a MÁV-hoz. Választása nem volt véletlen, igazi vasutas családból származik: már a nagypapja is itt dolgozott, akárcsak szülei, öccse pedig mozdonyvezető. 2018-tól alállomási vezetőmérnök.*

ros időszakokban – magyarázza a szakember. – A vasúti ürszelvény biztosítása és a kisajátítási határon belül a gallyazás, fakivágás a pályalétesítményi szakterület feladata, a megközelítési távolságon belülré éré fák gallyazása a mi feladatunk. A végleges megoldást a pálya mentén található fák kivágása jelentené, de ekkora hálózatnál ez szinte kivitelezhetetlen. A másik visszatérő probléma a vezetéklopás, mivel a vezetékben általában vörösréz-huzal található, aminek elég magas a piaci ára. Sokakban felmerülhet a kérdés, mégis hogyan lehet ellopni egy olyan vezeték, amit jóformán meg sem lehet közelíteni? Pedig a válasz egyszerű. Sajnos ezeknél a bandák-nál mindig van egy villamossági szakember is, aki vagy rendelkezhet speciálisan szigetelt eszközökkel, vagy megfelelően tudja földelni az adott szakaszt. Máshogy ezt nem lehetne kivitelezni – magyarázza Kolozsi Pál.

Új villamosítások – modern alállomások

A „hírhedt” 2-es vonal sokat szerepelt korábban a hírekben, akkoriban a reggeli csúcsban szinte nem fértek fel az emberek a vonatra. A vonal 2018-as villamosítása és az új dorogi alállomás átadása után ez az állapot gyakorlatilag megszűnt, hiszen a vonal akár már dupla FLIRT-öket is elbír. Ilyen eredményeket hozhat egy vonal átépítése és egy új alállomás létesítése. Jelenleg két nagy fejlesztés zajlik a Nyugati Főnökség területén. Szabadbattyán alállomás bővítése és korszerűsítése elengedhetetlen az észak-balatoni vasútvonal villamosításához. A projekt 2021 márciusában fejeződik be, így nyáron már itt is üzemelni fog a villamos vontatás egészen Balatonfűredig. Érd alállomás korszerűsítésének befejezése 2021 májusára várható, átadása után a MÁV legnagyobb beépített teljesítményű (64 MVA) alállomása lesz.

Csohány Domitilla

Új pandémiás munkarend

A járványhelyzet kihatott a villamos üzemirányítók munkájára is. Ők eredetileg a Kerepesi úti Üzemirányító Központban végezték feladataikat. Egy 24 órás szolgálatban egyszerre hárman dolgoztak egy viszonylag szűk helyen. Az ő védelmük és a munka folyamatos biztosítása érdekében közülük két embert kiköltöztettek Érd, illetve Dorog alállomásokra, ahol ugyanolyan távvezérlő rendszer fut, mint a FET-központban, tehát ugyanúgy mindenki mindent lát, de egy esetleges fertőzés esetén kisebb számban esnének ki a munkavégzésből a kollégák. Ez a megoldás mindeddig sikeresen működött.

A 269-ES PÁLYASZÁMÚ GŐZMOZDONY

A MÁV III. osztályú, 269-es pályaszámú mozdonya az egész világon egyedülálló, hiszen a sorozatból viszonylag sokat építettek, a típusból mégis csak ez az egy példány maradt meg. A mozdony technikatörténeti és vasúttörténeti szerepe kiemelkedő, mert az 1860-as és -70-es évek klasszikus európai, ezen belül is az Osztrák–Magyar Monarchia mozdonyépítésének, a magyar mozdonygyártás kezdetének egyik megmaradt, reprezentatív műszaki emléke.



A Magyar Királyi Államvasutak első gőzmozdonytípusai az 1868-ban állami kezelésbe vett Magyar Északi Vasút (MÉV) 1B-, illetve C-tengelyelrendezésű vontató járművei voltak. Ugyan a MÉV mozdonyai megfeleltek az akkor alkalmazott legkorszerűbb mozdonyszerkezetségi alapelveknek, teljesítményük mégsem volt elegendő a forgalom zavartalan kiszolgálásához, ezért a vasúttársaság pályázatot írt ki új mozdonyok beszerzésére.

Az árlejtést a felhívásra ajánlatot adó – korábban a MÉV lokomotívjait is szállító – bécsújhelyi Sigl Mozdonygyár nyerte meg. Az elkészült mozdonyokat az 1869 novemberében létrejött MÁV forgalomba is állította, a III. osztályba besorolva azokat. (Később a régi osztályjelzést megszüntették, az új pályaszám rendszerben a III. osztályú mozdonyok a 335 sorozatszámot kapták, pályaszámuk pedig 001-el kezdődött. – a szerk.) 1873-ban Pesten, a Magyar Királyi Államvasutak Gép- és Kocsigyárában is elkezdődött a III. osztályú lokomotívok gyártása, a Sigl Mozdonygyár által készített műszaki dokumentáció alapján. A MÁV Gépgyárában az 1873–75-ig épített lokomo-

tívek közül az első hat a MÁV Károlyváros-Fiume, további hat az „éjszaki” Budapest–Sálgótarján vonalra került. Az 1878-ban épített mozdonyokat a Dálya-Bród vonalon helyezték üzembe. Bár a vasúttársaság 1878-ig csak 60 új beszerzésű III. osztályú lokomotívot állított forgalomba, további hat mozdony csere útján került a MÁV állagába, majd 1891-ben, a magánvasúttársaságok államosítása után a MÁV hálózatán üzemelő III. osztályú gőzmozdonyok száma 152-re növekedett.

A 269-es története

A MÁV III. osztály a magyar vasutak történetében az egyik legreprezentatívabb tehervonati gőzmozdonytípus. A máig fennmaradt 269-es pályaszámú gép 1870-ben épült a bécsújhelyi Sigl Mozdonygyárban, a Magyar Keleti Vasút megrendelésére. Jelenleg ez a hazánkban található egyik legidősebb gőzmozdony. (Régebbi csupán egy van: a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum tulajdonában a volt Déli Vasút 674-es pályaszámú mozdonya. – a szerk.)

A mozdonyt 1870-ben 69-es pályaszámmal gyártották a Magyar Keleti Vasút (MKV) részére. 1876. február 1-jén az MKV államosításával a MÁV állományába került. Ekkor kapta a 269-es pályaszámot. 1889-ben számozták át újra, így azonosítója 2069-re változott, majd az 1911-ben végrehajtott újabb átszámozást követően a 335,095-ös számot viselte egészen 1961-es nyugdíjazásáig. A 60-as évek második felében döntés született a jármű megőrzéséről, így a MÁV a mozdonyt Hatvan vasútállomáson kiállította. 1984-ben a MÁV Historia Munkabizottságának döntése értelmében a mozdonyt újra üzembe helyezték. Egy kazán-fővizsgával egybekötött nagyjavításon esett át, amelynek munkálatait az akkori MÁV Landler Jenő Járműjavító üzem gőzmozdony osztálya végezte el. 1985 és 2007 között mint üzemi nosztalgia mozdony működött. Több külföldi és hazai rendezvényen megmutatkozott, és mindig kimagasló sikert aratott. 1993-ban és 1996-ban az Angyalföld állomáson megrendezett Nemzetközi Járműparádén is részt vett. Az akkori nemzetközi zsűri Európa egyik legszebb gőzmozdonyának választotta. A 269-es pályaszámú mozdony jelenleg Budapesten, a MÁV Nosztalgia Kft. istvántelki műhelyében, szétszerelt állapotban vár felújításra.

Információk a 269-es mozdony típusáról

A típust a bécsújhelyi G. Sigl Mozdonygyárban Fehringier mérnök vezetésével tervezték. A mozdonytípusból Ausztriában összesen 233 darabot készítettek, a legtöbbet a magyar vasutak megrendelésére. A három kapcsolt kerékpárú, szerkocsis, tehervonati mozdony gépezete telített gőzzel működött. A gépekbe Crampton-rendszerű állókazán került, amely mélyen belógott a Hall-rendszerű külső keret lemezei közé. A kazán középvonala 1750 mm magasan feküdt a sinkorona felső éle felett, amely megfelelt az 1850-ben Berlinben tartott mérnökgyűlés által elfogadott szerkezetségi elveknek. A hárommőves hosszakazánon helyezkedett el a nagy méretű gőzdóm, amelyből burkolt beömlőcsöveken jutott a gőz a külső elhelyezésű vízszintesen fektetett hengerekbe. A gőz elosztását Stephenson rendszerű belső vezérművel mozgatott síktolattyúk végezték, a hajtórúd a középső kerékpárt hajtotta meg. A hajtó- és kapcsolórudak a kerékpártengelyekre felékelt Hall-féle forgattyúkhöz csatlakoztak. A kazánban fejlesztett 8,5 bar üzemi nyomású telített gőz a hengerekben 257 kW (350 LE) indikált teljesítményt szolgáltatott.



A mozdony gépezete indításkor 60,5 kN, a 27,5 km/h gazdaságos sebességnél pedig 38,5 kN vonóerőt fejtett ki. A III. osztályú tehervonati mozdonytípus sikerét az egysegítési és a szabványosítási törekvések következetes alkalmazásának köszönheti.

A MÁV III. osztályú mozdonyai voltak az első Magyarországon, amelyeket félig zárt védházzal láttak el, részleges védelmet biztosítva a mozdony személyzet részére az időjárás viszontagságai ellen. A mozdony és a hozzá kapcsolt háromtengelyes szerkocsi között rugalmas, csavarkapocccsal utánhúzzható kapcsolatot alkalmaztak az osztrák mozdonyok merev kapcsolatával szemben. A mozdonyokat kézfékekkel fékeztek, amely a szerkocsi kerékpárjaira hatott. A Magyar Királyság területén működő egyéb vasúttársaságok is vásároltak a mozdonytípusból, így a Magyar Szent Korona országainak vasútjain ez volt a legáltalánosabb egységmozdonytípus az 1890-es évek elejéig. A gyártás évei alatt változtatás nélkül megmaradt a Stephenson vezérmű, a Trick rendszerű síktolattyú, a Hall-rendszerű külső keret, a háromtengelyes szerkocsi, és a szerkocsi kerekeire ható kézfékek. A vesztes első világháború, a tanácsköztársaság bukását követően román megszállás, illetve a trianoni békediktátum eredményeként a III. osztályú mozdonyok nagy része is a határokon túlra került, mindösszesen 66 darab maradt a MÁV birtokában.

Dr. Malatinszky Sándor, Molnár Tibor



A mozdony fő műszaki adatai:

Szerkezetszám	(MÁV Gépgyári) 1.
Első szállítás éve	1873
Nyomtáv	1435 mm
Jelleg	Cn2
Hajtó és csatolt kerékátmérő új állapotban	1221 mm
Szélső tengelytáv	3160 mm
Hengerek mennyisége	2 db
Dugattyú átmérő/lökethossz	460/632 mm
Rostélyfelület	1,65 m²
Fűtőfelület (vízoldali teljes)	128,4 m²
Engedélyezett gőznyomás	8,5 bar
Mozdony-szolgáltatítómeg	38,6 t
Hajtókerék-tengelyterhelés	~13,15 t
Tapadási tömeg	38,6 t
Szerkocsi-szolgáltatítómeg	34,0 t
Szerkocsi szén/víz készlete	8,8/12,5 t
Mozdony ütközők közötti hossza	15 087 mm
Legnagyobb engedélyezett sebesség	45 km/h

Kis karácsony, nagy karácsony...

Egy furcsa év furcsa karácsonyát ünnepeljük idén. A sok nehézség közepette biztonságérzetet és örömet nyújthat az adventi készülődés szeretteink körében. A Vasutas Magazin ünnepi menüsorral, saját készítésű ajándékötletekkel szeretne kedveskedni az olvasóknak, és néhány titkot is elárulunk a karácsonyi hagyományok eredetéről.

Érdekességek

Számos ünnepi hagyomány eredete történelmi homályba vész... Pedig mindnek megvan a szimbolikája és jelentősége. Ebben a cikkben a feledésbe merült magyarázatok nyomába eredünk.

Mit jelent a karácsony?

Az ünnep elnevezése a szláv korciti szóra vezethető vissza, melynek jelentése: fordulás, lépés. Jézus születésének napját a keresztény egyház december 24-ére datálta, ami nagyjából egybeesik a pogány eredetű téli napforduló ünnepével, mely december 21-én van. Így könnyebb volt meghonosítani a keresztény ünnepet az animista vallási gyökerekkel rendelkező magyar társadalomban. Sok-sok ünnepi rítus is pogány eredetű. Például a gyertyagyújtás, hiszen a tűz és a fény a meleg és a hosszú élet jelképei, ráadásul megidézik a jó szellemeket. Mikor a lángokat tápláljuk, szimbolikusan az életet biztatjuk növekedésre.

Miért pont fenyőfa?

Az örökzöld növények az ősi hiedelmekben a túlélés szimbólumai, a reményt jelképezik a téli hidegben. A tavaszra és a nyárra emlékeztetnek a legsötétebb órákban is. Régen nem fenyőfát, hanem a melegben kirügyező termő ágakat tartottak a házakban, ezzel emlékeztetve magukat, hogy a hideg nem tart örökké. A fenyőfaállítás német szokás, hazánkban is a sváboknak köszönhetjük elterjedését. A középkorban egy fiatal fa kivágása Jézus életének feláldozását jelképezte. Magyarországon karácsonyfának nevezték a földesúrnak beszállított tüzelőt is, az adózás ideje egybeesett az ünnepel.

Miért csattan csók a fagyöngy alatt?

Az ókori kelta és germán világ is méltatta az örökzöldeket. Az angolszász országokban fagyöngyöt lógnak az ajtófélfára, illik alatta csókot váltani a szerelmeseknek. A fagyöngy bogói a kelta mitológia szerint Frigg istennő könnyei, aki egy fagyöngyből készült fegyver miatt veszítette el fiát. Az istennő kérte, hogy az emberek öröme a fagyöngy közelében a bánat helyett a szeretetre emlékeztesse őt.

Miért ajándékoznak?

Az ajándékozási szokást Luther Márton kezdte saját gyermekeivel, hogy adakozásra és jószívűsége nevelje őket. Az ő ötlete terjedt el szép lassan Európa-szerte, bár maga az ajándékozás mindig is a jóindulatot és a nagylelkűséget jelképezte az emberiség történelmében. A németek Luther előtt Újévkor ajándékozták meg egymást, de később karácsonyra időzítettek. Az élelmes kereskedők gyorsan kapcsolak, és megszülettek a karácsonyi vásárok is. A nürnbergi volt a leghíresebb vigadalom. Volt olyan év, hogy a nürnbergi plébános elnapolta a prédikációt, mert az emberek inkább a vásárt választották a templom helyett.

Miért betlehemeznek a gyerekek?

Kedves, ám kiveszőben lévő karácsonyi hagyomány a betlehemezés. A régi időkben, wifik és internetek nélkül a tél elvágtá egymástól az embereket, mindenki visszahúzódott otthonába. Ezt feloldozandó a fiatalok karácsonyi történetekkel járták körbe a falu lakosságát. Ez jó lehetőség volt ismerkedésre, találkozásra a téli hidegben. Sok szerelem is szövődött így. A betlehemi játék ürügy volt a közösségi együttlétre. Ma az átalakult életvitel miatt nehéz ezt a szokást visszahozni, de az iskolai ünnepeken azért meleg szívvel hallgathatjuk mi is a kis Jézus születésének történetét.

Miért éppen töltött káposzta?

Az adventi várakozás idején böjtöltek az emberek, akárcsak húsvét előtt. Így a karácsonyi ünnepkörnek számos ételhez kapcsolódó szokás is része. Régen az éjféli mise előtt nem lehetett húst fogyasztani. Valószínűleg az éjféli mise is azért alakult ki, hogy legyen ürügy belakmározni, amint 25-re fordítható a naptár. De ennek inkább a papok a megmondhatója. És így lett a kiéhezett emberek éjfél utáni nagy fogása a töltött káposzta, ami tipikusan téli étel. Kár, hogy már nem éhezünk ki rá annyira, amennyire illene! A bőséges ünnepi étkezés varázserővel bírt, a régiek hite szerint egészséget, gazdagságot hozott a családba.

Honnan ered a szaloncukor?

Bár magyar szokás fára aggatni a szaloncukrot, az édesség maga francia eredetű. Egy szerelmes cukrászinas találta fel, aki apró csokidarabokat csent el mestere konyhájáról, papírba csomagolta a finomságot, a papírra pedig szerelmes üzeneteket firkantott szíve hölgyének. Tette ezt egészen addig, míg a cukrászmester rá nem jött, hogy meglopják, és elbocsátotta a fiataalt. A kedves kis édességből viszont jó üzletet csinált. A szerelmes üzeneteket szívhez szóló versikék váltották fel, a papírba csavart édesség mellett. A szaloncukrot a régi nagy magyar cukrászdinasztiák emelték itthon piedesztálra, egyre többet és többet gyártva. Hamar rájöttek, hogy a fenyőfán is remekül mutat ez az édesség.

Sin Bettina

A Vasutas Magazin online felületén minden egyes adventi napon újabb és újabb olvasnivalóval, receptekkel, versekkel és egy kis játékkal várjuk az olvasókat. Aki 24 napig részt vesz a feladatok megoldásában, MÁV-szóróajándékra számíthat.

További információ: www.vasutasmagazin.hu

KÉZZEL KÉSZÍTETT AJÁNDÉKOK

Az ünnepi készülődés meghitt része lehet néhány saját készítésű ajándék elkészítése. Az alábbi ötletek bárkinek elnyerik a tetszését, hiszen szereteteink, és távolabbi ismerőseink is értékelni fogják, hogy pénzünk helyett időnket és energiánkat áldoztuk a meglepetésért.

FÉRFIAK KEDVENCE – a szalonnalekvár

Hozzávalók:

150 g szalonna vagy bacon, 50 ml balzsamecet, 3 fej vörshagyma, 4 evőkanál barna cukor, ízlés szerint só, bors

Elkészítés:

A baconszeleteket sütőpapírral bélelt tepsiben 170 fokon ropogósra sütjük. A kiolvadt zsírt egy lábasba öntjük, ami-ben megdinszteljük a vörshagymákat. Hozzáadjuk a balzsamecetet és a barna cukrot, sózzuk, borsozzuk, 5 percig együtt főzzük a keveréket. A sült bacont apróra vágjuk, és a masszába keverjük. Botmixerrel pürésítjük, majd szép üvegekbe kanalazzuk a végeredményt. A lekvárt hűtőben kell tárolni, szendvicsre, kekszre kenve fogyasztható. Jut is, marad is.



HÖLGYEKNEK – rózsás fürdőgolyó

Bármikor jóleső kényeztetés egy tápláló fürdőgolyót dobni a kádba.

Hozzávalók:

100 g szódobikarbóna, 50 g citromsav, 50 g kukoricakeményítő, 30 g olívaolaj, 100 csepp rózsa illóolaj, egy marék apróra vágott, szárított rózsaszirm (elhagyható)

A hozzávalókat homogén masszává gyúrjuk, majd négy golyót formázunk az anyagból. Esetleg szilikonformákba töltjük. Két nap száradás után átlátszó celofánba csomagoljuk a műveket, és egy szép szalaggal megkötözzük az ajándékot.

Forró csokis kiskanál

6 db kiskanál, 100 g jó minőségű tej vagy étcsokoládé, 1 ek. napraforgóolaj, 2 ek. kakaópor, karácsonyi cukordísz

Elkészítés:

A csokoládét óvatosan gőz felett felolvasztjuk, elkeverjük az étolajjal. A kiskanalakba csipetnyi kakaóport szórunk, majd teletöltjük azokat a csokimasszával. Megszórjuk karácsonyi cukordísszal, és száradás után átlátszó papírba csomagoljuk a kanál csokis tetejét. Szépen átkötjük szalaggal. A kicsi édesség forró tejbé keverve feloldódik, és csokis ízt ad az italnak.

Üvegbe zárt csokitorta

Rutintalan cukrászoknak is meghozza a kedvét a sütögetéshez a rétegezett édesség, melyhez receptet is csatolunk.

Az üvegbe 1 bögre barna cukrot, 1 kávéskanál fahéjt, fél csomag sütőport, 1 kávéskanál szódobikarbónát, fél bögre kakaóport, 1 és negyed bögre lisztet, háromnegyed bögre apróra vágott ét- vagy tejcsokoládét rétegezzünk. Ezután szépen lezárjuk, felcícomázzuk, és egy kis tekerics papíron mellékeljük a receptet, ami a következő:

1. Keverj habosra 125 gramm vaját 2 tojással és 2 dl tejjel
2. Add hozzá az üveg tartalmát
3. Öntsd bele egy sütőpapírral bélelt kb. 20x30 centis tepsibe
4. 180 fokra előmelegített sütőben süsd kb. 20 percig
5. Jó étvágyat!



Sült paprikás harcsakrémleves túróval töltött raviolival (4 főre)



A leveshez:

2 fej vörshagyma, 1 gerezd fokhagyma, 0,5 kg kápiapaprika, 0,5 kg szállakmentes harcsafilé, kapor, só, bors, 1 kávéskanál őrölt pirospaprika, 1 l halalaplé citromlé ízlés szerint

A raviolihoz:

200 g liszt, 2 tojás, só

A töltelékhez:

100 g túró, friss kapor, só, bors, 1 evőkanál tejföl

Elkészítés:

A kápia paprikát megkenjük olívaolajjal, sózzuk meg, majd tegyük 220 fokos sütőbe. Addig sütjük, míg megfeketedik a héja, majd kihűlés után meghámozzuk. Az apróra vágott hagymát kevés vajon üvegesre pároljuk, majd megpirítjuk a felaprított fokhagymát is. Dobjuk rá a kockára vágott harcsát, pirítsuk meg, ízesítsük sóval, borssal, kaporral, szórjuk meg őrölt pirospaprikával.

Felöntjük az alaplével és puhára főzzük. A kápia paprikát összeturmixoljuk és a leveshez keverjük.

Ezután simára turmixoljuk a levest, akár szűrőn is átpasszírozzuk, hogy igazán selymes legyen. Ha szeretnénk, citromlével ízesíthetjük még.

A raviolihoz tésztát gyúrunk, majd laposra nyújtjuk, a tésztából korongokat szaggatunk és megtöltjük azokat a túróból, tejfölből töltelékkel, a korongok széleit pedig összenyomkodjuk. 2-3 perc alatt puhára főzzük a levesbetétet.

Tálaláskor szórjuk meg friss kaporral vagy ruccolával.

Ünnepi menüsor

Fűszeres sült csirke háromszínű édesburgonyával



Hozzávalók: (6 adag)

6 egész csirkecomb
3 óriási édesburgonya
(többszínű a legjobb: fehér, lila és sárga)
2 ág rozmaring, 8-10 ág kakukkfű
4 nagy gerezd fokhagyma
só, frissen őrölt bors
2 dl olívaolaj

Hús előkészítés:

Egy jól záródó nagyobb zacskóba tesszük a darabokra tört rozmaring és kakukkfű ágakat, illetve a megpucolt és hosszában félbevágott fokhagyma gerezdeket, jöhet még mellé 1-2 kiskanálnyi só és frissen őrölt feketebors. Az egészre öntünk kb. 2 dl olívaolajat és kicsit rázzuk össze, hogy elkeveredjenek a fűszerek az olajban. Ezután a megtisztított és szárazra törölt csirkecombokat is tegyük bele a zacskóba, majd rázzuk össze és hagyjuk pihentetni 1-2 órát, de akár egy egész éjszakát is benne hagyhatjuk.

Összeállítás:

A sütőt melegítsük elő 180°C-ra. Egy nagy tepsit egy kevés olívaolajjal kenjünk ki. Az édesburgonyákat hámozzuk meg, és zöldségszeletelével (vagy késsel), vékonyan karikázzuk fel. A karikákat sorakoztassuk fel a teps két oldalán és tegyük egy réteget középre is, erre kerülnek majd a combok.

Egy nagy tepsit tegyünk fel közepes lángon a tűzhelyre, és 4-5 perc alatt pirítsuk át a csirkecombok bőrös felét, és egy percre fordítsuk meg, hogy a másik fele is kifehéredjen. Plusz zsíradék nem kell alá, mert a pácban lépen olajon szépen megsül. Az elősütött combokat tegyük a teps közepére, az édesburgonya rétegre, és a megmaradt pácolajjal, locsolgassuk meg az édesburgonya karikákat is a combokat is. Ne felejtsük el a fokhagymákat, a rozmaring és a kakukkfű ágakat sem, mehet minden át a tepsibe. Kb. 45-60 perc alatt süssük puhára a combokat. Emeljük át az édesburgonya karikákat és a combokat egy szép tála. A teps alján, a húсок alatt puhult édesburgonyát, illetve a fokhagymát és a fűszeres szaftot kanalazzuk át egy magasfalú edénybe és egy kevés forró víz hozzáadásával turmixoljunk belőle sima szaftot, isteni kísérője lesz a húсокnak.

Forrás: www.izeknyelven.blog.hu

Vörös bársony torta



Hozzávalók a tésztához:

25 dkg liszt, 1 csomag sütőpor, csipet só, 2 evőkanál cukrozatlan kakaópor, 12 dkg vaj, 25 dkg cukor, 2 egész tojás, 2 dl tejföl, 1 teáskanál vaníliaesszencia, 1 kávéskanál szódobikarbóna, 1 kávéskanál ecet, 2 evőkanál piros ételfesték

Hozzávalók a krémhez:

250 g mascarpone, 150 g porcukor, 250 g vaj, 200 ml tejszín, 1 csomag habfixáló

A díszítéshez:

250 g fagyasztott erdei gyümölcs, 4-5 szem apró fehér habcsók

Elkészítés:

A tésztához a lisztet, sütőport, sót, kakaóport, szódobikarbónát átszitálva összekeverjük, majd egy másik tálban felhabosítjuk a vajat és a cukrot, majd hozzáadjuk a tojásokat, a vaníliát, a tejfölt, az ecetet és az ételfestéket. A két tál tartalmát alaposan összekeverjük, majd a masszát három adagban, kb. 20 cm-es, sütőpapírral bélelt kapcsos tortaformában kisütjük, így három lapot kapunk. Mindhárom lapot hagyjuk kihűlni, mielőtt tölteni kezdjük. A sütőpapírra ragadt, lemorzsolódott tésztát összekapirgáljuk, jó lesz a díszítéshez. A krémhez a vajat habosra verjük, majd összekeverjük a mascarponeval és a porcukorral. A tejszínt a habfixálóval felferjük, óvatosan összekeverjük a két masszát, és megtöltjük a tortalapokat. A krémet kenjük a torta tetejére és oldalára is. A végeredményt erdei gyümölccsel, kicsi habcsókokkal és a torta tetejére szórt piros morzsával díszítjük.

125 ÉVES A SZOMBATHELYI ÜZLETIGAZGATÓSÁG

A vírushelyzet miatt korlátozott létszámú, családi hangulatú ünnepséget tartottak a szombathelyi pályavasúti területi igazgatóságon október 29-én, ahol a szervezet megalakulásának 125. évfordulóját ünnepelték.



„Emelni lesz hivatva”

A jeles alkalomból emléktáblát avattak az igazgatósági épület folyosóján, az ünnepségen az igazgatóság egykori és jelenlegi vezetője, Szabó Imre és Lukács György mondott köszöntőt, majd munkatársaik, Bárdits Róbert és Bárdicsné Németh Leontina idézték fel a 125 évvel ezelőtti történeteket.

Igazgatóság alakul

Szombathely a 19. század végén fejlett, ám a nyugat-magyarországi térség korántsem legfejlettebb városának számított. Az első aszfaltburkolat 1890-ben létesült, a víz- és csatornahálózatot 1895-ben kezdték kiépíteni, de a vasút már 1865-ben megérkezett a megyeszékhelyre a Déli Vasút révén. Ezzel Szombathely a Nagykanizsa–Bécs vonal legfontosabb köztes állomásává vált, amit jól mutat, hogy a századfordulóig működő felvételi épülete a társaság I. osztályú szabványa szerint épült, de attól eltérően emeletes középírással. Az 1870-es évek hálózatbővítését követően – tehát jóval a helyi érdekű vasutak elterjedése előtt – már jelentős vasúti csomóponttá lett a város. Minden bizonnyal e vasúti „előzményeknek” köszönhető, hogy miután a MÁV 1889-től kezelésébe vette a szombathelyi vasutak jelentős részét (bár a Nagykanizsa–Bécs vonalat továbbra is a Déli Vasút tulajdonolta), hat évvel később, a decentralizálás jegyében Szombathelyen létesített területi, vagy ahogy akkor nevezték, üzletigazgatóságot.

Versengés Győrrel

Mindez 125 év távlatából logikusnak és magától értetődőnek tűnik, de a maga idején nem volt az. A MÁV birtokába került nyugat-dunántúli, elsősorban az egykori Magyar Nyugati Vasút tulajdonát képező vonalak üzletvezetősége 1889 májusától Budapesten volt, s ehhez kapcsolódóan Győrben új

forgalmi főnökséget állítottak fel. De mivel ugyanekkor már a helyi érdekű vasútépítési láz eredményei is megmutatkoztak, a hálózat bővült, ennek irányítása pedig a fővárosból egyre nehezebben ment. 1893-ban került napirendre egy új, vidéki üzletvezetőség felállítása, ezt követően pedig megindult a versengés Győr és Szombathely között.

Igaz, hogy Győr nagyobb és modernebb város volt Szombathelynél, de a döntésnél nemcsak a helyi gazdaságra vagy a lakosok számára voltak tekintettel, hanem legalább ennyire fontosak voltak a jó kapcsolatok, és Szombathely e tekintetben jobban állt. A vasúti üzletigazgatóság ügyében ugyanis nem kisebb személyiség, mint az egykori pénzügyminiszter, a későbbi miniszterelnök, Széll Kálmán kezdett lobbizni, aki maga is Vas megyei notabilitás volt.

Széll 1894. február 14-én már azzal érkezett a szombathelyi közgyűlésbe, hogy megtárgyalják, kellemetlenségekkel jár-e a vasúti igazgatóság jelenléte, illetve azt is, hogy mindez milyen terheket ró a városra. Széll Kálmán elmondta, hogy eldöntött ténynek vehetik, hogy az új igazgatóság Szombathelyen lesz, feltéve ha a város irodaházat létesít, illetve annak a több mint száz embernek lakást biztosít, akik Budapestről érkezének. „Felvilágosításképp elmondja továbbá, mi az az üzletvezetőség. Nemcsak 104 hivatalnokkal szaporodik a város, kik között 64 családos és 40 magános ember van, hanem tudnivaló, hogy ezen igazgatóság ügykörébe minden állami kezelés alatt álló rendes és vicinális vasút tartozik, tehát a Lajtától Horvátországig, a stájer határtól a Dunáig minden magyar vasút ezen igazgatóság ügykörében leendő, melyhez idővel (...) a mostani Déli Vasút is kapcsoltni fog. Egy ily igazgatóság kerülte minden részével összeköttetésben lévén, a forgalmat székhelyén

tetemesen emelni lesz hivatva, s azért gondos megfontolásba ajánlja a városnak az ügyet, mielőtt döntene” – foglalta össze Széll Kálmán mondandóját a Vas megyei Lapok tudósítója, a közgyűlés döntése azonban nem volt kétséges. Még ugyan-ezen ülésen esett szó arról is, hogy a város kötelezi magát, hogy az üzletvezetőség épületét 1895. május 1-jére felépítteti – Szombathely belvárosában.

Nyugat kapuja

Az üzletigazgatósághoz a megnyitás idején 1075 km hosszban tartoztak magyarországi vasútvonalak, ami egy évvel később a Pápa–Csorna helyi érdekű vasút 31, sőt az egészen távoli Székesfehérvár–Adonyszabolcs–Paks vonal 105 kilométerével bővült. A századfordulóra már több mint 1200, 1911-re pedig több mint 1700 kilométernyi vonal tartozott a szombathelyi igazgatósághoz.

Nem túlzás azt mondani, hogy a vasútigazgatóság megjelenése után vált Szombathely országos jelentőségű várossá, nemcsak mint vasúti csomópont, de úgy is, mint a hazai vasúti közlekedés egyik legfontosabb központja. Lehet, hogy csak véletlen egybeesés, de kétségtelen tény, hogy az igazgatóság megalakulása után kezdődött a megyeszékhely megerősödése, fejlődése, amelynek leglátványosabb eleme kétségtelenül a villamos megjelenése volt 1897-ben – ugyanabban az évben, mint Bécsben és Prágában.

A fejlődést jól mutatja az is, hogy a város lakosainak száma 1890-ben 20 000, 1910-ben pedig 37 000 volt, vagyis számuk húsz év alatt majdnem a duplájára nőtt.



Szabó Imre, az igazgatóság egykori vezetője

Visszatérve az igazgatósághoz, fejlődése először 1914-ben torpant meg átcsoportosítások miatt, az első világháború után pedig vonalainak egy része Jugoszláviához és Ausztriához került. De Trianon után Szombathely jelentősége is csökkent, Vas megye egy részét elszakították, a nyugati határ közelebb került a városhoz. Az itt dolgozók azonban továbbra is igyekeztek munkájukat a megváltozott viszonyokhoz képest is a legmagasabb színvonalon végezni. Jellemző, hogy az üzletigazgatóság szervezeti beosztását (Általános-, Pályafenntartási, Forgalmi és kereskedelmi, Vonatmozgatási és műhelyi osztályok; Pénztári szolgálat) csak a negyvenes évek végén, a kommunista hatalomátvétel után változtatták meg.

Az emlékek ereje

A múlt dicsőséges emlékezetét, a hagyományokat, a vasút iránti elkötelezettséget, lelkesedést még az ötvenes évek



Szabó Imre és Lukács György leleplezi az emléktáblát

átpolitizált, szó szerint félelmetes légkörében sem sikerült elfojtani, de később sem. Mindezt jól bizonyítja az a ma is tapasztalható, tiszteletteljes hozzáállás, ahogyan Szombathelyen ápolják a múlt emlékeit – elég csak a mostani 125. évfordulás esemény helyszínénél szolgáló házi múzeumra, vagy arra a nagyszerűen felújított gőzösre gondolni, ami az igazgatóság udvarán áll. „Mi abban a szellemben igyekeztünk cselekedni, ahogyan azt Széll Kálmán elképzelte – mondta az ünnepségen Szabó Imre egykori igazgató, külön is kiemelve, hogy nagyszerű kollégái olyan 'vasúttörültek' voltak, akiknek az volt a legfontosabb, hogy utas és áru is időben célba érjen. Szabó Imre beszélt arról is, hogy mennyire fontos volt számukra az önkormányzatokkal való példás együttműködés, az igazgatóságról pedig a következőket mondta: „Mindig az volt a szándékunk, hogy az igazgatás igazgatás legyen, de minket ne azért szeressenek, mert igazgatók vagyunk, hanem azért, mert emberek vagyunk. Én úgy gondolom, hogy vasúti őseinknek a nevét nem csorbítottuk a munkánkkal”.

Lukács György igazgató ünnepi beszédében a régi példákra hivatkozva említette meg, hogy jelen és a jövő zálogát is az olyan alapok teremthetik meg, amilyenek 125 évvel ezelőtt voltak. Az igazgató felidézte a hazai vasúttörténet olyan emlékezetes epizódjait, mint a 424-es mozdony próbaútja vagy a Kandó-mozdony forgalomba állítása, de megemlítette a MÁV Zrt. 1993-as megalakulását, illetve azt, hogy 2001-ben hosszú évtizedek után először épült új vasútvonal Zalaövről és Bajánsenyre között. Arról is szólt, hogy 2013-ban jött létre a MÁV szombathelyi pályavasúti területi igazgatósága, folytatva mindazt, amit 1895. november elsején elkezdtek az elődök. „Az időnként megjelenő nehézségek ellenére a haladó gondolkodás, a cselekvő akarat, a szüntelen fejlődés, a tudás és a tisztas helytállás volt jellemző Szombathelyen, és a nagy elődökhöz akkor válhatunk méltóvá, ha ezt az elszántságot, akaratot, alkotó tudást, elhivatottságot, amelyről ők számtalanszor tanúbizonyságot tettek, mi is híven folytatjuk” – jelentette ki, mielőtt Szabó Imrével közösen leleplezték azt a márványtáblát, mely büszkén hirdeti: „125 éves a vasútigazgatás Szombathelyen”.

Legát Tibor

Mechwart Andrásra emlékezünk

Mechwart András (1834. december 6. – 1907. június 14.) gépészmérnök, a magyar ipartörténet egyik legkiemelkedőbb képviselője, a magyarországi villamosipar elindítója. Ki volt ez az ember, aki a magyar nyelvet nehezen sajátította el, magánemberként kedvelte az irodalmat és a zenét, vállalatigazgatóként és feltalálóként pedig kiemelkedő szerepet játszott abban, hogy a 19. század utolsó harmadában a magyar gép- és villamosgépipar jelentette a világszínvonalat?



Schweinfurtban született. Bajorországi tanulmányai után, fiatal mérnökként Nürnbergben, egy gépgyárban kapott állást, az itt eltöltött négy év alatt hidak, vasúti kocsik és malomipari gépek gyártásával ismerkedhetett meg. 1859-ben Galíciába indult egy új állást betölteni, csak a véletlen hozta úgy, hogy Magyarországon telepedett le. Útban új munkahelye felé ugyanis Budán meglátogatta egy barátját, aki ekkor már Ganz Ábrahám üzemében dolgozott. A barát, Eichleiter Antal bemutatta őt Ganznak, aki megörült a jó mérnöknek, és kérte, mondjon le galíciai útjáról, vállalja el nála a felügyelői állást. Mechwart András gyorsan döntött és éppen 25. születésnapján kezdte meg tevékenységét Ganz budai öntödéjében, és a következő 40 évben a gyár mérnöke, üzem- és üzletvezetője, majd vezérigazgatója lett. Sorsa egybeforrott a Ganz-gyárral.

Ganz Ábrahám szolgálatában

A hazai vasútépítkezések megkezdésével a gyár is erőteljes fejlődésnek indult. Ganz új telkeket vásárolt, új öntödét építettek, és nagy kazánházat létesítettek. 1865-ben Ganz még az üzletvezetés egy részét is Mechwartra bízta. Majd Ganz Ábrahám 1867-ben elhunyt, a gyár Eichleiter, Keller és Mechwart vezetésével működött tovább. Ekkor már öt részre tagozódott: öntödére, gépműhelyre, lakatos-, kovács-, valamint mintaasztalos-műhelyre, és 371 munkásnak adott kenyeret. Az elért eredményeket tükrözik a kiállítási sikerek is, mint pl. az 1862. évi londoni és az 1867. évi párizsi világkiállításon a Ganz-gyárnak adományozott ezüstérmek. Két évvel később azonban a Svájcban élő örökösök eladták a gyárat, és az átszervezés után a „Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt.”-nél Mechwart műszaki igazgató lett. Az átszervezés nem zavarta meg a gyár rendes munkamenetét. A jó munka elismeréseként a Ganz-gyár 1872-ben Moszkvában aranyérmét, 1873-ban a bécsi világkiállításon pedig díszoklevelet és a Haladás Érmét nyerte el.

Egyedül maradt vezetőként

Az 1873-ban kezdődő válság azonban megrázta a vállalatot is, Eichleiter és Keller kiléptek a gyárból. 1874-től Mechwart vezérigazgató lett, egyedül végezte az igen szerteágazó szervezői, irányítói, vezetői és piackutatói munkát. Mindaz, amit a magyar gépipar Mechwartnak köszönhet, lényegében ettől az időszaktól számítható. Mechwart érdeme volt a Ganz-gyár villamos osztályának létrehozása 1878-ban, így működésüket az elektrotechnika területére is kiterjesztették. Mérnöki szaktudása mellett kiváló üzleti érzékel rendelkezett, a vállalat gyártmányainak egész Európában és a tengerentúl is piacot teremtett. A gyár eredményeit, Mechwart András szabadalmait az ipartörténet megőrizte.

Mechwart András megbecsült vezető volt. A kemény, következetes munka híveként, nem szerette a képmutatást, a hazugságot. A munkások gondjait megértette, családias légkört igyekezett kialakítani, a szorgalmas munkást megbecsülte. Fennmaradt róla, hogy tisztánlátás, jó ítélőképesség és emberismeret, fejlett gyakorlati érzék és vasakarat jellemezte. Nagyszerű szakembergárdát, feltalálókat alkalmazott, és személyesen is segítette munkájukat. Gyáraiban az alkalmazottai számára biztosította a továbbképzés és a regenerálódás, az aktív pihenés lehetőségét is, a létrehozott szociálislétesítmény-hálózata pedig (nyugdíjalap, segélyalap, munkásotthonok, étkezőhelyiségek, fürdők, orvosi szobák, az inasok oktatására létesített saját iskola) abban az időben szokatlan és mintaszerű volt.

Hum Krisztina

Nevét őrzi Budapest II. kerületében, az egykori Ganz-öntöde (ma Öntödei Múzeum) közelében a Mechwart liget, ahol mellszobra is áll, valamint a Mechwart András Gépipari és Informatikai Technikum Debrecenben.

Forrás: Szellemi Tulajdon Nemzeti Hivatal weboldala



MECHWART
ANDRÁS
1834-1907

Miénk a pálya... a nehezített pálya is...

A MÁV VSC Futószakosztálya idén is sikeresen teljesített két ultrafutóversenyt váltóban. A táv és a tét nem volt kicsi: a Tisza-tónál 126, a Balatonnál 220 kilométert kellett teljesítenie a 10 tagból álló csapatnak. Élményeikről Krusch Renáta csapattag mesélt.

A 2019-es, sikeres UltraBalaton teljesítése után lelkesen várta a csapat a következő, májusra szervezett versenyt. Azonban az idei év más... minden más. Ezalól a futóversenyek, így az UltraBalaton sem volt kivétel. A járványügyi helyzet miatt ezt az élményt az eredetileg kiírt hétvégén csak virtuálisan tudtuk újra átélni. A csapattagok közül futottak Kartalon, Érden, Mezőkövesden és Óbudán az UltraBalaton távot nagyjából teljesítve, de az elektronikus eszközökön történő virtuális váltás mégsem volt az igazi...

Kánikulás távfutás

A balatoni verseny kistestvéreként ismert Ultra Tisza-tó (UTT) alkalmából július 5-én viszont újra személyesen, együtt állhattunk rajthoz. A szervezők a nyár elején átadott kerékpároshidat kihasználva 126 km-re növelték a korábban „csak” 111 km-es távot. Igyekeztünk mindent előre megszervezni és megtervezni útvonal és váltópontok, frissítés és logisztika, csapatmezek és szintidők tekintetében. Az eredeti tervektől sajnos több esetben is el kellett térnünk, a GPS újratervezés funkcióját már remekül kiismertük a futás végére. Volt verseny előtti kiesőnk, verseny közben sérültünk és rosszul lettünk... Mi mégis egy CSAPAT-ként mentünk tovább. Egyedül a cél lebegett a szemünk előtt, meg néha a csillagok is, amiket a negyvenöt fokos melegben a gáton futás eredményezett. Mindezek ellenére is remekül teljesített a csapat: születtek egyéni legjobb eredmények, volt komfortzónából való kilépés, saját magunkhoz

mért fejlődés és emlékek, amik örökre összekötnek minket. Amikor otthonról elindultunk, szeretteink jó szórakozást kívántak a hétvégéhez, majd hozzátették: „már ha ezt szórakozásnak lehet nevezni!”. Bármilyen nehéz is volt időnként küzdeni az elemekkel és önmagunkkal, mégis elmondhatjuk, hogy óriási csapatélményben lehetett részünk, valóban jól szórakoztunk.

Az őszi UltraBalaton

Hogy nekifutnánk-e még egyszer? Első válaszuk a „nem” volt. Ha másnap megkérdezték volna, akkor a „talán”. Aztán kiheverve az UTT-s (hő)sokkot, néhány nap elteltével már vártuk a következő kihívást, hogy újabb közös kalandban vehessünk részt. Lelkesen vágtunk neki a május helyett októberben megrendezett UltraBalatonnak is. 2019-ben ugyan sikeresen kerültük meg a Balatont, de a rutinra nem lehetett építeni. Már az őszire tolódtott időpont miatt is újratervezésre volt szükség. Sajnos közbeszólt sérülés, egészségügyi probléma, karantén is, sőt még az utolsó előtti napon közölt szakaszmódosítás is, de nem adtuk fel. Tudtuk, hogy a csapat kiesett tagjai miatt is küzdenünk kell! A 18. verziójú csapat-összeállítással és szakaszbosztással október 3-án 9:37-kor sikerült Balatonfüredről nekivágnunk a 220 km-es távnak, hogy a tavalyi ígéretünknek megfelelően kevesebb mint 24 óra múlva újra láthassuk a Tagore sétányt.

Krusch Renáta



MÁV Előre-Változások kora



Egy évvel korábban remek hírekkel számolhattunk be a székesfehérvári MÁV Előre Sport Club háza tájáról: nyolc szakosztály üzemelt a város legidősebb, még működő sport-egyesületénél, az NB I.-es férfi röplabdázók addigi legjobb eredményüket érték el a szezonban, a nők pedig megnyerték az NB II.-es sorozatot és feljutottak az első osztályba. Azonban a 2019–2020-as kiírásba a koronavírus-járvány miatt teljesen leállt a nemzetközi és a hazai sportélet, amely eddig nem látott feladatok elé állította a MÁV Előret is. A kényszer-szünet ellenére minden szakosztály próbált előretekinteni és optimista felfogásban készülni a folytatásra, amely őszen el is kezdődött.

Külön említésre méltó a MÁV Előre-BERICAP NB I.-es női és férfi csapatainak helyzete, amely a csonka bajnoki és kupaszezon ellenére életben maradt, sőt építkezik. Az új kiírásnak a férfiak Gelencsér Balázs személyében új vezetőedzővel vágnak neki. A nőknél még a félbeszakadt pontvadászat fél-távjánál volt váltás: a korábbi magyar szövetségi kapitány, Farkas Mihály vette át a szakmai irányítást. A játékoskeretben is volt mozgás: az új edzők részben új állománnyal kép-

zelik el a továbbiakat, illetve a kitűzött célok elérését. Mert célok vannak. A férfialakulat az NB I. első két helyének egyikén végezne, míg a női gárdánál kimondott terv az első osztály megnyerése és a feljutás az Extraligába.

Nagy Róbert, a MÁV Előre SC elnöke büszke arra, hogy stabil lábakon állva át tudta vészelni a klub a koronavírus-járvány első hullámát, a nyári időszakban pedig még a csapatépítés is jó irányba haladt. A hagyományoknak és prioritásnak megfelelően az utánpótlás idén is kiemelt jelentőségű a klub életében: minden olyan helyi, területi és országos versenyen, bajnokságon, kupán elindulnak a fiatalok, amelyek lehetőséget kapnak tudásuk és felkészültségük bizonyítására.

Ami a MÁV Előre röplabda oktatási küldetését illeti, 2020 szeptemberében nem kevesebb mint hat székesfehérvári iskolában, mintegy kétszáz fiatalnak kezdte meg újra az edzéseket.

Pecsuvác Péter



Mozizz otthon! – Vonatok a filmvászonon

Egy hideg téli estén a három legjobb dolog, amit csinálhatunk: olvasunk egy izgalmas könyvet, társosozunk egy jót a családdal vagy megnézünk egy lebilincselő filmet. Következzen magazinunk filmajánlója – természetesen csupa olyan remekművel, amelyekből nem hiányozhat a vonat sem. Szigorúan ellenőrzött vonatok, Sose halunk meg, Indul a bakterház... A nagy klasszikusokat valószínűleg már mindenki látta, a címeket azonban még hosszan lehet sorolni, hiszen a vasút szépsége és különleges világa az írókat, rendezőket is régóta magával ragadja. Tízcs válogatásunk mellőzi a legismertebb filmeket, az élmény azonban minden esetben garantált! És a vonat is!



1. Kihajolni veszélyes

Milyen lehet egy isten háta mögötti vasútállomáson ragadni? Ráadásul a Kádár-rendszerben – ahol a pénztárosnő folyton pirosra állítja a szemaforot, a forgalmista meg disznókat nevel. Egyéni stílusú kordokumentum és rendszerkritika a vasút világán keresztül. Bár többször átvágatták, a végeredmény még így is egy olyan szatirikus hangvételű film, amit látni kell. Ráadásul Almamelléken forgatták!



2. Ereszd el a szakállamat!

Napjainkban vajon van elég ember, aki a vasúti kanyarok elhajlását vizsgálja az országban? Igen, a vasúti kanyarok elhajlását. A téma nagyon is komoly és kardinalis. Aki nem hiszi, nézze meg Bacsó Péter filmjét, akár szilveszter éjszakáján is kitűnő program lehet. Utána jöhet A tanú is.



3. Európa

Csöppet sem klasszikus film a második világháború utáni Németországról. Lars von Trier, az európai filmgyártás fenegyereke, akinek ez a nehéz alkotása hozta meg az ismertséget és az első cannes-i díjat. A kafeai hangulatú film szinte végig egy vonaton játszódik.



4. Életvonat

A II. világháború tragédiáját számtalan filmben feldolgozták már, amelyekben a zsidó deportálások elmaradhatatlan jelenetei az Auschwitzba induló vonatok. De lehet-e a holokauszt drámáját egy vígjátékon keresztül megmutatni? Radu Mihaileanu román rendező francia filmjének sikerült. A történetben egy kis falu még a náci érkezése előtt deportálja saját magát. A humor és a fikció szürrealitása nélkülöz bármiféle giccset vagy bántó szándékot, mégis tökéletesen érzékelteti a felfoghatatlant.



5. Víz az elefántnak

Szerelem, dráma, feszültség és izgalom. Bepillantás egy vonatos vándorcirkusz mindennapjaiba a '30-as évek Amerikájában, a szesztilalom és a gazdasági világválság kellős közepén.



6. Mielőtt felkel a nap

A hosszú vonatutak kiváló alkalmak az ismerkedésre, például Budapest és Bécs között... egy amerikai fiú és egy francia lány... de hogy mi lesz a vége? E töretlen népszerűségnek örvendő romantikus film huszonöt éve került először a mozikba, de azóta is ugyanolyan magával ragadó és szórakoztató.



7. Gombos Jim és Lukács, a masinista

Látványos, mesés, kalandos és nagyon vonatos családi film. Minden benne van, ami a legkisebbeket is elvarázsolja. Michael Ende, a Végtelen történet és a Momo világhírű írójának meseregénye remek választás a téli szünetre.



8. Polar Expressz

A Mikulás tényleg létezik? Aki esetleg már nem hisz benne, feltétlenül nézze meg a Polar Expresszt, amiben egy különleges vonat siet az Északi-sarkra, egyenesen a Téliapóhoz. Igazi karácsonyi mese, telis-tele csodákkal.



9. Reményvasút

A Gyermekvasút több mint hetven éve töretlen népszerűségnek örvend. Imádják az utasok és az ott szolgálatot teljesítő pajtások is. Mi a titka? A dokumentumfilmben három gyermekvasutas, három mai tinédzser életébe pillanthatunk be három éven keresztül. A sokszor vicces jelenetek mögött megmutatkoznak a valódi érzések, a 21. század problémái és talán kiderül a titok is. Mert a Gyermekvasút örök élmény.



10. Magyarország kisvasútjai (filmsorozat)

A kisvasutak rajongóinak igazi kuriózum az a múltidéző, ötrészes filmsorozat, ami a hegyközi, pálházi, kapuvári, kecskeméti, lillafüredi, szilvásvárad és szegedi keskeny nyomközű vasutakat mutatja be. Bár a felvételek ötven évvel ezelőtt készültek, a riportok ma is élvezetesek és izgalmasak, amire a filmet jegyző Rockenbauer Pál a garancia. A teljes sorozat megtalálható az MTVA online, ingyenesen elérhető archívumában.

Fennyő Gábor Hangversenykalauza



A napokban jelenik meg a zenei könyvpiacon egy valódi hiánypótló kötet, Fennyő Gábor Hangversenykalauza, mely a klasszikus zene kedvelőinek „kötelező olvasmánya”. A közérthető és szórakoztató módon, de megalapozott szakmaisággal megírt két kötetes mű a MÁV Szimfonikusok 1990 és 2020 közötti hangversenyein előadott, nagy zenekari darabok ismertetését tartalmazza, összesen 159 zeneszerző 642 művét. A könyvben többek között, a közel ötven Mozart műismertetés mellett, Haydn 32, Beethoven 30, Csajkovszkij 23, Brahms és Bartók 19-19 művéről is olvasható ismertetés.



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

A megfejtés beérkezési határideje: **2020. január 18.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Az első gőzmozdony vontatta személyvonat Magyarországon”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Tiringer Máté Pál** olvasónknak!

OLIVER SZTÁRSZAKÁCS	A JELZETT IDŐTŐL FOGVA	HARCBA SZEMBEN ÁLLÓ FEL	ÓKORI KÉLTÁ NÉP	VALAMINT	DECEMBER 24-I NAPSZAK	ZORRO JELE	NOVI ...; ÚJVIDÉK SZERB NEVE	TUSKÓ-FESZÍTŐ ESZKÖZ	EMBERI TEST TARTÓ-OSZLOPA	MEG-ELEGEL	SOMOGY MEGYEI VÁROS	JAPÁN GÉP-KOCSIK JELZÉSE	CINT TARTALMAZÓ ÁSVÁNY	KICSINYÍTÓ KÉPZŐ	KÉSZÜL A SPORTVERSENyre	
1																D
TÉRKÉPGYŰJTEMÉNY							KIPLING FARKASA! GYŐZŐ, GYŐZTES					LÉ SZOMJAS ÁLLATOT ELLÁT				
LONDONI SUGÁRÚT				VÉG, ANGOLUL A NYARAT KÖVETI				FELTALÁLÓ (ERNŐ) LÉTREHOZ						BLÉZER RÉSZE! PAPIRÓN RÖGZÍT		
RÓMAI 1-ES	FÓR	BŐ NEDVŰ					BORÓKA-IZÚ ITAL ARANY JELZŐJE				A-TÓL PÁRJA NEM JÖN IDŐBEN				TEMPUS MÁTRA-ALJAI KÖZSÉG	
ELNÖK, RÖVIDEN			... SPIELBERG; RENDEZŐ 1/2 SLAG!						FORD-MODELL ERDEI GYŰMÖLCS				TOJÁS, NÉMÉTŰL POHARAT ŰRÍT			
2																Á
3																
BRÜLL ...; ADY ENDRE MŰSÁJA				HIZLALT TINÓ (TÁJSZÓ) VERBUM					ÖZMIUM FÖLÖTT ELLEN-TETE			FŐVÁROSA TEHERÁN FODRÁSZ VAN ILYEN				
MORAJLIK			FÉL ITAL! MENNYEI PARADICSOM				FEHÉR-BORFÉLE FALIÓRA SÉTÁLOJA							DÉLUTÁN, RÖVIDEN 3 ATOMOS OXIGÉN		
KISSÉ GYANÚS!		EURÓPAI TENGHER CZUCZOR ÁLNEVE					HAMIS BOKA ELLENFELE (FERI)		FONTOS ÁSVÁNY KIHALT MADÁR		HEVŰL A FÉM VERSVÉG!			NEWTON HORVÁT OLAJCÉG		
JOULE, RÖVIDEN	TELLER ... (FIZIKUS) RUBIDIUM					A LAKASOMON RÓMAI 55-ÖS										
MIATTA, ERDEKÉBEN				HAZAI ZENEKAR NÉVELŐ				LAKOMA UTCA, RÖVIDEN				ATOMI RÉSZESKE ORIENS				KELVIN JELE
V																

Karácsonyi varázslat



Nagy az izgalom a Nyugati pályaudvaron, új mozdony állt forgalomba. Fiatal, lelkes és hatalmas, de még fel kell fedeznie a körülötte lévő világot, mert arról nem sokat tud.

– Fenekeden van még a tojáshéj – heccelik gyakran a többiek.

– Tojáshéj??? Hiszen az én hátsómon csak a zárjelző tárcsa van – értetlenkedik ilyenkor Kiss. Mert ő az újonc, az ország és a MÁV első emeletes motorvonata. Kiss sok mindenért rajong: imádja a nagyvárost és a vidéki tájat, a Duna hőmpölygését és az erdők zúgását. A legjobban mégis a gyerekeket szereti. A többi mozdony nem is tudja eldönteni, hogy ő szereti-e jobban a gyerekeket vagy a gyerekek szeretik jobban őt? Mert az hamar kiderült, hogy ő lett a legkisebbek első számú kedvence. Ha meglátják, olyan izgalomba jönnek, hogy alig bírják kivárni, amíg felszállhatnak rá és utazhatnak vele. Sok családnak ez lett az állandó hétfői program. Hiába nincs éppen dolguk Vácon vagy Cegléden, menni kell, csak azért, hogy Kiss-szel utazhassanak, és hol máshol, mint az emeleten. Csakis az emeleten!

A gyerekek mellett Kiss-nek van egy különleges barátja is, Gabúr. Ő egy bölcs, öreg szárnyaskerek, aki angyalként vigyáz a motorvonatra. Tényleg olyan, mint egy angyal, arany színben pompázik, és csak Kiss láthatja őt, akinek mindig a vezetőfülkéje körül röpköd. Ő tanított meg mindent Kiss-nek, folyamatosan mesél neki a helyekről, városokról, amerre járnak, a szokásokról, hagyományokról, és természetesen az emberekről. Kiss-nek mindig rengeteg kérdése van, de Gabúr mindig, mindenre türelmesen válaszol.

Még novemberben mesélt Kiss-nek arról, hogy az év vége milyen különleges szokott lenni. Advent, Mikulás és a karácsony. Kiss nagyon várta már az ünnepeket. És tényleg, decemberre minden fényárban pompázott, díszbe borultak a városok, otthonok, pályaudvarok, a Mikulás is megérkezett mindenkire. Az emberek boldogok, már csak néhány nap van karácsonyig...

Kiss azonban észrevette, hogy néhányan mégis szomorúak.

– Nézd azt a szép fiatalasszonyt. Most jött ki a játékboltból, és mégis kicsordult pár könnycsepp a szeméből. Láttam egy fiatal párt is, akik egy nagy épületből jöttek ki, szomorúnak tűntek. Hogy lehet ez, Gabúr? – kérdezte.

– Látom én is, Kiss. Sajnos vannak, akik az év legszebb napjait nem tölthetik együtt a családjukkal, mert olyan betegek, hogy kórházban vannak. Akit tudnak, hazaengednek az orvosok, de sajnos vannak, akiknek még karácsonykor is bent kell maradniuk.

– Karácsonykor??? – csodálkozott Kiss, majd félve megkérdezte: – De ugye a gyerekeket hazaengedik?

Hosszú csend következett.

– Sajnos nem mindenkit – komorodott el Gabúr.

– Az nem lehet! Az nem lehet, hogy ez sok jó kisgyerek egyedül töltse a szentestét!

– Hidd el, a szülei és az orvosok is mindent megpróbálnak, de vannak, akik csak úgy tudnak meggyógyulni, ha még ilyenkor is bent vannak a kórházban – magyarázta a kis szárnyaskerek.

– És szerinted szomorúak, Gabúr?

– Az angyalok róluk sem feledkeznek el, csodaszép ajándékokat kapnak, és amennyit csak lehet, a szülei is bent vannak velük.

– De amikor a szüleiknek haza kell menniük... Gabúr, ki kell találnunk valamit! Az nem lehet, hogy december 24-én este egyetlen kisgyerek is szomorú legyen!

– Kiss, mit tehetnénk mi? – kérdezte csodálkozva Gabúr.

Némi töprengés után Kiss szeme felcsillant: – Egy szuper emeletes vonatozás?

– Mi??? – döbbsen le Gabúr.

És a terv már meg is született. 24-én hamar leállt a forgalom mindenhol. Miután a kórház is elcsendesedett a látogatóktól, már csak néhány vágyakozó arcot lehetett látni az ablakban, orrukat szorosan az üveghez nyomva. Ám ekkor megjelent Kiss és Gabúr. A gyerekeket vidám dudálás és csengőszó hívta egy különleges utazásra. Az angyalok, mintha megállították volna az idő kerekét, az orvosok, nővérek semmit sem vettek észre a titkos akcióból. Aki tudott, szaladt, akinek kellett, talán az angyalok segíthettek, de egy szempillantás alatt az összes kisgyerek ott ült a kivilágított szuper vonaton, és már indultak is. Száguldottak a kivilágított város sinjein, közben énekeltek, volt, aki még az új játékát is magával hozta a különleges útra. Nem volt olyan kisgyerek, akinek ne ért volna fülig a szája. És az út végén úgy osontak vissza a kórtermekbe, mintha mi sem történt volna. Csak a mosoly az arcokon, az sejtetett valamit. Mert amikor a nővérek éjszaka bekukkantottak megnézni, hogy mindenki jól van-e, csupa boldogan alvó kisgyermeket találtak az ágyakban.

Hiszen csodák – még ha csak az év egyetlen napján is – igenis léteznek! Boldog karácsonyt mindenkinek!

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt

**ÁLDOTT, BÉKÉS, EGÉSZSÉGBEN MEGÉLT KARÁCSONYT,
ÉS EREDMÉNYEKBEN GAZDAG ÚJ ÉVET KÍVÁNUNK!**



Különleges adventi ötletekkel várjuk a vasutas kollégákat és családtagjait december 1-24-ig a Vasutas Magazin Online felületén az Életmód rovatban.

Készülődjünk együtt a karácsonyra ínycsiklandozó receptekkel, érdekes olvasnivalókkal, ajándék tippekkel és egy közös játékkal!

Elérhetőség: www.vasutasmagazin.hu