

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

„KÉZZELFOGHATÓ,
VALÓDI EREDMÉNYEINK
VANNAK”

– interjú Kerékgyártó Józseffel,
a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójával

VÍZGAZDÁLKODÁS

ZÖLD úton járunk

GYERMEKVASUTASOK

NŐK A VASÚTON

ZÖLD ÚTON

71. ÉVFOLYAM • 2021. MÁRCIUS

Budapesti Agglomerációs Stratégia • Kell egy csapat! • Fejlesztő beszélgetés • Mezei józsef • Postaláda
Szentesi Vasúttörténeti Gyűjtemény • Környezetünkért • Nagyböjt • MÁV VSC Természetjáró Szakosztály

VEZETŐI INTERJÚ

„Kézzelfogható, valódi eredményeink vannak” – interjú
Kerégyártó Józseffel, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójával

4

HÍRVONAL

Online konferencián mutatták be a Budapesti Agglomerációs
Vasúti Stratégiát, Befejeződött a tetőszerkezet építése
a Nyugatinál, Siófoki helyi autóbusz bérletek
a MÁV applikációban és a pénztárakban, Kell egy csapat

8

HR-HÍREK

Folytatódik a fejlesztő beszélgetés bevezetése
a MÁV-Volán-csoportban, Kérdőív eredményeinek bemutatása
Március 25. az arcképes igazolványok érvényesítéséhez szükséges iskolá-
togatási igazolások leadási határideje

15

MUNKATÁRSUNK

„A lényeg az együttműködésben rejlik”
Hegyi Zsolt kollégánkkal beszélgettünk

20

GYERMEKVASÚT

Élet a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton

22

MÁV-START HÍREK

Vízgázdálkodás a Nagykanizsai Kocsimosóban
A vasútnál találták meg a hivatásukat

24

BÜSZKESÉGÜNK

Mezei József kollégánk kitüntetése a bátor helytállásáért

28

GYŰJTEMÉNY

Szentesi Vasúttörténeti Gyűjtemény

38

KÖRNYEZETÜNKÉRT

Takarékoskodjunk az árammal!

40

ANNO

Az első magyar gőzmozdony kalandos története

42



ELŐSZÓ



A hétköznapi tettek ereje

Egy tudományos elmélet szerint egy lepke szárnyának moz-
gása a világ másik felén akár tornádót is okozhat. A megál-
lapítással eredetileg a dinamikusan változó rendszerek (pl.
időjárás) működését jellemezték, hangsúlyozva, hogy egy
alapvetően kiszámíthatatlan rendszerben egy apró mozza-
nat nagymértékben megváltoztathatja a hatalmas egész
hosszú távú működését.

Így volt ez a koronavírussal is: Vuhanban megbetegedett va-
laki, aztán néhány hónapra rá a WHO pandémiává minősítet-
te a COVID–19-járványt. Ennek évfordulója van idén márci-
usban. A pillangóeffektus pedig egyértelmű: 7 milliárd ember
élete alakult át egy aprócska változás miatt. Ami hatással volt
az élővilágra, de még a bolygó légkörének összetételére is.

Felismertük, mekkora gondot okoz a légszennyezettség,
hiszen a kisebb forgalom hatására számos nagyvárosban
szó szerint fellélegeztek az emberek és érezték, lehetne
másként is élni. Mekkora gondot okoz a szemetelés, mikor
a bezárt város helyett erdők-mezők felé vettük az irányt, és
volt időnk rácsodálkozni a tavasszal éledő természet szép-
ségére. Mekkora gondot okoz a pazarlás: az elvesztegetett
idő, energia, vagy éppen kézzelfogható tárgy.

Vasutasként van egy nemes küldetésünk: munkánkkal-
legyen az bármilyen szakterület- a legkevesebb károsanyag-ki-
bocsátással járó, legfenntarthatóbb közlekedést támogat-
juk, melynek jelentősége a jövő embereinek is fontos. A
környezetvédelem lehet a hívószó a fiataloknak, akiket meg-
nyerhetünk a vasúti közlekedésnek, hiszen az új generáció
már tudatosan fordul el a bolygót károsító tevékenységektől.

Az idei év a zöldülésről
szól. A Vasút Európai Éve
kezdemenyezéssel a kon-
tinens döntéshozói is fel-
hívják a figyelmet a kötött
pályás közlekedés előnyeire,
és erőforrásokkal támo-
gatják a fejlesztéseket. Elkészült a Budapesti Agglomerá-
ciós Vasúti Stratégia is, mely az elkövetkező húsz évre
határozza meg a beruházásokat a fővárosban és környékén,
gyökeresen átalakítva a közösségi közlekedést. A MÁV és
a Volánbusz fúziójának köszönhetően egyre optimálisabb,
összehangoltabb a menetrend a vonatos és buszos közleke-
dést illetően. Magyarországon készül a világ első hidrogén-
technológiás zöld busza, az állam fokozott erővel számolja
fel az illegális hulladékot hazánkban, és még sorolhatnánk
a változásokat, fejlesztéseket, melyek mind egy irányba mu-
tatnak: egy zöldebb jövő felé.

Világunkban minden mindennel összefügg, apró cselekedeteink
alapjában változtathatják meg a jövőt, a mai döntéseink
határozzák meg a holnapi eredményeket. Így azt kívá-
nom Önöknek, hogy végezzék örömmel munkájukat, szem-
előtt tartva a hálát, a hivatástudatot és a tényt, hogy amiért
nap mint nap küzdenek, szó szerint milliók életére van ha-
tással. Akárcsak az első koronavírusos beteg, a mi hétköz-
napi tetteink is elindíthatnak egy lavinát a nagy egészben.
Ha jól cselekszünk, szebbet és jobbat, mint a pandémia: egy
tisztább, kedvesebb, fenntarthatóbb létezést a Föld bolygón.

Sin Bettina
szerkesztő, Vasutas Magazin

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Pál Zoltán,
Sin Bettina, Ulrichné Czihó Barbara

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

Címlap: Szecsódi Balázs, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum,
Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsódi Balázs

Nyomdai előkészítés: Lounge Design Kft. • Korrektor: Dudás Márta

„KÉZZELFOGHATÓ, VALÓDI EREDMÉNYEINK VANNAK”

Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója az elmúlt 2 évet összegzi

Rendkívül mozgalmas és látványosan fejlődő időszakot él meg a MÁV-START Zrt. Fejlesztések, járműbeszerzési projektek, emelkedő színvonal szolgáltatási területen is, modern szemléletmód, korszerűség, nyitottság és nyílt kommunikáció jellemzi. A vasútvállalat élén Kerékgyártó József éppen 2 éve tölti be a vezérigazgatói pozíciót. Az eltelt 2 évről, tanulságokról és összegzésekről, az előttünk álló feladatokról beszélgettünk.

Két év telt el azóta, hogy hivatalba lépett a MÁV-START vezérigazgatójaként. Hogyan értékeli szakmailag, felsővezetőként az elmúlt 24 hónapot?

Minden szempontból sikeresnek értékelem. Ha összegeznem kell, azt mondom, hogy két évvel a társaság stratégiájának megalkotása után már konkrét eredményekről számolhatunk be. Hiszen nézzenek csak körül: már nemcsak terveink és prezentációink vannak, hanem jól kimutatható és kézzelfogható sikereink. Látjuk, hogy érkeznek az emeletes motorvonatok, Szolnokon folyamatos a gyártás, és már az ötvenharmadik IC+ kocsink is elkészült, sőt, már nagyon jó előkészületi állapotban van az 1. osztályú IC+ kocsi gyártása is. Zajlanak a meglévő járműállományt érintő fejlesztéseink, jól ütemezetten, folyamatosan korszerűsödnek a járműveink. Kívül-belül szépülnek, gondoljunk csak például a Flirt egységesítésre vagy a Talentek megújulására, a CAF, DWA, DVJ kocsik korszerűsítésére. Nagyon jól állnak a fontos közbeszerzéseink, például a jövőbeli vontatási tevékenységünket alapjaiban meghatározó 115 mozdonybeszerzésünk a finisben jár, és a hibrid motorvonatok beszerzése is tervezetten halad. Az értékesítési területen szintén nagyon sok minden megújult, hamarosan új jegykiadó automaták szolgálják ki az utasokat, megújult az ELVIRA internetes felületünk, sok új funkcióval bővült a MÁV applikáció is. Szolnokon lévő bázisunk kiemelt szerepet játszik és folyamatosan fejlődik, a várossal is kiváló a kapcsolat. Talán ennek is köszönhető, hogy a MÁV-Volán-csoport itt tervez megvalósítani egy innovatív, modern oktatási központot, amiért hálásak vagyunk. A jobb utasélmény eléréséért tett erőfeszítéseink széles körűek, a fejlesztések komplexek és – ahogyan mondani szoktuk – minden mindennel összefügg.

Mindebben – a pandémiával sújtott időszakban is – a kollégák helytálltak. Hogyan látja az összefogásukat?

A vasutasok rendkívüliek, összefogás és összetartás jellemzi őket. A vírusra nem számítottunk, nem készülhetett fel rá senki, de gyorsan reagáltunk és nagyon jól kezeltük a pandémia okozta helyzeteket. Az országban egy percre sem állt le a vasút, az emberek folyamatosan számíthattak ránk. Ebben a külső körülmények okozta nehéz helyzetben is munkatársaink számára a biztos munkáltatói háttér, utasaink számára pedig a biztonságos utazást jelentettük. A vasutas munkatársak helytálltak a végrehajtás és az irányítás területén egyaránt. Mindeközben pedig a vállalat stabil. Minden munkahelyet megőriztünk, sőt, a tavalyi évben béremelést is

végrehajtottunk, pluszjuttatásokat adtunk. Nagyon fontosnak tartom, hogy a pozitív példákat bemutassuk, megjutalmazzuk, hogy az ünnepeinket és szokásainkat megtartsuk. A kollégák egymást is segítették a veszélyhelyzet alatt, tartották egymással a kapcsolatot. Jó érzés tudni, hogy együnk sincs egyedül ebben a közösségben.

2019. évi tavaszi interjúnkban arról beszélt, hogy sokkal jobban értékesítés- és vevőközpontúbbá kell válnunk. Sikerült?

Igen, sikerült, hiszen minden fejlesztésünkkel a vevőinket, azaz az utasainkat célozzuk. Ez a legfontosabb, hogy számukra minél kiszámíthatóbb, korszerűbb és biztonságosabb vasúti közlekedést biztosítsunk. Hitelesnek kell lennünk és megbízhatónak. Nagyon jó iránynak tartom azt a fajta nyitottságot, amelyet ez a terület képvisel: meghallgatjuk az utasaink véleményét, begyűjtjük és a következő fejlesztésünkbe beépítjük ezeket az utasoldali észrevételeket. Sokat tanulhatunk ezekből az információkból. De bármelyik szinten dolgozó kollégánknak is lehetősége van arra, hogy elmondja a véleményét, javaslatot tegyen, mert megvannak erre a kialakított fórumok. Fontosnak tartom, hogy ahogyan a céljaink, úgy a sikereink is közősek legyenek. Jobbító szándékú véleményt bárkitől szívesen fogadnak a szakterületek, mert minden vélemény számít. Úgy gondolom, ebben a hozzáállásban rejlik a hatékonyságunk.

A közösségi közlekedés belső átalakulása zajlik jelenleg. Hogyan látja ma a vasút szerepét a közösségi közlekedésben?

Az együttműködésben látom a jövőt, csak így lehet komplex szolgáltatást nyújtani. A közösségi közlekedésben nincsenek ellenfelek, együtt, közösen kell biztonságos, fenntartható, elérhető és megbízható utazási alternatívát nyújtani. A közösségi közlekedés gerince a vasút, amelynek a nemzetgazdaság és a társadalom működésében stratégiai szerepe és helye van, és amely ma a reneszánszát éli. Az a célunk, hogy az emberek egyre inkább a közösségi közlekedési alternatívákat válasszák az egyéni közlekedéssel szemben. Ehhez a vasútnak egyre jobb, egyre kényelmesebb, biztonságosabb és környezetbarát megoldást kell kínálnia. A leggyorsabb és legversenyképesebb közlekedési móddá kell válnunk. A MÁV és a VOLÁN már egy vállalat, szorosan és hatékonyan kell együttműködnünk. Közös menetrendek születnek, közös a tarifaközösség kialakítása az egyik



legfontosabb célunk. Közösén kell gondolkodnunk, mert ez visz előre bennünket, és az utasok érdekei a legfontosabbak.

Zöldebb, kényelmesebb, fenntarthatóbb szolgáltatásra törekszünk, jelentős lépések történtek ebbe az irányba az elmúlt évben. Hogy látja a versenyképességünket e szempontok szerint?

Fenntartható közlekedésre törekszik az egész világ. Az urbanizáció folyamatos, a városok bővülnek, az agglomeráció növekszik. Az egyéni közlekedéssel hosszú távon több probléma van, hiszen nem bővíthető, nem környezetbarát, dugókat okoz, stresszeli a közösséget. Nekünk a versenyképesség fenntartásához folyamatosan fejlődünk kell, ez kétségtelen, a járműveink minőségétől a menetrendig, az értékesítési rendszereinken keresztül az utastájékoztatási rendszerig. Minden projektünknek ez a legfőbb célja, hogy vonaton utazni kényelmes legyen, hiszen ez a legbiztonságosabb és „legzöldebb” megoldás. A jegykiadó automatáink fejlesztése, a B+R parkolók, a kerékpáros együttműködésünk, a vonalaink és állomásaink folyamatos fejlesztése, a MÁV applikáció újításai mind e stratégia mentén haladnak. A fejlődés folyamatos, van még előttünk perspektíva, de az irány jó.

Utasainktól is egyre több a pozitív visszajelzés. Mit gondol, melyek azok az intézkedéseink, amelyekkel utasaink véleményét jó irányba tudtuk elmozdítani?

Az embereknek az számít, hogy „ajtótól ajtóig” jussanak el az úti céljukhoz. Látják, hogy törekszünk a jobbra, a fejlődésre. Beismerjük, ha valamiben még elmaradásunk van,

és mindennap megtapasztalják fejlesztéseinket. Az üzenetünk őszinte: valóban az utasainkért dolgozunk, azért, hogy ők magasabb színvonalon és egyre többen vegyék igénybe a vasúti szolgáltatást. Úgy gondolom, hogy a pandémiás időszakban is meg tudtuk mutatni ezt a szándékunkat. Biztonságban, kívül-belül tiszta szerelvényekkel utazhattak, hiszen a takarítási munkafolyamatainkon is változtattunk, új módszereket, gépeket, fertőtlenítőszereket vetettünk be. Persze a higiénia csupán egy dolog, amit joggal vár el az utas. Sokat fejlődött az utastájékoztatás is, akár az állomási, akár a fedélzeti tájékoztatást nézzük. Átalakult a havariakezelés is, sokkal hatékonyabb megoldásokra törekszünk. Közvetlenebbek lettünk a kommunikációban, rugalmasabban és gyorsabban reagálunk egyes esetekre.

A MÁV-Volán-csoport Magyarország legnagyobb munkáltatója. Felsővezetőként hogyan látja a vasutas munkavállalók helyzetét?

Felelősség és lehetőség is egyben. Munkáltatóként minden döntésünk, lépésünk sok ezer vasutas család életét befolyásolhatja. A legfontosabb, amit minden itt dolgozónak tudnia és éreznie kell, hogy ez a háttere mindenkinek erős és biztonságos. A vasút stabil munkahely. Ez a jelenlegi társadalmi és gazdasági helyzetben hatványozottan felértékelődik. Mi nem küldtünk el senkit, nem szüntettünk meg munkahelyeket, sőt, számos új kollégát is felvettünk. A munkakörülmények javítására továbbra is gondot fordítunk, jelenleg is komoly beruházások zajlanak, és plusz juttatásokat is tudunk biztosítani. A gördülőállomány javulásával,

modernizációjával nemcsak utasaink utazhatnak jobb körülmények között, de az utazószemélyzet munkakörülményei is javulnak. Ez egy folyamat, egy összefüggő hatalmas rendszer. És igen, ahogyan a MÁV-Volán-csoport megítélése javul, úgy lesz jobb a munkavállalóknak, mert részesei a sikernek. Modern európai vasutat építünk, amelynek egyre nagyobb szerepe és presztízse lesz. Akik itt dolgoznak, felelősségteljes, jó jövőképpel dolgozhatnak.

Az idei évben jelentős évfordulókat köszönhetünk. Önnek fontosak ezek az évfordulók?

Hogyne! Magánemberként is szeretem megélni és megünnepelni az évfordulókat, ünnepeket, erre törekszem vezetőként is, mert tudom, milyen közösségi ereje lehet egy-egy ilyen eseménynek. Idén 175 éves a magyar vasút, 165 éves a Szolnoki Járműjavító, 15 éve alapították a MÁV-START-ot, és az idei év a Vasút Európai Éve. Ünnepeket és emlékezni is kell ahhoz, hogy előrenézhesünk. A MÁV-START-nál is meg fogjuk ünnepelni a 15 éves évfordulót, ezt fontosnak tartom. A tradíció teljesítményre sarkall minket, a generációkat követve élünk a modernizáció adta lehetőségekkel. Idén, mint mindannyian a világban, természetesen a pandémia végét várjuk, és a nyárral a nemzetközi és a magyarországi közlekedés fellendülését, a balatoni szezont. Felkészültek és bizakodók vagyunk.

Hosszabb távlatban, tízéves kitekintéssel hogyan látja a vasút-vállalatot?

Optimistán és derűsen nézek a jövőbe, bízom az elköteleződésünkben és tudásunkban, hiszek magunkban. A víziók, amiket kitűztünk, hogy utasbarát, innovatív, fenntartható vállalatát fejlődünk, megvalósulni látszik. A gördülőállomány megújul, a pályafejlesztésekkel a pályasebesség növekedni fog, az eljutási idők csökkennek. A közösségi közlekedés szerepe nő, busszal, vonattal és kerékpáron utazunk majd közös tarifarendszerrel a budapesti elővárosi, távolsági, nemzetközi utakon úgy, hogy közben a környezetünket is mindinkább óvjuk. Hosszú távú célunk, hogy a Kárpát-medencében vezető szerepet töltsünk be, én bízom abban, hogy ezt meg is fogjuk valósítani.

Fontos az, hogy nemcsak kitűzünk egy tervet, de konkrét, kézzel fogható eredményeink vannak. Lépésenként haladunk előre. Rengeteg szakmai szervezettel kötöttünk például szerződést, turisztikai szervezetekkel, kerékpárosok szövetségével keressük a közös megoldásokat, bevonva őket a közös munkába. A MÁV-Volán-csoport együtt lehet sikeres, hiszen itt nem csupán a MÁV-START-ról van szó, hanem a teljes közösségi közlekedési szegmensről, amit képviselünk. Minden szinten az igényességre, a minőségre kell törekedni és azt fenntartani. És akkor minden rendben lesz.

Hum Krisztina



ONLINE KONFERENCIÁN MUTATTÁK BE A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIÁT

A MÁV-Volán-csoport fejlesztési terveiben mindig is hangsúlyos szerepet kapott az utasok kényelme. A Portfolio.hu február 4-én webinariumot szervezett Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia – a fővárosi közlekedés aranytartaléka címmel. A konferencián Fürjes Balázs Budapest és a fővárosi agglomeráció fejlesztéséért felelős államtitkára, Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója és Vitézy Dávid, a Budapest Fejlesztési Központ igazgatója beszélt az érdeklődőknek a magyar vasúttal és a budapesti agglomerációval kapcsolatos átfogó fejlesztési tervekről.



A vasút Budapest közlekedésének aranytartaléka. Nem túlzás azt állítani, hogy a főváros és az ország egyik legnagyobb hatású és jelentőségű programjának startkövénél állunk éppen: **a Budapest Fejlesztési Központ elkészítette a következő 20 évet átfogó komplex vasútfejlesztési stratégiát Budapestet és az agglomerációt érintően.** A koncepció új alapokra helyezi a vasút és a HÉV-ek szerepét a főváros és térsége életében. A cél, hogy 2040-ig komplex beruházások révén 80%-kal növekedjen az elővárosi vasútvonalakon utazók száma.

Fürjes Balázs Budapest és a fővárosi agglomeráció fejlesztéséért felelős államtitkár előadásában elmondta, hogy húsz év alatt 2000 milliárd forintos, javarészt uniós forrásból valósulna meg a **Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia**, amely biztosítaná, hogy a térségben megduplázódjon a vasúton utazók száma, és 115 ezer emberrel kevesebben közlekedjenek gépkocsival a város központi részei felé. A véglegesítés előtt álló vasútfejlesztési stratégia céljai között szerepel, hogy minden elővárosi állomásról **óránként legalább négy vonat induljon Budapestre, amelyekkel legalább három metróvonal elérhető közvetlenül**, és mindezt

egyetlen bérlettel vagy jeggyel lehessen igénybe venni. A koncepció legfontosabb elemei a Déli Körvasút és átmenő vasúti rendszer megvalósítása, a meglévő vasúti infrastruktúra felújítása és fejlesztése, hiányzó megállók és átszállókapcsolatok megépítése, valamint a járműpark fejlesztése.

Vitézy Dávid a Budapest Fejlesztési Központ igazgatója szerint az agglomerációban és Budapesten zajló népességnövekedés miatti autóforgalom és annak káros hatásai (idővesztés, környezetszennyezés) csak a vasúti fejlesztésekkel csökkenthetők hatékonyan. **Az ország 37 legforgalmasabb állomásából 27 a központi régióban található**, de kapacitáshiány van. Azonban a Stratégia hatására a térségben 80 százalékkal növekedhet a vasúti utasforgalom. Ahhoz, hogy több vonatot lehessen működtetni, fejpályaudvarok helyett Budapesten is átmenő vasúti rendszerre van szükség. Az átjárhatóságot először a **Déli Körvasúttal** lehet létrehozni. Több új megálló, új átszállási kapcsolat is létesül. Ilyen például a **Nádorkert, Közvágóhíd, Ferencváros és Népliget megállók**. Az átmenő vasúti rendszer része lesz a Duna alatti vasúti alagút.

Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató előadásában számokkal és statisztikákkal mutatta be a vasúti közleke-

dés jelentőségét, az elmúlt évek tendenciáit. Hangsúlyozta **a Vasút Európai Évnek célját**: a klímaváltozás megelőzése érdekében az Európai Unió és Magyarország kormánya is szeretné növelni a vonattal való személy- és áruszállítást, hiszen a vasút a legfenntarthatóbb közlekedési mód. Előadásában bemutatta, hogyan hatottak pozitívan az elővárosi közlekedésre az eddig végrehajtott fejlesztések, például a székesfehérvári és az esztergomi vonal megújítása, milyen utasszám-növekedést lehet elérni a beruházásokkal.

Beszélt a MÁV egyéb területeken zajló fejlesztéseiről, megújuló járműállományról, az állomások felújításáról, a jegyértékesítési rendszer és a menetrend optimalizálásáról, a B+R és P+R parkolók kialakításáról, a vasúti és a buszos közösségi közlekedés összehangolásáról, mely lépések együttesen teremtik meg a jövő versenyképes vasútaját.

Hangsúlyozta, hogy a vasút megújulásához nem szigetszerű beruházásokra, hanem komplex, koherens fejlesztésekre van szükség. Az elnök-vezérigazgató kiemelte: Budapest a magyar vasúti közlekedés legmeghatározóbb térsége, a kötött pályás útvonalakon közlekedők kétharmada érinti a budapesti elővárosi vonalakat, minden második vonat legyen az személyforgalmi vagy teherszállító- befut a fővárosba.

Jelenleg Magyarországon a vasúti pályák mindössze 2,4 százaléka alkalmas óránként 140 kilométernél nagyobb sebességre. Ezért is szükséges az átfogó fejlesztés.

A konferencia felvétele megtekinthető a MÁV YouTube-csatornáján.



BEFEJEZŐDÖTT A TETŐSZERKEZET ÉPÍTÉSE A NYUGATINÁL

A Nyugati pályaudvar műemlék épülete több lépésben születik újjá. A megújult csarnoképület tanévkezdéskor birtokba vehetik az utasok. A MÁV kormányzati és uniós források segítségével további utasforgalmi fejlesztéseket és akadálymentesítési beavatkozásokat végez.

A Magyar Építő Zrt. kivitelezésében a csarnok **tetőszerkezet-építése befejeződött**, a csarnokbelsőben található 26 méter magas térállványt elbontották és folytatják a további építési munkákat. Jelenleg a **héjazat építésén dolgoznak a szakemberek, a restaurátorok végzik a főpárkány felújítását**. A tetőszerkezettel megújul a csarnok **belső világítása** is, megkezdődött az **új világítótestek beépítése**. A tető bevilágítására szolgáló **üvegezés** elkészültével most a **bazilikális ablakok** ragasztott, biztonsági üvegezése zajlik. A hat toronytetőből **négy csúcsdíz** már a helyére került az eredeti pompájában. A főhomlokzat **díszműbádogos konzolainak** gyártása befejeződött, azokat folyamatosan helyezik vissza eredeti helyükre.

A projekt keretében megújul **8200 négyzetméteren a vágánycsarnok teteje, a csatlakozó üvegszerkezetek, a pénztárcsarnok, a gyorsétterem, illetve hat homlokzati torony is**. Az épület mindkét végén, összesen 2200 négyzetméteren teljesen új lesz az üveg függönyfal, valamint megtörténik az állomásépület többi, eddig fel nem újított tetőszakaszának javítása. Átépül részben a csapadékvíz-elvezetés, továbbá új utastájékoztatói rendszert és a vágánycsarnokban felsővezeték-hálózatot alakítanak ki.

A MÁV kormányzati és uniós források segítségével saját beruházásban **fontos utasforgalmi fejlesztéseket, utasáramlási és akadálymentesítési beavatkozásokat végez**. A teljes aszfaltozott járófelület cseréje megvalósul és új, modern digitális utastájékoztató épül ki. A pályaudvar aluljárójában

a **világítási rendszer** teljes felújításával, a beázási problémák megszüntetésével, majd az **álmennyezet** újjáépítésével megújulnak a **keresztalagút** utasforgalmi terei, növelve az utaskomfortot. Az **akadálymentes közlekedés** biztosítása érdekében a pályaudvar gyalogos-aluljáróját és a váci vágányokkal szembeni üveges várórészt, az úgynevezett hidegvárót összekötő – és jelenleg nem működő – **liftet** kicserélik. A pályaudvar Teréz körút felőli akadálymentes megközelítésére új rámpa kerül kialakításra, az Örökségvédelmi Hatósággal egyeztetett szerint. A pályaudvar területén, a csarnokban a vakok és gyengén látók számára **vezető-, úgynevezett taktilis sáv** készül, aminek megtervezésében a Magyar Vakok- és Gyengénlátók Országos Szövetsége nyújtott segítséget. Ezen taktilis sáv elhelyezése a teljes pályaudvaron több ütemben valósul meg, várhatóan 2022 évi befejezéssel.



SIÓFOKI HELYI AUTÓBUSZ-BÉRLETEK A MÁV APPLIKÁCIÓBAN ÉS A PÉNZTÁRAKBAN

A MÁV és a Volánbusz stratégiai együttműködésének, közös fejlesztéseinek köszönhetően újabb város helyi bérletei lesznek elérhetők a MÁV-START jegyértékesítési rendszerében. Február 15-től már Siófok helyi autóbushérméit is meg lehet váltani a MÁV applikációjában és a MÁV-START pénztáraitban, ennek köszönhetően az utasok számára gyorsabb és egyszerűbb lesz a vásárlás.



A MÁV mobilalkalmazása 2020 nyarán bővült a Térségi és városi jegyek menüponttal, amelyben több városi, térségi bérlet mellett már a siófoki összvonalas havi, az I. és a II. félévi, a 7 napos, a tanuló- és a nyugdíjasbérlet is elérhető február 15-től. A MÁV-START személypénztáraitban – a felsoroltakon kívül – vonaljegyket is lehet majd vásárolni a helyi buszjáratokra.

A MÁV applikáció Térségi és városi jegyek menüpontjából már megválthatók a Szeged városi 24 és 72 órás napijegyek, az első, tarifális mérőldkőnek tekinthető Dunaharaszti zónabérlet, továbbá a Volánbusz egyes székesfehérvári, nagykanizsai és zalaegerszegi helyi buszbérletei is. Az applikációban megváltható székesfehérvári autóbushérméket ki vételével a Volánbuszbérletek és a Dunaharaszti zónabérlet a MÁV-START pénztáraitban is megválthatók. A székesfehérvári Volánbusz- bérletek csak Székesfehérváron, az Ügyfélszolgálaton található pénztárban válthatók meg.



A MÁV és a Volánbusz közötti stratégiai együttműködés kiemelt célja a városi, regionális és helyközi közösségi közlekedés fejlesztése, a szolgáltatások összekapcsolása. A nyáron megkezdődött menetrendi összehangolás első lépéseként 2020. szeptember 28-tól Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Sombathely, Siófok és a Balaton déli partja, valamint Székesfehérvár térségében versenyképesebb menetrendi kínálatot és minőségibb szolgáltatásokat vezettek be a szolgáltatók. A decemberi menetrendváltáskor pedig számos térségben további összehangolási intézkedések tették az ott élők közlekedését kényelmesebbé, tervezhetőbbé és olcsóbbá.

A MÁV-START és a Volánbusz elkötelezett a projekt folytatása iránt, melynek célja egy településeken és szolgáltatásokon átívelő, 21. századi közösségi közlekedési platform létrehozása. A tarifális átjárhatóság megteremtése azért is kiemelkedően fontos, mert a vasút által jelentősen fejlesztett, környezettudatos szolgáltatást a vasútállomástól távolabbra igyekvők is igénybe tudják venni.

KELL EGY CSAPAT!



Szabó Csaba a MÁV Zrt. pécsi területi igazgatója 2019-ben meghirdette a „Legjobb főüzemirányító” és a „Legjobb gyékényesi térfőnök” versenyt. Így indult útjára a pécsi „Best of” mozgalom. A kedvező tapasztalatok hatására 2020-ban kiterjesztették a vetélkedést a műszaki területekre is, havonta értékelve a legjobb irányítók, térfőnökök mellett a pályás, biztosítóberendezési és távközlési diszpécsereket.

Utasaik elégedettségének egyik legfontosabb tényezője a vonatok pontossága. A menetrendszerűség fenntartásában kiemelt feladat hárul a vasútüzem hatékony irányítását, szervezését végző munkatársakra, ahol a területi főüzemirányító a csapatkapitány. A vasúti áruszállítás gyorsaságához pedig elengedhetetlen, hogy a határállomások forgalmát úgy szervezzék egy szolgálatban – adott túrban –, hogy minél több tehervonat és áru léphesse át a határt. A csapatkapitányi karszalag itt a térfőnökön van.

A „Best of” mozgalom keretében havonta díjazzák a legjobb eredményt elérő kollégákat, jutalmuk aranyérem és oklevél. Az éves összetett nyerteseket pedig a serleg és oklevél mellett egy-egy üveg igazgatói felajánlásból származó minőségi szilvapálinkával jutalmazzák.

A területi igazgatóság idén január 21-én ünnepelte meg a győzteseket. A 2021. évi pécsi „Best of” csapat: Tóth Zoltán, Tóth Csaba, Regős Péter, Szabó Csaba, Kajtár Dániel és Teszlák Győző.

Természetesen bizonyos külső tényezőket (időjárás, vadgazdálkodás), illetve az infrastruktúra és a gördülőállomány állapotát, korosságát nem tudja orvosolni a verseny. A menetrendszerűséget és az áruszállítási teljesítményeket befolyásoló

emberi beavatkozások hatékonyságát viszont igenis képes javítani. Érdekes és értékes tanulságok mindig adódnak a verseny kiértékelésekor. A 2020. évvel kapcsolatban két dolgot emelnek ki a szervezők:

Az elmúlt években az ország meghatározó vasúti határállomásainak teljesítménye mindenhol csökkent, Gyékényest kivéve. Gyékényes a hálózat egészét tekintve a határállomási vetélkedésben feljött a 2018. évi ötödik helyről a harmadikra, közel 17% növekedést produkálva.

Mindez különösen figyelemre méltó a déli határon észlelhető migrációs nyomás, a fokozódó hatósági ellenőrzések és hosszabb vizsgálati-műveleti idők tükrében. Az idei kategóriagyőzteseknél az öt győztes közül négyen egy túrban, egy műszakban szolgáltak az év során.

Sándor Pál 1973-as filmje, a Régi idők focija óta jól tudjuk, hogy „Kell egy csapat!” Péccsett pedig formálódott egy csapat, akiknek munkáját ezúton is köszönjük!

Pál Zoltán

„TISZTÍTSUK MEG AZ ORSZÁGOT!”

Budafokon mutatták be a program eddigi eredményeit

Január 28-án Schanda Tamás, az Innovációs és Technológiai Minisztérium miniszterhelyettese, Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója, Németh Zsolt országgyűlési képviselő, az Országgyűlés Külügyi Bizottságának elnöke és Karsay Ferenc, Budapest XXII. kerület polgármestere sajtótájékoztatón ismertette a „Tisztítsuk meg az Országot!” program kedvező hatásait.



A kormány a Klíma- és Természetvédelmi Akciótervben foglaltaknak megfelelően kiemelt feladatként kezeli a hulladékképződés és illegális lerakás visszaszorítását. A „Tisztítsuk meg az Országot!” program célja az ország területén elhagyott vagy jogellenesen elhelyezett hulladék felszámolása.

A Budafokon tartott sajtótájékoztatón Schanda Tamás kiemelte: együttműködéssel lehet csak megtisztítani az országot az illegálisan lerakott hulladéktól, ebben nagy segítséget jelent a HulladékRadar-alkalmazás, amelyen keresztül a szennyezett területek bejelenthetők. Az alkalmazás letöltése ingyenes és a használata is egyszerű. Több mint 11 ezren regisztráltak eddig, és már ennyi ember is rengeteg illegális hulladéklerakót segített feltérképezni. Csak az eddigi bejelentések több mint 650 roncsautóról, mintegy 1300 gumiabroncsshalomról, több mint 4000 nagy és több mint 1600 még nagyobb, 5 köbméternél is kiterjedtebb, vegyes összetételű szeméthe gyűről érkeztek az ország különböző pontjairól. Az államtitkár arról is beszélt, hogy nem elég listázni az illegálisan kirakott szeméthalmokat, el is kell szállítani onnan



a hulladékot, ebben pedig hatalmas munkát végeznek a közreműködő partnerek, például a MÁV, a Magyar Közút, az erdészeti társaságok és a nemzeti parkok, valamint az Országos Vízügyi Főigazgatóság is.

Dr. Homolya Róbert nyilatkozatában kifejtette a MÁV illegális szemétkerakás elleni küzdelmének részleteit. Eddig országosan mintegy 550 helyszínen mért fel a vasúttársaság illegálisan elhagyott hulladékot. Ezeknek több mint fele a vasúti pálya mentén található.

A jelenlegi felmérések alapján vasúti területeken 11 000 m³ illegálisan elhagyott hulladék található, mintegy 36 000 m² területen. A MÁV az új programhoz készített friss hulladékfelmérés, valamint a HulladékRadar applikáción keresztül eddig beérkezett mintegy 300 bejelentés alapján tervezi és folyamatosan végzi az elszállításokat.

A MÁV fővárosi és vidéki vasúti területeiről 2020 évben végzett illegális hulladékelszállítások összmenyisége meghaladta a 2120 tonnát, amely csaknem nettó 107 millió forintba került.

Az illegális hulladékhalmok nagy része Budapesten és Pest megyében keletkezett, ezeken a területeken több mint 1230 tonna illegálisan elhagyott hulladék elszállításáról gondoskodott a vasúttársaság, közel nettó 63 millió forint értékben.

Tavaly nyáron Budafokról, a Háros utca környékéről mintegy 70 tonnányi illegális hulladékot szállított el a vállalat. A MÁV öt év alatt országos szinten mintegy 19 000 tonna illegális hulladék elszállításáról gondoskodott, hozzávetőlegesen fél milliárd forint költséggel.

Decemberben a Tisztítsuk meg az országot! program év végi akciójában a MÁV-Volán-csoport közel 700 munkatársa vállalta önkéntesen, hogy egy héten keresztül a vasúti sínek mentén, az állomások közelében gyűjti össze az illegális hulladékot, és segíti a terület megtisztítását. Az egy hét alatt összegyűjtött hulladék mennyisége elérte a 3,5 tonnát.

ÚJ UTASTÁJÉKOZTATÓ TÁBLÁK A KELETINÉL

A MÁV új utastájékoztatói szervezete, az Állomási Utastájékoztató Koordináció 200 darab mobil, hordozható, bárhol bevezethető statikus utastájékoztatói táblát készített. A talpas táblák főként az átépítések, vágányzárak, rendkívüli forgalmi helyzetekben segítik majd az utasok tájékozódását, első körben a budapesti fejpályaudvarokon és állomásokon, később pedig a nagyobb vidéki pályaudvarokon.



Az új táblákkal elsőként a Keleti pályaudvaron találkozhatnak az utasok, segítségükkel könnyebben tájékozódhatnak a pénztárak megközelítési lehetőségeiről. Már a kihelyezést követő percekben „megrohamozták” a táblákat, és pozitívan fogadták a MÁV utastájékoztatói fejlesztését. A táblák a nyári vágányzárak idején is nagy segítségnek számítanak majd, alkalmazásukat tervezik a 100a vonal állomásain, valamint a Nyugati pályaudvar nyári munkálatai idején is.

110 ÉVE SZÜLETETT OPPEL ANDOR

OPPEL ANDOR MIHÁLY

(Keszthely, 1910. szeptember 3. – Budapest, 1970. április 4.) - mérnök tanácsos (okleveles gépészmérnök) OPPEL ÖDÖN GÁBOR (1875 - 1939) és KOVÁCS IRÉN (1877 - 1952) első gyermekeként született Keszthelyen.

Iskoláit szülővárosában végezte, majd Budapesten folytatta a Műszaki Egyetemen, ahol gépészmérnöki diplomát szerzett.

Egész életében korrekt, becsületes és családszerető példamutató életet élt. 1970-ben, korai tragikus halálakor mérnök tanácsosként dolgozott a Magyar Államvasutaknál, könyve (Vasúti kocsijelegrajz és album társszerző, 288 oldal, 1967. Budapesti Közlekedési Dokumentációs Vállalat) és munkássága, szakmai elismerések jellemezték pályáját. Felesége, Kövér Klára Marosvásárhelyen, Klára és Éva lányai Budapesten születtek.

Családjával együtt egész életében aktívan ápolta keszthelyi gyökereit, emléket a Keszthelyi Temető kiemelt részén lévő OPPEL Családi Sírboltján emléktábla őrzi.



FOLYTATÓDIK A FEJLESZTŐ BESZÉLGETÉS BEVEZETÉSE A MÁV-VOLÁN-CSOPORTBAN

A teljesítményértékelés módszertani bevezetésének első üteme 2020 decemberében ért véget. A Fejlesztő beszélgetések során az értékelők és értékeltek visszajelezhettek a kitűzött feladatok teljesítéséről, elmondhatták, hogyan látták az elmúlt időszak közös együttműködését. A HR Portál FEB alkalmazásában végigkövethették az értékelési fázisokat és az elvárt teljesítményükről kaphattak visszajelzéseket.

A humán terület a visszajelzés kultúrájának bevezetését tűzte ki célul, a vállalatok humán szakemberei a fokozatos bevezetést támogatják, hogy beépüljön a módszertan a vállalati működésbe. Fontos, hogy a vezető munkatársak

is higgyenek a fokozatosságban és a rendszerességben. Nagyobb eredményt tudunk elérni, ha az értékelések kezd-

Hogyan támogatjuk a felkészülést?

A Fejlesztő beszélgetés sikerességéhez az értékelők és értékeltek felkészülése elengedhetetlen, ezért fontosnak tartjuk, hogy ehhez minden támogatást megadjunk számukra.

Az értékelők módszertani felkészüléséhez kétféle tanulási forma is rendelkezésre áll: azon értékelők számára, akik az önálló tanulást részesítik előnyben, a módszertani felkészülést egy SharePoint felületen elérhető, moduláris online tananyag támogatja. Azok számára, akik jobban kedvelik az élő, tréner által vezetett tanulási formát (skype-os), tréningeket tartunk. Ez utóbbi módszer óriási előnye, hogy a résztvevők azonnal választ kaphatnak kérdéseikre, ezen túlmenően nemcsak



ményezése és megvalósítása belső motivációból fakad és nem a szabályozások betartása vagy a kötelező jellege miatt cselekszünk.

A fejlesztő beszélgetés 2021. tavaszától vállalatonként eltérő ütemezéssel és célcsoportokkal folytatódik, a korábbi PILOT-ban részt vett vezető munkatársak tapasztalataira építve keressük meg a vezető kollégákat, ők már megmutatták vezető munkatársaiknak a módszer gyakorlati alkalmazását.

Számítunk azokra a vezetőkre is, akik eddig csak értékelteként vettek részt, de most a saját csapatukkal is bekapcsolódnak a bevezetésbe.

Miért jó a Fejlesztő beszélgetés (FEB)?

A teljesítményértékelés újszerű verziójának alkalmazásával célunk a vezető és munkavállaló közös teljesítmény-visszajelző beszélgetéseinek meghonosítása a MÁV-Volán-csoporton belül. A kölcsönös visszajelzés lehetősége segíti a vezető és munkatárs közötti együttműködést.

A Fejlesztő beszélgetésre való felkészülés része a vezetői értékelés, illetve az önértékelés a teljesítmények és a kijelölt ismeretek mentén. A beszélgetés során rendszeres visszajelzést kapunk munkákról és a meglévő vagy fejlesztendő kompetenciákról. A rendszeres visszajelzések beépülnek a mindennapi működésünkbe, amellyel a munkatársak elégedettsége is növelhető.

a trénerrel, de egymástól is tanulhatnak.

A FEB-folyamat rögzítése (célkitűzés, értékelés, önértékelés stb.) a HR Portál FEB-felületén történik. A felület használata logikus és egyszerű, de természetesen ebben sem hagyjuk a FEB-résztvevőket egyedül: a rövid, lépésről lépésre követhető FEB-es oktatóvideóink segítségével az értékelők és értékeltek könnyedén elsajátíthatják a felület kezelését.

Milyen ütemezés várható a 2021-es bevezetésben?

2021. évben szeretnénk, ha minél több vezető és munkavállaló ismerné meg a MÁV-nál, illetve leányvállalatainál a visszajelző kultúrára épülő teljesítményértékelést. Fontosnak tartjuk, hogy a munkatársaknak évente legalább egyszer lehetőségük legyen részt venni a Fejlesztő beszélgetésen és a tapasztalatokat beépíteni a mindennapokba. A vállalatok programfelelősei a vezetőket és a munkatársakat tájékoztatni fogják a bevezetés pontos ütemezéséről és a felkészítések lehetőségeiről.



Szervezetfejlesztés csapata

A KÉRDŐÍV EREDMÉNYEINEK BEMUTATÁSA



A 2020 őszén megkérdeztük a munkavállalókat, mennyire elégedettek általában a MÁV Zrt.-vel, mint foglalkoztatóval és hogy szeretnek-e a MÁV Zrt.-nél dolgozni. Most bemutatjuk a vállalati eredményeket.

A kitöltők válaszai alapján megállapítható, hogy a munkavállalók elégedettek a munkahelyükkel, szeretnek a vállalatnál dolgozni (3,98) és mint foglalkoztatóval is elégedettek (3,65).

A válaszok átlagértékeit figyelembe véve magasabb eredményt kaptak az alábbi állítások:

- Mindennapos munkám során azt csinálom, amihez szakmailag a legjobban értek.
- A modern oktatási módszerek bevezetését hasznosnak tartom (e-learning, távoktatás stb.).
- Bízom a vállalat sikerében, fejlődésében.
- Vállalatomat biztos munkahelynek tartom.
- A munkarend, melyben foglalkoztatnak összeegyeztethető a magánéletemmel.
- Feladataim tisztázottak, hatásköröm és felelősségem egyértelmű a napi munkavégzés során.
- Munkámmal hozzájárulok a vállalat eredményes működéséhez.

Az eredményekből látszik, hogy a kitöltők elégedettek mindennapi munkájukkal és a saját hozzájárulásukkal a vállalat sikeréhez, valamint bíznak a további fejlődésében.

Hasonlóan a vállalati értékeket vizsgáló kérdés eredményéhez, itt is megjelent a munka-magánélet egyensúlya, illetve az, hogy a vállalatot biztos munkahelynek tartják.

Érdekes eredmény továbbá az előző évben nagyobb mértékben bevezetett modern oktatási módszerekkel való elégedettség is.

A válaszok átlagértékeit figyelembe véve alacsonyabb eredményt kaptak az alábbi állítások:

- A munkatársak javaslatait, ötleteit a vállalat figyelembe veszi.
- Elégedett vagyok a MÁV Zrt.-nél tapasztalható információáramlással, információ-megosztással.
- Elégedett vagyok az adminisztrációs feladatok mennyiségével.

Látható, hogy fejlesztendő területként jelentkezik az adminisztrációs feladatok mennyiségének csökkentése, valamint az információáramlás hatékonyabbá tétele mellett a munkatársak ötleteinek, javaslatainak megismerése és a mindennapokba való beépítése.

Járványügyi helyzet értékelése:

2020-as év minden eddigi évhez képest teljesen mást hozott a munkáltatónak és a munkatársaknak is. Nagyon gyorsan kellett a járvány kihívásaira reagálni, ezért tartottuk fontosnak, hogy erről is kapjunk visszajelzést. A kitöltők 3,95-ös átlag értékkel úgy vélték, hogy a weboldal hasznos információkkal támogatta a munkatársakat. 3,81-es átlagértékkel pedig elégedettnek bizonyultak a járványügyi intézkedésekkel.

Nyitott válaszok kategorizálása vállalati szinten:

A felmérés végén a válaszadók által írt további javaslatok csoportosítása során 11 különböző kategóriát alakítottunk ki. A kitöltők leginkább javadalmazás, működésfejlesztés és oktatás témakörében adtak javaslatokat. A javaslatok során még inkább bepillantást nyerhettünk a fejlesztendő területekbe, a munkatársakat foglalkoztató témakörökbe.

Szervezetfejlesztés csapata

Március 25. az arcképes igazolványok érvényesítéséhez szükséges iskolalátogatási igazolások leadási határideje

Idén is szükséges a jogosult nevére kiállított iskolalátogatási igazolások leadása valamennyi 18 és 25 életév közötti, középiskolai vagy felsőfokú nappali tanulmányokat folytató gyermek esetében.

A tanulói jogviszonyt a jogszerző munkáltatója köteles évente kétszer ellenőrizni az adott iskolai félév megkezdésétől számított két hónapon belül. A 25. életévét betöltött gyermek (a tartósan beteg gyermekek kivételével) utazási igazolványra akkor sem jogosult, ha nappali tagozaton tanulmányokat folytat. Az igazolások beérkezési határideje: 2021. március 25. Azokat a Humán ügyfélszolgálati irodában kell leadni. Amennyiben az iskolalátogatási igazolás nem érkezik meg, a gyermek utazási igazolványa automatikusan letiltásra kerül.



A munkáltató álláspontja az Alkotmánybíróság tavalyi, a napi és heti pihenőidő szabályait érintő határozatával kapcsolatban

Az elmúlt időszakban több félrevezető híresztelés látott napvilágot az Alkotmánybíróság címben hivatkozott döntését követően.

A munka- és pihenőidőre vonatkozó törvényi szabályozás az alkotmánybírósági határozat következtében nem változott, mivel az Alkotmánybíróság nem mondta ki azt, hogy a Munka törvénykönyve nem felel meg az Alaptörvény rendelkezéseinek. Az Alkotmánybíróság annyit állapított meg, hogy az adott ügyben hozott kúriai döntés indokolásának egyik pontja nem felel meg az Alaptörvénynek, mert a napi- és a heti pihenőidőt nem lehetséges egy időben kiadni. A napi pihenőidő azonban kizárólag a napi munka befejezése

és a következő munkanapi munkakezdés között értelmezhető. Így abban az esetben, ha a munkavállalót a napi munka befejezését követő következő napon nem terheli munkavégzési kötelezettség, napi pihenőidő alkalmazása sem merülhet fel. Az ezzel ellentétes értelmezés nem következik az Alaptörvény hivatkozott rendelkezéseiből sem. Ezért a munkáltató által is folytatott több évtizedes vezénylési gyakorlat a jogszabályoknak megfelel. A vállalatcsoport tagjainál a Munka Törvénykönyve szabályozásán alapuló kollektív szerződések vannak hatályban. Az általánostól eltérő munkarendben foglalkoztatott munkavállalók esetében a kollektív szerződések számos esetben a munka törvénykönyvében megfogalmazott munkaidő-beosztási előírásoknál lényegesen kedvezőbb foglalkoztatási szabályokat rögzítenek. Az Alkotmánybíróság határozata a speciális szabályok alapján foglalkoztatott egészségügyi dolgozókra vonatkozóan született, a vasúti munkával párhuzamba állítani felelőtlenség.

NŐK A VASÚTON

Vannak hölgyek, aki kifejezetten férfias szakmát választottak a MÁV-nál, s a legkeményebb feladatokban is helytállnak.



Ha visszatekintünk a vasúti ágazat 175 éves múltjára, akkor a vasút jellemzően férfiak által dominált szektor volt. Napjainkban azonban egyre nagyobb számban vannak női munkavállalóink, akik a legnehezebb munkakörökben is megállják a helyüket. Nőnap alkalmából következzen egy összefoglaló, hogyan is alakult a szebbik nem karrierje a MÁV-nál.

Az első világháborúig tartotta magát a közvélekedés, miszerint a nők otthon a helye. S bár olykor visszasírjuk ezeket az időket, azért mégiscsak jobb, hogy a 21. században lehetősége van karriert csinálni és függetlenséget kívíni a gyengébbik nemnek is. S hogy hogyan kezdődött a nők karrierje az állami szektorban?

Hivatalos munkakörben először 1872-ben alkalmaztak távíró kisasszonyokat a Magyar Postán. 1874-ben a vasúttársaságnál Tonheiser Carolina kezelőnő és Piller Rafaelné pénztárkezelőnő voltak az első fecskék. 1888-ban a Királyi Államvasutak már külön kiadványban részletezte a nők alkalmazásának feltételeit.

Ezek voltak a legalább 18 éves kor, az egészséges testalkat, a feddhetetlen előélet, a rendezett anyagi helyzet és legalább 4 polgári iskolaév elvégzése. A legalacsonyabb pénztárkezelőnői fizetés havi 25 forint volt, de maximum 50 forint. A nőknek be kellett számolni családi állapotukról, matek-, földrajz-, helyesírási és szakmai vizsgán kellett részt venniük.

Harc az egyenlőségért

Sokáig csak ideiglenes munkaerőként tekintettek a hölgyekre, akik ezt nem nézték jó szemmel. 1901-ben már a pénztárkezelőnők lázadásáról cikkeztek, akik 1000 korona fizetést, tisztíró rangot, állásuk véglegesítését és nyugdíjintézeti tagságot követeltek a vállalatától. 1912-ben már így cikkezett a korabeli sajtó: „Bizalmatlansággal, elfogultsággal és lekicsinyléssel kellett az első hetvenkét távírónőnek harcot vívni, teljes tudásukat, s erejüket meg kellett feszíteniük, hogy a tisztító tűz veszedelmes s égő lángjai között megállják helyüket. S az idők végtelenségében, a modern kultúra haladásában s a gazdasági fejlődésben egy egész emberöltőnek kellett letűnni, amíg a kavargó áramlat új felfogásokat vetett felszínre.”

A világháborúk évtizedei végképp átformálták a vélekedést a nők munkavégzéséről, a hölgyek a sok elvesztett férfi helyére léptek. A vasútnál is sorra nyíltak meg a betölthető pozíciók.

A szocializmus évei alatt a nehéz fizikai munka ugyanolyan természetes volt a nőknél, mint a férfiaknál. Az 50-es évek Magyar Vasutas újságjaiban gyakran olvashattunk hihetetlen teljesítményekről. Például Csadó Magdáról, az Istvánbeli Jár-műjavító fűrés ifimunkásáról, aki büszke volt 354 százalékos teljesítményére, és így nyilatkozott: „Mindig meg akartam mutatni, hogy mi nők egyenlő dolgozótársai vagyunk a férfiaknak! Becsületesen igyekszem elvégezni munkámat, és viszonzásul csak azt kérem, hogy végzett munkám után ítéljenek meg!”

Napjaink női munkaereje

A szocializmus ment, de a női munkaerő maradt, és meg is érkeztek a jelenbe, ahol a MÁV már kifejezetten nő- és családbarát munkahely. A vállalatcsoport a munkakörök közel felében foglalkoztat nőket, akik jellemzően szellemi, illetve komolyabb fizikai igénybevételt nem igénylő területen dolgoznak. A legnagyobb számban betöltött munkakörök: vezénylőtiszt, forgalmi szolgálattevő, hangosbemondó, beszerzési szakértő, műszaki, pénzügyi, ügyfélszolgálati szakelőadó, számadó és jegypénztáros, jegyvizsgáló.

Kifejezetten magas arányban vannak nők a felső- és középvezetésben. A HR igyekszik olyan munkafeltételeket és időbeosztást biztosítani, amely a munka-magánélet egyensúly optimális fenntartását elősegíti, például gyakori a rugalmas vagy atipikus foglalkoztatási forma, a home office. A bérezési rendszer a szakmai tapasztalatot, a szakértelmet és a munkakört veszi figyelembe, teljesen azonos feltételeket biztosítva a női és férfi munkavállalók számára.



Tóth Lászlóné féktechnikai lakatos

Anikó egy igazán férfias területre keveredett a MÁV-nál. Vasúti fékező berendezések javításával foglalkozik kollégáival Istvánteleken. „Az egész családom, szüleim, nagyapám és férjem is vasutas. A Mechwart András iskolából kikerülve először az Északi Jár-műjavítóban reléállványokat javítottunk, utána átkerültem a féktechnikai lakatosokhoz. Fiatalkoromban még emelgettem a 20-25 kilós szelepeket, ezt ma már nem csinálom, kisebb részfeladatokat, utómunkákat végzek. Jelenleg egyedüli nőként dolgozom. Otthon sem feledkezünk el a vasútról, mert a család vasútmodellezéssel is foglalkozik.”



Nyeső Veronika kárpitos

A Szolnoki Járműjavító munkatársa ipari bőrézzel foglalkozik, és imádja a munkáját. Őt hívják, ha a HÉV váltójára kell új huzat, de akkor is, ha egy hatalmas kábel igényel speciális bőrvédelmet. „Bőrdíszművesként végeztem. Valahogy éreztem, hogy nekem a MÁV-nál a helyem. Mindig

is szerettem volna itt dolgozni, és sikerült is bekerülnöm. Az ipari bőrézés nehéz fizikai munka, el is fáradok nap végére, de szeretem, mert mindig van benne kihívás. Eleinte furcsán néztek rám férfi kollégáim, mit akar egy nő fúróval a kezében, de aztán megszokták a látványt, látták, hogy jól dolgozom, és elismerik a munkámat. Sokat tanultam a kollégáimtól.”



Pető Barbara FLIRT motorvonat-vezető

MÁV-os karrierjét jegyvizsgálóként kezdte, aztán VIP-utaskísérő volt, majd új kihívást keresve 2018-ban tette le a mozdonyvezetői vizsgát. Azóta rója a síneket. „Magyarországon 2014 óta vannak női mozdonyvezetők. Előtte ennek nem elvi, inkább fizikai

akadálya volt, hiszen a hagyományos mozdonyvezetés nehéz fizikai munka is, de a mai, modern motorvonatok kevésbé veszik igénybe a szervezetet. Fizikai erő helyett határozottság, talpraesettség szükségeltetik. Soha nem éreztem hátrányát, hogy nő vagyok. Persze eleinte bizonyítani kellett, de ezt a legtöbb új kollégától elvárják, nem től függetlenül. Néha rácsodálkoznak az utasok, hogy nő vezeti a vonatot, és persze jönnek a férfi kollégák kedves poénjai is, de sosem éreztem megbántva magam emiatt. Jó csapatban dolgozom, a párom is szakmabeli, fel tudtuk nevelni kislányunkat úgy, hogy a beosztásunk ne menjen a család rovására. Szeretem, hogy minden napom más.”

Sin Bettina

„A lényeg az együttműködésben rejlik”

A Gyermekvasút a játék és a munka világának olyan tökéletes arányú elegyét kínálja a kispajtásoknak, amelyben játszva alakul ki felelősségérzetük és hatékony működésük egy csapatban. A Gyermekvasút pedagógiai hasznáról, a vasútszakmai tudás megalapozásáról a MÁV-START Személyszállítási szolgáltatásértékesítés szervezet vezetőjét, a Gyermekvasút egyik állomásfőnökét kérdeztük. Hegyi Zsolttal Benke Máté beszélgetett.

Aki főállásban a „nagyvasútnál” dolgozik, miért vállal a szabadidejében munkát a Gyermekvasúton?

Kiskoromban gyermekvasutas voltam, akkor arról álmodtam, hogy egyszer állomásfőnök leszek itt. Ezt valóra is váltottam, 2011 óta dolgozom ebben a pozícióban.

Ha jól tudom, kisvasutas éveid után több közlekedési vállalatnál is dolgoztál... Emlékszel még rá, hogy mi volt az, ami ebbe az irányba terelt?

A közlekedésbarátok szerintem ezzel az érdeklődéssel együtt születnek. Csak úgy, mint én. Általános iskolás voltam, amikor az osztályban toborzást tartottak a gyermekvasutasok, azonnal jelentkeztem.

A MÁV-nál milyen munkakörben kezdted?

Azt fontos elmondani, hogy sokan dolgoznak a közlekedésben azok közül, akik itt tanulták meg az alapokat. Én is a Gyermekvasútnál kezdtem el ismerkedni a mai munkámmal. Egyébként a MÁVDIREKT volt az első munkahelyem, 2001-ben csatlakoztam a csapathoz.

Akkoriban két szobában ültünk, körülbelül tizenhatan. Bár a csapat egészen nagy volt, de nyaranta, például egy pénteki napon mégis 5-600 hívás jutott egy dolgozóra. Ottlétem alatt jött létre az informacio@mav.hu e-mail-cím is, de a fiókot csak egy gépről lehetett kezelni.

Ez ma már elképzelhetetlen. 2004-ben aztán főiskolára mentem. Utána a Gyermekvasútnál dolgoztam másfél évet főállásban, vezető váltókezelő voltam. Ez idő alatt csináltam nagyforgalmi és önállósító vizsgát. Aztán a BKK következett, ahol forgalmi előadóként kezdtem, de több területen megfordultam. Később szakmai titkár, majd a vezérigazgatói kabinet tagja lettem. Innen jöttem vissza a MÁV-START-hoz.

Ha a Gyermekvasúton vagyok, mindenütt önfeledt örömet látok. Szerinted mi az, amit megkapnak itt a gyerekek?

A legtöbbjüknek a speciálisan szerveződő közösség a legnagyobb érték. Zseniális, hogy nem évfolyamonként vannak elosztva a gyerekek, ellentétben az iskolával. A kicsik és a nagyok ezáltal folyamatos „egymásrautaltságban” töltik az idejüket, és mivel a kicsiből idővel nagy lesz, megismerik a másikért érzett felelősség érzését. Ezenfelül roppant színes a programjuk: tábor, túra stb., így sokféle helyzetben vannak együtt, és ezt ez – az életkor tekintetében vegyes rendszer – hallatlanul izgalmassá teszi. Kialakul egy szigorú belső logika, ennek köszönhetően pedig megtanulnak egy szabályrendszer szerint működve, de önfeledten létezni. És ne feledkezzünk meg a szakmai részről sem. Ez egy olyan hely, ahol az évtizedek alatt közlekedésben dolgozók ezrei sajátították el a szakma alapjait. Ezeknek az embereknek az életében a Gyermekvasút egy elképesztően fontos mérföldkő.

Mi az, amit te tudsz átadni a pajtásoknak?

Izgalmas dolgokat lehet megtanítani a gyerekeknek a különböző szituációkon keresztül. Például azt, hogy hogyan viselkedjenek egy pénztárban, azaz egy front-office helyzetben. De közösen kell azt a határt is megtalálnunk, ami mentén még komolyan látják el a dolgukat, mégis önfeledten szórakoznak, mert végül is ez a szabadidejük része, nem egy iskola. Azért azt mindig szem előtt kell tartani, hogy itt is az utas az első. Egy jobb vasárnapi napon 2-3000 ember fordul meg a Gyermekvasúton, így több ez önmagunk szórakoztatásánál. Több ezer ember élményének vagyunk a részesei, ezért ezt a fajta szolgáltatói hozzáállást a gyerekeknek is érezniük kell. És érzik is.

Ha a vezetői pályádról vagy a csapadról van szó, arra milyen mértékben gyakorol hatást a gyermekvasutas munkád? Jobban szeretsz esetleg fiatalokkal dolgozni? Vagy könnyebben kezeled őket?

Az én szervezetem – életkor tekintetében – nagyon színes. Meggyőződésem, hogy a különböző korosztályokból való embereknek meg kell tanulniuk egymás értékeiből táplálkozni, úgy látom, nálunk ez működik. Az idősebbek bölcsességét, tapasztalatait vegyíteni kell a fiatalok hevületével. A lényeg az együttműködésben rejlik. Ha pedig valaki tenni akaró típus, az minden életkorban ilyen lesz.



Mivel foglalkozik a Személyszállítási Szolgáltatás-értékesítés Szervezet?

A tevékenységünk öt fő elemet foglal magába. Mi gondozzuk a belföldi tarifát és üzletszabályzatot, így részben a tarifaközösséggel is mi foglalkozunk. Aztán a nemzetközi díjszabás és értékesítés is hozzánk tartozik, így rengeteget tárgyalunk nemzetközi szervezetekkel. Van egy értékesítési kontrollinggal foglalkozó szervezetünk, kollégáink ma Magyarországon a legprofibb és legösszetettebb utasforgalmi elemzéseket képesek elkészíteni. A partneri és pénztári koordináció csapata foglalkozik a pénztárak elvi szabályozásával, és az összes olyan értékesítési partnerünkkel, akik a mi jegyeinket árulják, vagy mi áruljuk az ő jegyeiket. És nem utolsósorban azért is mi felelünk, hogy 120 000 ember arcképes igazolványa rendben legyen.

Egy szervezet hatékony működéséhez rengeteg egyeztetés, sok kommunikáció szükséges – ez nem megy mindig könnyen. Ha tehetnéd, mit emelnél át a gyerekek világából, viselkedéséből, ami jobbat tenné a felnőtt életet?

A bizalmat. Ezt nagyon szívesen átvinném a felnőtt világba. Ha több bizalommal tudnánk egymáshoz fordulni, akkor sokkal őszintébb lenne a kommunikáció és hamarabb kiderülne, hogy mennyi mindenben értünk egyet.

Benke Máté

ÉLET A SZÉCHENYI-HEGYI GYERMEKVASÚTON

Életünk egyik legszebb periódusa a gyermekkor. Ezt az időszakot a szabadság és a kalandok jellemzik, ekori kapcsolataink és élményeink pedig meghatározzák, hogy milyen ember válik belőlünk. Így vannak ezzel a gyermekvasutasok is, akik óriási lelkesedéssel érkeznek meg Hűvösvölgy állomásra. Ám fiatal koruk ellenére a szabad játék öröme mellett a tudatosság, a példamutató magatartás és szolgálat jellemzi őket.



Szikrázóan süt a februári nap. Az idő kellemes, majdnem tavaszi. A csivitelő gyermekek és az izgatott utasok hangja mégsem tölti meg a szűr-kés peronokat.

November óta nincs Gyermekvasút – szól kórusban a szomorú válasz.

Bízva abban, hogy hamarosan minden a régi lesz, kérlek, idézzünk fel egy „átlagos” napot a Gyermekvasúton. Hogyan néz ki egy szolgálat?

Puskás Bernadett: Reggel, fél hétkor van találkozó a Széll Kálmán téren. Megvárjuk a későket, aztán összejön a csoport. Az ifivezetők felkísérnek minket Hűvösvölgy állomásra, ahol leadjuk az ellenőrzőket, megreggelizünk, és felsorakozunk. Itt mondják el az aznapi beosztást is. A „szolis” vonattal elmennek a máshol szolgáló kispajtások, az állomásfőnökök pedig már a helyükön várnak mindenkit. Aztán szolgálunk, ebédelünk, a nap végén pedig részt veszünk az esti programon, ami lehet kidobós, vetélkedő, vagy valamilyen játék. A csoportfüzetbe beírjuk a szolgálatot, aztán visszakapjuk az ellenőrzőket.

Bogi, Levi, ti ifivezetők vagytok. Mi a dolgotok? Hogyan válhat valaki ifivezetővé?

Szabó Boglárka: Az ifivezetők olyan pajtások, akik életkoruknál fogva már nem lehetnek gyermekvasutasok, de azok szeretnének maradni. Az „ífik” így a kisebb gyerekcsoportok (15 csoport van, a szerk.) vezetőivé válnak. Feladatainkat tekintve mi figyelünk rájuk, és nem utolsósorban csapatát kovácsoljuk őket. Minden ifivezető egy adott csoporthoz van hozzárendelve, a frissen végzett kispajtások pedig ezek között a csoportok között lesznek elosztva. Így minden csapatba kerül kicsi és nagy gyerek is.

Milyen elfoglaltságokat szerveztek a gyerekeknek? A jelenlegi időszakban is el tudjátok látni a feladataitokat?

Radics Levente: Az egész tanév során vannak közösségi programok, de ezeket két részre osztanám. A csoportprogramokon értelemszerűen csak a csoport vesz részt (bowling, közös mozizás, szabadulószoza stb.), a nagyvasúti programokon és a közös kirándulásokon viszont a teljes közösség.

Szabó Boglárka: A legnehezebb, hogy most, a pandémia alatt is nyújtunk valamit a gyerekeknek úgy, hogy nem lehetünk velük. Azokat a lehetőségeket, amelyeket az internet kínál, igyekszünk kihasználni. Online játékokat játszunk, vagy kísérleteket mutatunk be.



Puskás Bernadett (12), gyermekvasutas



Szabó Boglárka (20), ifivezető



Radics Levente (18), ifivezető

Betti, te, mint harmadéves gyermekvasutas, milyennek látod ezeket a programokat?

Puskás Bernadett: Imádom mindet, ahogy a táborozást is. Nyáron az összes csoport eltöltött itt két hetet. Ilyenkor rendbe rakjuk a tábort, strandolunk, és persze szolgálunk.

Bence, te vagy a „legújabb” kolléga. Csak néhány héttel ezelőtt végeztél. Ha jól tudom, már nagyon várod az első szolgálatodat. Kérlek, mesélj egy kicsit a tanfolyamról, és arról, hogy miért csatlakoztál a csapathoz.

Hódosi Bence: Nyaranta több alkalommal is feljöttünk a szüleimmel a Gyermekvasútra, és nagyon tetszett. Apa irodájában is láttam rengeteg érdekes képet, modell mozdonyokat és gyakran mesélt nekem a vasútról, ezért jelentkeztem. Sokat készültem a vizsgára, nem is izgultam. Szerintem nagyon érdemes megcsinálni. Pénztáros és értékcikkáros szeretnék elsőként lenni, rendelkező majd csak később.

Izgalmas volt az oktatás?

Hódosi Bence: Igen! Hétfévente jártunk tanfolyamra, szeptemberben kezdtünk. Voltak kirándulásaink, bejártuk a környéket, megnéztük a látnivalókat, amelyeket aztán pontosan kellett tudnunk a vizsgán is. Nagyon örültem, hogy sokat voltunk a természetben. De nemcsak a váltókkal és a berendezésekkel ismerkedtünk meg, hanem a vasutaséletéről is sokat meséltek oktatóink. Nagyon büszke vagyok, hogy sikeresen teljesítettem a tanfolyamot és a vasutas közösséghez tartozhatok hamarosan.

Levi, ha jól tudom, téged inkább a szakma vonz.

Radics Levente: Itt élek Budán, ezért kiskoromban sokat jártunk fel ide a szüleimmel. Legóval lemodelleztük a pályát és a jelzőket, a tanfolyamra pedig velem együtt készültek. Szerintem ők is letehettek volna a vizsgát (nevet). Közlekedésmérnök szeretnék lenni, itt pedig sokat tanulhattam. Ha van idő, és az állomásfőnök temperamentuma is olyan, akkor elmagyarázza a szakmai dolgokat, ami nagyon fontos.

Ezért szeretsz ide járni?

Radics Levente: Részben. De talán inkább azért, mert kiszakít a mindennapokból, és itt elfelejtem a gondokat. Az erdő látványa feltölt.

Miről szól a Gyermekvasút?

Szabó Boglárka: Alapvetően rengeteget lehetne arról beszélni, hogy milyen vasutasnak lenni, de aki nem próbálta, az soha nem fogja ezt az érzést megérteni. Aki valaha gyermekvasutas volt, az a vasutas évei alatt és után is egy olyan közösség része lehet, amire számíthat. És vannak dolgok, amiket itt megtanul az ember: a fegyelem, az odafigyelés és a felelősség, ezek birtokában pedig bárhol megálljuk a helyünket az életben. A sok-sok élmény, amit itt a barátainkkal élünk át pedig hozzátesz ahhoz, hogy milyen személyiségünk lesz.

Benke Máté

GYERMEKVASÚT



Hódosi Bence (11), gyermekvasutas



A Gyermekvasút legújabb, felújított nosztalgia-kocsija

Megérkezett Hűvösvölgybe a Gyermekvasút legújabb büszkesége, a Cax 529-es pályaszámú négytengelyes, nyitott peronos vasúti kocsi. Ezt a típust a II. világháború utáni járműhiány enyhítésére építették Győrben, tervezési sebességük 80 km/h volt, az utastérben villanyvilágítás és kályhafűtés szolgált az utazók kényelmét. Az Úttörővasút első éveiben több ilyen kocsi szolgált a budai hegyekben, de ezzel a járművel a Bugaci Kispöfögő szerelvényében találkozhatott utoljára az utazóközönség. A kocsit a hajdani gyári színterve szerint fényezték újra és oldalanként két korhű zománc-tábla is díszíti.

VÍZGAZDÁLKODÁS A NAGYKANIZSAI KOCSIMOSÓBAN



Az ENSZ 1992-ben tett javaslatára minden évben március 22-e a víz világnapja, amikor felhívják a kormányok, szervezetek és magánszemélyek figyelmét a víz fontos szerepére az életünkben. A klímaváltozás és a föld ivóvízkészletének szűkössége nemcsak a mezőgazdasági élelmiszergyártókat teszi próbára, de minden ipari területen, a fenntarthatóság jegyében kötelességünk a „gondos gazdálkodás” a vízzel. Most a víz világnapja alkalmából bemutatjuk a MÁV-START nagykanizsai kocsimosóját, amely modern technológiával igyekszik eleget tenni a hatékony vízfelhasználás és a tiszta járművek követelményeinek.



A víz az egyik legfontosabb természeti erőforrásunk, a vízminőség és a vízmennyiség egyaránt fontos szerepet játszik a természeti erőforrással való fenntartható gazdálkodásban. A víztakarékosságra és a vízfelhasználás hatékonyságának fokozására, felelősen gondolkodva, mi is törekszünk.

A 2020-as évben az esemény szlogenje a „Víz és klímaváltozás” volt. Vizeink szerepe a klímaváltozásban – a föld vízkészletének megóvása és körültekintő felhasználása életet menthet. A vasút a legkörnyezetbarátabb közlekedési mód, ezért is **fontos a jövőben olyan járművek beszerzése, melyek károsanyag-kibocsátása a lehető legalacsonyabb, valamint minden olyan feladatot ellátni és optimalizálni, amivel a rendelkezésre álló erőforrásainkat hatékonyan és nem pazarló módon használjuk fel.**

Mit takar a járműtisztítási tevékenység?

A hálózaton jelenleg 8 darab gépi kocsimosó berendezést üzemeltetünk. A nagykanizsai gépi kocsimosó berendezés teljesítménye az adatok szerint a teljes mennyiséghez képest átlagosan annak mintegy 11%-a. A 2020-ban elvégzett külső tisztítások 7,7%-át teszi ki a Nagykanizsán a gépi kocsimosó berendezésen elvégzett mosások mennyisége.

Ezt a járműtisztítási tevékenységet segíti még Nagykanizsán a modern, környezetbarát mosócsarnok, amely a 2019 év elején kapta meg a használatbavételi engedélyt. Korábban ott csak kézi mosásra volt lehetőség. A vasúttársaság saját kerektől, mintegy 400 millió forintért megépült új kocsimosó kapacitásának teljes kihasználásával akár naponta 70-80 vasúti személykocsi külső tisztítása is megoldható.

A korszerű rendszer segítségével egy jármű komplett külső tisztítása két-három perc alatt elvégezhető a korábbi kézi tisztítás 90 perces átlagideje helyett.

Hogyan működik a gépi kocsimosó berendezés?

A berendezést a kefesorral és a hozzá tartozó infrastruktúrával egy nyolcvan méter hosszúságú könnyűszerkezetes épületben alakították ki. A járművek tisztítását a külső hőmérséklet -5 °C-ig nem befolyásolja. A mosócsarnok környezetbarát, a tisztítás során keletkező szennyvíz műanyag gyűjtőtálcába kerül, onnan ülepítőkön keresztül jut a szennyvízkezelőbe. **A berendezés víztisztítási hatékonysága 84 százalékos, így a járműtisztítás csupán 16 százalékban igényel vízhálózatból nyert tiszta vizet.**

A mosó egy újrahasznosító teleppel van felszerelve, így a mosóvíz újrahasznosítható, és víz spórolható meg. A rendszer egy pH-semlegesítő rendszert is magába foglal, hogy a víz pH-értékét 6,5 és 7,5 között tartsa.

A MÁV-START valamennyi gépi kocsimosó berendezését üzembe helyezi a téli leállás után, így Budapesten, a Keleti pályaudvaron, Debrecenben, Miskolcon, Nyíregyházán, Szentesen és Szombathelyen is. A budapesti, Istvántelken lévő zárt rendszerű kocsimosó pedig egész évben működik. A vasúttársaság a régebbiek üzemeltetése mellett további új, modern mosók építését is tervezi.

Szegeden a nagykanizsai mosóhoz hasonló, átmenő rendszerű zárt gépi mosót terveznek telepíteni a jövőben. Békéscsábán és Celldömölkön kézi tisztítási álláshelyet alakítanak ki, Debrecenben, Miskolcon, Szolnokon (az új KISS motorvonatoknak) és Istvántelken, zárt rendszerű gépi mosó fog üzemelni a jövőben. Míg Pécs állomás 17. vágányának felújításával egy mobil kocsimosó berendezés is alkalmazható lesz. Ezen fejlesztések elkészültével maximálisan évi 65 ezer darab kocsit tudnak majd megtisztítani.

Molnár Zsolt



A VASÚTNÁL TALÁLTÁK MEG A HIVATÁSUKAT „MOST MÁR MIND SÍNEN VAGYUNK”

2020-ban mindannyiunknak sok változást kellett megélnünk. Egy olyan új és eddig ismeretlen világgal kellett szembenéznünk és megbarátkoznunk, amellyel korábban még nem találkoztunk. Ez a változás mindenkinek mást hozott. Valakinek sajnos rosszat, míg vannak olyanok, akik a változásban megtalálták a jót. Én az utóbbihoz tartozom, hiszen tavaly év elején hoztam egy döntést: feladtam a vállalkozásom, és egy biztos, kiszámítható munkahelyre cseréltem. Úgy látom, így lassan egy év távlatából, hogy jó döntést hoztam. Kommunikációs szakelődőként azt csinálhatom, amit szeretek, és ott dolgozhatok, ahol már régóta szerettem volna. A saját történetem motivált arra, hogy bemutassam öt munkatársunk történetét, akik szintén a koronavírus megjelenése óta csatlakoztak a MÁV-START csapatához. Volt, aki rossz életről szerett volna kitorolni és egy jobb élet útján haladni tovább, és volt olyan munkatárs is, aki nem adta fel a reményt és sikerült megvalósítania gyermekkori álmát.



Simon Eszter - üzemi mérnök

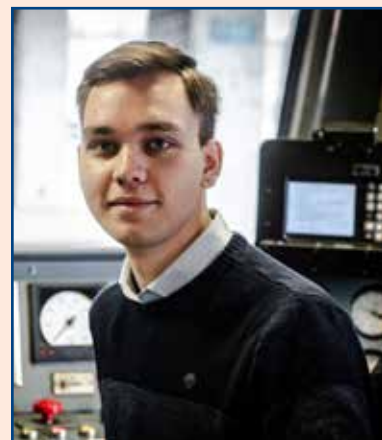
„Olyan munkahelyet kerestem, ahol a terveim nem csak az asztalon porosodnak.”

Simon Eszter tavaly nyáron, a pandémia közepén szerezte meg gépészmérnök-diplomáját. Rövid ideig tartó keresgélés és kiválasztási folyamat után, Eszter 2020. november 2-án kezdett el dolgozni a Járműkonstrukció részlegénél, ahol jelenleg az IC+ járműcsalád tervezésével foglalkozik. Eszter félig a tervezőcsapatot és félig a végeselemes szilárdsági számítással foglalkozó csoportot erősíti, igyekszik minden területen a legjobb tudása szerint helytállni. Fontos szempont volt számára, hogy egy nagy múltú vállalatnál kamatoztassa tudását és különféle kihívást jelentő projektekkel találkozhaszon. Már az első hét után azt érezte, hogy jó helyet választott, megismerte mentorát, aki azóta is mindenben a segítségére van. Eszter hamar megkedvelte a csapatot és könnyen beilleszkedett. Részlegük az elmúlt időszakban jelentős létszámbővítésen esett át, és Eszter legnagyobb öröme több, régi egyetemi társával is újra találkozhatott, azonban már mint munkatársak.

Szvitek Dániel - mozdonyvezető

„Legyen a munkád a hobbid, és soha többet nem kell dolgoznod.”

Szvitek Dániel már gyermekkorától a vasút bűvöletében él, ám a mozdonyvezető szakma sokáig csupán elérhetetlennek tűnő álom volt számára. A most 23 éves Dániel örömmel mesélte, hogy mindig is érdekelte a vasút világa, ezért már kamasz éveiben is a nagyvasút és az erdei kisvasutak vonzották. Dániel számára nem volt kérdés, hogy a pályaválasztás útján a vasúti szakma irányába haladjon tovább. Érettségi után a Királyréti erdei vasúton kezdett dolgozni főállású munkavállalóként, amíg várta, hogy 20 éves legyen és elkezdhesse a mozdonyvezetői képzést. 2021. január 1-jétől mozdonyvezetőként dolgozik társaságunknál, szabadidejét pedig kiegészítette legkedvesebb hobbijával, így a Gyermekvasút csapatát is erősíti. Munkatársai között rengeteg barátára lelt, akikkel együtt járnak kirándulni, nyaralni belföldön, de sokszor külföldön is. Most már büszkén mondhatja el, hogy sikerült gyermekkori álmát valóra váltania.



Urbán Zsuzsanna – vezető jegyvizsgáló

„Mert akit a mozdony füstje egyszer megcsapott, az mindig vasutas marad és visszavágyik.”

Kilátástalan és tervezhetetlen a jelenlegi koronavírus-helyzet miatt az esküvői szektor, ezért felhagyott vállalkozásával és visszatért társaságunkhoz Urbán Zsuzsanna, aki több mint 10 évet dolgozott korábban a MÁV-nál vezető jegyvizsgálóként. A biztos munkahelyi háttér és a stabil jövő reményében Zsuzsa egy év kihagyás után újra jelentkezett korábbi munkakörére, ahová munkatársai nagy szeretettel várták vissza. Az illetékes humán partner kollégák gyorsak voltak, és elmondása alapján hamar sikerült visszaszoknia, és nagyon jó érzés volt a régi arcokkal újra találkozni. Távozása előtt sok szép emlék maradt meg benne, ezért hiányzott a légkör, a munkatársak és természetesen az utazás. Pozitív élményekkel kezdett neki újra a munkának, hiszen a Hatvan telepállomás csapata egy igazán összetartó és nagyon jó közösség. Továbbra is szereti a munkáját és igyekszik mindennap a maximumot teljesíteni.

Nagy Petra -toborzás- kiválasztási szakelődő

„A legnagyobb kihívás volt számomra, amikor nem a legjobb jelöltet, hanem a legjobb munkahelyet vadásztam, mint HR-es.”

Nagy Petra számára mindig is fontos volt, hogy olyan céget képviseljen, melynek értékeivel igazán azonosulni tud és ahol biztonságban érzi magát, ezért is jelentkezett 2020 nyarán a MÁV-START-hoz. Petra 2020. november 18. óta erősíti a Humán erőforrás Igazgatóság csapatát, és azóta több kisebb kihívással kellett szembenéznie, mint például az online interjúk sokasága. A 21. század technikai vívmányainak köszönhetően igazán gördülékenyen mentek az online interjúk, azonban voltak olyan esetek, amikor a beszélgetés személyes jelenlétet kívánt meg, de a vírushelyzetnek megfelelő intézkedések (szájmaszkok, kézfertőtlenítők használata, másfél méteres védőtávolság) betartása mellett ezek is remekül kivitelezhetőek voltak. A pandémiás időszak ellenére is jól ment a beilleszkedése, hiszen kollégái igazán nyitottak voltak irányába, és több skype-os összekovácsoló meetinget is tartottak az elmúlt három hónapban. Összességében bátran állítja, hogy jó döntés volt megtenni az első lépést, hogy a MÁV-START munkatársa legyen, annak ellenére, hogy egyetlen vasutas ismerőse sem volt korábban.



Egyed Roland – járművillamossági szerelő

„Szokták mondani, hogy nincs lehetetlen csak tehetetlen, én döntöttem és éltem a lehetőséggel!”

2020 közepén egyre több cég kezdte csökkenteni a munkaerő felvételt, ezért is örült Egyed Roland, amikor barátja értesítette, hogy a MÁV-START Szolnoki Járműjavító csapatához van lehetősége csatlakozni. Roland szeptemberben már munkába is állt, ahol egy kellemes és zökkenőmentes beilleszkedés után megismerte az alapvető munkafolyamatokat, majd az előkészítési folyamatok után betekintést nyert a CAF-kocsik főjavítási munkálataiba, valamint a német kocsik ajtókorszerűsítésébe. A rövid, de annál tanulságosabb kitérők után végül januártól az IC+ járművek gyártásába, villamos bekötésébe csatlakozott be. Első élményeit a következőképpen írta le: „Saját tapasztalatom szerint, mint minden kezdő, én is hibázok, de ezeket a hibákat észrevesszük, megbeszéljük és megoldjuk. A végén természetesen nincs annál jobb érzés, mikor minden fogaskerek a helyére kerül.” Roland jelenleg munka mellett az Óbudai Egyetem Kandó Kálmán Villamosmérnöki Karán tanul. A jövőbeli tervei között szerepel, hogy akár mérnökként is erősítse a vasút fejlődését.

A megszólaló munkatársainknak köszönjük szépen az együttműködést!

Kozma Barbara

Vezérigazgatói dicséret a bátor helytállásért

2021. február 2-án kora reggel a 38310-es vonat közlekedett Kaposvárról Siófokra, amikor Tabon, az Arany János utcai vasúti átjáróban személyautóval ütközött. A gépkocsi – a tilos jelzés ellenére – figyelmen kívül hagyta a vonatot. Az autóban csak a sofőr utazott, aki nagyon súlyosan megsérült. Élete a vonaton szolgálatot teljesítő jegyvizsgáló kollégánkon múlt.



A harminc éves szolgálati múlttal rendelkező Mezei József vezető jegyvizsgáló azonnal a balesetes személyautóhoz szaladt, és a sérült személy fejét nyakát tartva megmentette a további súlyos sérüléstől. A mentősök, tűzoltók, rendőrök hamar a helyszínre értek, a szerencsétlenül járt sofőrt feszítővágóval szabadították ki a roncsok közül, a lánglovagok áramtalanították az autót és közreműködtek a forgalmi akadály megszüntetésében is. Mezei József keze a segítségnyújtás során megsérült, ezt a sebet is ellátták a helyszínen.

Mezei József vezető jegyvizsgáló munkatársunk a balesetet követő példás és bátor fellépésével bizonyosan életet mentett. Helytállásáért Kerékgyártó József vezérigazgató személyesen köszöntötte és Vezérigazgatói dicsérettel jutalmazta.

Mezei József az eset kapcsán elmondta: „Sajnos az elmúlt három évtized alatt sok hasonlót láttam. Ez az eset is pillanatok alatt megtörtént, amikor odaértem a balesetes autóhoz, még mindig tilos jelzést mutatott a fényoszlop. Láttam, hogy az autó vezetője – konkrétan a nyaka – az ütközést követően a kiszakított szélvédő és a felnyíló motorháztető éle közé szorult. Ilyenkor teszi az ember, amit tenni kell, hogy ne legyen még nagyobb baj. A segítség nagyon hamar megérkezett, és szerencsére a sérültet élve tudták elszállítani. Súlyos sérüléseket szenvedett, de reméljük, hogy mielőbb felgyógyul. Az elismerés nagyon jólesett vezérigazgató úrtól, büszke vagyok rá, köszönöm.”

Mezei József kollégáinknak köszönjük a példás helytállást. Mindenkinek balesetmentes szolgálatot kívánunk!

MÁV-START Kommunikáció



A MÁV-START Zrt. alapítása

15 éve, 2006. október 15-én alakult meg a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt.. Ebből az alkalomból a Vasutas Magazin októberi lapszámaig végigkövetjük az elmúlt 15 év legfontosabb eseményeit, mindig más és más évekre visszatekintve. Az első állomás az alapítás időszaka, a 2006–2008 évek.

2006–2008

A MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. a 2006. október 15-i megalapítását követően 2007. július 1-jén vette át a MÁV Zrt. Személyszállítási Üzletágának teljes adatkörét, a Társaság e naptól rendelkezik vasúti személyszállítási engedéllyel. A Személyszállítási Üzlet-szabályzatot a Magyar Vasúti Hivatal 2007. szeptember 7-én hagyta jóvá.

A MÁV Zrt. átalakításának előkészítése a kétezres évek elejére datálható. Az akkor 160 éves magyar vasút életében példa nélküli léptékekkel bírt az a változás, amely elkezdődött. Az első nagy lépés akkor történt 2006-ban, amikor a MÁV Árufuvarozási Üzletágból létrejött a MÁV-CARGO Zrt. A CARGO önállósodása után következett a MÁV-START Zrt. 2006-os megalapítása, majd 2007 közepétől a működése. Még ebben az évben megkezdte önálló életét a Záhony-Port Zrt., majd 2008. január 1-jétől két önálló társaságként a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. és a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. indult el. A MÁV-CARGO privatizációs szerződését ugyancsak 2008 januárjában írták alá. A Magyar Államvasutak működési struktúrája és szerkezete átalakult.

A reformfolyamat a szervezeti átalakításon alapult, és a személy- és áruszállítási szolgáltatások javulását célozta. A szolgáltatótevékenység három belső üzleti terület egységből állt: a Budapest elővárosi, a távolsági és nemzetközi, valamint a regionális személyszállításból. Kiemelt tevékenysége a magyar állammal kötött közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott személyszállítási szolgáltatás. Az átalakítás során az új szervezeti felépítés létrehozásán kívül megfogalmazásra kerültek az új célkitűzések is. Cél a szolgáltató szemléletű

vasút megteremtése, azaz a társadalmi elvárásoknak magasán megfelelő vasutat működtetni, az utasszám növelése mellett utasainknak színvonalas szolgáltatást nyújtani úgy, hogy meglévő erőforrásainkat hatékonyan használjuk fel.

A megalakuláskor 7200 munkavállalót foglalkoztatott a MÁV-START Zrt. mint munkáltató. Elsősorban a személyszállítási tevékenységi köréhez kapcsolódó jegyvizsgálói, kocsivizsgálói és pénztárosi munkakörcsoportokhoz tartozó munkatársakat foglalkoztatta. A fő feladat a zavartalan vonatkezeléshez szükséges vontató- és vontatott járművek és a szükséges személyzet hozzárendelése volt, ezeket a feladatokat a területi Személyszállítási Szolgáltatási Központok (SZSZK-k) látták el.

A MÁV Zrt. 100 százalékos, egyszemélyes tulajdonában álló vasúti személyszállító zártkörűen működő részvénytársaság tehát 2007. július 1-jén kezdte meg önálló tevékenységét. Heinczinger István, a MÁV Zrt. akkori vezérigazgatójának döntése értelmében a MÁV önálló személyszállítási cége tevékenységének megkezdésétől Mosóczi László a cég elnök-vezérigazgatója, 2008. február 1-jétől Kozák Tamás a vezérigazgató.

A MÁV-csoport 2008-tól új felállásban folytatta kiterjedt vasúti tevékenységét. A növekedés alapjainak megteremtése után az átalakulással a pénzügyi stabilitás is erősödött. Megfogalmazódott a máig érvényes vállalati cél: a vasúti rendszer fenntartható és folyamatos fejlődése olyan vasutas dolgozókkal, akik megbecsülést és biztonságot nyernek saját maguknak munkájuk révén, növekvő számú utasaink részére pedig megelégedettséget szereznek.

Hum Krisztina

„Semmire sem tudok nemet mondani”

Nehéz György kisgyermekkor óta a vonatok rajongója. Ennek köszönhető, hogy harminchét évesen már több mint ezer darabos, értékes vasúti tárgyakból álló gyűjteményt mondhat magáénak, melyet szerte az országban bemutattak már vándorkiállításokon. Másik szenvedélye a költészet, ennek is egy speciális területe: a kötött pályás közlekedésről szóló alkotások. Interjúnkban különleges hobbijairól és a MÁV-nál betöltött munkájáról kérdeztük.

Honnan ered ez a mély kötődés a szakmához?

Anyai dédnagyapám volt vasutas a családban. Hogy ez genetikailag öröklődhet-e vagy sem, ki tudja? Én úgy ítélem meg, hogy igen. Ő 1883-ban született, én pont száz évvel később. Bár nem ismertem, nagymamám sokat mesélt róla. Egy Tiszafüred környéki állomáson volt minden, ahol csak akkor állt meg a vonat, ha valaki leszállt, vagy ha valaki felszállt. Volt hajtányuk is, azzal járták a síneket, ha máshol akadt dolguk. Engem megragadtak a vonatos történetek, anekdoták, és amint lehetett, jelentkeztem gyermekvasutasnak – ahol még jobban beleszerettem a vasút világba –, és 1994–1998 között az I. csoport kötelékében szolgáltam.

Ha jól tudom, nem is dolgoztál máshol, csak a MÁV-nál...

2001-2004-ig diákszövetkezeten keresztül voltam a MÁV Központi telefonos információjában, mint 73-as információs, majd 2004. szeptember óta főállásban dolgozom a MÁV-Volán-csoport kötelékében. Kezdetben Budapest-Ferencváros állomáson voltam forgalmi szolgálattevő, majd 2007 óta a Bevétel-ellenőrzés csapatában dolgozom. Jelenleg szakelőadó munkakörben a Kerepesi úti székházban. A munkám során a beérkezett állomási pénztári anyagokat ellenőrzöm. Ez a munka precizitást igényel, oda kell figyelni, nem szabad hibázni.

Országszerte híres gyűjteményt halmoztál fel vasúti tárgyakból. Hogy sikerült ennyi mindent összegyűjtened?

Már gyerekkoromban szívesen nézegettem a dédnagyapám után fennmaradt néhány vasúti igazolványt, tárgyat. Aztán egyre több mindent kaptam ismerősöktől, akik tudtak a tevékenységemről.

Sok minden a szemétként került volna, ha én nem fogadom be. Azt vallom, egy régi tárgy kukába helyezésével kidobunk egy darabka történelmet is. Ezért inkább mindent befogadtam, amit tudtam. Később már tudatosan gyűjtöttem a ritkább, értékesebb darabokat.

Mikor már volt némi híre a gyűjteményemnek, sokan írtak, ismerősök is hívtak, ha találtak valami nekem valót. Kineveltem magam gyűjtőnek, és így elmondhatom, hogy a saját kiállításom kurátora vagyok, ami egy külön tudomány. Kutakodom az interneten, vásárokon. Szinte semmire sem tudok nemet mondani, csak a szürreálisan drága tárgyakra. Mindent megveszek, hogy ne legyen az enyészeté... Az otthonomban dobozokban állnak a tárgyak, egyelőre nincs állandó helyük.

Remélem, hogy egy állandó kiállítói tér végre hamarosan összejön. Hiszem, hogy a tárgyakat csak autentikus környezetben lehet a legmegfelelőbben bemutatni.



Van kedvenc darabod?

Számomra egy mozdonytábla a „vasút Szent Grálja”. Az állam a második világháború előtti hónapokban rendelt tíz darab mozdonyt a Ganz-gyártól. Mire elkészült az első két példány, kitört a káosz, a gyártás félbemaradt, nehezen fejeződött be. Az első mozdony még futópróbára kijutott a gyár területéről, ám a második mozdony bombatalálatot kapott. A V44,001-es pályaszámú mozdony rövid pályafutása után 1953-ban selejtezésre került, majd beolvasztották. A táblája valahogy nálam landolt. Egy kolléganőm volt évfolyamtársa keresett meg vele, először rám akarta hagyni végrendeletben, majd más feltételeket szabott, Vince Lillát és Farkas Bertalant akarta látni az átadáskor. (nevet) Lilla összejött, kapott tőle egy aláírást az eladó. A másik kedvencem egy 1915-ös gyártású gőzmozdony bronztábla, mely egykoron a 324,540-es pályaszámú gőzmozdonyon volt 2 hétig megtalálható. A tábla érdekessége, hogy előbb elkészült mint a mozdony, és mire a mozdony ténylegesen átadásra került, a gyár addigra már nevet változott. Ezt a hibát később a gyár korrigálta, és a mozdonyt újra bekérte, és kicserélte a hibás táblát. A 324,540-es pályaszámú gőzmozdonyt az idők folyamán átneveztek, és új pályaszámra 324,1564-es lett. 1989-ben a Landler Jenő Járműjavító Üzembe került. 1991 júniusára felújították és eredeti pályaszámán a nosztalgia flottához csatlakozott. Jelenleg a mozdony Istvánfalva felújítás alatt. Csodával határos módon a tábla megúsza a beolvasztást, akkoriban ugyanis mindent újrahasznosítottak, különösen egy ilyen értékes fémtáblát. Egy celldömlői gyűjtőtől szereztem.

Mi a legrégebbi darabod?

Egy 1852-es vasúti díjszabás, illetve az első magyar vasútvonal átadásának évfordulójára küldött meghívónak egy másolata és a megnyitó korabeli fényképmásolatai, illetve az egyik legkedvesebbek az Utasellátó porcelánjai, a legelső és az egykori Vadász készlethez tartozó darabok kivételével az összes sorozat megvan, igaz mindig bukkann fel belőlük olyan, ami még nincs a gyűjteményemben. Gyönyörű porcelánjaimmal az elmúlt időszakban már többször is lehetett találkozni, hol művelődési házakban, hol pedig vasúti étkezőkocsiban. Az Utasellátó kiállításomról elmondhatom, hogy már több mint 42 ezren látták. Az Utasellátó-tárlataim alkalmával időnként az Utasellátó eredeti alapító levelének másolatát is meg lehet tekinteni, melynek eredetijét még maga Gerő Ernő írta alá.

Hogyan szoktál kiállítást szervezni?

Általában felkérnek rá, én meg tematikusan rendszerezem az anyagot. Most például a Ganz-gyártól van egy fotókiállításom Győrben 175 év 175 kép címmel. Nem a pénzért csinálom, mert tudom, hogy minden intézménynek más és más a költségvetése. Ha valaki támogatni szeretne, akkor maga döntse el, hogy a költségvetése mit bír el – nekem ez az elvem. Számomra öröm, hogy meg tudok mutatni másoknak is egy darabot a múltból. Ha csak egy-két helyen látható a gyűjteményem, már akkor egy kis kultúrát adok az embereknek, a magyar történelemnek egy apró részletét. A könyvekben azt írnak, amit akarnak, de egy tárgy mindig tanúbizonyság az elmúlt időkről.

Nemcsak a tárgyakért vagy oda, de szívügyed a kötött pályás közlekedésről szóló versek népszerűsítése is. Miért hirdetted verspályázatot?

Vannak írók, költők, akik a közlekedésről írnak verseket. Agyaltam magamban, vajon miért nincs ennek a területnek saját fóruma? Öt éve hirdettem meg először a pályázatot, négy barátommal együttműködve. Van egy zsűri, akik eldöntik, kire szavazhat a közönség, majd ők választják ki a legjobb verset. Most is várjuk a szebbnél szebb alkotásokat, április harmincadikáig lehet beküldeni őket. Várjuk mindazon pályázni vágyók saját versét, melyek a vasúttal, városi vasúttal vagy a 2021. évi közlekedési évfordulókkal, esetleg pályázattal kapcsolatban íródtak. Hogy kik szoktak a pályázaton részt venni? Vannak rendszeres pályázók és alkalmi pályázók is. Rendszeres pályázók sorai között köszönhetem minden évben Molnár József mozdonyvezetőt, ki maga is igen sok verset ír és publikál különböző helyeken. De megemlíthetem még Lakatosné Bökönyi Emesét is, aki a Debreceni Közlekedési Vállalat villamosvezetője, vagy Dudás Zsoltot is, aki a Pécs-Kertváros Református Egyházközség református hitoktatója. Tehát összességében elmondhatom, hogy az élet minden területén dolgozóktól érkeznek pályaművek.

A versenyre beküldött írásokat „V. jubileumi VERS-EXPRESSZ 2021” jeligével az alábbi e-mail-címmel pontos név és a település nevének feltüntetésével: vasut@freemail.hu

Sin Bettina



Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt Cím!

A mai napon (2021. február 11.) velem történtek hatására döntöttem úgy, hogy írok Önöknek. A történetem az alábbi: Ma reggel a 07:02-es Z30-as zónázóval terveztem Budapestre utazni Gárdonyból, de mivel tegnap lejárt a bérletem, az új megvétele miatt előbb kimentünk az 5 éves fiammal az állomásra. Fiam az állomáson vette észre, hogy ott a barátja, így elhangzott az „Anyá siessünk, Mátéval menjünk a gyorsvonattal”. Én a bérlet megvásárlása közben fiam kérését tartottam szem előtt, kapkodtam és nem ellenőriztem a kapott bérletet. A gyorsvonatot elértük, Mátéval utaztunk, nagy volt az öröm... egészen addig, amíg nem jött a kalauz és kérte a bérletet, mert akkor észrevettem, hogy a BKK + csatlakozó bérlet helyett egy sima Gárdony–Bp. bérletet kaptam. Na és itt jött az első – nagyon pozitív – meglepetés. A kalauz azonnal vette elő a mobiltelefont és hívta a gárdonyi állomást. A kolléganőjük az állomáson emlékezett rám és visszahívást ígért, amit 5 perc elteltével meg is tett és elmondta, hogy a Déliben az ügyfélszolgálaton már várnak és kicserélik a bérletet. A Déliben valóban tudott már a problémámról Ildikó (az egyetlen kollégájuk, akinek tudok ennyit a nevéből) és ripsz-ropsz megoldotta azt. Kérem, amennyiben lehetséges, tolmácsolják köszönetem a Keszthelyről érkező sebesvonaton ma szolgáltatást teljesítő kalauznak, a gárdonyi állomáson a jegyértékesítő hölgynek, valamint az ügyfélszolgálaton Ildikónak az emberségükért, segítőkészségükért és kedvességükért.

Köszönettel, P. Ágnes

Ui.: egy életre megtanultam, hogy még Máté kedvéért se mulasszam el ellenőrizni a kapott bérletet.

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

A mai utammal kapcsolatban is szeretném pozitív tapasztalatomat továbbítani Önök felé! Február 5-én a 16:38-as S50-es Nyugatiból induló vonaton szolgáltatást teljesítő jegykezelő hölgy átlagon felüli kedvességgel, humorral és empátiával rendelkezett az utasok jegykezelése közben! Pozitív élmény volt az utam!

Köszönettel: K. Viktor

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

Január 29-én délután a 956. számú Göcsej InterCity vonattal utaztam Budapesttől Jánosházáig.

A vonaton szolgáltatást teljesítő jegyvizsgáló hölgy rendkívül udvarias és segítőkész volt, külön felhívta minden érintett figyelmét, hogy Jánosházán rövid a peron, és ezért az utolsó kocsiból előre kell mennünk a leszálláshoz. Dicséretes ez a segítőkészség!

Üdvözlettel: Dr. N. Tamás

Tisztelt Virág István Vezérigazgató-helyettes Úr!

Szeretném megköszönni a munkatársainak, hogy a Balatonőszöd Kismetszés és Nagymetszés közötti vasúti vonalszakasz mentén, a láthatóság növelésének érdekében fametszési munkákat végeztek, nagy alapossággal. Különös tekintettel a Kismetszés melletti gyalogos átjáróban tett erőfeszítéseiket köszönöm, ahol egy nagy fa akadályozza a beláthatóságot lombosodás idején. Külön köszönöm, hogy az eszközök ugyan felmondták a szolgálatot, de kollégái nagy erőfeszítésekkel megoldották a feladatot, remélhetőleg ezzel a balesetmentes gyalogosközlekedést segítették elő.

Köszönünk minden, a lakosság érdekében történt intézkedését!

Tisztelettel a vasút mentén lakók és közlekedők nevében:

F. Istvánné

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

Szeretném kifejezni köszönetemet a mai napon (2021. február 1.) az Oroszlány–Budapest-Déli viszonylaton közlekedő, 4435. számú vonat motorvonat-vezetője és a vonatkísérőj számára. A Tatabányán történt baleset miatti fennálló forgalmi helyzetről végig udvarias, korrekt tájékoztatást kaptunk, kérdések esetén készséggel álltak rendelkezésre; emiatt a pánikbetegségem miatti pánikrohamom nem tudott kialakulni. Köszönöm, kívánok nekik minden jót, és sok eseménymentes szolgálatot!

Üdvözlettel: M. Endre

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

Szeretnék egy dicséretet eljuttatni az egyik kalauz kollégájukkal kapcsolatban Önök-höz. 2021.01.22-én utaztam Szegedről Budapestre a 14:45-ös vonattal, s a jegykezelő ellenőr jó benyomást keltett. Úgy éreztem, ő egy igazi kalauz, nem volt kellemetlen a megjelenése, sem a munkája a jegykezelés néhány pillanatában. Udvariasnak, normálisnak, s odavalónak éreztem őt. A 703-as számmal nyugtázta a jegyemet. Köszönöm szépen!

Üdvözlettel: Cs. Tünde

Szolnokon és Istvántelken is szépül a környezet

Újabb jelentős munkakörülmény-javító intézkedések a MÁV-START-nál

Rendszeresen hírt adunk a Vasutas Magazin oldalán azokról a beruházásokról, projektekről, amelyeket a munkáltató a kollégák munkakörnyezetének fejlesztéséért indított. A MÁV-START kiemelten kezeli a munkakörülmények javítását, ezért jobbtételi intézkedései folyamatosan ezen a területen is. A tervekről és eredményekről pedig rendszeres tájékoztatást adunk, ahogyan történik ez most is, amikor egy nagyobb volumenű munkáról és egy sikeres átalakításról számolunk be.



A Szolnoki Járműjavító telephelyén található 750 fős öltözőépület felújítására kötött szerződést a MÁV a kivitelezővel, közel 870 millió forint értékben. A területátadás tavaly év végén már megtörtént, a szükséges bontási munkák pedig az elmúlt hetekben megkezdődtek annak érdekében, hogy a szerződés szerint az idei év végére egy felújított és modern szociális épületet vehessenek birtokba az ott dolgozó munkatársak.

A szociális épület alapvetően öltözőként funkcionál, az épület földszintjén kap helyet az üzemorvosi rendelő. A kivitelezési munkák során kifejezetten figyelemmel vannak a fenntarthatóságra, a biztonságos és egészséges környezet megteremtésére. Örömteli, hogy a munka jelenleg gőzerővel halad, a terveknek megfelelően zajlik az építkezés, így reméljük, év végén fényképekkel is be tudjuk mutatni a megújult öltözőépületet, melyet majd a munkavállalóink birtokba vesznek.

Munkakörülmény-javító intézkedésként **kialakításra került Istvántelken egy segédműhely és mellette a KISS motorvonatokat karbantartó kollégák számára egy teakonyha és étkezőrész.** Egy korábbi raktárhelyiség átalakítását követően 70 m²-es helyiségnek lett most így más feladata. A segédműhelyre azért volt szükség, mert a motorvonatcsarnokon belül már nem volt több felhasználható terület, amelyet a KISS-ek ellátása indokolt. A felújítás során új padló került lefektetésre, tisztasági festés történt, valamint a teakonyhához és az étkezőhöz szükséges berendezések is beszerzésre kerültek.

MÁV-START Kommunikáció



OPERETTOnline

Kedvenc operett- és musicaldallamai házhoz jönnek!

– Produkciók Full HD minőségben –

Részletek:
WWW.OPERETT.HU

Jegyvásárlás:
ONLINE-OPERETT.JEGY.HU



OPERETTSZÍNHÁZ

OPERETTSZINHAZ



Zöld úton járunk

A vasúttársaság a Vasút Európai Évéhez kapcsolódva indította el zöldkampányát, amelynek jelképe a „Zöld úton járunk” szlogennel felmatricázott TRAXX mozdony. A vonatjegyen mostantól mindenki leolvashatja, hogy mennyi szén-dioxid-kibocsátást takarított meg azáltal, hogy a vasutat választotta. A Volánbusz CNG és elektromos meghajtású autóbuszok beszerzésével és az üzemeltetésükhöz szükséges infrastruktúra kialakításával járul hozzá a tisztább levegő és az élhetőbb környezet biztosításához.

Magyarországot 2050-re klímasemleges országgá lehet tenni a Klíma- és természetvédelmi akcióterv végrehajtásával - hangsúlyozta Schanda Tamás, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) parlamenti és stratégiai államtitkára szerdán a MÁV zöldkampányát indító rendezvényen. Kiemelte, a szabályozást úgy alakítják, hogy azok a természeti örökség megőrzését szolgálják, melyben az egyik legfontosabb terület a közlekedés. „Ha vonattal tesszük meg az utat, az átlagosan mintegy 71 százalékkal kevesebb szén-dioxid-kibocsátást jelent, mintha személyautóval tennénk meg ugyanazt a távot” - mondta az ITM államtitkára. Schanda Tamás kijelentette, hogy nincs környezetkímélő XXI. századi közlekedés korszerű vasút nélkül. Ezért a kormány 2010 óta folyamatosan kiemelt figyelmet, jelentős forrásokat fordít a kötöttpályás közlekedés fejlesztésére, és ez a cél az elkövetkező időszakban is. Az idén - a Vasút Európai Évében - korábban nem látott összértékben fejeződnek be vasúti fejlesztések Magyarországon, várhatóan mintegy 700 milliárd forint beruházást adnak át. Budapest elővárosi vonalszakaszai több mint 100 kilométeren újulnak meg, ezzel is kényelmesebbé, gyorsabbá lehet tenni a mindennapi vasúti közlekedést a térségben élőknek - mutatott rá. **Schanda Tamás** szólt arról

is, hogy a környezet védelméért folytatott munkában a hazai nagyvállalatok, köztük a MÁV is partnerek. Igazi szövetségek a magyar emberek is a természeti örökség megőrzéséért folytatott küzdelemben, akik mátol pontosan tudhatják, hogy mekkora mértékben járultak hozzá a klíma megvédéséhez.

Juhász Roland, a Miniszterelnöki Kormányiroda állami vagyongazdálkodásért felelős államtitkára kifejtette, hogy Magyarország kormánya elkötelezett a kötöttpályás közlekedés fejlesztése mellett. A közlekedési infrastruktúra, a járműállomány fejlesztése egyben a nemzeti vagyon gyarapodását is jelenti. Hozzátette, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében is fontos szempont a fenntarthatóság biztosítása. A Kormány elkötelezett a környezettudatos gazdaságfejlesztés mellett. Az állam, mint tulajdonos pedig mindent megtesz, hogy a nemzeti vasúttársaság gazdasági helyzete, megítélése megfelelő legyen. Ennek keretében 2020-ban 3 ütemben nyújtottak pénzügyi támogatást, melynek révén a társaság gazdálkodása stabil, a munkahelyek biztonságban vannak. A Kormány a jövőben is minden támogatást megad ahhoz, hogy a vasút egyre vonzóbbá váljon az utasoknak, és a munkavállalóknak - fogalmazott Juhász Roland.



Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója elmondta, hogy az Európai Unióban az üvegházhatású gázok kibocsátásának egynegyede a közlekedésből származik. Az unió megfogalmazta zöldmegállapodását, amely szerint 2050-re 90 százalékkal kell csökkenteni a közlekedésből származó széndioxid-kibocsátást. A közlekedésen belül a közúti ágazat mintegy 70 százalékkal, a légi- és a víziközlekedés 13-13 százalékkal felel az üvegházhatású gázkibocsátásért, a vasút kevesebb mint 1 százalékkal. A MÁV-Volán-csoport célja, hogy Magyarország lakosainak fenntartható, biztonságos, tiszta, környezet- és utasbarát közlekedési lehetőséget biztosítson, melynek eléréséhez szükség van az infrastruktúra és a járműállomány fejlesztésére. A MÁV flottája folyamatosan megújul, új járműveket szereznek be.

Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója hozzátette, hogy a járműpark megújítása mellett fontos a meglévő járművek korszerűsítése is. A MÁV-START évente mintegy 400 kocsit és járművet újít fel. Az IC+ kocsikat magyar munkaerő gyártja, és a felújításokat szintén hazai üzemekben végzik. A környezettudatos üzemeltetés jegyében az új Inter-city kocsikon lehetőség van a szelektív hulladékgyűjtésre. A járműtisztítás során felhasznált víz 80%-a újrahasznosított, és az új mosóberendezések jelentősen kevesebb víz felhasználásával működnek.

Pafféri Zoltán, a Volánbusz Zrt. elnök-vezérigazgatója hangsúlyozta, a Volánbusz évente 670 millió utast szállít, és mintegy 6500 járművet üzemeltet. A környezetvédelem érdekében tett intézkedéseink legfontosabb területe a járműállomány folyamatos fiatalítása és „zöldítése”. Az elmúlt években 866 darab új és újszerű autóbust helyezett üzembe a társaság, és ezzel 2020-ban 27 ezer tonnával csökkentette a levegő szén-dioxid terhelését a korábbi állapothoz képest.

Ez mintegy 6.200 autó éves szén-dioxid kibocsátásának felel meg, azaz ha ebből a 6.200 autóból inkább buszra szállnak a közlekedők, akkor további 27 ezer tonnával kevesebb széndioxid terheli környezetünket. Az autóbuszos közlekedés zöldítése CNG- és elektromos meghajtású járművek beszerzésével valósulhat meg, aminek érdekében közös céget alapított a Mobiliti és a Volánbusz.

Az autóbusz-közlekedési társaság vezetője hozzátette: a környezetkímélő autóbuszok üzemeltetéséhez szükséges infrastruktúra kialakításával, még több „zöld” jármű beszerzésével és hatékony, gazdaságos működtetésével színvonalasabb szolgáltatást, tisztább levegőt és élhetőbb környezetet nyújthatnak Magyarország lakosainak.

A vállalatcsoport CO₂-kibocsátás csökkentéséért tett törekvéseiről további információk is elérhetők a www.mavcsoport.hu honlapon.



A SZENTESI VASÚTTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY

Hazánk dél-keleti szegletében különleges kiállítás rejlik. A Vasúttörténeti Park után Szentesen található Magyarország második legnagyobb vasúttörténeti gyűjteménye, mely különleges járműveket, pályákat, régi emlékeket és egy csodaszép parkot egyaránt magába foglal. Valkai Csaba nyugalmazott vasutas kollégánk mesélt a Motorgarázs látványosságáról.

Valkai Csaba, a Vasúttörténeti Alapítvány kurátora különleges küldetést vállalt magára. A mellékvonali vasúti közlekedés emlékeit őrzi, és mutatja meg vonzó formában az érdeklődőknek. Mozdonyok, motorkocsik, mini hajtánypálya és megannyi érdekesség várja a látogatókat, akik néhány járműben a géptereket is megcsodálhatják. – „35 évig voltam vasutas, 1970-ben kerültem Szentesre szerelőnek, majd ötévente változott a beosztásom” – kezdi történetét Valkai Csaba. – „Voltam mozdonyvezető, részlegvezető, majd reszortosként mentem nyugdíjba, 2005-ben búcsúztattak. Tösgyökeres szentesi vagyok, édesapám, bátyám is vasutas volt. Két nagyfiam van, de ők nem ebben az irányban mentek tovább.” – Csaba nyugdíjaskora óta őrzi, csinosítja a Motorgarázs melléképületeiben kialakított gyűjteményt. Számos szoba az ő keze által menekült meg a teljes pusztulástól, mert más nem foglalkozott velük.

A kiállítás ötlete

2004-ben szervezeti változások miatt veszélybe került a gyűjtemény jövője, az akkori vezetők nem nézték jó szemmel az évtizedek alatt felhalmozott emlékeket és régi járműveket. Minden gazdátlanul maradt, mígnem 2005-ben Csaba összefogott Szentesen néhány vasútbarát kollégával, és elintézte, hogy a Motorgarázsban összegyűjtött és megőrzött vasúttörténeti gyűjtemény a Vasúttörténeti Alapítványhoz tartozzon. A Jendrassik György Gépészeti Főnökség munkavállalóinak önzetlen társadalmi munkájával és adományaiból jött létre a mai látogatóközpont, a Motorgarázs múltját, a mellékvonali motorkocsis közlekedést, gépészetet feldolgozó gazdag dokumentáció és tárgyi gyűjtemény.

A közel 2000 m²-es területet az eltelt évek során a gondoskodás, a figyelem és a sok-sok munka kifejezetten esztétikus, vonzó, barátságos helyé tette.

A gyerekek kedvenc helye

Csaba engedi be a látogatókat, és lelkiismeretes idegenvezetőként magyarázza a gyűjtemény történetét. – „Volt itt teljesen elhagyott raktárépület szétrombolt irodákkal, folyt a víz, mert nem zárták el, pokoli állapotok uralkodtak. Repedtek a falak, a mennyezet...”

Egyedül tettem rendbe mindent, a Vasúttörténeti Alapítvány és a korábbi polgármester anyagi támogatásával. Ez egy élet munkája” – meséli büszkén. – „Sokan megfordulnak itt, gyakran jönnek iskolások, nagycsoportosok, táborozók megnézni a kincseket. Vagy a szentesi lakosok hozzák el az unokákat. Nem verjük nagydobra a kiállítást, nem hirdetjük, csak szájhagyomány útján értesülnek rólunk. Az a fontos, hogy jöjjenek kedves emberek, akik szívesen megismerik a gyűjteményt.

A látogatóközpont ingyenes. Ha kell valamire pénz, a Vasúttörténeti Alapítvány szponzorálja a szentesi gyűjteményt. Most jó állapotban van minden, nem is kell költenie. Amit kell, azt megcsinálom a két kezemmel. Reggel bejövök, este hazamegyek, dolgozok, amíg látok. Csak délben megyek haza ebédelni.

A gyűjtemény értelmet ad a napjainknak. Amit este lefesztek, alig várom, hogy napvilágnál láthassam, mi lett belőle. Nincs besegítő emberem, mindent egyedül csinállok. Csak akkor kell segítség, ha fizikailag nem bírok megoldani valamit.”

Sin Bettina, Varga Zsuzsanna



Az egyik legkülönlegesebb darab ez a több mint 100 éves, fából készült, eredeti hajtány. Ilyen típusú hajtányok később fémmel készültek és csővázak voltak.



Hihetetlen, hogy egy kis épületben hogyan fér el megannyi látnivaló és meglepetés.



A kisvasút csonkavágányán, az Almafa megállóhely közelében szénszerelő csillék sorakoznak, előttük mint vonógép, Thomas álldogál.

GYŰJTEMÉNY



A „karanténszoba Poirot felügyelővel, aki a bőröndjében hordja-viszi a vírust”-mondja Valkai Csaba a korabeli ruhákat és a korabeli fotókat kiállító teremről.



Az egykori garázshelyiség ma egyedi vendégfogadó hely.



Ráfli Imre terve alapján elkészült a 6 személyes kézi hajtány, ami az idelátogató gyerekek kedvence.

Takarékoskodjunk az árammal!

Egyes számítások szerint a háztartásokban felhasznált energiának mintegy 20 százalékát elpazaroljuk. A megújuló energiák otthoni felhasználására, napelemek építtetésére, vagy a legmodernebb energiahatékony háztartási gépek vásárlására nincs mindenkinek lehetősége. De sok kicsi sokra megy, így egyénileg a saját háztartásunkban is sokat tehetünk az energiapazarlás ellen. Sorozatunk előző részében az élelmiszerek csomagolóanyagairól olvashattak, ebben a részben az elektromos áramról írunk – a takarékoság jegyében.

Mióta használjuk az elektromos áramot?

Az áram világhódító útjára az 1881-es párizsi világkiállítást követően indult el, ahol az izzólámpa bemutatkozása lenyűgözte a nagyközönséget.

A világon először New Yorkban épült közcélú áramfejlesztő telep, majd Európában elsőként Milánó, Temesvár, majd London és Párizs is légszesz helyett villanylámpával szolgáltatott közvilágítást.

A vasút magyarországi történeti visszatekintéséből jól ismerjük a Ganz-gyár történetét. De az talán kevésbé ismert, hogy a Ganz mérnökeinek (Zipernowsky Károlynak, Bláthy Ottónak és Déri Miksának) köszönhetjük a zárt vasmagú transzformatort, amellyel megindulhatott a gazdaságos villanyáram széles körű felhasználása az ipari üzemektől kezdve a vasutak villamosításán keresztül egészen a háztartásokig.

Március 6. az energiatakarékosság világnapja

Világszerte fokozott figyelem irányul a fenntarthatóságra és a környezettudatosságra ezen a napon. 1998 óta március 6-a az energiatakarékosság nemzetközi napja, melynek célja a tudatos, megfontolt és takarékos energiafelhasználás ösztönzése. Márciusban van még egy jeles nap: minden évben március utolsó szombatján van egy óra, amikor a Föld órája elnevezésű program keretében elsötétülnek a városok, egy órára minden sötétségbe borul annak érdekében, hogy az éghajlatváltozás elleni legnagyobb, globális akciójához csatlakozzanak. A 60 perc sötétség azt üzeni a világnak, hogy mindannyian tehetünk a klímaváltozás hatásainak csökkentése érdekében, azért, hogy az a bizonyos „ökológiai lábnyomunk” minél kisebb legyen. A kezdeményezések célja azonos: az energiapazarlás valós veszélyt jelent bolygónk és az emberi élet számára.



Mit tehetünk mi?

- A melegvíz előállítására szolgáló villanybojlerek szakemberrel történő évenkénti ellenőrzése megtérül, hiszen a lerakódott vízkő miatt egyre több energiát fogyaszt a gép vagy romlik a hatásfoka.
- A hűtőszekrényt ne tartsuk sokáig nyitva, fürdéskor használjunk zuhanyt kád helyett.
- Nem kell folyamatosan mennie minden elektronikai berendezésünknek, áramtalanítsuk azokat a készülékeket, amelyeket nem használunk, és ne hagyjuk a mobiltelefonunk töltőjét se a konnektorban, mert rácsatlakozott telefon nélkül is fogyasztja az áramot.
- Főzéskor használjunk fedőt, hogy ne illanjon el az értékes hő, tekerjük takarékra a sütő gombját, ha már a kellő hőfokra felmelegedett, és a sütőajtót se nyitogassuk feleslegesen. A főzőlap lekapcsolás után még hosszú percekig ontja a hőt.
- Meleg ételt ne tegyünk a hűtőbe, a fagyasztóba pedig előzőleg hűtőben lehűtött ételek kerüljenek.
- Az energiatakarékos izzók vagy LED-lámpák használatával jelentősen csökken a fogyasztás a hagyományos izzókhöz képest.
- A mosógép, mosogatógép is akkor hatékony energiafelhasználás szempontjából, ha tele van. Várjuk meg, amíg megtelik, vagy válasszunk víz- és energiatakarékos félprogrammal rendelkező eszközt.
- Kapcsoljuk le a villanyt azokban a helyiségekben, ahol nem tartózkodunk. Ha van rá lehetőségünk, bizonyos helyiségekben mozgásérzékelővel kiegészített világítást üzemeltessünk, hogy csak akkor égjen a lámpa, amikor szükség van rá. Feleslegesen megy a televízió, ha csak háttérzajként funkcionál és senki sem nézi.

Ezek olyan pénztárcát is kímélő tippek, amelyekkel energiát takaríthatunk meg. A spórolással és hatékony felhasználással egyénileg is profitálhatunk és globálisan is jót teszünk. Egyéni takarékoskodásunkkal csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is takarékoskodással elérhetőbb jövőt teremtnünk a számukra.

Hum Krisztina

Következik: Élelemiszer-pazarlás? Újrahasznosítás a konyhában

Később: Vízfelhasználásunk és a Föld édesvízkészlete

„MÁSOLÁSRA NEM CSAK ALKALMAS”

Az első magyar gőzmozdony kalandos története

A magyar gyártmányú gőzösök java méltán vált a hazai ipar büszkeségévé és szerzett nemzetközi hírnevet. A legendás járművek mellett azonban érdemes megemlékezni az első hazai gyártású mozdonyról is, amely valójában egy modell volt, mégis működése alapján teljes értékű vasúti járműnek tekinthető.



A Derű ábrázolásai közül a második családja, a mozdony ugyanis soha nem közlekedett valódi pályán mivel csak modellként létezett

„Különösen ügyeltünk arra is, hogy művünk ne csak tetszetős, hanem egyszersmind használható és tanulságos is legyen.” 1847-ben e szavakkal ajánlotta a József Ipartanoda vezetőinek figyelmébe, egyúttal megvételre művét két hazai mesterember, Nagy László és Nagy Gergely. A testvérpár alkotása a maga módján több volt, mint csoda. Mert igaz ugyan, hogy akkoriban már világszerte működtek vasúti járműgyártók, és mozdonyokból is sokféle akadt, ám olyat nem nagyon látott a világ, hogy egy elmaradott országban, két autodidakta fiatalember önszorgalomból, pusztán lelkesedésből építsen működő járművet. Persze ne gondolja senki, hogy a testvérek odahaza, ábrándos ihlettségben, hobbistaként dolgoztak volna, de az sem pontos megfogalmazás, hogy pusztán a kalandvágy motiválta volna őket.

Így jöttek

Nagy Lajos és Nagy Gergely családi hátteréről, körülményeiről keveset tudunk. Kecskeméten tanulták ki a kovács- és lakatosmesterséget az 1830-as évek végén, de miután értesültek arról, hogy a gőzenergia felhasználásával járműveket, gépeket gyártanak, nem volt több maradásuk. Ráadásul világgá sem kellett menniük: Óbudán 1836-ban bocsátották vízre az első magyar gőzhajót, de ugyanebben az évben Sopronban, Széchenyi „gyámkodásával” megnyílt az első gőzmalom is.



Az ifjak az újdonság varázsától megrészesülve 1841-ben érkeztek Pestre. (Ne feledjük, a gőzenergia akkoriban olyan műszaki-tudományos innovációnak számított, mint napjainkban például a mesterséges intelligencia!) Az Óbudai Hajógyárban helyezkedtek el, és azt remélték, hogy a külföldi mesterek jóindulatából jelentős ismeretekre tehetnek szert. Nagyobbat nem is tévedhettek volna. A német mérnökök és munkavezetők egyáltalán nem foglalkoztak velük, betanított munkát kellett végezniük, a gépészeti ismereteket pedig egyenesen titkolták előlük. Ekkor végső kétségbeesésükben, segítséget remélve Széchenyi Istvánhoz fordultak. A gróf nagyvonalúságát mutatja, hogy a két ismeretlen iparos kérésére személyesen járt el a hajógyár német igazgatójánál, majd miután fáradozását nem koronázta siker, beajánlotta őket a pesti hengermalomba, ahol minden esélyük megvolt, hogy alaposan megismerkedjenek a gőzgépek működésének titkaival. De Nagyéknek most sem volt szerencséjük. Miután 1842 őszén zendülés tört ki a gyárban, az összes magyar munkással együtt őket is elbocsájtottak, noha semmi közük nem volt az eseményekhez.

Bécsi munka

Tetézte a bajt, hogy Magyarországon ekkor nem akadt még egy olyan gyár, ahol komoly gőzgépekkel dolgoztak volna, így a testvérek akár haza is mehetett volna, csak-

hogy elszántságuk továbbra is töretlen volt: gyalogszerrel és üres pénztárcával indultak Bécsbe, de mivel zsebükben ott lapult Széchenyi ajánlólevele, felvételt nyertek az egyik legjobb műhelybe, a Bécs-Gloggnitz Vaspálya Társaság gőzerőmű- és mozdonygyárába. „Mind munkásságunk, mind jó erkölcsű viseletünk által előjáróink meglegedését meg is nyertük (...), a dolgozó munkások osztályában elérhető legnagyobb fizetési díjt is megnyertük, s azt jelenleg is húzzuk” – írták hamarosan Széchenyinek, de nem érték be ennyivel; gyakorlati tudásuk mellett, a gépészet elméleti hátterét is szerették volna elsajátítani. Ehhez viszont egyetemre kellett volna járniuk, de hiába kerestek jól, a tandíjra ez nem volt elég, ráadásul tanulóként a munkát is abba kellett volna hagyniuk. Ennek ellenére a lehetetlent is megpróbálták, hiszen 1845 elején sikerült még Ferdinánd királyhoz is bejutniuk azzal, hogy az udvar támogassa őket tanulmányaikban, de itt sem számíthattak segítségre. Ekkor született meg egy mozdony építésének gondolata.

Nagy Lajos és Nagy Gergely tehát nem elsősorban a vasút iránti elkötelezettségből kezdett építeni. Mozdonyukat afféle vizsgamunkának szánták, ezzel bizonyítván tehetségüket, és abban bízva, hogy így felhívhatják magukra a figyelmet, és sikerül annyi pénzt összegyűjteniük, amely elegendő lehet a műegyetemi oktatás költségeinek fedezésére. A munkát 1845 júniusában kezdték, de mivel a gyárban ezt az ötletüket sem pártfogolták, csak kevés szabadi-dejükben dolgozhattak a mozdonyon



A modell a Közlekedési Múzeum régi kiállításán

„Ünnep és vasárnapon, s amennyire testi erőnk engedi, a gyári munkától ment éjjeleken át is egy 4/5 lóerejű kisdéd mintagépet csinálunk magány lakásunkban” – írták Széchenyinek, s végül több mint másfél év megfeszített munkával sikerült is egy nagyjából 1:4 méretarányú mozdonyt megalkotniuk, ami ugyan sok hasonlóságot mutatott az osztrák gyárban készült lokomotívokkal, mégsem valamelyik konkrét típus kicsinyített változata volt. Az alkotók optimizmusát mutatja, hogy gőzgépüknek a „Derű” nevet adták – ilyen nevű mozdony sem akkor, sem később nem állt forgalomba. A működő járművet 1847 tavaszán mutatták be Bécsben – hatalmas sikerrel, így mire visszatértek Magyarországra, híruk megelőzte őket.

Derűre ború

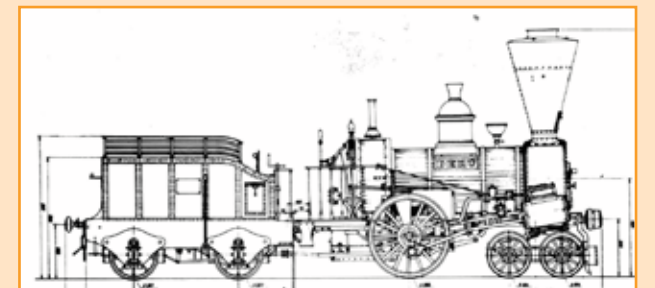
Ezek után nem csoda, hogy Nagyék az időközben megindult hazai vasúti közlekedés legfontosabb cége, a Magyar Középponti Vasúti Társaság szívesen alkalmazta gépészeti munkatársakként, de komolyabb feladatot ott sem kaptak.

A Derű működés közben Szolnokon láthatta először a hazai közönség, amikor 1847. szeptember 1-jén megnyitották a második hazai vasútvonalat. A eseményről tudósító Életképek című lap a Nagy testvérekről is megemlékezett. A cikk szerzője, Jókai Mór arról írt, hogy a mozdonyt („gőzmű-mintát”) az ebédlőteremben tették közszemlére, és az esemény díszvendége, István főherceg nemcsak megdicsérte a „honi gépészeket”, de „hosszasan értekezett” is velük. De Jókai azt is megírta, hogy szerinte a hazai vasúttársaságnak nemcsak „másodrangú javítói feladatokkal” kellene megbízni a Nagy testvéreket, hanem jelentősebbekkel is. „Tán ez is azon csaknem általános szokássá vált elfoglaltságból származik, miszerint a magyar épen nem tud valamibe szakértően elméleti, s gyakorlatilag kitűnő lenni?” – tette fel a kérdést az író, és vélhetően arra is gondolhatott, hogy ilyen hazai szakemberekkel akár Magyarországon is lehetne mozdonyt gyártani.

Nagyéknek is lehetett ilyen elképzelése, mert amikor az 1847 végén a József Ipartanoda vezetőinek figyelmébe ajánlották művüket, külön is kiemelték, hogy mozdonyuk „oly pontos, hogy másolásra nemcsak alkalmas, de ha mérvei négyeszeresétnek: a gőzmozdony természetes nagyságának rajza áll a szemlélő előtt”. Ekkor a tanoda is „megvételre ajánlatosnak” minősítette a műtárgyat, de vevőt ők sem találtak, a folytatás pedig „történelmi okokból” elmaradt. Sem az 1848–49-es szabadságharc idején, annak bukása után pedig különösen nem volt realitása a hazai mozdonygyártás beindításának, de még annak sem, hogy Nagyék értékesítsék mozdonyukat, s végre megkezdhesék egyetemi tanulmányaikat. Jóval később, 1863-ban egy ismerősük, Kenessey Albert a Vasárnapi Újságban írta meg a modell történetét, ebből tudható, hogy a Derű 1855-ben, a párizsi világkiállításon is sikerrel mutatták be, de vevőt nem találtak sem akkor, sem később, Kenessey cikke így zárul: „A Derű ma is megtekinthető Nagy Lajos úrnál Budán”.

A testvérpár további sorsát nem ismerjük, de azt tudni lehet, hogy a mozdonyt a Nemzeti Kaszinó könyvtárában állították ki, és 1875-ben Bognár Ferenc gépész épített hozzá egy – kevésbé műves – szerkocsit is. A Derűnek később sikerült az, ami Nagy Lajosnak és Nagy Gergelynek nem: a Műegyetemre került – valószínűleg oktatási segédesszékként, végül pedig a Közlekedési Múzeumba. A mozdony csodával határos módon sértetlenül átvészelt a 20. század összes viharát, így jelenleg is az intézmény egyik legbecsesebb műtárgya.

Legát Tibor



A Derű jellegrajza

NAGYBÖJT – TESTNEK ÉS LÉLEKNEK

40 nap megtisztulás, bűnbánat és áldozatvállalás, hogy igaz hittel, méltó módon várjuk Jézus Krisztus feltámadásának évfordulóját, a húsvétot. A keresztény közösségek egyik legnagyobb ünnepére évezredes hagyományok és nagyszerű böjti ételek készítenek fel, amelyek a hiedelmekkel ellentétben változatosak, laktatóak és rendkívül finomak is.

A hamvazószerdától húsvétvasárnapig tartó időszak, azaz a nagyböjt a húsvétot megelőző lelki előkészületek időszaka, amit 1091-ben II. Orbán pápa iktatott törvénybe. A nagyböjt első napjának elnevezése az e naphoz kötődő hamvazás szokására utal. Ilyenkor a pap a mise után az előző év virágvasárnapján megszentelt barka hamujából keresztet rajzol a hívek homlokára, és kezdetét veszi a lemondásokkal járó megtisztulás időszaka. A napok száma szimbolikus, arra a 40 napra emlékeztet, amikor Jézus – tanítása megkezdése előtt – negyven napra a pusztába ment és csak imádkozott, valamint harcolt az őt megkísértő sátán ellen.

Akik szigorúan veszik a középkori egyházi hagyományt, azok ezekben a hetekben nem ehetnek húst vagy más állati eredetű ételt (tej, tojás), nem fogyaszthatnak alkoholt és tartózkodniuk kell minden testi és lelki élvezettől. Eredetileg az egész nagyböjt során egy nap csak egyszer, este lehetett enni, de mára ezek a szabályok enyhültek. A 20. századtól a katolikus egyház csak hamvazószerdán és nagypénteken, valamint a többi pénteki napon rendel el szigorú böjtöt. Ez azt jelenti, hogy tilos a hús és a nap folyamán csak egyszer szabad jóllakni, de megengedett két másik, csökkentett mértékű étkezés. Az idősek, betegek és a gyermekek ez alól a szabály alól is felmentést kapnak.

A nagyböjt utolsó hete virágvasárnapkal kezdődik, amikor pálma- vagy olajágat, Magyarországon pedig leggyakrabban barkaágakat szoktak szentelni. A keresztény egyházi tanítás szerint az utolsó vacsora napja nagycsütörtökön volt.

A hagyomány emellett úgy tartja, hogy ezen a napon a harangok Rómába mennek gyászolni Krisztust, így ezen a napon a harangok nem szólalnak meg.

Jézus a húsvétvasárnap előtti pénteken halt meg a kereszten, így nagypéntek Krisztus kereszthalálának emlékeztetőről szól. Ez a nap a bűnbánat és a szigorú böjt napja. Nagyszombat a húsvéti örömnépnep kezdetének napja, ezen a napon ér véget a 40 napos böjt és újra megszólalnak a templomok harangjai is.

Nagyszombaton tartják a feltámadási körmeneteket, a templomokban pedig a gyertyákat a megszentelt tűz lángjáról gyújtják meg, ami a reményt szimbolizálja.

A keresztény világ húsvét vasárnapján ünnepli legnagyobb ünnepét, Jézus feltámadását.

Húsvéthétfőnek nincs kiemelt egyházi jelentősége, kizárólag népszokások kapcsolódnak hozzá, hazánkban például a lo-csolkodás.



HÚSVÉT 2021-ben

- Hamvazószerda: február 17.
- Virágvasárnap: március 28.
- Nagycsütörtök: április 1.
- Nagypéntek: április 2.
- Nagyszombat: április 3.
- Húsvétvasárnap: április 4.
- Húsvéthétfő: április 5.



Aszalt gyümölcsös-mákos hajdina

Hozzávalók: 30 dkg hajdina, 10 dkg aszalt meggy, 10 dkg aszalt sárgabarack, 30 dkg frissen darált mák, 2 biocitrom, 4 ek. méz, 1 mk. őrölt fahéj

A hajdinát másfélszeres mennyiségű vízzel felengedjük, hozzáadjuk az aszalt meggyet és a kockákra vágott aszalt barackot, majd puhára főzzük. A darált mákot a citrom kicsavart levével és reszelt héjával, a mézzel, valamint a fahéjjal összekeverjük, és közben annyi vizet adunk hozzá, hogy mártás sűrűségű legyen. Végül a mákos mártást a gyümölcsös hajdinára öntjük. Hidegen is, melegen is kínálhatjuk.



Böjti receptek

Napjainkban sokan idegenkednek a húsmentes ételektől, pedig a hús – az emberiség évezredes történetében – csak az utóbbi néhány évtizedben vált mindennapos alapanyaggá Európában is. Íme egy teljes böjti menüsor, ami egyszerre hagyományos és modern, egészséges és ínycsiklandó.

Zöldséges kölesgaluskaleves



Hozzávalók:

20 dkg köles, 1 vöröshagyma, 2 ek. olaj, 1 közepes zellergumó, 3 sárgarépa, 2 petre-zselyemgyökér, 1 csapott mk. őrölt fehér bors, 2 gerezd zúzott fokhagyma, csipetnyi őrölt szerecsendió, 1 ek. kukoricaliszt, 1 dl tejszín, 5 dkg vaj, 1 tojás, só, 1 csokor petre-zselyem, 10 dkg félkemény sajt

A kölest háromszoros mennyiségű vízben, kis lángon, lefedve megfőzzük. A cik-kekre vágott hagymát forró olajon megfuttatjuk, a nagyobb darabokra vágott zellert, a karikákra szeletelt sárgarépát és petre-zselyemgyökert rádobjuk, majd megpirítjuk. Fehér borssal, fokhagymával és szerecsendióval fűszerezzük, majd felöntjük vízzel és megfőzzük. A lisztet a tejszínben simára keverjük, és beha-barjuk vele a levest. Közben a kölest összekeverjük a vajjal, tojással, sóval és a finomra aprított petre-zselyemmel. A masszából két kanál segítségével galuská-kat szaggatunk, és forró, sós vízben kifőzzük. A levest a galuskákkal tálaljuk, a tetejére reszelt sajtot szórunk.

Céklás rizottó kecskesajttal és rukkolával

Hozzávalók: 10 dkg vaj, 0,5 dl olívaolaj, 1 vöröshagyma, 30 dkg cékla, 1,5 l zöldségalaplé, 30 dkg arborio rizs, lágy kecskesajt, rukkola, parmezán, só, bors

A céklát 180 fokban kb. 1 óra alatt megsütjük. A vaj felét és az olí-vaolajat felmelegítjük, majd megpirítjuk rajta a finomra vágott vöröshagy-mát. Hozzáadjuk a rizst, rövid ideig pirítjuk, majd felöntjük annyi alaplével, amennyi ellepi. Mikor ezt magába szívta, merőkanalanként adagoljuk hoz-zá az alaplevet, amíg a rizs megpuhul. Kb. félidőben beletesszük a koc-kákra vágott céklát, az utolsó egy percben pedig a maradék vajat és egy maréknyi frissen reszelt parmezánt. Ha szükséges, sózzuk, borsozzuk. Tálaláskor lágy kecskesajtot és friss rukkolát teszünk a tetejére.

Csohány Domitilla



Bakancsban – csapatban!

Az elmúlt egy év is bebizonyította, hogy a hazai erdők nemcsak gyönyörűek és pozitívan hatnak testünkre-lelkünkre egyaránt, hanem tiszta levegőjükkal, változatos élővilágukkal a legegészségesebb környezetet biztosítják számunkra az év minden egyes napján. Nem véletlen, hogy a világjárvány okozta korlátozások közepette ezek a kijelölt turistautak folyamatosan, korlátozás nélkül látogathatók voltak, így az elmúlt időszakban sokan olyanok is felfedezték a természet szépségeit, akik eddig nem, vagy csak ritkán vágtak neki a hegyeknek-völgyeknek.

„Bármilyen hosszú is egy természetfilm, bármilyen szép is egy kép, bármilyen csodás is egy-egy leírás, nem hihetjük azt, hogy ez pótolja a személyes élményt. Márpedig ezek a helyek bárki számára könnyen elérhetők, felkeresésük, felfedezésük – kinek-kinek a maga számára – jószerivel csak elhatározás kérdése.”

Rockenbauer Pál



A MÁV Vasutas Sport Club legrégebben működő sportköre, a jövőre 70 éves Természetjáró Szakosztály 2021-ben is várja a kikapcsolódni, feltöltődni vágyó, kalandot kereső bakancsos túratársakat. Bár erdőt járni lehet magányosan is, de nem érdemes. Aki túra közben jó hangulatra, finom falatokra, helyismerettel rendelkező vezetőre és új barátokra vágyik, csatlakozzon a MÁV VSC Természetjáró Szakosztályához.

Egész évben szerveznek egynapos és többnapos, bel- és külföldi (idén Svájcba, Görögországba és Szlovákiába), ismert (Országos Kéktúra, Gyalogos Balaton Körút) és kevésbé ismert túrákat kezdőknek és gyakorlott bakancsosoknak egyaránt, emellett pedig rendezések a városnézések és múzeumlátogatások is. A szakosztály ráadásul tagja a Magyar Természetjáró és a Vasutas Természetjáró Szövetségeknek is, így a jelképes éves tagdíjakért cserébe az élményeken túl számos kedvezmény és még több programlehetőség jár.

A 2021. évi programok megtalálhatóak a mavcsport.hu oldalon a MÁV-Volán-csoport/MÁV Vasutas Sport Club menüpontban. Mivel a túrák időpontjai eltérhetnek a kiírástól, ezért indulás előtt mindenképpen javasolt felkeresni a túravezetőt az aktuális információkért!

Csohány Domitilla

Ízelítő az éves programkínálatból:

Márciusi történelmi emléktúrák

– Az ország közepe: Pustavacs

Időpont: 2021. március 13.

Találkozás: Kőbánya-Kispest vá. 9:20 órakor

Túratáv: 4 km; szintkülönbség 0 m

Program: Pest megye déli részén, a Kiskunsági homokhátságon, Pustavacson található Magyarország földrajzi középpontja, amit ma a Jeltorony jelöl. A túra során ezenkívül a csapat felkeresi az Árpád-kori templomromot és az Aradi vértanúk emlékművét, ahol az 1848–49-es forradalom és szabadságharc hőseinek emlékoszlopai láthatóak.

– Velencei-hegység

Időpont: 2021. március 13.

Találkozás: Népliget buszpályaudvar

Túratáv: 14 km; szintkülönbség 150 m

Program: Sukoró – Angelika-forrás – Bodza-völgy – Honvéd emlékmű. Gyönyörű panoráma a Velencei-tóra, különleges sziklák és a túra végén megemlékezés az 1848-as honvédekről és a község határában vívott pákozdi csatáról.

Medvehagyma túra a Bakonyban

Időpont: 2021. március 27.

Találkozás: Bp. Déli pu. 6:45

Túratáv: 7 km; szintkülönbség 100 m

Vicinális túra (VTSZ-rendezvény)

Időpont: 2021. április 10.

36. Lokomotív 424 nyílt teljesítmény túra

Időpont: 2021. október 2.

Vasutas Természetjáró nap (VTSZ-rendezvény)

Időpont: 2021. október 9.

365 napja a járvány fogságában

Egy évvel ezelőtt ilyentájt még a pandémia legelején tartottunk. Elmondhatjuk, hogy fogalmunk sem volt róla – sem nekünk, sem a világnak – hogy milyen éveknek nézünk elébe. Lehet, hogy kicsit féltünk még akkor, kicsit túlzásnak is tarthattuk, de minden bizonnyal elképzelni sem tudtuk, hogy most, 2021 tavaszán még mindig maszkban ülve a vonaton, naponta a járványgörbével és az aktuális fertőzöttségi adatok híreivel fogunk élni. Ha ebből optimista konklúziót kellene kovácsolni, akkor elmondhatjuk a jó hírt: nem vagyunk egyedül!



Erre senki sem számított. Az viszont világosan látszik, hogy az emberek már elfáradtak, megtörtek és reményvesztettek is. Szerencsére megérkezett lassan a tavasz, ami egy kicsit javít a hangulatunkon, ha jobb a kedvünk, akkor bizakodóbbak vagyunk, ha bizakodóbbak vagyunk, akkor kicsit boldogabbak is vagyunk.

**„A földbe hullt mag is kikel,
Ha a tavasz reá lehel.”**

(Puskin)

A téltemető-tavaszcímű ünnepek számos országban elterjedtek. Céljuk nemcsak az evés-ivás, mulatozás, hanem a lelünk felkészítése a kikeletre. Ha egy kicsit jobban megvizsgáljuk ezeket a népszokásokat, láthatjuk, hogy az ősök – nagyon bölcsen – a tél üzéséhez hozzákapsolták a téli fáradtság és stressz elzavarását is, például ahogyan Svájcban a Lösenenthal-völgyben, a Tschägättä ünnepségen teszik. Ha klasszikusabb téltemető ünnepre gondolunk, akkor rögtön eszünkbe juthat a velencei

karnevál vagy a mohácsi busójárás. Akármelyiket is vesszük alapul, közös szál bennük a rövid nappalok és hosszú, zord éjszakák miatti rosszkedv elűzése, ami lássuk be, nagyon fontos. Azoknak, akik nem követik ezeket a hagyományokat, érdemes tudatosítani magukban, hogy igenis szükség van arra, hogy ünnepeljünk, oldjuk a stresszt, tegyünk valamit a téli fáradtság ellen! Idén különösen fontos egy ilyen szimbolikus nyitás, hiszen nemcsak a tél nyomasztóan rövid nappaljai viselnek meg, de a pandémia miatti korlátok között megélt szociális kapcsolatok is. A folyamatosan későbbre tolódó nyitási időpont feszültté, elkeseredetté teheti azt, aki már várja, hogy a „rég” életünket élhessük.

Mint a hosszútávúfutó, aki kétségbeesetten nézi, hogy mielőtt célba érne, folyton-folyvást előrébb rakják a célszalagot. Ha idén még nagyon korlátozottan vehetünk is részt ilyen rendezvényeken (azt is sokszor csak online formában – amit már a hátunk közepére kívánunk), egy nagy séta a szabadban, vagy viccessorozat-nézés egy forró tea mellett, esetleg kártyaparti a családdal is kizökkenhet minket a begubózásból.

Ahogy a profik csinálják

Cégek, politikai szervezetek, közéleti szereplők nem véletlenül szoktak éértékelést tartani. Rendkívül fontos, hogy az ember bizonyos időközönként számba vegye azt, hogy milyen események történtek az elmúlt egy évben, milyen nyereségek és veszteségek érték, miben fejlődött, mi az, amivel foglalkozni kell a jövőben. Ezek az „éértékelők” köthetnek egy jeles dátumhoz (például egy születésnaphoz), vagy a szigorúan vett naptári év végéhez (óév-újév), akár üzleti évhez.

Mi most logikusan végiggondolhatjuk, hogy a pandémia kihirdetésének első „éfordulóján” milyen számvetést tudunk készíteni. Fontos, hogy ne csak a rossz, vagy ne csak a jó dolgokat soroljuk fel, hanem összességében azt, hogy milyen tapasztalatokkal, tudásokkal, élményekkel gazdagodtunk!

Egy tipp arra, hogy elkerüljük a depressziót

Érdemes egy nyugodt félórát keresni a napunkban, amikor végig tudjuk gondolni az alábbi kérdéseket, és célszerű a válaszokat le is írni, hogy megmaradjanak. Ha rendszeresen elvégezzük ezeket az éértékelőket, pár év múlva nagyon érdekes lesz visszaolvasni őket!

1. Miről szólt az elmúlt egy év? Írjál föl 6 szót, ami ezt jellemzi! Ez lehet ézés, hangulat, bármi.
2. Mit tanultál magadról ebben az időszakban? Mi az, amit még tanulni, fejleszteni kellene?
3. Hogyan áptad az emberi kapcsolataidat az elmúlt 12 hónapban? Elegdő volt-e a számodra?
4. Milyen új szokásokat alakítottál ki a pandémia egy évében? Szereted-e ezeket a szokásokat?
5. Ha megtehetnéd, milyen – általad befolyásolható – dolgot változtatnál meg ebből az eltelt egy évből?
6. Ha filmet forgathatnál az eltelt 12 hónapról, mi lenne a címe?

Ha kedvet kaptatok hozzá, a belsotrenerek@mav-start.hu címre írjátok meg a filmjeitek címét! A legérdekesebbekből, legviccesebbekből válogatást teszünk közzé a következő lapszámban!

Ulrichné Czió Barbara
pszichológus, a MÁV-START belső tréner

Kedves kis vonatrajongó



Az Ügyfélszolgálatunkra érkezett egy nagypapától ez a fotó és hozzá e rövid üzenet: „Három éves kisunokám minden szombaton így indítja a keszthelyi állomáson a vonatokat. Még indító kis tárcsát is kapott hozzá. Nagyon élvezi, egy-két órát mindig eltöltünk ott!”

Sz. Gyulának Cserszegtomajon köszönjük szépen, hogy megosztotta velünk a fotót! Minden jót kívánunk a nagypapának és unokájának!

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2021. március 18.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „A mostani tram train beruházás mintául szolgál a jövőbeli agglomerációs fejlesztésekhez.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Tárnokiné Sándor Kitti** olvasónknak!

AZ EGYÉNI KÖZLEKÉSEK SZEMÉLYE...	HATÁROZOTT SZÁNDÉK	SIVATAGI VÍZMOSÁS	MENYASSZONY	PASZULY-ÉTEL	ÁGYÜVÉGI	CSAVAR EGYET RAJTA	KILOVOLT, RÖVIDEN	AZ ILLETŐÉ	ZENÉ-TÁNCOS MŰSOR	HOLLAND AUTÓJEL	YARD, RÖVIDEN	... KEZDVE; MOSTANTÓL	A -ZAT KÉPZŐ-PÁRJA	ANNYI, AMENNYI SZÜKSÉGES	NYÁJAT HAJT	BÍRÓ IS LEHET BELŐLE!	
... A FOLYTATÁS ELSŐ RÉSE																	A
SZÍN A FRANCIA KÁRTYÁBAN					EZÁLTAL LASSAN MAGÁHOZ TÉRŐ						FÜZETET MEGTÖLT CSUROM-VIZES						
KIEGÉSZÍTŐ RÉSZLET						ESZ-TENDŐ AZ UD-VARON			MÁSİK VALLÁST VÁLASZT HEGYFOK							UGYAN, DEHOGY! BECÉZETT NORBERT	
FECSE, A CSI CÍMŰ REGÉNY-BEN			MEKK ...; MESEHOS CÍMER-MADÁR				FIATAL TEHÉN GONOSZ-TEVŐ						BELGA VÁROS DIREKTOR				
HATÁROZOTT NÉVELŐ		CSÍRA-MENTES MEG-SEBEZ						BECÉZETT ZOLTÁN KÁRTYA-JÁTÉK					MAUNA ...; VULKÁN KERESZ-TÜL				
RÖVIDÍTÉS CÉGTÁBLÁKON					ROBBANÓ-ANYAG TALPRA ÁLL						LIBA-VÉLE-MÉNY! ÖNHITT				RUBÍDIUM ELŐDEINK EDÉNYE		
A FOLYTATÁS MÁSODIK RÉSE DÍVATOS, DÍVATBAN VAN																	B
DOKTOR, RÖVIDEN			A KÖZE-LEBBIT KÉST FEN				OKTÓBER, RÖVIDEN UTÓTAG: -FAJTA			A VÉGÉN ÓRIZ! KIS-BÁRÁNY			A NIKKEL VEGYEJELE CSÖKKEN A SZINTJE			... FONDA; AMERIKAI SZÍNÉSZ-NŐ	
DÖNTÉST HOZÓ (BÍRÓ)					FRANCIA SPORTJEL ALBÁN PENZNEM				HARAN-GOZ, TÁJ, NÉMET NÉVELŐ							JOULE KALÓRIA, RÖVIDEN	
RÓMAI 5-ÖS		A SZÉLEIN LENKÉ! DÖNTÉS ELEJE!			FOLYADEK MENNYI-SÉGI EGY-SÉG, RÖV.		DICSÓÍTÓ ÉNEK ERŐD VÉGE!				NŐI SZER-ZETES CENTI-MÉTER						
DARUVAL ERRE A HELYRE TEVŐ							SZÜRKE, SZEMÉLY-TELEN ÉSZAK										
A FOLY-TATÁS HARMADIK RÉSE																A FÖLD FELE	

Mazsola eltűnése

Mazsola a legimádnivalóbb kis mozdony a nagy mozdonyok között. Mondhatnánk rá azt is, hogy cuki, méghozzá nagyon cuki, de ez szerintem inkább ciki. Mármint a lecukizás. Végére is ő egy komoly dízelmozdony, méghozzá egy M28-as. Ritka kincs. De hiába nem szerette a cukizást, (mint a gyerekek az arcra telibe kapott nyálas puszikat), ha valaki ránézett, mégis az volt az első mondata, hogy: Milyen ...! Jó, többször nem mondjuk ki, úgyis látja mindenki. És hát a neve! Nem véletlenül lett Mazsola, ráadásul tényleg olyan édes!

Szóval Mazsola egy tolatómozdony, egész nap a fűtőház környékén dolgozik. Ide tol-oda tol, ide-oda, ide-oda... Most lehet, hogy nem tűnik túl izgalmasnak a munkája, pedig nagyon is fontos tagja a csapatnak. Ő állítja össze a szerelvényeket, nélküle sokkal lassabb lenne minden.

Márciusban Mazsolán is úrrá lett a tavaszi fáradtság, ami nem is csoda, hiszen télen minden nehezebb. A sok fagy és hó, de neki akkor is dolgozni kellett, amikor a kocsik kerekei inkább jól odacuppantak a sínhez és nem igazán akartak megmozdulni. Ezért mostanában bizony-bizony előfordul, hogy Mazsola többet szundikál, néhanapján pedig egy-két szabadnapot is kivesz.

A langyos tavaszi idő, a madarak egyre hangosabb csicsergése, az ismét előbújó bogarak lelkes zümmögése azonban az ő fáradtságát is legyőzte, úgyhogy nem is szándékozott tovább lustálkodni. Irány dolgozni – gondolta magában vidáman, új erőre kapva. Csakhogy az első gázfröccs után érezte, hogy valami nincs rendben. Ismét gázt adott, de rögtön köhögött is egy nagyot. Órák teltek el, mire mindent átvizsgált magán, de nem talált semmi betegségre utaló jelet. Sem olajfolyás, sem biztosítékhiba, sehol egy zárlat, még az önindító is tökéletesen működik. – De akkor mi lehet? Csak nem dugulás? – tanakodott a kis dízel, és elkezdte végignézni a kipufogót. – Remélem, nem dugott valaki viccből krumplit a kipufogómba! Messze még április elseje – morgott egy kicsit, aztán hirtelen néma csend lett a döbbenettől. Erre azért ő sem számított.

Egy fészek! Igen. Egy csinos, mérnöki precizitással megalkott kis fészek ült a fülkéje tetején, éppen a kipufogója közepén. – Most hogy? Most mit? És akkor... – kereste a szavakat, de ebben a pillanatban örült cikázás támadt körülötte, mintha két villám próbált volna belecsapni. Szemét becsukta, próbálta magát még kisebbre, szinte láthatatlanra összehúzni, mikor rájött, hogy csak az újdonsült lakói érkeztek meg. Két fekete rigó volt az.



– Elment az eszetek? – kiabált rájuk tőle szokatlan módon Mazsola, aztán gyorsan el is szégyellte magát. – Akarom mondani, hogy jutott eszetekbe pont az én kipufogómra építeni a fészketeket?

– Olyan mélyen aludtál, és te vagy itt az egész állomáson a legcukibb! – válaszolta megszeppenve a két rigó.

– Még hogy cuki! Mazsola vagyok, egy nagyon fontos tolatómozdony – kérte ki magának, de ahogy ezt kimondta, el is nevette magát, és rájött, hogy cukiság ellen nincs mit tenni. – De hogy fogok most dolgozni?

A rigók hebegtek-habogtak, aggódtak és csipogtak, hiszen a fészkekben már a tojások is ott lapultak. Ezt már képtelenség átköltöztetni máshová.

– Nyugi, megoldjuk! – kacintott rájuk Mazsola, azzal kiírta a fűtőház ajtajára, hogy: Betegség miatt zárva. Ne zavarj!

A többi mozdony sajnálta tolatóbarátjukat, de a gyors gyógyulás érdekében nem zavarták. Mikor azonban már eltelt egy hét, gyanússá kezdett válni Mazsola hiánya. Be-bekiabáltak hozzá, hogyléte felől érdeklődtek, de mindig azt a választ kapták, hogy minden rendben van. De akkor miért nem jön dolgozni? Az állomás élete belassult, a mozdonyok alig értek oda időben az induláshoz, veszélybe került a menetrend, de Mazsola csak nem akart mozdulni. Egy nap aztán halk, de éles csipogást hallottak bentől.

A többiek nem bírták tovább a rejtélyes esetet, Szergej felfeszítette a hatalmas vasajtót, és meglátták, hogy Mazsola „feje” közepén ott díszleg egy fészek, tele sok kis éhes rigófiókával.

– De cuki! – sóhajtotta el magát mindenki. És ezzel most Mazsola is egyetértett.

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt

VASÚTTÖRTÉNETI VERSENY

IDÉN 175 ÉVES A MAGYAR VASÚT



A Budapest – Vác vasútvonal megnyitása után 175 évvel egy jubileumi, közös játékra hívjuk vasutas kollégáinkat.

Bár munkánk során a magyar vasút életébe mindegyikünk csak egy rövid időszakba nyerhet bepillantást, és csak arra lehet hatással, de mégis: hozzájárul az egészhez, hiszen ezek az egymást követő időszakok biztosítják a tudás gyarapodását és a tapasztalat folyamatos átadását korosztályról korosztályra, már 1846 óta.

Idén egy nagy hidat szeretnénk a 175 év fölé húzni, és azon a munkatársainkkal együtt végigsétálni, onnan a különböző korszakokon végigtekinteni.

Hónapról hónapra újabb feladványokkal jelentkezünk a Vasutas Magazin online felületén. A helyes megfejtők között minden hónapban MÁV-os ajándéksomagot sorsolunk ki. A játékhoz csatlakozni bármikor lehet, egészen decemberig.

További információ: www.vasutasmagazin.hu

A változtatás jogát fenntartjuk.

