

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**„EGY NAGY, ÖSSZETARTÓ
SZERVEZET VAGYUNK,
EGYAZON CÉLOKKAL”**

– év végi beszélgetés dr. Homolya Róberttel,
a MÁV-Volán-csoport elnök-vezérigazgatójával

**VONAT-MESÉK
KICSIKNEK ÉS
NAGYOKNAK**

ÚJ MENETREND

**BOLDOG
KARÁCSONYT!**

71. ÉVFOLYAM • 2021. DECEMBER

Legrendezettebb vasútállomás • Keresztény Vasutasok Egyesülete • Szervezeti változások • Munkavállalói Ajánlási Program • Vezetői Akadémia • Schnéman Anita • Jegykiadó automaták • Toprail fórum • Vásárhelyi László • Új menetrend • MÁV VAGON • Volánbusz • Kisteleki Mihály • Egyes kocsi-teherfuvarozás

VEZETŐI INTERJÚ

„Egy nagy, összetartó szervezet vagyunk, egyazon célokkal”
– Év végi beszélgetés dr. Homolya Róberttel, a MÁV-Volán-csoport elnök-vezérigazgatójával

HÍRVONAL

A kormány jelentős erőforrásokat mozgósít a vasút térnyerésére,
A Budapest–Esztergom vasútvonalon is közlekedik a KISS,
A Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs legrendezettebb
vasútállomások versenye

HR-HÍREK

Szervezeti változások, Esélyegyenlőséget elősegítő
ösztöndíjpályázat, Négyéves a Munkavállalói Ajánlási Program,
Újraindult a vezetői Akadémia

MUNKATÁRSUNK

„Nem tartogatom az alkotásaimat, akkor vagyok a legbüszkébb,
ha mind gazdára talál” – Schnéman Anita, forgalmi
szolgáltattevő kollégánkkal beszélgettünk

MÁV-START HÍREK

Elindult az új jegykiadó automaták tömeges telepítése,
TopRail fórum a vasúti turizmus fellendüléséért,
Interjú Vásárhelyi Lászlóval, a MÁV-START Átvétel- és
minőségfelügyelet vezetőjével, Jelentős fejlesztéseket hoz a decemberi
új menetrend, Sikeres volt a vezetőfejlesztési program Szolnokon

VOLÁNBUSZ

Tisztán, elektromosan: új utakon a Volánbusz

ZÖLD VASÚT

Elindult a vasúti egyeskeszi-teherfuvarozás állami támogatása

ANNO

Kolónia a Józsefvárosban – ahová a mozdonyépítők költöztek



ELŐSZÓ

Idén is számos lehetőségünk volt arra, hogy sokat tanuljunk a váratlan, nehéz helyzetekből és a munkatársainktól is. Az év végén azért álljunk meg egy kicsit, vegyünk egy nagy levegőt, és összegezzük magunkban ezt a furcsa évet.

A mögöttünk álló 2021-es év sem a könnyű évek sorába tartozik. Az év első felében mutatta meg a Covid az igazán barátságtalan arcát. Napi szinten küzdött az egész ország, így mi is, a járvánnyal, a megkorításokkal, a betegségből adódó közvetett vagy közvetlen veszteségekkel. Persze a közösségi közlekedés nem állhatott le, a közszolgáltatás működött, a cégcsoport dolgozói rendületlenül dolgoztak nap mint nap. És egy igazán szép, forró, utasszámokban és aktivitásokban gazdag nyár után megint itt van a nyakunkon a járvány újabb hulláma, újabb megkorításokkal, magas fertőzöttségi számokkal, személyes érintettségekkel, tragédiákkal. Meddig lesz ez így? Talán az oltás minél szélesebb körben történő felvétele végre véget tud majd vetni ennek az áldatlan helyzetnek és nem lesz még több értelmetlenül elvesztett kolléga. De hogy ne csak negatív dolgokról essen szó, bizony rengeteg pozitív dolog is történt 2021-ben, a Vasút Európai Évében, ami egyúttal Magyarországon a vasúti közlekedés megindulásának 175. évfordulója is.

Ez az év a fejlesztésekről és a nagy eredményekről is szólt – megújult a Nyugati utascsarnoka és tetőszerkezete, egyre több emeletes KISS motorvonat közlekedik az országban, nyáron akár már a Balatonra is utazhattunk vele. Az infrastruktúra-fejlesztés keretében befejeződött a 100a vonal rekonstrukciója, elkezdődött az akadálymentes Keleti Utcacentrum megvalósítása. Újabb sín- és ágyazatmegmunkáló nagygépek érkeztek a MÁV FKG Kft.-hez, a Volánbusz 40 elektromos buszt szerzett be – hogy csak a legfontosabbakat említsük és a sort még hosszasan folytathatnánk. Sokat tettünk azért, hogy a MÁV-Volán-csoport ne csupán egy vállalatnév legyen, hanem valódi tartalommal is bírjon. Számos csoportszintű közös díjtermék szolgálja azt a célt, hogy az országban minél több helyen javuljon a közösségi közlekedési közszolgáltatás, megszűnjenek a párhuzamosságok, a városi és agglomerációs forgalom a környezetkímélő kö-

zösségi közlekedésre terelődjön át.

A MÁV-Volán-csoportban mi, a Kommunikációs Igazgatóság munkatársai ebben az évben már nem „csak” 38 000 munkavállalót, hanem közel 57 000 embert próbáltunk megszólítani, hiszen már ennyi munkatársunk dolgozik nap mint nap azért, hogy a környezetkímélő közösségi közlekedés megfizethető, gyors, megbízható és hatékony alternatívája legyen az egyéni, autós közlekedésnek hazánkban is.

És nem csak mi, hanem hagyományainkhoz híven Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr is összegezte ezt az évet, az interjút rögtön a lap elején olvashatják a többi, karácsonyi lapszámhoz méltó cikkel együtt. És ha már karácsonyi lapszám, nemcsak egy szimpla újságot tart a kezében a kedves olvasó, hanem egy mesefüzetet is, mely két tehetséges munkatársunk – Hum Krisztina és Bíró Tamás – közös produkciója.

Címlapunk is különleges: karácsonyi felhívásunk keretében több ezer kolléga küldte be gyermeke rajzát, amelyekből sorolással választottunk ki párat, belőlük karácsonyfadísz készült. A díszek a MÁV-Volán-csoport – egyes vasútállomásain és buszpályaudvarain elhelyezett – karácsonyfáit ékesítik majd országszerte.

Valamennyi kollégánknak meghitt karácsonyt, boldog új évet kívánok a Vasutas Magazin szerkesztősége nevében!

Volcsánszky-Schármár Katalin
marketingkommunikációs vezető
MÁV Zrt.

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Fejes Antal, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Legát Tibor,

Máthé Gergely, Molnár Zsolt, Orbánné Smátrola Beáta, Pál Zoltán, Pandi Ágnes, Sin Bettina, Völgyi Katalin

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

Címlap: Szecsődi Balázs, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Réz Tamás, Fortepan,

MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsődi Balázs

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

ISSN 1785-8070, ISSN 1785-8372

„Egy nagy, összetartó szervezet vagyunk, egyazon célokkal”

Év végi beszélgetés
dr. Homolya Róberttel,
a MÁV-Volán-csoport
elnök-vezérigazgatójával

A 2021-es évet a naptár szerint lassan magunk mögött hagyjuk, ám az idei év is olyan időszak volt, amely emlékezetes marad számunkra. Miközben a pandémia továbbra is nehezítette az életünket, a magyar vasút 175. jubileumi évében és a vasút európai évében egyaránt tekintetünk a távoli múltba hagyományainkat tisztelve, és a jövőbe, egy 21. századi modern és versenyképes vasutat és közösségi közlekedési rendszert építve. Dr. Homolya Róbert, a MÁV-Volán-csoport elnök-vezérigazgatója válaszolt a Vasutas Magazin kérdéseire, amelyeket az idei évben tett erőfeszítéseinkről, az elért eredményeinkről és jövőbeli céljainkról tettünk fel.

2021 a vasút európai éve volt. Hogyan változott a szektor megítélése, amely más megvilágításba helyezte a vasút jelenét és jövőjét?

A vasút európai éve kivételesen jó lehetőségeket hozott az egész vasúti szektor számára. Szerencsés egybeesés, hogy idén ünnepeltük a magyar vasút fennállásának 175. évfordulóját is. Komoly szemléletváltás tapasztalható elsősorban az európai politikai vezetők részéről, hiszen közlekedési vagy klímapolitikai szempontból ennyire hangsúlyosan évek óta nem beszéltünk a vasúti ágazatról, annak helyzetéről és távlatairól. A jelentős szemléletbeli fordulat összefügg az Európai Bizottság ún. Zöld megállapodásával, a fenntartható városi mobilitási tervvel és az „Irány az 55%!” csomaggal, amely a közlekedési szektort, és így a vasutat is érintő komoly intézkedéseket tartalmaz. Az egyik legfontosabb ezek közül, hogy 2030-ra ötven

százalékkal csökkenteni kell a közúti közlekedés- és ötvenöt százalékkal a közúti teherfuvarozás széndioxid kibocsátását, amely célok elérésére csak 8 évünk maradt gyakorlatilag. A vasúti szektorban - személyszállítási és a teherfuvarozási ágazatban egyaránt - egy-két évtized alatt most duplázási lehetőség van, de ez idő alatt is folyamatosan üzemeltetnünk és fejleszteniünk kell, különben a szektor versenyképessége az egyéb közlekedési ágazatokhoz képest, de különösen a közúti ágazathoz képest romlani fog. Ha ezt a munkánk során bármikor elfelejtjük, akkor biztosan nem fogjuk elérni ezeket a célkitűzéseket, irányszámokat 2030-ig – a választható legjobb alternatívát kell jelentenie a vasútnak, vasúti közlekedésnek, erre kell törekednie minden vasutas dolgozónak.

A külső körülmények, például az energia árának emelkedése jelentős hatással van a személyszállítási szektorra is.

Milyen megoldást lát ennek enyhítésére?

Valóban, az energiaárak jelentős emelkedésének részesei vagyunk a mindennapokban, ez nagyvállalati oldalról még égetőbb kérdés, ez ránk különösen igaz, hiszen az egyik legnagyobb áramfogyasztók vagyunk. A dráguló árammal a legzöldebb közlekedési mód, a vasút fenntartása is drágábbá válik, így veszít a versenyképességéből a közúti szektorral szemben. Számtalan kérdés van, amelyeket mi önmagunkban nem tudunk megoldani, ezekre egész Európának, a technológiának és az iparágnak kell majd választ adnia. Nem véletlen, hogy a fenntarthatósági stratégiánkat már együtt, MÁV-Volán-csoport szinten fogadtuk el, amelyben próbáltuk azokat a célkitűzéseket megfogalmazni és beépíteni a mindennapi működésünkbe, amelyek nagymértékben befolyásolják a gördülőállományunk és a pályahálózatunk fejlesztését is. A modernizáláson túl komoly technológiai váltást és digitalizációt is végre kell hajtunk egy olyan időszakban, amikor a pandémia írja felül az életünket. Ha valamit felújítunk vagy modernizálunk, akkor az utasszám növekedésével erre megkapjuk a pozitív – számunkra az egyik legfontosabb – visszajelzést. Ezek a szempontok mutatják, merre tart a vasúti ágazat akár a személyszállítás, akár az áruszállítás vonatkozásában. Nekünk minden helyzetben helyt kell állnunk.

A fenntarthatósági célkitűzések eléréséhez elengedhetetlen a gördülőállomány és a pályahálózat fejlesztése. Melyek ezek közül a legjelentősebb fejlesztések az elkövetkező években?

Az egyik legfontosabb fejlesztés az ország keleti felében a kör-IC vonal megújulása, amellyel az egyik legforgalmasabb, közel 500 km-es szakaszunk 160 km/órás sebességre lesz alkalmas majdnem az egész viszonylaton. Ez nagy előrelépés, nyugodtan mondhatjuk, hogy korszakváltás lesz az elkövetkező 4-5 évben. A 115 villanymozdony beszerzéséről szóló szerződést jövő év első negyedévében meg kell kötnünk, hiszen nem csak nálunk van „vasúti boom”, hanem egész Európában is, amely le fogja terhelni az ipart. Szakembereink számításai szerint az elővárosi vonalakon újabb 100 darab alacsonypadlós motorvonat beszerzésével nyújthatnánk egységesen magas színvonalú szolgáltatást. Járműgyártásunk sikeres, nagyon fontos hogy ezt folytassuk: 2030-ra akár félezer 160 km/órás sebességgel közlekedő IC+ kocsinak is helyet tudnánk találni a hálózatunkon. A klímacélok elérésének legnagyobb kihívása a pályakapacitások minél optimálisabb kihasználása, hiszen arra kell megterveznünk a működésünket, hogy tovább nő a személy- és tehervonatok száma is. Tíz év alatt nem tudjuk a hálózatot megduplázni, ezért olyan fejlesztéseket, forgalomirányító berendezéseket- és rendszereket, felülvezérlést, váltóvillamosítást kell alkalmaznunk, amelyekkel még jobb hatékonysággal tudjuk kihasználni a meglévő hálózatunk. A kihívással nemcsak Magyarországon, hanem egész Európában is szembe kell nézniük a vasúttársaságoknak, hiszen ha ezt a szemléletet nem építjük be a fejlesztéseinkbe, akkor a vasúti ágazat nem lesz versenyképebb, és a kitűzött klímacélokat nem fogjuk tudni elérni.

A következő 10-15 évben új technológiákat kell bevezetnünk nekünk is, gondoljunk akár a hibrid- vagy a hidrogénmeghajtású járművekre vagy az önvezetésre. Komoly szakmai és technológiai kérdés, hogy a vasútvonalaink villamosítását milyen ütemben folytassuk és hova telepítsünk hidrogénre alapuló technológiát, amely mind a vasúti és a közúti/buszos ágazatot ki tudja szolgálni. Nagyon remélem, hogy 5 éven belül már a hidrogénvontatás is megjelenik a magyar vasút vonalain, az erre vonatkozó előkészítő munkát megkezdjük, a vonatkozó beszerzési eljárások akár jövő évben megindulhatnak: nincs időnk hezitálni. El kell gondolkodni azon, hogy bizonyos vonalakat van-e értelme villamosítani, mert lehet, hogy ez költségesebb, mint az új technológiát beszerezni. Folyamatos az újratervezés, de biztonságot ad, hogy a magyar kormány láthatóan és érezhetően hangsúlyosabban foglalkozik a vasút jelenével és jövőjével. El kell indulnunk, majd egyik eredmény jön a másikból. Így kell a működésünket, a gondolkodásunkat és a cég stratégiáját felépíteni. Ezen az úton vagyunk, a szándék, a szakértelem, a törekvés megvan, amelyhez persze jelentős források is kellenek.

Milyen mértékű támogatásokra számíthat a vállalatcsoportunk?

Több ezer milliárd forint értékű támogatásról beszélhetünk. Az Európai Unióból a közlekedésre szánt források túlnyomó része már a kötöttpályás közlekedési ágazatba érkezik. Számos előkészített nagy fejlesztésünk van, ezek közül az egyik legjelentősebb a Budapest-Belgrád projekt, amelynek az alapkövét a hetekben tettük le, de említhetem a többszáz milliárd forint értékű HÉV fejlesztést is. A jövőt jelentő nagysebességű vasút hazai szakaszának környezetvédelmi engedélyezésére irányuló közbeszerzést már kiírta a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., és tervezzük a Budapestet elkerülő tehervasúti V0 vonalat is. Év végére a Debrecen-Nyíregyháza és a Hatvan-Füzesabony vonal rekonstrukciójára vonatkozó közbeszerzési eljárást is megindulhat, de jövő évben megkezdődik a déli körvasút fejlesztésének a kivitelezése is, ha csak építésetileg is, de megújult a Nyugati pályaudvar is. A MÁV központi forgalomirányító rendszerének fejlesztésére 30 milliárd forintos





összeg fog rendelkezésre állni a Helyreállítási Alap forrásai-
ból: ha mindezeket számba vesszük, és nem is mindent sorol-
tam fel, akkor nyugodtan elmondhatjuk, hogy a vasúti ágazat
kilátásai talán soha nem voltak ilyen kedvezőek.

**A MÁV-Volán-csoport személyszállítási szolgáltatásaival a
hazai közösségi közlekedés gerincét adja. Milyen törekvések
és lépések szükségesek ahhoz, hogy a szolgáltatás színvo-
nalát emelhessük?**

Folyamatos infrastrukturális és technológiai fejlesztés, me-
netrendi kínálat, tarifapolitika. Ez a hármasság, amivel az em-
bereket ösztönözni tudjuk arra, hogy igénybe vegyék a szol-
gáltatásunkat. Ebben már közösen elindult a vállalatcsoport.
A közösségi közlekedés összehangolásának egyik legfonto-
sabb eleme a menetrendi kínálat. Olyan vonzó vasúti menet-
rendi kínálat, mint amely most, a téli menetrend bevezetésével

„Hatalmas dolog lenne, ha az összeolvadás után egy ta-
rifaközösséget létre tudnánk hozni, ami még soha nem
volt Magyarországon. Ez egyrészt hozzájárul ahhoz,
hogy jobban kihasznált legyen a rendszer, másrészt az
embereket az egyéni közlekedésről vissza tudjuk hoz-
ni a közösségi közlekedésbe. Ennek a legmeggyőzőbb
eszköze, ha jóval olcsóbban, jobb minőségben és gyor-
sabban lehet utazni, mint egyéni közlekedéssel. Ehhez
az is kell, hogy az utasok elégedettek legyenek a szolgá-
tatásunkkal, és ehhez az elégedettséghez fejlesztések
kellenek.”

jön, véleményem szerint még nem volt. Ez egyik oldalról na-
gyon pozitív, hiszen ennyi személyvonat nem közlekedett még
a hálózaton, azonban ennek ára van, amelyet a központi költ-
ségvetés finanszíroz nagyobbreszt, és nem fokozható a vég-
telenségig, ezért a párhuzamos vasúti/közúti közszolgáltatási
menetrendi kínálatot meg kell szüntetni. Számunkra nagyon
fontos volt az a kormányzati döntés, amellyel a Volánbusz a
MÁV-csoporthoz került. Ez a bizalom számunkra azt jelenti,
hogy ez a szervezet kívülről nézve is képes a megújulásra,
meg tud birkózni a legnagyobb kihívást jelentő feladatokkal is.

**2021. október 1-jével stratégiai átalakítások történtek a
MÁV-START és a MÁV VAGON tevékenységeiben, a hosszú
távú IC+ gyártási, egyéb járműgyártási és karbantartási ter-
vek megvalósítása érdekében. Milyen eredményeket vár rö-
vid és hosszú távon a tevékenységek átszervezésétől?**

Ez az egyik lépése a vállalatcsoport szemléletbeli és struktúr-
ális átalakításának. Nyilvánvalóan hatékonyságot és költség-
megtakarítást várunk ettől minden téren. Februárban hoztunk
döntést arról, hogy a gyártást, ami nem klasszikus közszolgál-
tatói tevékenység, elkülönítjük a MÁV-START-tól. Működtet-
jük a vasúti pályahálózatot, és biztosítjuk a közúti és vasúti
helyközi személyszállítást, ez a közszolgáltatási tevékenység,
amelyért az állam fizet. Minden egyéb, mint a gépészet, az
anyagbeszerzés vagy az informatika – elengedhetetlen, de ki-
szolgáló, kvázi járulékos tevékenység. Abban, hogy ezt milyen
hatékonysággal tudják ellátni a vállalatok, nagyobb felelőssé-
get és kockázatot kell majd vállalniuk, mert a tevékenységük
így lesz fenntartható. A piaci szemlélet erősödését várom et-
től, és ezt várja a tulajdonos is, hiszen a kormánytól kaptuk a
feladatot.

**2021. július 1-jei hatállyal megszületett az újabb hároméves
bérmegállapodás. Milyen szempontokat kellett figyelembe
venni az egyeztetések során?**

Meghatározta a tárgyalásokat, hogy volt már egy munkaváll-
alói és munkáltatói oldalról egyaránt sikeres hároméves bérmeg-
állapodásunk, viszont megváltozott a munkaerőpiaci helyzet.
Megközelítőleg évi 10 %-os munkaerő-elvándorlással kellett
megküzdenuünk a pandémia előtt, ezért olyan eszközöket kel-
lett bevezetnünk – gondolok itt a lojalitási juttatásra – amivel
magunkhoz tudjuk kötni a munkavállalóinkat. Amikor kifutott
az első hároméves bérmegállapodás, akkor jött a pandémia,
és felértékelődött a biztos munkahelyek jelentősége. Váll-
alatcsoportunk biztos munkahelyeket kínál, hiszen a járvány-
helyzet miatt senkitől sem kellett megválnunk. Magyarország
legnagyobb foglalkoztatója vagyunk, 55 ezer fős nagyvállalati
csoportként egy integrációs folyamat elején vagyunk, most
mérjük fel, hogyan tudjuk a tevékenységüket még hatékonyab-
ban ellátni. Azt gondolom, hogy nagyobb feszültségek nélkül
be lehet majd vezetni a hatékonyságnövelő intézkedéseket.
Munkavállalóink átlagéletkorát tekintve fölfelé vastagodó kor-
fája van a vállalatcsoportnak, szembesülünk az inflációval, a
minimálbér és a garantált bérminimum emelkedésével, ezekre
reagálni kellett és kell. A MÁV-Volán-csoport végrehajtotta a

bérfejlesztést, és ki merem jelenteni, hogy a vállalatcsoport-
nál dolgozók jártak a legjobban a nagy állami közszolgáltató
vállalatok közül. Volt egy – talán az inflációs mértéket takaró
– egyösszegű kifizetés, amit végre tudtunk hajtani 2021-ben.
2022 januártól 10 százalékos alapbér-növekedést indítunk
el, amire persze lehet azt mondani, hogy kevés, de a hasonló
tevékenységet ellátó és hasonló tulajdonosi szerkezettel ren-
delkező cégekben ez a legmagasabb mértékű bérfejlesztés.
Fontos hangsúlyozni, hogy mi, a MÁV-Volán-csoport, ezt végre
tudtuk hajtani, és az alapbér-emelést folytatjuk 2023-ban még
további 5 százalékkal. Ne legyünk elégedetlenek, mert a kor-
mány által adott kereteket és mandátumot maximálisan jól
használta ki a cégcsoport, miközben minden munkavállalója
munkahelyét megőrizte.

**A politikai bizalom vezetőként nagy felelősség, de emberként
akár teher is lehet. Nyáron vonattal utaztak Splitbe a család-
jával. Sikertől az út során magánemberként, hétköznapi utas-
ként tekintenie a szolgáltatásra?**

Nyilván felismertek a kollégák, és számomra fontos visszajel-
zéseket ad, ha személyesen is tudok érintkezni, beszélgetni
velük, ami egészen más, ha egy családi utazás során történik
és nem a munkához kapcsolódik. Sokkal nagyobb élmény
vonattal Splitbe utazni, mint autóval vagy repülővel. Magas
színvonalú a szolgáltatás, amit a fedélzetén tapasztaltunk:
tisztaság, rend, remek ételek és kitűnő munkatársak. Én azt
tapasztaltam, hogy az utasok ezt nagyon szeretik, a külföldi-
ek is láthatóan nagyon elégedettek voltak. Jó volt ezt megta-
pasztalni magánemberként és vezetőként egyaránt, nagysze-
rű élmény volt, a fiam kikötötte, hogy jövőre meg kell ismételni.

**Mi az üzenete a munkatársak felé a jelenre és a jövőre vonat-
kozóan?**

A fő üzenetem az, hogy mindig tisztességgel el kell végeznünk
a ránk osztott feladatot, különösen igaz ez mindannyiunkra,
akik a vasútnál, a közlekedési ágazatban dolgozunk, hiszen
nagy társadalmi figyelem fordul felénk. Hogy ebből mi mit ho-
zunk ki vállalatként, az nagymértékben rajtunk múlik. Meg kell
győznünk a társadalmat és a politikát, hogy ez a most alakuló,
formálódó cégcsoport egységként merre menjen, amely vál-
latali és egyéni felelősség egyaránt. Tudnia kell mindenkinek,
hogy mi egy nagy összetartó szervezet vagyunk egyazon cé-
lokkal, mindenkinek azonos szilárdsággal kell a rábízott mun-
káját végeznie, mert akkor tudjuk beteljesíteni a céljainkat. Ha
kevésbé udvarias a személyzet, vagy forgalmi zavar van, és azt
nem megfelelően kommunikáljuk, akkor a nagy gonddal felépí-
tett fejlesztéseink és a javuló megítélésünk a közvéleményben
azonnal romolhat. Vegyük úgy, hogy kapunk a társadalomtól
egy egészséges kritikát, viszont végezzük úgy a munkánkat,
hogy mindenben próbáljunk a legjobbra törekedni. Amerre me-
gyek, azt tapasztalom, hogy nagyon tisztességesen, fegyelme-
zetten és elkötelezetten végzik a munkát a kollégák, és ezt lát-
tam a járványhelyzetben is – mindig igaz lesz a sokat hallott
mondat: együtt sikerülni fog.

Fuchs Adrienn, Varga Zsuzsanna

SZEMÉLYI VÁLTOZÁSOK

A MÁV-START Zrt. vezetésében

2021. november 30-án Kerékgyártó József távozott a vezérigazgatói pozícióból. A MÁV-START Zrt. vezérigazgatója 2021. december 1-jétől Keresztes Péter, a Társaság korábbi műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese.

Keresztes Péter a MÁV-HÉV-nél 2018. szeptembere óta betöltött vezérigazgatói pozíciójáról leköszön, azonban szakmai tevékenységét a MÁV-HÉV-nél továbbra is folytatja, a HÉV ágazat közép- és hosszútávú fejlesztési stratégiájának irányítójaként. A MÁV-HÉV vezérigazgatói pozícióját 2021. december 1-től Nagy Gábor tölti be.

A MÁV VAGON Kft. vezetésében

2021. november 23-tól a MÁV VAGON ügyvezetője Stánicz János, a Társaság korábbi termelési igazgatója.

Munkájukhoz további szakmai sikereket és jó egészséget kívánunk!

A KORMÁNY JELENTŐS ERŐFORRÁSOKAT MOZGÓSÍT A VASÚT TÉRNYERÉSÉRE

Magyarország kormánya vasútbarát, 2010 óta jelentős erőforrásokat mozgósítva folyamatosan javítja a tiszta és energiahatékonny közlekedési mód versenyképességét, a vasút térnyerését - hangsúlyozta Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a sajtótájékoztatón, ahol az utasok javaslatai alapján is bővülő, december 12-én életbe lépő 2021/2022-es vasúti menetrend változásait ismertették.



A vasúti kínálat minőségét az infrastruktúra, a járműállomány és az állomások állapota mellett alapvetően befolyásolja a menetrendi kínálat is. Az idén nyáron első alkalommal indították el kísérleti jelleggel a vasúti menetrendi tervezetek széles körű, online véleményeztetését. A beérkezett több mint háromezer érdemi, építő jellegű észrevétel alapján számos módosítást építenek be az új vasúti menetrendbe.

Az utasok európai színvonalú kiszolgálása érdekében korszerűsítik, villamosítják a pályahálózatot, az emeletes

motorvonatok is közlekednek, a magyar fejlesztésű és gyártású IC+ vasúti kocsik a nemzetközi és távolsági forgalomban teszik kényelmesebbé, vonzóbbá a vasúti közlekedést. Mosóczi László elmondta, hogy folyamatosan újulnak meg a vasútállomások, a leglátványosabb példa a Nyugati pályaudvar utascarnokának műemléki rekonstrukciója. Az új menetrendben a pusztaszabolcsi és a hatvani vonalon elvégzett pályafelújításoknak köszönhetően gyakrabban és gyorsabban járnak a vonatok Érd, Százhalombatta, Dunaújváros felé. Példaként említette, hogy Budapest és Dunaújváros között 20 perccel rövidül, egy óra közelébe csökken a menetidő.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy a december 12-én életbe lépő új vasúti menetrendben nagyobb kínálatot biztosítanak az utasoknak a fővárosi elővárosban és távolsági szolgáltatásban, több InterCity közlekedik majd. Négy évvel ezelőtt 130-140 InterCity vonat közlekedett a MÁV hálózaton, az új menetrend életbe léptetésével ez a szám 200-ra növekszik. A szolgáltatás folyamatos bővítése annak köszönhető, hogy jobb állapotban vannak a vasúti pályák, a gördülőállomány folyamatosan fejlődik.

(A menetrendváltás legfontosabb fejlesztéseit és újításait a 24–25. oldalon mutatjuk be).

BUDAPEST–ESZTERGOM VASÚTVONALON IS KÖZLEKEDIK A KISS



November 2-től újabb KISS állt forgalomba, így munkanapokon már a Budapest–Esztergom (2-es) vasútvonalon is találkozhatnak az utasok az új, emeletes motorvonattal. Vác, Cegléd és Újszász felé már 15, így összesen 16 új jármű közlekedik ezen a négy elővárosi vonalon.

A MÁV-START KISS motorvonatai nagy népszerűségnek örvendenek az elővárosi térségben. A 600 ülőhelyes motorvonatok közül a váci vonalon már tíz, a ceglédin négy, Budapest–Újszász–Szolnok vonalon egy KISS szerelvényrel találkozhatnak az utasok. November 2-án pedig az esztergomi, 2-es vasútvonalon is forgalomba állt az első emeletes vonat. Az új szerelvény munkanapokon 4:40-kor indul a Nyugati pályaudvarról Esztergomba, ahova 5:55-kor fut be S72-es vonatként. A reggeli csúcsidőben, a munkába tartók örömeire a vonal legkihasználta G72-es járatán közlekedik a KISS, Esztergomból 6:05-kor indul és 7:09-kor érkezik a Nyugatiba.

Munkanapokon délutánonként ez a szerelvény a ceglédi, 100a vonalon szállítja az ingázókat a Nyugatiból 15:03-kor és 18:33-kor induló Z50-eseken, így máttól minden hétköznap ott is öt KISS lesz forgalomban. A Pilisi-medence lakossága dinamikusan nő, egyre többen ingáz-

nak napi szinten a fővárosba. Az esztergomi vonal teljes körű felújítását követően mintegy ötszörösére nőtt a vas-utat használók száma: 2019-ben már 4,9 millióan, míg 2020-ban a pandémiás helyzet miatt 3,2 millióan utaztak ezen a vonalon, ahol munkanapokon, a legsűrűbben lakott, Piliscsaba és Budapest közötti szakaszon mintegy 144 személyszállító vonat közlekedik, ez a 6. legnagyobb napi járatszám az elővárosi vonalak sorában. Az idei év első kilenc hónapjában már 2,5 millió utast regisztrált a MÁV-START, ez a hazai vasúti hálózaton megszerte a legnagyobb arányú forgalomnövekedés. A reggeli csúcsidőben 4-5 ezren utaznak ezen a vonalon Budapest felé. Az új, emeletes motorvonat nagyobb kapacitása és több ajtaja gyorsabb utasáramlást tesz lehetővé, mely a reggeli csúcsidőszakban jobb menetrendszerűséget, a jelenleginél is jobb pontosságot biztosíthat. Az új szerelvények folyamatos forgalomba állásával egyre több vonalon és egyre több járatban jelennek meg a KISS motorvonatok.

EGY VERSENY, AHOL MINDEN INDULÓ NYERTES, SŐT...



A Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs vezetése idén is év elején meghirdette a legrendezettebb vasútállomások versenyét. Külön kategóriában indulhattak az „állomásfőnökségek” és külön a „csatolt szolgálati helyek”. Az elmúlt évben 17 helyszínről érkezett nevezés, idén 21-re nőtt a megmérettetést vállalók száma, a zsűrizések szeptemberben zajlottak.

Az öttagú, valamennyi szakmát felölelő zsűri tagjai „álruhában, előre nem bejelentett időpontokban” járták végig a 21 helyszínt. Előzetesen megadott szempontok alapján folyt a bírálat, a pontozás. A korábbi évek tapasztalatai alapján összeállított, legfontosabb bírálati elvek a következők voltak: a szolgálati hely „összképe”, tisztaság, rendezettség, zöldterületek karbantartottsága, virágok telepítése, ültetése és gondozottsága, az állomásépület és a kiszolgáló létesítmények (kerékpártárolók, WC-k, váróterem, utak, járdák, kerítések, padok...) utastájékoztatók és egyéb műszaki berendezések állaga. Röviden minden, ami hozzájárulhat ahhoz, hogy utasaink kicsit jobb szívvel gondoljanak a vasútra. Lássák az igyekezetünket, a tenni akarást e téren is. Szívesen üljenek le egy padra, ahol a várakozás közben átfuthatják a reggeli újság híreit, pontos és megbízható információt kapnak utazásukhoz, és ha körülnéznek az állomáson és környékén, virágos legyen kedvük a tapasztalt rendtől, tisztaságtól. A zsűri tagjai hangsúlyozták, hogy az nem jelent helyzeti előnyt a megmérettetés és a pontozás során, ha egy adott

szolgálati hely a közelmúltban jelentős beruházáson, felújításon esett át és így módon szépült meg. A bírálók nem a beruházási források által létrehozott eredményre voltak kíváncsiak, hanem arra, hogy az ott dolgozók milyen pluszt képesek hozzátenni a meglévő helyi adottságokhoz. Október utolsó hetében történt meg a verseny értékelése, a dobogósok serleggel és oklevéllel való díjazása. Állomási kategóriában sorrendben Fonyód, Magyarbóly és Balatonszentgyörgy lettek a nyertesek, míg a csatolt szolgálati helyeknél Somogyvár, Darány és Pécs-Külváros állhattak a képzeletbeli emelvényre.

Köszönjük valamennyi induló szolgálati hely összes dolgozójának a munkáját! A dobogóról lecsúszottaknak sem kellett szégyenkezniük. Szabó Csaba területi igazgató úgy fogalmazott:

„A szememben minden induló állomás nyertes. Reményeim szerint azonban a megmérettetés legfőbb nyertesei az utasaink lesznek.”

Pál Zoltán műszaki igazgatóhelyettes

„MINDNYÁJAN ÚGY ÉREZTÜK, HASZNOSAN TÖLTÖTTÜK EL A NAPOT”



Gyakorló Általános Iskola és Gimnázium Deák Ferenc Gimnáziuma és Általános Iskolája első osztályosai október 21-én az iskolai Deák Napot a vasúton töltötték. Először megnézték a pécsi KÖFI központot, utána következett a pécsi Területi Vasútbiztonság által szervezett foglalkozás, majd a Területi Humánpartner Szervezet által összeállított feladatokat oldották meg az iskolások. Az eseményről Orbánné Smátrola Beáta, a Területi Vasútbiztonság Pécs szakértőjének beszámolója következik.

Többévnnyi utasbiztonsági kampánytapasztalattal úgy éreztük, újítani kell. Más totó, más kérdéssor, és kellene még valami. Kreatív kollégám ötlete alapján készüljenek fényképpárok, amelyek bemutatják a gyerekek számára a vasúti közlekedéssel összefüggő helyes – helytelen magatartásformákat, balesetveszélyes szituációkat. Mind ezt azért, hogy jövőre, a vasúti utasbiztonsági kampányoknál már legyen új lehetőség a gyerekek és az érdeklődők megszólítására. Ötleteltünk, terveztük a veszélyforrások képi megjelenítését. Az események egy vasúti látogatásra bejelentkező gyerekcsoport hatására felgyorsultak. A gyerekek részére a balesetek megelőzése érdekében a vasúti közlekedés veszélyeiről kellett előadást tartanunk.

26 kisiskolás érkezett hozzánk.

Ötletgazda kollégám szívügyének tekintette a kérdést, és a fia közreműködésével, aki feláldozta hétvégi szabadidejét, rohamtempóban megszülettek a képek. Először a fiúk érkeztek meg, fáradtan roskadtak le a székekre. Mondták, majd jönnek a lányok is, de ők még érdeklődnek a KÖFI iránt. Zsízsegés, tízórai és elkezdték a vetítést. Jöttek egymás után a képek és a kérdések.

– Mit csinál a fiú ezen a képen? Szerintetek ez helyes? Miért nem? Mi történhet, ha kihajolsz a vonat ablakán, felmászol a vonat tetejére, a felsővezeteki oszlopra, mászkálsz a síneken, piros jelzésű sorompónál mész át? – És jöttek a válaszok is. Mindenki élénk, lelkes volt, előadta a lehetőségeket, időnként a gyerekek fantáziája horrorisztikus képeket vetített elé. Még hogy sok volt nekik ennyi kép, helyzet?! Dehogya! Esetenként olyan veszélyforrást ismertek fel a gyerekek, amire a készítő sem gondoltak. A bemutató után következett a feladatlap.

– Tegyetek mosolygós, vagy szomorú arcokat a képekre! – A kicsik tévedhetetlenek voltak. Mindenkinek járt egy kis ajándék, na meg szórólap otthonra, hogy a szülők is tisztában legyenek azzal, amit a gyerekek már tudtak. Végül humánpartner kolléganőnk is megdölgöztatta az ifjakat, kvíz, kirakózás és rajzolás következett. A lelkesedés változatlan volt.

A tanító nénik hálásak voltak, mindnyájan úgy éreztük, volt értelme ennek a napnak. Azt mondták, a jövő foglalkozásainak jelentős részét ma még nem is ismerjük, de azt tudjuk, hogy a vasút, a vasutasok benne lesznek. És ki tudja, talán ezek közül a gyerekek közül is lesz néhány.

Orbánné Smátrola Beáta

HÍRVONAL

„JÓ DOLOG HASONLÓ ÉRTÉKRENDŰ EMBEREK KÖZÉ TARTOZNI” Bemutatkozik a Keresztény Vasutasok Egyesülete

A keresztény értékrend mentén a hitért és a vasútért létrehozott szervezet hisz abban, hogy együtt, egymásba kapaszkodva hirdethetik az örömhírt, a keresztény tanításokat. Az egyik legnagyobb keresztény ünnep, a karácsony előtt az egyesület alelnöke, Balogh Éva nyugdíjas vasutas kolléga mesélt tevékenységeiről.



Mióta létezik az egyesület?

Az egyesületet még 1997-ben 17 lelkes vasutas alapította, akik különféle egyházi felekezetekből származtak. Közös keresztény értékrend mentén egymásért és a vasútért fogtak össze, és ma is ez a cél. Jelenleg ötven aktív és harminckét pártoló tagot számlálunk. Közel száz emberhez jut el rendezvényeink híre, vagy éppenséggel egy kedves ige, tanítás a Bibliából, hírlevél vagy postai levél formában.

Mi a céljuk?

Megéljük a hitünket egy közösségben, segítjük, támogatjuk egymást a vasúti szolgálatban is. Szeretnénk keresztény példát mutatni embertársainknak. Azzal tudjuk legjobban hirdetni az örömhírt, a szeretetet, ha példát mutatunk. Tehát az egyesület egyfajta értékközösség-választás. Sokfélék vagyunk, olykor más elvekkel egy-egy keresztény metódust illetően, de azt keressük, ami összeköt bennünket. Ami mentén megéljük a hitünket.

Milyen gyakran találkoznak?

Fontosak a találkozások, nagyböjti időszakban, pünkösd előtt, és persze adventkor szoktunk összegyűlni. Sajnos a koronavírus miatt ritkultak a személyes találkozások. Fontos számunkra a vasutasünnepek őrzése is, például az Aradi Vértanúk napjának megtartása a Kerepesi úti székházban, Lázár Vilmos és Csány László emléktáblájának megkoszorúzása, ezenkívül részt vettünk együtt az Eucharisztikus Kongresszus bizonyos rendezvényein is. Szeretünk kirándulni is az országban, voltunk már közösen a Nemzeti Galériában, Győrben, Celldömölkön, Szegeden és Balatonalmádiban is jártunk már. Az idősök mindig örülnek ezeknek az alkalmaknak. Szívem fájdalma, hogy javarészt nyugdíjasok vagyunk, kevés a fiatal. Pedig jó valahova tartozni, remélem, azért lesz utánpótlás.

Sin Bettina



TÁJÉKOZTATÓ A MÁV ZRT.-NÉL 2021. NOVEMBER 1-JÉVEL MEGVALÓSULT SZERVEZETI VÁLTOZÁSRÓL

A módosítás indoka:

- A 19/2021 (IX.17) számú részvényesi határozatban elfogadott intermodális csomópontok (IMCS) üzemeltetési és tulajdonosi koncepciójára vonatkozó javaslat végrehajtásának érdekében az IMCS-khez kapcsolódó új típusú feladatok szervezeti kereten belüli megjelenítése.
- Az időközben bekövetkezett jogszabályi változásoknak való megfelelés biztosítása.
- A Nemzeti Eszközkezelő Programban részt vevő természetes személyek otthontermelésének biztosításával kapcsolatos egyes szabályokról szóló 274/2018. (XII. 21.) Kormányrendelet módosítása értelmében a MÁV Zrt. kizárólagos műszaki szolgáltatókénti kijelölése megszűnt.



Jelen szervezeti változásban érintett szervezetek:

Beruházási vezérigazgató-helyettes szervezet

A Beruházási vezérigazgató-helyettes szervezet Ingatlanfenntartási és gazdálkodási főigazgatósága felelősségébe és tevékenységébe került az IMCS üzemeltetési koncepció kidolgozása és megvalósítása, csoportszintű és társasági szakmai koordinációja és ezzel összefüggő feladatok. **A feladatok ellátására egy új szervezet, az IMCS koordinációs osztály került létrehozásra az Ingatlanfenntartási igazgatóságon belül.** A hivatkozott kormányrendelet módosításával a NET-tel kapcsolatos tevékenység kikerült a MÁV Zrt. által ellátandó feladatok közül, ezért **az Ingatlanfenntartási igazgatóság alatt a NET-osztály és az ezzel kapcsolatos tevékenységű munkakörök megszüntetésre kerültek.**

Pályaműködtetési vezérigazgató-helyettes szervezet

A Pályaműködtetési vezérigazgató-helyettes szervezetén belül az IMCS-vel (intermodális csomópontokkal) összefüggő feladatok megjelenítésre kerültek.

ESÉLYEGYENLŐSÉGET ELŐSEGÍTŐ ÖSZTÖNDÍJ PÁLYÁZATOK

2021. szeptember elején újra meghirdetésre kerültek az esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj pályázatok a MÁV Zrt., illetve az egyes konszolidációs körébe bevont gazdasági társaságok munkavállalóinak gyermekei számára. A felhívásra összesen 202 pályázat érkezett, ebből 186 pályázat felelt meg a pályázati kiírásban foglaltaknak.

A benyújtott tanulói esélyegyenlőségi ösztöndíjpályázatok megoszlása vállalatonként

Vállalat	Benyújtott pályázatok száma	ebből érvényes
MÁV Zrt.	116	111
MÁV-START Zrt.	63	58
MÁV SZK Zrt.	13	10
MÁV FKG Kft.	8	6
MÁV KfV Kft.	1	0
MÁV HÉV Zrt.	1	1
Összesen	202	186

Az érvényes pályázatokat az ösztöndíjat meghirdető társaságok központi/vállalati üzemi tanácsainak elnökeiből és az esélyegyenlőségi munkacsoport tagjaiból álló bizottság bírálta el.

Az elbírálás során a bizottság a legalább 4,2 tanulmányi átlageredménnyel rendelkező pályázók közül az alábbi sorrend szerint előnyben részesítette azokat a pályázókat, akik

- rendszeres gyermekvédelmi kedvezményben részesülnek,
- szülője a gyermekét/gyermeküket egyedülállóként neveli,
- magasabb tanulmányi átlaggal rendelkeznek,
- hosszabb szolgálati idővel rendelkező munkavállaló gyermekei,
- mindkét szülője az ösztöndíjakat meghirdető társaságok valamelyikénél áll munkaviszonyban.

A 40 nyertes pályázóból 2 pályázó a rendszeres gyermekvédelmi kedvezményre való jogosultsága alapján, 33 pályázó pedig egyedülálló szülő gyermekeként nyerte meg az ösztöndíjat. A kitűnő tanulmányi átlageredményű pályázók közül az

az 5 pályázó részesülhetett továbbá az ösztöndíjban, akiknek a szülője több mint 36 éve áll munkaviszonyban az ösztöndíjat meghirdető társaságok valamelyikénél.

A támogatott tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj-pályázatok vállalatonként

Gazdasági társaság	Pályázatok száma (db)
MÁV Zrt.	23
MÁV-START Zrt.	15
MÁV SZK	2
Összesen	40

Az ösztöndíjasok a tanév teljes időtartamára – 2021. szeptember 1. – 2022. június 30. között – havi 40000 forint ösztöndíjban részesülnek.

A tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjra 2022. szeptemberében lehet újra pályázni. Annak érdekében, hogy minél szélesebb kör számára legyen biztosított az ösztöndíjhoz való hozzájutás lehetősége, ugyanaz a tanuló egymást követő két tanévben ösztöndíjra nem jogosult.

A vasutas árvák tanulmányait támogató ösztöndíjra 5 érvényes pályázat érkezett, ebből 1 pályázónak munkabalesetben, 4 pályázónak pedig COVID-19 betegségben hunyt el a vasutas szülője. Az ösztöndíjasok 12 hónapra kapnak pénzügyi támogatást, a középfokú iskolában tanulók havi 40 000 forint, a felsőoktatási intézményben hallgatói jogviszonnyal rendelkezők pedig havi 60 000 forint ösztöndíjban részesülnek.

A vasutas árvák tanulmányait támogató ösztöndíjra folyamatosan lehet pályázatot benyújtani.

A pályázatokról bővebben a www.mavcsoport.hu weboldalon a Karrier menüpont alatt található Esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjak oldalon lehet tájékozódni.

Pályaaorientáció és toborzás szervezet

HR-HÍREK

NÉGYÉVES A MUNKAVÁLLALÓI AJÁNLÁSI PROGRAM VAN EGY JÓ AJÁNLATUNK!

A MÁV-csoporton belül négy éve, 2017 nyarán indult a Munkavállalói Ajánlási Program (MAP). A programot – a hagyományos toborzási módszerek mellett – a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV SZK Zrt., a MÁV FKG Kft. és a MÁV-HÉV Zrt. működteti. A munkavállalói ajánlási program célja a munkavállalói ajánlások elismerése, ösztönzése. Így a munkavállalói ajánlás mindenki számára előnyös: a vállalat és a beajánlott jelentkező mellett előnyös az ajánló munkatárs számára is.

A 2017. évi kezdéskor a MAP keretében a sikeres ajánló munkavállalót – az ajánlott próbaidejének letelte után – még 35 000 forint ajánlási díj illette meg. A program eredményességét látva a díjazás 2018. évben változott és sikeres ajánlás esetén, amennyiben az ajánlott a felvételét követő egy év múlva is munkaviszonyban állt, további 40 000 forint ajánlási díj járt, azaz összesen már 75 000 forintot ért egy sikeres ajánlás. 2020. évben ez az összeg már 50-50 ezer forintra emelkedett, azaz bruttó 100 000 forint ajánlási „bónuszt” kaphat a sikeres ajánló.

Az ajánlási rendszer folyamatosan fejlődik. 2020. évben nemcsak az ajánlási „bónusz” összege növekedett, hanem átjárhatóvá vált az ajánlási rendszer. Míg korábban csak a saját vállalathoz lehetett jelöltet ajánlani, 2020. május közepe óta a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV SZK Zrt., a MÁV FKG Kft. és a MÁV-HÉV Zrt. munkatársai részére akkor is kifizetésre került a sikeres ajánlás utáni juttatás, ha valamelyik másik vállalat-hoz ajánlottak sikeresen új munkatársat. A juttatást ebben az esetben az a társaság adja, ahová a sikeres ajánlás történik. Az elmúlt időszak számai azt mutatják, hogy a munkavállalói ajánlás mára jól bevált toborzási formává vált a MÁV-csoporton belül. Az elmúlt négy évben összesen 3694 vállalati ajánlás és 720 csoportszintű ajánlás érkezett. Az ajánlások száma évről évre nő.

A MAP keretében ajánlott jelöltek a többi pályázóval azonos módon vesznek részt a kiválasztási folyamatban. Az ajánlások eredményességének legszemléletesebb mutatója a bevalás: vállalati ajánlás tekintetében az ajánlott jelentkezőkből 1782 fő került felvételre, ami 48%-os arányt jelent. Csoportszintű ajánlás tekintetében az ajánlott jelentkezőkből 192 fő került felvételre, ami 27%-os arányt jelent.

A program népszerűségét mutatja, hogy a legaktívabb munkavállaló 14 ajánlást adott le az elmúlt négy évben, míg a legeredményesebb kolléga összesen 585 000 Ft díjazásban részesült eddig.

Mi a feltétele a programban való részvételnek?

Azt, hogy melyik meghirdetett munkakör vesz részt az ajánlási programban, a vállalatok maguk döntenek el. Az álláshirdetés jelentkezési felületén ez egyértelműen kiderül. Ahhoz, hogy az ajánló az ajánlási programba bekerülhessen, az szükséges, hogy az ajánlott jelölt az állásra történő jelentkezés során a jelentkezési felületen, az önéletrajza feltöltése mellett jelölje meg, hogy munkavállalói ajánlással jelentkezik, és hogy megadja az ajánlója nevét. Az ajánló munkatársnak csupán egy kitöltött ajánlószelvényt kell eljuttatnia az adott munkakörhöz – a felhívásban/ hirdetésben megjelölt – humán munkatárshoz, legkésőbb az ajánlott jelölt jelentkezését követő 10. napig.

Az ajánlási szelvény elérhető a humánpartner kollégáknál és az internetről is letölthető a <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/munkavallaloi-ajanlasi-program> oldalról. Ugyanezen az oldalon részletes tájékoztatás is elérhető a programról, az abban való részvétel feltételeiről.

Újraindult a Vezetői Akadémia



Nemzetközi példákon került bemutatásra a vasúti szektor váratlan átalakulása a járványhelyzetben. A járványhelyzet kezelése és menedzselése világviszonylatban átalakította a társadalmi és vállalati működéseket, a váratlan helyzetekre új döntési helyzeteket teremtett.

A változásokhoz való alkalmazkodás kérdésköreire épült a vezetői kerekasztal-beszélgetés, melyben Virág István pályaműködtetés vezérigazgató-helyettes, Steininger Zsolt humán erőforrás vezérigazgató-helyettes és Sárkány László budapesti pályavasúti területi igazgató osztotta meg az utóbbi időszak tapasztalatait, tanulságait és a jövőre vonatkozó irányelveket.

Ezt követően 3 elismert és tapasztalt szakember vezetése mellett, közös gondolkodással kerültek feldolgozásra új és innovatív, vezetői működést támogató modellek, gondolatok. A bemutatott példák, gyakorlatok elősegítették a vezetői önismeret mélyítését, az erősségek megerősítését, valamint a fejlesztendő területek meghatározását célozta.

Kovács József (Európa Tanácsadó- tréner) Zimbardo Időperspektívái által mutatta be, hogyan hat ránk az, hogyan viszonyulunk a múltunkhoz, jelenünkhöz, jövőnkhöz, mindezek jelentősen befolyásolják hozzáállásunkat, viselkedésünket, döntéseinket. A nem megfelelő időfelfogás torzíthatja mind ezeket, és sikertelen döntésekhez vezethet életünk különböző területein. Ezért fontos, hogy saját időnket megismerjük, tudatosítsuk, és aktívan alakítsuk. A résztvevők egy kérdőív által felmérhették az idősíkhöz való viszonyulásukat, mely révén ráláthattak ezzel kapcsolatban a saját képletükre.

Forgács Judit (FOrgXpert – ügyvezető igazgató) előadásában az elmúlt másfél évben a pandémia által generált vál-

tozásokról beszélt, melynek következményeképp a vállalatoknak át kellett alakítaniuk működési modelljüket és ehhez a vezetőknek is alkalmazkodni kellett: meg kell tanulniuk, hogy hogyan tudnak ebben a helyzetben úgy irányítani, hogy a kialakított megoldásokat a kollégák is fairnek tartsák, miközben a teljesítményük szinten marad vagy akár javul. A workshop során azon dolgoztak a vezetők, mely pozíciók azok, melyek esetleg rugalmasabbá tehetők, és ezt hogyan lehetne eszközölni.

Németh Gergely (munka- és szervezet-szakpszichológus, COVA-tréner, egyetemi oktató) előadása során felhívta a figyelmet arra az exponenciális fejlődésre, amiben jelenleg benne vagyunk, és aminek a következménye, hogy nincs egyértelmű képünk arról, milyen lesz a jövő szervezete. Ez a tény megköveteli a szervezetektől a minél jobb változáskezelést, alkalmazkodást és ezenfelül azt is, hogy a JELEN (magas minőségű termék, szolgáltatás nyújtása) mellett egyidejűleg a JÖVŐ-re is fókuszáljunk a mindennapokban (ezt nevezik ambidexterizmusnak, kétkezűségnek). A gyakorlat során a vezetők a CHASE-modell segítségével dolgoztak fel és mutatták be korábbi döntéseik körülményét, kihívását, céljait, valamint ennek hatását, tanulságait.

A programról készült összefoglalók, előadások és további könyvajánlók a vezetői akadémia Sharepoint oldalán megtalálhatók.

Tavasszal új témakörrel folytatódik a Vezetői Akadémia, ahol ismételten izgalmas és tartalmas előadásokkal készülünk.

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés

2021. október 19-én ötödik alkalommal került megrendezésre, a Vezetői Akadémia, ahol a vezető munkatársak újszerű elméletekkel és az új kihívásokhoz való alkalmazkodás gyakorlati tapasztalataival találkozhattak.



„Nem tartogatom az alkotásaim, akkor vagyok a legbüszkébb, ha mind gazdára talál”

Vácrátót állomás vasutas csapatának oszlopos tagja, több mint egy évtizede dolgozik forgalmi szolgálattevőként. Munkája mellett örök hobbjá a kézműveskedés, aranyos kis manói mondhatni világhírnévre tettek szert, hiszen már van olyan svájci vitrin is, ahonnan az ő figurája kukucskál. Schnémann Anita, forgalmi szolgálattevő kollégánkkal beszélgettünk.

Hogyan kezdődött a karriered a MÁV-nál?

Huszonhárom éve dolgozom a vasútnál, ahogy mondani szoktam, voltam már minden, csak vágányzáró jelző nem. Szakirányú iskolát végeztem, a győri Bercsényiben tanultam vasúti üzemvitelt. Eleinte Vácott voltam hangosbemondó, távirász, külsős szolgálattevő, majd tíz évet kalauzként is dolgoztam. Az utolsó tizenkét évet Vácrátóton dolgoztam forgalmi szolgálattevőként. Most is itt vagyok. Szeretem, mert nyugalmas állomás, a csapat összetartó, barátságos, a főnökasszonyom rugalmas és empatikus. Borsosberényben lakom a családommal, így sokat ingáznom sem kell. Nagy családom van, három saját gyermekem, a páromnak két gyermeke, és egy nevelt fiunk is. Bár ők már kirepültek, csak a legkisebb fiam él már velünk.

A családtagjaid közt is vannak vasutasok?

A párom, Zoltán igen, ő a Kerepesi úti székházban dolgozik balesetvizsgálóként. A fiammal pedig váltótársak vagyunk, ő is forgalmi szolgálattevő Vácrátót állomáson.

Mióta foglalkozol kézművességgel?

Hét-nyolc éve alkotgatok, előtte építkeztünk sokáig, ami mondjuk szintén felért egy alkotási folyamattal (nevet). Három éve már saját műhelyem is van, ahol elrendezem a szükséges eszközeimet. Csak úgy hívom, hogy káoszközpont. Mikor elborul az agyam, oda menekülök, a családom pedig tudja, hogy jobb békén hagyni olyankor. A fél falu hozzám hordja a használt rongyokat, hátha tudok velük kezdeni valamit (nevet). Főleg selyemvirágokat, sírdíszeket, és persze manókat készítek. Tanfolyamokra nem jártam, mindent autodidakta módon sajátítottam el YouTube-videók és a Pinterest segítségével. Akinek van egy minimális fantáziája és némi kézügyessége, már csodákat tud létrehozni.

A vállalat támogatta, hogy a hobbidból is „félhivatás” legyen?

Megértő főnököm van, a beosztást mindig úgy készítjük, hogy mindenkinek jó legyen. Támogatja azt is, hogy minden hónap első pénteki napján kreatív foglalkozást tartsak a falumban a gyerekeknek. Ezt a programot az önkormányzattal együttműködve öt éve vezetem, és nagyon szeretem. A gyerekekkel mindig szezonális kézműves dolgokat készítenek, ilyenkor, decemberben természetesen adventi lázban égünk,



koszorút készítenek, mikulásfigurákat, karácsonyfadíszeket gyártunk. Az alkalmakat elsősorban gyerekek látogatják, de olykor ott ragad néhány szülő is alkotgatni. Hát mit mondjak, a kicsik sokszor ügyesebbek (nevet). Huszonöt-harminc fő gyűlik össze, ami szerintem egy 1800 fős faluban egészen szép szám. Borsosberényben születtem, lényegében mindig is itt éltem. De Vácrátót is fontos lett nekem az évek során.

Sokféle dolgot készítesz, de melyek a kedvenceid?

A legjobban a manókat szeretem, ők már a védjegyeim. Szájról szája terjed a hírük, nagyon sok embernek készítettem már őket ajándékba. Még Svájcba is jutott ki manóm, kaptam is képet róla, ahogy ül a vitrinben... Babysoft anyagból készítem őket, az egyéni kéréseket pedig olykor kapott anyagból. Ritkán tartok meg figurát, többnyire kiadom őket a kezeim közül, és gazdára találnak igen hamar. Nem őrizgetem őket. Az inspirál, ha újakat kérnek. Arra vagyok büszke, hogy szeretik és igénylik a munkáimat. Annak is örülök, ha megkeresnek egy egyedi feladattal, mert tudják, hogy rám bízhatják. Ilyen megbízás volt mostanában a falu szüreti báljára készített népviseletes szalmabábuk elkészítése.

Szavaidból úgy tűnik, te még egy régebbi világ gyermeke vagy, ahol a háziasságot még alapvető tudásnak gondolták egy nőnél...



Ez így van, nagymamám tanított meg sütni-főzni és varrni. Szerveztem már varrótanfolyamot is Borsosberényben, ahol az alaptechnikákat sajátíthatták el az érdeklődők. Egész sok lányt érdekelt a lehetőség, megmutattam nekik, hogy nem kell félni a varrástól! Otthon is fel lehet varrni egy nadrágszárat, vagy egy gombot. Néhány kislány még vissza is járt korrepetálásra. Büszke voltam rá, hogy érdeklő őket. Voltak kételyeim, hogy sikeres lesz a tanfolyam, de az volt.

A vasútszakmában sem dől sz hátra, ha jól tudjuk, tisztí képzésre jársz.

Igen, minden hónap első hetében feljárom Budapestre a forgalmi tisztí képzésre. Fontos, hogy szeressünk tanulni. Sok képzési lehetőség van a vállalatnál, élünk is vele! Természetesen a kézműveskedésben is vannak még olyan technikák, amikben szeretnék elmélyedni. Érdekel az ételdekoriáció. Már kinéztem magamnak Budapesten egy cukorvirág-készítő tanfolyamot, illetve szeretnék mézeskalács-díszítő technikákat is elsajátítani. Most viszont minden figyelmem a manóké, hogy minél több pihenessen karácsonykor a fenyőfa alatt.

Sin Bettina



ELINDULT AZ ÚJ JEGYKIADÓ AUTOMATÁK TÖMEGES TELEPÍTÉSE

2021 novemberében megkezdődött az új jegykiadó automata telepítési projekt, ami várhatóan 2022 júliusáig a budapesti főpályaudvarokon és az elővárosi állomásokon és megállóhelyeken 375 új berendezést fog biztosítani. Száz készülék kizárólag bankkártyás, míg 275 kártyás és készpénzes fizetésre is alkalmas. A fejlesztésnek köszönhetően az automaták száma több mint háromszorosára emelkedik, valamint mind Budapesten, mind az agglomerációban egységes, modern flotta áll majd az utasok rendelkezésére.



Új és megújult berendezések

Az új berendezések üzembe állítása mellett a meglévő 178 automata is megújult. Június 30-áig karbantartást követően mindegyik frissült a MÁV Szolgáltató Központ által fejlesztett jegyértékesítő (JÉ) szoftverrel. Az elővárosból leszerelt eszközök új helyszínekre, jellemzően a nagy utasforgalmú vidéki állomásokra és megyeszékhelyekre, valamint a balatoni vonalakra és a frissen induló tram-train vonalára kerülnek. A korszerűsítés mellett a forgalmas állomásokon a jegypénztárosok tehermentesítése, valamint a sorban állások kiváltása a cél, de a vasúti szolgáltatás hatékonyságát befolyásoló stratégiai törekvés az is, hogy minden utas már jeggyel szálljon vonatra. A korábbiaknál strapabíróbb, korszerűbb berendezések a jegyvásárlók nagyobb biztonságát is szolgálják, hiszen kamerákkal vannak felszerelve, amelyek mind a vásárlás menetét, mind az automata közvetlen környezetét rögzítik. Emellett vandálbiztosak, antigraffiti-bevonattal rendelkeznek és időjárásállóak is. A készpénzes berendezések pedig a jegyvásárlás és az utastájékoztató szétválasztása érdekében kétmonitorosak.

Próbaüzem a fejpályaudvarokon

Az új automaták próbaüzeme 2021. április végén kezdődött meg a Keleti és a Nyugati pályaudvaron. Összesen 13 készülék utasforgalmi tesztelése zajlott.

Az utasok visszajelzéseit a jegyértékesítési folyamat végén felugró QR-kóddal elérhető online felhasználói elégedettség-kérdőívben lehetett rögzíteni. Májusban átfogó kutatás is készült a jegyautomatákat használók tapasztalatairól, nehézségeiről, javaslatairól. Mindezek figyelembevételével zajlanak a további alkalmazás fejlesztések.

Társaságunk az első automatákat 2002-ben állította forgalomba, a jelenlegiek első példányait 2013-ban. A MÁV-START új internetes jegyvásárlási felületének fejlesztését a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. végezte, csakúgy, mint az új típusú jegykiadó automaták integrációját a JÉ-rendszerhez.

Ennek eredményeként tavaly októberben megjelentek az első technológiailag is megújított JÉ-s automaták, melyekhez az új típusok most csatlakoznak.

Folyamatos fejlesztés a jegyértékesítési felületeken

„A korszerűbb automata park növeli a szolgáltatási színvonalat és kedvezőbb feltételek mellett üzemeltethető. Kihívást jelentő feladat az új típus megismerése és üzemeltetési feltételeinek megteremtése, biztosítása” – mondta Galambos Zoltán, a MÁV Szolgáltató Központ JÉ jegykiadó automata alprojekt vezetője. A jövőbeni fejlesztések kapcsán hozzátette: „Még az idén bevezetésre kerül az E-nyugta, amely lehetővé teszi, hogy a papírfelhasználás csökkentése érdekében az utasok a jegyek mellé kötelezően kiadásra kerülő nyugtát elektronikus úton érhék el. De 2022-ben szintén a környezettudatosság jegyében bevezetjük a bankkártya méretű jegyeket is. A felhasználói igényeknek megfelelően még az idén megvalósul az a fejlesztés, ami lehetővé teszi a kedvezmények százalék alapján történő előválasztását, segítve ezzel a kedvezményrendszert nem ismerő utasok vásárlásait. A jövő év eleji tram-train zónás termékek bevezetése eredményeként pedig elérhetővé válnak a helyi közlekedési bérlettermékek a jegykiadó automatákon.”

Az automatákból értékesített jegyek száma folyamatos növekedési tendenciát mutat, ami az újonnan üzembe

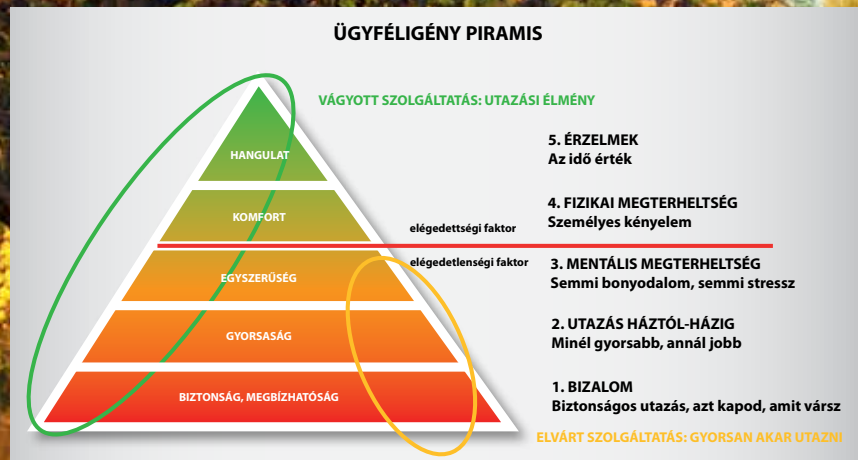
helyezett berendezések számának növekedésével várhatóan felgyorsul. 2021-ben már a jegyek 12,5 százalékát jegykiadó automatákból, 47,9 százalékát jegypénztárban, 29,3 százalékát pedig online (webes felületen vagy a MÁV applikáción keresztül) veszik az utasok.

A MÁV-Volán-csoport jegyértékesítési (JÉ) rendszere a magyarországi közösségi közlekedés legtöbb értékesítési csatornával bír, legszélesebb kínálatot nyújtó jegyértékesítési felülete. A folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően egyre több platformon és funkcióval áll az utasok rendelkezésére. A MÁV-START értékesítésének is összes csatornáját kiszolgáló JÉ-ből az indulása óta több mint 240 millió díjterméket értékesítettek, több mint bruttó 184 milliárd forint értékben, amely jól mutatja a rendszer súlyát és szerepét a hazai közlekedésben. 2021-ben megvalósul a JÉ-rendszer kiterjesztése a Volánbuszra is, így az utasok egységes felületen, egyszerűbben tudják majd megváltani menetjegyeiket és bérleteiket – legyen szó akár buszos, akár vasúti közlekedésről.

Völgyi Katalin



„Jó indokot kell teremteni az utazásra” TopRail fórum a vasúti turizmus fellendüléséért



2021. október 26-án rendezték meg a harmadik TopRail fórumot. A webinarium a kultúra és a vasúti turizmus kapcsolódásaiban rejlő lehetőségekre kereste a válaszokat. A TopRail az UIC (Nemzetközi Vasútegylet) kezdeményezésére létrejött munkacsoport, amelynek feladata a belföldi és nemzetközi idegenforgalmi célú vasúti utazás fellendítése. A nemzetközi konferencia előadói számos jó példát mutattak be. A vasúti turizmus újraélesztését szolgáló stratégiákban a modern technológia vívmányai mellett mind a kulturális nevezetességek, mind a látványos vonalvezetésű útvonalak hangsúlyosan szerepelnek.

Fotó: Hivert Gábor

A vasút rendkívül gazdag történelmi múlttal rendelkezik, számos emlék megmaradt azonban a múltból, ami nemcsak a vasúttörténeti múzeumok tárlataiban lelhető fel. A pályaudvarok, a korabeli külsővel és enteriőrrel rendelkező retró járatok, a díszes vasúti hidak, mind-mind a vasút hajdani fénykorát idézik. Vonatozás közben az utazót magával ragadja a táj szépsége, a kulturális és történelmi örökségek, az alagutak vagy az állomások hangulata. Mindezek kombinációja egy modern szolgáltatásokat, biztonságot, egyszerűséget, gyorsaságot, kényelmet, kikapcsolódással tölthető utazási időt kínáló vasúttal egészen különleges, érzelmekre ható élményt kínál. A fórumon a világ minden tájáról – beleértve Spanyolországot, Franciaországot, Hollandiát, Iránt, Oroszországot, Indiát, az Egyesült Királyságot – különböző vasúttársaságok, illetve olyan nemzetközi egyesületek, mint a FEDECRAIL mutatták be tapasztalataikat, osztották meg tanulmányaikat, jó

példákat, amelyek turisztikai szempontból vonzónak bizonyulnak és az utazók még szélesebb körét ösztönzik vonatozásra. A prezentációk során elhangzott, hogy a vasúti turizmust az egyediség, az érzelmekre ható élmény és a fenntarthatóság hármasa jellemzi. Kulcsfontosságú a pozitív utasélmény, és hogy legyen cél, amiért a közönség útra kel. Ez utóbbit már Thomas Cook is megfogalmazta XIX. század derekán. Nem elég, hogy az utasok szeretnek vasúttal közlekedni, indokot is kell rá teremteni, hogy még többen utazzanak. Megelőzve korát így vált a szervezett utaztatás, vasúti turizmus előhírnökévé. A járvány okozta krízis lehetőséget teremtett arra, hogy az idegenforgalmat is újragondoljuk és a minőségi turizmus felé nyissunk, belföldi és témaspecifikus utakat kínálva. Kulturális örökségeink felfedezése pedig a vasúti turizmus szempontjából is perspektivikus, széles közönség számára teremt jó indokot az utazásra.

„Titkos vasúti helyeim”

A webinarium programpontjai között szerepelt annak a fotópályázatnak az eredményhirdetése is, amelyre a különböző társaságok munkavállalói küldhették be vasúti témájú alkotásaikat. Legnagyobb büszkeségünkre a második és harmadik helyezést is kollégáink nyerték el. Meglepő módon nemcsak a vasút-, hanem az ételfotózás iránti szenvedély is közös bennük. Mindkét fénykép bekerült az UIC Toprail 2022. évi vasúti turisztikai naptárába, amelyben további 10 ország legtöbb lájkot kapott képe fog megjelenni.

Hivert Gábor, a MÁV-START ügyfélszolgálati szakelődője 2. helyezett

„Úgy érzem, hogy egy ilyen nemzetközi mezőnyben megtisztelő, hogy a szavazáson alapuló versenyben a második és a harmadik helyet a MÁV-START Zrt. munkatársai hozhatták el, és szeretném megragadni az alkalmat, hogy ezúton is gratuláljak Havasi Pál kollégámnak. Néhány éve a Budapesthez közeli Dunavarsányban lakom, és az egyik kedvenc fotóhelyem a lakóházunktól mindössze pár száz méterre található fás liget, amelyen keresztülhalad a vasútvonal. Sajtófotóval kezdtem, majd vasútfotóval folytattam, és mivel a főzés a másik hobbim, így az ételfotózás felé kezdtem mostanában még nyitni. Tisztán emlékszem, amikor a Királyréti Erdei Vasút járműveit szemléltem az akkori lakóhelyemen, Kismaroson, és beszélgetni kezdtem a kisvasút személyzetével, olyannyira, hogy aztán pár hét elteltével én is a kisvasút dolgozója lettem. Elhatároztam, hogy beutazom Magyarországon a kisvasúti és nagyvasúti vonalait, és az élmények hatására kezdtem vasútfotókat készíteni. Külön öröm számomra, hogy mostanában egyre többször betársul hozzám a hat éves Bence kisfiam, akit megfertőztem, mivel szintén rajong a vonatokért, és ilyenkor együtt készítjük a képeket.”

Havasi Pál, a MÁV-START vezető jegyvizsgálója 3. helyezett

„30 éve foglalkozom művészetekkel, dalszöveg- és versírással, publicisztikával. A gondolatok szövegbeli megjelenítése mellett teret kapott a képi érzékeltetés is. Ez vezetett végül a fényképezéshez. A fotózást nem a technikai oldaláról közelítem meg, hanem próbálkozom művészi értékrenddel, hiteles és élő tartalommal megtölteni. Sikerenek nevezhetném, hogy egy országos író-alkotói pályázaton az írásaimat beválogatták a legjobb versek közé és írói szerződést kaptam. Étel-fotóval egy gasztronómiai pályázaton az első helyezéssel együtt a fődíjat is sikerült megszereznem. Koncertfotóimat használta már Nagy Ferő és a Beatrice, a Gyenes Néptáncszóport, valamint ajánlattal keresett a Pál Utcai Fiúk zenekar sajtója. A két vezető megyei napilapban gyakori rendszerességgel jelennek meg fotósorozatok természet és város témakörökben. Céljaim között szerepel egy minél szélesebb körű portfólió összeállítása a vasúti szakmáról.”

Völgyi Katalin

„A zene és a vasút összehozza az embereket”

A turizmus világnapjához kapcsolódva a „Zene és vasút összehozza az embereket” elnevezésű TopRail kezdeményezés egy különleges videót tett közzé a YouTube-on az utazóközönség és a vasutasok inspirálására. Ezen a világ különböző részeitől származó művészek – köztük Gyurkovics Csaba, a MÁV Szimfonikusok brácsaművésze – játsszák Beethoven Örömdáját, miközben a videón Lisszabon csodálatos gőzmozdonyaitól Spanyolországon át Japán legmodernebb luxusszerelvényéig suhanunk, a MÁV-START közreműködésével pedig a Dunakanyar és a Balaton menti tájak is feltűnnek.

A videó a YouTube-on megtekinthető az UIC hivatalos oldalán vagy a Vasutas Magazin online felületén a „Toprail” szakvak beírásával a keresőben.



Fotó: Havasi Pál

„Jót s jól! Ebben áll a nagy titok”

Interjú Vásárhelyi Lászlóval, a MÁV-START Átvétel- és minőségfelügyelet vezetőjével

Kazinczy Ferenc örökbecsű szavait idéztük a címben, melyek eszünkbe juthatnak, ha minőségről, értékes minőségi munkáról van szó. Márpedig a MÁV-START Átvétel- és minőségfelügyeletének a tevékenysége az egyik legfontosabb ahhoz, hogy végül utasainknak minőségi szolgáltatást tudjunk nyújtani. Milyen változásokat élt át a szervezet az elmúlt időszakban, milyen feladatai vannak, és hogyan ügyel a minőségre? Vásárhelyi László, a MÁV-START Átvétel- és minőségfelügyelet vezetője készséggel és örömmel válaszolt a kérdéseinkre.

Mi indokolta azt, hogy 2021. október 1-jével új elnevezést kapott a korábbi Átvétel- és minőség-ellenőrzés (ÁME) szervezet?

A tulajdonos elvárásainak megfelelő szervezeti átalakulás jelentős mértékben érintette a MÁV-START korábbi Átvétel- és minőség-ellenőrzés szervezetét. Bár az átalakulási folyamat kezdeti fázisában nem vettem részt, de a kirajzolódó feladatmegosztás egyértelművé tette, hogy a szükséges emberi erőforrásokat is ennek megfelelően kell racionalizálni. A járműjavítói feladatokhoz szorosan kapcsolódó, a technológiai folyamatokba illesztett vizsgálatokat, a klasszikus MEO-tevékenységet végző kollégák átkerültek a MÁV VAGON Kft.-be. A MÁV-START szervezetében a járműtulajdonos – mint megrendelő – átvételi feladatait ellátó szükséges

szaktudás és létszám megmaradt. Ez a megosztás a korábbi ÁME létszámát tekintve pontosan fele-fele arányban történt. A névváltozás is ezt követte le, a fő feladatainkat leíró két szó közül az „átvétel” maradt meg részünkre, az új elnevezésünk továbbá kiegészült a „minőség felügyelet” megnevezéssel. Úgy éreztem, hogy a minőséget – mint elvárt követelményt – valamilyen formában továbbra is zászlónkra kell tűzni.

A lehetséges és szerződött beszállítók, valamint az általuk előállított termékek és műszaki szolgáltatások műszaki képességét, illetve minőségi megfelelőségét továbbra is felügyelnünk kell. Így pedig ez döntőnek bizonyult. Azt azonban sajnálom, hogy a régi nevünket az új szervezetben tovább használják, mert ismereteim szerint szorosan vett átvételi tevékenységet nem végeznek.

Melyek a kiemelt feladatai az Átvétel- és minőségfelügyeletnek, és ezek mennyiben változtak a korábbi feladatokhoz képest?

Döntően a MÁV-START járműtulajdonosi tevékenységéhez kapcsolódó átvételi feladatokat végezzük továbbra is. Ezek a személykocsi-fővizsga, felújítás és vontatójármű-nagyjavítás, forgóvázcsere munkák részátvételei, álló- és futópróbáinak végrehajtása. A járműbeszerzési projektek átvételi feladatai – az egyes komponensek és a kész jármű esetében is – továbbra is kiemelten fontos szerepet jelentenek. Ezek a mindenki számára jól ismert KISS és tram-train motorvonatok, illetve a hazai gyártású IC+ személykocsik legújabb típusai. Reményeim szerint ismét megfelelő hangsúlyt kap a kiemelten fontos, közlekedésbiztonság szempontjából kockázatos alkatrészeket beszállító partnerek műszaki megfelelőségének vizsgálata, folyamatos értékelése. Tovább működtetjük a Központi Vegyi Laboratóriumunkat, itt a különböző technológiai olajvizsgálatokat és a műbizonylattal beszállított vegyi anyagok minőségazonossági vizsgálatait végezzük. Talán kevesen tudják, hogy a német vasút (DB AG) megrendelése alapján 2005 óta végezzük a részükre gyártott forgóvázkomponensek és hegesztett forgóvázkeretek átvételét Ausztriában és Magyarországon. Ennek a munkánknak éves árbevétele közel 100 millió forint.

Milyen mérőműszerekkel, vizsgálati módszerekkel dolgoznak? Lehetnek-e ezekben fejlesztési irányok, vannak-e trendek, amelyek közvetve vagy közvetlenül kihathatnak a vizsgálati módszerekre?

Az átvételi folyamatokhoz előírt vizsgálatokat a gyártást vagy javítást végző beszállító telephelyén, az ott rendelkezésre álló mérőeszközökkel, berendezésekkel végezzük. Ezek az adott terméktől függően nagyon sokfélék lehetnek, sok esetben helyhez kötötten telepítettek. Természetesen nem elvárható és nem is megoldható, hogy mindezeket kollégáim biztosítsák a helyszínen. De előnye is van ennek a helyzetnek, hiszen ilyenkor egyfajta „részauditot” is tartunk az érintett partner mérésügyi eljárási folyamatát illetően. Munkatársaim részére igyekszünk biztosítani a folyamatos fejlődést. Ez elsősorban a roncsolásmentes anyagvizsgálati eljárások egyre magasabb szintű megismerését jelenti, hiszen így még ha nem is ők végzik ezeket a vizsgálatokat az átvételek során, de az eredmények értékelésében hitelesen tudnak állást foglalni. Az elmúlt időben igyekeztünk fejleszteni a roncsolásos anyagvizsgálói képességeinket új gépek beszerzésével. A telepítésükhöz a korszerűsített laboratóriumi helyiség már rendelkezésre áll Szolnokon, a berendezések beszerzése még folyamatban van. Az átszervezés miatt

azonban ez a vizsgálói képesség már nem a MÁV-START birtokában van, de szükség esetén megrendelőként tudjuk ezeket a szűrőpróbaszerű ellenőrző vizsgálatokat elvégeztetni.

Mekkora létszámmal működik az Átvétel- és minőségfelügyelet, és milyen munkaterületek vannak a szervezetben belül?

Létszámunk a korábbi ÁME létszámának a fele, jelenleg 32 fő. Ez a létszám mind nagyságában, mind szakmai kompetencia tekintetében megfelel a jelenlegi feladatainkhoz. A szolnoki Járműjavítóban 8 fő biztosítja a szükséges kapacitást továbbra is. Ahogy korábban már utaltam rá, a fő működési területeink nem változtak. Ezek a hazai és külföldi átvételek, illetve a lehetséges beszállítók műszaki megfelelésének felügyelete és igazolása a MÁV-START beszerzési folyamatában.

Szokott-e vonattal utazni?

Kevesebbet mint szeretnék, azonban amikor lehetőség van rá, akkor mindig szívesen. A vasúti hivatáshoz kötődöm, a mozdonyvezetés varázsa még most is megérint. Ha munkám során vonaton kell utaznom, igyekszem azt a mozdony vezetőállásán megtenni. Jó ilyenkor látni a fejlődést, hiszen több évtizedes összevetés lehetőségével rendelkezem a múltat tekintve. Az új vagy korszerűsített járművek megjelenésének feladataiban régóta részes vagyok, de a pályaoldali fejlesztéseket én is „külsősként” szemlélem.

Hum Krisztina



Jelentős fejlesztéseket hoz a decemberi új menetrend



A szokásoknak megfelelően, december második vasárnapján – amely idén december 12-ére esik – kerül sor az éves menetrendváltásra. Az alábbiakban 2021/2022-es menetrend legfontosabb fejlesztéseit és újításait mutatjuk be.

Új nemzetközi járatok

A nemzetközi szinten is jelentős újításokkal találkozhatunk decembertől. Az országot éjszaka átszelő Bécs–Bukarest között közlekedő DACIA nemzetközi gyorsvonat új, CORVIN elnevezésű vonatrészt továbbít, amely Kolozsvárig fog közlekedni. Bécsről Szolnokig a vonat DACIA-CORVIN néven közlekedik, majd Szolnokról a DACIA vonatrészt Bukarest felé, az új vonatrészt pedig CORVIN néven indul tovább Püspökladányon és Biharkeresztesen át Kolozsvárra, ahova kora reggel fog megérkezni.

A járványhelyzet miatt az idei menetrendben még nem tudott teljes üzemben elindulni a Budapest–Miskolc–Hidasnémeti–Kassa IC-járatok kétóránkénti közlekedése, a tervek szerint ez a fejlesztés szintén december 12-től fog megvalósulni. Kassa mellett decembertől már Arad is kétóránként lesz

elérhető, Budapestről 07:10 és 19:10 között indulnak majd IC-járatok, melyek Lőkösházáról 05:40 és 17:40 között járnak majd. A 120-as vonalon a belföldi IC-k továbbra is megmaradnak, szintén kétórás ütemben, így Budapest–Szolnok–Békéscsaba között megmarad az óránkénti InterCity-szolgáltatás.

Elővárosi fejlesztések

A nyár folyamán a megrendelő Innovációs és Technológiai Minisztérium, a Közlekedéstudományi Intézet és a MÁV-START társadalmi véleményezésre kérte az utasokat a bevezetendő új menetrenddel kapcsolatban. A kimagaslóan sok beérkezett vélemény alapján több fontos fejlesztés is megvalósul decembertől.

A főváros agglomerációjában egy nagyon fontos fejlesztés, hogy a hétfői időszakban is órás ütemben fognak közlekedni a vonatok Budapest–Oroszlány között, így Budapest és Tata-bánya között a hét minden napján félóránkénti személyvonati közlekedés lesz.

Az 1-es vonalon kívül a 40-es vonal menetrendje is megváltozik, Dunaújváros és Budapest között több új, gyorsított járat fog közlekedni, valamint a Déli pályaudvar és Százhalombatta között is több vonat fogja kiszolgálni az utasokat. Az új, gyorsított járatok Kelenföld és Pusztaszabolcs között csak Érden és Százhalombattán fognak megállni, Budapest és Dunaújváros között a jelenlegihez képest 20 perccel gyorsabb eljutási lehetőséget biztosítanak.

A 2-es számú esztergomi vonalon, az S76-os járatok, munkanapokhoz hasonlóan, már hétfégen is órás ütemben, Piliscsaba és Rákos között fognak közlekedni.

Nem csak a főváros elővárosi közlekedésében lesznek változások. A jelenleg Szolnok és Cegléd között közlekedő, délutáni 6 vonatként üzemelő út vonala lesz Kecskeméti meghosszabbítva. Ezáltal Cegléd érintésével, új megyeszékhelyek közötti kapcsolat jön létre Szolnok és Kecskemét között.

Magyarország második legnagyobb városának, Debrecennek az elővárosi közlekedése is jelentősen fejlődni fog, miután a 105-ös (Debrecen–Nyírábrány) vonalon új menetrendi struktúra lesz kialakítva, kétóránkénti ütemes közlekedéssel és csúcsidőben félóránkénti indulással. Ezen kívül a 110-es vonalon is több vonat fog közlekedni, munkanapokon Nyíregyháza–Debrecen, valamint Csenger–Mátészalka és Debrecen között.

Több járat a mellékvonalakon is

A járványidőszak alatt napi 1 pár vonattal üzemelő 4-es vonalon (Álmásfűző–Esztergom) is jelentősen több vonat fog

közlekedni, munkanapokon 3, hétfégen napokon 4 vonatként közlekedik a vonal teljes hosszán, Esztergom és Komárom között, amelyből 1 vonatként Székesfehérvárig fog közlekedni. Ezenkívül csúcsidőben további 5 plusz járat fog közlekedni Esztergom és Sütő között. A hétfégen napokon a 4 hosszabb útvonalon közlekedő vonatként felül további 2 Esztergom–Sütő vonatként közlekedik.

Szintén jelentősen javul a kiszolgálás Dombóvár és Komló között, ahol az új menetrendi struktúra szerint 4 pár vonat közlekedik majd naponta. Egy vonatként kora reggel, egy délelőtt, egy délután, 1 pedig este fog a tervek szerint közlekedni. Naponta 3 vonatként és ezenkívül vasárnapi és ünnepnapokon további egy esti vonat kedvező IC-csatlakozást is kap Budapest felé, illetve felől, ami által jelentősen javul Komlóra a főváros vasúti elérhetősége. Az első Komlóra induló vonat csak Sásd állomásig közlekedik, az IC-csatlakozást is innen biztosítjuk a főváros felé, a további vonatok esetében az IC-csatlakozás Dombóvár állomáson valósul meg. A vonat szerelvénye a 8 órás munkakezdéshez igazodóan közlekedik tovább Sásdról Dombóvárra.

A dél-alföldi 121-es vonalon (Békéscsaba–Újszeged) kétórás ütemes közlekedés kerül bevezetésre Békéscsaba és Mezőhegyes között, amelyek az új nemzetközi IC-vonatok köztes óráiban indulnak majd. Munkanap csúcsidőben néhány további vonat is indul.

A dél-alföldi térséghez kapcsolódó menetrendi kínálatbővítésre kerül sor a 145-ös számú Kecskemét–Lakitelek–Szolnok vasútvonalon, melynek keretében a késő esti időszakban (az esti 22 órás munkavégzéshez igazodva) indulnak vonatok Lakitelekre Kecskemétről és Szolnokról is. A 147-es számú Kiskunfélegyháza–Szentés vasútvonalon a délelőtti időszakban új vonatként közlekedik a két város között, továbbá az esti időszakban új vonat indul Szentésről Kiskunfélegyházára.

Molnár Zsolt



Sikeres volt a vezetőfejlesztési program Szolnokon

2022-ben is tréningekkel a hatékony munkavégzésért

A MÁV-START Képzés és szervezetfejlesztés szervezetének belső trénereiként 2020 nyarán kaptuk azt a feladatot, hogy a Szolnok Vasúti Járőr Munkatársainak átfogó vezetőfejlesztését végezzük el. Komoly kihívásként tekintettünk erre, hiszen működésünk során eddig ilyen jellegű komplex fejlesztésre nem volt még példa.



Tavaly nyár végén a fejlesztésben érintett munkatársak bevonásával helyzetfeltáró interjúsorozattal indult a folyamat, amely után a termelési egység-vezetők vezetői kompetencia-mérésére került sor. A felmérések eredménye és a munkáltatói igény alapján állítottuk össze a fejlesztési programot. Ilyen előzménnyel és felkészüléssel egy olyan komplex vezetőfejlesztési folyamatot kaptunk, amely egymásra épülő, egymást erősítő elemeket tartalmazott. A termelési egység-vezetők után következett a művezetők fejlesztése. A tervünk az volt, hogy a két csoport tréningjeit úgy építjük fel, hogy mindkét vezetői csoport nagyjából azonos tudást, tapasztalatot szerezzen, melyet aztán egységesen és összehangoltan tudnak alkalmazni a mindennapok során.

A járványveszély harmadik hulláma miatt az online tér igényeinek és lehetőségeinek megfelelően, átszerkesztett tematikával 2021 első negyedévében indulhatott el a vezetőfejlesztés, amelyben a Szolnok Vasúti Járőr Munkatársainak termelési egység-vezetői és kijelölt vezetői voltak jelen, és sikeresen zárták a programot 2021. június 2-án.

A kollégák önismereti és motivációs tréningeken vettek részt, valamint gyarapították hozzáértésüket a változáskezelés, időgazdálkodás, konfliktuskezelés, problémamegoldás és egyéb, a vezetői eszköztárhoz tartozó ismeretekkel, miközben bővítették prezentációs tudásukat és megismerhettek néhány korszerű személyiségvizsgálati módszert is.

Szerencsére, augusztus végén, amikor a művezetői csoporttal folytatódott a munka, az enyhülő pandémiás helyzet már lehetővé tette a személyes jelenléteket. Jó hangulatú, aktív együttműködés jellemezte a találkozásokat. Intenzív volt a

program, hiszen a két csoportra bontott művezetői kör számára augusztus végétől szeptember végéig, hetente négy nap tréninget tartottunk.

A folyamat során láthatóvá vált, hogy a tréningen részt vevő kollégák elkötelezettek és nyitottak a munkájuk, a vasúttársaság és a fejlődés iránt. Ez a hozzáállás elengedhetetlen egy ilyen programnál, hiszen minden fejlesztés, képzés anynyit ér, amennyit elfogad és alkalmaz belőle az azon részt vevő munkatárs. Reméljük, hogy a tréningeken szerzett tapasztalatok segítik a kollégákat abban, hogy sikerrel birkózzanak meg a Szolnoki Járműjavító MÁV Vagon Zrt.-be történt integrációjával kapcsolatosan felmerülő új kihívásokkal is.

A további eredményes működéshez sok sikert kívánunk nekik!

Még néhány gondolat a jövővel kapcsolatban: a tréningek, fejlesztések terén bizakodva várjuk a következő évet. 2022-ben szeretnénk a fejlesztési programok tervezésének új megoldását megvalósítani. Jóval több igény érkezik, mint amit teljesíteni tudunk, illetve a pandémia miatti veszélyhelyzet korlátozó intézkedései is akadályozzák a programok lebonyolítását. Reméljük, minél több munkatársunkkal találkozunk személyesen a programjainkon. Természetesen az online módszereinket is fejlesztjük, gyakoroljuk, hiszen néhány esetben hatékonyan és gazdaságosan alkalmazhatók, továbbá az esetleges további korlátozások miatt rákényszerülhetünk a használatukra.

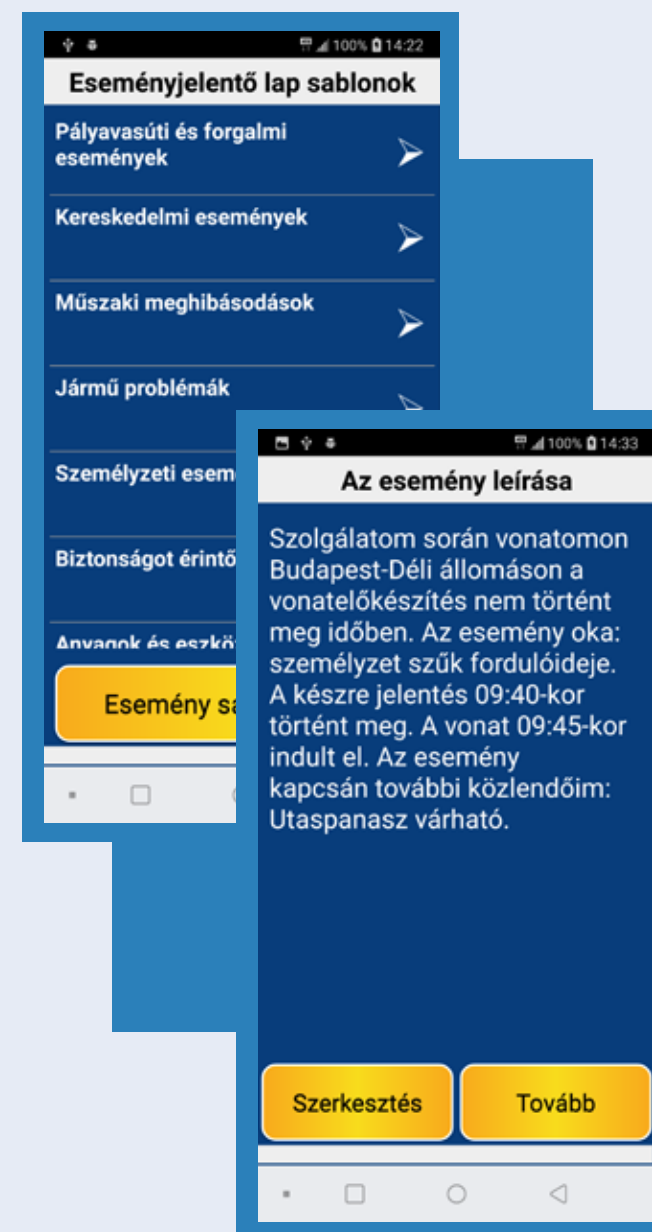
Köszönjük vezetőink, munkatársaink bizalmát! 2022-ben is együtt dolgozunk értetek, veletek!

MÁV-START belsőtréner-csapat (Képzés és szervezetfejlesztés)
Eszik Orsi, Kabai Zoli, Mlecsenkov András, Ulrichné Czihó Barbi

ELEKTRONIKUS JEGYVIZSGÁLÓI ESEMÉNYJELENTŐ LAP

Munkatársunk ötlete alapján újabb digitalizációs fejlesztés valósult meg

A MÁV-START 2021 decemberétől újabb fejlesztést vezetett be, ami nemcsak a jegyvizsgálók munkáját, az ügyintézés és a dokumentációt egyszerűsíti, de a MÁV-Volán-csoport zöld célkitűzéseivel is teljes összhangban van. Az ötlet 2020 szeptemberében munkatársunktól, Balázs Pál dombóvári telephelyvezetőtől érkezett a MÁV-START virtuális Ötletládájába, azaz az otlet@mav-start.hu címre: a papíralapú jegyvizsgálói eseményjelentő lapokat helyezzük át teljesen elektronikus útra! Az előnyök hamar egyértelművé váltak: azon túl, hogy a felhasználó az eddiginél gyorsabban és egyszerűbben tud majd beszámolni egy-egy rendkívüli eseményről, az eseményjelentő lapok feldolgozásakor ezután nem kell kézírást olvasni, iktatni, szkennelni, így az ügyintézés is felgyorsul.



Az ötlet kivitelezése a MÁV Szolgáltató Központ záhonyi regionális központjában fejlesztett TicketChecker alkalmazásban valósult meg, így – a MÁV-START Technológiatervezés támogatásával – 2021 februárjában megkezdődött az új funkció tervezése. Már az elején kiemelt cél volt, hogy egy-egy eseményjelentő lap megírásához a lehető legkevesebbet kelljen gépelni, illetve hogy minden, az adott eseményhez szükséges adat, információ rákerüljön az eseményjelentő lapra. Ennek érdekében összesen több mint 60, különféle sablon került kialakításra. A TicketChecker alkalmazás a megfelelő sablon kiválasztása után felteszi az adott eseményhez tartozó összes kérdést, majd a megadott válaszokból automatikusan megfogalmazza, összeállítja az eseményjelentő lap szövegét. Az ily módon megfogalmazott szöveget a jegyvizsgáló – még az elküldés előtt – természetesen szabadon módosíthatja, szerkesztheti, valamint 5 darab fényképet is csatolhat hozzá, ezzel is növelve az adott esemény dokumentáltságát.

Az eseményjelentő lap az elküldést követően azonnal megjelenik az illetékes kezelőnél, aki megteszi a szükséges intézkedéseket. A jegyvizsgáló minden esetben látja, hogy a telepállomáson ki és mikor kezdte meg az eseményjelentő lapjának a feldolgozását, valamint azt is, hogy milyen intézkedéssel zárta azt le.

A digitális tárolásnak köszönhetően sokkal könnyebbé válik az eseményjelentő lapok későbbi visszakeresése, az egyes esetek közötti összefüggések feltárása, elemzése, a szükséges javító intézkedések megtétele.

Amennyiben az új funkció működése sikeres, elképzelhető, hogy 2022-ben a pénztárosoknál és a kocsivizsgálóknál is bevezetésre kerül az elektronikus eseményjelentő lap.

A rendszer működésével kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a fejlesztők szívesen fogadják a TicketCheckeren belül a **Javaslatok az eseményjelentő laphoz** című sablonban.

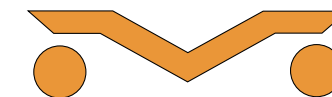
Máthé Gergely
értékesítési támogatás koordinátor (MÁV-START)

OKTÓBERTŐL KIBŐVÍTETT FELADATKÖR ÉS MEGNÖVEKEDETT MUNKAVÁLLALÓI CSAPAT

ERŐS INDULÁS, HATÉKONY FOLYTATÁS A MÁV VAGON KFT.-NÉL

MÁV VAGON

MÁV VAGON KFT.



Amint az ismert, 2021. október 1-jével stratégiai átalakítások történtek a MÁV-START és a MÁV VAGON tevékenységeiben, a hosszú távú IC+ gyártási, egyéb járműgyártási és karbantartási tervek megvalósítása érdekében. Az átalakítás által többek között a nemzetközi piacon is érdekelt járműgyártó projekteket is hatékonyabban lehet végezni. A járműgyártási folyamatok racionalizálásának köszönhetően vélhetően megnő majd a lehetőség új technológiák bevezetésére, meghonosítására is, a gyártási kapacitások fejlesztésére, amely fejlesztésekkel lényegesen lerövidülhet a járműfejlesztési és járműgyártási tevékenység ideje.

Az átalakítások eredménye

A Kormány a vasúti gördülőállomány-fejlesztés stratégiai céljainak megvalósításához szükséges feladatokról szóló 1257/2021. (V. 12.) Korm. határozata értelmében, a korábban a MÁV-START Zrt. által végzett járműgyártási tevékenység, a vasúti fővágányokhoz szükséges javítási tevékenység, valamint a feladat ellátásához szükséges humán- és eszközforrások 2021. október 1-jével a MÁV VAGON Kft.-be kerültek áthelyezésre. Az átalakítás során a Vasúti Járműjavító (Szolnok, Békéscsaba telephelyek), a Járműkonstrukció szervezet teljes egészében, a Járműbiztosítási Igazgatóságok egy része (Fényeslitke, Celldömölk, Dunaújváros telephelyek teherkocsi-javítási, az istvántelki fékjavító műhely tevékenysége), valamint a kiszervezésben érintett és az ezek működéséhez szükséges irányítási és funkcionális támogató munkavállalói létszám átkerült a MÁV-START Zrt.-től a MÁV VAGON Kft.-hez. Több mint 1600, korábban a MÁV-START-nál dolgozó munkatárs helye továbbra is biztosított a MÁV VAGON-nál, amely immár 1800 fővel dolgozik tovább.

Az ipartörténeti jelentőségű múlt

A MÁV VAGON története is a régmúlta nyúlik vissza, része az idén 175 éves magyar vasúttörténetnek. 1892-ben a Császári és Királyi Déli Vasúttársaság nyolc műhelyt hozott létre Magyarországon, melyek közül az egyik a székesfehérvári Vasúti Javító Üzem volt. 1993. január 1-jén a székesfehérvári Vasúti Javító Üzemet, MÁV Vagon Kft. néven újraalapította a tulajdonos MÁV, megőrizve korábbi működési területeinek jelentős részét. A 130 éves tapasztalat ipartörténeti jelentőségű, amely a jelenben történő folyamatos fejlesztéssel megalapozza a MÁV VAGON magas színvonalú tevékenységét. A több mint 125 éves vasútgépészeti történet és tapasztalatok, valamint a folyamatos fejlesztés az alapja a mai MÁV Vagon Kft. magas szintű termelési tevékenységének.

A MÁV VAGON közel 30 éve végzi a személyszállító vasúttársaság részére a járműjavítási szolgáltatásokat, gyártja az ehhez szükséges járműalkatrészeket, továbbá a cégcsoporton



kívüli vasúti járműjavítási piac vevői igényeinek megfelelő komplex vasúti járműjavítási, karbantartási, felújítási szolgáltatásokat is ellátja. A gyártási tevékenység áthelyezésének köszönhetően a MÁV VAGON gyorsabban és hatékonyabban lesz képes például a beszerzési folyamatok, így többek között az IC+ gyártáshoz szükséges közbeszerzési eljárások lebonyolítására is.

A sikeres jövőt megalapozó stratégia

A MÁV VAGON Kft. stratégiája – az ország iparfejlesztési stratégiájának részeként – a vasúti járműjavítási piac vevői igényeinek megfelelő komplex vasúti járműjavítási, karbantartási, felújítási szolgáltatások fejlesztésével a gépgyártó és járműjavítást igénybe vevő szereplők szegmentált szükségleteinek fenntartására, kielégítésére, hatékonyságának növelésére terjed ki rövid, közép- és hosszú távon. Célja a vasúti járműfejlesztési- és gyártási tevékenység átfutási idejének lényeges csökkentése, amelyet a gyártási kapacitások rugalmas fejlesztésével, az új technológiák meghonosításával, valamint a folyamatosan képzett, szaktudással rendelkező munkavállalók részvételével kíván elérni.

A társasági, üzleti törekvések elérése érdekében a megfelelő létszámú, összetételű, képzettségű és motivált munkaező hosszú távú biztosítását, a hatékony erőforrás-gazdálkodást, önállóságra és felelősségvállalásra épülő vállalati kultúra kialakítását tűzte ki célul, ezzel is segítve a társaság versenyképességét és folyamatos fejlődését.

A MÁV VAGON menedzsmentje kiemelt fontosságúnak tartja, hogy a társaság tisztában legyen kultúrája valós értékeivel és ezek alapján az üzleti stratégiával összhangban, a versenytársaktól megkülönböztető, a célcsoportok számára vonzó, ugyanakkor hiteles munkáltatói márkát teremtsen. Feladatának tekinti az elérhető munkahelyek megteremtését, az elégedett és magas szakmai tudással rendelkező munkatársak bevonását és megtartását, illetve kompetenciáik fejlesztését, amely biztosítja a hatékony és biztonságos munkavégzést, valamint a magas színvonalú társasági szolgáltatások feltételeit is.

Hum Krisztina

A MÁV SZK segítségével valósult meg a MÁV VAGON bővüléséhez szükséges informatikai háttér



2021. október elsejétől a MÁV-START Zrt.-ből a MÁV VAGON Kft.-hez kerültek át a járműgyártási és felújítási tevékenységek, illetve az ezeket végző munkatársak. Bár a gyakorlatban nem változik sem a munkavégzésük helye – sőt sok esetben még a használt eszközök sem – a háttérben komoly informatikai előkészítést igényelt többek között az SAP élesítése, és az ehhez szükséges infrastruktúra biztosítása is.

A hosszú távon gördülékeny együttműködéshez alapvetően szükségessé vált, hogy a MÁV VAGON is bekerüljön a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. (MÁV SZK) Back Office szerződésébe, amelynek eredményeként a MÁV SZK összes üzletágától vesznek majd igénybe szolgáltatásokat. Ennek egyik első lépése volt a cégcsoport többi tagjánál már bevezetett SAP és az ahhoz kapcsolódó alkalmazások MÁV VAGON Kft.-re való kiterjesztése, valamint az ehhez szükséges hálózat és eszközök biztosítása, amiben az Információs és Technológiai Szolgáltatások üzletág vállalt nagy szerepet a MÁV TEB szervezetével és a MÁV-START-tal együttműködésben. Szintén kiemelt feladat volt annak előkészítése, hogy azok a kollégák, akik az átszervezés értelmében a MÁV VAGON-nál folytatják majd a munkát, zavartalanul végezhessék felada-

taikat napi szinten. Mindemellett pedig a korábban is MÁV VAGON-os dolgozók számára biztosítani kellett a náluk használatban lévő, Bulla nevű vállalatmenedzsment program működését a MÁV-hálóra már átállított és a még ez előtt álló gépek esetén is, ami szintén tartogatott némi kihívást a gyakorlatban. A fentiek értelmében számszerűsítve a MÁV SZK szeptember elsején egy 200 fős cégnek kezdte el az IT- és a humán szolgáltatásokat biztosítani. Október 1-től pedig egy 1800 fős vállalat számára nyújt különféle szolgáltatásokat, amelyek közül a legjelentősebb az IT-, illetve a humán területhez kapcsolódik. Jövő év elejére már minden üzletág nyújt majd szolgáltatásokat a MÁV VAGON számára. Az SAP kiterjesztésben az első élesítés szeptember elsején történt, akkor került be az SAP IHIR, vagyis humán (a munkavállalók ada-

taikat a bérelszámoláshoz, szabadságokhoz stb. nyilvántartó) rendszerébe a MÁV VAGON 200 dolgozója, akik közül a humán ügyintézővel foglalkozók ekkor meg is kezdték a rendszer használatát. Ezzel a dátummal tehát elindult mind az IT-, mind a humán szolgáltatás a korábbi, 200 fős állománnyal működő MÁV VAGON számára úgy, hogy a kollégák számfejtése után a könyvelés még a Bulla rendszerbe lett feladva.

Ennek előzménye volt a kapcsolódó infrastruktúra olyan szintű kiépítése, hogy a humán szolgáltatók elérjék az IHIR-t, amihez olyan eszközök is szükségesek voltak, amelyek képesek az SAP futtatására – ezért volt a projekt része 45 laptop üzembe helyezése, valamint 11 meglévő munkaállomás MÁV-os rendszerbe illesztése is, ami szintén a MÁV SZK feladata volt. Itt került elő egy, a Bulla ügyviteli rendszerrel kapcsolatos probléma is, mivel az elavult informatikai környezetre optimalizált alkalmazás alapesetben nem működött volna a cégcsoportnál standard, modern környezetben, amely kihívást, egyedi technológiai megoldással sikerült leküzdeni. Bár az eddig általános körben használt Bulla a harmadik negyedéves zárást követően csak archív rendszerként üzemel tovább a korábbi adatok megőrzésére vonatkozó törvényi kötelezettségek miatt, a működésének biztosítása rendkívül fontos feladat volt.

Ezt követően a másik fontos határidő október elseje volt, ekkor álltak élesbe az SAP ECC, és SRM rendszerei, immár arra felkészülve, hogy a megnövekedett létszámot is kiszolgálják – és csupán egy hónappal a szeptember elsejei indulást követően az IHIR-rendszer élesítése is újra szükségessé vált, hiszen a lényegében megújult, közel tízszeres létszámmal működő cég esetén a számfejtés után a könyvelés már az ECC-rendszerbe lett feladva.

A MÁV SZK szakemberei mindkét előzetesen meghatározott határidőt teljesítették, és mindkét esetben problémamentesen zajlottak le a szükséges folyamatok – ehhez az IT mellett a Humán és a Gazdasági üzletág is rengeteg előkészítő munkát végzett a háttérben.

A tényleges átállásra nagyon szűk határidő állt rendelkezésre, ugyanis szeptember 30-án 16:30-kor érkezett a minisztériumi megerősítés, amely alapján biztossá vált, hogy 1600 kolléga másnap már MÁV VAGON-osként veszi fel a munkát. Ez az átállás többlépcsős folyamat volt; 200 soros átállási terv készült, amely órára lebontva tartalmazott minden egyes feladatot és azt, hogy ezt pontosan kinek, mikor kell elvégeznie szeptember 30-án este és október 3. között. A folyamatot

bonyolította, hogy bizonyos lépéseit csak akkor lehetett elvégezni, amikor a felhasználók nem használják a rendszert, vagyis szeptember 30-án éjszaka, majd október 1. estétől október 3-án éjszakáig, amely szerencsére hétfővégre esett.

Ez azért volt különösen bonyolult folyamat, mert az SAP esetén az összes vállalat egyetlen, hatalmas rendszert használ, vagyis nemcsak a MÁV VAGON, hanem a MÁV, a MÁV-START, a MÁV-HÉV, a MÁV-FKG, és a MÁV SZK munkatársai sem használhatták az SAP-t. Azonban van egy olyan, szűk felhasználói kör, amelynek ebben az időszakban is biztosítani kellett a rendszer használatát, így a feladatok ütemezése is úgy történt, hogy ne legyen három óránál hosszabb olyan időszak, amikor ők sem végezhetik a feladataikat – és ezen kívül is csak szűkített funkcionalitással használhatták a rendszert. A minimálisan használható funkcionalitás meghatározása már másfél évvel korábban megtörtént, de így is rendkívül alapos tervezésre volt szükség, melynek során előzetesen egyeztették, hogy mikor melyik diszpécser lesz szolgálatban, ők pedig külön értesítéseket kaptak, hogy mikor kell kilépniük a rendszerből, majd újra belépniük, immár a szűkített jogosultságokat használva.

A fentiek után a vasárnap lényegében a MÁV-START-ból érkezett, nagyjából 1600 munkavállalóval bővülő vállalat felhasználói jogosultságainak beállításaival telt, amelyhez elengedhetetlen volt az informatikai háttér megfelelő előkészítése és a MÁV-START, valamint a MÁV TEB szervezete által menedzselte hálózatkiépítés is. Így volt minden adott ahhoz, hogy az egyik nap még MÁV-START-osként hazatérő, másnap viszont már MÁV VAGON-osként munkába álló kollégák zökkenőmentesen folytathassák a feladataikat. Itt olyan dolgokra kell gondolni, mint a fájlserverek, és a hozzájuk kapcsolódó jogosultságok beállítása, az exchange postafiókokhoz (és azok teljes tartalmához) való hozzáférés, a nyomtatók működtetéséhez szükséges beállítások elvégzése, vagy épp a napi fájlservermentés beállítása.

A MÁV VAGON átalakulásához hasonló folyamatok mindig fontos, izgalmas mérföldkövet jelentenek egy, a MÁV-Volán-csoporthoz hasonló vállalatcsoport életében, és ahogy az a fentiekből is látható, a háttérben is rengeteg olyan folyamat zajlik, amire kívülről sok esetben nincs rálátásunk, miközben elengedhetetlenek ahhoz, hogy a felszínen zajló változások zavartalanul, a mindennapos munkát nem akadályozva mehessenek végbe.

Pandi Ágnes

Tisztán, elektromosan: új utakon a Volánbusz

A Volánbusz egyik legfontosabb célkitűzése – a biztonságos és kiváló színvonalú utaskiszolgálás mellett – a fenntartható közlekedés megvalósítása. A társaság a kvázi klímasemlegességet 2050-re – a MÁV-Volán-csoport fejlesztési terveivel összhangban – döntő részben a járműállomány korszerűsítésével kívánja elérni.



A szén-dioxid-kibocsátás csökkentése érdekében tett erőfeszítéseket jól mutatja a 2018-ban indított jármű-fiatalítási program, melynek keretében eddig 1531 új beszerzésű autóbusz állt forgalomba, köztük 307 darab MAN, 917 darab Credobus, 171 darab Mercedes-Benz, 35 darab Volvo, 60 darab Setra és egy elektromos, BYD gyártmányú jármű – ez utóbbi a magyarországi Komárom és a szlovákiai Révkomárom (Komárno) között –, és elindult további 40 darab elektromos meghajtású autóbusz próbaüzeme is. A beszerzéseknek köszönhetően csak 2020-ban több mint 27 ezer tonnával kevesebb szén-dioxid került a levegőbe, és 2022 végéig a teljes autóbusz-állomány 40 százaléka megújul. A Zöld Busz Programban 100 darab tisztán elektromos autóbusz beszerzésére és az üzemeltetésükhöz szükséges töltő-infrastruktúra kiépítésére pályázott a társaság. A fejlesztés eredményeit – a magas színvonalú személyszállítási szolgáltatást, a tisztább levegőt és élhetőbb környezetet – hat nagyváros mintegy 570 ezer lakója, illetve a budapesti agglomeráció 81 településén élő több mint 2,5 millió lakos élvezheti majd. A program keretében beszerzett Mercedes-Benz eCitaro autóbuszok az 52. Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszuson debütáltak, összesen közel 20 ezer kilométert tettek meg és 100 ezer látogató utaztatásában vettek részt a rendezvény ideje alatt. Kiválóan vizsgáztak, hiszen nemcsak felszereltsé-

gük elégít ki minden kényelmi igényt, de zajterhelésük is alacsonyabb hagyományos társaikénál, károsanyag-kibocsátásuk pedig lokálisan zéró. A Volánbusz ezután menetrend szerinti járatokat közlekedtetett az „Egy a természettel” Vadászati és Természeti Világkiállításra, a Hungexpo Kongresszusi és Kiállítási Központba. A rendezvény ideje alatt a járművek naponta mintegy 2200 km-t tettek meg; az üzemeltetési tapasztalatok továbbra is pozitívak voltak. A buszok töltési ideje megközelítőleg hat óra; a járművezetőknek nagy könnyebbség, hogy a busz a reggeli kezdésre automatikus időzítéssel – időjárástól függően – felfűtött vagy lehűtött, szolgálatkész állapotba hozható. Az eCitaro nagyon népszerű az utasok körében, a legtöbben a dinamikus, halk utazást és a kényelmes, tágas belteret dicsérik. Négy járművet jelenleg munkanapokon tesztelnek a társaság szakemberei a fővárosi agglomeráció 22-es, 40-es, 140-es, 172-es, 188-as és 240-es autóbuszvonalaiban. A próbaüzem novemberben ért véget, a buszok december 5-ig újra egy kiemelt rendezvényen, a Planet Budapest 2021 Fenntarthatósági Expó és Világtalálkozón teljesítettek szolgálatot. A teljes, negyven elektromos meghajtású járműből álló flotta 2022 első negyedévében áll forgalomba a budapesti agglomerációban.

Volánbusz Kommunikációs Igazgatóság

„A művészet segített feldolgozni a traumáimat”



Állami gondozott kislánként magányosnak és elhagyatottnak érezte magát. Szomorúságán a festészet segített, felfedezte ugyanis, hogy képein keresztül kirajzolhatja magából érzéseit. A terápiából mára önkifejezés, a magányból kiteljesedés lett. Bors Györgyi nem mindennapi életútját vasutasok is egyengették, ugyanis a VOKE és a Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola támogatta őt kezdeti lépései során, hogy merjen az alkotói úton elindulni. Most erről mesélt a Vasutas Magazinak.

Hány évesen kerültél intézetbe?

Nővéremmel együtt nyolcévesen kerültünk állami gondozásba. Akkoriban nem értettem, miért vagyok ezen a világon. Úgy éreztem, senkinek sem kellek, nem vagyok jó, nem tartozom sehova sem. Annyira kívülállónak éreztem magam, hogy egy orvosi vizsgálaton meglepődtem, hogy vörös a vérem. Nem hittem el, hogy másokkal azonos anyagból formáltak. A nővérem igazi lázadó lett, én viszont magamba fordultam és végül a művészet által kezdtem feldolgozni a traumáimat. Persze gyereként először csak ösztönösen, nem tudatosan jött ez a tevékenység. Ahogy időszedtem, a rajzaim megteltek szimbolikus, erősebb tartalommal, belőlem táplálkoztak. Utólag úgy gondolom, ha ezt nem tudom megélni, ma már nem vagyok... Minden gyereknek kellene egy hasonló út, melyen az érzelmeihez hangot talál. Van olyan rajzom, amit később értelmezni sem tudtam, mert a témáját sikerült feldolgoznom és elengednem.

Mit tanultál mesterségként?

Alapvégzettségem szerint nőruha-készítő, azaz varrónő vagyok, majd a főiskolán művelődésszervezőként diplomáztam. Nem voltam biztos benne, hogy egy nap a festésből fogok megélni. Az, hogy rajzolási, festési technikákat tanulhattam, a vasutasoknak is köszönhető. A Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola művészeti vezetője, Keresztúry Ildikó vezette régen a Handabanda Színjátszó Egyesületet. Ez egy nonprofit egyesület volt, tagjai minden pénzüket és idejüket arra szánták, hogy bejárják az ország összes nevelőotthonát. Saját maguk koreografáltak egy színdarabot, ami nevetést, mókát, vidámságot csempészett az intézetek falai közé. Belő indíttatásuk volt boldoggá tenni másokat. Így jutottak el Balatonkenesére is, ahol felnőttem. Volt, hogy csak színdarabot adtak elő, volt, hogy csak játszottak, beszélgettek velünk, vagy épp elvittek kirándulni minket. Összebarátkoztam Ildikóval, megmutattam neki a rajzaimat.

Ő intézte el, hogy feljárhassak vonattal Budapestre a Benedek György Munkácsy díjas festő- és szobrászművész vezetése Vasutas Képzőművészeti Körbe, a Rózsa utcába. Itt megtanultam az alapttechnikákat, a perspektivikus ábrázolást, a gömböt, négyzetet, orrot, fület, krokít stb. Jó néhány évig tanultam ott, de aztán Fóton a Gyermekvárosban, majd később a főiskolán a szakmáim elsajátítására koncentráltam.

Művelődésszervezőként is a Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola-hoz szegődöttél.

Gyakornokként dolgoztam ott, és nagyon jól éreztem magam. Ott kerültem kapcsolatba Pál Gáborral, az iskola akkori igazgatójával és VOKE-vel, avagy a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesülettel, ahol szintén nagyon sokat segítettek, hogy fejlődjek művelődésszervezőként és festőként is. A VOKE egykori elnöke, Molnár Géza a mai napig nagyon kedves pártfogóm és támogatóm.

Nem vagy vasutas, a sorsod mégis összefonódik a vasutas társadalommal. Milyennek látsz minket kívülről?

A vasutasság összetartó közösség, akik nemcsak egymást, hanem a társadalmat is segítik tevékenységükkel és élet-szemléletükkel. Gondoljunk csak az iskola tevékenységére, az együttműködésre az Operettszínházzal, a vasutas kulturális szervezetekre, vagy éppenséggel a MÁV Szimfonikusokra. A MÁV mindig is támogatta a művészetet, az oktatást, része a vállalati kultúrának a segítségnyújtás. Nekem mindig biztonságérzetet nyújtott a vasút, nem véletlenül költöztem Maglódon az állomás közelébe. Szeretem a vonatfütyöt, a zakatoló járműveket, valahogy megnyugtatók.

Hogyan teljesedtél ki művészként?

Harmincévesen mentem férjhez, született egy kisfiam. A párom mindig is támogatta kibontakozásomat és stabil hátteret biztosít az alkotáshoz. Gasztonyi Kálmán lett a mesterem. Ő tanított meg azokra a technikákra, melyek által egy bennem megszülető gondolat olyan formát ölt, hogy mások is megérthessék. Megtanított felépíteni egy képet az elejétől a végéig. Ha nem tudom ízlésesen vászonra tenni, amit szeretnék, nem ér a kép semmit. Művészi értéke akkor lesz egy festménynek, ha a szemlélő és a kép között megszűnik a távolság. A befogadó reagálása teszi az alkotást értékes-sé. Gondolkodásra készíti vagy érzelmeket ébreszt benne. A mesterem a technikai kivitelezésre nagy hangsúlyt fektet, de sosem vezetett a saját útjára, hanem arra buzdított, hogy önálló alkotóként a magam útját járjam.

Min dolgozol most?

Eleinte szürreális képeket alkottam, majd áttértem a figurális ábrázolásra. Aztán jöttek a geometrikus formák és a lírai absztraktok. Az én világom a lágy, organikus vonalak és a geometrikus, szilárd minták vegyítése. A képeim elmaradhatatlan eleme a gömb, mint a tökéletes teljességet szimbolizáló forma.

A lágy minták keveredése az erősen strukturáltakkal kifejezi a személyiségem kettősségét is. Most épp megrendelésre készítek egy képet egy párnak, amely a szerelmüket fejezi ki. Egy erősen tagolt geometrikus elemeket tartalmazó emberi szív körbeölel egy lágy ívű gyöngyöt, ezzel érzelmi, lelki biztonságot, oltalmat nyújtva neki. Ha a gömböt kiemelnénk a szívből, hatalmas űrt hagyna maga után... Ez jutott eszembe a szerelmükről és a férfi-női kapcsolatáról.

Milyen elismeréseidre vagy a legbüszkébb?

Az alkotásaim sikerrel szerepeltek különböző hazai és nemzetközi pályázatokon, kiállításokon, Budapesten, Londonban, New Yorkban, Hongkongban. Állandó művésze vagyok az itthon talán legismertebb Vándorfény Galériának, valamint a Színes Galériának. Tagja vagyok az olaszországi Artists in the World Eventsnek, a Fine Arts Capital Művészeti Egyesületnek és a New York-i székhelyű People&Paintings Galériának. Nagy szakmai siker, hogy Abszorpció című festményemmel 2021-ben a Hongkongi Fialat Művészek Szövetsége által kiírt nemzetközi pályázaton elnyertem a második díjat. A pillanat statikája című művem bekerült a Magyar Cirkuszművészeti Múzeum Közgyűjteményébe, valamint Londonban szintén egy nemzetközi versenyen az év absztrakt művészenek választottak, és nemrégiben írtam alá egyéves képviselői szerződést egy madridi galériával.

Hol találkozhatunk mostanában a festményeiddel?

2022 februárjában Debrecenben, a VOKE Egyetértés Művelődési Központban, valamint jövő év szeptemberben Nagykanizsán a VOKE Kodály Zoltán Művelődési Házban látható majd egy közös kiállításom Gasztonyi Kálmánnal (BoGaRt), melyekre ezúton is hívjuk és szeretettel várjuk a kedves vasutas érdeklődőket is.

Sin Bettina



„Szeretek mindent a munkámban”

Interjú Kisteleki Mihállyal, a MÁV kiemelt tanácsadójával

A MÁV egyik kiemelkedő szaktekintélye a hatvanas évektől kezdve a vasutat szolgálja. Neve szinte élő legenda a szakmában. Munkásságát számtalan elismerés méltatja, két éve a Baross Gábor-díjat, most pedig a Mikó Imre-életműdíjat vehette át.

Emlékszik a pillanatra, mikor elhatározta, hogy a vasúttal akar foglalkozni?

Ez egy sorsszerű történet, sok apró jel vezetett a szakmám felé. Újpesten születtem, ami gyermekkoromban egy önálló, nyüzsgő város volt. Autók helyett az emberek gyalog, biciklivel vagy villamossal jártak. Imádtam a villamost, azzal jártam iskolába. Nagypám a Ganz Villamossági művekben dolgozott, öregkorára a Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamosvasút (BURV) technológiai vezetője volt. A vasúthoz közel laktunk, mindennap láttam a gőzmozdonyokat elsuhanni. Hogy ebből mikor született döntés arról, hogy a kötöttpályás közlekedéssel foglalkozzak, már nem tudom, de közlekedésgépészeti technikumba jártam, majd a Műszaki Egyetemen tanultam gépészmérnöknek, ahol vasútgépészetre szakosodtam. Lassan beleépültem ebbe a rendszerbe, minden egy irányba mutatott.

A HÉV-nél kezdett el dolgozni. Önnek is köszönhető, hogy egyes szerelvények a hetvenes évekből a mai napig életképesek?

Egy állásbörzén találkoztam Lovász Istvánnal, aki felvett a

HÉV fejlesztőcsapatába. Nagyon sokat tanultam ott, mert összefüggő, komplex fejlesztési osztály volt. Akkoriban házilag alakítottuk át a HÉV által innen-onnan beszerzett járműveket, amik ma már múzeumi darabok. A Cinkotai Járműjavítóban vezetőmérnökként dolgoztam. Rengeteg jármű javítása ott zajlott, mígnem egy markáns HÉV főmérnök felvetette, hogy egységes járműparkra lenne szükség. Egy idős konstruktőr két-három emberrel megtervezte a járművet, majd sorozatgyártásra alkalmas konstrukciót csináltunk, aztán házilag összeraktuk az első szerelvényt. Ezután német villamos berendezést vásároltunk, a járműszerkezetet a MÁV Dunakeszi Járműjavító üzeme gyártotta és mi összeszereltük az M IX típusú járműveket. Hála Istennek! Jól sikerült, még ma is hét életképes darab van ebből a kollekciónak a csepeli vonalon. Aztán jött a német M X-es sorozat, amivel a HÉV ma is dolgozik.

Hogyan került át a MÁV-hoz?

A Vasúti Tudományos Kutatóintézethez hívtak át, ahol mérőkocsis vizsgálatokkal, fejlesztésekkel és módosító javaslatok

kidolgozásával foglalkoztam. Ott ismertem meg a MÁV hálózatát, amit a mindennapi gyakorlatban tudtam feltérképezni és megérteni. Debrecentől Győrig, az egész országban mászkáltunk, különböző méréseket végezve. Például mozdonyterheléseket teszteltünk. A vasút mindennapi, gyakorlati életét is meg kellett ismernem, hogy igazán értem, mi is folyik a síneken. Minden vasutas kollégának lehetőséget kellene erre teremteni.

1969-ben már a vezérigazgatóságon dolgozott.

Ott sok közbenső munkakör betöltése után a gépészeti szakosztály vezetője is voltam, beszerzéssel, üzemeltetéssel, járműfenntartással foglalkoztam. Az akkori csapatom nagyban felelős a magyarországi villamosításért. A 80-as évek eredménye, hogy a MÁV hálózatának 40 százaléka villamosítva van, jól átgondolt program szerint azok a részek, amelyek ma is a legnagyobb forgalmat bonyolítják. Ebből a korszakból büszke vagyok a CAF kocsik beszerzésére. Egy spanyolul jól tudó hölgy kolléga javasolta a spanyol gyárat tendereztetésre. Ennyin múlt, hogy hazánkban ma spanyol kocsik is futnak.

Az Ön neve egybefonódik a Vasúttörténeti Parkkal is, melynek alapításában az első pillanattól kezdve jelentős szerepet vállalt. Hogyan kezdődött a méltán népszerű múzeum története?

A nyolcvanas-kilencvenes években kezdett leépülni a gőzvonatás és a magyar vasúti áruszállítás, rengeteg teherkocsit és mozdonyt leselejtezték. Akkoriban fogalmazódott meg az igény, hogy a jelentőségelteljesebb járműveket levédessük, s egy közös helyre gyűjtsük őket az utókor számára. 1984-ben alakult a História Bizottság Bajusz Rezső egykori vezérigazgató támogatásával. Jártuk az országot és az értékes darabokat összegyűjtöttük. Már csak az volt a kérdés, hova tegyük



őket. A Vasúttörténeti Parkot megálmodtuk, keresgeltük a helyszínt. Tervben volt Vízaforrás állomás, ami a mai Marina part területe. Felmerült a Boráros tér melletti egykori teherpályaudvar, és vidéken, Ószolnok állomás is. A Tatai út bizonyult a legjobb választásnak. Már megtelt járművekkel, nagyon jól működő, sikeres intézmény, rengeteg rendezvénnyel és a gyerekekkel, akik imádják. Összetett feladat volt megvalósítani, de nagyon büszkék voltunk rá. Országsgazt az összes

BÜSZKESÉGÜNK



járműjavító és fűtőház kapott benne feladatot. Több ezer ember dolgozott a megvalósításon.

Van még olyan álma, ami szeretné, ha valóra válna a magyar vasúton?

Azt szeretném, ha a vasút megerősítené és tovább bővítené a helyét a közösségi közlekedésben, hogy életképes, versenyképes tudjon maradni. Európai szintű vasutat kell teremtenünk, felszámolni a régi elavult elemeket, helyrehozni a hibákat. Ehhez egy olyan vasút kell elkötelezett munkatársakkal, amely tudja, hogy élni szeretne, szolgáltatni szeretne. Mellette áll a környezetvédelem, a törekvések a zöld jövőért. Ezért szeretném látni, hogy a vasút Magyarországon is olyan mindennapi, komfortos közlekedési eszköz legyen, mint mondjuk Nyugat-Európa jelentős részén. Az intermodális kapcsolatok fejlesztése jó irány, hiszen mindenki vidáman üldöggél a vonaton, ha kényelmesen el tud jutni odáig.

Interjúnk apropója az, hogy rangos elismerést kapott: az MTA és MÁV alapítású Mikó Imre életműdíjat ítélték Önnek. Számított erre az elismerésre?

Eddig a díj kuratóriumi tagja voltam, de miután kiléptem, nekem is jutott egy elismerés (nevet). Nem gondoltam, hogy rögtön megkapom a díjat, ezért nagyon kellemes meglepetés volt. Kétségtelen, nagyon örültem neki.

Hogyan szokott kapcsolódni, ha nem a szakmával foglalkozik?

Népes családom van, fiúk, lányok, unokák, mozgalmas és élénk családi életet élünk. Szeretem a zenét, nyolc évig zongoráztam, majd harsonáztam, nagyon tisztulem a klasszikus zenét. Utaztam, túráztam is rengeteget, az Országos Kéktúrát végig gyalogoltam. Sok energiám van, szerettem mindent, amit csináltam, és azért is csináltam talán jól, mert szerettem. Ami fontos: azért is volt annyi időm, mert nem nyomkodtam a telefont. Nem a telefonon kell nézni az életet, hanem a valóságban élni azt.

Kisteleki Mihálynak a Mikó Imre-életműdíjhoz szívből gratulálunk!

Sin Bettina

ELINDULT A VASÚTI EGYESKOCSI- TEHERFUVAROZÁS ÁLLAMI TÁMOGATÁSA

A vasúti egyeskesi-teherfuvarozás állami támogatására vonatkozó keretszerződéseket írtak alá a sikeres pályázatot benyújtott áru fuvarozó vasúti társaságok: a CER Hungary Zrt., a GYSEV Cargo Zrt., a Floyd Zrt. és a Rail Cargo Hungaria Zrt. A támogatást az Innovációs és Technológiai Minisztérium nyújtja, folyósítását a MÁV Zrt. továbbtámogatóként végzi.

A következő öt évben összesen több mint 26 milliárd forintos állami hozzájárulás javítja a környezetkímélő vasúti teherfuvarozás versenyképességét. A szolgáltatás fenntartása közel kétezer vasutasnak biztosít hosszú távon munkahelyet, hozzájárul a vasúti pályakapacitás jobb kihasználtságához is, évente mintegy 400 ezer kamiontól mentesíti a közutakat.

A magyar kormány döntése, valamint a támogatási program Európai Bizottság általi jóváhagyó határozata alapján az áru fuvarozó vasútvállalatok az egyeskesi-fuvarozási szolgáltatásuk fenntartása érdekében 2021-ben várhatóan 1 milliárd forint vissza nem térítendő támogatásra pályázhatnak, míg a 2022–2025 közötti időszakban a megpályázható keretösszeg évi 6,4 milliárd forint. A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület, a hazai vasúti szektor első számú szakmai érdekvédelmi szervezetének kezdeményezéseként megvalósuló egyeskesi-teherfuvarozás állami támogatása fontos mérföldkő, aminek jóvoltából az egyszerre legfeljebb néhány kamionnyi áru mozgatását igénylő vállalkozások számára is környezetbarát alternatívát nyújt a vasút.

Schanda Tamás miniszterhelyettes, az Innovációs és Technológiai Minisztérium parlamenti és stratégiai államtitkára elmondta: „A kormányzati támogatás stabilizálja,

kiszámíthatóvá teszi a területet, középtávon 2-4 százalékra becsülhető forgalomnövekedést hoz, amely a szektor GDP-termelő képességét is erősíti. A beavatkozásnak köszönhetően ezres nagyságrendben tudunk munkahelyeket megővni. A kapacitások megőrzése elengedhetetlen ahhoz, hogy Magyarország a vasútprogramban rögzített célnak megfelelően Közép-Európa teherfuvarozási, logisztikai és elosztó központjává váljon.”

Dr. Homolya Róbert, a MÁV-Volán-csoport elnök-vezérigazgatója, a HUNGRAIL elnöke kiemelte, hogy a támogatás révén megújulhat a vasúti egyeskesi-fuvarozás, stabilizálódhat a szegmens működése, valamint pótolhatók a fejlesztések, beruházások, ezáltal a vasút még közelebb vihető a vállalkozásokhoz. A MÁV megbízható szolgáltatóként biztosítja az infrastruktúrát, a tolatási tevékenységet és többnyire a vontatást is, valamint a vontatási villamosenergiát és a szükséges informatikai háttérrel. A HUNGRAIL a továbbiakban is aktívan segíti tagvállalatait a támogatás igénybevitelével kapcsolatban, javaslatokat tesz a szolgáltatási minőség javítása érdekében, és részt vesz a teljesítményméréséhez és elszámolásához szükséges informatikai rendszerek fejlesztésében.

Kovács Imre, HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület elnökségi tagja, a Rail Cargo Hungaria Igazgatóságának elnöke

elmondta: „A megállapodások aláírása versenyelőnyhöz juttatja a magyar nemzetgazdaságot azon országokéval szemben, amelyek nem segítik a vasúti egyeskesi-fuvarozás fenntartását. Az áru fuvarozó vasútvállalatok ezzel a vasútlogisztikai megoldással végzik a magyar vállalatok olyan termékeinek exportfuvarozását, amelyek közúti szállítását több európai ország hatóságai nem engedélyezik.

Az aláírt megállapodások közelebb hozzák a klímacélok elérését is, mivel a fenntartható és tiszta vasúti egyeskesi-fuvarozás évente százezernyi kamion közúti közlekedését váltja ki, amivel megakadályozza üvegházhatású gázok kibocsátását és csökkenti a közlekedésbiztonsági kockázatokat” – emelte ki Kovács Imre.

Az egyeskesi-fuvarozás során az áru akár egyetlen vasúti kocsiban útnak indítható, iparvágányon közvetlenül a vállalkozások telephelyeiről is. Ezek az egyes kocsik egy gyűjtőpályaudvarra érkeznek, ahol a célállomásuk szerint állítják be őket irányvonatokba. Az irányvonatokkal egy célközeli gyűjtőpályaudvarra juttatott egyes kocsik a végső célállomásuk szerinti szerelvényekbe sorakoztatják, és így jutnak el a végállomásukra. A számos előnyt kínáló, bármilyen áru szállítására alkalmas egyeskesi-szolgáltatás nemzetgazdasági szempontból nélkülözhetetlen. Fenntartását az állami támogatás teszi lehetővé, amely továbbra is biztosítja 700 magyar vállalat, köztük stratégiai nagyüzemek, kis- és középvállalkozások alapanyag-ellátását és termékeik piacra juttatását. Bizonyos anyagok, illetve termékek közúti fuvarozását több európai ország hatóságai nem engedélyezik, ezért számos exportra termelő magyar vállalat esetében az

egyeskesi-fuvarozás jelenti az egyedüli megoldást az exportra. Az érintett vasútvállalatok egyeskesi-fuvarozása biztonságos feltételeket teremt ahhoz, hogy a jövőben is kockázatmentesen továbbítsanak rendeltetési helyükre évi 2,3 millió tonna veszélyes árut.

A szolgáltatás fenntartása közel 2000 vasutasnak biztosít hosszú távon munkahelyet, és hozzájárul a vasúti pályakapacitás jobb kihasználtságához is.

Az áru fuvarozó vasútvállalatok számára a támogatás a szolgáltatás nyújtásához szükséges munkavállalói létszám megőrzését, a közúti fuvarozással szembeni versenyhátrány csökkentését és az ügyfélszolgálat rugalmasságának növelését is jelenti.

Az egyeskesi-fuvarozás fenntartását az Európai Unió is szorgalmazza, hiszen a támogatások nélkül esélytelen megvalósítani azon célkitűzést, miszerint a 300 kilométernél nagyobb távolságra történő árutovábbítás esetén a vasúti fuvarozás részaránya 2030-ig elérje a 30 százalékot, 2050-ig pedig az 50 százalékot. Az évi 10-12 millió tonna volumenű, 1500 millió árutonna-kilométer éves fuvarteljesítményű egyeskesi-teherfuvarozás támogatásának idei bevezetése nélkül akár évi 400 ezer teherautó forgalma zúdulhatott volna a magyar közutakra.

A vasúti áru fuvarozás szén-dioxid-kibocsátása egységnyi szállítási teljesítményre vetítve hetede a közúti szállításnak, valamint a vasúti fuvarozás jóvoltából csökkenthető a zajterhelés is, illetve megelőzhetők a torlódások, csökkenthetők a balesetek és azok járulékos költségei.



Különleges cikksorozattal ünnepli az idén 175 éves magyar vasutat újságunk szerkesztősége. Több, a Múlt-kor történelmi lap által összeállított anyagot mutatunk be, amelyek az elmúlt, majd két évszázad történéseiből, érdekességeiből szemezgetve színezik tovább a vasúttal kapcsolatos ismereteinket.

Fogadják szeretettel Fejes Antal írását!

HA BEINDUL A GŐZÖS

A MAGYAR MOZDONYGYÁRTÁS TÖRTÉNETE A VASÚT HŐSKORÁTÓL A VILLAMOSÍTÁSIG

Már Széchenyi pártfogoltjai – a Nagy testvérek – is gőzmozdonyok tervezésébe fogtak, de a hazai mozdonygyártás csak a kiegyezés után vált „nemzeti érdeké”, ebben óriási szerepet játszott a MÁV – Baross Gábor irányításával végrehajtott – államosító politikája. A 20. század gazdasági válságai és politikai kényszerpályái a gyártási körülményeket is befolyásolta, de a világháborús igények és a háborús jóvátételek összességében a termelékenység növekedéséhez, a kapacitások maximáláshoz vezettek. A dízelvontatás fejlesztése a gőzösök korának leáldozását, és a két óriás – a Ganz és a MÁVAG – integrációját eredményezte.



Az első mozdonyoktól a MÁV-gépgyár első aranykoráig

Az első hazai gyártású „mozdonyt” – amely egy működőképes, M=1:4 méretarányú tanulmánymodell volt, és a DERÜ nevet kapta – Nagy Lajos és Nagy Gergely építette 1845 és 1847 között.

A „mintát” a Nagy testvérpár készítette, akik gróf Széchenyi István pártfogoltjaiként a Bécs–Gloggnitzi vasút mozdonygyárában dolgoztak, ahol a technikai fogások elsajátítását követően önállósítani akarták magukat. A modellt a Bécs–Gloggnitzi vasút mozdonyainak mintájára készítették, és több típusból kölcsönöztek konstrukció elemeket. A testvérpár a fantázia mozdonymodellt – amely a hazai vasúthálózatán végül sosem közlekedett – további megbízások reményében mutatta be Bécsben, sőt később a Pest–Szolnok vasútvonal ünnepélyes felavatásán is 1847-ben. A várt megrendelések azonban elmaradtak – Magyarországon ekkor még belga gyártmányú mozdonyokat vásároltak a Cockerill-gyárból –, így a modellt 7000 ezüsförintért eladták. Magyarországon az első, még keskeny nyomközű „valódi” gőzmozdony az 1872-ben, az osztrák Államvasút Társaság (StEG/ÁVT) resiczai vas- és gépgyárában, osztrák licenc alapján épült 948 mm nyomtávolságú RESICZA volt. A jármű ma Romániában, a resicai vasúti skanzenben van kiállítva. Az első hazai normál nyomtávolságú fővonalai gőzmozdony az osztrák licenc alapján 1873-ban gyártott III. osztály 108. pályaszámú mozdonya lett, amely a későbbi átszámozások során végül 1911-től a MÁV 335.001 pályaszámot kapta. Az első magyar gyártmányú gőzmozdonyt – selejtezését követően – a MÁV felajánlotta a Közlekedési Múzeumnak, de ők helyhiányra

hivatkozva visszautasították az adományt. Szerencse, hogy egy teljesen azonos típust megőriztek az utókornak: ez a bécsújhegyi Sigl-mozdonygyárban épült III. osztály 269, később MÁV 335.095 pályaszámú járműve lett, amely sokáig Hatvan állomásépülete előtt került kiállításra (1986-tól „nosztalgiaüzemi” mozdonyként), 2000-től a Magyar Vasúttörténeti Parkban lett végleges otthonra. Az első budapesti gyártású mozdonyt a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára építette. A cég jogelődjei, az 1868-ban alapított, de 1870-re már felszámolás alá került Magyar–Belga Gép- és Hajóépítő Társaság Rt., valamint a Magyar–Svájci Vasúti Kocsigyár Rt. voltak. A csődbe ment cégeket az állam felvásárolta, és 1870. augusztus 1-jén létrejött a Magyar Királyi Államvasutak Gép- és Kocsigyára, amely 1873-tól felvette a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára (MÁV Gépgyár) nevet. Az üzem irányítását a MÁV vezérigazgatósága végezte, majd a vállalat saját igazgatóságot kapott. 1873-tól leválasztották az üzemről a volt Magyar–Svájci Vasúti Kocsigyár területét, ahol létrejött a MÁV Északi Főműhelye. A kiegyezést követően kiemelt céllá – nemzeti érdeké – vált a hazai járműgyártó ipar létrehozása és fejlesztése, amit különösen az indokolt, hogy az 1846–1867 közötti időszakban létesült magánvasutak a mozdonyokat szinte kizárólagosan osztrák mozdonygyáraktól szereztek be. A MÁV Gépgyárának első, teljesen saját tervezésű mozdonya a Tiszavidéki Vasút részére épült SZOLNOK nevű mozdony az 1878-as párizsi világi kiállításon aranyérmet kapott. A gyár vezetését 1881-től a lengyel származású mozdonykonstruktőr, Kordina Zsigmond vette át. Az üzem első jelentős típusa az Ia. osztályú, 1911-től 220-as sorozatú gyorsvonati mozdony, amelyet kisebb megszakításokkal két évtizedig

175 ÉVES **A MAGYAR VASÚT**

gyártottak. A MÁV Gépgyár történetének első évtizedében kevés járművet készített, azokat is kivétel nélkül a hazai vasúttársaságoknak: 1873-tól 1883-ig csak 75 darab mozdony született. A termelés felfutása az 1890-es évek elején kezdődött, 1893-ban már az 500., 1896-ban az 1000., 1903-ban már az 1500. legyártott mozdony átadását ünnepelték. A jelentős növekedés hátterében a MÁV Baross Gábor közlekedési miniszter nevéhez fűződő terjeszkedési politikája, a hazai magánvasút-társaságok egymást követő államosítása állt. A MÁV a vontatójárművek egységesítésére és korszerűsítésére törekedett – ehhez pedig új gyártású mozdonyok kellenek.

A viharos 20. század

A 20. század gazdasági válsággal köszöntött be, a mozdonygyártás jelentősen visszaesett: évente átlagosan alig 100 darab gőzmozdony készült, 1904-ben csak 44, ráadásul ennek a felét is olasz exportra szánták. A MÁV Gépgyár ekkor szállított először nagyobb mennyiségben külföldre járműveket. A gazdasági válságot követően a mozdonygyártás ismét felfutott, 1910-ben évente 250 mozdony épült. Ez összefüggött a magyar vasúttörténet egyik legnagyobb járműkorszerűsítési programjával: a MÁV az államosított magánvasutaktól örökölt, illetve a saját korszerűtlen vontatójármű-állományának lecserélését határozta el. A fejlesztésekkel olyan korszerű mozdonysorozatok jelentek meg, amelyek egészen a gőzvontatás történelmének lezárultáig, 1984-ig jelen voltak a magyar vasúti hálózaton. A teljesség igénye nélkül ekkor születtek meg a 375-ös és 376-os sorozatú mellékvonalai mozdonyok, a 324-es univerzális mozdony, az elővárosi szolgálatra tervezett 342-es és 442-es sorozatok, vagy például a gyorsvonatokra tervezett 301-es, 327-es és 328-as sorozatok. Az első világháború alatt az éves termelés 300 mozdony/évre emelkedett. 1913-ban a gyár a 3000. mozdonyát (327,023 pályaszámú lokomotívot) adta át, míg a 4000. legyártott mozdony az 1917-ben készült, 601-es sorozatú Mallet-rendszerű hegyipályagőzmozdony lett. Az üzemnek a fokozott termelésre nem maradt kapacitása, ezért az első világháború alatt kiegészítő mozdonygyártás zajlott a MÁV Északi és Istvánfalvi járműjavítóiban, ahol 375-ös sorozatú mozdonyok készültek, továbbá a német Henschel-gyár is részt vett a 342-es és a 328-as sorozatú mozdonyok gyártásában. A trianoni békét követően az utódállamoknak ítélt korszerű járművek nagy száma miatt a gyár a világháború után is folyamatosan termelt, még a háború alatt megrendelt mozdonyokat legyártva, pótolva az elhurcolt járművek egy részét. A világháború után született meg 1924-ben a 424-es „univerzális” gőzmozdony, valamint a Ganz-gyár benzin-, majd dízelüzemű motorkocsijainak „ellenfeleként” a 22-es (275-ös) „motorpótló” mellékvonalai gőzmozdony.

Az 1925-ben MÁVAG-ra átkeresztelt cég az 5000. gőzmozdonyát 1927-ben építette meg: a súlyos gazdasági válsághelyzetben kü-



lön kérvényezni kellett, hogy a gyár 5000. mozdonya ne egy Jugoszláviának háborús jóvátételként gyártott gőzös legyen, hanem a 424,027-es pályaszámú mozdony. A nagy gazdasági világválság idején a gőzmozdonyok gyártása szinte leállt, 1934-ben például mindössze 4 darab gördült ki az üzemből. A Budapest–Hegyeshalom vonal villamosításakor a Ganz-gyártól megrendelt V40 és V60 sorozatú mozdonyok járműszerkezeti részei is a MÁVAG-ban készültek. A Ganz-gyár ÁRPÁD-rendszerű gyorsautóbuszai jelentette belső versenyre reagálva fejlesztette ki a MÁVAG a 242-es áramvonalas burkolatú gyorsvonati gőzmozdonyt. A második világháború alatt, az 1938-as győri program célkitűzéseinek megfelelően a mozdonygyártást is felfuttatták, ekkor zömmel 424-esek, illetve külföldi (csehszlovák) megrendelésre 324-esek készültek. A rendelésre előállított mozdonyokkal a legyártott 324-esek száma 905 darabra nőtt, vagyis ez a sorozat a legnagyobb példányszámban épült magyar gőzmozdonytípus. A Bródban működő gépgyár megvásárolta a 375-ös és 275-ös mozdonyok licencét, ezzel is fokozva a magyar tervezésű járművek jó hírét. A MÁVAG még a II. világháború alatt kezdte a 303-as sorozatú, eredetileg szintén áramvonalas burkolatúnak szánt nehéz gyorsvonati mozdonyok tervezését, de azok csak 1951-re készültek el, csakúgy, mint a MÁVAG 6000. és 6001. legyártott mozdonyai – már áramvonalas burkolat nélküli mozdonyként. A II. világháború után a MÁVAG-ot is sújtotta a háborús jóvátétel kötelezettsége, ekkor 5 év alatt 525 darab 424-es, 375-ös és 490-es sorozatú gőzmozdony került leszállításra a győztes államoknak, majd a szovjetek a Szovjet Vasút Er sorozatú gőzmozdonyát is gyártásra rendelték, amelyből a MÁVAG egészen elképesztő mennyiséget, 1350 darabot gyártott – igaz, ezek nagy részét már kereskedelmi szerződés alapján. A leterhelt gyár a MÁV igényeit csak 1955-től tudta kielégíteni, ekkor ismét gyártásra vették a 424-es és a 375-ös sorozatú mozdonyokat. 1950 és 1957 között az akkor Klement Gottwald Villamossági Művek néven működő Ganz Villamossági Gyár VM10 gyári jellegű, MÁV V55 sorozatú „Bocó” mozdonyainak járműszerkezeti részei is a MÁVAG-ban készültek, akárcsak a DVM2 típusjelű, előbb a MÁV M424, később M44 sorozatú dízel-villamos mozdonyainak, vagy DHM1 (MÁV M31) dízel-hidraulikus tolatómozdonyok járműszerkezeti részei is. Mivel kormányzati szinten döntés született a hazai dízelvontatás felfejlesztéséről és a vasútvillamosításról, a MÁVAG új gőzmozdony-konstrukcióit nem engedték gyártásba venni. A Ganz és a MÁVAG 1950-es évekre egyre szorosabb együttműködése, és a két gyártelep szomszédsága előrevetítette a vállalatok integrációját. Előbb 1958-tól befejezték a 424-es sorozatú gőzmozdonyok gyártását, majd 1959. január 1-től létrejött a Ganz-MÁVAG ipari konglomerátum. Az utolsó Magyarországon gyártott gőzmozdony, a 375,1032-es pályaszámú mozdony 1959. márciusában készült el, de a gyár még MÁVAG cégjellet adta ki, mint a MÁVAG utolsó, 7558. gyári számú gőzmozdonyát.

Fejes Antal

Fotók: Fortepan, Nemzeti Múzeum, OSZK

Mit jelent a tudatos vásárló kifejezés?

Nyakunkon a karácsony, az év legerősebb vásárlásorientált időszaka, amikor statisztikailag is és a valóságban is a legtöbbet költünk fogyasztási cikkekre, élelmiszerre, és amikor kiugróan megnövekszik a fogyasztási hitelek száma. Ilyenkor minden vásárlásra csábít, ráadásul a vásárlásainkat intézhetjük egyszerűen, kényelmesen interneten is, házhoz szállítanak bármilyen árucikket. Jó hír, hogy a különböző fogyasztói, piac- és marketingkutatások azt mutatják, hogy a vásárlók egyre inkább tudatosak – jelentsen ez a fogalom bármit is.

Az előző lapszámban ugyanitt a novemberi Ne Vásárolj Semmit Nap hagyományáról írtunk, amely egy kritikus tiltakozás a társadalom túlfogyasztása ellen. Most nézzük meg, hogy mit jelent a tudatos vásárló kifejezés, és mitől van ökológiai lábnyoma a vásárlásainknak. Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a környezetünk megóvásáért, az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a legszélesebb értelmezésben a takarékoság jegyében – bolygónk és a jövő érdekében.

Vásárlásaink ökológiai lábnyoma

Ahhoz, hogy a mindennapok környezetkímélőbbek legyenek, új szemléletre, tudatosságra és takarékosagra van szükség. Az árucikket, amit megvásároltunk, természetették, gyártották, számtalan módon előállították, ezekhez a folyamatokhoz alapanyagokat használtak fel, energiát, vizet, emberi és gépi munkaeőt. Van csomagolása, marketingje, szállítási útvonala előállítótól a raktárig vagy boltig.

És a terméknek van utóélete, hiszen elhasználjuk, megesszük, a csomagolást kidobjuk, vagy maga a tárgy is a szemétkukában végzi egy idő után. Ma már a termék teljes életciklusa során minden területen igyekeznek a szakemberek optimalizálni az energiafelhasználást, például a gyártók visszaforgatással takarékoskodnak a vízzel, vagy a csomagolás szempontjából releváns folyamatokat tekintik át úgy, hogy takarékosabb és a környezetre kímélőbb módszereket alkalmazzanak.

Az ökológiai lábnyom tulajdonképpen egy olyan számítási módszer, amellyel kiszámolhatjuk és megérthetjük, hogy a természet forrásainak mekkora részét használjuk el a különböző tevékenységünk során. Az egyes termékek ökológiai lábnyomának mértéke függ egyrészt a termékek előállításához használt alapanyagoktól, azok beszerzési forrásától, másrészt a gyártással és szállítással járó emisszió mértékétől. Mára eljutottunk oda, hogy a különböző gyártók fontosnak tartják azt, hogy a vásárló tisztában legyen azzal, hogy a gyártás során mennyi mindent tesznek annak érdekében, hogy a termékük életciklusának ökológiai lábnyoma kisebb legyen, mint korábban volt.

A tudatos vásárlási döntések meghozatala sokszor bonyolultnak és nehezen kezelhetőnek tűnhet, hiszen nincs mindenkinek kedve és ideje statisztikákat és terjedelmes kutatási anyagokat olvasni. De ha te most ezt a cikket olvasod és egészen idáig eljutottál, akkor valószínűleg érdekel a téma, és tudod, hogy globálisan és egyénileg is érintettek vagyunk

mindannyian. Bármerre járunk, bármit teszünk, nyomot hagyunk magunk után, amelynek hatása van a környezetünkre. A különböző emberi tevékenységek széles körű hatással vannak a természetre. Ez az ökológiai lábnyomunk. Mindannyian szüleink, nagyszüleink nyomain lépkedünk, és a mi ökológiai lábnyomainkban gyermekeink járnak majd, miközben ők is hagynak maguk után nyomokat a környezeten.

Mit tehetünk mi?

Ahhoz, hogy a környezettudatosságra érzékeny vásárlókká váljunk, a szemléletmódunkon kell változtatni. Fel kell ismerünk a fenyegető problémát, és a globális megoldási módokat le kell fordítanunk a saját egyéni hétköznapijainkra. Sokszor halljuk: legyünk tudatos vásárlók! Persze a dolog nem megy egy csapásra, de kis lépésekkel elindulhatunk azon az úton, amely hosszú távon lesz kifizetődő. Tudatos vásárló témában számos cikket találhatunk a legkülönbözőbb forrásokból. Első helyen általában az a tézis szerepel, hogy ne dőlünk be a reklámoknak, gondoljuk meg alaposan, hogy mit vásárolunk meg. Az árán kívül nézzük meg, miből van, hogyan van csomagolva, hol gyártották, milyen utat tett meg, mire a bolt polcára jutott, olvassuk el a termék címkéjét. E helyen itt csak néhány konkrét példát említünk. Felhasználóként mi magunk is hatással vagyunk a ruháink életciklusára.

Ha megvarrunk egy szakadást vagy pótlunk egy gombot ahelyett, hogy újat vásárolnánk, vagy kímélőbb módszerrel mossuk ki, ha bepiszkolódott, máris elősegítettük azt, hogy a használatukkal járó környezeti hatás kedvezőbb legyen. Ha elromlott valami, először próbáljuk megjavíttatni, vásároljunk tartós élettartamú tárgyakat. Itt ne csupán az elektronikai cikkekre gondoljunk, hiszen például még ma is találni helyenként jó cipészt, aki meg tudja javítani a cipőnket. Vásároljunk környezetbarát csomagolású termékeket, az üzletbe vigyünk magunkkal szatyrot vagy kosarat, és ne fizessünk újabb műanyag tasakért, hogy hazavihessük a vásárlásunkat. Minden karácsonykor óriási bevételt érnek el a különböző kis- és nagykereskedések, ráadásul a koronavírus a vásárlási szokásainkat is átírta – az online kereskedelem óriási ütemben növekszik Magyarországon is. Pénzünket költjük el okosan és tudatosan. Továbbra is járjunk nyitott szemmel, és érdeklődjünk a téma iránt, találjunk új környezettudatos megoldásokat, alkítsunk ki új szokásokat, bánjunk takarékosan a forrásainkkal. 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 teremtünk a számukra.

Hum Krisztina

Következik:

A karácsonyfa újrahasznosítása és a hulladékkezelés

KOLÓNIA A JÓZSEFVÁROSBAN AHOVÁ A MOZDONYÉPÍTŐK KÖLTÖZTEK

ANNO

A Külső-Józsefváros talán legjellegzetesebb épületegyüttese 111 éve szolgál több száz ember lakóhelyéül. Építéskor hallatlanul modernnek számított, nemzedékek sora nőtt itt fel, számos film forgatási helyszíne volt, egykori fürdője pedig a kilencvenes évek kultikus szórakozóhelyeként vált közismertté.



Az 1868-ban alakult Magyar Királyi Államvasutak már születése pillanatában nagyobb célokat tűzött ki annál, mint hogy „hétköznapi vasúttársaságként” jelentős profitra tegyen szert. A MÁV nemzeti vasúttársaságként elsősorban az ország érdekeit tartotta szem előtt, felemelkedésével a nemzet nagyságát is reprezentálni kívánta. Azon lehet vitatkozni, hogy e célnak mennyire volt köze bármilyen objektivitáshoz, ám a jó szándékhoz nem férhetett kétség. A kezdetben igen szerény hálózattal rendelkező nemzeti vasút nemcsak a vonalak kiépítésében és üzemeltetésében képezte el a jövőt, mások mellett a hazai járműgyártás felvirágoztatását is szem előtt tartotta. Ennek jegyében szerezte meg néhány éven belül a Magyar-Belga Gép- és Hajtóépítő Társaságot, illetve a Magyar-Svájci Vasúti Kocsigyárat, amelyek nem véletlenül települtek a Kőbányai útra, az első hazai üzemeltetésű pesti pályaudvar, Józsefváros közelébe. A két cég utódjaként jött létre 1870. augusztus 1-jén a Magyar Királyi Államvasutak Gép- és Kocsigyára, amely hamarosan saját igazgatóságot is felállíthatott. A gyár első igazgatója az a Zimmermann Frigyes volt, aki korábban a milánói Schlegel-féle gépgyár műszaki igazgatójaként, majd az általa alapított karlsruhei Geschwindt és Z. Gépgyár vezetőjeként bizonyított. A gyárban elsőként kocszszállító kocsikat és a később 335-ös sorozatszámot kapó III. osztályú gőzmozdonyt építették 1873-ban, húsz évvel később pedig megünnepelhették az ötszázadik mozdony átadását is. De következő ötszáz elkészítéséhez már csak három év kellett, míg az 1500-as darabszámot az 1900-as évben érte el a későbbiekben MÁV Gépgyárként, majd MÁVAG-ként emlegetett

gyár, ahol nemcsak lokomotívokat és kocsikat, de például hídstruktúrát is építettek.

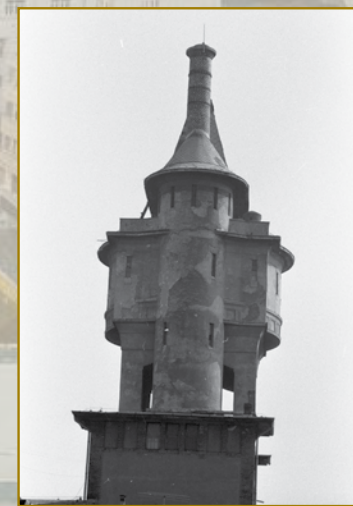
Jól lakni

A gyár fejlődése nyomán egyre több munkáskézre volt szükség, és igaz ugyan, hogy a munkások eleinte nehéz körülmények között, napi 12–16 órát dolgoztak szerény fizetésükért, a századforduló után – a szervezett munkásság megerősödésének köszönhetően – nemcsak a munkakörülmények javultak, de a szociális juttatások köre is kibővült. Mindezt a legjobban az a VIII. kerületi épület-tömb szimbolizálja, amelyet közvetlenül a Kőbányai úti gyár mögött, a Delej utca, a Golgota utca, a Bláthy Ottó utca (akkor: Szapáry utca) és a Vajda Péter utca (akkor: Simor utca) határolta telekre – egy régi temető helyére – építettek Lipták Pál tervei alapján. Az építési költségeket, 4 800 000 koronát a MÁV Gépgyár állta, a munkások 1908 nyarán kezdődtek, és 17 hónap múlva már be is költöztek az első lakók, kizárólag a gyár dolgozói. E szolgálati lakások akkoriban a csúcstechnológiát testesítették meg a szegényebb rétegek számára. Minden lakásban öntöttvas, ún. Jobbágy-féle kályha volt, a fűtéshez a vállalat biztosított kedvezményes tüzelőt. A lakók a Hanga Szövetkezet telepi boltjában vásárolhattak be, de volt hentesüzlet is, illetve pékség a szemközt lévő gyár kapujában. Ünnepek előtt kedvezményes vásárokat is rendezett a gyár vezetése. Egy 1910-es ismertetőből kiderül, hogy a lakásokban légszuszívógás van, illetve légszuszívógás készülékek, amelyek pénzbedobással működnek. De a 30 négyzetméteresnél nagyobb lakásokba angol vécé is

került, amely ugyancsak ritkaságszámba ment akkoriban. Nem véletlen, hogy a korabeli házirendben nemcsak a „brit closet” használatát ismertették, de a dugulásveszélyre is felhívták a figyelmet. A kolóniának saját víztornya volt, ami pedig a tisztálkodást illeti: a föld alatt korszerű közös fürdő is épült. A fürdőhöz a víztorony alagsorában működő a kazánház biztosította a meleg vizet, s a kétmedencés, gőzfürdős, fürdőszobákkal felszerelt létesítményt elvileg háromszázan is használhatták egyszerre, szolgáltatásai között fürdőorvosi kezelés, masszázs és fodrászat is volt – persze nem ingyen. A telep 1910-re nyerte el végleges formáját, ekkor avatták fel azt a kultúrházat, amit szintén az ott lakók vehettek birtokba. Jelentőségét mutatja, hogy a létesítmény avatónapságán Jászai Mari is fellépett.

Tetszik, nem tetszik

Noha a kolónia korszerűségéhez és egyedülállóságához nem férhetett kétség, a Népszava 1910-ben kelt cikkében nem voltak elalélva az újdonság varázsától. „Az építkezés nem jelent lakásszaporulatot, mert a MÁV munkáslakásaiba a gyárnak olyan munkásai költöztek, akik eddig a főváros környékén, főleg Kispesten, Erzsébetfalván, Dömsödön és Vecsésen laktak, tehát költözködésükkel nem üresedtek meg pesti lakások. De más szempontból sem jelenti az építkezés a jólétnek vagy az általános szükségnek megfelelő szociálpolitikát, mert hiszen a MÁV Gépgyár vezetősége a munkáslakások építésével nem akart és nem tett egyebet, mint magához kötötte a munkásokat. A



dolog annyira világos, hogy nem lehet félreérteni. Az építkezés nem a munkások, hanem a gépgyár javára történt. Azokat a munkásokat, akiknek a gyár hajlékot ad, teljesen a kezében tartja. A lakbért a munkabérből kéthetenként hivatalosan vonják le” – írta a cikk szerzője, bár mindezt illetett volna árnyalni azzal a kiegészítéssel, hogy az itt lakók vélhetően nem találtak volna jobb állást, fővárosi lakást még különösen nem. Olyannyira nem, hogy amikor majd’ hatvan évvel később, az addigra – az 1959-ben létrejött szocialista nagyvállalat után – Ganz-MÁVAG-nak nevezett telepet meglátogatta egy újságíró, szintén a gyárban dolgozókkal találkozhatott. „Szoba-konyha-WC: ennyi egy lakás. Ennyi a Jerának családja is. Hajdanában még a nagypapa, a Kovács kapta a MÁVAG-tól, itt született és itt él ma is feleségével és egyetlen gyermekével Jerának Gyula lakatos (ma anyagbeszerző), s ez az otthona az unokának, a motorszerelőnek, aki egyetemre készül...” – olvashatjuk Gergely Mihály 1966-os Munkásdinasztiák a Ganz-MÁVAG-ban című riportjában,

a Budapest folyóiratban, pedig a cikk születése idején már nem beszélhettek „klasszikus munkáskolóniáról”. A lakótelep 1964-ben a Fővárosi Tanács kezelésébe került, ettől kezdve a megüresedett lakások kiutalása Józsefváros jogköre lett, s így nemcsak a vasúti gépgyár dolgozói költözhetek ide. De ennél sokkal nagyobb problémát okozott, hogy a korábbi szolgáltatások is (portaszolgálat, karbantartás, fürdő, boltok stb.) megszűntek, a telep pedig ugyanolyan elbírálás alá került, mint az összes VIII. kerületi tanács (értsd: önkormányzati) lakás.



Az egykori kolónia „egyedülállósága” csökkent az ott élők körében, ugyanakkor egyre többen keresték fel – más okokból. A kultúrház Vörösmarty Művelődési Ház néven a terület legnagyobb és legszínesebb programmal kecsegtető kulturális intézménye lett, ahol a szabás-varrás tanfolyamtól az avantgárd színelőadásig mindenki találhatott kedvére való programot, a ház még moziként is működött. És ha már itt tartunk, arról sem feledkezhetünk meg, hogy a kolónia számos film forgatási helyszínévé vált az 1970-es évektől kezdve. De még ennél is nagyobb ismeretséget hozott az egykori fürdő helyén kialakított alternatív szórakozóhely, a Fekete Lyuk, amely 1989–1995 között működött, s jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy 2019-ben a Kiscelli Múzeumban nagy szabású kiállítást rendeztek az emlékére.

A lakótelep ma is áll, minden bizonnyal ráférne némi felújítás, ám az azóta öröklakásokká lett – és többnyire zuhanyozóval kiegészített – egykori bérlemények nem veszítettek értékükből, sőt a környék más régi ingatlanaival összehasonlítva az itteni négyzetméterárak magasabbak az átlagnál. A lakásokat leginkább fiatalok keresik a belváros közelsége, a jó tömegközlekedés, és persze az utánozhatatlan hangulat miatt.

Legát Tibor



A KOLÓNIA FALAI KÖZÖTT



A Józsefváros közepén egy óriási víztorony áll. A lakóházak felett lebegő épület – mérete miatt – a legkönnyebben észrevehető a kerületben. A torony a MÁV-hoz kapcsolódik, sőt, körülötte egy egész épületegyüttes áll, amely egykor vasutascsaládok százainak szolgált otthonául. Ugyan a MÁV-kolónia története rengeteg különlegességgel kecsegtet – erről az Anno rovatunkban írunk – ebben a cikkünkben pedig a kolóniához kapcsolódó néhány érdekességről olvashatnak.

A kolóniába minden kor más-más „életet” hozott magával, az állandóságot talán csak a lakóközösség furcsa szimbiotikus együttélése jelentette, amelyet a lakások szoros közelsége okozott.

Csinibaba

Ha felébredt bennünk a kíváncsiság, hogy milyen lehetett itt az élet az 50-es és 60-as években, jó ötlet megnézni a Csinibaba című filmet, amely nemcsak témájában, de helyszínét tekintve is pontos korrajzot adhat, ugyanis a legtöbb jelenet a MÁV-kolóniában játszódik.

Tímár Péter egész estés mozija azokat az időket idézi, amikor tartanunk kellett attól, hogy mit és hol mondunk ki, mert szavainkra áruhás ügynökök sora lesett. Ezt a szerepet itt Dolák-Saly Róbert vállalta magára, aki a mindig spicces műszakvezetőt alakította a gyárban, ahol negédes kíváncsisággal udvarolta körbe a dolgozókat – némi információ reményében. Ekkoriban persze nemcsak arra figyeltek, hogy mit mondunk, hanem arra is, hogy mit hallunk! A boltban kapható rádiókészülékek sávszélessége egészen „rövidre volt szabva”, az AM hullámhosszon pedig csakis az állami rádiót és annak híreit hallhatták a lakosok. Ha véletlenül sikerült befogni a Szabad Európát – egészen zavarosan –, az illegális tevékenységnek számított. Az emberek nem tájékozódhattak a nemzetközi hírekről (vagy a szocialista blokk nemzetközi megítéléséről), a jellemüket szennyező nyugati zenét pedig nem hallgathatták. Ezt a kort általánosan átítatta a félelem: soha senki sem tudhatta, hogy szemet szúr-e a saját, vagy a vele kapcsolatba hozható emberek tevékenysége bárkinek, ami miatt aztán feljelentik. Ez az attitűd szintén egy emlékezetes jelenetét eredményezte a filmnek, hiszen Attilát, a főszereplőt azért rakta ki főbérője, Manyika, mert az a Luxemburgi rádióállomás műsorát hallgatta. Manyika a MÁV-kolónia egyik ablakán kihajolva kiáltott a fiú után, és arról tájékoztatta, hogy levele érkezett – amit természetesen felbontottak...

A külföldre készülő Mancika (Nagy Natália) sem reménykedhetett sokkal több jóban. A Szikrában ugyan megtekinthette az Édes élet című Fellini-filmet, a szabad életről szőtt elgondolá-

sait mégis szőnyeg alá kellett söpörnie, amikor kilépett a mozi ajtaján. A jeleneteken keresztül fanyar betekintést nyerhetünk a munkásosztály mindennapjaiba is, akik a munkába igyekezőn mozgalmi dalokat hallgathattak a háztömbökre erősített hangszórókon keresztül. És ez nem mese! A jelenet nem a forgatókönyvírók kreativitását dicséri. A MÁV-kolóniában reggelente valóban így kezdődött a nap.

Akármilyen nyomasztó és zárt volt ez a világ, a kornak mégis volt egyfajta bája, hiszen mindenki ugyanazt gondolta: a pokolba kívánta azt a rendszert, ami elvonja az emberek szabadságát. A helyzet kitűnően értő közönséget és kitűnő előadókat is kivelt. Ilyenek voltak Koncz Zsuzsa, Bródy János, Cseh Tamás vagy éppen az Illés-együttes.



Illés Lajos, a MÁV-kolónia lakója

Illés Lajos neve nem ismeretlen, hiszen alapítója és vezetője volt az Illés-együttesnek, amely a hatvanas évektől kezdve az egyik legmeghatározóbb magyar zenekar volt, hatásuk a mai napig megkérdőjelezhetetlen. Az időszakot, amelyet a „magyar beat” aranykorának nevezünk, részben ők maguk teremtek meg a különleges, népies elemeket is tartalmazó „illéses” dallamvilágukkal. Az Illés Lajos által irányított zenekar művei, azon belül Illés Lajos dalai a kommunista rendszer idején ritka, a dalszövegek mögé bújtatott ellenállást fejeztek ki, így azok széles körű hallgatottságra találtak.

Kevesen tudják, hogy Illés Lajos egy ideig a MÁV-kolónia lakója volt, így könnyen lehet, hogy több dal vagy dalkezdemény a magas téglafalak között íródott.



A képen az Illés-együttes látható, balról jobbra: Illés Lajos, Bródy János, Szörényi Szabolcs, Szörényi Levente és Pásztor Zoltán

A MÁV-kolónia tervezése során nemcsak a kényelemre fordítottak különleges figyelmet, hanem az itt lakók kulturálódására is, így nemcsak mosókonyha, szárítóhelyiség, vendéglő, tekepálya és kaszinó kapott helyet az épületkomplexumban, hanem színház- és moziterem, sőt még egy könyvtár is. Ebben a könyvtárban dolgozott Nagy László, Kossuth-díjas költőnk.

Nagy László Felsőiskázon született 1925. július 17-én. Általános iskolába Párára járt –, itt indult el képzőművész-karrierje. 1946-ban Budapestre költözött, ahol aztán az Iparművészeti Főiskola grafikus szakát kezdte meg. 1947-ben átjelentkezett a Képzőművészeti Főiskolára, rajz szakra. Ekkoriban kezdtek megjelenni első versei: előbb egy diákújságban, majd 1947 decemberében a Valóságban. Bekerült Sötér István híres Négy nemzedék című antológiájába is. 1948 nyarán eldöntötte, hogy költő lesz, ezért ősszel a Pázmány Péter Tudományegyetem bölcsészkarára iratkozott be magyar–szociológia–filozófia szakra. Fél év után áttért az orosz szakra, hogy Szergej Jeszenyint fordíthasson. 1966-ban Kossuth-díjat kapott. 1975 februárjától napi rendszerességgel vezetett naplót, amely 1994-ben jelent meg Krónika töredékek címmel. Nagy László Budapesti tartózkodása alatt több ízben dolgozott a MÁV-kolónia könyvtárában is.

Álljon itt emlékül az egyik legismertebb magyar vers, az ő tollából:

Ki viszi át a szerelmet

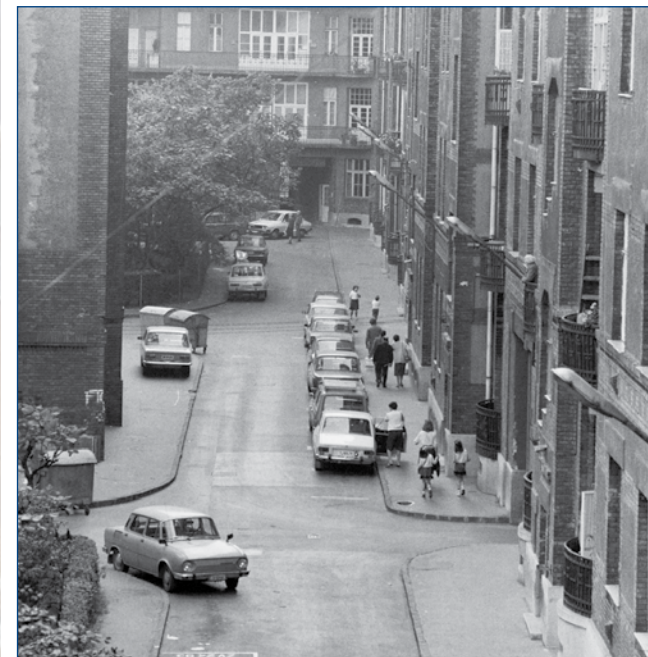
Létem ha végleg lemerült
ki imád tücsök-hegedűt?
Lángot ki lehel deres ágra?
Ki feszül föl a szívárványra?
Lágy hantu mezővé a szikla-
csípőket ki öleli sírva?
Ki becéz falban megeredt
hajákat, verőereket?
S dúlt hiteknak kicsoda állít
káromkodásból katedrálist?
Létem ha végleg lemerült,
ki rettent a keselyűt!
S ki viszi át fogában tartva
a Szerelmet a túlsó partra!

ÉRDEKESSÉGEK

A MÁV-kolónia összességében talán többet adott, mint ami most, a sorokból kiolvasható. Talán élen járt a vasutas-identitás kialakításában is, és megalapozta azt a fajta családi hangulatot, ami a mai napig jellemző ránk és amiből oly sokan építkezünk itt...

A vasutas dolgozók messze földön híres összetartása nem csak az utasítás szerint megkövetelt pontos figyelemmel és egymásra épülő, egymás nélkül elvégezhetetlen folyamatok sorából eredeztethető. A MÁV-kolóniának – és minden, ehhez hasonló „vasutas városnak” – a múltjából is származtatható az e fajta „egymást segítő” attitűd, hiszen ezeken a helyeken a dolgozók éltek, akik így egy nagy családot alkottak. Együtt használták a közösségi tereket, együtt jártak a különböző szakkörökre, vagy sportszakosztályokba – így titkaik sem igazán lehettek egymás előtt. Ha baj volt, segítettek, ha öröm, osztottak benne.

Benke Máté



Nagy László költő

Az ünnepi asztal

Hangulatos fények, csodálatosan feldíszített otthonok, ragyogó karácsonyfa és a mindent átjáró finom süteményillat... Többek között ezek teremtik meg a hamisítatlan karácsonyi hangulatot, amit egy évben csak egyszer élhetünk át, de éppen ettől olyan különleges, meghitt és bensőséges, éppen ezért várjuk oly nagyon, és éppen ettől vált a földkerekség egyik legnagyobb ünnepévé.

Fácánleves

Sok családban nincs ünnep húsleves nélkül. Egy biztos, ez az az étel, az örök klasszikus, amit mindenki szeret és tény, hogy minden alkalommal jól mutat a díszes asztalon egy gőzölgő, aranyló húsleves. Ha igazán ünnepivé szeretnénk varázsolni ezt az ételt, tyúk vagy marha helyett próbáljuk ki fácánal.

Hozzávalók:

Pácléhez: 1 db vöröshagyma, 1 mk. egész bors, ½ mk. zsálya és rozmaring, 1 db babérlevél, 4 gerezd fokhagyma

Leveshez: 1 db fácán, 2 db petrezselyemgyökér, 5 db sárgarépa, 1 db karalábé, 1 db zeller gumó, 1 db zöldpaprika, 1 cs petrezselyem, 1 db vöröshagyma, 4 gerezd fokhagyma, 1 mk. egész bors, só

A levest két nappal a főzés előtt páclébe tesszük. Ehhez a páclé hozzávalóit 2 l vízben felforraljuk, kihűtjük, majd a feldarabolt fácánra öntjük, és ebben pácoljuk 2 napig hűdeg helyen.

A főzés napján a húst kivesszük a pácléből és feltesszük főni 3 l vízben. Ha felforrt, a habját leszedjük. Mikor a hús már félig megpuhult, hozzáteszük a zöldségeket és a fűszereket. Lassú tűzön puhára főzzük. Csígtésztával tálaljuk.



A tökéletes karácsonyi pulyka

A legtöbb családnak megvan a hagyományos ünnepi menüje, amitől nem szeretnek eltérni, sokan azonban újítanak már egy kicsit. A pulyka az angolszász területek klasszikus ünnepi étele, de ma már egyre több asztalra kerül itthon is főfogásként. Megéri kipróbálni, hiszen omlós, illatos, az egész család jóllakik vele, sőt ha marad, másnap is kiváló. Sokan talán azért nem merik kipróbálni, mert attól tartanak, hogy száraz lesz a húsa, pedig ettől egyáltalán nem kell félni, csak egy jó recept kell hozzá! Most egy könnyen elkészíthető, mindössze 15 perc előkészítést igénylő receptet ajánlunk, így ráadásul minden másra is marad időnk az ünnepi rohamban, a pulyka pedig szépen készre sül a sütőben. Azt is könnyű kiszámolni, mikor tegyük oda, hogy pont vacsorára elkészüljön, hiszen annyi órán át kell sütni, ahány kiló a pulyka, plusz még adjunk hozzá egy óra pihentetési időt is.

Hozzávalók:

1 db konyhakész bécipulyka (4-5 kg)
140 g vaj
1 db citrom
1 db narancs
2 ág kakukkfű levelei felaprítva
1 ág rozmaring levelei felaprítva
4 nagy fej vöröshagyma félbevágva
3 db babérlevél
2 ek. olívaolaj
só, bors

Elkészítés:

Rögtön az elején melegítsük elő a sütőt 180 fokra. A vajat keverjük össze a citrusok lereszelt héjával, a zöldfűszerekkel, sóval és borssal. A nyaktól indulva óvatosan nyúlunk be a pulyka bőre alá és lazítsuk fel a bőrt mindenhol, a comboknál is. Töltsük a pulyka bőre alá a bekevert fűszervajat és simítsuk el úgy, hogy mindenhova jusson bőven. Vágjuk félbe a citromot és a narancsot, és tegyük a pulyka hasába 2 félbevágott hagymával és a babérlevelekkel együtt. Dörzsöljük be a bőrét olajjal és sózzuk meg. A maradék hagymát tegyük egy nagy tepsibe, öntsünk rá kevés vizet és fektessük rá a pulykát. Takarjuk be alufóliával úgy, hogy a keletkezett gőz sehol se szökhesen meg. Süssük annyi órán keresztül, ahány kiló. Fél órával a sütési idő előtt vegyük le a fóliát, emeljük a hőmérsékletet 200 fokra és süssük aranysárgára.

Hogy biztosan átsült-e a pulyka, úgy ellenőrizhetjük, hogyha megszúrjuk a comb legvastagabb részét. Ha a kifolyó lé tiszta, kész a sült, ha a lé rózsaszín, süssük tovább zsiradékkal locsolgatva, és 10 percenként ellenőrizzük. Az elkészült sült pulykát alufóliával letakarva legalább fél, de inkább egy órán át még pihentessük.

A fácánleves és a sült pulyka receptje egyik szerzőnkől, Csohány Domitillától származik.

Narancsos tiramisú

Hozzávalók:

2 tojássárgája
50 g porcukor
1/4 tk. fahéj
250 g mascarpone
1 narancs héja
30 ml narancslé
30 ml rum
½ dl erős presszókávé
100 g (8 db) babapiskóta
10 g (1-2 kocka) étcsoki
kandírozott narancs

Elkészítés:

Egy nagyobb keverőtálba beleütjük a tojások sárgáját, belekeverjük a porcukrot, a fahéjat és habverővel 4-5 perc alatt

egészen habosra keverjük a masszát. Hozzákanalazzuk a mascarpont, belereszeljük egy narancs háját, és jól összedolgozzuk. Előkészítünk négy poharat. Egy mélyebb tálban összekeverjük a narancs levét a rummal és a kávéval. A babapiskótákat kettétörjük (vagy akkorára, hogy beférjenek a pohár aljába), belemártjuk őket a narancsos-rumos-kávé keverékbe, és egy réteget teszünk a poharak aljába. Ezen szétosztjuk a mascarpont és a krém. A csokiból csokiforgácsot készítünk egy éles kés segítségével, és megszórjuk vele a desszertek tetejét. A kandírozott narancsot felkockázzuk, vagy ha karikáink vannak, elfelezzük őket és ezekkel díszítjük még a poharakat. Néhány órára, vagy akár egész éjszakán át a hűtőben érleljük a pohárkrémet, hogy összeérjenek az ízek.

A narancsos tiramisú receptje kollégánk, Könczöl Orsolya blogjáról származik. További receptekért, ötletekért kattints ide: www.izeknyelven.blog.hu



SZÍVBŐL ADNI

Karácsonyi ajándékoktettek

Az adventi időszakban talán az a legszebb, ha a rohanás és a vásárlás helyett inkább együtt van a család; együtt készülődünk, hangolódunk a közelgő karácsonyra. Egyik ilyen nagyszerű és hasznos időtöltés az, ha ajándékokat gyártunk a rokonoknak, barátoknak. Íme néhány ötlet, amit közösen is megvalósíthatunk.



Puha mézeskalács

Hozzávalók:

- 9 ek. kristálycukor
- 2 egész tojás, 2 tojás sárgája
- 7 dkg zsír (mangalica a legjobb)
- 7 dkg vaj
- 1 tk. fahéj
- fél csomag mézeskalács-fűszerkeverék
- vaníliacukor vagy -aroma vagy -por
- 3 ek. tejföl
- 9 (bő) evőkanál méz
- fél ek. szódabikarbóna
- 60 dkg liszt

Elkészítés:

A kristálycukrot, a tojásokat, a vajat és a zsírt összekeverjük, hozzáadjuk a fűszereket és a tejfölt, ismét összekeverjük. A mézet kimérjük egy mélytányérba és megszórjuk a szódabikarbónával. Betesszük a mikróba és addig melegítjük, míg habozni nem kezd. Ezután a masszába öntjük és jól összekeverjük. Hozzáadjuk a lisztet és ismét összedolgozzuk. Elég híg masszát kapunk, amit minimum 5-6 órára hűtőbe teszünk. Kinyújtáskor kis adagokat veszünk és bőséges lisztet szórunk a tészta alá és fölé a nyújtáskor, mert könnyen leragadhat. Kb. 3-4 mm-es vastagra nyújtjuk és 180-200 fokban kb. 6-7 perc alatt kisütjük. Celofánba téve és egy szép masnival átkötve finom kis ajándékot adhatunk át szeretteinknek.

Trüffelgolyók

Hozzávalók:

- 60 g darált mandula
- 40 g kókuszreszelék
- 250 g mascarpone
- 12 g cukor vagy negyedannyi édesítő
- 30 g kakaópor
- 1/2 tk. vanília-aroma

Elkészítés:

Összegyúrjuk a hozzávalókat, majd golyókat formázunk a kezünkkel. A golyókat színes cukorgöngyökbe vagy kókuszreszelékbe forgatjuk. Beszerezhetünk hozzá bonbondo-bozt, és már át is nyújthatjuk édesszájú megajándékozottunknak a meglepetést.



Mézeskalácsos szilvalekvár

Hozzávalók 6 db közepes méretű (370 ml-s) üveghez:

- 2000 g besztecei szilva magozva
- 200 g cukor
- 20 g pektin
- 5 g mézessütemény-fűszerkeverék

Ezt a receptet Zirighné Oláh Nóra elszámoló technikus kollégánktól kaptuk (a fotót férje, Zirigh Norbert készítette). A mézeskalácsos szilvalekvár egy könnyed és gyümölcsös szilvalekvár a karácsony ízével megfűszerezve. A szilvát mossuk meg, magozzuk ki és turmixoljuk pépesre. A cukrot a pektinnel és a mézessütemény-fűszerkeverékkel keverjük el, adjuk hozzá a szilvához, majd kezdjük el főzni. Folyamatos keverés mellett forrástól számítva főzzük legalább 10 percig. A forrásban lévő lekvárt töltjük elmosott, tiszta üvegekbe, zárjuk le és azonnal fordítsuk fejjel lefelé 5 percre. Dunsztban kihűtjük, és már készen is van.



Házi készítésű testradír

Hozzávalók:

- 1 csésze őrölt kávé
- 1/2 csésze barna cukor
- fél csésze kókuszolaj
- 10 csepp narancsos illóolaj (opcionális)

Hölgyek kedvence lesz majd ez az egyszerű, de nagyszerű kozmetikum. A dolgunk is egyszerű: csak keverjük el alaposan a hozzávalókat, töltjük mutatós üvegtégelybe, amiből könnyű kikanalazni, zárjuk le, majd díszítsük fel a végeredményt egy kis szalaggal.



AMIVEL MINDENKI JÓL JÁR – A TÉLI MADÁRETETÉS



A szürke, ködös táj sivár látványa az egész napunkra rányomhatja a bélyegét – pedig nem kell, hogy így legyen. A reggel még a legszomorúbb időjárás ellenére is indulhat vidáman, ha ébredés után az ablakban azonnal szembeköszönnek a színes, csivitelő madárcsapatok, amik előszeretettel látogatják ilyenkor az etetőket. A téli madáretetés nemcsak a kis szárnyasoknak, hanem nekünk is örömet okoz. Lássunk is hozzá!

Azt mindenki tudja, hogy hazánkban vannak költöző madarak, amik a hűvösebb idő közeledtével délre vonulnak, és vannak állandó madaraink, amik egész évben nálunk tartózkodnak. Azt már kevesebben tudják, hogy léteznek olyan madárfajok is, amelyek tőlünk északabbról érkeznek, és itt telelnek át, mert a mi téli klímánk sokkal kedvezőbb annál, ahonnan jöttek. Így már egész népes madársereg gyűlhet össze, amiket a hideg hónapokban etethetünk. Az etetés lehetősége természetesen önkéntes, vagyis, ha nem etetjük őket, a madarak emberi segítség nélkül is képesek átvészelni a telet, hiszen azért maradnak itt, mert biztosítottak számukra az életfeltételek, vagyis találnak maguknak elegendő táplálékot a természetben.

Ennek ellenére mégis mindenkit arra bátorítottunk, hogy ezeket a tollas apróságokat a maguk közelébe szoktassa. Az etetés egyszerű, néhány fontos szabályra kell csupán odafigyelni, de ha ezeket betartjuk, garantált lesz a siker. Az egyik legfontosabb ezek közül, hogy ha egyszer rászántuk magunkat és elkezdjük az etetést, akkor azt nem hagyhatjuk abba, csak tavasszal. Ha megszületett az elhatározás, lássatok is gyorsan hozzá, még most sem késő új etetőket kihelyezni. Segítünk, hogyan kezdjete hozzá! Ha pedig még hezitáltok, nézzetek ki az ablakon és képzeljétek el, mennyivel jobb lenne, ha most is színes madárcsapatok csivitelését láthatnátok-hallhatnátok.

Mivel etessük a madarakat?

Amit adhatunk	Amit nem adhatunk
olajos magvak (pl. napraforgó, köles, len, fenyőmag, sótlan, nem pörkölt mogyoró, diófélék stb.)	pékáru (kenyér, zsemle, kifli, kalács, morzsa)
gabonafélék (pl. búza, kukoricadara)	nyers tészta, nyers rizs
gyümölcsök (pl. alma – letehetjük a földre vagy felhúzzhatjuk egy faágra, körte, szőlő)	pattogatott kukorica, chips
húsok apróra vágva (pl. csirkemáj, csirkemell)	kutya-, macskaeledel
állati zsiradékok (sótlan szalonna, vaj, marhafaggyú, cinkegolyó)	fűszeres szárazhúsok (pl. tepertő, kolbász)
keményre főtt tojás	felvágottak, sós sajtok
túró	csontkukac

A madáretetők típusai:

- **Talajetető:** a legegyszerűbb megoldás, talán sokan ezért nem is gondolnak rá. Pedig vannak olyan madárfajok, pl. a rigók, a gerlek vagy a nagyon félénk vörösbegyek, amelyek a földről csipegetve szeretnek vagy mernek falatozni. Az eleséget kiszórhatjuk a földre is, vagy egy tálcára. Tökéletes hozzá egy virágaltét is.
- **Etetőtálca:** annyi a különbség a földre helyezett virágaltétéhez képest, hogy ez egy talapzaton áll. Általában egy kerettel ellátott fa vagy műanyag tálca van egy oszlopon.
- **Ablaketető:** idetartoznak az ablakba szerelt PET-palackok vagy a boltban kapható, tapadókorongos etetők. Ez utóbbi talán kevésbé szerencsés választás, mert gyakran elenged a tapadókorong.
- **Függesztett etető:** az etetők leggyakoribb típusa. Formában, méretben, anyagban, színben szinte nem ismer határokat. Vásárolhatjuk készen, vagy elkészíthetjük saját magunk is. A legtermészetesebb a fából készült, de használhatunk konzerv- vagy tejdobozokat is, amiket szép színesre le is festhetünk. Vagy elővehetjük az új-

rahasznosítás egyik jolly jokerét, a tojástartót. Ezt csak ketté kell vágni, a négy sarkába vékony kötelet húzni, amit fent összekötünk (ez lesz az akasztója), ezután már csak a mélyedéseket kell megtölteni magokkal.

- **Dúcetető:** parkok, nagyobb kertek kedvelt etetője. Tartós, robusztus, sok madár lehet a vendége. Földbe ásvott vagy több lábon álló stabil szerkezet, ahol a tálca fölött tető is van.



Csuhány Domitilla

Miért etessük télen a madarakat?

- Gyakorlatilag bármely lakás vagy iroda közelébe helyezhetünk madáretetőt.
- A belváros közepén is a közelünkbe tudjuk varázsolni a természetet.
- Télen is hallhatunk madárcsicsergést.
- Vidám kis barátaink mindenki arcára mosolyt csálnak.
- A készen árusított etetők mellett bárki készíthet otthon is saját etetőt, akár újrahasznosított anyagokból is.
- Minimális az anyagi igénye.
- Az etetés rendszeres elfoglaltságot jelent, ami különösen a gyermekeknek és az időseknek hasznos.
- A télen etetett madarak valószínűleg egész évben a közelünkben maradnak, tavasszal ott fognak fészket rakni, nyáron pedig rengeteg káros rovtól mentenek meg minket.



Segítse Ön is a Baptista Szeretetszolgálat karácsonyi cipősdoboz akcióját!



A Baptista Szeretetszolgálat célja, hogy minél több rászoruló gyermek arcára mosolyt varázsolhasson. Ennek érdekében szerte az országban több száz gyűjtőpontot állítottak fel, hogy a cipősdoboz ajándékokat összegyűjtsék, és a rászorulókat részére továbbítsák. A MÁV-Volán-csoport dolgozóit is szeretettel várják önkéntes munkára a gyűjtőpontokon.

Minden hasznos információ megtalálható a www.ciposdoboz.hu oldalon, illetve a program Facebook-oldalán. A ciposdoboz@baptistasegely.hu címen is rendelkezésre állunk, illetve önkénteseink az onkentes@baptistasegely.hu címen tudnak regisztrálni. Az önkénteskedés mellett természetesen várják az ajándékokat is. Amennyiben valaki szeretne meglepni egy nehéz sorsú kisgyermeket, idén sem kell

mást tennie, mint keresni egy jó állapotban lévő, üres cipősdobozt, eldöntenie, hogy hány év körüli fiúnak vagy lánynak szánja az ajándékát, majd a cipősdobozt megtölteni ajándékokkal (játékokkal, írószerekkel, higiéniai eszközökkel, édességgel, könyvvel). Ezután juttassa el az országban kihelyezett gyűjtőpontok egyikeire, melyekről a www.ciposdoboz.hu oldalon tájékozódhat.

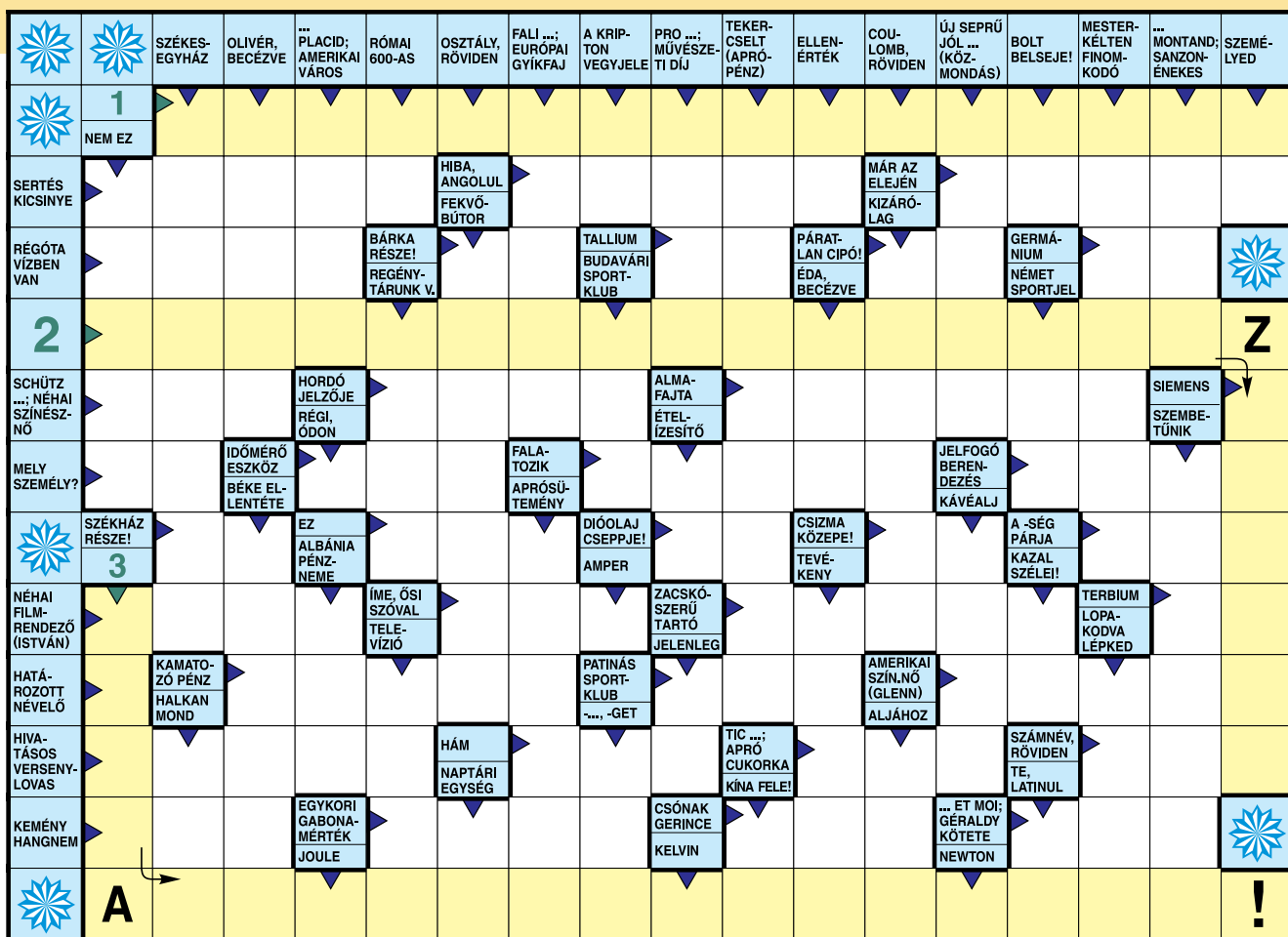
A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezési határideje: **2022. január 20.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „A MÁV közismert szignálját Székely Tamás szerezte.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Paulovics Zoltán** olvasónknak!



A szeretet fénye

Hideg volt és sötét. Az utca már teljesen kihalt. Se emberek, se autók. E különleges napon a tömegközlekedés is leállt már délután. Mindenki otthon volt és várta az angyalokat. Az elmúlt hónap nyüzsgésére és rohanására csak a boltok kirakatai emlékeztettek, amelyek most is úgy fel voltak cicomázva, mintha nem akarnák tudomásul venni, hogy vége van, bizony elérkezett a várva várt ünnep, a pihenés, a játszás, az elcsendesedés és az egymásra figyelés időszaka.

Az elnéptelenedett utca csendjét csak egyvalaki lépte törte meg. Lassú, súlyos lépések voltak ezek, mégis határozottan mentek egy irányba. Bandi bácsi minden évben útra kelt ilyenkor. Régóta, ki tudja, mióta egyedül élt már. Ahogy leszegett fejjel rótt a fagyos aszfaltot, néha fel-felillantott egy-egy zsúfolásig telepakolt kirakatra, a villódzó fényekre, a házak ablakából kiszűrődő televízió kékes fényére, majd ment tovább a földet bámulva.

Közben eszébe jutott az ő gyermekora. Akkoriban december elejétől kezdve egész télen át hatalmas volt a hó, de akkora, hogy a kisebb gyerekek el is tűntek benne, a karácsonyok is szinte kivétel nélkül mind fehérek voltak. A karácsonyfára azt a néhány díszet, ami rajta volt, maguk készítették papírból, dióból, mégis minden évben az volt a világ legeszegebb fája. Mikor egyesével meggyújtották rajta a gyertyákat, az egész család köréje gyűlt, és együtt énekelték kedvenc dalaikat. A fa alatt csak néhány ajándék volt, de nem is a doboz mérete volt a lényeg. Azt az egy fából faragott mozdonyt, amit negyedik karácsonyán hozott neki a Jézuska, a mai napig is nagy becsben tartja. Ez volt álmai mozdonya, pedig nem villogott, nem sípolt, mégis ez volt a világ legjobb, fából készült vasparipája. Nem véletlenül vágyott mozdonyra, hiszen akkoriban a gőzmozdonyok igazi sztárok voltak. Az jelentett mindent. Azal lehetett nagyobb távolságokat megtenni, az hozta a fát, a szenet, az árut... A gőzösök is sokfélék voltak, volt köztük kicsi, nagy, erős, gyors, hangos, szerkocsis és szertartályos. Még ha füstöltek és kormoztak is, az emberek hálásak voltak nekik.

Ma a gőzösök – néhány különleges alkalmat leszámítva – már csak a múzeumban pihennek. Bandi bácsi azonban sosem feledkezik meg róluk. Talán miattuk nem érezte magát magányosnak sem, hiszen tudta, hogy a barátai, az imádott mozdonyok, pontosabban gőzösök számítanak rá. A Szentestét mindig az ő körükben töltötte, most is éppen hozzájuk tartott. Bandi bácsi ugyanis nemcsak kisgyerekként, hanem felnőttként is rajongott a mozdonyokért, masiniszta lett. Igazi masiniszta, aki gőzmozdonyokat vezetett. Tudta, hogy ezeknek a hatalmas gépeknek lelkük van. Gyakran beszélt hozzájuk és becézte őket. S most, hogy már eljárt felettük az idő, ő ugyanúgy imádta mindet.



Idén, december 24-én este azonban nem várt dolog történt: hirtelen minden elsötétült. Áramszünet. Az emberek nem is tudták, mitévők legyenek. A karácsonyi zenék elnémultak, tévét sem lehetett nézni, a telefonok, ha lemerülnek, nem lehet feltölteni, ezért senki sem mert hozzájuk nyúlani. Kétségbeesett tekintetek kukucskáltak ki az ablakokon.

Bandi bácsi már szeretett gőzösei között volt, de neki is feltűnt, hogy a város fényei mind kialudtak. Felmászott hát egy vezérállásba, s látta, hogy a házakban is csupa sötétség lakozik. Ismét eszébe jutott a saját gyerekkora, s tudta, hogy a csoda most sem maradhat el. Gondolkodott, hogyan segíthetne, de csak egy régi legenda jutott az eszébe, amiről fogalma sem volt, hogy igaz-e. Egy réges-régi elbeszélés szerint Annamari a gőzösök között is különleges volt. Hatalmas lámpájával olyan fénypompát tudott árasztani, amitől még a legsötétebb éjszakák is ragyogott. És volt még valami. Senki sem tudta, hogyan csinálja, de lámpájával titokban mindig ő borította fénybe a vasútállomást és az ott álló karácsonyfát is. Ez azonban már csak a múlt – ha egyáltalán igaz volt. Annamari az utóbbi években sokat unatkozott, gyakran magányosnak, feleslegesnek és elhagyatottnak érezte magát.

Bandi bácsi azonban gondolt egy merészet, megpakolta az öreglámpa tüzszekegyét és már indultak is. Annamari két fűjtás között halk duruzsolásba kezdett: „Szeretetet a házakba, fényességet a szobákba.” S lám, a legenda igaznak bizonyult. Amerre csak mentek, az ünnepi fények mindenhol kigyúltak, a házak ablakában látni lehetett, ahogy a karácsonyfák fényei meghittséget és szeretetet árasztanak. De csak a fák fényei ragyogtak, semmi más. És abban a pillanatban több nem is hiányzott senkinek. Az emberek a fák köré gyűltek, és szépen, csendben ünnepeltek, néhol még egy közös ének is fel-felcsendült.

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt

ONLINE ADVENTI NAPTÁR A VASUTASOKNAK



A Vasutas Magazin online felületén idén is adventi naptárral kedveskedünk a MÁV-Volán-csoport munkavállalóinak.

Hangolódjunk együtt az ünnepekre versekkel, dekorációs ötletekkel, ünnepi receptekkel, sztárinterjúkkal! Ötleteket adunk az ajándékozáshoz, a gyerekekkel való készülődéshez és összegyűjtöttünk néhány ünnepi programot is.

Elérhetőség: www.vasutasmagazin.hu Életmód rovata

Tartson Ön is a Vasutas Magazinnal, hogy az idei karácsonyra is díszbe öltöztessük a szívünket!

