

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

VILLAMOSÍTÁS AZ ÉSZAK-BALATONI VONALON

KERÉKGYÁRTÓ JÓZSEFFEL,
A MÁV-START VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL
BESZÉLGETTÜNK

SZÁJMASZKOK KÍNÁBÓL

**FEJLESZTÉSEK
DEBRECEN TERÜLETÉN**

FRONTVONALBAN

„AZ ÜZEMIRÁNYÍTÁS A SZÍVÜGYEM”

INTERJÚ BÉRES BARNA ÜZEMELTETÉSI FŐIGAZGATÓVAL

70. ÉVFOLYAM • 2020. MÁJUS

MAP • Együtt könnyebb • IC+ • Fertőtlenítések • MÁV app • Babik Attila • TSZVI • JBI • INKA2 • Zöld vasút
Szolnok • Szimfonikusok • Virtuális programok • MÁV Kertészet

Vezetői interjú	4
„Az üzemirányítás a szívügyem” – interjú Béres Barna üzemeltetési főigazgatóval	
Hírvonal	8
Szajmaszkok Kínából, Összefogás Rákosrendezőn	
Frontvonalban	18
Gondolatok a veszélyhelyzetben is szolgálatot teljesítő kollégáinktól	
HR-hírek	23
MAP, Együtt könnyebb	
Fejlesztések	26
Megszépült állomások és munkahelyek PTI Debrecen területén	
MÁV-START interjú	32
Évfordulós interjú Kerékgyártó Józseffel, a MÁV-START vezérigazgatójával	
MÁV-START hírek	38
Tevékenységeink a pandémiás helyzetben	
Anno	50
Szolnok – Az Alföld nagy rendezője	
Szimfonikusok	54
Nyiss ablakot a zenének!	



ELŐSZÓ

Kedves Munkatársaim!

Másfél hónapja fordult ki az életünk az addig megszokott és biztosnak hitt kerékvágásából, és rendezkedtünk be volta-képp pár nap alatt egy teljesen új közösségi létre. Sokunknak új munkavégzési formát is megkövetelt a koronavírus miatt elrendelt veszélyhelyzet, március 16-a óta közel hatezer va-sutas végzi otthoni munkavégzésben a feladatait. Nem tu-dom elégszer hangsúlyozni, hogy a továbbra is a frontvon-alban dolgozó munkatársaink példamutató helytállása óriási jelentőségű, szolgáltatásunk miattuk zavartalan. Munkáju-kat nagyon köszönöm!

A vasutas társadalomról a mostani nehéz időszakban talán még jobban elmondható, hogy milyen erős és összetartó, ezt a lelkiismeretes munkavégzésükön túl saját, egymást segítő és támogató kezdeményezéseik is mutatják. Folyamatosan szerzünk be és osztunk ki a kollégáknak védőfelszereléseket – maszkot, gumikesztyűt, fertőtlenítőszeret –, de pár hete a Kínai-vasút csoport is adományozott nekünk 200 ezer masz-kot, míg a MOL nemrégiben 24 ezer, saját gyártású fertőtlení-tőszerezellel látta el a vasúttársaságot. Ez a mennyiség másfél hónapig fedezi az igényeinket, azaz ellátásban nincs hiány, és a jövőben is gondoskodunk a védőfelszerelések rendelke-zésre állásáról. A védőfelszerelések megléte és beszerzése mellett több állomáson és csomóponton a munkatársak sa-ját erőforrást felhasználva maszkokhoz anyagokat vettek, majd maszkokat varrtak és vasaltak, hogy azokat igény sze-rint szétosszák egymás között. Köszönöm nekik, hogy ilyen módon is kiveszik a részüket a közösségi szolidaritásból!

Odafigyelésre, egymás segítésére a munkavégzésünk so-rán is szükség van. Jó hírem, hogy a tervezett fejlesztések és beruházások – még ha módosított ütemterv alapján is – megvalósulnak. Kigördült a negyedik megszépült és

korszerűsített Talent mo-torvonat, elkészült egy újabb, belföldi forgalomba szánt IC+ kocsi, folytatódik a FLIRT motorvonatok új színbe öltöztetése, meg-kezdődik a pályafelújítás a 100a vonalon. Ezek mind olyan munkák, amelyek ré-vén – ha visszaáll az utas-forgalom a normál működésbe, és bízunk benne, hogy ezt az egészségügyi körülmények mielőbb lehetővé teszik – az utasaink még jobb és korszerűbb szolgáltatással találkoznak. A Nyugati pályaudvar műszaki állapota régóta fájó pontja társaságunknak, de májusban itt is elkezdődik egy nagyszabású rekonstrukciós munka, amelynek döntő része a tetőszerkezet műemléki felújítása lesz.

Köszönöm még egyszer mindenkinek a helytállást ebben a sok kihívással teli időszakban! Sajnos pihenésre, munkánk közös megünneplésére idén nem gyűlhetünk össze, a Vasu-tasnapot júliusban már biztosan nem rendezzük meg a szin-te az egész nyárra elrendelt gyülekezési korlátozások miatt. A kitüntetések átadásáról, a tisztavatásról mindenképp gon-doskodni fogunk, kérem figyeljék a következő hetekben is a kommunikációs csatornáinkat.

Kívánok mindenkinek sok erőt és kitartást az előttünk lévő hó-napokra, vigyázzunk a magunk és környezetünk egészségére!

*Dr. Homolya Róbert
elnök-vezérigazgató*

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztő: Kandó Eszter

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Kandó Eszter, Kiss Nóra Márta, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Szabó Bálint, Szászné Ökrös Beáta, Ulrichné Czihó Barbara, Vass Petra

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

Címlap: Szecsődi Balázs; Fotók: freepick.com, Fortepan, Gyulai Almásy-kastély Látogatóközpont, Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Képeslaptár, Kaiser Ákos, MÁV SZK Zrt. Archivum, MÁV Szimfonikus Zenekar, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szabó Bálint, Szecsődi Balázs

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

„Az üzemirányítás a szívügyem”

„Láthatjuk, hogy jelenleg egy átalakulási folyamat közepén vagyunk. A jövő pedig egy olyan megújult, átépült vasút, amelyen a hiba és zavarállapot előfordulása a lehető legkisebb mértékűre csökken” – vallja a nemrég kinevezett főigazgató. Béres Barnát a vasúti infrastruktúra helyzetéről, az üzemirányításról és a forgalomirányításról kérdeztük.

A pandémiás veszélyhelyzet közepén, 2020. április 2-től tölti be az üzemeltetési főigazgatói tisztséget.

A pályafutásom során már szinte tradíciónak számít, hogy nehéz időszakban kerülök olyan munkakörbe, amelynek ellátása még normál üzemi körülmények között is nagyon nagy kihívás. Kelenföldön, az ország egyik legnagyobb forgalmú állomásán akkor lettem állomásfőnök, amikor az M4-es metró építése miatti vágányzárak megkezdődtek. A Forgalmi Üzemirányítás élén, újdonsült osztályvezetőként a Dunán levonuló árvíz miatt az 1. számú vasúti fővonalat Komáromnál több mint egy hónapig le kellett zárni a vonatforgalom elől.

Milyen kihívásokkal kell szembenéznie a jelenlegi pandémiás helyzetben a pályavasútnak és a forgalomnak?

A veszélyhelyzetben új értelmet nyert az a fogalom, hogy a személyszállítás „közszolgáltatás”. Az áru fuvarozás területén létfontosságú, hogy a lakosság mindennapi életéhez szükséges termékek és az alapanyagok eljussanak a célállomásokra. Minden tiszteletet megérdemelnek azok a hétköznapi hősök, akik az egészségügyben, az élelmiszerboltokban, gyógyszertárakban és a társadalmi szükségleteket ellátó munkakörökben dolgoznak, azaz a vasutas munkavállalók is. Gyakran megfeledezünk arról, hogy a közlekedési vállalatok dolgozói éppen olyan fontos feladatot látnak el, mert például a munkahelyekre való eljutást biztosítani kell az egészségügyi dolgozók részére is.

Melyek a vasúti pálya fejlesztésének sarokpontjai?

A vasúti pálya kifejezés alatt én a teljes infrastruktúrát értem, ami azt jelenti, hogy a pálya, a biztosítóberendezések, az ingatlanok és a felsővezeteki berendezések fejlesztése egyformán fontos. Szerencsére a magyar vasúti infrastruktúra a megújulás időszakát éli, ami azért fontos, mert a környezetünk védelme érdekében a kötőtpályás közlekedés előtérbe kerül. A fejlesztések során fontosnak tartom az egyenszilárdságú infrastruktúra létrehozását. Továbbá fontos, hogy az utasforgalmi területek a jelenkor utasait jól kiszolgáló közösségi térre alakuljanak. A fejlesztések során figyelembe kell venni a jelenlegi utazási szokásokon túl azokat a látens folyamatokat, amelyek a jövőbeni igényeket fogják meghatározni. A menetrendi kínálat és az infrastruktúra-fejlesztés egymással szoros összefüggésben vannak, ezért a menetrendalapú infrastruktúra-fejlesztés meghatározó sarokpontja lesz a jövőben a fejlesztéseknek.

Mit gondol a vasúti infrastruktúra jelenlegi helyzetéről és jövőjéről?

A vasúti infrastruktúra jelenleg számtalan helyen van lemaradásban az elvárható műszaki színvonaltól. Az átépítésen nemrég átesett, vagy most átépülő vasútvonalak stabil és jó szolgáltatási szintet tudnak biztosítani, azonban a megújult infrastruktúra különleges odafigyelést és karbantartást igényel annak érdekében, hogy az építési paraméterek a teljes

életciklus alatt biztosíthatóak legyenek. Láthatjuk, hogy jelenleg egy átalakulási folyamat közepén vagyunk. A jövő pedig egy olyan megújult, átépült vasút, amelyen a hiba és zavarállapot előfordulása a lehető legkisebb mértékűre csökken. A vasúti pályahálózatot használó vállalkozó vasúti társaságoknak nyújtott szolgáltatás minősége egyenes arányban áll az utazóközönség és a fuvaroztató cégek elégedettségével. Ezt a jelenben és a jövőben is szem előtt kell tartanunk.

A FEJLESZTÉSEK SORÁN FONTOSNAK TARTOM AZ EGYENSZILÁRDSÁGÚ INFRASTRUKTÚRA LÉTREHOZÁSÁT.

Milyen jelenségekre, kihívásokra kell még reagálni?

Ahogy mondtam, egy megújulási, átépítési folyamat közepén tartunk. Az egyik legnagyobb kihívás, hogy ugyanazon az infrastruktúrán hogyan lehet az átépítéseket úgy végrehajtani, hogy a vágányzárak idején is fenntartható legyen a személyszállítási közszolgáltatás, és az áruszállítás. A vágányzárban végzett munkálatokat akkor lehet zavartalanul elvégezni, ha nem közlekednek vonatok, azonban a vasúti közlekedés fenntartása társadalmi és gazdasági érdek. Így az „arany középút” megtalálása mindig óriási előkészítő munkát, és menetközben is rengeteg odafigyelést igényel. Magyarország földrajzi elhelyezkedéséből adódóan fontos tranzit szerepet játszik a vasúti közlekedésben. Jelenleg és a jövőben is nagy kihívást fog jelenteni a vasúti átjárhatóság kérdése. A határállomások üzemváltási folyamatai olyan veszteségidőket okoznak az áru fuvarozás során, amelyek például a közúti fuvarozás esetén nem jelentkeznek. Emiatt a vasúti áruszállítás nemcsak nálunk, hanem Európa-szerte versenyhátrányban van. Az eddig megtett egységesítési törekvéseken túl a jövő kihívása lesz a teljes átjárhatóság megteremtése. Ennek érdekében nemcsak műszaki fejlesztésekre van szükség, hanem a szabályozási környezet összehangolására is.

Vasúti pályafutását Debrecen állomáson forgalmi gyakornokként kezdte 1995-ben, a szakvizsgák megszerzése után forgalmi szolgálattevő, állomáskezelő, állomásfőnök, forgalmi szakértő munkakörökben dolgozott. A Forgalmi Üzemirányítási Osztály vezetését 2013-tól látta el egészen 2019-ig, amikor kinevezték a Forgalmi Technológiai Osztály osztályvezetőjévé. Mondhatjuk, hogy nagyon jól ismeri a forgalmi szolgálatot, a forgalomirányítást. Hogyan lehet, milyen intézkedésekkel megújítani a sokszor körülményes vonatforgalom irányítását?

Az elmúlt 25 évben forgalmi szakterületen dolgoztam, az ország egyik legkisebb állomásán voltam pályakezdő forgalmi szolgálattevő, innen lépkedtem végig a különböző szintű



szolgálati helyeken a ranglétrán. Szerencsés voltam a vasúti pályafutásom során, mert minden szolgálati helyen vagy szervezeti egységnél olyan kollégák között dolgozhattam, akik nagyon segítőkészen adták át a tapasztalataikat, tudásukat. Azt hiszem, mondhatjuk, hogy vasútszakmai vizsgabiztosként is ismerem a forgalmi szolgálatot, ezen belül pedig az üzemirányítás különösen a szívügyem. Az irányítási tevékenység külső szemmel nézve lehet, hogy körülményesnek tűnik, de azt tudni kell, hogy alapvetően ott kezdődik az üzemirányítás, ahol véget érnek a megtervezett, kiszámítható technológiai folyamatok. Vagyis a normál üzemi körülményektől eltérő helyzetekben az üzemirányítás hozza meg azokat a döntéseket, és hajtja végre azokat a tevékenységeket, amelyekkel visszaállítható a technológiai rend. Egy rendkívüli esemény alkalmával az üzemirányítástól azt várjuk, hogy a lehető legkisebb zavarattal tudja lekoordinálni a helyzetet, de azt látni kell, hogy ehhez azonnali döntésekre van szükség. Jó döntést pedig csak megalapozott, pontos információk birtokában lehet hozni. Ezen információk begyűjtése időbe telik, és így már meg is érkezünk az üzemirányítási folyamat alapproblémájához. A gyors döntések magas százalékban lehetnek rosszak, a jó döntéseket pedig információ hiányában csak ritkán lehet gyorsan meghozni.

Késések, havarიაesetekben mennyire fontos, hogy az operatív irányítás megfelelő legyen?

Természetesen nagyon fontos, hogy az operatív irányítás nemcsak megfelelő, hanem kifejezetten jó legyen. Az operatív irányításban dolgozó kollégáknak hatalmas lexikális és tapasztalati tudással, hálózatismerettel kell rendelkezniük. Gyorsan át kell látniuk adott helyzeteket, döntésképesnek, határozottnak és nyugodtnak kell lenniük. Jól és lényegretörően kell tudniuk kommunikálni. Ennek érdekében évente irányítói továbbképzés kerül megrendezésre. Összeállításra került egy olyan Rendkívüli Esemény Kezelési Kézikönyv (REKK), amely

a különböző zavartatástípusokat gyűjti össze. Leírja az adott szituációban teendő feladatokat, ráadásul mindezt munkakörönként elkülönítve jeleníti meg.

AZ UTASTÁJÉKOZTATÁSI TEVÉKENYSÉG EGY PONTOSAN SZABÁLYOZOTT, ESETENKÉNT MÁR TÚLSZABÁLYOZOTT TERÜLET.

Mit tud tenni a forgalom, forgalomirányítás a vonatkésesek ellen?

Havarიაesetekben a késések kiváltó oka az, hogy a kiutalt menetvonalakhoz szükséges pályakapacitás lecsökken, például két állomás között valamilyen probléma miatt a két vágány helyett csak egy vágányon lehet közlekedni. A menetrend azonban kétvágányú pályára készült, és az üzemirányítás nem tudja „pótolni” a kieső, hiányzó kapacitásokat. Ebben az esetben meg tudja állapítani a leközlekedtethető vonatdarabszámot, és a menetvonal-tulajdonost segíti abban a döntésben, hogy mely vonatok közlekedjenek le a zavarhelyzet fennállása idején. Ezen túl fontos szerepe van az ideiglenes közlekedési rendről adandó tájékoztatások megvalósításában.

Mit gondol az utastájékoztatásról? Hogyan lehetne még javítani?

Az utastájékoztatás lassan külön tudománnyá női ki magát. A társadalom olyan információéhséggel fordul a környezete felé, amelyet a technológiai fejlesztések felhasználásával is egyre nehezebb kielégíteni. Felnő egy olyan generáció, aki nek már teljesen természetes az, hogy mobilapplikációkon keresztül szerez információt, mitöbb, elvárja a pontos időbeli

tájékoztatót. Az utastájékoztatási tevékenység egy pontosan szabályozott, esetenként már túlszabályozott terület. Azt szoktam mondani, hogy az utastájékoztatás során egy nagyon fontos szempontnak kell teljesülnie: „Annyi információt kell adni a várakozó utasnak, amennyit mi magunk is elvárnánk az ő helyén állva.” Sem többet, sem kevesebbet. Ez is kicsit szemléleti kérdés, ha ezt meg tudjuk valósítani, akkor az utastájékoztatással elégedett lesz az utazóközönség.

A forgalmi szolgálattevők régen az állomások előtt fogadták a vonatokat, amíg a vonat le nem közlekedett. Ez egy biztonság is volt. Most mintha erre nem sokat adnának. Mit gondol, érdemes lenne ezt komolyabban venni?

A vonatok fogadásának kötelezettsége jelenleg is a Forgalmi Utasítás által előírt kötelező tevékenység. Biztos vagyok benne, hogy százezres nagyságrendben lehetne azt meghatározni, hogy én hány vonatot fogadtam forgalmi szolgálattevőként. Azonban a 21. században már nem lehet, nem szabad csak erre a tevékenységre alapozni a biztonságot. A vonatfogadás szabálya a 21. századig nyúlik vissza, amikor a vonatok sebessége sokkal alacsonyabb volt, és könnyebben észre lehetett venni esetleges rendellenességeket a vasúti járműveknél. A jelen és a jövő vasúti rendszere a Központi Forgalomirányítás (KÖFI) elterjedését helyezi előtérbe. Ez azt jelenti, hogy a közlekedő vonatok 50–100 km távolságot is megtesznek úgy, hogy nem látja vasúti személyzet, mivel az állomások már személyzet nélkül, távvezérléssel, távkezeléssel működnek. Emiatt át kell gondolni a vonatfogadás biztonsági funkcióit. Szerencsére a technológiai fejlődés nemcsak a KÖFI rendszerek elterjedését segítik, hanem a vonatfogadás megfigyelési tevékenységét is helyettesíteni tudják különböző jármű-diagnosztikai berendezésekkel. Ilyen berendezések a dinamikus kerékerhelés-mérők, a hőnfutásjelzők, nyomkari-ma-vizsgálók, rakszelvény és áramszedő-vizsgálók. Ezek a berendezések a MÁV Zrt. pályahálózatán is elterjedőben vannak, és nagyobb biztonsággal állapítják meg a vasúti járműveknél fennálló műszaki meghibásodásokat, mint az éjszakai sötétségben a forgalmi iroda előtt álló munkavállaló.

Az állomásfőnökök jogköre leszűkült az utóbbi években, pedig nagyon fontos, hogy az állomásnak legyen egy jó főnöke, gazdája – minden szempontból. Hogyan lehetne az állomásfőnökök munkáját hangsúlyosabbá tenni?

A központi forgalomirányítás terjedésével az állomások lokális forgalomszabályozó tevékenysége a forgalomirányítási szervezethez kerül át, ezzel egy időben személyzet nélkül maradnak a szolgálati helyek. Emiatt az állomásfőnökök tevékenysége is átalakul. Nem szabad elfelejteni, hogy a vasút-állomás továbbra is a települések kapuja marad, ez az a hely, ahol az érkező utas az első benyomást megszerzi. Itt fog az induló utas vonatra várni, vagy elágazó állomáson csatlakozásra várni. Annak érdekében, hogy a vasúti közlekedés igazi szolgáltatás legyen, az állomásoknak nem csupán „főnökre”, hanem valódi „gazdára” van szüksége. Az állomásfőnökök

tevékenysége átalakult, ezért munkájuk hangsúlyosabbá tétele érdekében tisztázni kell tevékenységük valódi kereteit és jelentőségét.

A Gyermekvasút is a felügyelete alá tartozik. Milyen tervei vannak a Gyermekvasúttal?

A Gyermekvasút vezetése csak ideiglenes, átmeneti állapot az életemben, habár lelkiileg is nagyon kötődöm hozzá. Korábban hatévig végeztem állomásfőnöki tevékenységet szabadidőmben a Gyermekvasúton. Nagyon felemelő érzés, amikor a Széchenyi István Egyetemen államvizsga-bizottsági tagként olyan fiatal közlekedésmérnök-jelöltekkel találkozom, akik 10 évesen gyermekvasutas pajtásként voltak beosztva a felügyeletem alá. Nagyon sok jó szakember kezd vasúti pályafutását gyermekvasutasként, és meggyőződésem, hogy még mindig nem aknáztuk ki a szakember-utánpótlás területén az összes lehetőséget, ami ebben a kis szervezeti egységben rejlik.

A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesületben az Infrastruktúra Bizottság elnöki feladatait is ellátja. Milyen feladatokat jelent ez pontosan?

A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület 33 tagvállalatot tömörítő egyesület. Küldetése a hazai vasúti ágazat folyamatos fejlesztésének támogatása, a vasúti közlekedés versenyképességének és biztonságának fokozása. Az egyesületen belül hat bizottság működik, ezek közül az általam vezetett Infrastruktúra Bizottság feladata a pályahálózat-működtető társaságok, mint a MÁV és a GYSEV, és a vasútvállalatok közötti kommunikáció hatékonyságának javítása, problémák felvetése, javaslatok tétele. A bizottság foglalkozik a HUNGRAIL Vasúti Árufuvarozási Versenyképességi Konceptiójának infrastruktúra-csomagjával.

Mit szeret csinálni szabadidejében?

Sajnos szabadidő nagyon korlátozott formában áll rendelkezésemre, habár a feleségem szerint szerencsés vagyok, mert a munkám a hobbim. Amikor mégis kiszakadok a hétköznapi forgatagából, akkor szeretek utazni (vonaton is), szeretem a családi és baráti összejöveteleket. Évente nagyjából egy alkalommal tudok eljutni horgászni, ezenkívül szeretek fényképezni.

MÁV KIG





Júliusban nem lesz Vasutasnap

A koronavírus-járvány miatt idén a nyári időszakra még reálisan nem tervezhető nagyobb létszámú rendezvény, ezért idén júliusban egészen bizonyos, hogy nem rendezzük meg a Vasutasnapot.

Kitüntetésátadó, tisztavetés természetesen az idei évben is mindenképpen lesz; a megvalósítás mikéntjéről időben tájékoztatjuk az érintetteket. Megértésüket köszönjük!

MÁV KIG

Aláírták a Budapest–Belgrád vasútvonalról szóló hitelszerződést

„Magyarország számára előnyös és biztonságos hitelszerződés született a Budapest–Belgrád vasútvonal létrehozására Magyarország és Kína között” – mondta el Varga Mihály pénzügyminiszter április 24-én, miután aláírta a beruházás elindulásához szükséges hitelmegállapodást.

A szerződés aláírásával megkezdődhet a beruházás, amelyvel térségünk logisztikai központjává válhat Magyarország.

A kínai Eximbankkal kötött megállapodás szerint a beruházás 85 százalékát hitelből, a fennmaradó 15 százalékot saját forrásból, önrész biztosításával finanszírozza a magyar állam. A megállapodás pénzügyi feltételei a piacon jelenleg elérhető államadósság-finanszírozási lehetőségekkel összevetve is kedvezményesek.

A pénzügyi tervezést és a kiszámíthatóságot erősíti, hogy a hitel fix kamatozása, így a piaci körülmények esetleges romlása esetén sem változnak a feltételek. A hitelszerződés lehetővé teszi továbbá az előtörlesztést is, ennek megfelelően a kormány folyamatosan vizsgálni fogja a piaci feltételeket, és amennyiben az Magyarország számára előnyös, kezdeményezni fogja az előtörlesztést.

A beruházást kivitelező magyar–kínai konzorciummal tavaly tavasszal írták alá a vasútvonal korszerűsítésére vonatkozó szerződést.

A szerbiai szakaszon már folyik a felújítás, amely a várakozások szerint 2022 végére készül el. A cél az, hogy 2025-re a teljes vasútvonal megépítése befejeződjön – emelte ki Varga Mihály.

MTI – MÁV KIG



Szájmaszkok Kínából

A MÁV Szolgáltató Központ folyamatosan végzi a szükséges eszközök beszerzését, így a dolgozók számára szükséges szájmaszkok, fertőtlenítőszer, gumikesztyűk rendelkezésre állnak. Ezenkívül április 8-án érkezett meg a Kínai Vasút-csoport által adományozott 200 ezer orvosi szájmaszk a magyar vasúti dolgozók számára, ezzel is támogatva a vasúttársaság zavartalan működését.

A szállítmány a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre érkezett, ahol jelen volt dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató, Pafféri Zoltán, az NVTNM helyettes államtitkára és a kínai kapcsolattartó, Shang Zhizhong is. A szájmaszkok logisztikáját (átvétel, raktározás, kiosztás) szintén a MÁV SZK végzi.

A vasúttársaság „dobozait” kedves felirattal is megjelölték a kínai kollégák: „A vasút barátságokat köt össze, a nehéz időkben segítünk egymásnak.”

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója a szállítmány átvételkor elmondta: „A vasúttársaságnál 38 ezer munkavállalót foglalkoztatunk, nagyon fontos számunkra a biztonság, az utasaink védelme. Az elmúlt egy hónapban összesen 200 ezer maszkot tudtunk kiosztani, ez az újabb 200 ezer maszk óriási segítséget jelent nekünk.”



Összefogás Rákosrendezőn

Rákosrendező forgalmi csomóponti főnökség vezetője, Dr. Fenyvesi Mária kollégáival – köztük az állomásfőnökkel, forgalmi szolgálattevővel, gondnokkal – közösen több mint 150 mosható maszkot varrtak, mostak, vasaltak és biztosították azokat minden kolléga számára, aki igényelte.

A maszkokhoz szükséges anyagot és gumikat saját maguk szerezték be és finanszírozták. A forgalmi csomóponti főnökségvezető emellett a szakszervezeti tisztségviselővel is együtt dolgozott, amelynek révén a VDSZSZ Szolidaritás tagjai fertőtlenítőszerket, lázmérőket szereztek be, és ezeket elküldték a csomópontokhoz tartozó minden állomásfőnökségre.





Tovább egyszerűsödik a jegyvásárlási folyamat

Érintésmentes jegyvásárlás elnevezéssel indított kommunikációs kampányt a vasúttársaság április elején. Most bemutatjuk azokat a fontos mérföldköveket, amelyeket az utasokat megszólító kampányban is kiemeltünk.

Sok vasutas által ismert, hogy az elmúlt években nagy hangsúlyt helyeztünk a jegyértékesítési csatornáink modernizálásába, született és folyamatosan frissül egy Androidon és iOS-en is futó applikáció, és már az e-személyi segítségével is tárolhatják az utasok jegyüket és bérletüket. Online jegyvásárláskor a jegyet PDF-ben is bemutatathatják telefonukról, de ha esetleg olyan állomáson szállnak fel a vonatra, ahol nincs jegyvásárlásra mód, akkor azt bankkártyával, a jegyvizsgáló kollégáknál is megtehetik. Ezek mind-mind olyan megoldások, amelyek a mostani új, sok és nehéz kihívással teli időszakban különösen jól kihasználhatók.

De milyen vezérelvek szerint alakult és alakul jelenleg is a jegyértékesítés fejlesztése a vasúttársaságnál?

A jegyértékesítési rendszernek már tervezéskor egyik alapja volt, hogy minden értékesített terméket egy egyedi elektronikus formájában tároljon a központi rendszer, és a közeljövő célja, hogy az összes értékesítési felületüket is egy központi háttérrendszer szolgálja ki, valamint az ellenőrzés is online történjen meg. Az állomási pénztárak, a postai vasúti jegyvásárlói fiókok, a partneri pénztárak (pl.: utazási irodák), a vonatfedélzeti értékesítés és a MÁV applikáció már ezen a háttérrendszeren működnek, de még idén ebbe szeretnék bevonni a jegykiadó automatákat és az online webáruházat is.

Mi várható idén?

A megújulás következő, 2020-as mérföldköve, hogy a korábbi, 2008-ban bevezetett weboldali jegyvásárlási felület teljesen megújul, a belföldi jegyvásárlást követően év végén nemzet-

közi jegyeket is már itt válthatnak az utasok, ahogy bérletvásárlásra is lesz lehetőség. A tervek szerint a vásárlók az applikációból is megkapják majd PDF-formátumban a jegyet, illetve fordítva is, a webáruházban vásárolt jegy is betöltődik a regisztrált felhasználó fiókjába az applikációban. A végcél természetesen ezekkel a tulajdonságokkal is az, hogy felhasználóbarát és modern felület kifejezés valódi jelentéssel bírjon a MÁV esetében is.

Miért éri meg a MÁV-nak ez az összetett fejlesztés?

Az utasok digitális csatornák felé terelése egyre jobb számokat hoz. Az applikációban egy év alatt, 2018-ról 2019-re több mint 3,7 millióval nőtt az eladott jegyek száma és lett 4,6 millió, a regisztrált felhasználók pedig már közel 300 ezren vannak. A bérletvásárlás 2019. decemberi bevezetése óta folyamatosan bővül az elektronikus bérletvásárlók száma is, ahol az utasok előszeretettel választják az elektronikus személyi igazolványhoz kapcsolt bérlettermékeket (arányuk 10% körül). Az applikáció felhasználóinak száma idén – a kijárási korlátozás előtti időszakban – naponta 300-500 fővel bővült, akik naponta átlagosan 20 ezer jegyet és bérletet vásároltak online. A 2021-es mérföldkövet is meghatározta a MÁV-START: az applikáció 60 százalékosan képviselje magát az elektronikus csatornák között a jegyértékesítésben.

A vasúttársaság abban is élen jár, hogy minden közösségi közlekedési szektor termékei értékesítésére felkészült, így a teljes közlekedési közszolgáltatás elektronikus, érintésmentes jegyértékesítésére, ellenőrzésére képes.

Hogyan kerüljük el a kibertámadásokat home office-ban?

Az elrendelt veszélyhelyzetet kihasználó kiberbűnözők támadásai következtében már nemcsak a munkahelyen, hanem az otthoni számítógéppel végzett munka (home office) során is támadás áldozatává válhat a munkavállaló, ezáltal közvetve a munkáltató védendő értékei is károsulhatnak.

Mit tehetünk?

- **Ne hagyja magát** sürgetni és nyomás alá helyezni annak érdekében, hogy egy, a beérkezett e-mailben található linkre alapos megfontolás nélkül kattintson. Gyanakodjon, ha ilyet olvas a tárgy mezőben: „Ez nagyon fontos.”; „Ne törölje ki a levelet olvasás nélkül!”
- **Ne fogadja el tényként** a megjelenített küldő nevét, mivel a forrásmezőben tetszőleges név is megadható. Gyanúra adhat okot az is, ha a hivatalosnak gondolt levél privát e-mail-címről érkezik, vagy a küldő címe megtevesztésig hasonlít egy egyébként megbízható cég hivatalos e-mail-címére (helpdesk@mav-szk.com; mav-szk@noreply.hu).
- **Nem elég a gyorsolvasás!** Figyeljen fel a – gyakran már magyar nyelven íródott – levelekben a helyesírási és nyelvtani hibákra. Ne sajnálja az időt és energiát a folyamatosan javuló gépi fordításokban az eltérések felkutatására („Most már fizetni a számlákat egyszerre és sima utat a bankkártya”).
- **Feltétlenül ellenőrizze** a hivatkozás megfelelőségét (mielőtt rákattint egy e-mailben kapott linkre, az egérrel csupán rámutatva megtekinthető a valódi hivatkozási cím). Az adathalászlével feltüntetett link többnyire hasonlít az eredeti oldal címére. A felületes felhasználó a rákattintása után még a címsorban felismerheti azt, ha a várthoz képest ott más jelent meg (böngészőeltérítés).
- **Különös óvatossággal döntsön** a csatolmányban érkező fájl megnyitásáról és még inkább egy végrehajtható fájl elindításáról! Kérjen inkább támogatást, amennyiben bizonytalan, vagy gyanús körülményt észlel.
- **Figyeljen fel arra**, ha az önnek küldött levél megszólításában nem szerepel a neve. Az általános megszólítás gyakori az adathalász levelekben.

• **Sohase adjon meg** magáról olyan adatokat, amelyekről kis körültekintéssel belátható, hogy a levélírónak vagy egy weboldalnak nem kellene azt elkérnie. Nem lehet valós oka annak, hogy pl. egy tájékoztatásra szolgáló oldal az e-mail-címét, felhasználói azonosítóját, jelszavát kérje. Ha kétségei merülnek fel, ne adja meg az adatokat.

• **Ne töltsön le** mobiltelefonjára az új koronavírussal kapcsolatos fontos információk közzétételét ígérő alkalmazást, amely valójában zsarolóvírust telepítő applikáció lehet. Szintén ne töltsön le megbízhatatlan, ellenőrizetlen forrásból származó, vírus terjedését mutató online térképet, ugyanis azon keresztül is történhet káros kód terjesztése.

• **Haladéktalanul változtassa meg** a jelszavát, ha azt egy nem megbízható oldalon adta meg vagy e-mailben elküldte.

• **Ne használjon** a vállalati belépéssel azonos vagy hasonló jelszót internetes oldalon, mert valamely kevésbé védett szolgáltatás feltörésével megszerzett azonosítót a csaló felhasználhatja a munkahelyi fiókjába történő illetéktelen belépéshez.

• **Különös körültekintéssel járjon el** a pénzügyi adatok kezelése, továbbítása esetén. Akár ellenőrző telefonhívás és a partnerrel egyeztetett más bevett kapcsolattartási módszert is alkalmazva győződjön meg a küldő személyének azonosságáról és az üzenet tartalmának hitelességéről, amelyhez ne a kérdéses e-mailben szereplő telefonszámot vagy más elérhetőséget vegye alapul.

• Kérjük, **ismerje meg a Felhasználók biztonsági kötelezettségeit**, amelyeket a MÁV Intranet-oldalán és az Informatikai Biztonsági Szabályzat 1. számú mellékletében is megtalál.

• **Kísérje figyelemmel** a HelpDesk biztonságos rendszerhasználatra vonatkozó hírleveleit, tartsa be a biztonság fokozása érdekében leírt intelmeket.

Köszönjük együttműködését!

MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóság Információ- és Adatvédelem

Kétség esetén a váratlan, ismeretlen forrásból származó üzeneteket célszerű azonnal jelezni a HelpDesk e-mail-címén (helpdesk@mav-szk.hu), avagy – elektronikus levél küldés akadálya esetén – szóban a 06-1-457-9393 közcélú, illetve 01-9393 üzemi számon.

A nemzeti vagyonkezelésért felelős tárca nélküli miniszter, Bártfai-Mager Andrea – Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úrnak címzett áprilisi levelében – külön köszönetet mond a MÁV-csoport valamennyi dolgozójának, hogy a jelenlegi pandémiás helyzetben is nap mint nap elkötelezetten helytállnak és végzik feladatukat, ezáltal biztosítva a vasúti közszolgáltatás folyamatos ellátását.

3

KÖSZÖNJÜK AZOK ÁLDOZATOS MUNKÁJÁT,
AKIK MOST IS AZ EGÉSZSÉGÜNKÉRT,
ELLÁTÁSUNKÉRT ÉS BIZTONSÁGUNKÉRT DOLGOZNAK!



INFOPIX

A kép a veszélyhelyzetben is szolgálatot teljesítő kollégáinkkal, a Déli pályaudvar egyik vágányvégtáblájánál készült. A kijelzőn a vasúttársaság is köszönetét fejezi ki mindenkinek, aki most áldozatos munkájával az egészségünkért, ellátásunkért és biztonságunkért dolgozik.

Jó ütemben halad az észak-balatoni vasútvonal villamosítása

A koronavírus okozta járványhelyzet jelen pillanatban nem befolyásolja a Balaton északi partján elhelyezkedő vasútvonalon a villamosítást, a kivitelezés az ütemtervnek megfelelően halad - közölte a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Április végére fejeződtek be a balatonakarattyai nyíltvonal szakaszon fekvő csittényhegyi alagút átépítési munkálatai. Az 1909-ben átadott 96 méter hosszú alagútban a vasúti pályát 20-40 centiméterrel süllyesztették le, hogy az alagútban kiépülhessen a villamos felsővezeték az érvényben lévő előírásoknak megfelelően, valamint korszerű betonlemez felépítményt építettek az alagút teljes hosszában.

Balatonfűzfő állomáson a kihasználatlan vágányokat elbontották, új vágányokat építettek, akadálymentes peronok várják az utazókat. Az esőbeállók készre szerelése, a peronbútorzat telepítése, a teljes körű tereprendezési és a padkaépítési feladatok elvégzése a 2021 tavaszán esedékes műszaki átadásra várható - tájékoztatott az NIF.

A vonal több szakaszán horganyzott acéloszlopokat építettek ki, és a helyére került a felsővezeték a Szabadbattyán-Polgárdi Ipartelepek, Polgárdi-Csajág és Balatonalmádi-Alsóörs szakaszokon.

A következő nagyobb építési ütem a nyári főszezon után, várhatóan szeptember végén kezdődik. Ekkor átépül Polgárdi, Balatonkenese és Alsóörs állomás, valamint befejeződik a felsővezeték-rendszer kiépítése. A beruházás befejezése 2021 nyarán várható, ezt követően már villamosított pályán közlekedhetnek a szerelvények.

A fejlesztések az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) meg bízásából a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő beruházásában valósul meg európai uniós forrásból, a kivitelezést az ÉB 2018 Konzorcium - amelynek tagja a Vasútvill Kft. és R-Kord Kft. - végzi nettó 23 milliárd forint értékben - tájékoztatott NIF.

MTI-MÁV KIG



Megújul a Nyugati pályaudvar tetőszerkezete

A 143 éves Nyugati pályaudvar műszaki állapota és műemléki értékének megóvása, valamint a vasúti forgalomban való kiemelt szerepe miatt, halaszthatatlanná vált az épületegyüttes tetőszerkezetének mielőbbi rekonstrukciója. A MÁV állomásfejlesztési projektjének egyik kiemelt felújítása közé sorolt munka biztonságos végrehajtása érdekében a Nyugati utascsarnokát május 8-ától december elejéig lezárják.

A rendszerváltás előtti rossz minőségű, valamint az azóta történt, de a jelenleginél lényegesen kisebb volumenű renoválásokat átesett főpályaudvar biztonságos állapotának helyreállításáért, a következő hónapokban megvalósul számos fontos intézkedés. Ezek közé tartozik az éves szinten közel 18 millió ember által használt vágánycsarnok tetejének és a csatlakozó üvegszerkezeteknek, valamint a pénztár-csarnok, a gyorsétterem és a homlokzati hat kisebb torony tetőszerkezeteinek műemléki rekonstrukciója – összesen körülbelül 8200 négyzetméteren. Az üveg függőnyfal is teljesen megújul az épület mindkét végén, 2200 négyzetméteren. Mindezek mellett megtörténik az állomásépület többi, mind-ezidáig fel nem újított tetőszakaszának javítása, a csapadékvíz-elvezető rendszer részleges átépítése, a csarnokban a felsővezeték-hálózat megújítása. Utóbbi a 10-13. vágány felsővezeték rendszerének felújításának első üteme is egyben, aminek a második üteme a későbbiekben, 2021-ben várható az aluljáró felújításával, valamint modern utastájékoztató elemek, például LED-fal építésével és a kijelzők cseréjével együtt. A többi tetőrész folyamatos átadása 2021. II. negyed-év és 2022. II. negyedév között valósul meg.

A megvalósításhoz nélkülözhetetlen a vágánycsarnok fél éves lezárása, melynek érdekében több feladat elvégzése szükséges: négy vágányra ideiglenes vágányvéget, ütközőket alakítanak ki; a jelenlegi felsővezeték lebonthatják, helyette ideiglenes rendszert építenek a csarnokig és ideiglenes utastájékoztatót alakítanak ki. A 10-13. vágányt 2020. május 8. 22 órától május 11. hajnali 4 óráig teljes hosszban kizárják, majd ezt követően, május 11. hajnali 4 órától ezek a vágányok ideiglenesen rövidebb hosszban lesznek használhatók. Május 11-én 4 órától június 19-én 22:15-ig fontos változás, hogy a Budapest–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony vonalon közlekedő sebesvonatok Zuglói megállóhelyről indulnak és oda érkeznek a Nyugati pályaudvar helyett. A vonatokhoz az InterCity és elővárosi vonatokkal utazhatnak.

A Nyugati pályaudvar utascsarnokának több ütemű lezárása idején, a május 8. és december 7. közötti időszakra vonatkozó menetrendek és a részletes utastájékoztató elérhető a www.mav.hu/nyugati oldalon.

MÁV KIG

I TÁMOGATLAK PROGRAM I

SEGÍTSÉGNYÚJTÁS, HASZNOS TANÁCSOK,
SZÍNES INFORMÁCIÓK



I KIKNEK SZÓL?

A MÁV-csoport minden munkavállalójának, akik a veszélyhelyzetben:

- a frontvonalban szolgálatot teljesítenek
- otthonról dolgoznak
- fejlődni szeretnének
- vezetőként állnak helyt
- lelki támogatásra, segítségre szorulnak

I KIK ADNAK TÁMOGATÁST?

Pszichológusok, fejlesztő- és humán szakemberek

VÁRUNK A TÁMOGATLAK PROGRAM OLDALÁN!
WWW.MAVCSOPORT.HU/TAMOGATLAK

„Jobban összetartunk, mint valaha”

Frontvonal rovatunkban a pandémiás veszélyhelyzetben is szolgálatot teljesítő kollégáink osztják meg – saját fotóval illusztrálva – gondolataikat a munkájukról, és arról, hogyan élik meg ezt az időszakot. Példamutató helytállásuk révén a vasút továbbra is zavartalanul üzemel. Köszönjük nekik!



Győri Eszter, vezető jegyvizsgáló

„Nálunk a családban szinte mindenki vasutas volt. Mivel kiskoromtól kezdve ebben élek, természetes, hogy bármi történik, szolgálatba megyünk. Ez egy olyan életforma, ami beleivódik az ember mindennapjaiba, aki pedig régóta itt dolgozik, az tudja, hogy a vasút a háború alatt sem áll le, nemhogy egy vírus idején. Félelem azért van bennünk, maszkban, gumikesztyűben, hőmérővel és kézfertőtlenítővel a zsebünkben dolgozunk, de igyekszünk jó kedvvel kezelni a helyzetet.”

Dénes Ferenc, mozdonyvezető

„A munkámból adódóan rövid idő alatt sok helyen megfordulok. Látom, hogy az utazóközönség nagy része betartja az intézkedéseket, kevesen vannak a járatokon. Bennem is van félelem, de érzek magamban annyi elhivatottságot a szakmám iránt, hogy itt legyek és tegyem a dolgom. A félelmet egyébként felülírja a bajtársiasság is, a kollégáimat nem hagynám cserben. Nekünk, vasutasoknak össze kell fognunk, és biztosítanunk kell a zavartalan közlekedést minden helyzetben.”



Vári Tamás, területi főüzem-irányító

„Rendkívüli helyzet ez mindnyájunk számára. A megszokott üdvözlési formákról letettünk, a személyes kontaktust, amennyire csak lehet, megpróbáljuk mellőzni. Szolgálat előtt és annak befejeztével a munkasztalunkat és a rajta lévő eszközöket fertőtlenítjük. Szerencsére a feszültség nem ivódott be a légkörbe, a hangulat nálunk változatlanul jó. Kollégáimmal együtt, Szeged Igazgatóság mintegy 1683 km hosszú vágányhálózatán keresztül biztosítjuk a vonatforgalom zavartalan lebonyolítását, éjjel-nappal. Nem engedhetjük meg magunknak, hogy bármi is elvonja figyelmünket a munkáról. Tesszük a dolgunkat, ahogyan eddig is tettük.”

Tóth Zoltán, mozdonyvezető

„A munkám során, közel három évtized alatt megtapasztalhattam különböző váratlan veszélyhelyzeteket. Voltak hófúvások, viharok, kitört fák a pályán, leszakadt felsővezetékek... Sorolhatnám, de a mostani veszélyhelyzet – a koronavírus-járvány – arra készíti az embert, hogy igenis felkészüljön. Tudjuk, hogy milyen következményei lehetnek, ha a megfelelő egészségügyi intézkedéseket nem tartjuk be. A legfőbb erényünk az, ha teljes elhivatottsággal és nyugalommal tudjuk végezni a munkánkat. Mi vasutasok, az utazóközönséget megértve, információval segítve megkönnyíthetjük helyzetüket.”



Juhász István, Informatikai Centrum vezető

„Szó szerint folyamatos a munka, a kollégáim reggeltől estig, sőt 2 hete már hétvégen is bent vannak. A veszélyhelyzet fennállása óta több ezer eszközt készítettek elő kiadásra kész állapotba és adtak át, rengeteg munkavállalónak lehetővé téve ezzel az otthoni munkavégzést. A notebookok, PC-k, mobiltelefonok és SIM-kártyák átadása folyamatos, ezért elkerülhetetlen a személyes kontaktus, de nem érzünk félelmet. Az összes kollégám teszi a dolgát, és tudja, közös a cél, hogy jelen helyzetben minél többen „maradjanak otthon”, a munkájukhoz szükséges feltételeket pedig biztosítani tudjuk.”

Mikó Andrea, forgalmi szolgálattevő

„32 éve dolgozom a vasútnál. A munkatársaimmal ebben a nehéz helyzetben sokkal jobban figyelünk egymásra, toleránsabbak vagyunk, és jobban összetartunk, mint valaha. Rendszeresen fertőtlenítünk, figyelünk a saját és a többiek egészségi állapotára. Szokatlan ez a helyzet, de a vasútnak mennie kell. Nálunk a család minden tagja dolgozik, a férjem mozdonyvezető. Továbbra is el szeretnénk látni a munkánkat, ezért fontos, hogy ne legyünk betegek!”



Kálmándi Attila, metrológus

„A jelenlegi veszélyhelyzetben is folyamatos nálunk a munka, ugyanúgy vinnak járni dolgozni, mint korábban. Mérő- és ellenőrző berendezések laboratóriumi vizsgálatával foglalkozunk, ezért előírás számunkra, hogy kesztyűben dolgozzunk, ezáltal nálunk nincs testi érintkezés az eszközökkel. Hárman végezzük a munkánkat, így igyekszünk minden óvintézkedésnek eleget tenni, fertőtlenítővel többször mosunk kezet, és tartjuk a biztonságos távolságot egymás között.”

Magas rangú elismerések március 15-e alkalmából

Állami kitüntésekben és miniszteri elismerésekben részesültek munkatársaink a március 15-i nemzeti ünnep alkalmából a nemzeti vagyon kezelésért felelős tárca nélküli minisztertől (NVTNM) és az Innovációs és Technológiai Minisztériumtól (ITM). A kitüntetéseket – rendhagyó módon – Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettese adta át 2020. április 14-én, hétfőn a vasúttársaság Könyves Kálmán körúti Székházában.

Az NVTNM által adományozott elismerések:

Szepessy Zsuzsanna, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatói titkarságvezető munkáját **Állami Vagyongazdálkodásért Érdeméremmel** ismerték el. Kollégánk több éve maradéktalanul, nagy gondossággal koordinálja és végzi a MÁV Zrt. vezetői döntés-előkészítő anyagok és előterjesztések elkészítését. Egyeztet, szervezi a minisztériumi és tulajdonosi jogkör gyakorló döntését igénylő előterjesztések megfelelő tartalommal és határidőre történő előkészítését. Kitüntetése a példaértékű és kiemelkedő teljesítmény elismerése.

Czirják Sándor, a MÁV Zrt. FBF projektiroda vezetője **Miniszteri Elismerő Oklevelet** vehetett át a KÖZOP – IKOP programok keretében 2012-től közel 7 milliárd forint értékű állomásfejlesztési projektek megvalósításában végzett fejlesztőmérnöki, projektmenedzseri tevékenységének elismeréséért. A KÖZOP–IKOP programok keretében vasúti üzemi és utasforgalmi területek újultak meg.

Ugyancsak **Miniszteri Elismerő Oklevéllel** tüntették ki **Szabóné Laurinyecz Katalint**, a MÁV-START Zrt. Értékesítési Centrum vezetőjét, akinek tevékenységét a több mint három évtizedes pályafutása során az igényesség, az együttműködésre való törekvés, a fejlődés és a fejlesztés határozta meg. Munkatársunk az Értékesítési Centrumok megszervezésével és működtetésével az utasok kiszolgálásának új, 21. századi színvonalát honosította meg, jelentősen hozzájárulva a vasút versenyképességéhez.



Az ITM által adományozott elismerések:

Kökényesi Antal, a MÁV Zrt. korábbi biztonsági főigazgató **Közlekedésért Érdemérmét** kapott. Az érdemérem adományozása több évtizedes elhivatott és felelősségteljes vezetői tevékenységének elismerése.

Szintén **Közlekedésért Érdemérmét** vehetett át **Németh György**, a MÁV-START Zrt. járműbiztosítási vezetőmérnöke. Munkatársunk a vasúti járműjavítás területén szerzett több évtizedes szakmai tapasztalásával, tudásával nagyban elősegítette a vasúti személyszállítási szolgáltatás színvonalának és versenyképességének javítását. Kiemelkedő szaktudását rendszerszerű gondolkodásával és a fiatal

generáció oktatásával adja át a társaság céljainak megvalósítása érdekében.

Kapusi Győzőt, a MÁV-START Zrt. telephelyvezetőjét **Miniszteri Elismerő Oklevéllel** tüntették ki. Kollégánk több mint négy évtizedes vasutas pályafutása során az eddig betöltött munkaköreiben mindig kiemelkedő teljesítményt nyújtott, vezetői teljes megalégedésével végzi munkáját. Szakmai és vezetői munkássága, kitartása, az új feladatokhoz való hozzáállása példaértékű.

Minden kitüntetettnek sok szeretettel gratulálunk!



Baross Gábor-díj

Pál László, a Kínai–Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. vezérigazgatója a március 15-i nemzeti ünnep alkalmából Baross Gábor-díjat vehetett át az Innovációs és Technológiai Minisztériumtól. A Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának megépítésére irányuló projekt sikeres megvalósítása érdekében végzett eddigi munkája elismerése a díj adományozása. Széles körű és kimagasló szaktudása, példamutató, több évtizedes pályafutása, emberi és szakmai kvalitásai kivívták munkatársai, partnerei, a kínai fél és vezetői elismerését is.

Mit jelent Önnek a kitüntetés? Hogyan érintette?

Elsősorban hatalmas megtiszteltetés és elismerés a legmagasabb szakmai kitüntetés, melyet március 15-e alkalmából vettem át. Másrészt motivációt és még nagyobb felelősséget jelent a jövőbeli feladataim elvégzésében. Köszönöm a vezetőimnek, hogy vasútszakmai munkánk alapján is érdemesnek tartottak erre a díjra.

Milyen tevékenységeket végez a Kínai–Magyar Nonprofit Zrt.?

A legegyszerűbben úgy lehetne megfogalmazni, hogy a cégünk a MÁV nevében és helyett jár el a 150-es, Budapest – Kelebia-vasútvonal évek, évtizedek óta várt korszerűsítése, kétvágányúsítása kapcsán. Magyarország és a Kínai Népköztársaság (illetve Szerbia) között a Budapest – Belgrád vasútvonal újjáépítése kapcsán létrejött egy törvény, amely pontosan meghatározza a tevékenységeinket is, ezeket két nagyobb részre lehet bontani. Az előző években eredményesen előkészítette és lefolytatta cégünk a korszerűsítéshez szükséges beszerzést, ez azt jelenti, hogy a tervező és kivitelező konzorciummal már aláírta a vegyesvállalat a szerződést. A jelen időszakban és a jövőben pedig a projekt összetett folyamatainak tekintetében végzünk projektmenedzsment feladatokat, tehát mi felelünk a tervező és a kivitelező munkájának koordinálásáért – a független mérnök és európai uniós tanúsító szervezetek mellett.

Mikorra várható a Budapest – Belgrád-vasútvonal magyarországi szakaszának a megépítése?

A 151 km-es Soroksár–Kelebia–országhatár (ez az ún. Déli szakasz) tervezési, engedélyezési és kivitelezési szerződéses

formában kerül megvalósításra. A nyertes CRE Konzorciummal a szerződés aláírása 2019. május 24-én megtörtént, a beruházás forrását biztosító hitelszerződés is aláírásra került. Bízunk abban, hogy hamarosan – akár már májusban is – megkezdődhet a projekt megvalósítása. Mi nagyságrendileg kétévnnyi tervezői munkával és háromévnnyi kivitelezői munkával számolunk, a lényeg, hogy a korszerűsítésre összesen 60 hónap áll majd rendelkezésre.

Mióta szolgálja a vasutat? Milyen pozíciókat töltött be a vasútnál?

Vasutas pályafutásom 1986-ban a hatvani Pályafenntartási Főnökségen kezdődött, ahol szakaszmérnöki, majd később gazdálkodási vezetői feladatokat láttam el. 2003-tól a MÁV Vezérigazgatóságán szakértőként, 2006-tól Pályagazdálkodási Központ vezetőjeként dolgoztam. Ezt követően két éven át a GYSEV Zrt. Projektiroda vezetőjeként irányítottam a Sopron–Szombathely–Szentgotthárd-vasútvonal beruházási munkáit, amely európai uniós forrásból sikeresen megvalósult. Az Iroda munkájának elismeréseként 2012-ben átvehettem a Magyar Köztársaság Érdemkereszt arany fokozatát. Ezt követően 2012-től több mint 6 éven keresztül a MÁV Zrt.-ben az Igazgatóság tagjaként és vezérigazgató-helyettesként dolgoztam egészen 2018. szeptember 30-ig. Mellette párhuzamosan több mint egy éven át elláttam a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatói feladatait is, amire nagyon meleg szívvel emlékszem vissza.

2018. október 1-től kollégáimmal közösen végzem a kínai–magyar vegyesvállalat irányítását.

MÁV KIG

Munkavállalói Ajánlási Program

A Munkavállalói Ajánlási Programban munkatársaink ajánlásával érkeznek új kollégák a vállalathoz. Rovatunkban ajánlókkal és ajánlás alapján felvett munkatársakkal beszélgetünk.

AJÁNLÓ

Szente István – biztosítóberendezési műszerész

Számítástechnikai műszerész végzettsége megszerzése után 1990-ben jelentkezett a MÁV-hoz. Pályafutását a forgalomnál kezdte, egy év után került át a BIZTBER-hez és élethosszon átívelő szerelem lett belőle.

Biztosítóberendezési műszerésként dolgozol. Ha jól tudom, monotonitásnak nálatok nyoma sincs.

Úgy érzem, máshol nem találkoztam volna ennyiféle emberrel, ilyen sokrétű, színes munkával. Ez az a hely, ahol mindig van új lehetőség, és kihívások várnak ránk. Ehhez a munkához nyitottnak kell lenni. Röviden fogalmazva: szeretek itt dolgozni.

„A MUNKÁLTATÓNAK GARANCIA,
SZÁMOMRA PEDIG FELELŐSSÉG.”

Dávidot egy ideje már ismered, bátran ajánlottad őt a vállalathoz.

A Munkavállalói Ajánlási Program nálunk régóta a köztudatban van, szájról szájra terjed a híre. Dáviddal már évek óta ismerjük egymást, ő a párom fia. Figyelemmel kísértem a tanulmányait, amiket jó eredménnyel végzett, és úgy láttam, hogy közel áll hozzá és érdekli ez a terület. Miután ő is hajlandóságot mutatott erre a pályára, így tiszta szívvel tudtam ajánlani a munkáltatónak, aki szintén nagyon pozitívan állt hozzá, és örömmel fogadta az ajánlásomat.

Autóval is eljuthatsz bárhová, de motorozva felejthetetlen élmény marad. Talán kicsit közhelyes, de tényleg így van ez?

Ahogy mondd! Nagy motorosok vagyunk, ezáltal szabadidőnkben a párommal túrázunk, kirándulunk, nagyon sokat vagyunk úton. Először a párom nem szerette, azt mondta ő fel nem ül mögém a motorra! Most viszont már le se akar róla szállni. Időnként a MÁV Nosztalgia járatokat is igénybe vesszük, mert a vasút szeretete a motorozás mellett azért megvan, és a családot is sikerült ezzel megfertőzni, pláne, mióta Dávid is itt dolgozik.



Balról jobbra: Szepesi Dávid és Szente István

AJÁNLOTT

Szepesi Dávid – mérnökgyakornok

Dávid az Óbudai Egyetemen végzett mérnök-informatikus szakon. Már a gyakorlatát is a MÁV-nál töltötte a távközlésnél, Székesfehérváron. Ekkor szeretett bele igazán a vasút világába. A MÁV Pályakezdő Diplomás Programjának köszönhetően több területen is kipróbálhatta magát, jelenleg mérnökgyakornok a Biztosítóberendezési Főnökség Budapest-Nyugati szervezeti egységénél.

Hogy érzed magad itt a vállalatnál?

A gyakorlatom során ámultam a hatalmas területek és a nagy gépek láttán. Már korábban is érdekelt a vasút, és minél több időt töltök itt, annál jobban tetszik. A beilleszkedésem könnyen ment, hamar befogadtak. Fialat a társaság, korombeliekkel dolgozom együtt, és a mentorom is csupán három évvel idősebb nálam. A mentorom és a vezetőm is teljes mértékben támogatnak és mindenben segítenek.

Tavaly szeptemberben együtt vettünk részt a Pályakezdő Diplomás Program (PKD) orientációs hetén. Mit nyújtott számodra ez az időszak?

Leghasznosabb számomra talán az volt, hogy ellátogathattunk a MÁV-START Szolnoki Járműjavító telephelyére. Személyesen láthattam, hogyan készülnek az IC+ kocsik, valamint örömmre szolgált, hogy megismerhettem más területeken dolgozó fiatalokat, akikkel azóta is tartom a kapcsolatot.

Szabó Bálint

Együtt könnyebb

A családi csapatépítés előnyei

Régóta ismert, hogy az egyéni sikerek sok értékes példával szolgálnak, de több ember közös akaratából, ötletéből is nagyszerű dolgok születhetnek és közösen élvezhetik a siker eredményét. A szervezethez, a közös egyeztetések és egymás segítése nagyon sok pozitív energiát képes közvetíteni.

A jelenlegi helyzetben is előfordulhat, hogy egyénileg túlvállaljuk magunkat az otthoni munkavégzéssel vagy a munka és magánélet közötti ingázásban. Sokat segít, ha biztosan támaszkodhatunk partnerünkre, családjunkra és barátainkra.

A családi élet a mostani helyzetben is szinte az első perctől kezdve megváltozott, mindenkit új kihívások elé állított. Sok kérdést felvethetett mindannyiunkban: hogyan lehet úgy dolgozni, hogy közben a gyerekkel is foglalkozunk? Hogy oldjuk meg a tanulást a nagyokkal és mivel kössük le

a kicsiket? Hogyan lehet egyszerre a gyerekkel foglalkozni, dolgozni, ebédet készíteni vagy boltba rohángálni?

A közös munkáknak, feladatoknak és a segítségnyújtásnak megvan az a pozitív hatása, hogy jó mintákat közvetíthet mind a felnőttek, mind a gyerekek felé. A családi élet egyébként normális körülmények között sem mindig zökkenőmentes, ha most lehetőségnek éljük meg az újraszerveződést, akkor később úgy tekinthetünk vissza, hogy milyen sokat tanultunk egymástól és a helyzet adta kihívásokból.

Családi kupaktanács

A családi kupaktanács jó színtere a visszajelzéseknek és a megoldások közös megtalálásának. Itt mindenkinek lehetősége van megosztani nehézségeit, kéréseit és vágyait. Ezek a beszélgetések segítenek az együtt gondolkodásban, az együttműködésben és a felelősségtudat kialakításában, hiszen mindannyiunk célja (vágya) a probléma megoldása, a családi működés helyreállítása. A családi kupaktanács számos probléma megoldásában segíthet. Alkalmazhatjuk kialakult konfliktusok kezelésében, házimunka beosztásánál, közös szórakozás megtervezésében, tanulás megszervezésében, otthoni pozitív légkör kialakításában vagy szabadidő kialakításában.

Mindez hogyan is néz ki?

Alakítsatok ki egy helyet a kupaktanács számára, találjatok egy kedves, kényelmes helyet. Válasszátok ki a mindenki számára megfelelő időt. Ez lehet egy esti óra, amikor már a napi teendőkkel végeztünk, és lehet az étkezőasztal, hogy mindenki látható, hallgató legyen.

Jelöljétek ki egy „szóvivőt”, aki vezeti a beszélgetést. A szóvivő lehet a családon belül bárki, a gyerekek is szuperül megoldják a feladatot. Továbbá szükséges egy titkár, aki papírra veti a közösen meghozott döntéseket, akcióterveket.

Válasszátok a beszélgetéshez egy „beszélő tárgy”-at, ami lehet egy labda, plüss, homokóra stb., amit körbeadunk, és mindig csak az beszélhet, aki ezt a kezében tartja, így szép sorban mindenki elmondhatja véleményét, gondolatait. Ezzel a kis „játékkal” remekül gyakorolhatjuk egymás meghallgatását és az önfegyelmet is.

Gyűjtsétek a fontos témákat egy központi helyen (pl. hűtőszekrény, üzenőfal). Az első kupaktanácson mondjuk el, miért jók ezek a megbeszélések és hogyan fognak működni. Mindenkinek fontos, milyen új módszert vezetünk be.

Kezdjétek pozitív visszajelzésekkel, melyben minden családtag kap elismerést (megdicsérik egymást valamiért). Ez nemcsak a gyerekeknek fontos, hanem nekünk felnőtteknek is, hisz a rohanó mindennapokban sokszor elmegyünk úgy egymás mellett, hogy egy jó szót sem szólunk a másikhoz, természetesen vesszük munkáját, tetteit.

Bátorítsuk egymást a probléma vagy nehézség elmondásában. A probléma kimondása, megosztása nemcsak a feszültséget csökkenti, de nagyban segíti a közös gondolkodást, az érzelmi ráhangolódást. A szóvivő kérdésekkel segítse a résztvevőket!

A probléma megbeszélésénél koncentráljunk a megoldásra! A cél egymás segítése a megoldás megtalálásában.

A gyerekek nagyon kreatívak tudnak lenni, de ha nem szoktak hozzá, hogy bevonják őket a problémamegoldásba, akkor időre lesz szükségük, mire megtanulják ezt. Egy szabályrendszer kialakításánál például feltehetjük a kérdést: „Milyen szabályokat kell betartani, hogy mindnyájan jól érezzük magunkat itthon, és a feladatainkat is el tudjuk végezni?”

Gyűjtsük össze a javaslatokat, a szóvivő szorgalmazza, hogy minél több javaslat kerüljön összeírásra. Szavazhatunk is, mely megoldások a legjobbak vagy legkönnyebben megvalósíthatóak. A közösen meghozott döntést, szabályt vagy javaslatot mindenki számára érthető módon tegyük elérhető helyre. Alá is írhatjuk ezt a „szerződésünket”, ezzel is erősítve a felelősségvállalást.

A következő közös beszélgetésen kérdezzünk rá: hogyan sikerült például az új szabályokat betartani, mi volt jó benne, és mi nehéz, milyen élményei voltak ezzel kapcsolatban. A gyerekek motivációját fenntartva jutalmakat is becsempészhetünk a „játékba”. Kreatív szülők készíthetnek egy olyan pályát, amelyen matricákat gyűjtve el lehet jutni a célig, ahol egy meglepetés várja a célba érőket (itt nem nagy ajándékokra kell gondolni). De lehet jóságliszttel gyűjteni, amikor az előre megbeszélte szabályok betartásáért egy kanál lisztet teszünk az erre a célra kijelölt befőttesüvegbe, majd a következő családi gyűlésre sütünk belőle süteményt.

Ha az első próbálkozás még nehezen megy, ne essünk kétségbe! Ez egy új működési forma lehet a család életében, amit tanulni kell szülőként és gyerekként egyaránt. A közös megoldáskeresés lehetőséget ad számunkra, hogy bátrabban elmondhassuk a véleményünket egymásnak, mindenkire elég időt szánjunk, ügyesebben kérdezzünk és pozitív változásokat kezdeményezzünk. De ami a legfontosabb, hogy az élet minden területére elvihetjük pozitív tapasztalatainkat és formálhatjuk egymást.

További jó egészséget kívánunk Mindenkinek!

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés csapata



Debrecen Területi Igazgatóság megszépült állomásai

Sorozatunk legújabb részében Debrecen Területi Igazgatóság 2019. évi állomásszépítő programját mutatjuk be. Üzemeltetési forrás felhasználásával, saját munkaerő bevonásával és több településen a helyi önkormányzattal együttműködve összesen 20 állomás utasforgalmi területe újult meg.

Az „Állomási rend 2019.” elnevezésű projekt fő feladata – az utasigényeknek megfelelően – a szolgáltatási színvonal növelése, az utasforgalmi területek, állomások és azok környezetének esztétikai megújítása volt. A nagy odafigyeléssel és alacsony költségvetésből megvalósuló program elérte a célját, az utasok az újrapárolt állomásokon már sokkal gondozottabb környezetben várakozhatnak.

Az állomásszépítő programban részt vett állomások: Debrecen, Fehérgyarmat, Fényeslitke, Hajdúböszörmény, Hajdúdorog, Hajdúnánás, Hajdúsámson, Karcag, Kisköre, Komoró, Mezőpeterd, Nagyecsed, Nyírábrány, Poroszló, Újfehértó, Tiborszállás, Tiszafüred, Tokaj, Vásárosnamény, Záhony.

Az állomásokon, a program során jelentős változások történtek. A kulturált állomási összkép kialakításához karbantartási munkák keretében az épületek és környezetük megújítására is sor került.

- Több felvételi épület teljes homlokzati felülete a lábazat és homlokzatvakolat javítását követő színezéssel, festéssel, hiányzó téglaburkolatok pótlásával, törött elemek cseréjével, nyílászárók és fémfelületek mázolásával megújult.
- Az épületek környezete megszépült, a meglévő és új virágládákba, ágyásokba egynyári virágokat, az állomási kiskertekbe élő növényeket ültettek, gyepesítettek.
- Az elavult, korrodált kerékpártárolókat, padokat, korlátokat, oszlopokat javítást követően újramázolták.
- A sérült, megsüllyedt térburkolatokat javították, egyes helyeken alapterületüket kis mértékben megnövelték.

Az állomási rendbetételi program anyag- és szolgáltatásköltsége közel 20 millió forint volt, a MÁV-munkaórák száma pedig elérte a 8500 órát.

Néhány kiemelt példa

Debrecen

Debrecen állomás felvételi épületében a program keretében megvalósult a családi váró, egy üres, használaton kívüli helyiség közösségi munkában történő „átalakításával”. A családi váró nagyon hamar népszerű lett a kisgyermekes utasok körében, hiszen itt kellemes környezetben tölthetik el a várakozási időt, a vendégek könyvben szívesen adnak hangot tetszésüknek mind a szülők, mind a gyerekek. Az utascarnok is megszépült, a debreceni terület valamennyi osztályának dolgozói részt vettek abban a közösségi munkában, amely során megvalósult az állomási padok, kerékpártárolók mázolása, a beltéri várakozó padok csiszolása, egységes színűre mázolása, valamint faszerkezetű virágtartó ládákat is készítettek a kellemes és kulturált környezet biztosítása érdekében.

A csarnok nem használt helyiségeiben vasúti relikviákból kiállítást rendeztek be, az egyik pavilonban vasúti terepasztal kapott helyet. A pavilonok fémszerkezetű nyílászáróit egységes színűre mázolták. Az esztétikus megjelenés érdekében az utascarnok üzlethelyiségeinek bérlői előzetes kapcsolatfelvételt és egyeztetést követően maguk is kivették részüket a feladatokból, pavilonjaik fém nyílászáróinak csiszolásával és mázolásával. A nem használt helyiségek üvegfelületei fóliázva lettek.

A korszerűtlen, elavult alagsori utas-WC-k helyett az utascarnokból nyílóan, egy meglévő vízes helyiségcsoport felhasználásával és rendbetételével, a mai kor követelményeinek megfelelő utas-WC-eket adtak át. Az utascarnokban a padok között elhelyezett virágládákba nagy méretű szoliter növényeket, az emeleti folyosók áttört falainak réseiből lelógóan futóvirágokat ültettek.

Mezőpeterd

Mezőpeterden az állomás komplex környezete megszépült. A felvételi épület homlokzatát javítást követően újraszínezték. A melléképületen megvalósult a teljes homlokzat javítása, újraszínezése, a nyílászárók javítást követő mázolása, a bádogos szerkezetek cseréje, az épület körül beton térburkolat készült. A kútkert korrodált fémszerkezetei és látványzó betonfelületeit átfestették.

A munkálatok kizárólag saját erőforrás felhasználásával készültek, alvállalkozó igénybevétele nélkül.

Hajdúnánás

Hajdúnánás állomáson látványos változások történtek, a hangsúlyos tömegű felvételi épület megszépült. A vakolt homlokzati felületek javítását, vakolatpótlását, egyes helyeken az újravakolását követően lefestették, a betonpárkányokat és a kazánháznál a szétfagyott téglaburkolatot teljesen lecserélték, a homlokzati széttört kopolit üvegek helyett kompozitlemezeket építettek be. A város felőli külső lépcsőt javították, a homlokzaton a nyílászárók felett új lámpatesteket helyeztek ki. A fémszerkezetek és a homlokzaton vezetett gázcsövek mázolása, a faszerkezet teljes javítása, mázolása, zárszerkezetének javítása, szúnyogháló felszerelése is megtörtént. A munkálatok kizárólag saját erőforrás felhasználásával készültek, alvállalkozó igénybevétele nélkül.

Téglás és Hajdúhadház

Az állomásszépítő projekttel párhuzamosan, karbantartási munkák keretében, Téglás és Hajdúhadház állomások felvételi épületeinek belső utasforgalmi terei is megszépültek. A hosszú időn keresztül konzervált elavult, korszerűtlen utasvárók helyén ma egy modern, korszerű, kellemes belső tér fogadja az utazóközönséget. A meglévő, elavult padló-, fal- és mennyezetburkolatokat, belső fémszerkezetű üvegportálokat, rácsokat elbontották, funkcionális térrendezést követően új álmennyezet, padló- és falburkolatok készültek. Tégláson az épület egyes részein fémlemez homlokzatburkolat, az épület körül térkő burkolat készült.

MÁV KIG



Munkakörülmény-javító intézkedések PTI Debrecen területén

Az Üzemeltetési Főigazgatóság Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen évek óta kiemelt prioritással kezeli a szakszolgálatok részére végzett munkakörülmény-javító munkákat.

Ezek során – karbantartási munkák keretében –, többek között megvalósult a Mátészalka állomási telephelyeken az erősáramú- és pályás szakaszok átköltöztetése magasabb színvonalú épületekbe.

Az erősáram új telephelyén homlokzatinylászáro-cserét követően megújultak az irodák, műhelyek, korszerű vizesblokkot és öltözőt alakítottak ki, új fűtési rendszer, klíma került kiépítésre. A Pályafenntartás készenléti helyiségcsoportján homlokzati hőszigetelés és nyílászárócseré is megvalósult, a belső kialakítás is hamarosan befejeződik. Ezek mellett számos munkahelyen cseréltek homlokzati nyílászárókat, és tették rendbe – a mai kor követelményeinek megfelelően – az elavult szociális blokkokat.

A debreceni biztosítóberendezési szakasz részére új telephelyet alakítottak ki, Debrecen állomás volt gépkarbantartó épületében. Itt a teljes belső karbantartást követően megújultak az irodák, műhelyek és korszerű vizesblokkokat adtak át.

Nyíradony állomáson megvalósult az I. és II. váltókezelői őrhelyek homlokzatainak karbantartása, mely során az elavult homlokzati nyílászárók cseréje, a homlokzat részleges hőszigetelése, felületképzésének karbantartása is elkészült. Az épületek fűtőkorszerűsítésével a szolgálati helyiségekben elektromos fűtőpaneleket építettek be.

Nyíregyháza pályás főnökség és szakasz közös épületében megújult a vizesblokk és a tárgyalóhelyiség a hozzátartozó teakonyhával együtt. A munkák során az elavult fal- és padlóburkolatok, szaniterek esztétikusabb külsőt kaptak, a tárgyalóhelyiséghez kapcsolódóan teakonyha került kialakításra. Császárszállás felvételi épületében új, korszerű vizesblokk és teakonyha készült a forgalmi szolgálattevők részére, a forgalmi irodában megvalósult a homlokzati nyílászárók cseréje, és villamos fűtőpanelek váltották le a korábbi szilárd tüzelésű kályhakat.

Beruházási forrásból a forgalmi szakág számára több őrhelyen és forgalmi irodában klímát telepítettek.

Az idei évben is folytatódnak a munkakörülmény-javító munkák. Egyik fő célkitűzés a nyíregyházi állomás készenléti helyiségeinek rendezése, melyek során helyiségracionalizálással egybekötött karbantartási munkákat kívánnak megvalósítani. A tervek között szerepel még a felsővezeték és az energiaellátási szakasz szociális helyiségeinek rendbetétele, hogy a szakágak dolgozóinak a napi munkavégzéshez korszerű feltételeket biztosíthassanak.

Szászné Ökrös Beáta



Modernebb körülmények

„A régi elavult környezetet immáron rendezett, modern körülmények váltották fel, aminek mind nagyon örülünk.” – mondta Filep András, a debreceni Területi TEB Osztály Erősáramú Főnökség szakaszmérnöke. Munkájáról, családjáról, munkakörülményeiről beszélgettünk.

Kezdjük a legelején. Hogy kerültél a MÁV Zrt.-hez, és mióta dolgozol itt?

Több családtagom vasutas, többek között a nagybátyám is. Ettől függetlenül teljesen véletlenül kerültem a vasúthoz. Különös és roppant érdekes világ a vasút világa; erről sokat mesélt nekem a nagybátyám. Mindig is vonzott a villamosipar, illetve nagyon tetszett a vasutas erősáramú szakma. A kettő végül itt, a vasúton találkozott.

1999. november 15-én kerültem Mátészalkára, a Villamos Vonalfőnökséghez. Két év múlva végeztem el a Tisztképzőt. 2001-től 2012-ig erősáramú mesterként, majd 2012-től szakaszmérnökként dolgoztam Debrecenben, majd a sors szahozott Mátészalkára. Eközben diplomát szereztem a Debreceni Egyetemen, villamosmérnök szakon. Jelenleg három energiaellátási szakasz (Mátészalka, Debrecen és Püspökkladány) szakmai irányításával foglalkozom.

Hogy érzed magad a munkahelyeden, milyen a közösség?

A kezdetektől szeretek itt dolgozni. Az Erősáramú Főnökségen mind szakmailag, mind emberileg nagyon jó a közösség. A kollégákkal nemcsak munkatársi, de baráti is a kapcsolat. Mindenben segítjük egymást, nagyon családias a hangulat.

Kérlek, meséld magadról!

Mindennél fontosabb számomra a család. Sokat dolgozom, de a családomat mindenek elé helyezem. Három lányom van: Veronika 21 éves, egyetemista, középső lányom Emese 19 éves, ő sajnos betegen született, jelenleg is otthoni ápolásra szorul, legkisebb lányom pedig Natália, ő 7 éves, most első osztályos tanuló. Mindhármukra nagyon büszke vagyok. Hobbim a barátkcsolás, szeretek otthon tenni-venni. Másodállásban regisztrált villanyszerelőként dolgozom.

Tavaly a Mátészalka állomás területén lévő telephelyről, az erősáramú szakasz átköltözött egy magasabb színvonalú épületbe. Miben változtak a költözést követően a munkakörülmények?

Az erősáram új telephelyén, homlokzatinylászáro-cserét követően megújultak az irodák, műhelyek. Az épület belső terében történtek átalakítások, a megfelelő nagyságú helyiségek kialakítása érdekében. Korszerű konyhát, étkezőt, vizesblokkot és öltözőt alakítottak ki, új fűtési rendszer, kazán és az irodákba klímát is építettek.

A régi épületben egyben volt az étkező és az öltöző, 12 embernek egy WC-vel. A készenléti helyiség külön épületben volt, melyben nem volt mellékhelyiség, csak egy zuhanyzó, régi nyílászárókkal, ami miatt télen hideg volt az épületben. Az új épületben a létszámunknak megfelelően két illemhely, egy nagyon jól felszerelt étkező, modern öltöző és az éjszakai pihenést biztosító készenléti helyiségek kerültek kialakításra, ahol semmi sem zavarja a pihenést, illetve megfelelő felkészülést biztosít az esetleges készenléti szolgálatra, illetve a másnapi munkavégzésre. A régi elavult környezetet immáron rendezett, modern körülmények váltották fel, aminek mind nagyon örülünk.

A megváltozott munkahelyi környezet megkönnyíti a mindennapi munkavégzést, kényelmesebbé teszi a szolgálatot. Gondolok itt nyáron a hűtésre, télen a megfelelő fűtésre, illetve az étkezésre, a tisztálkodásra és a munkahelyi készenlét modernebb körülményeire. Óriási a változás. Ezúton is köszönöm vezetőimnek, hogy hozzájárultak az épület felújításához, illetve az ingatlanos kollégáknak az áldozatos munkájukat.

Kiss Nóra Márta



„Jobb adni, mint kapni, ez a hajtóerőm!”

Cikkünk megírásáig 1100 darab szájmaszkot gyártott le Babik Attila és frissen alakult csapata. Adományoztak a budapesti Szent Imre Kórháznak, a Postának, a Sparnak, és természetesen a MÁV dolgozóinak. Teszik mindezt díjtalanul, a szabadidejükben. Munkatársunkkal Benke Máté beszélgett.



Eddig körülbelül 80, saját kezűleg készített maszkot adtál át a vasútnak. Honnan jött az ötlet, és hogyan tudod elkészíteni ezeket a védőeszközöket?

A történethez hozzátartozik, hogy 1995 óta dolgozom kárpitosként, 2018 óta pedig mesterkárpitos vagyok. A kisebbik fiamnak, Zsombornak én varrtam az oviba vitt tornaszakot. Ehhez vettünk pamutvásznat, amelyből maradt otthon egy nagyobb darab, ezzel kezdődött minden... A járványügyi helyzet elején feldobott a Facebook egy videót, arról hogyan lehet házilag szájmaszkot készíteni, – ekkor jött az ötlet, hogy a megmaradt anyagból én is csináljak néhányat. Többféle szabásmintát rajzoltam, majd ezeket meg is varrtam. Amikor több maszk összegyűlt, párommal, Verával megbeszéltük, hogy kiteszünk a Facebookra egy posztot, amelyben ingyen ajánljuk fel a maszkokat mindazoknak, akik fokozott veszélynek vannak kitéve. Szinte azonnal jelentkeztek rendőrök, ápolónők, nyugdíjasotthonok, családok. A kárpitosmunkáimat félretettem, és a teljes szabadidőmben ezzel kezdtem foglalkozni.

A vasutasok összetartása híres, amelynek ékes példája, hogy te is a munkatársaidra gondoltál először.

Tizenhat éve itt dolgozom, egyértelmű volt, hogy először nekik hozok. Amikor a szolgálati helyemen már mindenki kapott, felhívtam a főnökömet, és megkérdeztem, hogy hány maszkra lenne még szükség. Ennek az eredménye, hogy a mai napig (04. 08-a szerk.) már 80 darabot átadtam a vasútnak, a továbbiak pedig gyártásban vannak. A MÁV-tól is kaptunk szájmaszkokat, így a kollégák a náluk lévő 4-5 darabbal, ezek mosásával, a járványügyi helyzet végéig biztonságban lesznek. Egyébként közhelyesen hangzik, de jobb adni, mint kapni. Óriási pozitív energiát és érzéseket kap vissza az ember. Ez a hajtóerőm.

Babik Attila Püspökladányban született. Igazi vasutascsaládban nevelkedett, hiszen édesanyja és nagymamája is a MÁV-nál dolgozott. Versenyszerűen birkózott. Az általános iskola után – birkózóedzője, „Gabi bácsi” hatására kárpitos szakképesítést szerzett, később leérettségizett. Családja tanácsára 2004-ben a MÁV-nál vállalt munkát, jelenleg váltókezelőként dolgozik Szabadkígyós szolgálati helyen. Bátyja Sacramentóban, Kaliforniában él, ott tevékenykedik vasútépítőként.

Hány maszkot gyártottál eddig? Egyedül csinálod? Egyáltalán honnan van ennyi nyersanyagod?

Mint említettem, az igény óriási, egy maszk elkészítése pedig nagyjából 15 percet vesz igénybe. Ezért embereket toboroztam. Hét asszony jelentkezett Békéscsabáról, így 8 fős a mi kis csapatunk. Eddig nagyjából 1100 maszkot gyártottunk le. Már küldtem a Szent Imre Kórház, a Debreceni Klinikai Központ, a Gyulai Kórház, és a Békéscsabai Kórház nővéreinek, a Posta és a Spar dolgozóinak. A csomagok feladását én intéztem, én ezzel támogatom a „frontvonalban” dolgozókat. Nyersanyagot már több helyről kaptam, adományként. Néhány békéscsabai fuvarozócég összeállt, ők vettek nekem rengeteg pamutvásznat. Dolgoztam egy varrodás hölgynek, ő is segített egy kis anyaggal. Én is vettem 400 méter gumit, sőt, még Kanadából is rendelt nekem egy cég 900 métert.

Az egész országot megterheli ez az állapot, te mégsem magaddal foglalkozol elsősorban. Azt hiszem, ezzel a gondolkodásmóddal példaként szolgálhatsz mindannyiunknak.

A sportból sok mindent hoztam magammal, leginkább az edzői létből. Meghatározta, hogy milyen ember lettem. A családommal ott próbálunk segíteni, ahol tudunk. És ez nem csak a maszkkészítésre, vagy erre az időszakra szorítkozik.

Ne felejtjük el, hogy mindeközben te is „frontvonalban” vagy. Ha nem is találkozol annyit utasokkal, mégis szolgálatba jársz, kollégákkal vagy körülvéve. Hogyan éled meg ezt a helyzetet? Miben változott meg a vasút a veszélyhelyzet kihirdetése óta?

A forgalom meggyengült, utasok nagyon kevesen vannak. Aki van, az megtartja, amit a kormány előírt. Fegyelmezettnek látom az embereket. A betegség miatt egyébként nincs bennem félelem, a családomat segítem, az anyósoméknak és az idősebb hozzátartozóknak én vásárolok be.

Ha éppen nem dolgozol, vagy gyártasz maszkot, hogyan kapcsolódsz ki?

A családom nagyon fontos. A nagyfiam Püspökladányban él a volt feleségemmel, de majdnem minden időnket együtt töltjük. Járjuk a természetet, sétálni megyünk a Körös partjára, a barátokat látogatjuk meg. Egyébként a szakmám a hobbim, a szerelmeim pedig a két fiam, és a párom. Érdekesség, hogy ha a kisfiamat kérdeznéd, hogy mi szeretne lenni, akkor azt mondaná: feltaláló, kárpitos és vasutas!

Benke Máté

„Most az összefogás és az egymásra figyelés a legfontosabb...”



Évfordulós interjú Kerékgyártó József vezérigazgatóval

Február 22-én múlt 1 éve, hogy Kerékgyártó József vezérigazgatóként köszöntötte a MÁV-START munkavállalóit. A kollégáknak írt levelében akkor úgy fogalmazott, az a célja, hogy emberközpontúvá tegye a vasutat. Egy év elteltével még inkább vallja, hogy „az emberekről kell, hogy szóljanak mindennapjaink, hiszen ez az alapvető mozgatórugója a vasútnak.” Most azonban a világjárvány leküzdése a legfontosabb feladata az emberiségnek, a krízis jelentősen átalakította az életünket, biztosan hosszú távú hatása lesz a mindennapjainkra. Az interjúban az ezzel kapcsolatos kérdésekre is kitértünk.

Hogyan látja ma, 1 év távlatából a vasútvállalatot a vezérigazgató?

Vállalatunknál 14 ezer ember végzi nap mint nap a munkáját hozzáértőn és becsülettel. Igen, az emberekről kell, hogy szóljanak mindennapjaink, hiszen a munkatársainkon keresztül ítélnék meg bennünket és csak ez vezethet el a közös sikerhez. Stratégiánk szempontjából is fontos hogy közösen, együttműködve lépünk fel mind cégünkön belül, mind a MÁV-csoport többi tagjával – meggyőződésem, hogy ezzel összességében az utazóközönség is és mi magunk is nyerünk.

A vállalatvezetés az elmúlt évben nagyon sokat tett azért, hogy az utasaink és a munkavállalóink felé nyitottabbá váljunk. Lakossági fórumokat, munkavállalói fórumokat szerveztünk, vezetőink kijárnak pályaudvarokra, gyakran találkozunk a vasutas kollégákkal. A tőlük érkezett információkat, kéréseket értékeljük és beépítjük a programjainkba. A cél közös: egyszerűen fogalmazva, jól szeretnénk tenni és jól szeretnénk a munkánkat végezni. Szeretnénk az utasainknak kiválóbb szolgáltatást, magasabb színvonalat, stabilabb, kiszámíthatóbb, és biztonságos személyszállítást biztosítani. A munkavállalóknak pedig jó munkakörülményeket és megfelelő kompenzációt, hogy elégedetten végezzék a munkájukat. Közvéleménykutatások igazolnak minket, hiszen egyre elégedettebbek utasaink, egyre többször dicsérik általában a munkavállalók fellépését, hozzáállását. Amivel kevésbé elégedettek, az a technikai elavultság, a járművek és a pálya állapota, az előforduló késések. Vannak tehát negatív kritikák is, de egyre több a dicsérő hang. Mindenképpen ki kell emelnünk, hogy a vállalatnál megerősítettük a szolgáltatásfejlesztés és értékesítési igazgatóság szervezetét. Kiváló munkavállalókat vonzottunk be, akik a már meglévő kollégákkal együtt egy szakmailag és emberileg is jó csapatot alkotnak. A szolgáltatási-értékesítési szegmens erősítését az elmúlt egy év sikerének értékelem.

Milyen ma a vasutas munkavállaló helyzete a társaságnál?

Azt gondolom, a lehetőségeinkhez képest mindent megteszünk a munkavállalóink helyzetének javításáért. Idén is sikerült bérfejlesztést végrehajtani, a stratégiailag kiemelt vagy a munkaerőpiac aktuális helyzete miatt kritikus munkakörökben dolgozó munkatársainkra nagyobb figyelmet tudtunk fordítani. Emellett a munkakörülmények javítására továbbra is megteszük a lépéseket, tervezetten, ütemezetten hajtunk végre felújításokat, karbantartásokat. Az idei évben a MÁV-START közel 500 millió forintot fordít a munkahelyek állagának javítására, szebbé és jobbá tételére. Nagyon fontos az emberek biztonsága, mind mentális, mind munkavégzés tekintetében. Ezért jegyzivizsgálói munkakörben dolgozó kollégáink nagyobb biztonsága érdekében a testkamerák beszerzését és használatát továbbra is kiemelt projektnek tekintjük, folytatjuk, hiszen van rá igény. A különböző szakmai oktatásaink rendszerét a hatóságokkal

közösen igyekszünk egyszerűsíteni, hogy a tartalom és a tudásszint megtartása mellett a leterheltséget csökkentsük tudjuk. Meglévő munkavállalóinknak így könnyebb lesz a vizsgákat letenni, megújítani, egyúttal az új munkaerőt bevonni. Emellett olyan hatékony és racionális döntéseket hozunk, amelyek a mindennapokban köszönnek majd vissza, mint például a pótlékok rendszerének az újragondolása akár az elővárosban, akár országos szinten. Stabilizáljuk a jegykiadó automaták helyzetét, ez segít a pénztáros kollégáink leterheltségén. Fedélzeti munkakört ellátó kollégáink számára megjelentettük a Vonatkísérők kézikönyvét, és hasonló felépítésű kiadvány folyamatban van a pénztárosoknak és a mozdonyvezetőknek. Hatékony és jelentős munkát végzünk a vállalati imázsépítés területén, hiszen nagyon fontos, hogy a MÁV brand újra erős legyen, hogy ne csak mi magunk legyünk büszkéek rá, hanem az utasok is.

Milyennek látja a jelenlegi krízishelyzetben a vasútvállalatunk és a vasutas munkavállalók szerepét?

A vasút továbbra is hangsúlyos szerepet tölt be a személyszállításban. Részt veszünk a hivatásforgalomban, tehát továbbra is velünk utaznak az egészségügyi dolgozók, pedagógusok, tűzoltók, kereskedelmi dolgozók, közszolgáltatásban dolgozók. Ez látszik a munkanapi menetrendünkben is, ugyanis csúcsidőben erősíteniünk kellett ahhoz, hogy tartani tudjuk a 30%-os maximum kapacitás kihasználtságot. Az utasaink, az Operatív Törzs és a kormányzat számít ránk, számítanak a vasutasok munkájára. A dolgozók pedig helytállnak, mindannyian tudják, hogy felelősségteljes munkát végzünk. A közszolgáltatási feladatainkat el kell látnunk, a biztonságos utazási feltételeket utasaink számára ebben a helyzetben is biztosítanunk kell.

Tavaly szeptember vége óta hat munkavállalói fórumot tartottunk, különböző munkavégzési helyeken. Mit szólnak a kollégák ehhez a közvetlenséghez?

Örülök, hogy erről beszélhetek, hiszen minden bizonnyal a legnagyobb hatást ezen a téren értük el. A kollégák egyrészt a közvetlenséget pozitívan értékelik, másrészt együttműködően állnak hozzá. Mindig nagyszámú résztvevő van, előre is kapunk kérdéseket és a helyszínen is kialakul a párbeszéd. Gyakorlatilag egy-két esetet leszámítva negatív véleményt nem tapasztaltam, de azok is kezelhetők voltak. A fórumokról természetesen feljegyzéseket készítünk, igyekszünk megoldást találni, a javaslatokat beépíteni a működésünkbe. Fontos, hogy következetesek legyünk, azaz idővel ugyanoda visszatérünk majd, és újra meghallgatjuk a kollégákat a változásokról. A munkavállalói fórumokat rendszeressé tettük, tehát folytatjuk.

Milyen elvárásokat tud megfogalmazni a munkavállalók felé az elmúlt év tapasztalata alapján?

Büszke vagyok a kollégákra, mert mindannyian elkötelezettek a hivatásuk iránt. Az elvárás nem más, mint az őszinteség,



Távlati kitekintést már tettünk, kérem, fogalmazza meg rövid és középtávú terveinket!

Természetesen, a mostani helyzetben az elsődleges utasaink és munkavállalóink egészségének megóvása, valamint a közszolgáltatási feladataink teljesítése. Reméljük, minél előbb túl leszünk a krízishelyzeten. Üzletileg két fontos célunk van. Az egyik az üzemeltetés stabilitásának megteremtése, a meglévő eszközállományunkkal való hatékony gazdálkodás mentén. A másik pedig a modernizáció, a megújulás. Tudjuk, hogy vannak elavult eszközeink és rendszereink. De ugye már nem állnak sorok a jegykiadó automaták előtt, hiszen a korábbi 50 százalékos rendelkezésre állásról ma már 90 százalékos rendelkezésre állásról beszélünk. Sikert a kocsállományt megerősíteni, bevon-

„Büszke vagyok a kollégákra, mert mindannyian elkötelezettek a hivatásuk iránt. Az elvárás nem más, mint az őszinteség, nyitottság, utasbarát fellépés...”

nyitottság, utasbarát fellépés, emellett határozottság és szakmaiság. Ezek a kulcsszavak. Legyenek büszkék a cégére, a munkájukra. Sok minden történik most, ami pozitív, a vasút reneszánszát éli, újra kezdik felfedezni az emberek ezt a nagyszerű közlekedési eszközt. 2021 a vasút éve lesz Európában, a közösségi közlekedés egyre vonzóbb és egyre jobb színvonalú lesz. A jelenlegi pandémiás krízishelyzet átalakította az életünket. Most egészen biztosan az összefogásban rejlik a túlélés, ezért erre kérek minden kollégámat. Most az összefogás és az egymásra figyelés a legfontosabb, hogy legyőzzük a járványt és az emberek visszatérhessenek a megszokott mindennapjaikhoz.

A hivatástudatot, a lojalitást, a vasutas összetartást a magyar vasút 170 éves múltja alapozza meg...

Így van! A tradíciók megőrzése nagyon fontos, itt vasutas nemzedékek, családok, generációk nőttek fel, és a ma élők nagyon büszkék elődeikre. A vasút sohasem volt könnyű téma, sohasem volt könnyű feladat, de mindig hivatás és szolgálat volt. Én is így viselkedem, ebben a szellemben, hiszen egy vezérigazgatónak is az a dolga, hogy szolgáljon, mind az utasokat mind a munkavállalókat, segítse őket a munkájukban, az akadályokat próbálja meg elgördíteni. Azt vallom, hogy a munkában töltött idő a lehetőségekhez képest legyen pozitív, konstruktív, ne bántuk egymást, hanem ha látjuk, hogy valaki kicsit lemaradt, akkor segítsük őt. Azt tapasztalom, hogy erre nem kell külön felhívni a figyelmet, a közösség támogatja azt, akinek olykor picit nehezebben megy, összetartanak a vasutasok.

tunk új kocsikat, tudunk erősíteni többnapos ünnepeken, az applikációnk újabb funkcióval bővült. Sok fejlesztés van folyamatban, büszkék vagyunk rá, hogy elindult az IC+ gyártás. Már több mint 20 kocsink van forgalomban, egy évvel ezelőtt csupán egy elakadt programunk volt. Ezen a téren a gyártmányfejlesztés és a gyártástechnológia fejlesztése megnyugtatóan folyamatos. Szeretnénk még egy 250 darabos új szériát elindítani a jelenlegi 70 darabos széria után, melyet további fejlesztésekkel, például alacsonypadlós kivittel is kiegészítünk. A 115 darabos mozdonybeszerzési projektünk történelmi jelentőségű nagyságrend. Ez üzemeltetési oldalról és szolgáltatási oldalról is erősít majd, egységesíti a flottánkat, amely által majd jobban karbantartható, hatékonyabban üzemeltethető lesz. Háromszázhetvenöt darab jegykiadó automatát telepítünk a fővárosba, elővárosi közlekedésbe, a Balaton környékére. Szeretnénk hibrid motorvonatokat beszerezni. Jó lenne, ha a Balaton körül modernebb motorvonatok közlekednének. Nagy sebességű járműveket kell beszereznünk, hogy nemzetközi fronton is versenyképesek maradjunk. A tisztítás-karbantartás területének átfogó racionalizálása is folyamatban van, megnyílt a nagykanizsai mosónk például, de ugyanilyet nyitunk Szegeden, Miskolcon, hogy komplett és komplex lehessen a rendszer, és tiszta járműveink legyenek.

A MÁV-csoport egyik kiemelt projektje a Zöld vasút program, hiszen a vasút valóban az egyik legzöldebb környezetbarát utazási eszköz, amely mellett a legbiztonságosabb is. Van tehát bőven munkánk és tervünk az elkövetkező időszakra is.

Említette, hogy 2021 a vasút éve lesz. Hogyan készül erre a vasúttársaságunk?

2021 számunkra a megújulás éve lesz – ez a kijelentés a jelenlegi világjárvány után talán majd felértékelődik. Az IC+ járműgyártás legújabb tagjaként, szolnoki gyáttal vezérlőkocsit tervezünk, amely szintén nagyon fontos és előre-mutató lépés lesz. A járműfelújításainkat úgy kell megtennünk, hogy közben az utasigényünk nő, a közszolgáltatást el kell látnunk. Jól kell összehangolnunk, hogy mikor mit újítunk fel, hiszen a rendelkezésre állásnak hiánytalanul kell lennie. A meglévő járműveinket is felújítjuk közel 20 milliárd forint értékben a következő 4 évben, az új beszerzések mellett. Növeljük a komfortfokozatot zárt rendszerű vécékkel, jól működő wifivel, konnektorokkal, és erősítjük az utastájékoztató rendszereinket. Szeretnénk a rossz sztereotípiákból kilépni, ez a fontos feladatunk. A nagyobb városokkal együttműködési szerződést kötöttünk, Kecskemét, Debrecen már a partnerünk. Ha versenyelőnyt akarunk elérni a közösségi közlekedésben, akkor ott össze kell fogni a különböző közlekedési módoknak. Ebből alakul ki egy olyan versenyelőny majd, ami az egyéni közlekedéssel szemben felveheti a versenyt.

Összefoglalva, röviden, hogyan értékeli az elmúlt egy évet?

Nagyon sikeresnek értekelem, egy komoly, dolgozó év van mögöttünk. Voltak benne hullámvölgyek, mind érzelmi, mind szakmai alapon. Feszített volt a tempó, sok új munkatárs is csatlakozott. Úgy gondolom, a fejlődési irányra mindenki sikeresen ráállt, sikerült ebből az egy évből egy nagyon erős új alapot képezni, nagyon jó programokat elindítani ahhoz, hogy a fejlesztéseink eredményei már 2020-ban is megjelenjenek, 2021–2022-ben pedig már egy teljesen megújult MÁV-START működhesen. Ahhoz, hogy ez a rendszer jól működjön, a munkavállalók napi szintű szorgalmas munkája kell. Ha ezt látják a döntéshozók, ha azt látják, hogy ez a vasúttársaság akar valamit, akkor biztosítani fogják a szükséges forrásokat. Szeretnénk elérni, hogy a MÁV neve újra fényes legyen, a magyar vasút felemelkedjen, és a legmegbízhatóbb közlekedési eszközzé váljon. Hogy József Attilát idézzem: „Rendezni végre közös dolgainkat, ez a mi munkánk; és nem is kevés.”

„Szeretnénk elérni, hogy a MÁV neve újra fényes legyen, a magyar vasút felemelkedjen, és a legmegbízhatóbb közlekedési eszközzé váljon.”

Hogyan értékeli a helyzetállásunkat a jelenleg zajló krízishelyzetben?

A munkatársaim helytállása példamutató és nagyon pozitív. Ebben a megváltozott helyzetben segítenek eligazodni egymásnak és az utasoknak, és én nagyon büszke vagyok a kollégákra. A vasúttal és a működésünkkel összességében a legfelsőbb szinten is elégedettek. A jelenlegi krízishelyzetben eleget teszünk az elvárásoknak, számítanak a munkánkra és bíznak bennünk.

Végezetül egy személyes kérdés: Kerékgyártó József, hogy érzi most magát?

Szeretem ezt a vasutat! Szeretek kint járni a kollégák között, és igyekszem demokratikus vezető lenni. Én ebben látom az erőt. Egyrészt a valódi együttműködésben, másrészt pedig tudásunk és javaink, energiáink jó célra való felhasználásában. Így biztosan sikert érünk el. Ha én közvetlen és demokratikus vezető vagyok, sok energia felszabadul a szervezetben, és az emberek tudják, mi a dolguk, ez meggyőződésem. Nyilván iránymutatás kell, keretek kellene. Rengeteg kiváló ember dolgozik a vasútért. Úgy gondolom, most jó irányba megyünk, és úgy látom, hogy az emberek jól is érzik magukat. Ez számomra boldogító és mindennél többet ér.

A jelenlegi helyzetben úgy fogalmazok, hogy a vasút fontos szerepet tölt be most is a társadalom életében, fontos a munkánk, és én nagyon bízom abban, hogy a válságból – összefogásunk, egymásra figyelésünk miatt is – még inkább megerősödve kerülünk majd ki.

Hum Krisztina
(2020. április 20.)



Tevékenységeink a pandémiás helyzetben

Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóságok

A veszélyhelyzet kihirdetése óta a 65 év feletti munkavállalóink állásidőn vannak. A vezényelt munkatársak esetében – bár sokszor ez nem egyszerű – igyekszünk családbarát módon készíteni a vezénylést, különös figyelemmel a 12 éven aluli gyermekek nevelőkre.

Vontatási utazók körében a gyakornokok állásidőn vannak, részükre a távoktatás megszervezése folyamatos. Azokon a pénztári területeinken, ahol a nyitvatartást szűkítettük, állásidővel vagy részarányos szabadságkiadással kezeltük a helyzetet. A jegykezelés a korábban már bevezetésre került érintésmentes eszközzel, ZEBRA géppel vagy okostelefonnal történik. A munkaidő-beosztást készítő kollégáknak is többletfeladatokat okozott a helyzet, hiszen egyrészt a járat-számok csökkentése miatt teljesítmény-átcsoportosításokat kell végezni, másrészt a személyzethiányt kell úgy megoldanunk, hogy abból járatkimaradás ne legyen. A cél, hogy a szolgáltatás gördülékenyen haladjon továbbra is.

Járműbiztosítási Igazgatóságok

A JBI-k munkatársai – a járműszerelői, karbantartási munkakörcsoportok kollégái – biztosítják járműveink üzemképességét, a megfelelő műszaki állapotot, hogy utasaink tiszta és biztonságos, megfelelő műszaki állapotú járművekkel utazhassanak. A Járműbiztosítási Igazgatóságok műhelyeiben végzik a különböző közlekedésbiztonsági vizsgálatokat, vezetik a járművek műszaki dokumentációját, ellátják a vasúti járművek folyamatos műszaki felügyeletét és a Tisztítási előírásban foglaltak szerint a járműtisztítási tevékenységek koordinálását, megrendelését, elvégzését. A számítógépes munkakörben foglalkoztatott munkatársak, akik otthonról is tudják a munkájukat végezni, home office-ban dolgoznak, jellemzően az adminisztrációs, támogatói munkakörökben. A műhelyekben a kollégák dolgoznak, és végzik a Karbantartási tervben meghatározott feladatokat.

Vontatási utazó munkatársaink szintén nagyon fegyelmezetten tesznek eleget a munkavégzési kötelezettségüknek. A mozdonyvezetőknél a személyes kontaktus minimalizálására intézkedéseket vezettünk be, például az elkészített munkaidő-beosztásokat tableten adjuk át. A frontvonalon dolgozó valamennyi munkatárs folyamatosan el van látva a szükséges védőeszközökkel.

A szolgálati helyiségeket, tartózkodókat, laktanyákat rendszeresen fertőtlenítik. A védőeszköz-ellátás mellett fontosnak tartjuk az egymásra figyelmet, a kapcsolattartást, a szolidaritást is. A kollégák nincsenek egyedül, hiszen összetartunk. A szolgáltatói szemlélet továbbra is elsődleges, ezért felelősségteljes hozzáállásra van szükség mindenki részéről!

Természetesen a helyi adottságok, vagy egyedi célok okán eddig is voltak eltérő feladatok a különböző igazgatóságokhoz tartozó műhelyekben. Ilyen például az a helyi adottság, amely most a Budapest JBI-re jellemző.

A világjárvány miatti krízishelyzet indokolta az Utasellátó működésével összefüggésbe hozható átmeneti rendelkezéseket. A szolgáltatás felfüggesztésre, a kocsik tárolásra, a romlandó élelmiszer raktárhétszere felszámolására került.

Utasaink biztonsága és egészségének megóvása mellett munkatársaink egészségének védelme is rendkívül fontos, ezért a kollégák higiénés eszközökkel, kézfertőtlenítővel való ellátása biztosított. Műhelyeinkben, valamint járműveink vezetőállásán is rendszeres a fertőtlenítés.



EGYÜTT ERŐSEK VAGYUNK, VASUTAS KÖZÖSSÉGÜNK ÖSSZETART, UTASAINK SZÁMÍTHATNAK RÁNK!

Folyamatos az IC+ gyártás

A koronavírus által okozott beszállítói nehézségek ellenére is folyamatos az új IC+ kocsik gyártása a szolnoki járműjavítóban. Tekintettel a kialakult pandémiás helyzetre, járműszereelő kollégáink a szükséges higiénias előírásoknak megfelelően végzik munkájukat.

A hetvendarabos, belföldi forgalmú flotta harmincöt többcélú teres másodosztályú és harmincöt első osztályú járműből áll majd. Február 13-án indult először útnak az első új, belföldi forgalomra szánt többcélú teres másodosztályú IC+ kocsi, amit további nyolc követett ezidáig. Ezek a kocsik a Zalaegerszeget, Szombathelyt és Veszprémet Budapesttel összekötő Göcsej és Bakony InterCity vonatokban közlekednek.

Az újonnan elkészült kocsik közül már kilenc rendelkezik hatósági engedéllyel, lapzártánkor nyolc kocsi volt forgalomban. A MÁV-START hosszú távú célja 320 saját tervezésű és gyártású új IC+ kocsi elkészítése.

Az IC+ kocsik számát évről évre növelve lehetőség lesz – az előregedett járműflotta kiváltása mellett – az IC-hálózat kiterjesztésére, így további területek vonhatók be a minőségi vasúti szolgáltatásba.



Tisztítások és teljes körű fertőtlenítések

A vasúttársaság a pandémiás helyzetben fokozottan végzi a tisztítási, fertőtlenítési feladatait. Az alábbiakban összefoglaljuk, hogy milyen intézkedések zajlottak az elmúlt hetekben ezeken a területeken.

2020. március 13-án Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr elrendelte az utasforgalommal közvetlenül érintkező kollégák személyi higiénias feltételeinek megerősítését. A nem utasforgalommal érintkező kollégák által használt helyiségekben fokozott takarítás történt, valamint virucid hatású kézfertőtlenítő szerek kerültek kihelyezésre.

Ezenkívül 241 esetben ózonos fertőtlenítést kapott személyszállító jármű (négytengelyes és kéttengelyes kocsik, illetve Bz motorkocsik). Ez utóbbit jellemzően az időszakos tisztítást (T3) követően (eddigi helyszínek, ahol végeztek már ilyet: Budapest Keleti pu., Szolnok, Pécs és Szombathely).

A veszélyhelyzet kihirdetésétől 39 fordulóállomáson összesen 31 910 esetben volt a személyszállító járműveinken emelt szintű fertőtlenítés, amely azt jelenti, hogy a járművek belső tereiben az egyébként is elvégzett szerelvényfordulóba épített tisztítást, jellemzően T2 tisztítást követően permetezéssel felületfertőtlenítést, majd utána fertőtlenítő felmosást végeztünk. Ezenkívül 241 esetben ózonos fertőtlenítést kapott személyszállító jármű (négytengelyes és kéttengelyes kocsik, illetve Bz motorkocsik). Ez utóbbit jellemzően az időszakos tisztítást (T3) követően (eddig helyszínek, ahol végeztek már ilyet: Budapest Keleti pu., Szolnok, Pécs és Szombathely). A MÁV-START 2020. április 2-án kötött vállalkozási szerződést kifejezetten a koronavírus elleni fertőtlenítő tevékenységek végzésére. Ebben a motorvonatok, motorkocsik és vezérlőkocsik esetében a fedélzeti fertőtlenítések részét képezi a vezetőállások, vezetőfülkék felületeinek kezelése is. Az elmúlt időszakban elvégzett több mint 13 ezer fertőtlenítés során ennek mintegy 30 százalékában vezetőállással rendelkező jármű is részese volt. Ezenkívül a mozdonyok vezetőállásainak fertőtlenítését is végzik a járműbiztosítási igazgatóságok a karbantartásokkal egyidejűleg, jellemzően saját tevékenységben. Adataink szerint március 19. óta összesen 5600 esetben történt vezetőállás-fertőtlenítés a karbantartási telephelyeken.

A járművek fertőtlenítését továbbra is napi rendszerességgel végezzük annak érdekében, hogy a lehető legbiztonságosabb körülményeket biztosíthassuk utasainknak és munkatársainknak.

Mindezekon túl, a védőintézkedések és védőeszközök használata mellett, a fertőzés kockázatának csökkentése érdekében továbbra is a legfontosabb az alapvető higiénés szabályok egyéni betartása! A megbetegedés ellen a gyakori és szakszerű kézhigiénével: alapos kézmosással és alkoholos bedörzsöléssel, a köhögési etikett betartásával, a zsúfoltság kerülésével, a másoktól való megfelelő távolságtartással óvhatjuk meg magunkat.



Az arc eltakarása a vasúton is mindenkinek kötelező lett

Május 4-től, a védekezés második szakaszában a tömegközlekedésben, így a vasúton is mindenkinek kötelező az arc eltakarása (maszk, sál, kendő), és a másfél méteres védőtávolság betartása a fertőzésveszély csökkentése érdekében.

Május 4-től, a védekezés második szakaszában a tömegközlekedésben, így a vasúton is mindenkinek kötelező az arc eltakarása (maszk, sál, kendő), és a másfél méteres védőtávolság betartása a fertőzésveszély csökkentése érdekében.

A kormányrendeletet követve amely – többek között az általános védelmi intézkedések részeként elrendelte, hogy tömegközlekedési eszközön utazás közben száját és orrot eltakaro eszközt kell viselni – a MÁV-START is kötelezést adott ki a szájmászk használatára munkavállalói részére, erről hálózati szintű parancskönyvi rendelet született, az abban foglaltak valamennyi mozdonyvezető és vonatkísérő személyzet részére kötelezők.

„Hordanunk kell tehát munkavégzés közben és akkor is, amikor mi magunk utasként használjuk a közlekedési eszközt éppen szolgálatba tartva” - fogalmazott Kerékgyártó József, a MÁV-START vezérigazgatója a május 7-én, MÁV-START Hírlevélben is közzétett videóban.

A járványügyi helyzetben szükséges egészségvédelmi eszközök és fertőtlenítőszeres beszerzése folyamatos a MÁV-csoportnál, és eddig több mint 800 ezer maszkot biztosítottak a vasutas munkavállalóknak. A forgalomban lévő összes jármű fertőtlenítése naponta megtörténik, ez több mint 1200 kocsit jelent. A pályaudvarokat, üzemi területeket is vírusellenes takarítószerrel takarítják, a legforgalmasabb állomásokon az utasoknak ingyenes kézfertőtlenítést biztosít a vasútvállalat. Jelenleg naponta mintegy 3100 szerelvényt indítunk, így biztosítva a 30%-os kihasználtságot, hogy az utasok be tudják tartani az előírt másfél méteres védőtávolságot utazásaik során.

MÁV KIG

Kérjük a kollégákat, hogy tartsák be a rendelkezést!

Humánerőforrás-intézkedések

A humánerőforrás-intézkedésekről vállalati és csoportszinten is folyamatosan tájékoztatjuk munkatársainkat. A jelenlegi járványhelyzetben a legfontosabb munkavállalóink és utasaink egészségének megóvása, valamint a közszolgáltatási feladataink maradéktalan ellátása. A krízishelyzetben április 1-jéig visszatekintve, a következő intézkedések történtek.

Április 1-jére minden munkatársunk SZÉP-kártyáján hozzájáruló volt az alanyi jogú juttatás. A pandémiás veszélyhelyzet miatt, a felmerülő nehézségek hatékonyabb kezelése érdekében dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr az alanyi jogú SZÉP-kártya-juttatás – 92 900 Ft – lehető legkorábbi kifizetéséről döntött. Ennek megfelelően a korábban vállaltaknál egy hónappal előbb, 2020. március 31-én a juttatás munkatársaink SZÉP-kártyáján jóváírásra került.

A márciusi bérkifizetéssel, április 5-én megkapták járandóságait a kollégák, amely a vonatkozó utasításnak megfelelően tartalmazta a 2020. évi bérfejlesztés összegét is, januárig visszamenőleg.

Munkatársaink egészségének megóvása érdekében, mindazoknak, akik nem tudnak otthonról dolgozni és a zavartalan vasúti közlekedést biztosító munkakörben végzik tevékenységüket, krónikus megbetegedésben érintettek, vagy 60 életévüket betöltött munkavállalóink – a hatályos szabályoknak megfelelően – költségtérítéssel támogatjuk a saját gépjárművel történő munkába járást. Az intézkedés célja, hogy a járvány ideje alatt a közigazgatási határon kívülről ingázó munkavállalóink számára lehetőséget biztosítsunk saját gépkocsival történő munkába járára – függetlenül a rendelkezésre álló tömegközlekedési lehetőségektől –, és ezáltal egészségük hatékonyabb védelmére.

Az üzemi működés fenntartása és munkavállalóink egészségének megóvása érdekében számos intézkedést hoztunk. Többek között: ahol lehetett, az otthoni munkavégzés lehetőségét biztosítottuk, és társaságunknál a papíralapú ügyintézkést szinte minden területen felváltotta az elektronikus ügyintézés. Az időszakos orvosi alkalmassági vizsgálatok érvényessége meghosszabbításra került, a vizsgálatokra a vészhelyzet megszűnését követően kerül sor. Az elmaradt, elhalasztott képzésekkel, oktatásokkal és hatósági vizsgákkal érintett munkavállalókat lehetőség

szerint más munkakörbe átvézenyeltük, illetve távoktatásban biztosítjuk további oktatásukat. A 65 év feletti munkavállalók az alapbérük folyósítása mellett, járvány megelőzési céllal, mentesülnek a munkavégzés alól a veszélyhelyzet idejére. A pénztárosi munkakörben foglalkoztatott kollégák az utasforgalom kiesése miatt kevesebb szolgáltatásra kerültek vezénylésre arányosan, a kieső szolgáltatásokra alapbért kapnak. A 12 éven aluli gyermeket nevelő munkavállalókat támogatjuk, home office lehetőséget, illetve igény szerinti szabadság kivételét, vagy fizetés nélküli szabadságot biztosítottunk számukra munkakörtől függően, továbbá vasutas házastárs esetén rugalmas vezénylést a gyermek felügyeletének biztosítása érdekében.

Oktatóink hat folyamatban lévő tanfolyam (jegyzővizsga, fedélzeti jegyellenőr, pénztáros) összesen 120 fő hallgatója részére 2020. március 30-tól az elméleti kereskedelmi képzést távoktatás formájában valósítják meg, 4 tanfolyami csoport részére elméleti oktatást, 2 tanfolyami csoport részére az ismeretek szinten tartását végzik a rendelkezésre álló informatikai programok segítségével.

Az INKA2 tantermi oktatásokat átszerveztük e-learning és digitális távoktatás formájában.



Kommunikáció

Jelen helyzetben az állandó kommunikáció elengedhetetlen, a MÁV-START Kommunikáció munkatársai mindent megtesznek annak érdekében, hogy akár írásban vagy videó-üzenet formájában, a fontos információkat megosszák a vasúttársaság kollégáival.

Az aktuális intézkedésekről, hírekről folyamatosan küldjük a hírleveleket, törekedve arra, hogy a lehető leggyorsabban és a legszélesebb körben adjuk át az információt. E-hírleveleinket rendszeresen továbbítjuk a jegyvizsgáló kollégáknak a TicketChecker eszközükre, nyomtatásban pedig kikerülnek a műhelyek és közös helyiségek faliújságjaira. Nyomatott formájú hírlevelet most is készítettünk, mint eddig minden hónapban, és a bérjegyzékkel együtt postai úton juttatjuk el azoknak a kollégáknak, akik munkakörükből kifolyólag vállalati számítógéppel/e-mail-címmel nem rendelkeznek.

Rendszeressé váltak vezérigazgató úr videóüzenetei, így gyorsan és könnyen eljuttatható az információ mindenkihez. Ezeket a videóüzeneteket az igényeknek és az eseményeknek megfelelően folyamatosan készítjük.

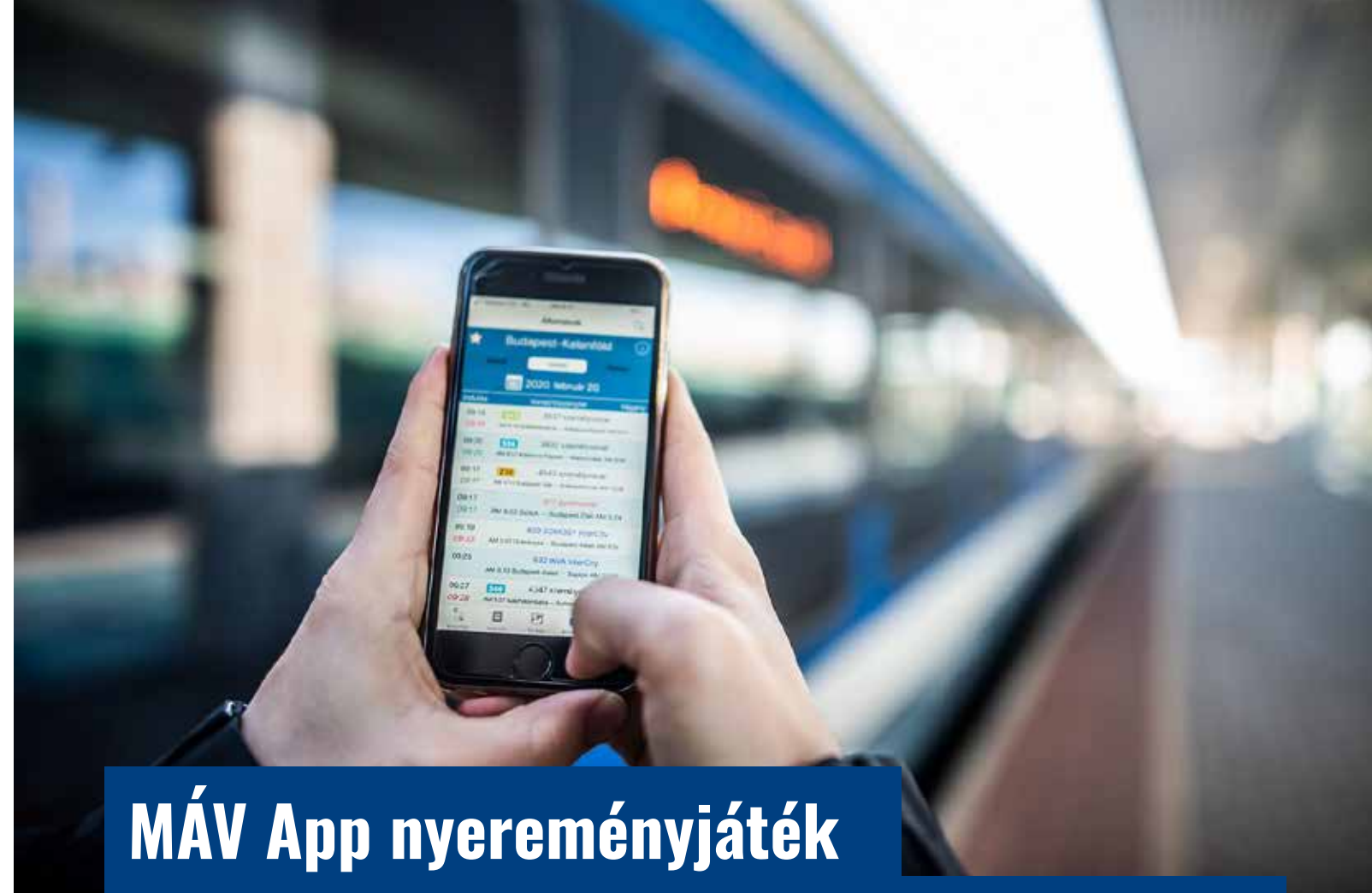
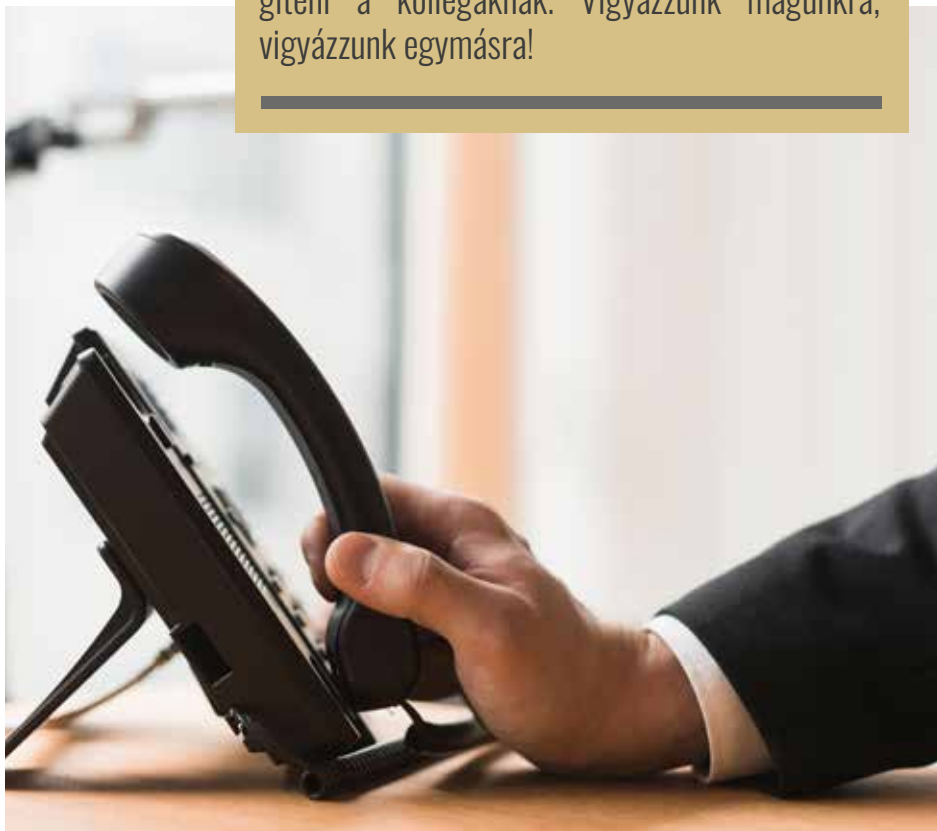
Jelenleg sok kollégának a Skype a munkakapcsolatainak egyik legfontosabb eszköze. Szeretnénk, ha minden munkatársunk ki tudná használni a program által nyújtott lehetőségeket a mindennapi munkavégzés során, ezért készítettünk egy rövid videót a fontosabb funkciók használatáról, amit elérhetővé tettünk itt: <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/skype-vallalti-verzio-hasznalata>

Folyamatosan azon dolgozunk, hogy mindenki jól informált, jól tájékozott legyen, a jelenlegi helyzetben ez az eddigieknél is fontosabb. Ezért igyekszünk bevezetni és alkalmazni olyan eszközöket és megoldásokat, amelyeket eddig nem használtunk. Ilyen az új kommunikációs csatorna, a STARTVONAL, amely elérhető a 01/2320 vasúti vagy a +36 1 511 2320 telefonszámon. A telefonos tájékoztatóval közvetlen és gyors elérést biztosítunk az aktuális hírekhez azok számára is, akik nem rendelkeznek vállalati e-mail-címmel.

Hívásindítás után azonnal elindul az aktuális tájékoztató, így egyszerűen meghallgatható az üzenet – akár kihangosítva vagy fülhallgatóval is.

Az otthonról dolgozó kollégák részére egy új sorozat indult, ez az „Otthon, de nem egyedül” blogsorozat, amelyet a MÁV-START belső tréner kollégái írnak, és amellyel a krízishelyzetben otthon munkát végző munkatársaknak nyújtanak mentális támogatást.

Mindig elérhetőek vagyunk a kommunikacio@ mav-start.hu e-mail-címen, vagy telefonszámainkon, és mindenben igyekszünk segíteni a kollégáknak. Vigyázzunk magunkra, vigyázzunk egymásra!



MÁV App nyereményjáték

Február 15-én nyereményjátékot indított a MÁV-START; azok az utasok, akik február 1. és március 31. között vásároltak az applikáción keresztül bérletet, a bérletszámukat megadva regisztrálhattak a nyereményjátékra.

A játékra 268 utasunk regisztrált, közülük négyen egyévre szóló START KLUB VIP kártyát nyertek, amely díjmentes utazást biztosít a számukra. A MÁV-START célja a lehető legszélesebb körben terjeszteni az online jegyértékesítést, amely által kedvezményesebben tudnak jegyet váltani az utazók és elkerülhetik a sorban állásokat, kényelmesen, otthonról is megvásárolhatják menetjegyüket. A START KLUB VIP kártya boldog új tulajdonosai nagyon örültek a nyereménynek és pár gondolatot megosztottak velünk a MÁV applikációjáról.

„Csaknem napi szinten utazom vonattal a lakóhelyem és wBudapest között ingázva. A munka célú utazások mellett szabadidőmben is szívesen választom a MÁV szolgáltatásait. Alkalmanként kerékpárt is szállítok a vonatokon. Rendkívül elégedett vagyok a nemzetközi kirándulójegyekkel, kedvezményekkel is, melyek igénybevételével több környező országba is ellátogattam. Bár még csak néhány napja használom a MÁV app-ot, az első benyomások pozitívak, praktikus és környezettudatos megoldást kínál menetjegy és bérletvásárláshoz. Használata egyszerű, néhány perc alatt regisztráltam és megvásároltam a 30 napos bérletemet.

A START Klub VIP kártya által nyújtott lehetőségeket nagyon vonzóknak találom, örülök, hogy én vagyok a négy szerencsés nyertes egyike.” –mondta egyik nyertesünk, Anikó.

„Felhívásban hallottam a MÁV app bérlet nyereményjátékáról, melyre „Hátha szerencsém lesz!” alapon pályáztam. Az appot évek óta használom, annak pedig különösen örültem, hogy már a bérletvásárlást is könnyen és kényelmesen elintézhetem az applikáción keresztül. Időt és pénzt is spórolhatok vele (legalábbis a jegyvásárlással), arról már nem is beszélve, hogy a környezetet is védem, hiszen nincs szükség jegynyomtatásra (sok kicsi, sokra megy). Ez hónapokkal ezelőtt történt, már meg is feledkeztem róla, amikor telefonon kerestek a MÁV-tól a jó hírrel, hogy én vagyok az egyik nyertes. Nagyon meglepődtem, de természetesen örültem is, és majd igyekszem kihasználni a nyeremény nyújtotta lehetőségeket, hiszen vonatozni jó. :)” – mondta el Zsolt, aki bérletvásárlásával szintén megnyert egy START KLUB VIP kártyát.

Nyerteseinknek gratulálunk!

Molnár Zsolt

Az INKA2 projekt eredményeinek hosszú távú hatásai

A Vasutas Magazinban utoljára múlt év decemberében adtunk hírt az INKA2 projekt haladásáról. A rendszer bevezetése érdekében a munka időközben is nagy erővel folyik, a projektben dolgozó munkatársak, leendő végfelhasználó kollégák és vezetők hírlevelekben folyamatos tájékoztatást kapnak az aktualitásokról. A jelenleg zajló világiárvány mindannyiunk életét átalakította, de a projekt ez idő alatt sem állt le, a rendelkezésre álló eszközökkel a projekttagok továbbra is dolgoznak, és a végfelhasználói oktatások is – a helyzethez igazodó formában – zajlanak.

Az INKA2 projekt eredményeként létrejövő szoftver mindannyiunk munkájára, a MÁV-csoport minden munkafolyamatára változást fog hozni. A projekt nagyon intenzív fejlesztési és tesztelési időszakon van túl, amely során a projektben résztvevő kollégák különféle tesztforgatókönyvek alkalmazásával vizsgálták a rendszerek funkcióit és működését, hogy az éles indulásra jól előkészített és beállított alkalmazás kerüljön átadásra a végfelhasználók számára. Több ezer kolléga oktatása lett megszervezve tantermi vagy e-learning formában annak érdekében, hogy a mindennapi munkavégzéshez szükséges ismeretek átadásra kerüljenek részükre a bevezetésre kerülő SAP-modulok, valamint ETR-vezénylőrendszer vonatkozásában.

Az időközben bekövetkező pandémiás krízishelyzet kihívás elé állította az INKA2 projekt vezetését is, nagyon gyorsan kellett új megoldásokat találni a még hátralévő feladatok végrehajtására. Teljes egészében elektronikus csatornára helyeztük át a projekt koordinációját, a személyes egyeztetések csökkentése érdekében digitális eszközök bevezetése mellett döntöttünk. Az oktatások vonatkozásában MÁV-csoport szinten is új, digitális oktatási módszertan került bevezetésre. Azon végfelhasználói tantermi oktatásokat, amelyek nem fordíthatók át e-learning képzésre, digitális csoportos oktatásokra szerveztük át. Az érintett munkatársak egy új szoftver, a Cisco WEBEX Training használatával digitális, azaz virtuális tanterembe kaptak meghívót. A kollégák számítógépen kísérhetik végig a tananyagot az oktató élő szavas narrációja mellett. Kérdéseket tehetnek fel az oktatónak szóban vagy írásban a WEBEX szoftver használatával. Ezzel a 21. századi megoldással a végfelhasználó kollégák kényelmesen, utazás nélkül akár az otthonukban, illetve munkahelyükön egészségügyi többletkockázat nélkül sajátíthatják el a tananyagot.

Az INKA2 projekt eredményei olyan megoldások lesznek, amelyek hosszú távon kihatnak a működésünkre, a hatékonyságot, az elemezhetőséget, az átláthatóságot és a biztonságot növelni, a szervezetek közötti információáramlást erősíteni fogják. Összességében csökkentik azon szoftverek számát, amelyeket a felhasználók jelenleg használnak a munkáik során. A hosszú távú elvárás az, hogy az új rendszer a jelenleginél kisebb ráfordításokkal, hatékonyabban támogassa a MÁV-csoport céljainak elérését. 21. századi megoldásokkal a 21. századi vasútiért.

INKA2 Kommunikáció

Jeles napok... ... a műszaki tudományok területéről

Május

Május 4.

Falka Sámuel születésnapja – 1866

Falka Sámuel (Trencsén, 1866. máj. 4. – Budapest, 1932. dec. 17.): gépészmérnök, a vezetékszámítás egyik úttörője. A Ganz-gyár dél-amerikai erőmű-építkezéseinek vezetője, majd a gyár főmérnöke volt. Később a konstantinápolyi elektromos művek, majd a budapesti elektromos művek vezérigazgatója, műszaki tanácsadója volt.

Május 7.

Az újjáépített Ferihegyi repülőtér felavatása Budapesten – 1950

A Ferihegyi repülőtér építése már 1940-ben elkezdődött, ezt azonban még csak a honvédség vehette igénybe. A háborúban három légitámadás érte, használhatatlanná vált. Újjáépítése 1948–1950 között történt. 1950. május 7-e óta használja a polgári légiközlekedés. Az 1960–70-es években rekonstruálták, bővítették, majd 1985. november 2-án megnyílt a második terminál és a második leszállópálya, amelyeket már a legnagyobb teljesítményű és sebességű repülőgépek is használhattak.

Május 11.

Kármán Tódor születésnapja – 1881

Az aerodinamika egyik legkiválóbb művelője volt (Budapest, 1881. máj. 11. – Aachen, 1963. máj. 7.). Bánki Donát tanársegédjeként egyidejűleg a Ganz Vagongyárban is munkát vállalt és szilárdságtani kutatásokat folytatott. A Göttingeni Egyetemen évekig dolgozott, itt alkotta meg híres „kihajlási elméletét”, amely doktori értekezésének is tárgya volt. 1911-ben a szilárd testek képlékeny folyásának elméletét alapozta meg. Ugyanebben az évben dolgozta ki az áramló közegbe helyezett testek mögött fellépő örvénysorra vonatkozó elméletét. Ezt a jelenséget a tudományban Kármán-féle örvénysornak nevezik. Az első világháborúban katonai szolgálata során került a Bécs melletti Fischamendbe a repülő arzenálhoz, ahol javaslatára aerodinamikai laboratóriumot rendeztek be és a kísérletekhez tervei szerint szélcsatornát építettek. Itt szerkesztette meg a felderítő léggömbök helyettesítésére a PKZ típusú kötött helikoptert. Később az általa alapított és irányított aacheni Aerodinamikai Intézetben dolgozta ki a turbulencia hasonlósági elméletét. Az általa létrehozott Guggenheim-laboratóriumban munkatársaival az aerodinamika

– főként a hangsebesség fölötti repülés – több alapvető kérdését oldotta meg. 1936-ban alakult meg a Jet Propulsion Laboratory (sugárhajtás-laboratórium), ahol az ötvenes évek elején elkészítették az amerikai hadsereg első ballisztikusan irányított rakétáját. Kármán tagja lett az amerikai légi-erő tudományos tanácsadó bizottságának, 1951-től a NATO Repülésügyi Kutató és Fejlesztő Intézetének volt az elnöke. Alapító igazgatója volt a Nemzetközi Asztronautikai Akadémiának. A Holdon és a Marson kráter őrzi nevét.

Május 13.

Jendrassik György születésnapja – 1898

A dízelmotor- és turbinagyártás neves szakembere, sokoldalú feltaláló (Budapest, 1898. máj. 13. – London, 1954. febr. 8.). Itthoni pályája végig a Ganz-gyárhoz kötődött, ahol pályakezdő mérnökként a dízelmotorok fejlesztési munkáiba kapcsolódott be. Első fontos eredménye a motorok indításának korszerűsítése volt; erre vonatkozott Belsőégésű hőerőgép és ehhez való üzemeltetés című szabadalma. A Ganz-Jendrassik néven ismert motorok első darabjai 1927-ben készültek el; gyártottak belőlük egy-, két-, négy- és hathengeres változatot is. Különösen a sínautóknál alkalmazott motorok arattak nagy sikert és tették világszerte ismertté Jendrassik nevét. A gyárban kiváló szakembergárda alakult ki körülötte, nem utolsósorban megnyerő egyéniségének köszönhetően: a lelkesedést, munkaszeretetet a mérnököktől a szakmunkásokig sokan átvették tőle, az emberek szívesen dolgoztak irányítása alatt. Jendrassik jól beszélt németül, angolul, franciául és spanyolul; nyelvtudását a termék- és licencladáshoz kapcsolódó tárgyalásokon hasznosította. 1938-ban egy olyan kis teljesítményű, de nagy hatásfokú gázturbinát fejlesztett, amelynek műszaki paraméterei egyedülállóak voltak a világon. Az 1940-es évek elején érkezett Jendrassik hazai karrierje csúcsára: ő lett a Ganz-gyár vezérigazgatója és az Akadémia levelező tagjává választotta. A háború után nem tudott megfelelően érvényesülni, bizalmatlanság vette körül. 1947-ben külföldre távozott, Londonban telepedt le, itt dolgozta ki utolsó jelentős találmányát, a nyomáscserélőt. Közel 20 országban gyártották és gyártják az általa kifejlesztett berendezéseket.

(Forrás: jelesnapok.oszk.hu)

Hum Krisztina

Környezetvédelmi célok

2021 a vasút éve lesz az Európai Unióban, ezen belül a vasúti közlekedésben zöld fordulatról is beszélhetünk, és e két dolog apropóján mutattuk be az előző számunkban a MÁV Zrt. Környezetvédelem, energetika és minőségirányítás szervezeti munkáját. A bemutatást folytatva kérdéseinkre a szervezet vezetője, Wégner Krisztina és Kerényi Judit környezetvédelmi szakértő válaszolt. Arról beszélgettünk, hogy milyen környezetvédelmi céljai és aktivitásai vannak jelenleg a vasútvállalatnak.

A vasúti közlekedés zöld fordulatában milyen konkrét célokat fogalmazott meg a MÁV Zrt., illetve a MÁV-csoport?

A feladat és tevékenységünk is sokrétű, így a jelenleg legfontosabbakat emelnénk csak ki. Elsősorban a vasúti területeken felhalmozott illegális hulladékok és vasúti bontási munkákból származó vasúti talpfák és betonalkak mielőbbi felszámolására törekszünk. Az illegális hulladékelhagyás felszámolása számunkra azért is nagyon fontos, mert két éve tőlünk indult a kezdeményezés a probléma megoldására, amikor az Ökoindusztria rendezvény keretében együttműködést kezdeményeztünk az érintett felek között. Így nagyon örülünk annak, hogy a zöldstratégia részeként, elsőként ezt sikerült elindítani. Örülünk, hogy a kormányzat élére állt ennek a kezdeményezésnek, és határozott fellépést ígérnek.

Ezenfelül szakmai javaslatokkal támogatjuk a MÁV-START idejére tervezett zöld fordulathoz kapcsolódó kommunikációját is, amellyel az utazóközönséget célozzuk meg. Minde mellett tervezzük a MÁV-csoport tevékenysége kapcsán egy fenntarthatósági stratégia kialakítását, amely konkrét célok megfogalmazásával segítené az elkövetkező évek feladatainak prioritizálását.

Jelenleg milyen aktivitásunk, intézkedésünk van, amelyekről pozitív változásokat vártok?

Sokat várunk az új kommunikációs iránytól, amelynek során dolgozóinkat és utasainkat is széleskörűen tudjuk elérni. Igyek-

szünk minél több eseményen, rendezvényen megjelenni, hogy a közösségi közlekedést és MÁV Csoport környezetvédelmi tevékenységét népszerűsítsük. Dolgozunk azon, hogy idén is a MÁV-csoport adja a legtöbb önkéntes oktatót/óraadót az országos legnagyobb fenntarthatósági rendezvény keretein belül, hiszen tavaly ez sikerült, a Fenntarthatósági témahét nagy sikerrel zárult köszönhetően kollégáinknak is. Idén szeretnénk túlszárnyalni az előző év eredményeit.

Fontos az irodaházainkban a szelektív hulladékgyűjtés további kiterjesztése, ennek kiépítésére a felmérés megindult, reméljük hamarosan beszerzési fázisba kerül ez is.

Mit gondoltok, a koronavírus-járvány következtében növekszik-e majd a közlekedéshez kapcsolódó környezetvédelmi intézkedések jelentősége?

Igen, annyiban biztosan, hogy a kialakult helyzet felhívta a figyelmet arra, hogy a globalizáció következtében kialakult problémák, mint a légi közlekedésből és a közúti közlekedésből és szállítmányozásból adódó légszennyezés, az ipari tevékenység okozta üvegházhatású gázok légkörbe bocsátása, a vírusok és más esetleges megbetegedéseket okozó mikroorganizmusok kontinensek közötti vándorlása, egyértelműen a jelenlegi életvitelünk következménye. A mostani világjárvány miatt érvényben lévő, sokszor drasztikusnak tűnő, de mindenképpen eredményes korlátozások ugyanakkor megmutatták, hogy a fent említett, eddig sokszor túl nagynak vagy megoldhatatlannak tűnő problémákat is nemzetközi összefogással, sikerrel lehet mérsékelni. Ez mindenképp hatással kell hogy legyen, és meg kell hogy jelenjen a jövőben a nemzetközi környezetvédelmi stratégiaalkotásban, hosszú távon pedig a MÁV fenntartható szemléletének formálásában is. Arra törekszünk, hogy minél haladóbb szemléletet képviselve megfeleltessük majd a MÁV-csoportot ezen új kihívásoknak is. Azt már most látjuk, hogy a vasút, a vasutasok gyorsan képesek reagálni ezekre a nem mindennapi kihívásokra, ezért biztosak vagyunk abban, hogy a zöld fordulat valóban bekövetkezhet. Rajtunk, vasutasokon ez biztos nem fog múlni.

Kandó Eszter

A MÁV-csoport környezetvédelemben érvényesített alapelvei

- A megelőzés elvének következetes érvényre juttatása a környezetvédelem leghatékonyabb módja, amely a vasúti közlekedés valamennyi területének elsőrendű feladata.
- A vasútüzem által okozott környezeti terhelések felszámolása és újraképződésük megakadályozása az egyik legköltségesebb, ugyanakkor jelentős környezeti eredménnyel bíró feladat.
- A vasúti szolgáltatási láncba épülő, csoportszintű, összehangolt, gazdaságos környezetvédelmi szolgáltatásmódszereinek és szervezetének folyamatos fejlesztése és működtetése.
- A környezetvédelem és fenntarthatóság, a közösségi közlekedés pozitív oldalának hangsúlyozása, bemutatása, a fenntarthatósági eredmények javítása.

Krízishelyzetben

Egyszer egy indiai hercegnő az édesapjától kapott gyűrűvel felkeresett egy hindu bölcset. Azt kérte tőle, hogy véessen a gyűrűbe olyan bölcsességet, mely a szomorú napokban vigasztalja, a nehéz helyzetekben bátorítja, a boldog idősza-
kokban pedig óvatosságra inti. A bölcspár nap múlva visszaadta a gyűrűt. Egyetlen szót vésett bele:

„ELMŰLIK”

Amióta elrendelték a vészhelyzetet az országunkban, ez a mese zakatol a fejemben. „Elműlik”. A lélektani krízis fogalmával a legtöbb pszichológiai és pszichiátriai iskola foglalkozott, más-más aspektusokat kiemelve, de fontos kiemelni, hogy ezek az iskolák is mind azt mondják, hogy minden krízis egyszer elműlik. Abban valószínűleg mindannyian egyetértünk, hogy ilyen típusú krízissel nem nagyon nézett még egyikünk sem szembe. Ettől tűnhet még nehezebbnek, hiszen sötétben tapogatózunk.

Azt érdemes tudni, hogy az emberek életútját számtalan krízis szövi át. A pszichológiában ezt „normatív” krízisnek nevezik, azaz olyan krízisnek, amin mindenki keresztülmegy. Elég csak a kamaszkorra gondolnunk vagy a kirepülésre a családi fészkekből (ami mind a gyermeknek, mind a szülőnek krízis). Ezek hosszabb időszakok, melyek nélkülözhetetlenek az egyén fejlődéséhez. Ezeken a normatív kríziseken felül még bármikor lehetnek esetleges krízisek, melyek egy váratlan, hirtelen megjelenő életesemény következtében alakulnak ki, és bármely életszakaszban előfordulhatnak (például egy közeli családtag elvesztése, válás, baleset, vagy egy természeti katasztrófa – pl. földrengés stb.).

A jelen pandémiás helyzet sokunk számára számtalan nehézséget hordoz. Mi lesz az idős szüleimmel? Hogyan oldjam meg a gyermekem oktatását? Mi lesz a gyerek érettségijével? Mi lesz a munkámmal? Mi lesz, ha megbetegszem? Mi lesz, ha a férjem/feleségem elveszíti a munkáját? Hogyan oldjam meg elvált szülőként a gyermek láthatását? Számtalan olyan extra terhet ró ránk ez a járvány, amely még „békeidőben” is nehéz, de most százszor hangosabban szól a fejünkben és kongatja a vészharangot.

No, de mit tehetünk?

Mivel ma nincs olyan élő ember, aki pontosan meg tudja mondani, hogy mikor lesz vége a járványnak, ezért az első lépés az, hogy elfogadjuk azt, hogy egyszer vége lesz. Nem tudjuk mikor, de vége lesz. Ami nagy segítséget nyújthat ebben az időszakban, az a támogató környezet – amely akár a családot, akár a barátokat jelentheti, akár a kollégáinkat, felettesünket, szomszédunkat, bolti pénztárost. Nagyon fontos, hogy ilyenkor egy kedves szó, egy telefonhívás egy rég nem látott ismerősnek életmentő lehet, hiszen mindenki másképpen birkózik meg ezzel az új helyzettel. Figyeljünk és vigyázzunk egymásra!

Ulrichné Czihó Barbara
pszichológus, a MÁV-START belső tréner

Friss zöldségekből salátát!

A piros retek és a friss zöldhagyma biztosan az első olyan tavaszi zöldségünk, amelyet a legtöbbször szívesen fogyaszt.

Retek

A retek nagyszerű C-vitamin-forrás. Elősegíti a vese egészséges működését, nagyon jó az emésztésre, remek gyulladáscsökkentő és antioxidáns. Támogatja a zsírok lebontását, a népi gyógyászat szerint pedig vírusölő, gyulladásgátló hatása is van. Ezenkívül a retekben rost is van bőven, ami segíti az emésztést, és ahhoz is hozzájárul, hogy fogyasztása után tovább érezzük magunkat jóllakottnak. A retek-magokhoz kiskert sem szükséges, hiszen a csíráztatásra alkalmas magokból finom és egészséges retekcsírákat nevelhetünk, akár egy befőttesüvegben is. Akiknek pedig van hová elvetni a retek-magokat: viszonylag igénytelen növényről van szó, amivel kezdő kertészek is sikert arathatnak.

Hagymafélék

A hagymafélék – a tavaszi zöldhagyma, a fokhagyma, a póréhagyma és mind a többi – C-vitamint és olyan ásványi anyagokat tartalmaznak, mint például a kálium, a mangán, a szelén és a jód. A hagymafélék jó szolgálatot tesznek az emberi szervezet számára, hiszen csökkentik a vérnyomást, a koleszterinszintet, gátolják a daganatképződést és

növelik a szervezet ellenálló képességét. A hagymafélék kén-tartalmú vegyületeket tartalmaznak, amelyeknek csíráölő hatásuk van. Jelentős az ásványisótartalmuk, és fontos szerepük van a szív- és érrendszeri betegségek megelőzésében is. Az újhagyma nem más, mint a vöröshagyma fiatal példánya, aminek a föld alatti része még nem fejlődött ki teljesen. Az apró fehér hagymafejet és a zöld szárát legszívesebben vajás kenyérhez, zsíros kenyérhez fogyasztjuk.

A két zöldség társítása is kitűnő ötlet!

Készítsünk egy finom tavaszi salátát hónaposretek-ből és újhagymából! A recept rendkívül egyszerű. Két csokor piros retek és 1 csomag újhagymát tisztítsunk meg és aprítsuk bele egy mélyebb tálba. Öntözzük meg pici napraforgó- vagy olívaolajjal, enyhén sózzuk, facsarjunk rá citromlevet ízlés szerint, és forgassuk jól át a tál tartalmát. Ez már így önmagában is nagyon finom. De ha a tetejére még rámorzsolunk 10 deka feta sajtot, fejedelmi salátánk lesz. A feta sajt sós, ezért csak finoman sózzuk a zöldségeket. Ízlésünk szerint tehetünk még hozzá más zöldféléket is, paradicsomot vagy levélzöldségeket, semmi sem fogja elrontani ezt a finom és egészséges salátát.

Jó étvágyat és jó egészséget kívánunk!

Hum Krisztina



Forrás: Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Képeslaptár

Az Alföld nagy rendezője

Szolnoki vasútállomás története

„Megérkezvén Szolnokba – elkezdődött a küldöttség elfogadása után a pálya fő hajléka alatt a pompás ebéd. Igen élenkké tette ezt a magyar katonazene, s érdekessé a nézőkül megjelent hölgysegreg. Ebéd folytatában föláll Kossuth Lajos, és szokott ékesen szólásával igen idő- és helyhez alkalmazott fölköszöntést mondott.” Így emlékezett meg 1847. szeptember 5-én az Életképek című lap a szolnoki vasútvonal és vasútállomás átadásáról (erről lapunk tavaly augusztus/szeptemberi számában olvashattak bővebben, Kitörő öröm és lelkesedés című cikkünkben), amely zökkenőmentes és örömteli esemény volt, bár a folytatása sokkal kevésbé. Tulajdonosának, a Magyar Középponti Vasúti Társaságnak nem sikerült nyereségessé tennie működését, bár a vállalat két év múlva mégsem ezért szűnt meg, hanem a forradalom miatt.”

Másodszor, harmadszor

Haynau uralma idején a szolnoki vonal szinte álomba merült, de tízéves évfordulója mégis fejlődést tartogatott, mi több,

Szolnok „kinötte” első vasútállomását, amit egyébként ugyanaz a Wilhelm Paul Sprenger tervezett, aki a pesti indóházat is. A fejlődés zálogát az új tulajdonos, a Tiszavidéki Vasút tartogatta, amely 1857-ben a pesti vonalat Debrecenig hosszabbította meg, és ezért volt szükség az „indóház-cserére” is. A második szolnoki állomásépületet már a jelenlegi helyén építették meg (a korábbi a Tisza-parton volt és ma is megvan), Szolnok szerepe pedig ettől fogva nagyot nőtt a vasúti közlekedésben. 1865-ben az aradi, nyolc évvel később az újszász–hatvani vonalakat is átadták, amit Budapest felé 1882-től Rákosszentmihály irányába tereltek, 1897-ben pedig már Kiskunfélegyháza felé is indult vonat.

A város büszkesége

A századfordulóra Szolnok – immár a MÁV kezelésében – a legfontosabb alföldi csomóponttá vált, ezért új, nagyobb állomást emeltek a régi helyén 1908-ban. Tervezője az a Pfaff Ferenc volt (róla tavaly júliusban írtunk „A hivatalos levegő nem akadályozta” című cikkünkben), akinek a nevéhez fűződik a korszak szinte összes nagyobb vidéki vasútállomása Miskolctól Zágrábig, Aradtól Pécsig, Szegedtől Pozsonyig. Az állomás 1944. június 2-ig volt a város büszkesége. Ahogy a győri és a debreceni Pfaff-műveknek, a szolnokinak is a bombázás lett a veszte. Az állomásépület, a vasutas kolónia súlyosan megrongálódott, a mozdonyok és kocsik légiója pusztult el vagy szenvedett helyrehozhatatlan károkat, a háború után – pénz híján – mégis a romos állomást kellett valamennyire „szalonképpé” tenni. Az új szolnoki állomás tervei 1952-re készültek el. Az eredeti elképzelés szerint

A századfordulóra Szolnok – immár a MÁV kezelésében – a legfontosabb alföldi csomóponttá vált, ezért új, nagyobb állomást emeltek a régi helyén 1908-ban.

Székesfehérvárhoz és Hatvanhoz hasonlóan gigantikus szocreál erődtímenyt képzeltek el, de a kivitelezés csak 1956 januárjában kezdődhetett. „A második ötéves terv során új, korszerű vasútállomást emelnek. A főépületben helyezik el a hivatali, a felvételi és a szociális helyiségeket. A régi vasútállomás helyére újabb sínpárokat fektetnek, ahová aluljárókon juthatnak majd el az utasok. Az építkezés, amelyet négy évre terveznek, mintegy 110 millió forintba kerül majd” – írta 1956. január 12-én a Magyar Nemzet az építkezés ünnepélyes megkezdéséről, amelyen a „párt és a tanács vezetőin kívül több száz ember – vasutasok, építőmunkások, a város dolgozói” vettek részt, de tiszteletét tette Bebrits Lajos közlekedési és postaügyi miniszter is, aki e szavakkal indította a munkálato-
kat: „A szolnoki állomás szebb és nagyobb lesz, mint valaha.”

Nehézségek árán

A miniszter tulajdonképpen igazat beszélt, de az vélhetően meg sem fordult a fejében, hogy az ünnepélyes átadóra majd 20 évet kell várni. A forradalom miatt félbeszakadt munkát csak 1963-ban indították újra, de előtte nemcsak arról született döntés, hogy nem az 1952-es tervek alapján készül el a leendő állomásépület – arról is, hogy a rekonstrukciót más elvek mentén fogják végrehajtani.

A szolnoki vasút csomóponti szerepe a háborús pusztítás után is megmaradt, a forgalma jelentősen emelkedett. Ennek ellenére az utasoknak és a vasutasoknak is 19. századi körülmények között kellett szembesülniük – folyamatos balesetveszély közepette. Az állomáson a váltók, jelzők állítása kézi erővel történt, a személyvonati vágányok mellett és között nem voltak szigetperonok, az utasok a síneken átjárva érthették el a vonatokat, ráadásul a rendező, a teher- és a személypályaudvar nem volt markánsan szétválasztva, ami további veszélyforrásnak számított. Mindent összeadva a szolnoki állomás területén – a dolgozók áldozatkészségén és teherbíró képességén kívül – egyetlen olyan dolog sem volt a hatvanas évek elején, amit korszerűnek lehetett volna mondani. Az áldatlan állapotok leküzdésére jeles szakemberekből álló munkabizottság alakult, amely a prioritásokat figyelembe véve olyan 12 éves beruházási tervet tett le az asztalra, amelynek nyomán Szolnok korszerű vasúti objektummá válhatott.

Az 1963-ban indult I. beruházási ütemben, 1963–1968 között a rendező pályaudvar újult meg; átadására 1969. január 22-én került sor, ugyanekkor megépült a 240 teherkocsi/nap

A szolnoki vasút csomóponti szerepe a háborús pusztítás után is megmaradt, a forgalma jelentősen emelkedett.



Forrás: Fortepan, Szolnok vasútállomás, 1955



Forrás: Fortepan

teljesítőképességű teherkocsimosó, amely az ó-szolnoki, már korszerűtlenné vált teherkocsimosót váltotta fel, majd hamarosan átadták a kocsijavító műhelyt is.

Az újdonság erejével hatott, hogy az országban elsőként a szolnoki rendező pályaudvaron került sor a számítógépes adatfeldolgozás bevezetésére is, és természetesen az akkor legkorszerűbb biztosítóberendezést állították „csatasorba”. Ezzel párhuzamosan a II. beruházási ütem előkészületei is megkezdődtek, az új személypályudvar tervpályázatát 1966-ban írták ki. Noha a negyven beérkezett munka egyike sem felelt meg teljes mértékben a pályázati kiírásnak, 1969-ben megkezdődött az építkezés a megosztott második díjas Schneller Vilmos tervei alapján. Az építész visszaemlékezése szerint a munka nem volt akadálytalan: „Az alapozás csaknem két évig tartott, és nem ok nélkül: a vasútállomás területén rendkívül rosszak a talajadottságok (ez a terület hajdan Tisza-meder volt!), s a talajvíz majdhogynem a felszínen van. Szilárd, az épület tömegét megtartó talajréteget csak 10 méter mélyen találtak, ezért az épületet cölöpökre kellett állítani. A mintegy 1100 cölöpöt 11 méter mélyre süllyesztették. A talajvíznek az építési területtől való távoltartása sem volt könnyű feladat, hiszen a talajvizet a pince szintje alatt kellett tartani. Ezt úgy valósították meg, hogy a pince körül 6–7 méter mély kuta-

Megújuló pályaudvar

1975-ben világraszóló állomásként ünnepelték a szolnoki pályaudvart, de a következő évtizedekben sajnos változatlan tényként tekintették ezt, mintha megállt volna az idő. Az elmúlt 45 évben jelentősebb felújítás nem volt, így a pályaudvar teljes rekonstrukciója elkerülhetlenné vált. A tervek elkészültek, kormányzati döntésre vár a munkálatokhoz szükséges források biztosítása és annak eredményeként a munkálatok megkezdése.

kat fúrtak, s azokon keresztül nagy teljesítményű szivattyúkkal a felszínre emelték a vizet. A pince alapját és oldalfalait vastag vasbetonból készítették, hogy a talajvíz nyomásának ellenálljanak. Hasonlóan nehéz körülmények között épült az egyesített posta- és poggyászalagút és a személyaluljáró is. A felszín alatti munkák befejezése után már gyorsan nőtt az épület, s 1972-ben kezdhettek hozzá az épület belső kialakításához.”

A 900. évfordulóra

Az 1975-ös év Szolnok számára változások sorát hozta. Ekkor ünnepelték a város megalapításának 900. évfordulóját, ami nemcsak történelemleckékkel, hanem nagyszabású beruházásokkal is járt, melyek közül az új vasútállomás, illetve környékének rendezése volt a legjelentősebb. Az ünnepségsorozat kiemelkedő eseménye az augusztus 20-i ünnepség volt, de az állomást korábban, július 12-én átadták. A korabeli tudósításokban nemcsak azt emelték ki, hogy az ország legnagyobb vasúti létesítménye született, de azt is, hogy a legkorszerűbb. Az új felvételi épület domináns anyagai az alumínium, fehér márvány és szürke gránit volt, a leglátványosabb azonban az üvegfalal megnyitott több mint nyolc méter magas utascsarnok, amely hatalmas, 1300 négyzetméteres alapterületével még ma is lenyűgöző. A megnyitás idején a 200 személyes étterem és a 100 személyes éttermi terasz, továbbá egy 150 személyes önkiszolgáló bisztró is kapcsolódott az utascsarnokhoz. Akkoriban az is újszerűnek és korszerűnek hatott, hogy a vágányokat kizárólag aluljárón keresztül lehetett megközelíteni, sőt a gránitlépcsős aluljáró nemcsak a peronokat és az utascsarnokot kötötte össze, hanem a városi előtér felé is kifutott, hogy a jeggyel rendelkező utasok a térről közvetlenül is a peronokra juthassanak, s hogy az érkező utasoknak se kelljen az utascsarnokon áthaladniuk.

Legát Tibor

MÁV KERTÉSZET

Virágos növényekkel teli állomások

A vasúttársaság egyik kiemelt célja, hogy az utasforgalmi területek esztétikailag is megújuljanak. A szerteágazó feladatokon, mint például a fém- és fafelületek festése és a peronbútorok karbantartásán túl az állomási kiskertek rendbetétele, a füvesítés és a virágosítás is jelentősen növeli az utasok elégedettségét, amikor egy pályaudvaron vagy megállóhelyen tartózkodnak.

Az első MÁV kertészeteket 130 évvel ezelőtt alapították országszerte, melyekben a jelenleg is termesztett egy- és kétnyári növényeken, valamint a szobanövényeken kívül vágott virág, illetve faiskolai termesztés is zajlott. Napjainkban zöldterület-karbantartási telephelye minden Területi Igazgatóságnak van, kertészeti termesztés azonban mára csak a Budapesti Területi Igazgatóság Kolozsvári úti 3,8 hektár nagyságú telephelyén zajlik. Az ország egész területére innen szállítják az állomási kiültetésekre a növényeket. Több mint 160 000 egynyári és nagyjából 1400 szobanövény található a telephelyen. A kertészetben jelenleg 6 fő kertész dolgozik, akiknek még 2 fő termesztésvezető segíti a munkáját. Ők termesztik meg az országosan szükséges növény mennyiséget. Az egynyári növények kiültetése május elején-közepén kezdődik és a pótlásokkal együtt eltart júliusig, a kétnyári ültetések pedig október közepétől kezdődően bő egy hónapot vesznek igénybe.

„A veszélyhelyzetben a védőeszközök biztosítása és a figyelemfelhívó intézkedések mellett a munkabeosztásnál figyelembe vesszük, hogy munkavégzés közben kollégáink között meg legyen a megfelelő távolság. A növények cserepezésére használt gépünket, melynek kiszolgálásához 8-9 fő szükséges, igen kis távolságokra egymástól, átállítottuk úgy, hogy csupán 3 főnek kelljen dolgozni mellette.” – mondta el Lévai Henrietta, területi zöldterület karbantartási egységvezető.

Vass Petra

Nyiss ablakot a zenének!

Most, amikor súlyos veszélyhelyzettel kell megbirkózni nemcsak hazánk, de a világ szinte minden polgárának, talán még fontosabb, hogy néhány boldog, önfeladott pillanatot élhessünk át, feltöltödjünk és bizakodva nézzünk a jövőbe, remélve, hogy hamarosan újra megnyithatnak a koncerttermek, színházak, közösségi terek és az élet visszatér a rendes ütemébe. Mi lehetne erre jobb eszköz, mint a zene.

A MÁV Szimfonikus Zenekar új kezdeményezésével, tiszteletben tartva a rendelkezéseket, arra biztatja honfitársainkat, hogy maradjanak otthon, de nyissák ki az ablakokat, engedjék be a tavaszi napfényt és a zenét.

A zenekar március 30-ától, naponta útnak indít Budapesten két autót, melyek klasszikus zenét sugározva járkálnak az utcákon, néha meg-meg állva, hogy a MÁV Szimfonikus Zenekar legszebb felvételeivel üzenjenek azoknak, akik akár kötelességüket teljesítve munkába igyekeznek, akár az otthonukban töltik az időt és ablakot nyitnak a zenének. Útba ejtik a kórházak környékét, igyekeznek néhány boldog percet szerezni azoknak az egészségügyi dolgozóknak is, akik megfeszített harcot vívnak az életéért.

A professzionális hangeszközökkel ellátott autókat többnyire a zenekar művészei vezetik és az útvonalakat a zenekar Facebook-oldalán lehet követni.



Idén 75 éves a MÁV Szimfonikusok

A MÁV Szimfonikus Zenekar 75 éve küldetésének érzi, hogy a klasszikus zenét elvigye az emberekhez. 1945-ben, a második világháború után, a zenekar alapítói azzal az üzenettel indították útra zenészeiket, hogy a saját eszközeikkel segítsék a világégés által megtépázott lelkek gyógyítását. Az országjáró zenekar zenészei számára speciális vasúti kocsikban hálókülsőket alakítottak ki, egy másik vagonban pedig a hangszereket helyezték el. Az évforduló napja május elsejére esik, ugyanis ekkor szólalt meg először a vasutas fúvós zenekarokra épülő formáció a MÁV zenekaraként. Az ezt követő hónapokban Szőke Tibor, az első vezető karmester valódi szimfonikus társulatot formált a javarészt amatőr zenészekből, egyre több magasan képzett muzsikust kötve a társulathoz.

Gördülő opera

A zenekar idővel az ország egyik legismertebb művészegyüttesévé vált, amelynek nemzedékek köszönhetik első komolyzenei élményüket. A Gördülő opera elnevezésű, országjáró hangversenysorozat ugyanis évtizedeken át a vidéki nagyvárosok kulturális programjainak meghatározó eleme volt. A dalszínház legnevesebb énekeseit felléptető programsorozatot 1947-ben, Sárospatakon debütált az Aidával, és egészen a hetvenes évek végéig járta a vidéket.

A MÁV Szimfonikusokat ma az ország élvonalbeli hivatásos zenekarainak sorában tartják számon. Repertoárja a barokk zenétől a modern, kortárs művekig terjed. Koncertjeit évente

több mint 50 ezren látogatják, de a rendszeres rádió- és televízióadásokon keresztül a hallgatók száma ennél jóval több.

A MÁV Szimfonikusok vezető karmesterei voltak: Szőke Tibor, a zenekar alapítója, majd Lukács Miklós, Pécsi István, Oberfrank Géza, Nagy Ferenc, Mark Gorenstein, Gál Tamás, Kollár Imre, Takács-Nagy Gábor és Csaba Péter, utóbbi két karmester jelenleg is állandó vendég karmesterei a MÁV Szimfonikusoknak. 2019 óta Daniel Boico a Zenekar vezető karmestere és művészeti vezetője.

Elismerések

A zenekar hagyományokban gazdag művészi munkásságának elismeréseképpen 2011-ben az egyik legjelentősebb zenei elismerésben részesült, megkapta a Bartók Béla–Pásztory Ditta-díjat. Kétszer kapta meg a Széchenyi-émlékérmet, 2013-ban pedig szakmai munkássága, kiemelkedő közösségi és közéleti tevékenysége elismeréseként az MSZOSZ díját vehette át. 2013 augusztusában az államfő a Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztjét adományozta Lendvai György, a zenekar ügyvezető igazgatója számára „Magyarország egyik vezető szereppel bíró, közel hetvenéves kultúramegőrző és kultúrateremtő múlttal rendelkező együttese sikeres irányításáért, az ifjúság zenei nevelésének előtérbe helyezéséért”. 2019-ben a MÁV Szimfonikus Zenekar Artisjus-díjban részesült a kortárs magyar darabok minél szélesebb közönséghez való eljuttatásáért.

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

Virtuális barangolás

Ez a tavasz más, mint a többi. Kétségtelen, hogy sok megszokott programra nincs most lehetőség, de szerencsére még ebben a különleges helyzetben is rengeteg lehetőségünk van. A szolgálati idő vagy a home office lejárta után tegyünk egy sétát egy múzeumban, nézzünk szét a hazai erdőkben-mezőkön, vagy, ha eddig idő hiányában nem tudtunk el sportolni az internet segítségével. Csokorba szedtünk néhány kulturális, természetbarát és sportos weboldalt, amelyek igazán kellemessé és hasznossá tehetik az otthon töltött napjainkat.

KULTÚRA

Középkori csaták a fotelből

Népszerű szabadtéri program tavasztól őszi történelmi váraink felkeresése. Sajnos ez most nem lehetséges, de néhány különleges videó segítségével belecsöppenhetünk a magyar történelmet alapjaiban meghatározó középkori csatába vagy várostromba, amiket megtekintve élményszerűvé válnak a több száz éves hadi események. Ezek a közel 20 perces filmek nemcsak igazi családi eseménnyé válhatnak, hanem az online oktatást is segíthetik, hiszen így, iskolás gyermekeinkkel együtt nézve, rendhagyó történelemórákon vehetünk részt.

A nándorfehérvári diadal – 1456

<https://youtu.be/gQAiPq0Rwqc>

A mohácsi vész – 1526

<https://youtu.be/3cbpPBKktcU>

Szigetvár ostroma – 1566

<https://youtu.be/RXKbSDtHY5k>

A VILÁG MÚZEUMAI

A Google Arts and Culture oldalán több mint 500 múzeum és galéria látogatható meg virtuálisan New Yorktól Firenzéig, Mexikótól Szentpétervárig.

<https://artsandculture.google.com/partner>

ÉKSZERDOBOZ A VIHARSAROKBAN: GYULA

Aki járt már ott, tudja, hogy ez a határ melletti, Békés megyei kisváros egy igazi gyöngyszem. Népszerű fürdője, hangulatos belvárosa, különleges cukrászdái és méltán híres kolbásza mellett számtalan kulturális élményt is kínál Gyula. A klasszikus virtuális túrák mellett egy rendkívül izgalmas tárlatvezetésen is részt vehetünk mind az Almásy-kastély Látogatóközpontban, mind nemzeti himnuszunk zeneszerzőjének szülőházában, az Erkel Ferenc Emlékházban is.

Gyulai Almásy-kastély virtuális túra: <https://gyulaikastely.hu/virtualis-tura/>

Gyulai Almásy-kastély online tárlatvezetés: <https://www.facebook.com/GyulaiAlmasykastely/videos/220699189312083/?v=220699189312083>

KÉPERNYŐN A TERMÉSZET

Élőben a Mátrából

Mátraalján, falu szélén... Mindenki ismeri Fazekas Anna meséjének kezdő sorait, most pedig részletesen megismerhetjük azt is, hol is élt valójában a kedves öreg néne, akiben az őzek is megbíztak.

A Harkály Ház Látogatóközpont szakemberei hetente háromszor jelentkeznek élő adásokkal, hogy bemutassák, megismertessék hazánk két legmagasabb hegycsúcsával is büszkélkedő Mátra természet értékeit.

<https://www.facebook.com/Harkalyhazlatogatokozpont>

Virtuális barlangséták Lillafüreden

Vitathatatlan, hogy Lillafüred Magyarország egyik legromantikusabb, legszebb helye.

Bár jelenleg az ottani barlangok is zárva vannak, két különleges föld alatti helyszínt, az Anna-barlangot és a Szent István-barlangot virtuális úton is bejárhatjuk. Az Anna-barlang közvetlenül a lillafüredi vízesés mellett található.

Anna-barlang virtuális túra: https://download.guideathand.com/Escape3D/Lillafured_Anna_barlang/index.html

Szent István-barlang virtuális túra: https://download.guideathand.com/Escape3D/Lillafured_Istvan_barlang/index.html

SPORTOLJ OTTHON!

A mozgás a lételemünk, szellemi és fizikai egészségünk elsődleges megőrzője. Még a kijárási korlátozás szabályzata is hangsúlyozza, hogy – a szociális távolság megtartásával – a sportolás és az egészségügyi séta továbbra is lehetséges, mégis egészen biztos, hogy jóval kevesebbet mozgunk, mint a járvány előtt. Ezért különösen fontos, hogy elkezdjük és rendszeressé tegyük a szobaedzéseket. Több olyan mozgásforma is van, amelyek otthon is kényelmesen elvégezhetők, ezekből válogattunk.

Aerobik

- Béres Alexandra: minden kedd reggel 07:30: Maradj Otthon! Házi torna Szandival
- Kovács Erika: mindennap 17:00: Online FitBody Erika Edzés
- Rubint Réka: hétfő 19:00, csütörtök 19:00. szombat 17:00: Alakreform edzés

Jóga

- Szabó Emese Imola: minden kedden és csütörtökön 18:00–19:30: <https://www.facebook.com/events/247160089655844/>

Online mozgás gyerekeknek

- Hétfőtől–péntekig 11:30–12:00: <https://www.facebook.com/onlinetesi/>

Otthonunkban a természet

Figyeld élőben az állatokat

Mi, emberek most visszavonulót fújunk egy időre – a természet azonban él és virul, a tavasz megállíthatatlanul teszi a dolgát. Kint a fák rügyeznek, a virágok nyílnak és az állatok is egyre szorgosabban ténykednek. Szerencsére azonban még ebben a különleges helyzetben is részesei lehetünk sok-sok hétköznapi csodának, még hozzá élőben, hiszen hazánkban több folyamatosan működő webkamera felvételét követhetjük nyomon, így teljesen nem kell lemondanunk a természet megfigyeléséről. Beleshetünk madárfészkekbe, állatkerti kifutókba és az erdő életébe is.

A legnagyobb sztárok: a gemenci fekete gólyák

Már nyolc éve követhetjük nyomon egy fokozottan védett fekete gólya-pár életét egy bekamerázott fészkekben. E különleges, emberektől távol élő madarak hatalmas rajongótáborral rendelkeznek. Lapzártánkig a három tojásból két fióka már kikelt, és ha minden jól alakul, egészen a fészkelhagyásig nyomon követhetjük a fiókák felcseperedését:

<http://gemenczrt.hu/media/feketegolya-feszek/>

Ragadozók közelről: kerecsensólyom-fészek

A MAVIR Zrt. – madárvédelmi tevékenységének részeként – folyamatosan bővíti a nagyfeszültségű távvezetékoszlopaira kihelyezett műfészkeinek számát. Egyik fészket bekamerázták, így egy ragadozó madár életét is közelről megfigyelhetjük. A korábbi években kerecsensólymok, kabasólymok, sőt vörös vércsék is voltak már a lakók között. Idén Csenge és párja, a két kerecsen foglalta el ismét a bekamerázott fészket, így az ő életüket leshetjük meg:

<http://mavir.hu/web/mavir/feszekmegfigyeles>

Medveles biztonságosan

A mesékben oly kedves mézfaló macikkal személyesen inkább jobb nem találkozni, hiszen a barna medvék Európa legnagyobb szárazföldi ragadozói. Mivel Erdélyben szép számmal élnek barna medvék, így néhány kamerán keresztül mégis megfigyelhetjük őket otthonról, biztonságosan:

<https://www.medveles.eu/>

<https://filmdzsungel.tv/medveles-kamera-a-hargitarol/>



A falusi vendégek: a fehér gólyák

A magyar falvak elengedhetetlen életképe a kémények és villanyoszlopok tetején fészkelő fehér gólyák. Sokak kedvenceinek életét több webkamerán is nyomon követhetjük, mi most Kázmér és Kelepke „otthonába” hívunk meg mindenkit. A kocséri gólyapár életét már több mint másfél évtizede kísérik figyelemmel a helyiek, jó néhány éve pedig az internet segítségével bárki megnézheti a család életét.

<http://www.kocser.hu/golyakamera>

Nemzetközi hírek

Európai pandémiás összefoglalónkból kiderül, milyen járványüggyel kapcsolatos események történtek az európai vasútvállalatoknál.

Cseh Köztársaság

Április 26-tól feloldja a távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó járványügyi korlátozások egy részét a Cseh Vasutak. A ČD a többi között újraindítja a Prágát Pilsen-nel (Plzeň) és a német határ melletti Cheb-bel összekötő Western Express járatát, a cseh–osztrák–szlovák hármashatár mellett fekvő Břeclavig közlekedő Vindobona Railjet-szolgáltatást, valamint a főváros és Ústí nad Labem, illetve Karlovy Vary között futó „Érchegység (Krušné hory)” vonatokat. Északkeleti irányban a Prágától Olmütz (Olomouc) közlekedő expressz járatok egy része is újból elérhetővé válik az utazókörzs számára.

Új módszerrel tartaná kórokozómentesen vonatait a ČD. A Cseh Vasutak, a Morva-Sziléziai kerülettel, az Ostravai Egészségügyi Intézettel és a japán technológiát alkalmazó fejlesztőcéggel, a NanoZone-nal közösen új megoldással próbálja lecsökkenteni a vírusok és a baktériumok jelenlétét a vasúti kocsik belsejében. A felületek nanoréteggel történő bevonásán alapuló fertőtlenítési megoldások tesztelését még a járvány kitörése előtt megkezdtek, a pandémia azonban fel-

gyorsította a folyamatot. A nanoréteggel bepermetezett vonatbelső várhatóan 3 éven keresztül ellenállnak majd a kórokozók megtapadásának és terjedésének.

Egyesült Királyság

Várhatóan május 18-tól tervezi megemelni a vasúti szolgáltatások mértékét a brit kormány. Jóllehet, hivatalos források még nem erősítették meg a vasúti személyszállítás fokozatos visszaállítására irányuló javaslatok valóságtartalmát, egyes vasúti szolgáltatók már jelezték, hogy egy kormányzati értesítést követően megkezdtek a kapacitások megemelésére.

Hollandia

Lélegeztetést segítő eszközök gyártásába kezdett a Holland Vasutak. Az NS járműjavító üzemében 80 db sürgősségi betegellátásban használatos ventilátor áramellátó egységeit fogják előállítani. A vasúti műhelyek sürgősséggel kialakított és minden orvosi követelménynek megfelelő gyártósorain összeszerelt eszközök fejlesztését és tesztelését a Delfti Műszaki Egyetem végzi.

Franciaország

A folyamatos jármű- és infrastruktúra-karbantartás jelenti az utazási korlátozásokat követő mielőbbi visszarendeződés legalapvetőbb előfeltételét Jean-Pierre Farandou, a Francia Államvasutak elnök-vezérigazgatója szerint. Az SNCF mindezt május 11-ig kiemelt figyelmet fordít a járművek, a jelző- és biztosítóberendezések, illetve a vasúti átkelőhelyeken lévő műszerek szervizelésére.

A francia vasúttársaság vonattípusonként eltérő ütemezéssel tervez visszaállni a megszokott szolgáltatási szintre. A TGV-k esetében a rendkívüli intézkedések hatályának lejártá utáni első héten a jelenlegi 6-7%-os üzemelési szintről fokozatosan 15% ra emelik a forgalomban lévő vonatok számát, majd 1 hónapon belül szeretnék elérni az egészségügyi veszélyhelyzet előtti szolgáltatási szint 50%-át. A TGV-szolgáltatások a nyár elején térhetnek vissza a normál kerékvágásba. A jelenleg 15-25%-os üzemmódban működő személyvonatok járatszámát a nagy sebességű szolgáltatásoknál gyorsabb ütemben tervezik a szokásos szint 50%-ára emelni. Ezt követően a járatok gyakoriságát az utasigényeknek megfelelően fogja emelni az SNCF.

A Francia Államvasutak azzal számol, hogy az utasok vonakodnak majd visszatérni a tömegközlekedési eszközök használatához a fertőzésveszély miatt. Az egyéni biztonságérzet növelése érdekében az SNCF fokozza a vonatok tisztítását, és nagy számban telepít kézfertőtlenítőszer-adagolókat a TGV-k mellékhelyiségeiben és a vasútállomásokon. Mindenekelőtt azonban az arcmaszkok kötelező használatához kell majd hozzászokniuk a francia tömegközlekedőknek. A vasúttársaság szerint lehetetlen lesz betartani az 1–1,5 méteres távolságot az utasok között a vonatokon, kiváltképpen Ile-de-France tartományban, ahol a lakosság a legnagyobb arányban vesz igénybe vasúti szolgáltatásokat a napi ingázáshoz. A távolságtartási szabály betartásával 100%-os üzemeltetési szint mellett is csak az utasok 20%-ának tudna helyet biztosítani a Francia Államvasutak. A TGV-vonatok gazdaságos üzemeltetéséhez pedig legalább 60%-os kihasználtságra van szükség. Mindezt a maszkok viselete elkerülhetetlen lesz a francia vonatokon, s annak betartását külön mechanizmusok bevezetésével kell majd ellenőrizni az utasok körében. Az SNCF azonban nem láthat el minden utast a szükséges felszereléssel, így azt a hatóságoknak kell majd megoldaniuk.

Németország

2021. április 27. és 30. között rendezik meg a koronavírus-járvány miatt elhalasztott InnoTrans kiállítást. Az eredetileg 2020 szeptemberére tervezett nagyvívű nemzetközi vasúti vásár dátumát a tömegrendezvények korlátozására vonatkozó berlini önkormányzati rendelet értelmében kellett más időpontra tenni. A rendhagyó 2021-es időpont után a szervezők visszatérnek az eddig megszokott rendszerhez, miszerint a páros években tartják meg a nemzetközi vasúti ipar legjelentősebbnek tekintett eseményét. A következő InnoTrans vásárt így 2022 szeptemberében tervezik megrendezni.

Svédország

Heti húszra növekedett a Stockholmtól 30 km-re lévő Bro és a Dániához közel fekvő Malmö között közlekedő tehervonatok száma, amelyeket az olasz FSI-csoport kötelékébe tartozó TX Logistika társaság üzemeltet a svédországi élelmiszerüzletek készleteinek feltöltése érdekében. Az ország élelmiszerkészleteinek ellátására különösen nagy hangsúlyt fektetnek az üzemeltetők, hiszen a járványhelyzet következtében akadoznak a közúti és a tengeri szállítási útvonalak.

Románia

Járványkórházzá alakítják át a Román Államvasutak temesvári futballstadionját a koronavírus-fertőzöttek ellátása érdekében. A hadsereg által létesítendő egészségügyi intézményben az ország nyugati megyéiből érkező, enyhébb és közepesen súlyos tünetekkel rendelkező betegek orvosi ellátását tervezik biztosítani. A mobilkórház karanténrészleggel, valamint a tünetmentes esetek kezelésére alkalmas egységgel is rendelkezik majd. Az évtizedek óta romos temesvári CFR futballpálya önkormányzati tulajdonú telken található, míg a lelátó és az öltözők megépítését a vasutasok finanszírozták. A stadion 30 éve heves ingatlanviták reflektorfényében áll.

Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság



Otthon óvodással – okosan

A kezdeti lelkesedés, izgalom, újdonság után az állandó bezártság bizony kihívás elé állít mindenkit. Nem kivételek ez alól a kisgyermek és a szülei sem, sőt. Egy iskolás már hosszabb időt is el tud tölteni magában, hosszabb ideig képes önálló feladatvégzésre, tud egyedül olvasni, de egy óvadás gyakorlatilag állandó jelenlétet igényel. Egy idő után azonban elfogynak az ötletek... Ha már újból megépítettük az összes legót, ha már minden társasjátékot unalomig játszottunk, ha már mindent kiszíneztünk, amit csak lehet, és az összes kedvenc süteményünket megsütöttük együtt, akkor se legyen mentsvár a tévé vagy a telefon. Inkább mutatunk pár okos ötletet, amit biztos, hogy mindenki élvezni fog!

HASZNÁLATI TÁRGYAKBÓL JÁTÉK

Néha a legegyszerűbb dolgokból lesz a legjobb játék. Bátran használjunk fel mindent, ami otthon van, és már kezdődhet is a móka!

1. Mi lehet ez?

Mindenki gyűjtsön be 10 db tárgyat a lakásból, úgy, hogy a másik ne lássa, tegyük egy kupacba és takarjuk le. A másik csak a kezével tapogathat a takaró alatt, és ki kell találnia, mi lapulhat ott.

2. Szobakemping

Csupán két szék vagy egy asztal, és egy takaró kell hozzá, máris kész a kuckó, sátor vagy bunker, a többi pedig rögtön a gyerekre bízhatjuk. Nagy eséllyel azonnal el fogja foglalni és egész nap alatta játszani. Be is rendezhetjük, vihet be elemlámpát, mi pedig nyugodtan elkészíthetjük közben az ebédet vagy válaszolhatunk néhány levélre.

3. Zenélő üvegek

Az örök klasszikus, mégsem lehet ráunni. Vegyük elő az összes üres üvegpalackot, és mindegyikbe töltsünk különböző mennyiségű vizet. Állítsuk a palackokat egymás mellé, és már fújhatjuk is. A boci, boci tarka valószínűleg mindenkinek sikerülni fog!

RAJZOLJ MÁSHOGY!

Rajzolni a legtöbb óvadás szeret, de egy idő után erre is rá lehet unni. Ha azonban egészen máshogy csináljuk, többórás – akár egyedüli – elfoglaltságot is jelenthet a kicsiknek.

1. Árnyékbirodalom

A sok napsütést a rajzoláshoz is kihasználhatjuk. Vegyünk

elő egy hosszú papírtekercset, vagy sok-sok nagy méretű lapot, vegyük elő a kedvenc játékokat (pl. dínók, autók, vonatok, lovak, állatok stb.), tegyük ezeket a játékokat a papír szélére úgy, hogy szépen rásüssön a nap és azok hatalmas árnyékot vessenek a lapra. Máris kezdődhet az árnyképek átrajzolása, később kiszínezése. Garantáltan élvezni fogják a gyerekek, hogy „megnőttek” a kedvenc játékok és még gyönyörűen le is tudják azokat rajzolni.

2. Óriás krétarajzok

Jó időben az óvodások elmaradhatatlan kelléke az aszfaltkréta. Még ebben az időszakban is le kell menni rendszeresen sétálni, mozogni, levegőzni egyet, és még egy egyébként zsúfolt lakótelepen is találhatunk olyan helyet, ahol rajtunk kívül nincs senki más. Elő tehát a krétákkal! Sajnos azonban egy idő után erre is rá lehet unni. De gondolkodjunk nagyban! Ezt biztos nem fogják megenni! Készítsünk akkora rajzokat, amiben úgy tudnak játszani, mintha az igaziból ott lenne. Egy óvodást sem kell féltetni, azonnal beleélik magukat a szerepjátékba, és akár több napon keresztül is ez lesz a kedvenc elfoglaltságuk. Fíúkkal rajzolhatunk úrhajót, tengeraltjárót, hőlégballont, várat vagy természetesen mozdonyt, lányoknak kastélyt, konyhát, boltot stb. A lényeg, hogy beférjenek a szobába, az irányítópultba, legyenek gombok, karok, edények, bútorok, tudjanak a létrán mászni... – a többi pedig bizzuk rájuk.



KÍSÉRLETEZZ!



Új dolgokat felfedezni, kikísérletezni, élőben meg tapasztalni és megfigyelni szuper! Nem kell nagy dolgokra gondolni, a kellékek többsége valószínűleg most is megtalálható otthon, vagy ha nem, bárhol könnyen beszerezhető szinte fillérekből. Aggodalomra semmi ok, nem fog felrobbanni a lakás, a kísérletek után nem kell órákat takarítani, mégis látványos és izgalmas eseményeknek lehetünk szemtanúi.

1. Hogy isznak a növények?

a) A növények a gyökerükön, szárukon, leveleiken keresztül jutnak tápanyaghoz. De hogy tudják felszívni a talaj nedvességét, ha nincs is szájuk? Minden gyermek megfigyelheti közelebbről a folyamatot egy kis színes víz és néhány cukorpiramis segítségével.

Ami szükséges hozzá:

- 6 db kockacukor
- 1 csészealj
- ételfesték
- víz

Kísérlet: Egy csészealjra építsünk egy piramist a kockacukrokból. Néhány csepp ételfestéket öntsünk egy kis vízbe, és néhány kiskanállal öntsünk belőle a piramis alá. A cukor elkezd felszívni a vizet és közben be is színeződik. A növény gyökerétől is így jut a száron keresztül a víz a virághoz.

b) Színes levelek: Szintén azt figyelhetjük meg, hogyan isznak a növények, de most a színekkel varázsolni is fogunk.

Ami szükséges hozzá:

- 4 bögre víz
- 4-féle ételfesték
- friss, világos színű káposztalevelek (ha fodros a széle, pl. kelkáposzta, még szebb lesz)

Kísérlet: A 4 különböző színű ételfestéket keverd el külön-külön 4 bögre vízben. Állítsatok mindegyik bögrébe egy-egy káposztalevelet. Pár óra vagy egy éjszaka alatt magukba szívják

a festéket és átszíneződnek! A látvány csodaszép lesz és a színek segítségével jól láthatóvá válik, hogyan jut el a víz a növény minden részébe.

2. Vulkánkitörés

Ki ne szeretne vulkánkitörést látni? A folyamatot egyszerűen lemodellezhetjük otthon is, csupán néhány hozzávalóra lesz szükség – és még csak a forró lávától sem kell tartanunk.

Ami szükséges hozzá:

- 1 db pohár vagy kis befőttesüveg (ne legyen túl magas)
- 1 db nagy tálca
- 2-3 evőkanál szódabikarbóna
- kb. 1 dl ecet
- piros ételfesték
- opcionális: ha az üveg köré a vulkánhegyet is meg szeretnénk csinálni: papír, vízfesték, cellux

Kísérlet: Ha hegyet is készítünk, először fessük be a papírt barnára, középen vágjuk ki és celluxszal ragasszuk a befőttesüvegre. A befőttesüvegbe tegyük 2-3 evőkanál szódabikarbónát és egy kevés ételfestéket. Kisebb adagokban öntsük az üvegbe az ecetet. Ekkor „kitör” a vulkán, és a „láva” lefolyik a hegy oldalán.

3. Öntellújó lufi

Tudtátok, hogy a lufi képes magától is felfújódni?

Ami szükséges hozzá:

- 1 db lufi
- 1 db üres műanyag palack
- napsütés

Kísérlet: Csavard le a műanyag palack kupakját, erre nem lesz szükség. A léggömböt picit fújd fel, majd ereszd ki belőle a levegőt. Húzd a lufit a palack szájára és tedd ki a napra. Ahogy a nap sugarai felmelegítik a palackban lévő levegőt, a lufi elkezd felfújódni.

Csohány Domitilla



Vonatos mesék online

A jelenlegi kijárási korlátozásokat nemcsak a felnőttek, hanem a gyermekek is nehezen viselik. Számukra a MÁV weboldalán megosztottuk Csohány Domitilla azon vonatokról szóló meséit, amelyek eddig a Vasutas Magazinban jelentek meg. Az illusztrációkat színezőként is elérhetővé tettük, aminek már egy kiszínezett példányát egy kislány büszke szülő meg is osztott velünk. A húsvéti ünnepre pedig Biber Anett, a MÁV szívvője olvasta fel a Gyermekvasúton a Szergej mozdonyról szóló mesét, melyet a gyerekek videóként megtekinthettek a MÁV Facebook-oldalán és YouTube-csatornáján.

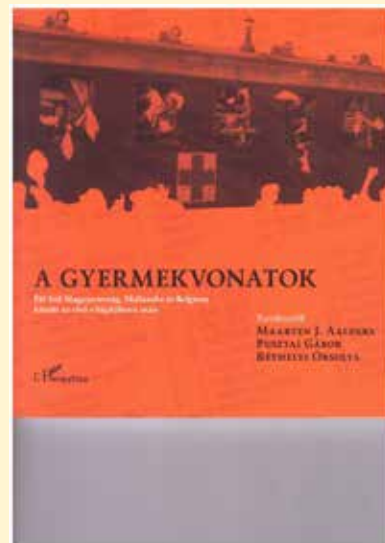
Köszönjük Patriknak a rajzot!



Gyermekvonatok:

élőhíd Magyarország, Hollandia és Belgium között az első világháború után

A magyar gyermekvonatok történetének feldolgozása sokáig töredékes maradt. Most első ízben vállalkozott egy nemzetközi kutatócsoport, hogy több szempontból próbáljon átfogó képet adni annak a többmint 60 000 magyar gyermeknek a sorsáról, akik az első, majd kisebb mértékben a második világháború után többek között Hollandiában, Belgiumban és Svájcban tölthettek hónapokat nevelőszülőknél. A Gyermekvonatok: élőhíd Magyarország, Hollandia és Belgium között az első világháború után című könyv szerzői a belgiumi Leuveni Egyetem, a hollandiai Kampeni Egyetem, a budapesti ELTE és a Debreceni Egyetem kutatói, akik történeti, irodalmi, nyelvészeti és kulturális szempontból közelítik meg a témát ebben a gazdagon illusztrált, érdekes olvasmányt nyújtó kötetben.



SzuperTaurus akcióba lép



hogy képtelenség lett volna megállnia az utakadály előtt. Szegénynek már csak arra volt ideje, hogy becsukja a szemét a nagy csattanás előtt, de ekkor, valami egészen különös dolog történt. A félszeg mozdonyon világító kék fény ment keresztül, áramszedője átalakult bikaszarvakká, mikroprocesszoros vezérlője szikrázott egyet, majd hangos kiáltással a levegőbe emelkedett:

– SzuperTaurus akcióba lép!

Teknő, pontosabban SzuperTaurus egy ugrással átépítette az egész szerelvényt az óriási fa fölött. Se bumm, se kisiklás, se borulás. A landolás után Teknő ütközője majd leesett az ámulattól, az utasok azonban szerencsére semmit sem vettek észre az egészről, olyan gyorsan történt minden.

A fiatal villamos mozdony azt hitte, csak álmodik. De a visszapillantójába nézve jól látta, hogy a fa bizony még mindig ott hevert a síneken.

– Nem! Ez nem lehetséges! Ilyen nincs, csak a mesékben! – mondogatta magában még mindig az események hatása alatt. – Szuperhősök nem léteznek igazából! Vagy az a villámcsapás...

Ami előtt befejezhette volna a mondatát, a rádióján egy bajba jutott M62-es segélyhívását hallotta meg. A vihar egy szakaszon úgy megrongálta a pályát, hogy szegény dízel kisiklott. – Nincs messze tőlem, most kipróbálhatnám, tényleg van-e szupererőm – gondolkodott Teknő, de közben eszébe jutott, hogy azon a vonalon nincs felsővezeték, el sem tud menni odáig. Ami ebben a pillanatban ismét sistergés és villódzás következett, és Teknő érezte, hogy még erősebb, még gyorsabb és sokkal bátrabb lett. Már repült is SzuperTaurusként segíteni bajba jutott társán. – SzuperTaurus újra akcióban! Nincs akadály a pályán, ha SzuperTaurus erre száll! – kiáltotta, s már emelte is vissza a sínre szarvaival a dízelmozdonyt. Az öreg M62-es nem győzött hálálkodni. SzuperTaurus azonban már repült is tovább, hiszen a saját utasait is célba kellett juttatnia. Búcsúzóul csak annyit mondott: – Ha elakad egy gép, SzuperTaurus közbelép!

Teknő végül időben, késés nélkül, és ami a legfontosabb, biztonságban érkezett meg Bécsbe. Titkát azóta is féltve őrzi, megmaradt ugyanannak a szerény, szorgalmas mozdonynak, aki előtte is volt. Pedig SzuperTaurus híre hamar körbejárt a fűtőházakban, de pontosan a mai napig senki sem tudja, ki lehet az a bikaerős, titokzatos mozdonyhős.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

Nemzetközi EuroCity vonat indul Győr útirányon át Bécsbe a 8-as vágányról. Kérjük, fejezzék be a beszállást! Felhívjuk utasaink figyelmét, hogy a vonat ajtajai önműködően záródnak – szólt a hangosbemondó. A hosszú szerelvény elején álló Teknő, a szorgalmas, de kicsit félénk villamos mozdony nagyon várta már az indulást. Nem is csoda, hiszen hét ágra sütött a nap, a világoskék égbolton sehol egy felhő, a fővárost elhagyva pedig egymást váltották a tájat beborító piros pipacsszőnyeg és a rikítóan sárga repcemezők. Mivel ütközben alig kell megállni, és ez az ország leggyorsabb vonala, Teknő átadta magát a száguldás élvezetének.

A határhoz közeledve azonban baljós, fekete felhők kezdtek gyülekezni a fiatal mozdony feje fölött, s egyik pillanatról a másikra óriási vihar tört ki. Dörgött, villámlott, ömlött az eső a nyakába. Ez nem egy egyszerű tavaszi zápor volt, hanem égszakadás a javából! Teknő meg is állt egy kicsit az egyik állomáson, de ekkor... Jaj! Vakító fény, szikrázás és sercegés – egy villám éppen az áramszedőjébe csapott bele. A hihetetlen erejű elektromos töltet az egész mozdonyon, még a motorján is végigszaladt, Teknő egy pillanatra az eszméletét is elvesztette.

Aztán a vihar amilyen hirtelen jött, olyan gyorsan távozott. Teknő felocsúdott a kábulatból, nem értette, mi is történt valójában. Újraindította a motorját. Ellenőrizte a lámpáit, a féket, mindent rendben talált. Megmozgatta áramszedőjét: föl-le, föl-le. Működött. Mégis, kicsit furcsán érezte magát. Sokat azonban nem volt ideje gondolkodni, mert be kellett hozni a keletkezett késést. Pillanatok alatt 160 km/h-val száguldott, észre sem vette a gyorsulást. Ment, sietett, ahogy csak bírt, amikor egy hatalmas, kidőlt fát vett észre, pont keresztben a síneken. A vihar tehette, de Teknő olyan őrült tempóban száguldott,

MINDEN ÉDESANYÁT SZERETETTEL KÖSZÖNTÜNK MÁJUSBAN!

