

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

„LEGFONTOSABB A KÖZÖSSÉG ÉS A SZAKMAISÁG”

- interjú Keresztes Péterrel, a MÁV-START Zrt.
műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesével

A MEGÚJULT UTASELLÁTÓ

KÖTELEZŐ A MASZK HASZNÁLATA

INNOMÁV 2020

70. ÉVFOLYAM • 2020. NOVEMBER

Személyi változások • Új Siemens Vectron • Elektromos autóbusz • Egészségpénztári tagdíj-kiegészítés • Lojalitás juttatás • Talent Konferencia • Változó munkaerőpiac • Bajna-Horváth Tamás • Megújult Utasellátó • Nekünk munka, neked álom • Diákmunkások • Egységes Járműpark

VEZETŐI INTERJÚ

„Legfontosabb a közösség és a szakmaiság” – interjú Keresztes Péterrel, a MÁV-START Zrt. műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesével.

HÍRVONAL

Személyi változások, Új Siemens Vectron, Elektromos autóbust tesztel Békéscsabán a volánbusz

HR-HÍREK

Egészségpénztári tagdíj-kiegészítés, Lojalitás juttatás, Talent Konferencia, Változó munkaerőpiac

INNOMÁV 2020

Az INNOMÁV pályázat nyertesei ünnepélyes gálaeseményen mutathatták be ötleteiket.

MUNKATÁRSUNK

Bajna-Horváth Tamás, mozdonyvezető kollégánk saját IKARUS busszal

MÁV-START HÍREK

Kötelező a maszk használata, A megújult Utasellátó, Egységes arculatot kap a MÁV-START járműparkja, Nekünk munka, nekik álom, Diákoknak mondtunk köszönetet

SZERVEZETEINK

„Tudok az utas fejével gondolkodni” – Gál Mihállyal, az állomási utastájékoztató koordináció vezetőjével beszélgettünk.

ANNO

Újpest és a vasút

4

7

10

14

20

22

36

44



ELŐSZÓ

Fejlődés, folytonos megújulás, innováció – erről is szól a vasúti közlekedés és a MÁV másfél évszázados története. A gőzt felváltotta a villamos energia, a fapadot a puha ülések, a papírgyegyet az online telefonos applikáció.

Megváltozott a világ – halljuk gyakran mostanában. Sokan ezt most a járványügyi helyzet miatt látják így, pedig a világ folyamatosan változik. Változik a táj, változnak az emberek, változnak az igények, változnak a szokások. Másképp vásárolunk, közlekedünk, olvasunk, mint tíz, húsz vagy száz évvel ezelőtt. A változás, ha jól kezeljük, sok jót hozhat az életünkbe, hiszen maga a fejlődés is egy változás. Szükség van rá, ez az emberi lét alapja. Gondolkodni, alkotni és megújulni. Ezt teszi folyamatosan a MÁV-csoport is. Változik, hogy még jobb szolgáltatást nyújthasson, hogy még jobban kiszolgálhassa az utazási igényeket, hogy még inkább megfeleljen a kor elvárásainak. Erről szól az INNOMÁV is, melynek idei pályázatán ismét jobbnál jobb ötletek születtek kollégáinktól. Hiszen ki ismerhetné jobban egy-egy szakma részleteit, mint azok, akik évek, évtizedek, vagy akár generációk óta benne élnek, érte dolgoznak? És ki ne szeretné a saját munkáját megkönnyíteni, leegyszerűsíteni vagy meggyorsítani? Kiben ne fogalmazódott volna még meg egy egészen apró vagy egy igazán nagy horderejű ötlet, amivel javítani lehetne a munka minőségét vagy a munkakörnyezetet? És ki ne vágyna ezek megvalósulására, a szakmai elismerésre?

Egy kreatív ötlet, jobbitó szándék, érdeklődés és lojalitás a vasút és a saját szakterület iránt, csapatszellem, közös cél és akarat. Ezek lehetnek a hívószavai annak a folyamatnak, amelyet INNOMÁV-nak, munkavállalói ötletpályázatnak hívunk.

Egyfelől modern és felelős szemlélet a munkavállalót bevonni a vállalat fejlesztési törekvéseibe, másfelől pedig hihetetlenül erős motivációt ad mindenkinek az a tenni akarás és az a nagyszerű talentum, amit munkatársaink képviselnek, és amit pályázataikon keresztül megismerhettünk. Jelenlegi lapszámunkban hangsúlyos szerepet kapnak ők, gratulálunk minden résztvevőnek!

E lapszámunk bővelkedik a tehetségek bemutatásával. Olvashatnak a pályakezdő diplomásprogram záróeseményéről, a Talent Konferenciáról, egy szenvedélyes mozdonyvezetőről saját autóbusszal, egy kreatív járműfejlesztő mérnökről, egy elhivatott vezetőről az állomási utastájékoztató területéről, sőt, sok egyéb mellett egy sikeres költőről is hírt adunk.

Mert minden elért eredmény valóban egy ötlettel kezdődik. És akiben van tetterő és akarat, végig tudja vinni tervét a megvalósításig. Ezért sose adjuk fel! Jó olvasást kívánok minden vasutas munkatársunknak!

Varga Zsuzsanna
MÁV Zrt., főszerkesztő



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Fejes Antal, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Sin Bettina

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

Címlap: Szilvási János, Fotók: pixabay, freepik.com, Fortepan, Hirling Bálint, MÁV SZK Zrt. Archivum,

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

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

„LEGFONTOSABB A KÖZÖSSÉG ÉS A SZAKMAISÁG”

A Gyermekvasúttól a zavarmentes reggeli csúcs pszichológiájáig

Már gyerekként magával ragadta a sínek világa, hiszen gyermekvasutasként kezdte pályafutását. Évek múltával jelentős szerepet töltött be az utánpótlás-nevelésben, szívügye a tehetséggondozás. Egyetemi oktató és tudományos munkatárs, de villamos- és HÉV-vezetésből is levizsgázott. A MÁV-HÉV Zrt. irányítása mellett 2020. augusztus 24-től a MÁV-START Zrt. műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese. Keresztes Péterrel a vasút jelenéről, jövőjéről, fejlesztéseinkről beszélgettünk.

Keresztes Péter elkötelezett a vasúti közlekedés, a kötöttpálya iránt.

Széles körű tapasztalatot szerzett a közlekedési ágazatban. Milyen keresztmetszeteket lát a MÁV-START és a MÁV-HÉV vállalatok működésében?

Talán sokan nem is gondolnák, de több közös tulajdonsága van a MÁV-START-nak és a MÁV-HÉV-nek, mint azt elsőre hinnénk. A cégek méretei természetesen eltérnek egymástól, hiszen a MÁV-START egy lényegesen nagyobb vállalat, nagyobb szervezeti struktúrával, jelentősen nagyobb járműparkkal, több desztinációval és közel tízszer több munkatárssal. Azonban mindkét vállalatnak a gyökerei történelmi távlatokba nyúlnak, elkötelezettek a közösségi közlekedésért, munkatársaik a kényelmes és biztonságos utazási feltételeken, a mindig magasabb szintű szolgáltatási színvonal fejlesztésén dolgoznak. A MÁV-HÉV 2017 februárja óta a MÁV-csoport leányvállalata. Úgy gondolom, hogy az integráció sikeresen lezajlott a vállalati kultúra szintjén is, a kollégák büszkén dolgoznak a vállalatcsoportban, és örömmel szolgálják ki az agglomerációban, az öt HÉV-vonalon az utasokat. A MÁV-START folyamatai – a cég nagyobb mérete okán – lassabbak, de az irány helyes és a szándék is megvan a változásra. Jó érzés, hogy egyre többen és többen lesznek, akik büszkéek arra, hogy itt dolgoznak, hiszen van is mire. Mindenre szükség van egy ekkora gépezet üzemeltetéséhez.

Milyen megoldásokban gondolkodnak?

Az eltelt időszakban azt tapasztaltam, hogy sok esetben a megoldáshoz elegendő az is, ha a problémát meszszebből, egy kicsivel nagyobb látószögből nézzük. Nagyon fontos, hogy észrevegyük, ha kilépünk a megszokott sémákból, az „ezt így szoktuk” megközelítést elengedjük, akkor könnyebben rátalálunk egy jobb megoldásra. Ami egykor jó módszer volt, lehet, hogy a mai megváltozott körülmények között már nem optimális. Nekünk mindig a leghatékonyabb megoldást kell megtalálnunk. Mára egyértelművé vált: csak globálisan, rendszerben gondolkodva juthatunk el a megfelelő és elvárt szolgáltatási színvonalig.

A közlekedési módok közötti választás arányát a vasút felé kell elmozdítani. Ehhez szükséges, hogy utasaink kiszámítható szolgáltatásban részesüljenek, ne az utazási élménnyel kapcsolatos bosszúságok töltsék ki a reggeleiket. Nagyon sok kollégánk dolgozik azon, hogy ez nap mint nap maradéktalanul teljesüljön, de ha késünk, az utasnak mindig igaza van. A szolgáltatónak rugalmasan és dinamikusnak kell kezelnie az eseti, nem várt helyzeteket. A működésünkben még mindig vannak potenciálok, amelyeket ki kell használni.

Melyek a jelenlegi feladataink a még rugalmasabb közösségi közlekedés eléréséhez?

A legfontosabb feladatunk most a budapesti agglomeráció közlekedésének erősítése, színvonalának emelése. Ehhez a munkához elnök-vezérigazgató úr és vezérigazgató úr is kifejezte támogatását, a menedzsment elkötelezett az elővárosi személyszállítás jobbítása iránt. Rengeteg statisztikai és szociológiai elemzés készült arról, hogy mennyien ingáznak Budapestre tanulni, dolgozni, ügyet intézni, milyen mértékben növekedik a város körüli agglomeráció. Ezekben az elemzésekben érdemes megfigyelni, hogy a mobilitási igény hogyan hat a közlekedési motivációkra. A főváros és az agglomeráció között sokoldalú kötelék, kapcsolatrendszer alakult ki. Nekünk az a feladatunk, hogy ebben a rendszerben a szereplőket, azaz az utasainkat maximálisan kiszolgáljuk. A vasútnak rugalmas, biztonságos és utasbarát alternatívát kell jelentenie az egyéni közlekedéssel szemben. Az autóhasználat kényszerét a háttérbe kell szorítani például azzal, hogy rávilágítunk: nem szükséges az úton töltött időt autóvezetéssel, aktív cselekvéssel eltölteni ahhoz, hogy hazaérjünk. Ez az idő telhet pihenéssel, feltöltődéssel, kikapcsolódhat az ember, átgondolhatjuk a következő napot, vagy éppen folytathatjuk a munkát vagy a tanulást is, amíg a célállomásra érkezünk. Magam is sokszor a vasutat választom a munkába járáshoz, bár nehéz egyszerű utasként és nem vasutasként tekinteni a rendszerre használat közben.

Hogyan látja a vasút, illetve a MÁV-START szerepét ebben a folyamatban?

A stratégiai célunk az, hogy a kötöttpályás közlekedés Budapest és az agglomeráció egyre növekvő igényű közlekedési kapcsolataiban még inkább kulcsszerepet kapjon, szerethető opciót jelentsen. Első lépésként kiemelt időszaknak jelöltük meg a reggel 6 és 10 óra közötti csúcsot, amikor is mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a lehető legkisebb mértékű zavartatással üzemeljen a vasút. A reggeli közlekedésnek más a pszichológiája, mint a délutáni csúcsnak. Reggel mindenki siet, időre be kell érni a munkába, az iskolába. Nekünk az utasok maradéktalan és utasbarát kiszolgálása a célunk, így mindent meg kell tennünk annak érdekében, hogy a vasút ne akadályozó tényező, hanem megbízható társ legyen. Részünkről ez azt jelenti, hogy tovább kell folytatnunk a járműparkfejlesztési projektjeinket, hogy műszakilag is fejlettebb szintre léphessünk, és az üzemeltetési területen is új megoldásokat kell találnunk, új válaszokat kell adnunk az esetenként felmerülő problémákra. A megoldás a kezünkben van!

SZEMÉLYI VÁLTOZÁSOK

ÚJ ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓ A VOLÁNBUSZ ÉLÉN

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója **dr. Pafféri Zoltánt** kérte fel a VOLÁNBUSZ Zrt. elnök-vezérigazgatói posztjára. Az új vezető 2020. október 5-től tölti be posztját. Dr. Pafféri Zoltán 2018-tól a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter társasági portfólióért felelős helyettes államtitkaraként a stratégiai jelentőségű közlekedési vállalatok (MÁV Zrt., VOLÁNBUSZ Zrt., Magyar Közút Zrt., Hungarocontrol Zrt.) és beruházó társaságok (NIF Zrt., Beruházási Ügynökség, NFP Kft.), valamint több nagyvállalat (Szerencsejáték Zrt., Antenna Hungária Zrt.) tulajdonosi joggyakorlásáért felelt. 2018-tól a Volánbusz Zrt. felügyelőbizottságának elnöke, a RÁBA Nyrt. felügyelő- és auditbizottságának elnöke, a MÁV Zrt., majd ezt követően a GYSEV Zrt. igazgatóságának tagja. A MÁV Zrt.-ben korábban a kiemelt projekteket irányította, majd 2016 és 2018 között a Kínai–Magyar Vasúti NZrt. vezérigazgatója volt.



Személyi változások a MÁV Zrt. pályaműködtetési vezérigazgató-helyettes szervezetében

A budapesti pályavasúti területi igazgatóság vezetésére **Sárkány László** korábbi üzemirányító központ vezető került felkérésre. 2020.10.19-től tölti be tisztségét.

Sárkány László 1989-ben pályakezdőként kezdte pályafutását a MÁV Zrt. szegedi területi igazgatóságán, forgalmi szakmai terület végrehajtói szintjén. 2012-2018-ig a szegedi forgalomirányítást vezette. 2018 végén területi forgalmi osztályvezetőnek nevezték ki Budapesten. 2019 júliusától látja el az üzemirányító központvezetői munkakört. Végzettségeit a Széchenyi István Egyetemen szerezte közlekedési- és logisztikai mérnök (BSC) majd okleveles közlekedésmérnök (MSC) szakirányokon. Rendelkezik angol nyelvvizsgával és vasútszakmai elméleti oktatói képesítéssel is. A MÁV 2014-ben Vasút szolgáltatásért ezüst fokozat kitüntetéssel ismerte el munkáját.

BÁDONFAINÉ SZIKSZAY ERZSÉBET A MÁV ZRT. GAZDASÁGI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESE OKTÓBER 15-TŐL

A Volánbusz Zrt.-től érkezik a társasághoz. A MÁV Zrt. gazdasági területét jól ismeri, hiszen 2011 és 2013 között a vállalat pénzügyi igazgatója volt, 2013-tól 2018-ig pedig a gazdasági vezérigazgató-helyettesi szervezetet irányította. 2016-2017. áprilisa között vezérigazgató-helyetesként párhuzamosan ellátta a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vezérigazgatói feladatait is, majd 2017 és 2018 között az INKA projekt igazgatói teendőit is.

Bádonfainé Szikszay Erzsébet a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Külkereskedelmi és Marketing szakirányon szerzett szakközgazdász végzettséget, majd részt vett a Budapesti Nemzetközi Menedzserképző Központ által szervezett, a Pittsburgh MBA részeként Magyarországon tartott tanfolyamokon. Felsőfokú angol és spanyol nyelvismerettel rendelkezik. Tevékenységének elismeréseként 2016-ban Közlekedésért Érdemérmert kapott.

Magyar Beatrix korábbi gazdaságvezérigazgató-helyettes a VOLÁN Buszpark Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. ügyvezető igazgatói feladatait látja el a jövőben.



OKTÓBER 12-TŐL OKLEVELES KÖZGAZDÁSZ A MÁV ZRT. HUMÁNERŐFORRÁS VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESE



Steininger Zsolt korábban a Shinwa Magyarország Precíziós Kft. HR-vezetője, az Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. HR- menedzsere, majd HR-igazgatója volt 20 évig. Diplomáját a Miskolci Egyetemen szerezte, román, francia, olasz és német nyelvtudással rendelkezik. Munkája mellett számos egyéb tisztséget is ellát. A STRATOSZ észak-magyarországi regionális vezetője; az Észak-magyarországi Regionális Munkaügyi Tanács elnöke; a Volán Educatio alapítója és igazgatósági tagja; a KKVSZ országos vegyesbizottsági tagja. Emellett HR-MBA-képzéseken oktat. Munkája során mindig törekszik a legkorszerűbb innovatív megoldások megismerésére, és azok vállalati integrálására. Nagyvállalati HR-vezetőként a folyamatok digitalizálása céljából saját fejlesztésű önkiszolgáló HR-rendszer, online teljesítményértékelési és cafeteria-rendszer bevezetése és komplex kontrollrendszer kialakítása fűződik a nevéhez.

A járművásárlás és az infrastruktúra fejlesztése hosszabb időt igényel, de vállalati szinten is rendelkezünk azzal a szakmai tudással, amivel az utasok számára eredményesebbé tudjuk tenni a reggeli elővárosi közlekedést. Hiba nélkül nincs működés, nem vagyunk gépek, mindig ott van a hibázás lehetősége is. Ezért igyekszünk kialakítani egy olyan rendszert, amelyben a szerelvény és a személyzet egész nap együtt mozog, így a fellépő zavarok esetén nem terjed tovább a probléma, nem szenvednek olyan utasok sem a késésektől, akik nem is azon a vonalon utaznak, ahol a havária történt. Egy ilyen nagy gépezet újraindítása egy leállás esetén magától értetődően sok időt igényel. Célunk az, hogy a zavartatás helyén kívüli vonalszakaszokon a szerelvények mozgása egyenletesen fenntartható legyen, az ott közlekedő utasok ne érezzék meg a fennakadást.

Elkötelezett szakembergárdánk készen áll a feladatokra? Vezetőként hogyan látja a MÁV-START munkavállalóit?

Valóban lojális és kiváló szaktudású munkatársakkal dolgozhatok együtt. Vezetőként az egyik legfontosabbnak az egyenes párbeszédet tartom. Látnunk kell, hogy az erőnk a közösségünkben van és a talentumban, amit képviselünk. Vezetőként az egyértelmű keretek meghatározása, az egyértelmű iránymutatás és a biztonságos háttér megteremtése a feladat. A célt és az elvárásokat pontosan meghatároztam, jó érzés, hogy együttműködő és hozzáértő munkatársakkal valósíthatjuk meg azokat. Azonban türelemmel kell lennünk, hiszen egy ekkora vállalatnál a legkisebb változások sem egyik pillanatról a másikra mennek végbe. Az irány meghatározásra került, fokozatosan kell a megvalósítás útjára lépni.

Évek óta szerepet vállal egyetemi katedrán is, hiszen a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karán oktat. Mit gondol a következő vasutas generációról?

A Műegyetem valóban jelentős szerepet tölt be az életben, hiszen diplomáimat is itt szereztem, azonban ha utánpótlásról kell beszélni, nem a felsőoktatás jut eszembe elsőként. Én magam is gyermekvasutas voltam, az ott töltött évek nagyon meghatározóak voltak számomra.

A Gyermekvasút felelősségvállalásra és a közösség tiszteletére nevel. Azok a dolgok, amiket ott megtanul egy gyermek, túlmutatnak a vasúton, hiszen alapvető emberi értékek rögzülnek. A kötelességtudat, az egymásra odafigyelés, a közös munka sikeres elvégzésének felelőssége és öröme olyan útravaló, amely fontos alapozás a felnőttvilághoz.

Ezek a pájtások 14 évesen kikerülnek a látószögünkéből. Jó esetben majd legközelebb a középiskola elvégzése után vagy a gyakornoki programunkban találkozunk velük. Nagy örömmre szolgálna, ha őket a középiskolai éveik alatt is vasúti vonalon tudnánk tartani, mentorálni.

Végezetül egy személyes kérdés, Keresztes Péter, hogy érzi magát?

Köszönöm a kérdést, jól érzem magam. Sok a munkám, izgalmasak és összetettek a feladatok, amelyekkel összességében a közösséget, a közösségi közlekedést szolgálhatom. Egy nagy rendszernek vagyok az egyik fogaskereke, de hiszem, hogy az elérendő eredményekért mindenképpen érdemes sok energiát befektetni.

Hum Krisztina

ÖNKÉNTESK ALKOTÁSAIVAL VÁLT SZEBBÉ ALBERTIRSÁN A VASÚTÁLLOMÁS GYALOGOS-ALULJÁRÓJA

Az albertirsai vasútállomáson, több száz négyzetméteren a CÉL–Tegyük a Városunkat Naggyá Egyesület szervezésében, az egyesület tagjai és lelkes helyi lakosok dekorálták természeti és helyi témákat idéző művekkel a gyalogos-aluljáró mindkét belső falfelületét és a rámpa falát.

A MÁV folyamatosan törekszik a vasúti környezet hangulatának javítására; a munkába rendszeresen bevonja a különböző intézményeket, a civil szféra szervezeteit, alkotócsoporthat és az egyéni alkotókat is. A vasúttársaság célja, hogy ösztönözze az alkotók közösségépítő tevékenységét és esztétikai élményt nyújtson az utazó közönség számára. A színes alkotásokkal borított falak mosolyt csalhatnak az arra közlekedők arcára.



ÖTVENHAT ÚJ SIEMENS VECTRON A SÍNEKEN

A Siemens Mobility vasúti vontató járműveinek magyarországi közlekedéséhez szükséges vizsgálatait a Rail Cargo Hungaria szervezte és bonyolította le. A rendkívül összetett ellenőrzést az Innovációs és Technológiai Minisztérium, a MÁV Zrt. Infokommunikációs és Technológiai Rendszerek Főigazgatóság, a Siemens Mobility Kft. szakemberei és technológiai közreműködő cégek összefogásával, zökkenőmentes együttműködésével sikerült tizenhárom hónap alatt elvégezni.

A csúcstechnológiát képviselő mozdonyok alkalmasak arra, hogy Európában egyedülállóként 20 ország vasúthálózatán közlekedjenek. Ennek a képességnek is köszönhető, hogy a kontinensen eddig több mint 850 Vectron teljesít szolgálatot. A Vectron vontatási tulajdonságai saját kategóriájában egyedülállóak: a közel 300 kN indító vonóerő lehetővé teszi, hogy összetett domborzati viszonyok pályaszakaszain is akár 2200 tonnás vonatokat továbbítsanak. Intelligens megoldásai közül kiemelkedik automatikus nyomtélkelosztási képessége, amellyel a vonóerőt a tengelyek között az adott tapadási viszonyokhoz igazítva fejt ki. A jármű kialakítása lehetővé teszi, hogy az ETCS üzemmód mellett, annak teljes európai vasúthálózaton történő elterjedéséig az egyes országok nemzeti, B osztályú rendszereivel is közlekedjen.



A VOLÁNBUSZ ELEKTROMOS AUTÓBUSZT TESZTEL BÉKÉSCSABÁN

A Volánbusz a Zöld Busz Program mintaprojektje keretében egy hónapon keresztül egy Solaris Urbino 12 electric típusú elektromos autóbust tesztel a békési megyeszékhely helyi közlekedésében.



A közlekedési társaság Békéscsabán 14 autóbuszvonalon, évente mintegy 74 500 járatot biztosít a helyi személyszállítási közszolgáltatást a város önkormányzatával kötött szerződés alapján.

A járműpark korszerűsítése a Volánbusz fontos célkitűzése mind a helyi, mind a helyközi közlekedésben. Az elmúlt két évben 866 új és újszerű autóbust állt forgalomba a társaságnál, 2020 végéig pedig 574 új járműre szóló közbeszerzési eljárás kiírását tervezi a vállalat.

A nemzeti buszstratégia egyik elemeként 2022-től kizárólag elektromos autóbuszok helyezhetők üzembe a 25 ezer főnél népesebb magyarországi településeken. A békéscsabai önkormányzat részvétele a Zöld Busz Program mintaprojektjében remek lehetőség a Volánbusz számára olyan tapasztalatok szerzésére az elektromos autóbuszok üzemeltetése terén, amelyeket a későbbiekben, az új járművek beszerzésekor hasznosítani tud.

A Zöld Busz Program egy demonstrációs szakasszal indul 800 millió forintos keretösszeggel, nyolc városban (Békéscsaba mellett Zalaegerszegen, Esztergomban, Székesfehérváron, Kaposváron, Kecskeméten, Nyíregyházán és Debrecenben), valamint a Mátrai Erőmű térségében.

A kormány Klíma- és Természetvédelmi Akciótervében is szereplő program célja a közösségi közlekedésben részt vevő autóbuszállomány cseréje, a hazai buszgyártás ösztönzése, az üzemeltetett buszok átlagéletkorának csökkentése, a buszos közlekedés károsanyag-kibocsátási értékeinek és fenntartási, üzemeltetési költségeinek redukálása, továbbá az utazási szolgáltatások minőségének javítása.

SIKERES A MUNKÁLTATÓI EGÉSZSÉGPÉNZTÁRI TAGDÍJ-KIEGÉSZÍTÉS BEVEZETÉSE



Az új béren kívüli juttatás bevezetése kedvező fogadtatásra talált, a nyár végén bevezetett hozzájárulás eredményeként az egészségpénztárakba tagdíjat fizetők száma a MÁV-csoportnál több mint 14 000 fővel a négyszeresére növekedett.

Az önkéntes egészségpénztári tagdíjhoz való hozzájárulás – a nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés mellett – az öngondoskodás munkáltatói támogatásának új eleme.

A juttatás lényege, hogy ha legalább 2000 Ft egyéni tagdíjat utalunk a munkáltatón keresztül az egészségpénztárba, a vállalat ezt az összeget kiegészíti nettó 3000 Ft-tal (ami bruttó 4520 Ft-ot jelent).

A juttatás sikerességét mutatja, hogy ma már a vasutasok több mint fele él az öngondoskodás e speciális formájával, amely lehetővé teszi, hogy idejében fel tudjunk készülni váratlanul jelentkező egészségügyi kiadások fedezésére, illetve az egészség megőrzése érdekében igénybe vett szolgáltatásokat is finanszírozzunk.

A juttatás bevezetésében, a nyilatkozatok feldolgozásában nagy feladat hárul a Humán szolgáltatásnál dolgozó kollégákra, akik összefogással és ügyes munkaszervezéssel járultak hozzá a kampány sikerességéhez.

Fontos tudni, hogy az önkéntes egészségpénztárba és nyugdíjpénztárba történő egyéni befizetés és a munkáltatói tagdíj-kiegészítés egyaránt adókedvezmény pénztári jóváírását teszi lehetővé. Ez azt jelenti, hogy az éves személyijövedelemadó-bevallás során az önkéntes pénztári számlára érkező befizetések 20%-ával az önkéntes pénztári számlán levő összeg tovább növelhető.

Azoknak, akik még nem tagjai egészségpénztárnak, érdemes belépniük, hogy a juttatásból részesülhessenek.

DECEMBERBEN KIFIZETÉSRE KERÜL AZ ÉV VÉGI LOJALITÁS JUTTATÁS – A KIFIZETÉS EGY RÉSZÉ SZÉP KÁRTYÁRA IS KÉRHETŐ

Az idei év új juttatási formája a munkavállalói lojalitást elismerő, év végén kifizetésre kerülő 350 000 Ft összegű juttatás. Az összeg december hónapban – alapvetően – pénzjuttatás formájában kerül kifizetésre, az idei évben azonban lehetőség nyílik azt részben SZÉP kártyára kérni.

A Kormány Gazdaságvédelmi Akcióterve a hazai turizmus élénkítéséhez való hozzájárulás érdekében 2020. évre eltörölte a Széchenyi Pihenőkártya (SZÉP-kártya) juttatás szociális hozzájárulási adóját, ezzel kedvezményesebbé téve a juttatási formát.

Annak érdekében, hogy SZÉP-kártyával magasabb nettó jövedelem legyen elérhető, lehetővé válik a lojalitás juttatás teljes egészében pénzjuttatás formájában történő kifizetése helyett a részben SZÉP-kártya vendéglátás-juttatás formájában történő kifizetése is. Ezzel azonban kizárólag a munkavállaló választása alapján kerülhet sor.

A lojalitás juttatás alapvetően pénzjuttatás formájában kerül kifizetésre, vagyis amennyiben valaki a bruttó 350 000 Ft juttatást év végén pénzjuttatás formájában szeretné megkapni, nincs teendője, a juttatás kifizetése automatikus. Ez nettó 232 750 Ft-ot jelent (adókedvezmények nélkül).

Aki azonban élni szeretne a SZÉP-kártya juttatás lehetőségével, és a lojalitás juttatás egy részét a SZÉP-kártyájára szeretné megkapni, az idei évben – november hónapban leadott nyilatkozatával – választhatja azt. Ebben az esetben a lojalitás juttatás két formában kerül kifizetésre: bruttó 181 000 Ft pénzjuttatás, és nettó 172 000 Ft SZÉP-kártya vendéglátás-juttatás formájában. A juttatás más összegekkel nem kérhető, és csak az élhet vele, akinek a MÁV-os munkaviszonya 2019. december 1. előtt jött létre. A két juttatás együttes nettó értéke így 296 338 Ft lehet, ami mintegy 60 000 Ft-tal több, mint ha csak pénzjuttatás formájában történne a kifizetés. A nyilatkoztatással kapcsolatos részletekről a belső hírcsatornákon érhető el részletes információ.

TALENT KONFERENCIA

2020. október 1-jén a TALENT Konferencia keretében rendezték meg a MÁV-csoport két évig tartó pályakezdő diplomás programjának záróeseményét. A rendezvényt a Baross Gábor Oktatási Központ előadótermében **Dorozsmai Éva** humán erőforrás vezérigazgató-helyettes nyitotta meg.

„Több mint tízéves hagyomány már, hogy a Talent Konferencián fiatal kollégáink innovatív javaslataival találkozhatunk. Véleményt formálhatnak azokról a munkafolyamatokról, amelyekben a mindennapok során részt vesznek, ezenkívül bemutathatják személyes érdekességüket egy-egy projekt vagy feladat kapcsán, amelyben részt vállaltak. Örömmel tölt el, hogy a fiatalok teljesen magukénak érzik a vasúti működés mindennapjait és nyitottak a szakmák közötti együttműködésre, csapatokban képesek ötleteiket bemutatni számunkra” – mondta Dorozsmai Éva.

A MÁV-csoport pályakezdő diplomásoknak szóló programja szakmai és humán témában ad segítséget a kezdeti beilleszkedéshez. A fiatal kollégák évről évre bemutathatják a vállalat felsővezetői, saját munkáltatói jogkörgyakorlóit, valamint szakmai zsűri előtt mindazt a tudást és tapasztalatot, amelyet a MÁV-nál töltött két évben megszereztek. Az esemény – mint minden évben – csoportszinten került megvalósításra. Idén huszonkét fiatal kolléga vállalkozott arra, hogy választott témáját egy tízperces előadás keretében ismertesse a konferencián.

Az előadások során csoportmunkára is volt lehetőség, egy-egy témához a különböző vállalatoktól, illetve szakterületről érkező kolléga is csatlakozhatott. A konferencián összesen nyolc csapat prezentált, a MÁV Zrt.-től tizenöt fő, a MÁV-START Zrt.-től pedig hét fő részvételével. Az előadók valamennyien 2018-ban indították el vasútszakmai karrierjüket.

Az előadásokat megadott szempontok alapján vasútszakmai, illetve humán irányításért felelős vezetők zsűrizték. Vendégként érkezett a zsűribe prof. dr. Gulácsi László, az Óbudai Egyetem Tudományos rektorhelyettese, valamint Hódosi Lajos, a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület ügyvezető igazgatója. Az utóbbi két zsűritag külső szemmel segítette a szakmai zsűri munkáját. A zsűri elnökeként Bérés Barna Pályavasúti Főigazgató aktív szerepet vállalt a konferencia során. Többször megerősítette az előadókat témájuk fontosságában és kérte, hogy továbbra is elkötelezett szemlélettel és a témáikban rejlő lehetőségeket részletesen felülvizsgálva folytassák munkájukat. Az előadásokat negyven meghívott vendég hallgathatta meg online Skype-felületen is.

A döntőben a legjobb helyezést elért csapatoknak a díjakat Bérés Barna, a zsűri elnöke adta át.

Gratulálunk a díjazott csapatoknak!

A Szervezetfejlesztés csapata

A TALENT KONFERENCIA HELYEZETTJEI



I. helyezett csapat

Szabó Viktor Lukács – Szekeres Levente – Szépi Marcell (MÁV Zrt.)

Bemutatott téma

Helymeghatározó és diagnosztikai rendszer bemutatása.



III. helyezett csapat

Kiss Gergő – Hencsei Tamás – Sándor Dániel (MÁV Zrt.)

Bemutatott téma

Utastájékoztatót szolgáló applikáció – Late Gift alkalmazás.



II. helyezett csapat

Bajnai Endre – Németh Tamás – Szabó Katalin – Varga Bálint (MÁV-START Zrt.)

Bemutatott téma

Szolgáltatásbővítés fedélzeti ital- és snackautomaták telepítésével.



Különdíjazott csapat

Kazi Márton – Nagy Gergő – Nyíró Gergely – Rádi Ádám (MÁV Zrt.)

Bemutatott téma

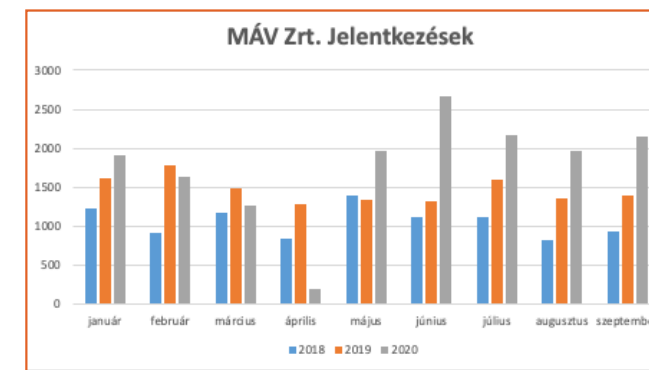
A 140-es vonal (Cegléd–Szeged) menetrendszerúségének javítása.

VÁLTOZÓ MUNKAERŐPIAC – EGYRE TÖBB A JELENTKEZŐ A VASÚTHOZ

A pandémiás helyzet alaposan átalakította az élet szinte minden területét. Az elmúlt hónapok tapasztalatai azt mutatják, hogy a MÁV, mint megbízható állami munkáltató által nyújtott foglalkoztatási biztonság különös értékkel bír. Ezt támasztja alá az álláshirdetésekre beérkezett jelentkezések és a kilépések számának alakulása is.

A kilépéseken belül az önkéntesen távozók számának alakulását érdemes vizsgálni. Ők azok, akik nem nyugdíjba vonulnak, akik nem egészségügyi okból kénytelenek megválni a vasúttól, vagy nem munkáltatói felmondással távoznak. A munkavállalók által kezdeményezett kilépések száma a tavalyi év során havonta átlagosan 73 fő volt, ez a szám jelentősen csökkent, a pandémia óta eltelt időszakban átlagosan 33 fő távozott, ez alig 40%-a az előző évi számoknak.

Ugyancsak a munkaerőpiac változását mutatja a MÁV Zrt. álláshirdetéseire beérkezett jelentkezések alakulása. Ugyan a veszélyhelyzet idején, 2020 márciusában és áprilisában az álláshirdetésekre való toborzást teljesen szüneteltettük, azonban májustól, a jelentkezések számát tekintve soha nem látott érdeklődés tapasztalható a cég által kínált munkakörök iránt.



Az elmúlt hónapokban a jelentkezések száma átlagosan meghaladta a havi 2000 főt, amely mintegy 50%-kal több a tavalyi év hasonló időszakához képest. A pandémia munkaerőpiacra gyakorolt hatására olyan munkakörben is emelkedett az álláshirdetésre történő jelentkezések száma, amire korábban csak néhány jelentkezés érkezett.

A pandémiás időszak miatt bevezetett intézkedések, illetve a nagyszámú jelentkezések hatására a felvételek július-augusztus hónapban kimagaslóak voltak. 364 fő került felvételre, mely az I–VIII. havi felvételek 40%-át jelenti. A jelentkezőkre az is motiválóan hatott, hogy a MÁV-nál nem történtek leépítések a vírushelyzetben sem.



Kis csapatok – nagy ötletek

INNOMÁV 2020

Minden elért eredmény egy ötlettel kezdődik, és mindenkinek lehet egy jó ötlete. 2017-ben ez az alapgondolat hívta életre a humán szervezet kezdeményezését, hogy a MÁV-csoportnak is legyen egy saját, munkavállalók körében meghirdetett ötletpályázata. Az első INNOMÁV sikerei után a szervezők idén tavasszal is meghirdették az INNOMÁV 2020 pályázatot, melyen már a leányvállalatok – a MÁV-START, a MÁV SZK, a MÁV FKG – munkatársai is indulhattak.

A vasutasok leleményessége legendás, ezt tudjuk régóta. Most azonban a régen dédelgetett álmok, ötletek meg is valósulhatnak. Az INNOMÁV-nak köszönhetően több győztes csapat elképzelése már sikeresen működik a mindennapokban, például drón segíti a híddiagnosztikát vagy vezetékes LAN hálózati hibák gyors tesztelését segítő készüléket alkalmaznak.

Idén csoportszinten összesen 62 csapat 135 pályázata került a szakmai bizottságok elé, akik vállalatonként 3-3 győztes csapatot hirdettek ki. A négy vállalat 12 díjazott csapata október 8-án, az INNOMÁV Gálán prezentálhatta terveit. A legjobb ötleteket most magazinunk is bemutatja, érdemes megismerni mindegyiket. Vannak, akik az utazási élményt és kedvet szeretnék javítani, ezáltal pedig nagyobb utasforgalmat generálni. A legkisebbeknek

szóló animációs applikáció, a digitális utastájékoztató display-ek bővítése új funkcióval és piktogrammal vagy egy telefonos „jutalomjáték” utasainknak mind-mind a vasúthoz való kötődést erősíthetik és hosszú távon is növelhetik az utasszámot. A csapatok másik része saját területének fejlesztésén dolgozott, így születtek meg olyan kiváló tervek, mint az elektronikus parancskönyv, az éjszakai vonatokon dolgozó kocsikísérők munkáját nagyban megkönnyítő és pontosító új adminisztrációs rendszer, a saját fejlesztésű felsővezeték-szerelő jármű vagy az új elven működő aljmozgató eszköz. A lista korántsem teljes, hiszen a bemutatkozásokból megtudhatjuk, mit dolgozhatnak a MÁV-nál a Star Wars egyik nagy kedvence, R2D2, vagy mely területeken és hogyan lehetne hasznosítani egy interaktív terepasztalt.



A gála végén a Közönségdíjról szavaztak a jelenlévők. A nyertes csapat a Safety First lett, amelynek tagjai egy interaktív terepasztalt álmodtak meg a MÁV számára.



MÁV Zrt.

MÁV-START Zrt.



1. helyezett: Parancs(n)ok

Ötletük: Elektronikus Parancskönyv

Az Orosz Zsolt és Széles Dávid alkotta csapat a papíralapú, üzemirányító központban használatos parancskönyvet gondolta újra. Fejlesztésükben digitalizálták a parancskönyvet, ami által gyorsabban, gördülékenyebben végezhető a parancsok adminisztrálása.



1. helyezett: Helyes megoldás

Ötletük: Elektronikus adatkezelés az éjszakai vonatokon

Orosz Ágnes, Haragos Pál, dr. Sinka Péter és Drahos Ádám az éjszakai elektronikus adatkezelés kifejlesztését szorgalmazta. A fekvőhelyes adminisztráció jelenleg papíralapon zajlik, de a munkafolyamat digitalizálása nagy segítség lenne az éjszakai járatokon dolgozó kollégáknak.



2. helyezett: Trackwalkers

Ötletük: R2D2 vasúti intelligens multifunkciós robot

Benedek Ferenc, Jutkusz Győző, Metz Eleonóra és Rónai András csapata egy multifunkciós robotot álmódott meg a vasútállomásokra, ami intelligens működésének köszönhetően képes önállóan pásztázni az állomások területét, segíti a szennyeződések, anomáliák felderítését.



2. helyezett: Gézengúz

Ötletük: Gézengúz alkalmazás

Ifj. Éles Károly, Horváth Dániel György, Kovács Zoltán és Péter Henrietta Anna olyan mobilalkalmazást talált ki, ami a legkisebbek számára tenné szerethetővé a vonattal való utazást. A MÁV appban elérhető fejlesztésben állatfigurák mesélnének extra információkat egy-egy helyről, ahol a gyerekek vonattal megfordulnak.



3. helyezett: Safety First

Ötletük: Interaktív terepasztal

Megyeri Péter, Kiss Ádám és Kazár Ádám ötlete egy demonstratív, interaktív terepasztal megépítése volt, egy lekicsinyített vasúti átjáró másolata. Ez az eszköz jól szemlélteti a vasút működését az iskolások számára, illetve segít a pályaválasztásban, toborzásban is, hiszen segítségével élesben modellezhető egy-egy vasúti folyamat.



3. helyezett: Dunaújvárosi Team

Ötletük: 21. századi utastájékoztató

A Németh Tamás és Vettró István alkotta csapat a modern utastájékoztatót szorgalmazza: fejlesztésükben a peronon található információs táblát tennék utasbaráttá, extra piktogramokkal jelölve a vonatok hosszát és érkezésüknek pontos helyét.

MÁV Szolgáltató Központ Zrt.



1. helyezett: InnoTech

Ötletük: Amikor az utazás játékká válik

Erős Román és Gyócsi László a MÁV applikációt gondolta tovább: az utazóközönség szórakoztatása érdekében fejlesztenék tovább az alkalmazást interaktív, utazáshoz köthető játékokkal, pontszerzési, virtuális fejlődési lehetőséggel.



2. helyezett: LocoPredictors

Ötletük: Előrejelző karbantartás szoftveres támogatása

Horváth László, Rajkó Tamás, Kevi Ervin és Bordás Márton az előrejelző karbantartás szoftveres támogatását tűzte ki pályázata céljául. Az innováció a vonatkormány-meghibásodások csökkenését jelentené a MÁV számára, egy olyan intelligens szoftver segítségével, ami előre jelezné a várható problémákat, melyek így időben javíthatók lennének.



3. helyezett: Jedit

Ötletük: Munkahelyi stresszkezelő tréning

Fehér Edit és Dr. Treszkai Judit nyílt munkahelyi stresszkezelő tréning bevezetését szorgalmazták pályázatukban. A megvalósuló program segítené a munkatársakat a stressz felismerésében, csökkentésében, az egészségmegőrzésben.

MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.



1. helyezett: Mérnökök a vasútért

Ötletük: UFFJ – Univerzális Forgóvázas Felsővezeték-szerelő jármű

Kiss József, Törőcsik Gábor, Turóczy György és Pintér Gábor ötlete egy univerzális forgóvázas felsővezeték-szerelő jármű létrehozása volt, amivel a vasúti közlekedés zavartalanságát, a hibák mielőbbi kijavítását lehetne segíteni.



2. helyezett: Hidász Istenek

Ötletük: GRIPPER – Gumikeréken guruló, mechanikus aljmozgató eszköz

Mészár László és Szabó Botond találmánya egy gumikeréken guruló mechanikus aljmozgató eszköz volt, mely a Gripper nevet kapta. Az eszköz legyártásával egyszerűbbé válna a keresztaljak mozgatása, ami a karbantartási és építési munkálatokban lenne nagy segítség a dolgozóknak.



3. helyezett: PályÁszok

Ötletük: A vágányszabályozási munkafolyamat automatizálásának lehetőségei

Daróczi Ildikó és Rédling Péter a vágányszabályozási munkafolyamat automatizálásának lehetőségeivel foglalkozott pályázatában. Egy komplex számítógépes program kifejlesztésével tennék korszerűbbé a munkavégzést.

Kollégánk saját IKARUS busszal

A közlekedés szeretete olyan őszinte érzés, amely egy egész életre szól. Az ebből eredeztethető szakmaválasztás kifizetődő döntés: nem teherként, hanem a boldogság forrásaként tekintünk foglalkozásunkra. Bajna-Horváth Tamás is így van ezzel. Tienegy éve a MÁV-START mozdonyvezetője, emellett külső besegítő járművezető a Budapesti Közlekedési Vállalatnál trolin és buszon. Ráadásul egy saját BKV-buszt is vásárolt magának, hogy szabadidejében is szenvedélyének hódolhasson. Munkatársunkkal Benke Máté beszélgett.

Ha szeretnének egy saját BKV-buszt, hogyan juthatok hozzá?

Ezt a kocsit február 28-án selejtezték le, én pedig némi utánajárással kiderítettem, hogy kijelölték értékesítésre. Mivel a busz közvagyon, nyilvános árverésen kell eladni, így akár magánszemélyek is licitálhatnak egy-egy járműre. Ezt egy internetes felületen meg is tettem, így szereztem meg a buszt egy háromnapos aukción.

Gyermekkorában szinte mindenkinben ott bujkál a vágy, hogy legyen egy saját busza. Felnőttkorra persze elkopnak az álmok. Ha hagyjuk.

A 200-as sorozaton nőttem fel. (Az Ikarus-gyár legendás 200-as sorozata – a szerk.) Az édesapám buszsofőr volt, én pedig ezekkel a járművekkel mentem iskolába, vagy közlekedtem a városban. Az is sokszor előfordult, hogy kimentem a buszgarázsba, és a billenőkapcsolókat nyomkodtam. Zártam-nyitottam az ajtókat. Sőt, hangját hallva megmondtam, hogy melyik rendszámú jármű érkezik. Ezért szerettem volna megmenteni egy darabot a gyerekkoromból. Akármilyen képtelennek tűnt az ötlet, nem hagytam elveszni az álmom.

A közlekedés szeretete egy egészen megfoghatatlan dolog. Lélektelen hálózatok és járművek összességét imádjuk, becézgetjük a vonatokat, a buszokat, az egykori MALÉV-repülőgépeket. És rettentően szeretjük őket.

„Szenvedély nélkül csinálni valamit olyan, mintha valódi önmagát eldobva élne az ember”

Olyan munkát kell választani, amit szeretünk, amiért lelkesedünk, így egy percet sem kell dolgoznunk az életben. Ez nekem bejött, szívvel lélekkel teszem a dolgom a mai napig.



Ezeknek a járműveknek varázsuk van. Akár egy mozdonyról, akár egy buszról beszélünk. Kultikus szerepet töltenek be az emberek emlékezetében, hiszen egy adott kor lenyomatát hordozzák mind a megjelenésükben, mind a hangjukban. Abban az időben, amikor ezek készültek, még élmény volt az utazás, és nem csak egy kényszerű helyváltoztatás. Indulás előtt és érkezés után csodálattal néztünk végig a buszon vagy a mozdonyon, felnőtként már csak a repülésen ámulunk el, vagy azon sem. Lehet, hogy én gondolkodom gyerekfejjel, de nem tudok másképp. A rajongásomnak köszönhetően találtam rá a hivatásomra. Olyan munkát kell választani, amit szeretünk, amiért lelkesedünk, így egy percet sem kell dolgoznunk az életben. Ez nekem bejött, szívvel lélekkel teszem a dolgom a mai napig.

Az emberek nagy többsége csak kényszerből van a munkahelyén, mert nem volt jobb, vagy nem tudta, mihez kezdjen magával. Ebből nagyon sok feszültség adódik, ami a magánéletre is kihat. Azt hiszem, hogy ránk, vasutasokra ez nem jellemző. Elhivatottság kell ehhez a szép szakmához, másképp nem lehet csinálni.

Az emberek többsége sem buszt, sem mozdonyt nem vezet. Te melyik feladatot szereted jobban?

Sokan szegezték már nekem ezt a kérdést, de nem tudnék rá magabiztosan felelni, mert mind a kettőnek megvan a maga varázsa. Azt hiszem, talán a vasúthoz húzna a szívem, azt érzem teljesen a magaménak. Tizenkét évesen döntöttem el, hogy mozdonyvezető leszek, és ezzel párhuzamosan elhalványodott a buszok iránti érdeklődésem. Körülbelül hat éve erősödött meg bennem újból, ekkor szereztem meg a szükséges jogosítványokat. Két éve oktató mozdonyvezető is vagyok, ez nagy öröm számomra, mert amit a nagy öregektől tanultam – amit ők szakmai intelligenciának neveztek – azt most én adhatom át a fiataloknak.

Bajna-Horváth Tamás 1986-ban született Kaposváron. A szakközépiskolában közlekedés-üzemvitelt tanult. 2006-ban állt a vasút szolgálatába. 1,5 évig vezető jegyvizsgáló volt Szombathelyen, majd a Nyugati pályaudvaron, ezt követően jelentkezett mozdonyvezetőnek.

Úgy érzem, hogy felelős vagyok az utánam jövőkéért, ezért ugyanazzal a szaktudással akarom felvértezni őket, mint amit én kaptam annak idején. A sokrétű tudásanyag az egyik, ami igazán „hivatássá” teszi a mozdonyvezetést.

Az interjú előtt említetted, hogy magad újítod fel a buszt. Van erre elég időd a munkáid mellett?

Szerencsére igen, de nem vagyok egyedül a feladattal. Járműszerkezeti oldalról átlátok mindent, hegeszteni viszont nem tudok, és az autóvillamossággal is meggyűlik a bajom, ezért néhány folyamathoz a hozzáértő barátom segítségét veszem igénybe.

Ezeket leszámítva megcsinálom mindent: megelőző karbantartást végzek, javítom, újrafestem a rozsdás részeket, szűrőt cserélek, villamos berendezéseket kábelezek át. Viccesen csak annyit szoktam mondani, hogy valaki vasútmodellezik, valaki bélyeget gyűjt, én pedig vettem egy buszt, mert az IKARUS egy olyan szerkezet, ami a gázolajat boldogsággá alakítja át! És ezzel a véleményemmel nem vagyok egyedül. Nem is gondolnád, hogy hány ilyen IKARUS-rajongó tulajdonos van, mint én... Éppen néhány hete vettem részt egy találkozón az Aero-parkban, ott közel ötven jármű gyűlt össze.

A MÁV és a volán egymást erősítve működik tovább. Ell tudod képzelni, hogy felőls egy Volános egyenruhát, és oda is besegíts?

Ez megmosolyogtató kérdés. Bizony, el tudom képzelni. Egyébként örülök az egyesülésnek, így egymást támogatva működhet tovább a két vállalat, mint egykor a MÁVAUT idején. Az biztos, hogy a közlekedést szeretők ugyanúgy a szívükön viselik mind a két társaság sorsát, végső soron egy rendszert működtetünk, össze kell fognunk, hiszen mi alkotjuk az ország közlekedési érrendszerét.

Benke Máté

KÖTELEZŐ A MASZK HASZNÁLATA!

A járványügyi készültségi időszak védelmi intézkedéseiről kiadott 431/2020. (IX. 18.) kormányrendelet előírja a kötelező maszkhasználatot. A védekezés érdekében életbe lépő új szabályok 2020. szeptember 21-től a hatodik életévét be nem töltött kiskorúak kivételével mindenre vonatkoznak.



Kötelező a maszk használata az üzletek és a tömegközlekedési eszközök mellett a mozikban, színházakban, a bevásárlóközpontok területén, az egészségügyi és szociális intézményekben, és az ügyfélfogadási irodákban is.

A vonatokon és buszokon a korábbiakhoz hasonlóan továbbra is kötelező a száj- és az orr eltakarása, viszont ehhez a sál vagy kendő már nem megfelelő. Már nemcsak a járműveken, hanem minden olyan helyiségben kötelezően viselni kell a maszkot, amelyben vonatra vagy buszra várakoznak az utasok. Az orrot és száját folyamatosan eltakará orvosi maszkot, munkavédelmi maszkot, illetve textil vagy más anyagból készült maszkot kötelezően hordani kell az utazás során.

A maszkhasználatban a fedélzeti munkatársaknak példát kell mutatniuk. Ahogyan az utasok számára, úgy a vonaton dolgozó kollégák számára is kötelező a szájmászk használata. Erről jegyvizsgáló munkatársaink beszéljenek saját szavaikkal:

Horváth Ágnes
vezető jegyvizsgáló
TSZVI Debrecen

Kedves Kollégák! A maszk használata azért kötelező, mert ezzel tudjuk lelassítani a járványt.

Ezért fontos mindenki számára, hogy betartsa a szabályokat. A megelőzés azért fontos, mert ha az immunrendszerünk erős, akkor ezáltal mi magunk is védettebbé vállunk.

A maszk használatát azért tartom fontosnak, és azért kell betartani a másfél méteres szociális távolságot, mert ezzel nemcsak saját magunkat, hanem a környezetünket is védjük, óvjuk családtagjainkat, szeretteinket, barátainkat.

Ezért kell maszkot használni, mert ezzel vigyázunk mind sajátmagunkra, mind a környezetünkben élőkre.

Ezért használd szabályosan a maszkot!

Mindannyiunk egészségének megóvása érdekében továbbra is nagyon fontos, hogy:

- tartsuk a szociális távolságot, 1,5 méternél közelebb ne álljunk/üljünk másoktól sem utcán, sem az irodában.
- gyakran és alaposan mossunk kezet meleg vízzel és szappannal, és használjunk kézfertőtlenítőket.
- otthonunkat, munkahelyünket tartsuk tisztán és rendezetten, fertőtlenítsünk és szellőztessünk gyakran.
- ha bármilyen tünetünk van, ne menjünk közösségbe, hanem maradjunk otthonunkban, és telefonon értesítsük a háziorvost.

Vigyázzunk magunkra, vigyázzunk egymásra!

Horváth Róbert
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Pécs

Szervusztok, kedves kollégák! Rendeletek írják elő a vasút területén a maszkhasználatot. Csakúgy mint a menetjegyek ellenőrzésénél, itt sincs mérlegelési lehetőségem. Az utasok, családtagjaink, kollégáink védelmében szükséges a maszk. Bár viselése esetenként kellemetlen, nekem szemüvegesként még a párosodással is meg kell küzdenem, de az utasok biztonsága érdekében, és azért, hogy könnyebb legyen elfogadtatni velük a maszkhasználatot, szívesen viselem a vonaton, ezzel is próbálom példát mutatni nekik. A szolgálataim során a maszkhasználati előírások betartatása miatt még nem volt konfliktusom. Előfordulnak méltatlankodó utasok, de azt szoktam nekik javasolni, hogy véleményüket a maszk mögül is el tudják mondani.

Ez hatni szokott, a tekintetük mindent elárul. Vigyázzunk egymásra, vigyázzunk magunkra! Maszkot fel!

A megújult Utasellátó



„Nem lehetetlen, hogy az Utasellátót újjáélesszük, és méltó legyen régi nagy híréhez.”

A MÁV-START vezetői még a júniusi sajtótájékoztatón határozottan kiemelték, hogy az Utasellátó szolgáltatási színvonalának emelése fontos feladat volt idén a Balatonnál. A pandémiás helyzetben a magyar családok többsége biztonságosabbnak érezhette, ha itthon nyaral és hazai turisztikai célpontra utazik. Megnövekedett utasszám, az új vezetés és a soha előtte nem tapasztalt óvatos munkavégzés jellemezte a szezont. A MÁV-START Zrt. megbízott Utasellátó-igazgatója, Dibácsi Tamás és az Utasellátó Szolgáltatás vezetője, Soha Péter válaszolt kérdéseinkre az új szervezeti egységről, a kollégák fogadtatásáról és természetesen a sikeres nyári időszakról.

Melyek voltak a legjobb pillanatok a nyáron? Mi az, amire a legbüszkébb vezetőként?

Dibácsi Tamás: Számos olyan momentum van, amelyet sikerként értékelek, igyekszem egy-egy különböző jellegű témát említeni. Fontos szakmai viták után valamennyi érdekképviselő elfogadta és aláírta a Kollektív Szerződés Helyi Függelékét, amellyel olyan új, ösztönző elemeket tudtunk bevezetni, mint az értékesítési jutalék, amely étkezőkocsikon 5%, háló- és fekvőhelyes kocsikon a büféforgalom után 20%. Szintén siker, hogy már az első időszakban, a pandémia alatt sikerült javítani valamennyi elindított járat szolgáltatási színvonalát: az étkezőkocsikon frissített és új arculatú étlappal jelentünk meg. Bevezettük az elvitelre történő kiszolgálást, a háló- és fekvőhelyes kocsikon bővítettük a jegyárban foglalt üdvözlőcsomagok és reggelik tartalmát. Bevezettük a „baktól bakig” történő szolgáltatást, azaz az utastól az ágyneműt érkezés előtt már nem gyűjtjük be, ezzel maximálva a pihenéssel tölthető időt. Szintén jó érzés volt, hogy a MÁV-HÉV vezetése érdemesnek tartott arra, hogy a szilasligeti szabadtéri születésnap rendezvényükön önálló Utasellátó-standdal jelenhessünk meg. Így hosszú évek után az Utasellátó ismét nyújtott kitelepülési vendéglátási szolgáltatást is. Sikeresek voltak a Balaton északi partján megrendezett retró hétvégék is, amelyeken étkezőkocsikkal vettünk részt, és nagyon pozitív visszajelzéseket kaptunk a vendégül látott utasoktól. Örömmel állítottuk forgalomba az első felújított, új arculattal rendelkező CAF hálókocsit, amellyel a Nyugat-Európába irányuló éjszakai forgalomban tudjuk javítani a szolgáltatási színvonalat – azóta a második ilyen kocsi is elkészült már. Szintén nagy öröm volt jelen lenni a MÁV-START által megvásárolt 22 darab háló- és fekvőhelyes kocsi érkezésénél, amelyek garanciát jelentenek az éjszakai vonatok hálózatának, és így az Utasellátó szolgáltatási területének bővítésére is.

A nagy múltú visszatekintő Utasellátó megújítása az idei évben elkezdődött, ami nagy változás a szervezet életében. Hogyan érintette Önt és a kollégákat?

Soha Péter: Személy szerint nagy örömmel töltött el, amikor az a döntés született, hogy a MÁV-START saját szervezetében, egy



új igazgatóságot létrehozva újíttja meg az Utasellátót. A fedélzeti vendéglátás fejlesztésével összefüggő koncepciókról és forgatókönyvekről szóló egyeztetéseken mindig azok közé tartoztam, akik azt mondták: nem lehetetlen, hogy az Utasellátót újjáélesszük, és méltó legyen régi nagy híréhez. Azt tapasztalom, hogy sok bizonytalan év után az idén júniusban végrehajtott átszervezéssel sikerült elnyernünk a kollégák támogatását és bizalmát, így a munkájukat kellő lelkesedéssel, nagy odaadással végezték az Utasellátó Igazgatóság eddig eltelt első hónapjaiban. Jó érzés volt látni és megtapasztalni, ahogy a kollégák örültek, amikor vonaton lehettek és dolgozhattak, valamint, hogy rendkívül jó munkatársi kapcsolat alakult ki a balatoni étkezőkocsik főállású személyzete és az ott alkalmazott diák munkavállalók között.

Az idei pandémiás helyzet hogyan érintette az Utasellátó Szolgáltatás területét?

Soha Péter: Egyikünk sem így tervezte az évet. A pandémiás helyzet rányomja a bélyegét a vasúti, így az Utasellátó-szolgáltatásokra is. Öröm az ürömben, hogy a balatoni étkezőkocsi-szolgáltatást 100 napon át biztosítottuk, idén először a szeptemberi utószezonban is. Emellett nyáron néhány héten át Hamburgba is közlekedtettünk étkezőkocsit, valamint a hatósági intézkedések függvényében hosszabb-rövidebb ideig Brassóba, Münchenbe és Zürichbe is elindíthattuk a háló- és fekvőhelyes kocsikat.

MÁV-START HÍREK



A vírushelyzet fokozódása miatt azonban az ősz már komorabb: jelenleg nem közlekedik Utasellátó célú kocsi a vonatainkban, a felszolgáló-szakács és az utaskísérő személyzet állásidőn van. Tudom, hogy ez a vezényelt kollégáknak egy nehéz időszak, én mégis próbálok egyfajta lehetőségként is tekinteni ezekre a hónapokra: kaptunk időt felkészülni valami sokkal jobbra. Azon dolgozunk a háttérben, hogy a pandémia csillapodását követően színvonalasabb szolgáltatással térhessünk vissza a sínekre.

Milyen jövőbeli újításokon dolgoznak?

Dibácsi Tamás: Számos ötletünk és elképzelésünk van a jövőre nézve. Éppen készítjük az Utasellátó-stratégiát, amelyben 2023-ig előretételezve vázoljuk a terveinket. Ebből megosztok néhány gondolatot. Nagyon fontos, hogy a járművek, amelyekkel szolgáltatunk, mind műszakilag, mind esztétikailag jó állapotban legyenek, ezért mind a 33 darab MÁV-START állományú étkezőkocsi komplett felújítást fog kapni a következő években, továbbá a háló- és fekvőhelyes kocsik rendbetétele is folytatódik. Ezek a járművek, valamint a gyártás alatt álló IC+ 1. osztályú prémium- és bisztrókocsik már rövid távon alapot adnak új Utasellátó célú járatok indítására belföldi és nemzetközi forgalomban egyaránt. Már nem csak a fedélzeti szolgáltatásokban gondolkodunk: célunk, hogy az állomásokon újra elérhető legyenek az Utasellátó színvonalas vendéglátó egységei, azaz például a Keletiben is

lehessen START Burgert kapni. Egy Utasellátó által kiszolgált, a prémiumutasoknak fenntartott üzleti várótermet és a mindenki számára nyitott kávézót egyesítő állomási vendéglátó egységek-ből álló országos hálózat nem túl távoli képe lebeg a szemünk előtt.

Köszönjük a beszélgetést, további jó munkát kívánunk!

Kozma Barbara

Az Utasellátó büszke a csapatára és az eredményeire



Egységes arculatot kap a MÁV-START járműparkja

A hazai vonatok színvilága ma meglehetősen vegyes képet mutat. Jelenleg tizenhat különféle színterv létezik a járművek festésére, de egy új arculati koncepciónak köszönhetően hamarosan egységes árnyalatokra számíthatunk a síneken.

Egy korábbi tanulmány megállapította, hogy a MÁV-START motorvonatai és személykocsijai 2016-ban 16-féle különböző színterv szerint voltak fényezve, így tehát a járműflotta arculata meglehetősen vegyes összképet mutatott.

A MÁV az 1970-es évek végén, Szentpéteri Tibor iparművész tervei alapján vezette be a korábbi, jól ismert arculati szabványt. Az irányelv szerint a villamosüzemű mozdonyok és motorvonatok, valamint a személykocsik külső alapszíne azürkék, míg a dízelüzemű járművek (mozdonyok, motorvonatok) alapszíne vérnarancs volt. Ez a fajta járműarculat évtizedekig meghatározta a MÁV vonatainak megjelenését, de mai szemmel nézve az üzemvitel szerinti színtervek alkalmazása elavult megoldás. További problémát jelent, hogy a 2000-es évek elején beszerzett járművek fényezése már az addigi arculati alapelveket sem követte, így fordulhatott elő, hogy az új villamos motorvonatok (FLIRT, Talent) vörös színűre lettek festve azürkék helyett.

MÁV-START Stadler KISS motorvonat fényezési jellegterve 2.1



Egy 2016-os tanulmány már azt állapította meg, hogy jelenleg tizenhat-féle különböző színterv szerint vannak fényezve a járművek. Ez sem esztétikai, sem gazdasági szempontok alapján nem fenntartható, továbbá utasaink részére is megnehezíti vasúttársaságunk egyértelmű azonosítását. Az elmúlt évek járműbeszerzéseihez és felújításaihoz kapcsolódóan egyértelművé vált, hogy a járműflotta arculatát megújítani és egységesíteni kell. A cél a tulajdonos vasúttársaság színvilágának egységes megjelenítése.

során a MÁV-START alapvetően kettő, a szolgáltatási szegmens megkülönböztetését segítő színtervet dolgozott ki. Az egyik az ún. minőségi távolsági arculat, amely az EuroCity, EuroNight és InterCity vonatokban közlekedő személykocsikon jelenik meg. Ennek alapja a 2013-ban gyártott két prototípus IC+ kocsi fényezése volt, amelyet Lenkei Balázs dizájnert tervezett. Ezt az IC+ színtervet adaptálták a már meglévő régebbi kocsikra (CAF, DWA, DVJ, IC2G stb.), figyelembe véve azok formai adottságait. A másik színtervtípus a helyközi arculat, amely az elővárosi és regionális forgalomban részt vevő motorvonatokon és személykocsikon látható. Akárcsak a minőségi távolsági arculatnál, itt is volt egy kiindulási alap, mégpedig a 2015-ben beszerzett „kék Flirt” motorvonatok fényezése, amely szintén jó alapul szolgált más típusok színezéséhez (KISS, Talent, Desiro, TramTrain, Uzsgyi stb.).

Hogy születik a színvilág?

Az új beszerzésű vagy felújításra kerülő járművek megjelenését a Szolgáltatásfejlesztési és Értékesítési Vezérigazgató-helyettesi Szervezet kollégái határozzák meg, és itt készülnek el az ehhez szükséges tervek is. A tervezés során első lépésként anyaggyűjtéssel kezdenek a kollégák; adatokat, gyári ábrákat, jellegrajzokat szereznek be, illetve már meglévő típusok esetén helyszíni felmérést is tartanak. Ezek után 2D-s oldal és szemből nézeti és/vagy 3D-s perspektivikus látványterveket rajzolnak az adott járműtípusról, természetesen a fentebb részletezett fényezési alapelvek és a járművekre vonatkozó egyes szabályok figyelembevételével. A látványtervekből általában több verzió is készül, így a döntéshozóknak lehetőségük van több változatból kiválasztani a végleges fényezési tervet. Miután eldőlt egy adott típus végleges megjelenése, a járműműszaki szakterület pontos fényezési és feliratozási tervet készít a látványtervek alapján, majd a jármű így kapja meg az egységes arculat szerinti új „köntösét”.

Gyakorlati megvalósítások

A színezésre alkalmazott fóliák egy előzetes laborvizsgálaton esnek át, mely során meg kell felelniük az EU-s tűzvédelmi előírásoknak és a MÁV-START által használt vegyszerekkel szembeni ellenállásnak is, valamint számos egyéb tényezőnek, mint például szín- és karcállóság.

Több szempont alapján dől el, hogy egy jármű teljes vagy részleges fóliázás, illetve hagyományos fényezés által nyeri el új külsejét. Meghatározó a jármű kocsiszekrényének az általános állapota korróziós és hullámosság szempontjából. Csak jó állapotú kocsiszekrényre érdemes fóliát tenni, mert a fólia alatt a nem megfelelő felület korróziója felgyorsul, és ez a színezés sérülését is maga után vonja. Szempont a jármű külső dizájnya, az átfutási idő, a fóliák között elérhető szín, az adott hely technológiai lehetőségei (festési kapacitás, pormentes környezet biztosítása), és a jármű kialakítása (tagolt, ívelt felületek, vagy „sík” kocsiszekrény).

Ezért – és a korábbi évek tapasztalatai alapján – most azt a gyakorlatot követik a szakemberek, hogy egy alapozó festésre a különböző színű egyéb dizájnelemeket teszik fel fóliázással. Ez a módszer lényegesen gyorsabb átfutási időt jelent, mert nem kell a különböző színek száradási és ügynevezett maszkolási (a nem az adott színre való festési terület kitérítése) időtartamával számolni, így akár 2-4 héttel hamarabb is elkészülhet egy jármű.



Ma már egy jó minőségű fólia akár 5–15 évig is megtartja a színét, és nem sérül, ha alatta a felület-előkészítés közben megtörtént és a kocsiszekrény állapota is megfelelő. A fólia további előnye, hogy a graffiti elleni védelmet még az anti-graffiti lakknál is jobban biztosítja. Sokkal könnyebben eltávolítható egy esetleges firklálás, illetve a kocsiszekrény külsőmosása is hatékonyabb. Árban közel azonos a festéssel.

A fóliának három hátránya van. Rendkívül érzékeny az alapfelület állapotára, a pálya melletti külső tárgyak, elemek (bélógó ágak, féktuskópor) könnyebben okoznak rajta sérüléseket, és az esetleges eltávolítása nehezebb. Bár ez utóbbi inkább akkor problémás, amikor jóval a „viselési” idő után kerül rá sor. A fóliákat kb. 6-8 évente célszerű cserélni, amikor még az eltávolítás nem jelent nagyobb kihívást.

A nyár során beszerzett 22 darab WSBA fekvő- és hálólhelyes kocsi is a jelenlegi gyakorlatnak megfelelően az alapfestésre felhelyezett kiegészítő fóliázást kapják majd meg.

A cikk elkészültében külön köszönetet szeretnénk mondani a MÁV-START Marketing és Utastájékoztató szervezet és a Műszaki Igazgatóság munkatársainak.

Molnár Zsolt



Az igazi hősök köztünk élnek

Diákoknak mondtunk köszönetet

A múlt évhez hasonlóan idén is jelentős utasforgalomra számítottunk a nyári balatoni szezonban, ezért idén is fontos szerepük volt a nyári diákmunkásainknak. Gondolta volna, hogy évente közel 200 diákmunkás erősíti a MÁV-START csapatát? Szeretnénk ismertetni két fiatalember rendkívüli történetét, akik helytállásukkal kiemelkedtek, igazi hősként viselkedtek és cselekedtek komoly helyzetben. A diákok példamutató hozzáállásukért vezérigazgatói elismerést kaptak.

Hétköznapi tinédzserek, mégis csodákra képesek szorult helyzetekben. **Bagi István András** 17 éves, azonban augusztus 22-én fiatal kora ellenére kivételes lélekjelenléte volt a Déli pályaudvaron. Egy jegyvizsgáló munkatársunk, miközben a feljáróját zárta be, megszédült és háttal kiesett a kocsiból. Közel másfél métert zuhant. A balesetet észlelve András azonnal megkezdte a kolléga el-látását. Honvédelmi kadétként tudta, mit kell tennie, hogyan kell megtartani a gerincsérült jegyvizsgálót, hogyan tartsa ébren és miképpen próbálja megnyugtani a mentők kéréséig. Köszönjük Andrásnak a gyors és szak-szerű segítséget.

A másik történet főhőse **Szekeres Patrik Dániel**, aki augusztus 20-án különös dologra figyelt fel. A balatonboglári állomásra érkezés előtt Patrik vonattelefo-non értesítette mozdonyvezető munkatársát, hogy szokat-lan hangot hall az 1-es kocs 2-es forgóváza felől.



Munkatársaink azonnal reagáltak az eseményre, és folya-matos megfigyelés alatt tartották a forgóvázat. Később észlelték azt is, hogy az első kocs 14-es csapágya rendel-lenesen meleg a többi csapágyhoz képest. A kollégák, miu-tán szakszerűen megvizsgálták a kocsit, Siófok állomáson a kisorozás mellett döntöttek. A vonat biz-tonságban ért a Déli pályaudvarra, és Pat-riknak köszönhetően semmilyen nagyobb baj és kár nem keletkezett.

Kerékgyártó József, a MÁV-START vezér-igazgatója dicséretet adott át a fiatalok-nak, ezzel köszönve meg példamutató bátorságukat és a biztonságos vasúti közlekedésért tett szolgálatukat. A diákok örömmel csatlakoztak egy kis beszélgetésre, és elmesélték vasúttal kapcsolatos élményeiket és jövőbeli terveiket.

Gratulálunk mindkettőjüknek a rendkívüli helytállásért!

Kozma Barbara

Újabb fejlesztésekkel a kényelmes és a biztonságos utazásért

Újabb funkciókkal, több nemzetközi utazási lehetőséggel és havibérlettel, valamint biztonságosabb jegyvásárlással bővül a MÁV app, miközben a dunaharasztiak utazhatnak először egyesített zónabérlettel a fővárosba. Újabb utasbarát szolgáltatásfejlesztések lépnek életbe utasaink kényelmes és biztonságos vasúti közlekedése érdekében.



A MÁV mobilalkalmazás október 2-ától újabb funkciókkal bővült, nemzetközi jegyrendszerünk megújítása újabb mérföldkőhöz ér-kezett. Ausztria után már a Csehországba és Szlovákiába utazók is igénybe vehetik a START-menetjegyeket, és ezeket néhány kat-tintással megvásárolhatják a MÁV mobilalkalmazással – olyan egyszerűen, mint egy mozijegyet. Így már három országba kiná-lunk teljesen papírmentes, sorban állás nélkül megvásárolható vonatjegyeket.

A júliustól bevezetett START Ausztria menetjegy a nemzetközi utazások számára kedvezőtlen helyzet ellenére is sikeresnek bi-zonyult könnyű megvásárolhatóságának és családbarát árrend-szerének köszönhetően. Három hónap alatt közel 38 ezer utas vásárolt ilyen jegyet, Ezek 30 százalékát a MÁV alkalmazáson keresztül vették.

Bízhatunk abban, hogy a MÁV app az újabb úti célok esetében is sikeres jegyvásárlási eszköz lesz. Újdonság, hogy a MÁV appli-káció Bérletvásárlás menüpontjából a 30 napos bérleteken felül megváltható lesz a havi és a félhavi dolgozó, valamint a tanuló-bérlet is a MÁV-START vonalaira. Továbbá erősebb lesz az ügy-félhitelesítés is.

Ez utóbbi azt biztosítja, hogy bárhol is történik a vásárlás, csak a kártyabirtokos hitelesítheti a tranzakciót. Célunk az, hogy minél több úti cél felé megvalósíthassuk a biztonságos, modern, kör-nyezetbarát, gyors és egyszerű, valamint teljesen papír- és érint-kezésmentes jegyvásárlást.



MÁV-START HÍREK



Az első független helyközi bérlet Magyarország első, szolgálta-tótól független helyközi bérletét vezette be október elsejétől a MÁV-START, a MÁV-HÉV és a Volánbusz közötti együttműködés-nek köszönhetően a dél-pesti agglomerációban. A Dunaharaszti zónabérlettel kiszámíthatóbbá, egyszerűbbé, kényelmesebbé vá-lik a városban és térségében élők napi ingázása. Az október 1-je óta kapható zónabérlet szakít azzal a több évtizedes logikával, hogy bérletet kizárólag egyes szolgáltatók járataira lehet váltani. Használatával az utas Dunaharaszti és Budapest között bármely közösségi közlekedési szolgáltatást kiválaszthatja éppen aktuá-lis úti céljához vagy az utazás konkrét időpontjához igazodva. Az eredmények függvényében vizsgáljuk majd a tanuló- zónabérle-tek bevezetésének és más elővárosi térségben a hasonló konst-rukció alkalmazásának lehetőségét is.

A jövő közösségi közlekedésében az átjárhatóság az egyik leg-nagyobb kihívás közlekedésszervezési, gazdasági és tarifa szem-pontokból is. A MÁV-csoport a Volánbusz integrálásával – a MÁV-START-tal és a MÁV-HÉV-vel közösen – a kormányzati szán-dékoknak megfelelően az összehangolt, hatékony forgalmi irá-nyítás, utastájékoztató, jegyértékesítési rendszer és menetrend bevezetését tűzte ki célul. Az egységes irányítás megteremtése teszi lehetővé, hogy a jövőben az ország valamennyi településén javuljon a közösségi közlekedési közszolgáltatás színvonala, a városi és elővárosi forgalom a környezetkímélő közösségi közle-kedésre terelődjön át.

MÁV-START Kommunikáció

„Mindig eltölt a büszkeség, ha IC+ kocsival utazom”

Istvántelken lelkes, fiatal mérnökcsapat dolgozik a legkorszerűbb vasúti járművek fejlesztésén. Munkájukhoz fűződik például a magyar gyártású IC+ kocsik létrejötte is. Mindennapjaikról, feladataikról és eredményeikről Kékesi Márton járműfejlesztő mérnök, a Járműkonstrukció szervezet korábbi vezetője mesélt.

Hogyan kezdődött a szakmai karriered a MÁV-csoportnál?

2011 óta vagyok a vállalatnál, előtte az Ericssonnál dolgoztam. Bár kevesen értették a váltást, mégis jó döntésnek bizonyult. Egyrészt ott csak egy kis fogaskerek voltam a hatalmas gépezetben, a MÁV-nál sokkal látványosabb a munkám és az elért eredmények. Másrészt a kezdetektől fogva érdekelt a vasút, a BME villamosmérnöki szakán készített diplomamunkám is a kötőtpályáról szólt. Amint volt lehetőség, Istvántelekre jöttem. Akkoriban körülbelül húszan dolgoztunk a projekteken, most negyvenöten vagyunk. Rögtön az IC+ járműcsalád fejlesztésével kezdtük a munkát. Akkor még csak egy másodosztályú prototípuson dolgoztunk, de bízunk a folytatásban és a sorozatgyártásban. A villamos csapat tagjaként a kocsik elektromos rendszerének kialakítása volt a feladatom, a kábelezés és az egyes egységek logikai kapcsolódásának létrehozása. Később a nyugdíj előtt álló kollégáktól fokozatosan átvettük a feladatok irányítását, így az én munkaköröm is szép lassan átalakult. Nagyon sok tapasztalatot szereztünk az idősebb szakemberektől, aztán ahogy teltek az évek, lecserélődött a társaság. Elég fiatalos, dinamikus a csapat, a vezetőnk és a projektmérnökök is az én korosztályomból valók.

Hogy néz ki egy napja a mérnöki fejlesztő csapatnak?

Nálunk mindenkinek megvan a maga szakterülete. A gépészmérnökök egy része a vázszerkezetért felel, mások burkolatokat terveznek, valaki egy-egy gépészeti részegység kialakításán dolgozik, például az ajtók beépítésén. Egy projekten belül adott, hogy ki miért felelős, és tervezői szoftverekkel dolgozunk. Kevés a nagy megbeszélés, sokkal több a kis egyeztetés, összehangolás. Mindenki tudja, hogy a saját feladatkörén belül milyen feltételeket kell teljesítenie. Ma már sok európai előírás van, amik mentén a

járműveket alakítjuk. Először nagy vonalakban felvázoljuk a tervet, létrehozuk az egységek közti kapcsolódásokat, majd kidolgozzuk a részleteket. Véglegesítjük a műszaki rajzot, majd átadjuk azt a gyártónak, a szolnoki üzemnek, ahol a fizikai megvalósítás történik.

Hosszadalmas munkának tűnik...

Így van, a tervezés kezdetétől a járműengedélyig nagyjából három év telik el. A folyamat nem áll meg a gyártásnál: következik az engedélyeztetések, a próbaállásokon, majd a pályán való éles tesztelések. És ha minden javításon túl vagyunk, következik egy véget nem érő adminisztráció a nemzetközi közlekedéshez szükséges járműengedély megszerzéséhez.

Munkátok kiemelkedő része az IC+ kocsik megalkotása. Pontosan milyen típusokon dolgoztatok, s dolgoztok jelenleg?

Már megterveztük az IC+ másodosztályú, első osztályú, és a többcélú teres kocsit. Jelenleg egy vezérlőkocsi kialakításán dolgozunk, és megfogalmazódott az alacsony padlós változat elkészítése is. De nem csak az IC+ fejlesztés a feladatunk, ezekkel párhuzamosan FMK-008 síndiagnosztikai mérőszervényt és kisebb jármű-átalakításokat is készítettünk.

Milyen EU-s előírások vannak, amiket figyelembe kell venni?

Rengeteg van, a tagállamok közötti társadalmi és gazdasági kapcsolatok elősegítésére a vasúti pálya és a járművek kialakítását átjárhatósági műszaki előírások (TSI-k) szabályozzák. Például a vezérlőkocsinál kiemelt figyelmet kell fordítani az ütközésbiztonságra, ezért különös gonddal tervezzük meg a vezetőállást. Azt úgy kell kialakítani, hogy kis sebességű ütközés esetén a törőzónákon kívül az utasokat



szállító rész már nem sérülhet meg. Erre vannak eszközök, amelyek csökkentik a vasúti járművek ütközéséből fakadó, vagy az úgynevezett útátjárós balesetek miatt keletkező károkat. A kötelezően beépítendő szerkezeti elemek védik a mozdonyvezetőt is. Szilárdabb vázszerkezet szükséges, és a kocsi alsó részén a pályakotrók is erősebbek, ezek ütközés esetén oldalirányba sodorják az akadályt.

Mekkora példányszámmal térül meg egy új vasúti jármű kifejlesztése?

Minél több példányt gyártanak le, annál kedvezőbb az anyagi megtérülés. Néhány tucat legyártása mindenképp szükséges. Ennél kevesebért nem éri meg bármiféle tervezői munkát, gyártást csinálni. Az alkatrészek beszállítóinál is vannak egyszeri költségek, egyes alkatrészek minimális gyártási mennyisége is adott. A bonyolultabb szerkezeti egységeket is csak úgy vállalják a készítőik, ha megfelelő mennyiséget rendelünk. A beszállítók egyébként nagy részben magyar, néha német vagy osztrák cégek, de rendelünk lengyelektől, románoktól és szlovákoktól is különféle elemeket.

Mi a mérnöki munka nehéz része?

Az egyik a közbeszerzési kötelezettség, a tenderkiírás, a megfelelő gyártó megtalálása, hiszen műszakilag jól körülhatárolt, egymáshoz szorosan kapcsolódó és meghatározott egységekből építkezünk. Amíg nincs meg a pályázat nyertese, addig nem tudjuk véglegesíteni a terveket sem. Nehézség, hogy Istvántelken van a telephelyünk, de Szolnokra járunk a gyártás miatt, ahol mindig biztosítani kell a megfelelő mérnöki támogatást is. De az évek során megszoktuk, beosztjuk, mikor ki vonatozzon le.

Le tudod rakni a munkát, vagy agyalsz egy-egy megoldáson elalvás előtt?

Általában nem gondolok munkaidőn kívül a fejlesztésekre. (nevet) Viszont a vasutazás a hobbim is, most azon dolgozom, hogy a használaton kívüli kecskeméti kisvasút vonalán hajtánypályát hozzak létre. Fantasztikus szakmai kihívás! Van rá társadalmi igény, a vasútbarátok, a

természetkedvelők nagyon sokra becsülnének egy hajtánnyal bejárható vasútvonalat. A kihasználatlan pálya is új értelmet nyerne a megvalósítással.

Egy átlagember fejében a mérnökök precíz, pontos szakemberek, akik szigorú sémák szerint dolgoznak. Mégis alkotnak, amihez szükség van a szárnyaló kreativitásra is.

Ez így van, a munkatársaimat és jómagamat is kreatív embernek tartom. Öt csapatunk is bejutott az INNOMÁV döntőjébe, rengeteg jó ötletünk van. A kollégáim által kitalált Gézengúz alkalmazás ötlete helyezést is ért el. Az általunk megálmodott fejlesztések főleg az utasok komfortjának növelésére irányultak, például a MÁV applikációba integrált kényelmi szolgáltatások, vagy jegyértékesítéshez köthető fejlesztések voltak. Régebben nehéz volt keresztülvinni bármilyen újítást, de lassan megvalósul a szemléletváltás. A világ gyorsan változik, a MÁV-nál is újra kell gondolni dolgokat. A vasút megszokta, hogy minden sínen van, működünk, ahogy szeretnénk, de a társadalmi berendezkedés egészen más lett. Nem az embereknek kell a vasúthoz igazodni, hanem a vasútnak kell szerethetővé válnia az emberek számára.



Mire vagy a legbüszkébb?

Az IC+ kerékpártárolójában található kerékpárpumpára. Amilyen egyszerű, annyira jópofa! Mindig eltölt a büszkeség, ha IC+ kocsival utazom. Volt már, hogy velem utazó barátainak tartottam kiselőadást. Végimentünk a vonaton, mutogattam, mi miért van, és hogyan, ez ilyen előírás, az olyan tervezői megfontolás, ez a mi termékünk, ez meg nem... A végére egészen beleszerettek a témába!

Van kedvenc projektet?

Az olyan projekteket szeretem, amik hosszú távra meghatározzák a közlekedést. Például nagyon szívesen dolgoznék önvezető vasúti járművek fejlesztésén, beleértve nemcsak a vonatot, hanem a közlekedésével kapcsolatos teljes feltételrendszer kialakítását is. Távoli jövőnek tűnik mindez, de most kell nekiállni, hogy 20-30 év múlva megvalósuljon.

Nekünk munka, nekik álom

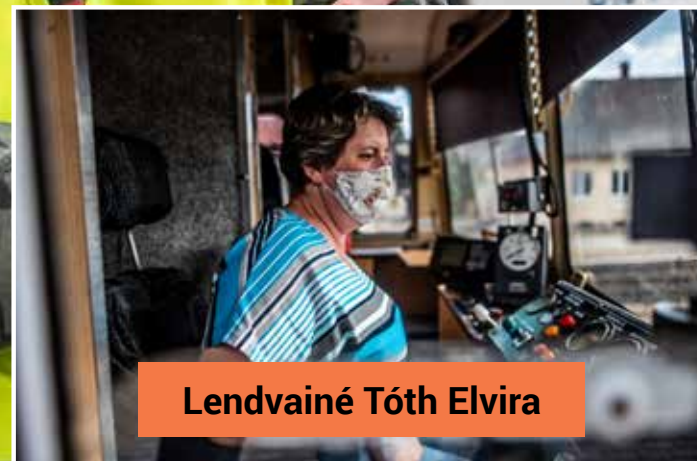
A MÁV-csoport idén is részt vett a „Neked munka, nekem álom” elnevezésű kezdeményezésben, ahol megváltozott munkaképességű emberek álma válik valóra. Idén három helyszínen, Kecskeméten, Pápán és Budapesten segítette a MÁV-START egy-egy jelentkező kívánságának teljesülését.



Szabó Bence



Szegedi László



Lendvainé Tóth Elvira

Kecskemét

Igazi dízel-élményben volt része a programban részt vevő Szegedi Lászlónak, aki gyerekkorában dízelmozdony-szerelőnek tanult, de másfelé sodorta az élet.

A kecskeméti fűtőház kollégáival először a Baja és Kecskemét között közlekedő InterRegio Uzsgyjítát vehette tüzetesen szemügyre. A külső és belső bemutatás után jött az igazi izgalom, amikor útnak indult a motorvonat. Természetesen szabályozott keretek között, jelzőtől jelzőig. László a bemutató során megtapasztalta, milyen érzés az, amikor a gyorsfék fogja meg a vonatot – ez garantáltan nehezen felejthető. Az orosz motorvonat Bajára történő visszaindulása után a Kecskemét–Lajosmizse között közlekedő Bz motorvonat következett. A teljes beindítási fázis és a vezetőállás teljes körű bemutatása után a cseh motorvonatot is mozgásra bírták a kollégák.

Pápa

Egy látássérült hölgy, Lendvainé Tóth Elvira álma vált valóra. Segítőképző munkatársaink az állomáson tartózkodó és a dél-után folyamán Csornára tartó Bz motorvonatot tetőtől talpig bemutatták, az élmény még a vasutasoknak is bővelkedett izgalomokban. A vezetőállás az utastér alatt megbúvó motoroktól kezdve a Teloc-szalagon keresztül, minden egyes részletig ki lett vesézve. Bz-s kollégáinknak nem lehetett olyan kérdést feltenni, amire ne tudtak volna válaszolni, így Bz-tudásból teljesen felvértezve tért haza mindenki.

BUDAPEST

Az esemény egy kissé más volt, mint az eddigiek. A Nyugati pályaudvar Királyvároájában tartott sajtótájékoztató után Szabó Bence, a MÁV-START legújabb motorvonatának, a KISS járművünk vezetőállásába nyert belépést, ahova Kerékgyártó József vezérigazgató úr is elkísérte.

A MÁV-START Zrt. kollégái mindenki számára életre szóló élményt szereztek. Egy olyan napot, amire a résztvevők mindig emlékeznek majd.

A szervezésben és az álmok megvalósításában nyújtott közreműködésükért szeretnénk külön megköszönni Horváth József, Huszár Zoltán és Lóczi Csaba igazgatók, Kékesi László személyzetbiztosítási vezető, Hegyi Attila és Monori Csaba vonatási reszortosok, Pecz Vilmos vonatási reszortos gyakornok, és Gaál Tibor celldömölki mozdonyvezető és Erdélyi Gergő kiskunhalasi mozdonyvezető kollégák segítségét!

Molnár Zsolt

Nekünk írták, rólunk mondták...

Kedves MÁV-START!

Ezúton (is) szeretném megköszönni munkatársuknak, Presztek Rékának, aki a Nyugati pályaudvaron dolgozik a pénztárban, hogy elveszett irataimat visszajuttatta. Nem sajnálta a fáradságot, felvette velem a kapcsolatot, amikor észrevette, hogy az összes iratomat otthelyeztettem a pénztárban. Mivel én már akkor a vonaton ültem, gondoskodott arról is, hogy később lányom átvehesse az okmányaimat. Rengeteg utánjárástól mentett így meg, no meg megnyugtató, hogy az irataim jó kezekben vannak.

Gratulálok ahhoz, hogy ilyen emberséges, segítőkész munkatársaik vannak, Rékát nagy dicséret illeti!

Üdvözlettel: D. H. Ágnes

Tisztelt Hölgyem/Uram!

Gyermekek kívánságára 2020. 09. 27-én kipróbáltuk a Budapest Nyugati pályaudvarról 8:15-kor Vác állomásra induló KISS motorvonatot. Szeretnék innen is köszönetet mondani a vonaton szolgáltatást teljesítő jegyvizsgálónak az udvarias és informatív hozzáállásáért. De a nagyobb meglepetés Vác állomáson a forgalmi szolgáltatást teljesítő hölgy volt. Kedves volt, sok információval látta el a gyermekem, segítőkész volt, és rendkívül barátságos. Akárcsak a 10:32-kor a Nyugati irányában induló KISS vezetője. Úgyhogy maximális elégedettség van bennünk, és sikerült a fiamnak egy kis anyagot felvennie a közlekedéssel foglalkozó YouTube csatornájára, valamint az Insta oldalára. Köszönöm munkatársainak utólag is a kedvességüket!

Üdvözlettel: N. Tamás

Tisztelt MÁV!

2020. 09. 17-én utaztam az 5711-es számú vonattal Szolnokról Egerbe. Az út közben vihar ért minket és letört a mozdony áramszedője. Szeretném kiemelni a jegykezelő munkáját. Ilyen profi helytállást még nem láttam, pedig sokszor utazom vonattal. A baj bekövetkezte után rögtön érdeklődött a problémáról, és jelentette az esetet. Az utasokat, kb. 15-20 embert egy kocsiba terelt át, hogy mindenkit szem előtt tudjon tartani. Nem engedett senkit leszállni a vonatról, hiába szerettek volna többen is dohányozni. Ez egy nagyon felelős döntés volt a részéről, hiszen két állomás közt voltunk.

Folyamatosan tájékoztatott minket, hogy milyen segítség érkezett és hogyan próbálják orvosolni a helyzetet. Mikor megjavították a mozdonyt, azonnal intézkedett a csatlakozásokról is minden irányba. A várakozás közben bármilyen kérdéssel fordulhattunk hozzá, és mindenkire volt egy jó szava. Higgadság és magabiztosság áradt belőle, megnyugtató mindenkit, pedig sokan idegesek voltunk, hogy nem jutunk haza. Szeretném még egyszer megköszönni mindent, amit értünk tett.

Köszönettel: G. Tibor

Tisztelt MÁV-csoport!

Szeptember 10-én, csütörtökön délelőtt a Budapest Keleti pályaudvarnál lévő ügyfélszolgálati irodájukban voltam kolléganőmmel, és a vírus miatt utolsó pillanatban lemondott osztálykirándulásunk megvásárolt jegyeinek visszaváltását intéztük, kissé felzaklatott állapotban. Az ott tartózkodó két kollégájuk nagyon megértő és segítőkész volt! Ezúton szeretném elismerni munkájukat és a kedves hozzáállást az ügyfelekhez! Az ügyintézés után nagyon jó hangulatban tudtunk távozni ebben a zűrzavaros időszakban. Köszönetünket fejezzük ki, és további békés, sikeres munkát kívánunk mindannyiuknak!

Üdvözlettel: Sz. Beáta

A 33. oldalunkon a „nekünk munka, nekik álom” cikkünkben a budapesti szereplőnk köszö-nőlevelet írt Kerékgyártó József vezérigazgató úrnak. Ezt olvashatják, teljes terjedelmében.

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Szabó Bence vagyok, akinek a héten a SALVA VITA Alapítvány szervezésében a „Neked Munka, Nekem Álom” program keretén belül lehetőségem adódott, hogy felülhessek a KISS motorvonat vezérállásába, mivel 3 éves korom óta mozdonyvezető szeretnék lenni. Nagyon nagy élmény volt számomra ez a program, szeretnék Önnek és a MÁV-START vezetésének, valamint Király Tamás vezér úrnak is köszönetet mondani, hogy egy ilyen felejthetetlen napot szereztek nekem! Remélem én is jó benyomást keltettem Önökben, ez a program csak megerősített abban, hogy ez álmaim állása!

Köszönettel és tisztelettel: Szabó Bence

Tisztelt MÁV!

2020. 09. 24. 16:00-kor Keleti pályaudvartól Sátoraljaújhelyig utaztam, és amikor terveztem felszállni, az egyetlen maszkom elszakadt. Kicsit megijedtem, hisz ezután a vonat után Hatvan felé csak személyvonatok közlekedtek volna, ami igencsak fárasztó, és mellesleg maszkot se tudtam volna szerezni. Elkezdtem az ajtó előtt kötögetni a maszkomat, nem jött össze, de a kalauz úr figyelmes volt, odaugrott és segített nekem, újrakötötte a maszkomat. Szeretném ilyen formában is megköszönni a segítséget, neki csak egy gyors kedvességnek tűnhetett, viszont nekem feldobta az egész napomat ez a kedves gesztus! Mellesleg kivételesen minden zajtól mentes, nyugalmas és pihentető volt az utazás a kényelmes üléseken. Több éve utazok már, de ez volt az egyik legpozitívabb történés nekem az utazással kapcsolatban, még egyszer köszönöm a kedves kalauznak!

További szép napot! Sz. Kornél

„Tudok az utas fejével gondolkodni”

2019 őszéig a BKK utastájékoztatói osztály-vezetőjeként dolgozott, ahol megreformálta a főváros teljes utastájékoztatói rendszerét. Jelenleg a MÁV-nál egy modern, egységes és felhasználóbarát utastájékoztatói rendszer megteremtésén dolgozik, egy teljesen új részleg vezetőjeként. Interjú Gál Mihállyal, az állomás utastájékoztatói koordináció szervezet vezetőjével.

Miért fontos a vasúttársaság szempontjából a megfelelő utastájékoztatói rendszer kialakítása?

Egy közlekedési vállalat külső megítélésében ez az egyik legfontosabb tényező. A versenyképesség, az utasszám, s így a bevétel múlik azon, mennyire tiszteljük meg az utasokat, mennyire segítjük tájékozódásukat, amikor igénybe veszik a vasúti szolgáltatást. Ha egy információ nehezen értelmezhető, az ügyfél nem veszi a fáradságot, hogy gondolkodjon rajta, hanem inkább más megoldást keres. Ha pedig rákényszerül, hogy maradjon, felhúzza magát. Közszolgáltató cég vagyunk, minden egyes nap az utasokért dolgozunk, fő célunk az utas elégedettsége és jelenléte.

Hogyan lettél az utastájékoztatói koordináció terület vezetője?

Kamaszkorom óta érdekel a közösségi közlekedés, így sosem volt kérdés, hogy ezen a területen képzelem el a jövőmet, az első lehetőség azonban teljesen véletlenül hullott az ölembé. 2007-ben sérelem ért egy BKV-járaton, amivel kapcsolatban panaszt nyújtottam be a közlekedési

vállalatnál, és mivel úgy éreztem, hogy azt nem vizsgálták megfelelően, a nyilvánossághoz fordultam. Indítottam egy blogot BKK-figyelő néven, ahol a saját észrevételeimet gyűjtöttem össze. A téma nagyon népszerű lett, hamarosan előzőnlöttek más emberek hasonló történetei. Szóval az elenkező oldalon kezdtem: utasként a hibákat kerestem, és találtam is bőven, főleg az utastájékoztatókban. Aztán elmélyedtem a témában, szakmai cikkeket írtam, mi lehetne másképp, mi lehetne a megoldás egy-egy problémára, hogy csinálják külföldön. Egy idő után azonban a BKK is rájött, hogy tudná hasznosítani a tapasztalatom és a tudásom, bizonyos témákban kikérték a véleményemet. 2012-ben a szakmai tapasztalataim nyomán a BKK vezetése felkért a budapesti tömegközlekedés utastájékoztatójának megújítására, amire igent mondtam, ekkor lett a korábbi hobbimból igazi hivatás. 2019 őszéig a BKK utastájékoztatói osztályvezetőjeként dolgoztam, csapattal teljes egészében megreformáltuk a főváros teljes utastájékoztatói rendszerét. Büszke vagyok arra, hogy többek között londoni mintákat felhasználva teremtettünk egy közérthető,

modern és világos utastájékoztatói rendszert. Szeretem a szakmai kihívásokat, így amikor tavaly nyáron megkerestek a MÁV-tól, hogy lenne-e kedvem az utastájékoztató megújításán dolgozni, azt teljesen az alapoktól újragondolni, természetesen igent mondtam.

2019-ben léptél be a MÁV-ba. Mivel kezdted a munkád?

Az utastájékoztató egy agyonszabályozott terület, mégsem működik megfelelően. Engem az érdekelt, hogyan működik ez az egész a gyakorlatban, nem az, hogy melyik szabályzat szerint hogyan kellene az utastájékoztatót végezni, így nem tehettem mást, fél Magyarországot bejártam. Igyekeztem a legkisebb mellékvonali megállóhelyektől a megyeszékhelyeken át a nagy budapesti pályaudvarokig minden helyszínt meglátogatni. Figyeltem, fotóztam, tapasztalatot gyűjtöttem, és már akkor azon gondolkodtam, mit kellene másként csinálni. Igen hamar kiderült, hogy mi a legnagyobb probléma.

És mi az?

Jelenleg attól függ, hogy ki tart karban vagy üzemeltet egy utastájékoztató eszközt, hogy az hova van felszerelve: más üzemelteti, ha a falon van, más, ha lábakon áll a peronon, és akkor is máshoz tartozik, ha felsővezeték-tartó oszlopon van, vagy épp a Start szerezte be évekkor ezelőtt. Ugyanez igaz az utastájékoztató anyagok kihelyezésére is, amit jelenleg nyomon követhetetlenül sok szereplő végez. Felmértük ezeket a folyamatokat, és annyi résztvevőt találtunk a rendszerben, hogy 26 darab A3-as oldalra sem tudtuk kinyomtatni a folyamatábrát...

Mi volt a második lépés a felmérés után?

Miklós Zsófia kommunikációs igazgatóval kidolgoztunk egy hosszú távú koncepciót az utastájékoztató rendszer szintű átalakítására, amit prezentáltunk dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úrnak. Tekintettel arra, hogy elnök úr számára az utastájékoztató megújítása kiemelt projekt, örömmel fogadta az elképzeléseinket és kérte, hogy részletesen dolgozzuk ki, majd vezessük be azokat. Az új utastájékoztatói folyamatok véglegesítése jelenleg is zajlik, folyamatosak az egyeztetések az érintett igazgatóságokkal, szakterületekkel, és a MÁV-csoport más, utastájékoztatót végző szervezeteivel is. Első körben a 2-es, 30-as és a 70-es vonalon próbáljuk ki az új, központosított működési modellt. Itt kezdünk, kiértékeljük a visszajelzéseket, majd az agglomerációra, és a teljes hálózatra kiterjesztjük.

Miben lesz más ez az új, központosított modell?

Azt látjuk, hogy drasztikusan csökkenteni kell az utastájékoztatóban részt vevő szereplők és szervezetek számát, egyszerűbbé kell tenni a folyamatokat és a felelősségi köröket. Szétválasztjuk a funkcionális és a műszaki üzemeltetést, és minden ilyen feladatot erre a munkára dedikált szak-

emberekkel végzünk el. Mindenben tudatosítani kell, hogy az utastájékoztató minőségén és színvonalán csak akkor tudunk javítani, ha a szakemberek az ezzel kapcsolatos feladatokat egységes szemlélet szerint, központi koordináció mentén végzik. Jelenleg az utastájékoztatóon dolgozó kollégák kevés százalékának ez a fő feladata, mindenki más a sokadik, sokszor sorban az utolsó feladatként dolgozik a tájékoztatóon.

A vasúti közlekedésben elkerülhetetlen a havária. Havária minden olyan esemény, amit nem tudunk előre megtervezni. Leszakadó vezeték, baleset, időjárás problémák...

A vasút életében tényleg elkerülhetetlenek a havária események, viszont nem mindegy, hogy ezekről mikor, hol és hogyan tájékoztatjuk az utasokat. Mindent meg kell tennünk azért, hogy az utasokat a lehető leggyorsabban a számukra fontos információval ellássuk. Az utasok visszajelzéséből is látszik, hogy egy-egy ilyen esemény után a felháborodások mértéke nagyban függ attól, hogy mikor kezdünk el róla tájékoztatni és milyen információkat adunk. Itt is felül kell vizsgálni a folyamatokat, meg kell nézni, hogyan tud a kommunikáció és a MÁVINFORM még inkább érvényesülni a havária tájékoztatásában, hogyan lehet egyszerűbbé, gyorsabbá tenni az információáramlást. Sokkal nagyobb hangsúlyt kell fektetni a MÁV applikációra, a MÁV weboldalára, a közösségi médiára és a pályaudvaron, állomásokon és megállóhelyeken lévő dinamikus tájékoztató eszközökre. Továbbá azt is meg kell vizsgálni, hogy olyan társszolgáltatók bevonásával, mint a BKK, hogyan tudjuk az utastájékoztatóunkat kiterjeszteni.

Egy, az elővárost érintő haváriaesemény alkalmával a FÜTÁR rendszernek köszönhetően budapesti járművek ezreire, megállóhelyek százaira tudunk azonnal hangbemondást kiküldeni. Ez a lehetőség most is adott, csak ritkán élünk vele.

Nem érzed úgy, hogy esetedben „akasztják a hóhért”, és te kerülisz majd a mérgező utasok keresztútjába?

Egyáltalán nem, hiszen tudom, hogy az utastájékoztató lehet jó. Mondhatni tökéletes. Mivel sokáig álltam a másik oldalon, ezért tudok utasfejjel gondolkodni. Ez segít, hogy optimális munkát végezzek.

Sin Bettina

Az interjú a www.vasutasmagazin.hu oldalon teljes terjedelmében olvasható.

Próbamenet Pest és Palota között

175 éve közlekedett az első gőzmozdony vontatta személyvonat Magyarországon

A magyar vasút születésnapjának 1846. július 15-ét tekintjük, mert akkor nyílt meg az első vonal Pest és Vác között. Azonban érdemes megemlékeznünk az azt megelőző, nyilvános próbamenetről is, amelyet 175 éve, 1845. november 10-én tartottak a pesti indóház és Palota megállóhely között.

A hazai vasúthálózat kiépítésének gondolata az 1830-as évek közepén fogalmazódott meg az Országgyűlésen – jórészt gróf Széchenyi István 1832-es angliai utazásának hatására. Az 1836. évi XXV. törvénycikkben kijelölték az ország fő közlekedési útvonalait, ösztönözve a belvízi hajózás, az útépités és a leendő vasutak fejlesztését. A vasutak irányát az 1827-28. évi országgyűlésen kijelölt szárazföldi főközlekedési utak „átminősítésével” határozták meg. Törvényben rögzítették, hogy a nemesi és rendi kiváltságok a vasúti szállítási díjak megfizetése alól senkit sem mentesítenek, és kimondták a birtokkisajátítás elvét is.



Érdekcsoportok viaskodása

Az elsődleges cél az „ikerfőváros”, azaz Pest-Buda Béccsel történő mielőbbi összekapcsolása volt. A vasút építését magántőke bevonásával akarták megvalósítani, és ez két nagy tőkescsoport összecsapásával járt. Az egyik érdekelt a báró Georg Sina bécsi bankár vezette jobb parti Bécs–Bruck–Győr–Szöny–Tata–Buda kapcsolatot kiépíteni kívánó csoport volt, míg a másik csapat a báró Ullmann Mór által preferált hosszabb, a Duna bal partján közvetlenül vezetett Pest–Vác–Párkány-Nána–Érsekújvár–Pozsony–Marchegg összeköttetést biztosító vasútépitési koncepciót támogatta. Bár mindkét csoport a Duna völgyéhez kívánta igazítani a vasút vonalvezetését, végül a Kossuth Lajos által is támogatott álláspont került ki győztesen, és az Ullmann-féle csoport kezdhette meg a vasút építését.

Miközben a két érdekcsoport viaskodott egymással, a Pozsony–Nagyszombati Első Magyar Vasúttársaság 1838-ban koncessziót szerzett egy Pozsonyt Nagyszombattal összekötő lóvontatású vasútvonal kiépítésére. A vasút első szakaszát Pozsony és Szentgyörgy között 1840. szeptember 27-én adták át a forgalomnak. Említésre méltó, hogy az alépítményt és a vonali műtárgyakat úgy építették ki, hogy a vasút bármikor átállítható legyen gőzüzemre, ez mégis csak 1872-ben történt meg.

Építési munkálatok

A vasút építetői 1837-ben kapták meg a vasútépitési koncessziót. Ullmann Mór kérésére a porosz Karl Friedrich Zimpel két év alatt elkészítette az építkezés terveit. Azonban anyagi és személyi jellegű viták miatt hamarosan távozott Magyarországról. Felmondása, és az 1840-41-es gazdasági válság miatt a munka néhány éves késést szenvedett. A Helytartótanács 1844 januárjában hagyta jóvá az építkezés terveit, majd létrejött a vasútépitést felügyelő Magyar Középponti („központi”) Vasúttársaság (Ungarische Zentralbahn). Az Ullmann-féle Pesti Magyar Kereskedelmi Bank hiteleinek köszönhetően hamarosan kiírták a beszerzési pályázatokat is. Az első magyar gőzüzemű vasútvonal építése az ünnepélyes első kapavágással vette kezdetét 1844. október 5-én. Az építési munkálatokat August Wilhelm Beyse főmérnök irányította. Ő azonban a vasútépités körül egyre szaporodó korrupciós ügyek és a vasútépitő munkások között tomboló járvány miatt egy év után távozott, helyét Lachner Károly vette át. 1845 márciusában Zitterbach Mátyás tervei alapján elkezdték a Pesti indóház építését is.

A Középponti Vasút első mozdonyait a belgiumi Cockerill-gyár építette. A mozdonyok szétszedve, részben szárazföldi, részben vízi úton érkeztek Magyarországra, és a gyártó cég Pestre küldött képviselőjének irányításával szerelték össze azokat.

A PEST és BUDA mozdonyok kazánvizsgálatát Jedlik Ányos fizikaprofesszor végezte 1845. október 4-én és 5-én. A személykocsik november elejére készültek el, melyekről így szóltak a korabeli beszámolók: „első helybeliek igen kényelmesek, és ’a többi se rossz.”

A próbamenet

A vasútépitési munkák olyan jó ütemben haladtak, hogy 1845. november 10-re meghirdették az első nyilvános próbamenetet a Pesti indóház és Palota megállóhely (ma: Rákospalota-Újpest állomás) között István főherceg, Magyarország nádora jelenlétében. És itt adjuk át a szót a Budapesti Hirmondó tudósítójának:

„Mult hétfőn ritka ünnepély ment véghez fővárosunkban, mely egyszersmind biztosító zálogul szolgálhat arra, hogy valahára már csakugyan komolyan a cselekvés terén is mozogni fogunk. Hirdetve volt tudniillik, hogy tíz órakor a központi vasuton első ünnepélyes kirándulás fog történni Palotáig, ’s ennek hallatára már nyolcz órakor ezer meg ezer ember foglalá el az indulási pont környékét. Tizenegyedfél óra tájban taraczkok dörgése nádorunk ő fensége közelítését jelenté, ki Űrményi koronaőr ő exc. által ünnepélyesen fogadtatván, azonnal elfoglalni méltóztatott helyét a pompás társalgási szoba gyanánt földíszített kocsiban, ’s az egész fogat, mely összesen hét kocsiból állott, melyek mindegyikében mintegy ötven meghívott vendég ült, harsogó zene közt tovaröplött, a „Buda” és „Pest” virágfüzerekkel fölcsinosított mozgonyok által vonatva, ’s az egy mérföldnyi tért tizennégy percz alatt haladá meg. Palotánál katonai zenész ő s a körülakó falusiak ezreinek harsogó éljenzései fogadák az érkezőket. Nádorunk ő fensége és kísérei számára vasut két oldalán két pompás sátor vala fölállítva, ’s ezek és az őrtenyák megsejmelése némi időtöltésül szolgáltak, miután ’a sátorban nagy számmal látható, de terítetlen asztalok, a nem reggelizhetés kénytelenségét, sok étvágyat érező gyomorral elég szomorúan éreztették. Meglőn ekint hiúsítva azon közbeszéd, hogy a magyar mindig vendégeskedik ünnepélyes alkalmakkor, mert a magyar rendszerint vendégettelik ilyenkor, reggelizni azonban illy esetekben sem szokott, mert ’a hol nincst ne keress. A viszszaakocsizás egy órai várakozás után délben kellő gyorsasággal ment véghez. A vasut körüli cselédség magyar egyenruhája igen jó hatásu vala, áll pedig zöld atila ’s nadrágból, és széles karamu kalapból, mely



mellé nemzeti színű forgó van tűzve. Magyarul azonban még nem beszél valamennyi, de reménylők, hogy idővel majd ez is megjö. Szabad addig is örülnünk azon frigynek, mely itt keletiségünk és a nyugati polgárosodás között, egy állandó és szilárd anyag, a vasnak alapján köttetett.”

A Pesti indóház és Palota megállóhely között ettől kezdve rendszeresen közlekedtek ingyenes kirándulónatok, hogy a pesti polgárság megtapasztalja a vasúton utazás előnyeit.

1845. november 10-re meghirdették az első nyilvános próbamenetet a Pesti indóház és Palota megállóhely (ma: Rákospalota-Újpest állomás) között István főherceg, József nádor fiának jelenlétében.

Ez nem mindenkinek nyerte el a tetszését, a Budapesti Hirmondó publicistája méltatlankodott, mondván: „Ez szép ugyan, de jobb lett volna egy kis díjt szabni, s e jövedelmet valamely jótékony intézetnek átengedni”.

December elején felvették az üzemet a Palota megállóhely és Dunakeszi állomás közti vonalszakaszon is, a próbajarat 24 perc alatt tette meg a Pesti indóház és Dunakeszi állomás közti távot. „A munka egyébiránt most ismét olly erélyesen folytattatik, hogy rövid idő múlva Vácig fogunk vasuton röpülhetni...” – lelkesedett a Budapesti Hirmondó tudósítója.

Fejes Antal

A MÁV online tanórát tartott a Fenntarthatósági Témahéten

A vállalat az országos kezdeményezés kiemelt támogatójaként járult hozzá az iskoláskorú gyermekek környezettudatos neveléséhez. S bár az önkéntes órák és az üzemlátogatások idén elmaradtak, egy izgalmas online órával a vasúttársaság is segítette a legkisebbek szemléletformálását.

Tavaly a Fenntarthatósági Témahét keretében a MÁV 15 önkéntes óraadó részvételével 19 iskolában, emellett 8 vasúti telephelyen 11 iskolai csoport fogadásával járult hozzá a kezdeményezés sikeréhez, ezért kiérdemelte a Zöld tündér díjat, amit a legtöbb önkéntest felsorakoztató szervezet kap meg. Az elismerést dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató a témahét nyitórendezvényére készített videóban köszönte meg.



Idén a pandémia miatt a különleges tanórák az online térbe szorultak, a MÁV előadását **dr. Wégner Krisztina**, a MÁV Környezetvédelmi, Energetikai és Minőségbiztosítási Irodájának vezetője tartotta meg. Óráján a közösségi közlekedés fenntarthatóságáról, a MÁV környezetbarát fejlesztéseiről, a vasúti illegális hulladéklerakók felszámolásáról mesélt a hallgatónak. Külön kitért a modern járműfejlesztésekre, a nagy férőhelyes KISS vonatok, a TramTrain és a hibrid vonatok előnyeire. Mesélt a különféle közlekedési eszközök ökológiai lábnyomáról, és arról, miért éppen a vasút jár élen az energiahatékonyságban. Mesélt a különféle közlekedési eszközök ökológiai lábnyomáról, és arról, miért éppen a vasút jár élen az energiahatékonyságban.

Az október 3–9-ig tartó Fenntarthatósági Témahét keretében faültetési program, energiahatékony iskola akció, és fenntarthatóságról szóló kutatási program lehetősége is színesítette a diákok életét. A pedagógusok a témahét honlapján ajánlott óratervekkel oktathatták saját maguk is tanítványaikat.



ZÖLD VASÚT

Tisztítsuk meg az országot! - Lezárult a MÁV-pilot

A MÁV közreműködőként vesz részt az Innovációs és Technológiai Minisztérium „Tisztítsuk meg az országot!” projektjében. A pilotprogram során három helyszín tisztult meg a 80-as vasúti vonal elővárosi szakaszán, több száz négyzetméter területen.

A „Tisztítsuk meg az országot!” program kezdeményezi a vasúti és közúti létesítmények mentén, az erdőkben, a nemzeti parkok területén, valamint az önkormányzati közterületeken fellelhető illegális hulladékok összegyűjtését. A pilothelyszínek értékelését követően összesen megkezdődik a hulladékok felszámolása. Az idei év a projekt első üteme, amelynek eredményei alapján kidolgozzák a következő időszakok feladatát.

A vasúttársaság a pilotprogram keretében összesen 250 m³ hulladékot szállított el Budapest X. kerület, Rákos állomás rakodóterületéről, mintegy 9,5 millió forint költséggel. A MÁV törekedett arra, hogy a pilothelyszín reprezentálja mindazon körülményeket, amelyeket a vasúti területek megtisztítása során figyelembe kell venni, mint például a hulladékok összetétele (lom, vegyes építési-bontási, veszélyes), a terület megközelíthetősége, az összegyűjtethez szükséges körülményei, vagy a lebonyolítás módja (közalkalmazottak igénybevétele vagy külső partner bevonásával). Illegális hulladékot jellemzően települések környezetében, hajléktalanok tartózkodási helyein, ritkán látogatott üzemi területeken, szabadon megközelíthető helyszíneken, nyílt vonalak mentén helyeznek el.

A MÁV fővárosi és vidéki vasúti területeiről 2020 eleje óta végzett illegálishulladék-elszállítások összmennyisége elérte az 1475 tonnát, ami több mint 30 megrendeléssel csaknem nettó 72,5 millió forintba került. Idén Budapesten és Pest megyében 950 tonna (nettó 46,5 millió forint), vidéken 525 tonna (nettó 26 millió forint) illegális hulladék elszállításáról gondoskodott a vasúttársaság. A jogtalanul elhelyezett halmok összetételüket tekintve 60% nem veszélyes építési-bontási hulladékból, 38% lakossági lom hulladékból, 2% veszélyes építési-bontási és lakossági egyéb hulladékból állnak.

A MÁV öt év alatt országos szinten mintegy 18 000 tonna illegális hulladékot szállított el, hozzávetőlegesen félmilliárd forint költséggel. Budapesten és Pest megyében 9700 tonna (mintegy 360 millió forint), vidéken 8100 tonna (hozzávetőlegesen 180 millió forint) illegális hulladék elszállításáról gondoskodott a vasúttársaság.

A savanyú káposzta

Kiváló vitaminforrás, fantasztikusan finom és tele van hasznos ásványi anyagokkal. Meséljen a savanyú káposztáról Kavalecz Imre kommunikációs szakértő kollégánk, akinek a hideg beköszöntével a savanyú káposzta az egyik kedvenc étele.

Amikor gyerek voltam, rendszeresen tettünk el, tapostunk káposztát, hogy legyen saját ízletes, aranyárga savanyú káposztánk. Szóval onnan a hagyomány, a szülőktől. Én kétszer is készítek mostanság is 20-20 kilót, először november elején, másodszor február végén. A piacon meglátogatom a székely embert, akitől a jóféle gyalult téli káposztát beszerezem. Több éve veszem már tőle, frissen, ott a helyszínen gyalulja le, szép zöldes fehér, nincs benne hiba. Aztán kézzel nyomkodom tele a pont húsz kilót befogadó cserépedényemet. Ugyanúgy összekészítünk mindent – sót, szemes borsot, borókabogyót, babérlevelet, csombort, kaprot, birsalmát, tormát, hegyes piros paprikát, mint régen. Van, aki hagymát is metél bele, én nem. Van, aki nem tesz bele birsalmacikkeket – én igen. Ki hogyan tanulta, ahány ház, annyi szokás. S ezeket belerakom az edénybe, egy hónapig érik.

A savanyú káposztát nyersen is fogyasztom, kis olajat öntök rá, s van, amikor lila hagymát is metélek közé. Van, amikor varjúvaj (hideg kolbászsíros) kenyér

mellé eszem, de többnyire csak úgy magában. Jó élet-tani hatása van, s nagyon jó vitaminforrás. Sok meny-nyi finomság készülhet belőle, a határ a képzelőerő és a csillagos ég. Apum nagyon szerette a káposztát savanyú-levesként, vagyis korhelylevesként. Nem ám virslivel, hanem enyhén füstölt kolbással és szárított erdei gombával. Én szeretem gombával is, sokszor készítek ilyet. Jó erősen, savanyún. Nem mosom ki soha a savanyú káposztát, vagyis a savanyú ízt. Minek? Akkor már édes káposztához hasonló lenne, ezért felesleges kimosni. Meg aztán, ha az ember savanyú káposztát kíván, akkor az legyen is savanyú.

Azt gondolom, hogy a jó magyaros töltött káposztát mindenki szereti, ki így, ki úgy. Mert ebből is van többféle. Van, aki hagyományosan – jó magam is – készíti füstölt hússal, savanyú káposztából és leveleiből. Van aki paradicsomosan szereti, például Szabolcsban, és van aki kaprosan, mint például Debrecenben. Mindegyik finom, de most az igazi, a klasszikus receptjét ajánlom és osztom meg mindenkivel. Remélem, tetszeni és ízleni fog.

Hagyományos töltött káposzta



Hozzávalók: 1 kg savanyú káposzta, 50 dkg darált sertéshús (lehet vegyes is, marha és sertés), 20 dkg húsos füstölt szalonna, füstölt oldalas, vagy csülök (ízlés szerint, amennyit elbír), 1 fej vöröshagyma, 20 dkg rizs, 2-3 gerezd fokhagyma, 3-4 teáskanál fűszerpaprika, 1 teáskanál őrölt fűszerkömény, 3 babérlevél, 1 csomó csombor, 1 evőkanál sertésszír, só, fekete bors ízlés szerint.

Zsírban megdinszteljük az apróra vágott vöröshagymát és az apró szeletekre vágott fokhagymát. Egy nagyobb keverőtálba rakjuk a darált húst, amihez hozzáadjuk a rizst, az előzőleg megdinsztelt hagymát, sózzuk, borsozzuk, az őrölt köménnyel és a fűszerpaprikával összekeverjük, majd egy tojást is ráütünk, s azzal is jól elegyítjük. Ezzel készen van a töltelékünk. A savanyú káposzta levelekbe töltjük a tölteléket. A savanyú káposzta egy részét egy nagy edény aljára szórjuk, amire dobunk pár babérlevelet. Erre a rétegre rakunk pár szelet kolbászt és füstölt húst, majd a savanyú káposzta levelekbe betöltött tölteléket, s így megyünk egészen addig, amíg el nem készültünk, szépen egy sorba fektetünk mindent az edényben. Amennyiben marad a töltelékből,

azt gombócként helyezük a káposzta tetejére. Egy utolsó réteg káposztával fedjük be az egészet, a tetejére helyezük a finom, húsos szalonnadarabokat, majd felöntjük annyi vízzel, hogy el-lepje az összes káposztát. Kis lángon két órán át főzzük. Amikor már kész az étel, rántást csinálunk, bár ez el is hagyható.

Egy evőkanál zsírt felolvasztunk, szó-runk bele egy evőkanál lisztet és egy teáskanál fűszerpaprikát, majd jól összekeverjük. A tűzről levéve a töltött káposzta tetejére öntjük. Tálalásnál a töltött káposztához adhatunk tejfölt, ki hogy szereti. Nem lehet elrontani vele. Friss fehér kenyér dukál hozzá. Ez után a legtöbb vasutas megnyalja a szájá szélét. Jó étvágyat!

Kavalecz Imre



Újpest és a vasút

Az első végállomás

Idén ünnepelték Újpest alapításának 180. évfordulóját, de az 1840-es évben, amikor a földterület tulajdonosa döntött bizonyos Újmegyér nevű falu létrehozásáról, a környék fejlődése már évek óta tartott. E fejlődés megkoronázása volt a vasút megjelenése, bár jelentőségét csak a kiegyezés után értékelhették igazán.

Károlyi István gróf 1831-ben döntött úgy, hogy fői uradalmanak egy részét szőlősgazdáknak adja bérbe, akik élve a lehetőséggel, hamarosan létrehozták saját hegyközségüket, s közepesnek mondható boraikkal próbálkoztak a piacon. De a terület szőlészeti karrierjére 1835-ben árnyékot vetett, hogy más vállalkozók a Duna és a főváros közelségének okán inkább az ipar felé terelték a terület hasznosítását. Az évtized közepén Mildener Márton szentendrei vendéglős, Neuschloss Izsák fakereskedő, illetve a feldolgozóiparral foglalkozó Löwy testvérek is itt vetették meg a lábukat, utóbbiak konkrétan azért, mert zsidó származásuk miatt akkoriban a pesti céheknek nem lehettek a tagjai.

Jön a vonat

A nagy műveltségű, világlátott Károlyi gróf, tipikus reformkori gondolkodó volt. Felismerte a területben rejlő lehetőségeket, de nem a saját hasznát tartotta szem előtt, inkább a számkivetett vállalkozók pártjára állt. Újmegyér alapítólevele a letelepülők és a letelepülni kívánók jogait és kötelességeit tartalmazta. A maga idején páratlanul korszerű szabályozás alapítólevele volt, hogy a „gyárok, mesterségek és kereskedelem minél előbb virágozhassanak” de ehhez „a megtelepedni kívánóknak előre is alá kell magokat vetni azon szabálynak, melynél fogva magok között sem céheket, sem az ipart megszorító kirekesztő kiváltságos leveleket szerezni nem fognak”. Károlyi a házbirtokosok részére mindenféle ipari és kereskedelmi tevékenységet engedélyezett, de még azt is, hogy önálló önkormányzatot hozzanak létre, méghozzá „minden hit, vallás és nemzet különbsége nélkül”. Ennek fényében érthető csak, hogy miképpen volt lehetséges, hogy az 1840. április 12-én megalakult előjáróság bírja – ami egyúttal pol-

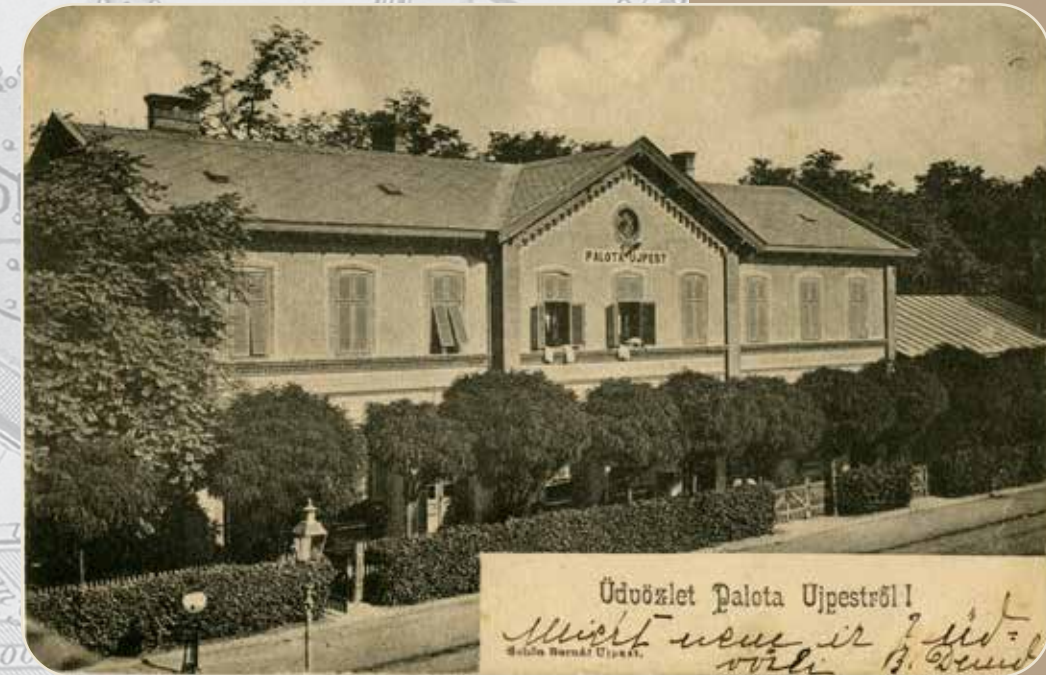
gármestert, rendőrkapitányt és adóbehajtót is jelentett – a bőrgyáros Löwy Izsák lett. Ő volt az, aki 1844-ben névváltoztatást javasolt, és így lett Újmegyerből Újpest. Persze mindezt nem mérhetjük olyan típusú fejlődéshez, mint a 30 évvel későbbi Budapesté volt. Az 1840-es évek elején szinte középkori körülmények uralkodtak országszerte, az újpesti gyáraknak mondott műhelyekben is legfeljebb tízen-húszan dolgoztak, és az új település összlakossága az 500-at is alig érte el, ráadásul a többség hivatalosan Károlyi jobbágya volt.

Az újpesti közlekedés létrejötté is az 1844-es évhez köthető, a közgyűlés ugyanis arról döntött, hogy egy bizonyos Blum Ignác nevű fuvarost bízott meg, hogy az „Újpestről Pestre intézett személy fuvarozásokat gyakorolhassa oly formán, hogy hónaponként a bírák határozzák meg az indulási órákat”. A szerződésben azt is rögzítették, hogy ha Blum nem tartja be a szabályokat, úgy „jogától elesik és a fuvarozás szabad leendő”. Ekkoriban másféle közlekedés nem létezett, azt pedig a helyiek álmunkban sem gondolták volna, hogy az új csoda, a vasút egyszer majd győzedelmeskedni fog a lovak felett. De amikor 1845. november 10-én megérkezett az első vonat Pestről a közeli Palota állomásra, s az 1846. július 15-i hivatalos indulásig rendszeressé váltak a kirándulóvonatok, Blum Ignác sem tétlenkedett; Palota állomást ettől kezdve Újpestről társaskocsival is el lehetett érni.

A fejlődés zálogai

A jövő ismeretében az újpesti vasúti közlekedés születését datálhatjuk akár 1845. november 10-re, vagy éppen 1846. július 15-re, ám az igazsághoz tartozik, hogy azokban az időkben Újpest igencsak távol esett Palota állomástól.

Ráadásul a szabadságharc bukása után Károlyit bebörtönözték, vagyona az osztrák államra szállt, Bécsben pedig senkit sem érdekelt Újpest fejlődése, ami azért nem állt le teljesen. A lakosság száma 1860-ban 1830, tíz évvel később már 6722 volt, mert a vállalkozók fantáziát láttak benne. A növekedéshez azonban nagyban hozzájárult az is, hogy a „városalapító” nem kevésbé agilis fia, Károlyi Sándor Párizsból hazatérve, nem kis merészségről téve tanúbizonyságot, lóvasúti társaságot alapított, amelynek első fogata 1866. július 30-án indult a mai Kálvin térről (a mai 3-as metróval nagyjából azo-



nos vonalon), az ekkor már létező Első Magyar Pesti Fiumei Hajógyár Társaság közelében lévő újpesti végállomására. A menetidő 37 perc volt. Ennek tükrében mondhatnánk e dátumot is az újpest „vasút” születésnapjának – annál is inkább, mert a település akkoriban még a Duna felé terjeszkedett, a palotai vasútállomás környékén pedig nyaralók álltak. De az 1870-es évtizedet követően, a születő Budapest nyomában, Újpest is egyre nagyobb és modernébbé vált, bár egyúttal hatalmas méltánytalanságokat is elszenvedett. A vállalkozók java ugyanis nem volt helyi lakos, így a fővárosnak adóztak. Ennek köszönhetően az önkormányzat csak adósságokat halmozott fel, fejlesztések alig voltak, ráadásul a falu híre is egyre rosszabbá vált, ugyanis a Budapestről kiltott kétes elemek is itt vertek tanyát.

Új állomás, új név, Újpest

Amikor 1881-ben átadták a ma is látható és használatos vasúti állomásépületet, továbbra is Palotának hívták, bár addigra Újpest már kellőképp „kinőtte magát”. Nem véletlen, hogy a község még ugyanabban az évben megszavazta, hogy településük neve az állomáséba is foglaltassék, de így is tizenhárom évet kellett várniuk, hogy a menetrendbe az kerüljön:

Palota-Újpest. Pedig ekkor már a teherforgalom is komolyan képviseltette magát itt, iparvágányok légiója ágazott ki a környékbeli gyárak irányába, és a pezsgés nyomán a személyforgalom emelkedni kezdett. Amikor 1907-ben immár a „Rákospalota-Újpest” elnevezés vált hivatalossá, a legforgalmasabb Budapest környéki vasútállomássá vált. Mindezt fokozta, hogy a 1911-ben itt létesített végállomást Vác–Budapest–Veresegyház–Gödöllő Helyi Érdekű Villamos Vasút (VBG), amelynek szerelvényein Veresegyháza érintésével lehetett Vácre, illetve Gödöllőre eljutni. A vasútvonal csak 1914-ig volt a VBG tulajdona, ezután a MÁV birtokába került. A váci vonal ma is működik, a gödöllőit azonban 1970-ben megszüntették.

De szinte ugyanekkor egy másik „Újpesttel” is gazdagodott a hazai vasúthálózat, noha pályaeépítésről nem volt szó. A község tanácsa még 1906-ben jelezte a MÁV-nak, hogy létesítsenek megállóhelyet az esztergomi vasútvonal újpesti szakaszán, amire 1000 koronát ajánlottak fel. A kereskedelmi miniszter csak 1908-ban hagyta jóvá az elképzelést, a település pedig 3500 koronával járult hozzá a vasúti megállóhely létrehozásához, amelyet 1910-ben adtak át. Újpestnek ekkor

már városi rangja volt, lakóinak száma meghaladta az 50 ezret, a kötöttpályás közlekedést pedig nemcsak a vasút, de villamosok is képviselték, amelyek nemcsak a városban belül, de a Nyugati pályaudvar, illetve Rákospalota felé is szállították utasaikat. Ekkor Újpestet már a legmodernebb magyar települések közt emlegették, ahogy a Révai Nagy Lexikon írta 1925-ben: „Nevezetes gyárváros, melyben nagyszabású gyárak egész sora keletkezett; iparát s forgalmát vasúti- és gőzhajó állomása, két villamosvasútja, téli kikötője, posta-távíró- és telefonhálózata jelentékenyen elősegíti”.

Noha a 19. század végén többször is felmerült, hogy Újpest a fővároshoz csatlakozik, az ez irányú törekvések rendre elakadtak a budapesti illetékeseken. Később fordult a kocka, mert Újpest hiába bizonyította, hogy önállóan is boldogul, ez nem hatotta meg az ugyancsak budapesti döntőbírókat, akik az 1950. január elsejétől megalakuló Nagy-Budapest koncepcióját képviselték. Újpest azóta a főváros IV. kerülete, lakóinak száma meghaladja a százezret. A villamosok jelentősége csökkent a metrónak köszönhetően, a vasúti személyforgalma azonban ma is kiemelkedő.

Legát Tibor



BÜSZKESÉGEINK

Idén októberben ünnepelték Németország újraegyesítésének harmincadik évfordulóját. Nem véletlen, hogy Cserjési Jenő projektszakértő munkatársunk is 2020-ban részesült egy különleges kitüntetésben: dr. Erdő Péter esztergom-budapesti érsek, bíboros úrtól vehette át a Szent Adalbert-érmet, mely rendkívül nagy elismerése katolikus jócselekedeteinek. Jenő ugyanis feleségével, Ildikóval karöltve kelet-berlini politikai fogvatartottaknak, a délszláv háború idején pedig magyar menekülteknek segített Berlinben, miközben egy felfelé ívelő szakmai karriert kezdett építeni a német fővárosban. Meséljen most ő!

Szent Adalbert-elismerésben részesült kollégánk

Miért lett villamosmérnök?

Nagyapám MÁV főmozdonyvezető volt, édesapám pedig villamosmérnök, így egyértelmű volt, hogy én is hasonló utat választok. A Budapesti Műszaki Egyetem Villamosmérnöki Karára jártam, ahol a nyolcvanas években az informatika még a villamosmérnöki tudományokhoz tartozott. A számítógépközpontokban és a tanszéken hatalmas, szekrényméretű számítógépeken dolgozhattunk, jóval lassabb munkatempóban, mint manapság. A gépek erőteljesen melegedtek, meg lehetett fagyni a klimatizált gépszobákban (nevet). A mérnöki kutatásokban két út állt az egyetemisták és kutatók előtt: vagy költséges fizikai kísérleteket végeztek, vagy elkezdtek számítógépes modellezéssel foglalkozni. Én ez utóbbit választottam, ami akkor nagyon nagy kihívás volt. Egy olyan, a világon egyedülálló modellező programmal dolgoztam (EMTP), ami a fizikai jelenségekre előállított matematikai számításokkal vezetett le különféle szimulációkat. Ezzel vizsgáltam, modelleztem a villamosenergia-hálózatokon és a nagyfeszültségű kapcsoló berendezéseken megjelenő tranziens jelenségeket, melyek segítségével elméleti alapon lehetett kikísérletezni biztonságos, nagy üzembiztonságú elektrotechnikai rendszereket. Ez volt a diplomamunkám témája is, ami nagy elismerést kapott. A nyolcvanas évek közepén dolgoztam a Paksi Atomerőmű vezérlő automatikáinak tervezésén is tervezőmérnökként.

Sokáig kutatóként dolgozott, mikor és hogyan került Nyugat-Berlinbe?

1987-ben mentem ki először Nyugat-Németországba, egy hathetes szakmai tanulmányúton jártam, majd 1989. január elején először egy tíz hónapos tanszéki ösztöndíjjal utaztam ki Nyugat-Berlinbe a Műszaki Egyetemre oktatni, kutatni. A Konrad Adenauer Alapítvány több évre meghosszabbította ezt a támogatást. Akkoriban ez hatalmas lehetőség volt, a négy nagyhatalmi állam által igazgatott metropolisz igazi kulturális, tudományos és társadalmi paradicsom volt számomra. Feleségem, Ildikó is velem jött, ő angol-amerikai irodalmat tanult az egyetemen. Mindketten hívő katolikusok vagyunk,

így azonnal csatlakoztunk az ottani német és magyar keresztény közösségekhez. Akkori vezetőnk, Walter atya szívügye volt a kelet-berlini üldözöttek támogatása. Így hát mi is átjártunk a Checkpoint Charlie-nál, a határőrháza öltöztött Stasi-tagok figyelő tekintetétől kisérvé. Politikai fogvatartottakat látogattunk a börtönökben, és az élelmszerzősomagok mellé mindig becsempesztünk egy kis nyomdafestéket is, hogy a kelet-berlini közösségek röpiratokat tudjanak gyártani. Szerencsére ezeken sosem buktunk le, de máskor engem azért kétszer letartóztattak. Megúsztam egy kis anyagi veszteséggel.

Ezért a segítségért harminc évvel később jelölték a Szent Adalbert-érem kitüntetésre. Milyen érzés volt átvenni azt Erdő Péter bíboros úrtól?

Egy régi ismerős plébános, templomigazgató javaslatára terjesztettek fel a díjra. A Szent Adalbert Érem kitüntetés nagyobb fokozatát tavaly Tarlós István úr kapta meg bíboros úrtól. Az elismerést augusztusban, az Esztergomi Bazilika templombúcsú nagymiséjén vehettük át. Az egész szertartás felemelő élmény volt, meghatódva hallgattuk a bíboros úr szívemelengető prédikációját. A végén pedig, mikor átadták az érmet, Ildikóval együtt, a könnyeinkkel küszködve vettük át a kitüntetést. Napokig könnyeztem a meghatódottságtól, ha rá gondoltam. Egy közös ebédre is meghívást kaptunk a primási palota dísztermébe.

Sin Bettina

Az interjú teljes terjedelmében a www.vasutasmagazin.hu oldalon folytatódik.



Hol a költészet mostanában?

A Kabai fivérek „horizontja”



Sokan és sokfélék vagyunk, akik a vasúttért dolgozunk különböző munkakörökben. Miközben a mindennapokban tesszük a dolgunkat, addig a magánéletünkben a legkülönbébb tevékenységeknek hódolunk. Aztán idővel előfordul, hogy ami hobbi volt egy ideig, abból egyszer csak profi megvalósulás lesz. Így munkatársaink között vannak kiváló énekesek, sportolók, kutyatrénerek, festők, kertészek, zenészek, makettépítők..., hogy csak néhányat említsünk e nemes elfoglaltságok közül, melyeket magas szinten űznek munkatársaink. Az utóbbi időben több versírással kapcsolatos siker híre jutott el hozzánk, melyekről örömmel számolunk be a Vasutas Magazin olvasóinak.

A Kabai testvérek hárman vannak. Csaba, Lóránt és Zoltán, ebben eddig semmi különleges nincs. Azonban az, hogy mindhárman író emberek, akik önálló kötettel rendelkeznek, már különlegesnek számít, ha nem is példátlan. Azonban olyan még tényleg sosem fordult elő, hogy három testvér egy közös verses kötetet álljon elő. Így irodalomtörténeti kuriózum a három Kabai fivér Horizont címmel a közel-múltban megjelent közös verseskötete.

A három fivér közül Kabai Zoltán a kollégánk. Még vezető jegyzíró volt, amikor az első kötet megjelent, és azt követte még kettő. Ma belső tréner-

ként dolgozik a MÁV-START Képzés és szervezetfejlesztés szervezetében. A szeptember 17-én megjelent Horizont című kötet valóban különleges az irodalomtörténetben. A testvérek mindhárman írnak, évtizedek óta publikálnak, Kabai Lóránt költészetét idén Szabó Lőrinc-díjjal ismerték el. A három testvér verseiből versfolyam készült, amelyről Deczki Sarolta irodalomtörténész így ír a kötet fűlszövegében: „Csak a tartalomjegyzékből derül ki, melyiket ki írta, de mire odalapozunk, ez már nem is fontos. A szerzőség kérdését háttérbe szorítja a versek között létrejövő játék, párbeszéd, az, ahogyan hasonlítanak és különböznek a bennük megszólaló hangok, sajátos vibrálást hozva létre.”

A kötet a szeptemberi könyvhétre időzítve látott napvilágot a PRAE Kiadó gondozásában. A megjelenés azonban nem volt annyira egyszerű, mert pénz kellett hozzá. Zoltántól megtudjuk, hogy az olvasók előrendeléssel finanszírozták a kiadást. Munkatársunk szerint ez nagyon megtisztelő, ugyanakkor óriási felelősség is, hiszen olyan könyvvel kellett előállniuk, amely megérdemli ezt a bizalmat. A szerkesztés Kabai Lóránt gyakorlatát dicséri, aki profi szerkesztőként úgy rendezte sorrendbe a testvérek verseit, hogy azok „egymással is beszélgetve” adjanak egy gondolati ívet a teljes műnek.

A könyvet a PRAE Kiadó Kisprésház nevű kávézójában, az Írók boltjában és a Libri könyvesboltjaiban lehet elérni. Jó szívvel ajánljuk! Gratulálunk munkatársunknak és testvéreinek!

(A költészet témát folytatjuk a következő lapszámban.)

Hum Krisztina

Kabai Zoltán:

Mértan

Új formák a levegőben: sarkok, hegyes szögek. A szavak új értelmet, a félelmek alakot öltenek.

Úgy vagyunk, hogy egymás mellett kisülünk, másik énünkkel bennünk szembesülünk.

Persze a látszat olykor az, ami. Csak éppen annak nem akar látszani.

A vonalzód hogy került elő, nem tudom, de együtt rajzolunk: háromszög, három-

féle így lesz saját geometriánk, csak Isten kellene, hogy figyeljen ránk.

Kiegészítő szöveget rajzolnék az égre, hogy teljesként élhessünk végre.





TÚRA

Indulj el egy úton... Legyen az a kék!

Reneszánszát éli a Kéktúra mozgalom, egyre többen vágnak neki a hazánkat gyalogszerrel végigjáró, Országos Kékkörnek. A ma már három nagy szakaszból álló – Országos Kéktúra, Rockenbauer Pál Dél-Dunántúli Kéktúra, Alföldi Kéktúra –, összesen több mint 2500 km bebarangolása a kalandon, a szabadságon, a rendszeres mozgáson és a csodálatos tájakon kívül bepillantást nyújt az egyes tájegységek életébe, történelmébe, néprajzába és hétköznapijaiba is. Legrégibbi és legismertebb szakaszát, az Országos Kéktúrát a National Geographic is beválasztotta a világ leginkább ajánlott 25 úti célja közé. A hazánk északi tájain, Írott-kőtől Hollóházáig haladó haladó turista útvonal több szállal is kötődik a MÁV-hoz és a vasutasokhoz.

Az Országos Kéktúra nyomvonalának kialakítása már az 1930-as évek elején elkezdődött, de csak a háború után lett népszerű, köszönhetően a vasutas turistáknak. A Budapesti Lokomotív Sportklub Természetjáró Szakosztálya ugyanis az 1952. évi programját az ország kék útvonalára szervezett „Kéktúrákra” építette fel. A teljes útvonalat bejárókat zománcozott jelvényekkel díjazták. A következő évben már a többi vasutas turista is csatlakozott a mozgalomhoz, majd 1960-tól már más szakmák természetjárói is megszerezhették az Országos Kéktúra „vasutas” jelvényét. Mivel az érdeklődés jelentős növekedése meghaladta a szakosztály erejét, ezért

a vasutasok a mozgalom szervezését, irányítását 1961-ben áadták a Magyar Természetbarát Szövetségnek. Az igazi ismertséget mégis a hazai természetfilmezés megteremtője, Rockenbauer Pál hozta meg, amikor elkészítette a „Másfél-millió lépés Magyarországon” című, mai napig is nagy sikerű filmjét.

Az eltelt évtizedek alatt már több mint hétezeren teljesítették a klasszikus távot, és járták végig az Országos Kéktúra (OKT) útvonalát. A túrázást ma még izgalmasabbá teszi a hivatalos füzetbe történő pecsétgyűjtés, amivel igazolni lehet egy-egy szakasz teljesítését. Jelenleg 367 pecsét „dolgozik” 272 érintőpontra a Kékkör mentén. És itt csatlakozik a Kéktúrához ismét a MÁV, hiszen számos bányagőzhely a túra mentén található vasútállomáson lett kialakítva (a teljesség igénye nélkül: Sümeg, Keszthely, Zirc, Szárliget, Dorog, Gyermekvasút, Mátraverebély, Sirok, Szarvaskő, Boldogkőváralja, Sátoraljaújhely). Ráadásul ezeknek a túráknak mindenképpen tömegközlekedéssel érdemes nekivágni, hiszen a szakaszok kezdő és végpontja mindig távol található egymástól.

A Kéktúrát elkezdni soha nem késő, nincs idő- vagy sorrendi előírás, csak a felejtethetetlen élmény minden évszakban. **Tehát kalandra fel, indulj el egy úton!**

ELŐADÁS

Barlangból a koncertteremig – zeneélmény kicsiknek

A MÁV Szimfonikus Zenekar – Kodály zenei nevelésével összhangban – kiemelt figyelmet fordít a zene megismertetésére és megszerettetésére a legkisebbek körében is. Ifjúsági tagozatuk több korosztálynak tart izgalmas, játékos és interaktív foglalkozásokat, hangszerbemutatókat, koncerteket. A Barlangból a koncertteremig sorozat keretében valóságos időutazáson vehetnek részt a gyerekek, ahol az őskortól eljutnak egészen napjaink zenéjéig. A novemberi előadáson a fafúvós hangszerekkel ismerkedhetnek meg részletesen, az izgalmas hangszereket és muzsikákat pedig időnként vetítés és tánc is színesíti. Az előadások műsorvezetője Székely Edit fuvolaművész, zenepedagógus.

Időpont: **2020. november 14. (szombat) 11:00**

Helyszín: **Budapest Jazz Club**
(1136 Budapest, Hollán Ernő u. 7.)



KONFERENCIA

Közlekedés újragondolva – konferencia online

A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) 4. alkalommal rendezi meg a hazai közlekedési ágazat szakmai fórumát, a Magyar Közlekedési Konferenciát. A korábbi évektől eltérően – a járványhelyzetre tekintettel – az idei eseményt online tartják meg. Így sajnos nem lesz lehetőség a személyes eszmecserekre, ugyanakkor az élő közvetítésnek köszönhetően sokkal többen vehetnek részt a konferencián. A Közlekedés újragondolva alcímmel kitűzött programon vasúti témájú előadások is lesznek, többek között meghallgathatjuk Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának gondolatait, továbbá az előadók között lesz dr. Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár és dr. Fónagy János, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke is. A részletes program a KTE honlapján olvasható. A részvétel ingyenes, de regisztrációhoz kötött. A résztvevők a konferencia linkjét a rendezvény előtt egy nappal fogják megkapni.



A konferencia időpontja: **2020. november 11. 12:30.**
Jelentkezési határidő: **2020. november 09. 12:00.**

„Vasút jövője, jövő vasútja” gyermekrajz pályázat



A Pécsi VOKE Vasutas Művelődési Ház Országos gyermekrajz pályázatot hirdet két korcsoportban, óvodás és általános iskola alsó tagozatos gyermekek részére.

A pályamunkák tetszőleges technikával készülhetnek A/4-es méretben (színes ceruza, zsírkréta, vízfesték, tempera, pasztell, vagy egyéb grafikai eszközzel). Minden pályázó maximum 2 pályamunkával vehet részt a versenyen.

A pályamunkák leadási módja: emailben a kovacs.ibolya@pvmh.hu e-mail címre. Kérjük, a pályamunkák beküldése során szíveskedjenek feltüntetni a pályázó gyermek nevét, a pályázó gyermek életkorát, a rajz címét. A VOKE honlapján található adatbekérő lapot a szülő, vagy a felkészítő pedagógus szíveskedjen kitölteni, aláírni, s csatolni a pályamunkához. Ennek hiányában a beküldött pályamunkát nem áll módunkban zsűrizni

További információ a www.vasutasmagazin.hu oldalon.

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

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

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Bevezetésre került a humán telefonos ügyfélszolgálat”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Mészáros Béla** olvasónknak!

175 ÉVE KÖZLE- KEDETT... A FOLY- TATÁS ELSŐ RÉSZE	HATÁ- ROZOTT NÉVELŐ	A MUSIC TELE- VISION IS EZ	AZ ARNO MELLÉK- FOLYÓJA	... KUDROW; AMERIKAI SZÍNŐ	AZ ÚT JELE A FIZIKÁ- BAN	FELIRAT A ZÖLD ÁSZON	LIBA- HANG!	MALOM- BAN ZÚZ, MORZSOL	ZORRO JELE	CSOKO- LÁDE- KOCKA MÁRKÁJA	... STEP: A FOXT- ROTT ÓSE	ZÁVOD HATÁRAI!	ÓVODA (NÉPIES)	OSZTÁLY, RÖVIDEN	OLIMPIAI CSÜCS- SZERVE- ZET	FÉNYMÁZ RÉSZE!	
BECÉZETT ERVIN					LATYAK, DÁGVÁNY				VÉGE, NEMETÜL					MOSÓ- POR- MÁRKÁ NŐZI			V
A FŐSOR BEFEJEZŐ RÉSZE					MOBIL- ÜZENET												
VACAK, SILÁNY						APRÓ (DISZ)HAL						HAJÍT, VET				NORVÉG AUTÓJEL	
ZENE- KEZDET!			AMERÍ- CIUM ARRA A HELYRE			EGYLET					KÉIMAI ELEM	BAJÓR SŐRMÁRKÁ			VER	GAZDAG BOLTI KINÁLAT	
...FC GYÖR; FOCIKLUB				...FI; MÚFAJ EZ ÉVBŐL VALÓ				HÁZ BE- JÁRATA					RÉSZ, HÁNYAD				
MAGDOL- NA EGYIK BECENE- VE					ARAMEUS ÁLLAM					ARGENTIN SPORTJEL					BARNÁS- VÖRÖS		
EBBŐL AZ EVADBÓL SZÁR- MAZÓ										TILTOTT PORTÉKA							TRÍCIUM
GYÜ- MÖLCS NEDVE			ANGOL GRÓF! ÖV KAPCSA					ELLENŐR- ZÉS, RÖV, KIRÁN- DULÁS				CSÍKOS LŐFÉLE					ORSÓ KÖZEPÉ!
AZ ITTRI- UM VEGY- JELE		HAZAI BANK				TOVA- TERJED								VAN FE- LESÉGE			STAN TÁRSA A FILM- VÁSZNON
FONTOS FÉM				SZEMETES A BÚZA						VERŐ- FÉNYES						PERC, RÖVIDEN	
KARJEL- ZÉSSEL MAGÁHOZ RENDEL				... AZ ISIM PARTJAI!				GYAKORI NŐI NÉV								ROMÁN AUTÓJEL	
	N							YARD, RÖVIDEN						IDŐSZAK, KORSZAK UGYAN, DEHOGY!			

Nincs megállás!



– Én nyerek! Én nyerek! Úgyis én nyerek! – mondta el századszorra is Jenő, de ahogy kapaszkodott felfelé az emelkedőn, a végén már egyre szuszogósabban, egyre zakatolósabban, egyre von-ta-tot-tab-ban. – Szép az erdő, szép a Bakony, különösen így ősszel, csak ez a meredek pálya...

De egy Jenbacher – merthogy Jenő egy ilyen típusú motorvonat volt – nem ijed meg egy kis emelkedőtől, sőt ezért teljesít szolgálato-
tot éppen ő itt, az ország egyik legmeredekebb pályavonalán.

Szóval Jenő megrázta magát, és már ment is hegynek fölfelé, hi-
szen sürgős dolga volt. Egyrészt imádta gyorsan bevenni az éles
kanyarokat, másrészt az út végéig minél több makkot kellett össze-
gyűjtenie, hiszen ez volt a mai versenyzeladat a mozdonyok között.
Végül az utasairól sem szeretett volna megfélekezni, illetve késést
okozni nekik. Még szerencse, hiszen mégiscsak ő értük dolgozik.
Csak hát ezek a versenyek! Azt kell tudni ugyanis Jenőről, hogy foly-
ton töri valamin a fejét, folyton próbára szeretné tenni magát. Így
hát állandóan versenyeket rendez. A legkülönbébbeket. Bár cso-
kievő verseny még nem volt, és azt úgyis az ovisok nyernék meg, a
mozdonyok hihetetlen lelkesedéssel vágna bele minden új ötletbe.
Nemrég például minél több diót kellett összeszedni egy út alatt, ezt
Piroska nyerte meg. Máskor az avarba kellett beleszárguladni és az
nyert, aki a legnagyobb levélkupacon tudott átrobogni. Csak úgy
röptültek a levelek! Ezt a versenyt egy M41-es nyerte. Nyáron csil-
laglest tartottak, hiszen a Bakony erre az egyik legjobb helyszín, és
minél több csillagképet kellett felismerni. Jenő akkor váltig állította,
hogy egy gőzmozdony is ott van az égbolton, de a többiek szerint
ilyen alakzat egyik tudományos könyvben sem szerepel. Jenőnek
mindenesetre semmi sem szegte a kedvét, sőt, a lelkesedése egyre
csak nőtt. Olyannyira, hogy egyre furább és furább ötletekkel állt
elő. Például, hogy versenyezzenek abban, hogy egy pocsolján át-
hajtván ki tud több embert lefröcskölni a peronon. Vagy, hogy ki mer
éjszaka lámpa nélkül végigmenni az erdőn. Vagy, hogy minden állo-
másról csak úgy indulhatnak tovább, ha jó hangosan eldudálják a
Boci, boci tarkát. De ez már sok volt a többieknek. A hülyeségnek is
van határa, eszement dolgokra azért nem voltak hajlandóak.

Ha nem, hát nem. Pedig Jenő szerint ezek mind jó mókák lettek vol-
na, de szerencsére a többiek ezt máshogy gondolták. A végén már
úgy volt vele, meg sem kérdezi a barátait, ki tart vele, majd egyedül
szórakoztatja magát. Csúszdaversenyt hirdetett meg – saját ma-
gának. A nyertes, aki a leghamarabb leér a hegyről. Hiába aggodal-
maskodott Piroska, hogy túl csúszós a pálya, Jenő csak kuncogott,

hogy éppen ezért csúszdaverseny. Hiába figyelmeztette Csörgő,
hogy ez ilyenkor, ősszel túl veszélyes, Jenő csak azért is nekiindult
a meredek szakasznak.

Hideg volt, reggelente köd és pára borította be a tájat, a fákon már
szinte sehol sem volt levél. Ez ideáig rendben is lett volna, hiszen
késő ősszel mindig ilyen időjárás szokott lenni, csak hogy Jenő nem
vette figyelembe azt, hogy a levelek bizony a sínekre potyogtak, és
a sok esőtől, párából olyan csúszdássá tették a pályát, hogy felfelé
alig-alig lehetett haladni, lefelé pedig...

Jenő azonban megmakacsolta magát és nekiindult. Az elején még
élvezte is a száguldást, aztán mikor az első viaduktnál nem igazán
hatott a fék, kicsit kezdett elgondolkodni. Az alagútban már becsuk-
ta a szemét, később pedig elkezdett sikítani – de hamar rájött, hogy
ez nem sokat fog segíteni. A többiek azt hitték, hogy Jenő egészen
a Balatonig fog csúszni. De ki akar ilyen időben csobbanni? Piroska
folyamatosan kiabálta, hogy: – Fékezz, Jenő! Fékezz! – Nem látod,
hogy azt csinálom? – kiabálta vissza Jenő. De nem, senki nem látta,
hogy fékezett volna.

Jenő végül összeszedte minden erejét, s megpróbált még erőseb-
ben fékezni. Mivel Csörgő sejtette, hogy ez lesz a vége, vagyis hogy
nem lesz megállás, hajnalban, titokban homokot szórt a sínekre. Így
végül, ha nem is könnyen, de Jenőnek sikerült baleset nélkül meg-
állnia. A Jenbacher sokáig szólni sem tudott a nagy riadalom után,
majd nem győzött hálálkodni barátjának, hogy megmentette egy
fagyos fürdőzéstől.

Ezek után már Jenőben is alábbhagyott a versenyláz, a levélcsúsz-
da helyett inkább ő is csak gyűjtötte a szebbnél szebb, színesebb-
nél színesebb faleveleket, és lefelé mindig sokkal óvatosabban
ment, mint fölfelé.

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Györi Zsolt

FOTÓPÁLYÁZAT „Az én vasutam”



Amatőr fotópályázat a MÁV-csoport munkavállalóinak

Pályázni bármilyen vasúti témájú, a vasutas mindennapokkal kapcsolatos fényképpel lehet. Egy pályázó maximum 3 fotót küldhet be.

A versenyen részt vevő fotókból zsűri választja ki az 50 legjobbat, amelyekből a 12 legszebb alkotás a Vasutas Magazinban megjelenő 2021-es naptárat illusztrálja majd.

Tervek szerint a fotókat elérhetővé tesszük egy adatbázisban, hogy a későbbiekben felhasználhatóak legyenek az egyes szolgálati helyeken dekorációként.

Az 50 legjobb fotó tulajdonosa MÁV-os ajándékcsomagban részesül.

A munkavállalóknak lehetőségük nyílik továbbá az **Instagramra** is feltölteni a beküldött fotóikat **#azénvasutam** hashtaggel. A legtöbb kedvelést kapott fotó a MÁV-csoport közönségdíját nyeri el.

A fotók beküldésének határideje:
2020. november 30.

A fényképeket a lehető legnagyobb felbontásban az **uj sag@mav.hu** e-mail-címre várjuk.

További információ a **www.vasutasmagazin.hu** oldalon található.

