

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

60 ÉVE A MÁV
SZIMFONIKUSOKNÁL

FODOR ANDRÁSSAL BESZÉLGETTÜNK

HÉTKÖZNAPI HŐS:
SMAJDA ATTILA

TESTKAMERÁK

KÉT HÉTRE
BEZÁR A KELETI

VONATTAL
A BALATON
ÉSZAKI PARTJÁN

HIVATÁS ÉS
SZENVEDÉLY

INTERJÚ NEMESKÉRI-KUTLÁN ENDRÉVEL

69. ÉVFOLYAM • 2019. ÁPRILIS

elektronikus szabadságigénylés • adó 1% • IC+ próbaüzem • CER-fotópályázat
kitüntetettek • Kavalecz Imre • munkatársunk: Gál Richárd • mese

TARTALOM

Vezetői interjú	4
Nemeskéri-Kutlán Endrével, a MÁV Zrt. jogi főigazgatójával beszélgettünk	
Hírvonal	7
Lezárják a Keleti pályaudvart, MÁVDIREKT, Vasútbiztonság	
HR-hírek	10
Elindult az elektronikus szabadságigénylés, Kitüntetett kollégáink, Adó 1%	
Munkatársunk	14
A munka és a magánélet egyensúlya – Nagy Richárddal beszélgettünk	
Leányvállalati hírek	16
Testkamerák a jegyvizsgálók védelmében, Egyetemen oktatják a HÉV-et	
Büszkeségeink	18
Kavalecz Imre, a szavak embere	
Anno	20
Vonattal a Balaton északi partján	
Jövő	22
Vasúton a város alatt	
Hétköznapi hős	24
„Én csak tettem a dolgom” – mondja Smajda Attila	
Egészség	27
Ha a kéz megremeg – 15 éve a Parkinson-betegekéért	
Életpálya	28
Turnék, kották, nagybőgő – 60 éve a Szimfonikusoknál	
Szabadidő	30
Keresztrejtvény, Mese	



ELŐSZÓ

„Én csak tettem a dolgom”

Csak tette a dolgát. Ezt mondta Smajda Attila váltókezelő kollégánk, amikor március 7-én meglátogattam őt, hogy megköszönjem odafigyelését, lelkiismeretességét, helytállását. Csak tette a dolgát, amikor gyors és határozott fellépésével megakadályozta két, egymással szemben haladó személyvonat összeütközését. Hálás vagyok Attilának azért, amit tett; amit pedig mondott, arra rendkívül büszke is. Büszke vagyok rá és valamennyi hozzá hasonló vasutas munkatársamra, akik nap mint nap ezzel a szeretettel, gondossággal és jó értelemben vett alázattal végzik munkájukat a MÁV-csoport érdekében.

Én is csak teszem a dolgom. Akkor is, amikor elismerem a példamutató teljesítményt nyújtó kollégák erőfeszítéseit, és akkor is, amikor felhívom a figyelmet a vasúttársaság problémáira, a szervezetek működésbeli és a munkavállalók mentalitásbeli hiányosságaira. A MÁV-csoport és alkalmazottainak társadalmi megítélése sokszor rendkívül negatív, és be kell vallanunk, hogy számos esetben sajnos nem alaptalan a rólunk kialakult rossz kép. Ahhoz, hogy a vasutasszakma rangját helyreállítsuk, megbecsülését visszaszerezzük,

előbb nekünk kell megbecsülnünk – az eddigieknél sokkal jobban – utasainkat, illetve a szolgálatot, amelyet vállaltunk. Mindent meg kell tennünk annak érdekében, hogy nyilvánvalóvá, érzékelhetővé váljon a bennünket választók számára: nekünk utasaink elégedettsége a legfontosabb.

A MÁV-csoport vezetése azon dolgozik, hogy megteremtse a fenti célok eléréséhez szükséges anyagi, szervezeti, emberi és tárgyi feltételeket. Azonban van, amihez csupán megfelelő hozzáállásra van szükség: kulturált, türelmes szóra, segítőkészségre, odafigyelésre, gondosságra, együttműködésre. És arra, hogy mindez természetessé váljon számunkra. Mert akkor valamennyien nyugodtan mondhatjuk majd, hogy csak tesszük a dolgunkat.

*Dr. Homolya Róbert
elnök-vezérigazgató
MÁV Zrt.*

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna • Hírszerkesztő: Soós Botond

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Legát Tibor, Soós Botond, Tevan Imre, Varga Zsuzsanna

Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.

Telefon: 06 1 511-3801 • E-mail: ujsag@mav.hu

Címlap: Fülöp Ildikó

Fotók: Fülöp Ildikó, Soós Botond, MMKM Archivum, Rizsavi Tamás, kerekesfoto.hu, Fortepan/ Kotnyek Antal

Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond

Hivatás és szenvedély



Sokszor emlegetjük a munka és a magánélet egyensúlyát, amelyet nehéz megvalósítani. Mégis hogyan lehet összeegyeztetni a családot, a barátokat és a szabadidőt a munkával? És mindezt vezetőként? Például úgy, ahogyan a MÁV Zrt. jogi főigazgatója teszi; a munka a szenvedélye, számos barátja van a vasutas kollégák között is, és sosem érezi azt, hogy „hazaviszi a munkáját”. A Vasutas Magazin tíz év után ismét Pestszentimréren, Nemeskéri-Kutlán Endre otthonában járt.

Már a családi ház homlokzatára kitett, PESTIMRE-FELSŐ MH feliratú egykori vasúti tábla is jelzi, hogy az itt lakóknak biztosan közük van a vasúthoz. Tíz éve, amikor bemutattuk a „vasúti megállót” és a benne kialakított forgalmi irodát, azt mondta, hogy hiányzik még egy dallamgenerátoros hangosbemondó. Sikerült megvalósítani?

Természetesen készen van, mindjárt be is kapcsolom. A miskolci távközlési kollegák készítették nekem a hangszórót, a jól ismert MÁV-szignált is lehet hallani a szomszédok nagy örömeire. A forgalmi iroda is sok mindennel bővült, például régi, „tekerős” üzemi telefonunk is lett az irodában, amelyet összekötöttünk a nappaliban lévő párjával. Szoktunk is beszélgetni a szintén vasutas feleségemmel, Melindával, amikor érdeklődik, hol vagyok már...

A hogyan kapcsolódik ki kérdést feleslegesnek érzem feltenni, mert csak körbe kell nézni: szőlőlugas, grillsütő, asztalok, székek, játszótér, borhűtő. Látom magam előtt a játszó gyerekeket, a baráti összejöveteleket és a kert munkákat.

Igen, a házat és a kertet úgy alakítottuk ki, hogy a gyerekeinkkel és a barátainkkal kényelmesen tudjunk kikapcsolódni. Négy gyermekem van, a két nagyobb (Marci és Nóri) sokat van nálunk; a két kisebb (Ancsi és Timi) tavasztól őszig – ha éppen nem kirándulunk valahol vidéken vagy futunk a környéken – az időnk nagy részét a kertben töltjük. Sőt, ha egyedüllétre vágyom, ami nem sokszor fordul elő, akkor a veteményesembe vonulok el.

Honnan jött az ötlet, hogy megállót alakítson ki az udvaron?

Amikor a házat megvettük, ez egy elhanyagolt melléképület volt a kertben. Ránéztem, és az volt a benyomásom, hogy pontosan olyan, mint egy vidéki kis állomás. Még a restit is láttam a végében. Kifestettem az épületet, szereztem egy-két zászlót, gőzösökről lámpát, a GYSEV-től egyenruhát kaptam. Belül kis forgalmi irodát alakítottam ki több megmentett tárggyal, például a pénztárfiókos asztalka is egy ilyen darab.

Úgy hallottam, itt a kertben szokták tartani a munkajogászok szakmai napját is.

Igen, még munkajogi vezetőként alakítottam ki ezt a hagyományt. A munkajogászok tizenöt fős csapata főleg vidéki kollégákból áll, ezért minden évben két szakmai napot tartunk, az egyiket július elején itt nálam, a kertben. Ilyenkor kiülünk a resti mellé egy hideg sörrel, végigkóstoljuk és zsűrizzük a sütőversenyre hozott mintadarabokat, órákig beszélgetünk szakmáról, családról. Együtt, egymásról. Nagyon fontos csapatépítő alkalom ez, hiszen máskor kevés lehetőségük van a kollégáknak arra, hogy személyesen találkozzanak és kötetlenül beszélgessenek.

Miközben csillogó szemmel mesél, beül a forgalmi irodávé alakított helyiség asztala mögé, és illedelmesen elnézést kér, mert két fontos hívása is érkezik a MÁV-székházból, amelyeket muszáj gyorsan elintéznie. Fején vasutasapka, nyakában síp, mindenhol relikviák. Kincsek, ahogy ő nevezi...

Honnan jött a vasút iránti szenvedély?

Igazi pesti gyereknek születtem. A rendszerváltás hajnalán, 1989-ben elvált szülők gyerekeként édesapámmal együtt úgy döntöttem, hogy az akkor egyházivá váló Sárospataki Református Kollégiumban folytatom középiskolai tanulmányaimat. Beköltöztem a kollégiumba, és legközelebb négy hét múlva lehetett hazajönni. Ez a hazaút volt az első és felejtethetlen élményem a vasúttal. Kimentem a sárospataki állomásra, és fel kellett fedeznem, hogy miként tudok hazajutni, hol tudok jegyet venni, vonatra szállni. A vonzalom ekkor alakult ki, pontosan azazal, hogy nagyon meg akartam ismerni a rendszer működését. Például miért van az, hogy a pesti gyors Szerencsen sokáig áll? Mozdonycsere miatt? És a villamos mozdonyral raknak még rá üres személykocsikat, hogy Miskolcon fel tudjon szállni a nagy tömeg? Lenyűgözött a vasút rendszerszerű, üzemszerű működése. Nagyon megszerettem a környéket is. Az északkeleti országrész tulajdonképpen második hazám lett, sok barátot szereztem Patakon, Miskolcon, Szerencsen, később vasutas körökben is.

Ezek után mégis a jogi pályát választotta. Miért?

Alapvetően humán beállítottságú vagyok: bár igazából nem volt gondom a reáltárgyakkal sem, de leginkább az irodalom, történelem iránt érdeklődtem. Végül Budapesten, az ELTE-n végeztem el az egyetemet, és egy soproni vonat utazáson gondolkodtam el azon, hogy miként lehetne a két szenvedélyemet összekapcsolni egymással: hogyan lehet olyan jogi szakterületet választani, aminek lehetőleg köze van a vasúthoz? Akkoriban, a '90-es évek legvégén voltak a legnagyobb vasutas megmozdulások, sztrájkok, és elhatároztam, hogy munkajoggal fogok foglalkozni, hiszen ezt remekül össze tudom kapcsolni majd a vasúttal. Végül az egyetemen a szakdolgozatomat kimondottan sztrájkjogból írtam, különös tekintettel a vasúti sztrájkokra. A hathetes szakmai gyakorlatomra is aznap léptem be először az Andrassy úti MÁV-székházba, amikor a két-hetes sztrájk kezdődött 2000. február 1-jén. A gyakorlat letelte után dr. Bajnai Gábor személyügyi vezérigazgató-helyettes úr visszahívott szeptembertől jogi előadónak.

Később aztán, 2012-től munkajogi vezetőként dolgozott a MÁV Zrt. Humánerőforrás Vezérigazgató-helyettesi Szervezeténél. Tavaly októberben kapta meg a Jogi Igazgatóság vezetését, idén április 1-jétől jogi főigazgató. Mi lesz most a munkajogászok csapatával?

A munkajog, ami mindig határterület volt a humán és a jogi szervezet között, 2019. április 1-jével ismét csatlakozik a Jogi Igazgatósághoz. Korábban, amikor 2002 és 2007 között jogi előadóként, majd a szakvizsga után jogtanácsoként dolgoztam, szintén ide, a joghoz tartozott a munkajogi terület. Amikor átmentem a humánra, apránként utánam jött a csapat: először a vizsgálóbiztosok 2011-ben, akik a fegyelmi és kártérítési ügyekkel foglalkoznak, majd az egész munkajogi terület 2012-től. Azt gondolom azonban, megismerve a Jogi Igazgatóság jelenlegi működését is, hogy sok előnye lehet az egységes jogi irányításnak. De ettől még a munkajogi terület mátrix-szerűen

fog majd működni: például mi fogjuk előkészíteni a kollektív szerződés módosítását, de a humán szervezettel szoros együttműködésben egyeztetett tartalom szerint, hiszen egy-egy módosítás költségeit és más hatásait is előzetesen fel kell mérni.

Hogyan épül fel a jogi szervezet?

Az eddigi működési és szervezeti szabályzat szerint három szervezeti egységből. A pályahálózat-működtetési jogot, amelyen belül a beszerzési csapat is dolgozik, dr. Csehy Erzsébet vezeti. Az ingatlan- és kártérítési ügyekért dr. Patai Levente és kollégái felelnek. Mindemellett dr. Göndör Gabrielláék viszik az általános és társasági jogi feladatokat, és minden egyéb felmerülő kérdést. Negyedik egységként fog ide csatlakozni a munkajog dr. Tar Zsanett vezetésével.

Korábban nagy volt a fluktuáció a Jogi Igazgatóságon. Mit tervez tenni ez ellen a jövőben?

Szeretném egyedi intézkedésekkel javítani a körülményeket, például kötetlen munkarendet vezettem be a szakvizsgázott jogtanácsos kollégák körében, ezáltal ők maguk válnak jogosulttá a munkaidejük megszervezésére. A szakvizsgával még nem rendelkező kollégáink számára ez különleges motiváció lehet. Az számít, hogy mindenki oldja meg a saját feladatát; nem az időkeretek rigorózus betartatása a lényeg, hanem az, hogy haladjon a munka. Modern világunkban az otthoni munkavégzésre egyre nagyobb az igény, de a hatékony értekezleteket, a közös munkavégzést azért még nehéz virtuálisan, otthonról megoldani.

A mai napig szokott bíróságra járnai?

Tavaly is voltam, amikor képviseltem a munkáltatót egy kiemelt ügyben, a készenléti jellegű munkakörök kapcsán. Ahhoz mindig ragaszkodtam, hogy peres képviseletet is tudjak vállalni, mert szerintem a jogász munkájának igazi megmértetése nem a saját íróasztala mögött van, hanem amikor az ember a bíróságon is képes teljesíteni. Sok jogásznak vonzó lehet emiatt az önálló ügyvédi pálya vagy a versenyszféra, de itt a MÁV-nál is remek lehetőségek vannak a peres képviselet ellátására.



„AZ SZÁMÍT, HOGY MINDENKI OLDJA MEG A SAJÁT FELADATÁT; NEM AZ IDŐKERETEK RIGORÓZUS BETARTATÁSA A LÉNYEG, HANEM AZ, HOGY HALADJON A MUNKA.”

Ezért az a célom, hogy az erre képes és vágyó kollégáim az íróasztaltól felállva időről időre a bíróságon is bizonyítani tudják szaktudásukat és perbeli képességeiket.

Az új munkakörében érték meglepetések?

Még most is nap mint nap szembesülök új dolgokkal. Például a minap botlottam bele egy majdnem harminc éve kötött kártérítési egyezségbe, ahol a munkavállaló a munkabalesetéből eredően elesett a sertéshízalás lehetőségétől. Emiatt harminc éve minden decemberben kettő darab 125 kilós, E osztályú hasított félsertés árát kell kifizetnie számára a volt munkáltatónak.

Ezt igényelte a munkavállaló? Hogyan rendezik mindezt?

Igen, kifejezetten ez volt a munkavállalói kárigeny. Minden évben meg kell nézni, hogy az éves sertésátlagár miként alakul. Van egy sertésinformációs rendszer, amelyben az ügyintézőnk kikeresi és átlagolja januártól decemberig, hogy mennyi a kilónkénti ár, és ez alapján történik a kifizetés.

Hogy érzi magát a kinevezését követő első pár hónap után?

A munkajogi terület és annak vezetése egy kisebb szerte volt a nagy jogi „tortának”. Most olyan, mint amikor az ember beül a hullámvasútra, és becsatolja a szíjat: ha lefele megy, akkor sikít, ha fölfelé megy, akkor hátradől, és próbálja elhíttetni magát, hogy tulajdonképpen biztonságban van. De máris jön az újabb lejtmenet... Mindez azt jelenti, hogy én is naponta rengeteg új tapasztalatot szerzek, se vége, se hossza az újabb és újabb kihívásoknak. Ezt nyilván meg kell tanulni kezelni, de szeretném kiemelni, hogy a Jogi Igazgatóság munkatársainak magas szakmai tudása és rutinja nagyban elősegíti a különféle helyzetek gyors és jogszerű megoldását, mindenben támaszkodhatok a szakmai jogi vezetőimre is. Ráadásul a kérdésekre sokszor valószínűtlenül rövid határidőkkel kell pontos válaszokat adnunk, ami azért fárasztó tud lenni.

Ezért is fontos a feltöltődés. Miként tudja a munkát és a magánéletet összeegyeztetni?

Ez főleg szervezés kérdése. Általában hétfőig megnyomom a titkos belső billenőkapcsolót: ez azt jelenti, hogy a szabadidőmben teljesen kikapcsolok, hétfőként apa vagyok, férj vagyok, kertész vagyok... és szabadidős állomásfőnök. Otthon, családi körben és a kutyáinkkal, békében, szeretetben. Másként ugyanis nem lehet helytállni a hétköznapi forgatagban.

Varga Zsuzsanna

Lezárják a Keleti pályaudvart május 13. és 26. között

A lezárás idején a Keleti pályaudvart érintő valamennyi elővárosi és távolsági vonat menetrendjében lesznek változások, a szerelvényeket a Keletiből más állomásokra irányítják át, és más állomásokat érintő módosítások is várhatók. A két hét alatt olyan karbantartási munkákat végeznek el a szakemberek, amelyekre a vonatforgalom fenntartása mellett nem lenne lehetőség. A beavatkozások révén emelkedni fog a szolgáltatási színvonal, valamint javul a vonatok pontossága. A menetrendi változásokról a vasúttársaság idejében tájékoztatni fogja az utasokat.



Pályafelújítás: kevesebben utaznak a pécsi és a hatvani vonalon



Mint közismert, két jelentős vasútvonalon is több évet átfogó pályafelújítások zajlanak: a Budapest–Pusztaszabolcs szakaszon a felújítási munkák 2017 májusában indultak el, a Budapest–Hatvan vonalon pedig – bár a munkálatok már 2018 tavaszán elkezdődtek a NIF Zrt. beruházásában – az utasok számára több kellemetlenséggel járó munkaszakasz tavaly nyáron vette kezdetét. Az utazóközönség érzékeli a vasúti közlekedésben történt változásokat, mindkét vonalon visszaesett az utasszám; a növekvő eljutási idő és az átszállások miatt 2019-ben az utasszám további csökkenésével számol a vasúttársaság.

A munkálatok ideje alatt bekövetkező átmeneti utasszámcsökkenés szinte elkerülhetetlen, de a korszerűsödő pálya, a megújuló állomások és a csökkenő menetidők előrevetítik, hogy a felújított vonalakon várhatóan visszaáll, sőt tovább nő majd a vasutat választók száma, ahogyan a székesfehérvári és az esztergomi vonalon is erőteljes utasszám-növekedést eredményezett a pályafelújítás.

Folytatódik az IC+ kocsik utasforgalmi próbaüzeme



Az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) Vasúti Hatósági Főosztálya február végén az egyik IC+ kocsi hatósági futópróbája során az ajtóműködésben tapasztalt műszaki rendellenesség miatt elrendelte a járművek utasforgalmi próbaüzemének felfüggesztését. A MÁV-START Zrt. a próbaüzem során észlelt hibáról azonnal értesítette a feljáraajtó osztrák beszállítóját. A javasolt módosításokat a vasúttársaság szakemberei az ajtók gyártójával közösen hajtották végre, a változtatások hatására a hiba megszűnt. A kocsikba plusz biztonsági funkciókat is építettek, amely szándékos rongálás vagy bármilyen felelőtlen magatartás esetén

megakadályozza, hogy veszélyes helyzet alakuljon ki. A biztonságot garantáló módosított működést a szakemberek újabb vonali próba keretében ellenőrizték, majd hatósági futópróbán mutatták be. A Vasúti Hatósági Főosztály elfogadta a feljáraajtók és a jármű vezérlésének módosítását, és a próbaüzem folytatásáról döntött. Az IC+ kocsik utasforgalmi próbaüzemében való részvétele óta nem történt biztonságot veszélyeztető probléma. Eddig hat IC+ kocsi állt forgalomba engedéllyel menetrend szerinti vonatokban. A hatóság a próbaüzemet pályaszámonként rendeli el írásban, a járművekre vonatkozó engedélyt nem vonták vissza.

Több hívás, javuló színvonal a MÁVDIREKT-nél

A tíz legnépszerűbb magyarországi vasútvonalon az előzetes számok alapján összesen 74 millióan utaztak 2018-ban, ez 2,8 millióval haladja meg a 2017-es eredményeket. A jelentős utasszám-növekedés a MÁV telefonos ügyfélszolgálatánál, a MÁVDIREKT-nél is érezhető volt: 2018-ban 589 617 telefonhívás érkezett az ügyfélszolgálatra, ez 62 220 hívással – közel 11 százalékkal – volt több, mint 2017-ben. Ennek ellenére a megválaszolt hívások aránya 97,4 százalék volt, vagyis 100 bejövő hívásból legalább 97-et fogadtak ügyintézőink, az átlagos szolgáltatási szint (ez a 30 másodpercen belül felvett hívásokat jelenti) pedig 83 százalékos lett. Ez – a nagyarányú hívásszám-növekedés mellett – kismértékű emelkedést jelent 2017-hez képest. Különösen örömteli, hogy 2018-ban 20,75 másodpercre csökkent az átlagos várakozási idő, ami kiemelkedőnek számít a más társaságok által üzemeltetett telefonos ügyfélszolgálatokhoz viszonyítva. Az előző évhez képest közel 62 százalékkal nőtt az utasok által elveszített és a MÁVDIREKT közvetítésével megtalált tárgyak száma – ez utóbbi eredménynek köszönhetően számtalan pozitív visszajelzés érkezett az utasoktól.

FKG-s kolléga is nyert a CER fotópályázatán

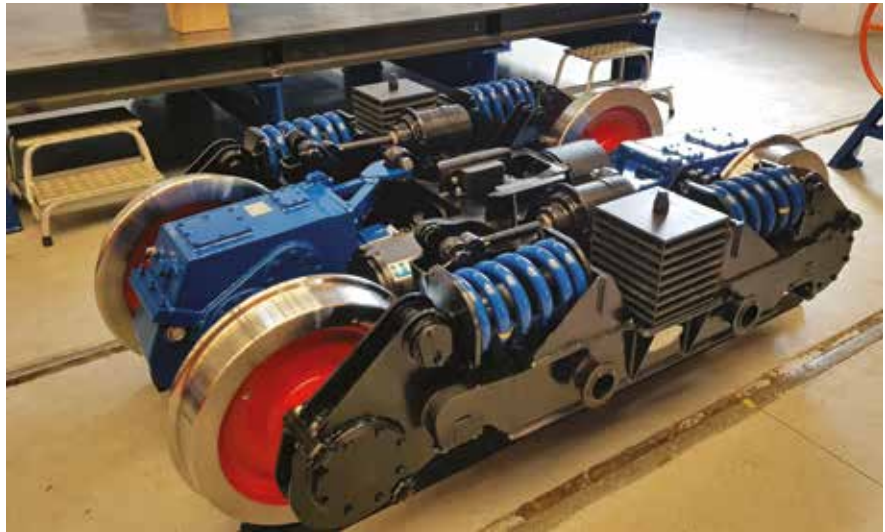


Az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER) 2018-ban is meghirdette vasúti fotópályázatát. A beküldött képek közül 12 nyertest választottak ki, amelyeket a CER-UNIFE Európai Vasúti Díjátadón mutattak be február 20-án Brüsszelben. A díjazottak között idén is voltak magyarok: Bihacsy Gábor Sándor, a MÁV FKG Kft. munkatársa a szegedi vasútállomást ábrázoló képével, Prohászka Csaba pedig a bécsi konténerterminálon készített fotójával került be a legjobbak közé. Gratulálunk!

Új prototípus keskeny nyomtávra

A kisvasutak fejlesztési feladataira az utóbbi években készült koncepciók mindegyikében nagy hangsúlyt fektettek az ökoturisztikai szerepre és az azzal járó feladatok növekedésére, aminek fontos feltétele a vasúti pálya és a járműpark megújítása. Új kisvasúti járművek gyártásához azonban Magyarországon mindeddig nem állt rendelkezésre az egyik legfontosabb egység: a korszerű, keskeny nyomközű, hajtott futómű (forgóváz). Az INVENT Mérnökiroda Kft. ezt a hiányt felismerve pályázott hajtott forgóváz prototípusának kifejlesztésére és gyártására, és nyert támogatást pályázatával.

A most bemutatott fejlesztésnek hála a MÁV Vagon Kft.-nél évtizedek alatt felhalmozódott szaktudás, tapasztalat



a hazai kisvasutak számára is elérhetővé, hasznosíthatóvá vált. Az új forgóváz karbantartási igénye alacsony, tömege kicsi (ezen belül minimálisra csökkentették a rugózatlan tömeget), többlépcsős rugózása pedig kíméli a vasúti pályát. A konstrukció jól alkalmazkodik a különböző, eltérő állapotú pályákhoz, megfelelő futásbiztonságot és utas-

komfortot nyújt, kialakítás környezetbarát, zajszintje alacsony. A prototípus alkatrészeinek gyártás-előkészítését és gyártását, valamint a forgóváz összeszerelését a komoly forgóvázgyártói múlttal rendelkező MÁV Vagon Kft. végezte Székesfehérváron. A gyártáshoz szükséges speciális eszközök szintén a MÁV Vagonnál készültek.



Fokozott óvatosságot kérünk az autósoktól

Február 21-én Kaposvár és Merye között, egy fénySOROMPÓ nélküli útátjáróban személygépkocsi ütközött vonattal, az autót vezető hölgy súlyosan megsérült. Január 1. és február 15. között összesen hat ütközés történt vasúti útátjárókban, ezek közül kettő halálos kimenetelű volt. A hat baleset közül három félcsapórúddal kiegészített fénySOROMPÓVAL biztosított útátjáróban, egy fénySOROMPÓS átjáróban, kettő nem biztosított átjáróban következett be. FénySOROMPÓ-meghibásodás egyik esetben sem történt, a biztosítóberendezések jól működtek. Az említett időszakban 2017-ben nyolc, 2018-ban hét, 2019-ben pedig hat útátjárós ütközés történt.

A MÁV továbbra is arra kéri a közlekedőket, hogy mindig fokozott óvatossággal, a KRESZ előírásait betartva közelítsék meg a vasúti átjárókat, illetve így hajtsanak át a síneken. A balesetek megelőzése érdekében a vasúttársaság a rendőrséggel közösen évek óta rendszeresen tart ellenőrzéseket az útátjárókban.

Újabb alrendszerrel bővült nemrég a MÁV-csoport HR Önkiszolgáló Portálja (HÖP): a Szabadságmenedzsment modul a szabadságigények egységes elektronikus kezelését teszi lehetővé. A rendszer bevezetésének első üteme azon általános munkarendben foglalkoztatott munkavállalókat érinti, akik rendelkeznek a MÁV-csoport belső informatikai hálózatára csatlakozó számítógéppel, valamint az időadataikat nem vezényelt munkarendszabály szerint, illetve nem beosztástervező rendszerben tartják nyilván és számolják el.

A munkavállalók és a munkáltatói jogkörgyakorlók a hrportal.mav.hu oldalon érhetik el az új alkalmazást. A bejelentkezéshez ugyanazon felhasználónevet és jelszót kell megadniuk, mint amit a saját munkahelyi számítógépeikbe történő belépéskor használnak. A munkavállalók a saját elektronikus profiljukban láthatják rendelkezésre álló szabadságkereteiket szabadságtípusonként, innen indíthatják szabadságkérelmeiket és pótszabadság-igényeiket, továbbá megtekinthetik az adott évben a modulból indított és engedélyezett korábbi szabadságaik adatait. A pótszabadság-igényeket elektronikusan csatolt dokumentumban kell benyújtani a modulon keresztül.

Az elektronikus szabadságigénylésre vonatkozó e-learning-képzést már korábban megkapták az érintettek; az oktatási anyagok a továbbiakban is bármikor elérhetők az elearning.mav.hu oldalon.

Elindult az elektronikus szabadságigénylés



Segítsünk együtt egy bajba jutott kollégánknak!



Tragikus tüzeset történt 2019. február 11-én Győrön, ahol – valószínűleg elektromos zárlat következtében – kigyulladt Leskó István hídvizsgáló technikus munkatársunk családi háza. Az eset idején a házban tartózkodott kollégánk felesége, akinek sajnos nem sikerült kimenekülnie az épületből, és füstmérgezésben elhunyt.

A vasutastársadalom már sokszor bizonyította együttműködésének erejét. Kérjük, ha teheti, segíten Ön is!

Fotó: Pest MKI

Adományát a Magyar Államvasutak Zrt. MKB Banknál vezetett, **10300002-20225724-00003285** számú bankszámlájára utalhatja át. Az utaláskor a megjegyzés rovatban, kérjük, tüntesse fel: „Adomány”.



Magas rangú elismerésben részesült négy kollégánk

Állami kitüntetések és miniszteri elismeréseket adott át a március 15-i nemzeti ünnep alkalmából Palkovics László innovációs és technológiai miniszter március 18-án a fővárosban. A Budapesti Gazdasági Egyetemen rendezett eseményen a miniszter úgy fogalmazott: március 15. a szabadság eszmeiségét hordozza, ami arra emlékeztet minket, hogy szabadságunkat, nemzeti függetlenségünket, a magyar nemzet identitását megőrizzük, és utódainknak örökölni hagyjuk. Mint mondta, az ünnep kiváló alkalmat és egyben különleges hangulatot ad annak, hogy a mai kor köztünk élő hőseit is megünnepeljük és elismerjük. *„Március 15. éppen ezért nemcsak a szabadságot és a demokráciát, hanem a haladást is jelképezi”* – tette hozzá Palkovics László.

Az ünnepségen a MÁV-csoport négy kollégájának többéves szakmai munkáját is kitüntetéssel ismerték el. Széles Marianna, a MÁV Zrt. pénzügyi igazgatója Közlekedésért érdemérmet vehetett át. Kollégánk közel húsz évvel ezelőtt, közvetlenül felsőfokú tanulmányainak befejezése után kezdett a vasúttársaságnál dolgozni. Színvonalas munkájával, pontosságával példaként szolgál kollégái számára, munkabírása közismert. Feladatait a vasút iránti mély elkötelezettséggel és hivatástudattal teljesíti. Ugyancsak Közlekedésért érdeméremmel tüntették ki Lipusz Ferencet, a MÁV Zrt. Forgalmi Igazgatóságának forgalmi technológiai osztályvezetőjét, aki 44 éves vasúti pályafutása során számos szakterületen bizonyította szakmai tudását, rátermettségét. Munkatársunk azon különleges emberek közé tartozik, akik munkájuk mellett jó tanítómesterként át tudják adni a szakma iránti szeretetet és lojalitást a jövő vasutasgeneráció számára.

Kupai Sándor, a MÁV Zrt. stratégiai és fejlesztési főigazgatója miniszteri elismerő oklevelet vehetett át a rendezvényen. A MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavitó (FKG) Kft. korábbi első számú szakmai vezetője kiemelkedő és példamutató szerepet vállalt az FKG jászkiséri székhelyén található vasúti gépgyártó bázis modernizációjának elindításában, és előkészítette a pályakarbantartáshoz szükséges új vasúti nagygépek beszerzését. Miniszteri elismerő oklevéllel jutalmazták Kiss Balázs szakmai tevékenységét is. A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Beszerzési Üzletág Környezetvédelem és Energia szervezetének vezetője a vasúttársaság környezet- és természetvédelmi rendszerének egyik megalapozója. Kiemelkedő tevékenységet folytat az európai uniós forrásból megvalósuló vasútfejlesztésekhez kapcsolódó támogatások környezetvédelmi és természetvédelmi feladatainak kidolgozásában, illetve azok folyamatos ellátásában.

Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója az ünnepségen köszöntötte a kitüntetett kollégákat, tolmácsolva nekik a vasúttársaság gratulációját.

„Március 15. nemcsak a szabadságot és a demokráciát, hanem a haladást is jelképezi.”

Személyi változások a MÁV-nál és a MÁV-START-nál

A MÁV Zrt. belső ellenőrzési vezetői pozícióját március 11-től Csomsztek Ramóna tölti be. A közgazdász végzettségű szakember ezt megelőzően a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. belső ellenőrzési területének vezetését látta el, amelynek keretében felügyelte a társaság leányvállalatainak belső ellenőrzési tevékenységét is. Csomsztek Ramóna 14 évnyi ellenőrzési tapasztalattal rendelkezik. Első munkahelyén, a Kutatás-fejlesztési Pályázati és Kutatáshasznosítási Irodánál a Gazdasági Versenyképesség Operatív Program K+F projektjeinek kockázatkezelését és ellenőrzési módszertanát dolgozta ki, valamint feladatai közé tartozott a szabálytalansági gyanúk kivizsgálása is; 2008 és 2012 között az Állami Számvevőszék Nemzetgazdasági Elszámolásokat Ellenőrző Osztályán dolgozott.



Csomsztek Ramóna
MÁV Zrt.

belső ellenőrzési vezető

2019. március 11-től

A MÁV-START Zrt. kabinetvezetői feladatait – Kerékgyártó József vezérigazgatói kinevezését követően – február 25-től Valet László látja el. A szervező üzemmérnök végzettségű szakember diplomáját a Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskolán vette át, majd több neves szervezési és vezetői képzésen vett részt, és vasútszakmai bizonyítványokat szerzett. A vasút szolgálatába 1979-ben állt; kiemelt szakértői, vezetői és tanácsadói munkaköröket töltött be jellemzően szervezési, változáskezelési, szolgáltatástámogatási és döntés-előkészítési területeken a MÁV Zrt. alkalmazásában; 2018-tól a MÁV FKG Kft. kabinetvezetői feladatait látta el. Dr. Friedrich-Kiss Diána, a személyszállító vasúttársaság korábbi kabinetvezetője jogtanácsosként folytatja munkáját a MÁV-START jogi szervezetében. A MÁV FKG kabinetvezetői feladatait február 25-től – a munkakör végleges betöltéséig – Sütő Anikó humán erőforrás-menedzsment-koordinátor látja el jelenlegi munkakörének betöltése mellett.



Valet László
MÁV-START Zrt.
kabinetvezető

2019. február 25-től



Török tanulók látogatása

A MÁV Zrt. háromnapos üzemlátogatási programot szervezett a törökországi Mahmudiye Anatolian Szakközépiskola elektronika szakos végzős tanulóira február 20. és 22. között az ERASMUS+ program keretében. A fiatalok látogatásuk során a Gyermekvasutat, a martonvásári KÖFI-központot, valamint budapesti Horog utcában a hagyományos és a GSM-R távközlési szakterületet ismerhették meg.

Adó 1%!



A személyi jövedelemadó 1 százaléka a jótékonykodás igen egyszerű formája. Semmilyen többletkiadást nem jelent, hiszen ezt az összeget már leadóztuk, a felajánlás során csak azt határozzuk meg, hogy mely szervezet kapja meg. Támogassák önök is adójuk 1 százalékával az alábbi, vasúti kötődésű szervezetek valamelyikét!

Gyermekvasutasokért Alapítvány

Adószám: 18075144-2-42

MÁV Szimfonikus Zenekar

Adószám: 18056721-2-42

Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány

Adószám: 18168341-2-42

Vasúttörténeti Alapítvány

Adószám: 18450716-1-06

MÁV Vezérigazgatóság Sport Club

Adószám: 19804132-1-42

Vasúti Hidak Alapítvány

Adószám: 18456877-2-06

Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület

Adószám: 18153299-1-42

Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesület

Adószám: 19653613-2-42

Hogyan tudok nyilatkozni?

Amennyiben a magánszemély rendelkezik elektronikus tárhellyel, nyilatkozatát a legegyszerűbb módon elektronikus úton nyújthatja be:

- az e-SZJA webes felületen az online kitöltő segítségével;
- az ÁNYK keretprogram segítségével az szja-bevallással együtt, annak EGYSSZA lapját kitöltve, vagy attól elkülönítve a 18EGYSZA nyomtatvány kitöltésével.

Papíralapon postai úton vagy lezárt borítékban a NAV ügyfélszolgálatain személyesen, illetve meghatalmazott útján nyújthatja be:

- a személyijövedelemadó-bevallással együtt, annak EGYSSZA lapját kitöltve;
- az e-SZJA felületen található kitöltőprogram segítségével elkészített, majd kinyomtatott nyilatkozási lapon;
- a 18EGYSZA jelű nyomtatványon vagy annak adattartalmával egyező nyilatkozási lapon.

A munka és a magánélet egyensúlya

Vezető jegyvizsgáló és igazolt focista. A sport fontos szerepet játszik az életében, véleménye szerint a mindennapos edzéseknek köszönhetően tanult fegyelmet, talpraesettséget, és ezáltal vált igazi csapatjátékoská. Dolgozott gyárban, pékségben és építőipari vállalkozásnál is, de a MÁV-nál lelte meg önmagát, így ő lett az első büszke vasutas a családban. Nagy Richárdal Benke Máté beszélgetett.



Gyermekkori szerelem a futball?

Igen, a legnagyobb. Nyolcéves korom óta focizom rendszeresen, azt hiszem, nem is tudnék élni nélküle. A Sopron SC-ben kezdtem, az volt a nagy álmom, hogy felnőttként a Sopron NB 1-gyes alakulatában játszjak. Ez a csapat azonban nagy bánatomra megszűnt, így Ausztriában folytattam a futballkarrieremet. Itt nagyon jól éreztem magam, és a nyelvtudásomat is fejleszthettem. Mivel vezető jegyvizsgálóként javarészt a Budapest–Hegyeshalom vonalon dolgozom, ennek itt is nagy hasznát veszem.

Sokaknak fel kell adniuk a sportot vagy a hobbijukat, amikor munkába állnak. Szép lassan elmaradnak az egykor lelkesen teljesített edzések, az időhiány úrrá lesz a mindennapokon, este pedig fáradtan dőlnek ágyba. Neked mégis működik egyszerre a kettő.

Ez így van, sok régi barátomnál az általad említetteket tapasztalom. Nekem szerencsém volt. A vasút révén esélyt kaptam arra, hogy akár profi szinten is tudjam űzni a sportot.

Az eddigi beszélgetésünk alapján nem a klasszikus vasutas életutat képveled, mégis szereted a munkádat. Hogyan jött a futball mellé a MÁV?

Igen, ezt jól látod, fiatalabb koromban nem gondoltam volna, hogy itt fogok dolgozni. Inkább sportvonalon képzeltem el a jövőmet, fociedzői képzésem van, és sportmasszőrnek is tanultam. Ez idő tájt azonban a szüleim megpillantottak egy MÁV-START-os álláshirdetést az újságban, amiben jegyvizsgálót kerestek, és elkezdtek viccelődni velem, hogy jelentkeznem kellene. Azzal hecceltek, hogy úri munka, ingben dolgozhatok, és a vonaton mindig meleg van. Jól szórakoztak rajta, de szerintem maguk sem gondolták, hogy komolyan veszem. Még azon a héten jelentkeztem a MÁV-START-hoz – 21 éves voltam ekkor. Az oktatás néhány hónapot vett igénybe, majd egy hónap szolgálat és egy rövid átképzés után vezető jegyvizsgáló lettem. Ezzel pedig esélyt kaptam arra, amit más munkahely mellett nehezebben tehettem volna meg: tovább űzhettem a kedvenc sportomat.

Említetted, hogy fociedző is vagy. Szeretnél később a vasúti munkád mellett edzősködni is?

Igen, 19 éves koromban szereztem meg a képzésemet. Későbbi terveim között szerepel az edzőség, hiszen ha életkoromnál fogva a focit már nem tudom majd versenyszerűen folytatni, akkor sem szeretnék eltávolodni tőle. Az edzői képességeim fejlesztésében pedig óriási segítséget nyújt a MÁV-os munkám, hiszen ott is emberekkel kell foglalkoznom. Vezető jegyvizsgálóként gyakran kell problémákat megoldanom, az utasok segítségére lennem akár egy lekéssett vonat, akár egy hiányosan megváltott jegy esetén. Meg kellett tanulnom, hogyan őrizsem meg a hidegvéremet, hogyan találjam meg a közös hangot mindenkivel. Mindig a megoldásra törekszem.

Mit tartasz a munkád legnagyobb előnyének?

Azonfelül, hogy emberileg nagyon sokat adott hozzám ez a munka, és hogy ennyire jól megfér mellette a hobbi, muszáj megemlítenem a menetkedvezményt. A MÁV-START dolgozójaként az egész országban ingyen utazhatok. Ez fiatalként fontos számomra, hiszen Magyarország gyönyörű. A legszebb tájakat így bármikor megnézhetem, ezt pedig ki is szoktam használni. Arról nem is beszélve, hogy egy év után több külföldi úti célra is kiváltható a szabadjegy.

Testkamerák a jegyvizsgálók védelmében

A vasúttársaság keményen fellép a munkavállalóit ért támadásokkal szemben, és mindent megtesz a jegyvizsgálók, fedélzeti jegyellenőrök biztonsága érdekében: számos rendőrségi és polgárőrségi megállapodást kötött, biztonsági személyzetet, vasúttöri kíséretet rendelt, és biztonságtechnikai beruházásokat valósított meg. Emellett kiemelt figyelmet fordít a dolgozók sérelmére elkövetett bűncselekmények miatt indított büntetőeljárások segítésére. A cél, hogy egyetlen ilyen eset se maradjon jogkövetkezmény nélkül.



A jegyellenőrök biztonsága érdekében a MÁV-START Zrt. 2019 februárjában szerződést kötött a Kirefta Kft.-vel 103 darab testkamera szállítására. A döntés előtt a vasúttársaság 25 jegyvizsgálója három gyártó összesen 26 eszközét tesztelte. A jelenlegi beszerzési eljárásban öt pályázó terméke közül esett a választás a DAHUA MPT210-4X típusú készülékre.

Az MPT210-4X egy bűnüldözésben is használatos, a fokozott igénybevétel is jól tűrő testkamera, károsodás nélkül kibírja a két méter magasról történő leejtést. A készülék üzemideje akár nyolc óra is lehet, ezalatt folyamatos felvételt tud készíteni, akár éjszakai körülmények között is. A felvételek készítés egyetlen gombnyomással indítható, a készülék a gombnyomást megelőző húsz másodperc videóanyagát is rögzíti. A rendszer az adatokat kódolt formában, jelszóval védetten tárolja, így azok megtekintése és törlése nem lehetséges.

A készülékekhez tartozó gyűjtőállomások a testkamerát viselő munkavállaló azonosítására, a rögzített adatok letöltésére, a

kamerák ellenőrzésére és az akkumulátorok feltöltésére szolgálnak. A készülék szoftvere központilag, távolról frissíthető, miután a kamerát csatlakoztatták a gyűjtőállomásra. A frissítés alapesetben automatikus, de sürgős esetben kézzel is kezdeményezhető. A készülékről az adatok a dokkolókra történő feltöltés után azonnal, a tárolt adatok pedig – a személyszállítási törvénynek megfelelően – a felvételek készítés utáni 16. napon törlődnek automatikusan.

A beszállítónak a szerződés aláírásától számított 180 napon belül kell beüzemelnie a teljes rendszert – a vasúttársaság valamennyi területi igazgatóságán telepítenek legalább egy gyűjtőállomást. A testkamerák használata nem kötelező, hanem önként választható. A legtöbb készüléket a ceglédi, a váci és az esztergomi vonalon használják majd, mert itt, a budapesti elővárosi vonatokon éri a legtöbb támadás, atrocitás a jegyvizsgálókat. Az elkövetők jellemzően azok közül kerülnek ki, akik menetjegy nélkül, érvénytelen vagy átruházott jeggyel akarnak utazni.

Általános vasútszakmai ismeretek néven két kreditpontos választható tantárgy indult a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME) Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karán; az új tárgy ismeretanyagában megfeleltethető a HÉV-járművezetői alapképzés első moduljának. Az első szemeszterben 14 hallgató vette fel a tantárgyat.

Még 2018 tavaszán merült fel az ötlet: hogyan lehetne minél hatékonyabban fiatal mérnökhallgatókból HÉV-járművezetőket képezni? Nyilván nem az a cél, hogy csak mérnöki diplomával lehessen HÉV-et vezetni, és az sem, hogy a diplomás közlekedésmérnökök főállásban HÉV-szerelvényeket irányítsanak. Az viszont igenis cél lehet, hogy a HÉV-járművezetői tanfolyamot minél több olyan, magasan képzett, a vasút iránt érdeklődő fiatal számára elindítsuk, akik nagy valószínűséggel megfelelő képességekkel és motivációval rendelkeznek ahhoz, hogy a lehető leggyorsabban és leghatékonyabban el is végezzék azt.

A képzés ideális esetben hat hónapos koncentrált tanulással teljesíthető, s az egyetemi évek alatt még bőven jut idő arra, hogy a fiatalok a tanulmányaikhoz igazított időbeosztással, szabadidejükben HÉV-et vezessenek részmunkaidős kollégaként. A MÁV-HÉV Zrt. így olyan fiatalokkal kerül kapcsolatba, akik a szakmai tapasztalatokat a társaságnál szerzik meg, s nem „nulla kilométeres” mérnökként csatlakoznak a vasúthoz. Ráadásul HÉV-járművezetőként a jövőben bármikor bevethetők, például rendkívüli helyzetekben, függetlenül attól, hogy egyébként menetrendtervezőként vagy infrastruktúra-mérnökként dolgoznak a MÁV-HÉV-nél. Tavaly nyáron még csak próbatanfolyam indult az érdeklődő BME-hallgatók részére az *Általános vasútszakmai ismeretek* modulra történő egyéni felkészülés és konzultáció biztosításával, anélkül, hogy hivatalos egyetemi tantárgy lett volna. Ez a tanfolyam most közelíti a végéhez, a fiatal kollégák hamarosan vezetni fognak a HÉV-vonalakon, de a hallgatók már a képzés alatt aktívan részt vettek a MÁV-HÉV életében más területeken is.

Idén a KTI Vasúti Vizsgaközpont támogatásával sikerült a BME hivatalos tantárgyai közé felvetetni az *Általános vasútszakmai ismereteket* két kreditpontot érő választható tantárgyként. A sikeresen vizsgázó, elszánt fiatalok a nyár folyamán ugyanebből a tananyagból hatósági vizsgát is tesznek, majd következik az orvosi alkalmassági vizsgálat, és indul a tanfolyam keményebb része, immár HÉV-színekben. A 2019. január 30-i BME Nyílt Napon Keresztes Péter, a MÁV-HÉV vezérigazgatója arra kérte az érdeklődőket, hogy csak az igazán elszántak jelentkezzenek, akik megfelelő alkalmasság esetén valóban elkezdik és be is akarják fejezni a HÉV-járművezetői tanfolyamot.

A tantárgyat felvevő 14 érdeklődő ennek tudatában adta le jelentkezését. Reméljük, hamarosan a MÁV-HÉV munkavállalói között láthatjuk viszont őket!

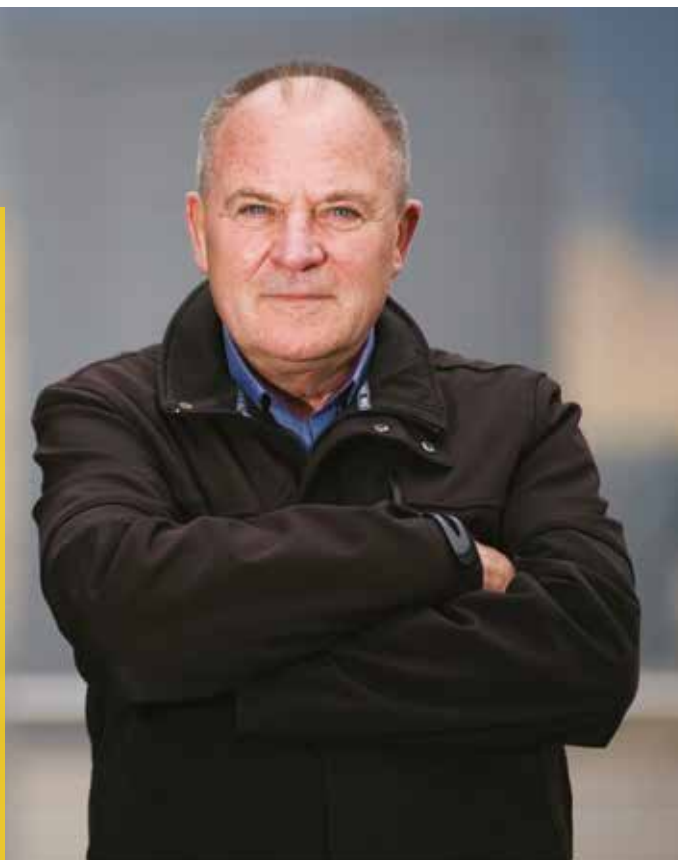
Egyetemen oktatják a HÉV-et



A szavak embere

Szülei papnak szánták, de ő a családi hagyományt követve a vasútnak szentelte életét. A mozdony füstje a gőzölgő vasárnapi ebéd mellett, a szikszói forgalmi irodában csapta meg, hogy aztán MÁV-os pályafutásának túlnyomó részét a sínektől távol, a vezérigazgatóság irodáiban töltse. Volt a vasúttársaság szóvivője, dolgozott a Magyar Rádió riportereként, mégis az egész ország a MÁVINFORM hangjaként ismeri. Kavalecz Imrével A Szavak Embere díj kapcsán beszélgettünk.

Szikszói szóvivőnk személyvonatokról szóló szavakat szór szüntelen. E mondat akár egy beszédtechnika-órai gyakorlat is lehetne – hasonlókat ismételtetek 1984-ben a frissen megalakult MÁVINFORM munkatársai az első élő bejelentkezésre készülve. Bizony, akkoriban oktatás és mikrofonengedély nélkül senki nem léphetett az ország nyilvánossága elé. Kavalecz Imrének sem a bicskája, sem a nyelve nem tört bele a nyelvtörőbe, az engedélyt megkapta, s azóta is hirdeti a rádióhallgatóknak a vasúti közlekedéssel kapcsolatos híreket. Jót és rosszat, ahogy az élet hozza. Hirdethetett volna mást is, hiszen a család papi pályára szánta, már megvolt a helye a győri bencés gimnáziumban. Imre mégis más hivatást választott, igaz, ez a döntése sem volt mentes a rokonság befolyásától: édesapjához és



másod-unokatestvéréhez hasonlóan vasutas lett. „Isten útjai kifürkészhetetlenek. Úgy gondolom, ő vezényelt ide” – mondja mosolyogva.

A vezénylés az ebéd kiszállításával kezdődött. Kollégánk az általános iskola hetedik osztályát taposta, amikor az említett másod-unokatestvér forgalmi szolgálattevő lett a szikszói vasútállomáson. A történet ismerős, hallottunk már hasonlót nem egyszer: vasárnaponként a kis Imi vitte a kosztot a szolgálatot teljesítő rokonnak. *„Megvártam, hogy megebédeljen. Húsleves, rántott csirke, sós kamártás – ezekre emlékszem. És amíg vártam, néztem a vonatokat, a vasutat, a forgalmi irodát. Idővel kezdett egyre jobban érdekelni a dolog, s már nemcsak hétvégként jártam ki az állomásra, hanem a szabadidőmben is: nem focizni mentem, hanem a vasúthoz. A vonzalmam pedig még erősebb lett, amikor édesapámat – saját kérésére – Miskolcra Szikszóra helyezték át váltókezelőnek. Előbb a váltók kenését bízta rám, később segíthettem neki kihelyezni az alakjelzőket megvilágító petróleumlámpákat, és azt is megengedte, hogy kezeljem a vonóvezetékes, teljes csapórudas sorompót.”* Hát így lett Győrből Miskolc, a bencés gimnáziumból pedig vasútforgalmi szakközépiskola.

Az út ettől kezdve elég egyértelműnek tűnt, hiszen a végzős diákok az érettségi bizonyítvány mellé egy munkaszerződést is kaptak a kezükbe. Kavalecz Imre forgalmi gyakornok 1977. június 27-én lépett a MÁV szolgálatába a felsőzsolcai állomáson. Három hónappal később az önálló vizsgát is sikerrel teljesítette, és még aznap éjjel átesett a tűzkeresztségen. Az ongai csavargárba kellett elkísérnie egy szerelvényt vonatvezetőként; az odaút probléma nélkül lezajlott, visszafele azonban az ónos esőtől lefagytak az iparvágányt a fővonalhoz csatlakozó

MÁVINFORM-infók

Munkatársak:

- Kavalecz Imre
- Peiper Károly
- Urbán Attila
- Váczi Viktor

Rádiós bejelentkezések:

- Kossuth Rádió 5/nap
- Karc FM 3/nap
- Magyar Katolikus Rádió 2/nap
- Sláger FM 2/nap
- haváriahelyzetben más rádióadókon és televíziós csatornákon is

Online:

- www.mavcsoport.hu
- www.facebook.com/Mavinform1
- www.twitter.com/mavinform_

tató váltók. A személyzet többórányi várakozást és sikertelen váltóállítási próbálkozást követően, reggel 7 után ért vissza az állomásra – csuromvizesen. „A szép, vasalt egyenruhám olyan volt, mint ha a kutya szájából vették volna ki.” Emlékezetes éjszaka volt, és Imre talán ekkor döbbsent rá először arra, hogy a stresszes szituációkban érzi igazán elemében magát. „Ezek a helyzetek nem jók, de

az igazi tudás ilyenkor mutatkozik meg” – teszi hozzá. És az élet úgy hozta, hogy a következő évtizedekben bőven lehetett része hasonlóknak – igaz, immár bőrig ázás nélkül.

Felettesei 1980-ban a vasúti tisztképzőre küldték, amelynek elvégzése után dolgozott állomásfőnök-helyettesként Felsőzsolcán, állomásfőnökként Tárnokon, és más beosztásban a miskolci rendező pályaudvaron is, de nem igazán találta a helyét. Aztán 1982 őszén felszabadult egy forgalmi oktatótisztai pozíció a szerencsi körzeti üzemfőnökségen, és Imre megpályázta. Elvégezte a feladat ellátásához szükséges oktatótisztai tanfolyamot Budapesten, majd munkába állt Szerencsen, de hamarosan ismét a fővárosban találta magát. Vasutas pályafutását egy telefonhívás állította új vágányra 1984-ben: egyik korábbi tanára kereste meg azzal, hogy a vezérigazgatóság az Útinform mintájára, a Magyar Rádióval közösen egy tájékoztató szervezetet hoz létre. A kérdés így szólt: lenne kedve csatlakozni az új csapathoz? Hát persze, hogy volt, de a döntés nem volt vívódások nélküli: „Ezzel a lépéssel lezártam egy korszakot az életemben, és persze egyúttal egy újat is nyitottam.”

A MÁVINFORM 1984 nyarán három MÁV-os szakember részvételével, a forgalmi szakosztály keretén belül kezdte meg működését. Az első fél évben faxon szolgáltatták a vasúti közlekedéssel kapcsolatos híreket, miközben beszédtechnikai képzésre jártak a Színház- és Filmművészeti Főiskola tanárához, Fischer Sándorhoz. Segítséget kaptak ahhoz is, hogy a vasúti szakzsargonban megfogalmazott információkat a civilek számára is érthető formába tudják önteni. Az ideiglenes mikrofonengedélyt fél év után kapták meg, ezután indulhattak el az élő rádiós bejelentkezések. Három évtized telt el a kezdetek óta, a hírolvasás Imre napi rutinjának részévé vált, lámpaláznak már régóta nyoma sincs. „Általában egy zárt stúdióból jelentkezünk be és olvassuk fel az előre megírt szöveget. De volt már példa arra

is, hogy a MÁV-székház folyosójáról vagy autóból, mobiltelefonon, fejből kellett elmondanom a híreket. A lényeg, hogy összeszedetten, tömören, mégis érthetően adjuk át a mondanivalónkat, hiszen legfeljebb egy-másfél perc, néha annál is kevesebb, mindössze 20-30 másodperc áll rendelkezésünkre.”

Hamar nyilvánvalóvá vált, hogy Imrének van érzéke a műfajhoz, és ennek köszönhetően egyre több lehetőséghez jutott. A vasúti munkája mellett a rádió külsős riportereként és szerkesztőjeként is dolgozott, 1987 és 2000 között rendszeresen szerepelt többek között a Csúcsforgalom és a Napközben adásaiban. És közben óhatatlanul jöttek azok a bizonyos stresszes, kiélezett, embert próbáló helyzetek is, amelyekkel MÁVINFORM-osként, illetve 2003 és 2009 között a MÁV Zrt. szóvivőjeként találkozott: a sztrájkok és a súlyos balesetek, mint például a szajoli tragédia, amelynek bekövetkeztekor épp Imre volt ügyeletben. „Voltak olyan események, amelyeket soha nem felejték el. Ugyanakkor nekünk az ilyen helyzetekben sem szabad kimutatnunk az érzelmeinket, a feladatunk a tényszerű tájékoztatás.” És bár az évtizedek

„A stresszes helyzetek nem jók, de az igazi tudás ilyenkor mutatkozik meg.”



alatt rengeteg tapasztalatra tett szert, továbbra is nyitott az újra: „Az ember soha nem mondhatja, hogy már mindent tud; a vasúton és médiában is mindig lehet új ismeretekre szert tenni. Én nem szégyellem azt, hogy másoktól tanulok, a jó dolgokat mind a mai napig átveszem.” A Magyarországi Szóvivők Országos Egyesülete minden bizonnyal ezt a hozzáállást is jutalmazta a Budapesten rendezett XV. Szóvivő Bálon 2019. február 15-én. Azóta már hivatalos: Kavalecz Imre A Szavak Embere. És tegyük hozzá: a vasúti is.

Soós Botond

Vonattal a Balaton északi partján

Jobb későn, mint soha

Idén lesz 110 éve, hogy vonat közlekedik a Balaton északi partján, ám ez a vonat a déli part után, majd ötven évvel később érkezett a tó túlsó felére.



A Balatont viszonylag hamar meghódították a vasútépítők, 1861-ben adták át az osztrák tulajdonú Déli Vasút Buda–Nagykanizsa vonalát. Noha az első hazai vasút ekkor már 15 éve működött, az 1848–49-es szabadságharcot követő elnyomatásban kevesen gondolták, hogy még a 19. században valóra válhat, amit Petőfi Sándor *Vasúton* című versében követelt: „Száz vasutat, ezeret / Csináljatok, csináljatok!” Pedig így történt. Miután 1880-ban megalkották a helyi érdekű vasutakról szóló törvényt, ami egy sor ösztönző elemmel volt tele – állami hozzájárulás, kevésbé szigorú szabályok, olcsó vasúti építőanyagok biztosítása, helyi közmunka –, ugrásszerűen megnőtt a vasúti hálózat hossza, 1881 és 1900 között 8000 kilométernyi pálya épült.

Mostoha terepviszonyok

A századfordulón tehát egy világviszonylatban is páratlan vasúti fejlődés zajlott, s a HÉV-törvénynek köszönhetően a Balaton környéke is új vasútvonalakkal gazdagodott (például Balatonszentgyörgy–Keszthely, 1883; Boba–Sümeg, 1889). Egyvalahova azonban nem jutottak el az építők: a tó északi partjára. Persze akkoriban nem azért kellett volna vasutat építeni ott, mert az üdülni, strandolni vágyó utasok ezt követelték. Elsősorban a kereskedőknek, a bányatulajdonosoknak és a szőlősgazdáknak volt elemi érdekük a vasút indulása, hiszen sínek nélkül hatalmas versenyhátrányba kerültek. Csakhogy ahhoz, hogy itt is járjon a vonat, nemcsak egy Déli Vasút-kaliberű tőkeerős társaság kellett volna, de jó nagy adag bátorság

is, mivel az itteni terepviszonyok az átlagosnál sokkal bonyolultabb tervezési ügymenetet és nagyobb költségeket jelentettek. Jó példa erre az a visszalépés, amit az 1872-ben átadott Székesfehérvár–Veszprém vonal tulajdonosa, a Magyar Nyugati Vasút tett: megindítottak egy „projektet” a Veszprém és Keszthely közötti pálya ügyében, de már akkor elfogyott a pénzük, amikor érdemi lépésekre még sor sem került. Az 1880-as évtizedben a helyi érdekű vasutakról szóló, már említett kormányzati akció is megoldást jelenthetett volna, ám Zala vármegye (akkoriban az északi part nagy része hozzá tartozott) csak a kevésbé bonyolult terepviszonyok között élt a lehetőséggel. Ennek ellenére a századfordulón számos terv porosodott különféle asztalfiókokban, s a helyi illetékesek éppen 1900-ban láttak hozzá, hogy leporolják ezeket; elsősorban a Veszprém–Keszthely vonallal kapcsolatos elképzelések izgatták őket.

A Hableány nem hozott szerencsét

A feljegyzések szerint 1900. október 17-én a badacsonyi Hableány szállóban ültek asztalhoz a Zala és Veszprém megyei illetékesek, valamint a minisztérium és a MÁV emberei, hogy dűlőre jussanak a Veszprém és Keszthely között épülő vasút ügyében. Valószínűleg nem a legjobb a helyszínt választották, az esemény ugyanis botrányba fulladt, a résztvevők – elsősorban a keszthelyi és veszprémi urak – szó szerint egymásnak estek, mivel kizárólag a saját érdekeiket tartották szem előtt. Békésebb hangvételű, de hasonlóan eredménytelen tárgyalá-

sok a következő években is voltak, így semmi nem változott, ám a helyi kereskedőknek, földbirtokosoknak, gyár- és bányatulajdonosoknak – vagyis azoknak, akik a leginkább érdekeltek voltak a vasút megépítésében – egyre jobban fogyott a türelmük. Egészen addig, míg 1904-ben a balatonkenesei országgyűlési képviselő, Bakó József református lelkész elő nem hozakodott azzal a frappáns megoldással, hogy ne a Veszprém–Keszthely vonalat erőltessék (a tárgyalásokon minden alkalommal elsősorban a két leendő végállomás illetékesei „kavartak”), hanem keressenek kevésbé kekeckedő településeket. Tulajdonképpen így született meg a Székesfehérvár–Tapolca vonal ideája, amelyhez Bakónak sikerült megnyernie a szintén 1904-ben alakult és igen befolyásos Balatoni Szövetséget is, amely kinyilvánította: legfőbb óhajuk lenne „a Balaton összes partján (...) a vasúti és gőzhajózási meneteket szaporítani”.

A Balatoni Szövetség lobbijerjét két évvel később tudta igazából bizonyítani: 1906. július 22-én 600 lovaskocsival vonultak a fővárosba, állami beavatkozást sürgetve az északi parti vasút ügyében. Fellépésüket siker koronázta, Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter azonnal és teljes vállszélességgel az ügy mellé állt. A parlament 1907. február 14-én szavazta meg a Kossuth nevéhez fűződő, „a balaton-vidéki vasút megépítéséről szóló” törvénycikket, amely szerint a Börgönd–Tapolca, illetve az Alsóörs–Veszprém vonalat államköltségen építik meg, gazdájuk pedig a MÁV lesz. Mielőtt megszavazták a törvényjavaslatot, Óvári Ferenc, a Balatoni Szövetség elnöke olvasta fel az Országházban.

Kerülő a Déli Vasút miatt

Felmerülhet a kérdés, hogy a törvényben miért Börgönd–Tapolca vonalat emlegettek? Nos, akkoriban csak így tudták megoldani, hogy a konkurencia, azaz a Déli Vasút nagykanizsai vonalát ne kelljen használni, ez ugyanis komoly költségekkel járt volna. Az sem számított, hogy a leendő fővárosi utasoknak ezért kerülnöt kellett tenniük, a tervezett útvonal ugyanis így festett: Budapest–Pusztaszabolcs–Börgönd–Tapolca, mivel a MÁV pécsi, illetve pusztaszabolcs–börgöndi vonalával számolhattak. A kormány 14 és fél millió koronát biztosított az építkezésre, az érintett települések további 1

milliót adtak; 1907 áprilisában kiírták a pályázatot, s hamarosan megkezdődött a munka, amely a 117 kilométeres fővonal mellett a 18 kilométer hosszú Alsóörs–Veszprém szárny építését is jelentette. Vasdinnye Pál tervező főmérnök feljegyzése szerint 300 vízáteresztőt és hidat, sőt Balatonakarattyánál egy 95 méter hosszú alagutat is kellett építeniük, és bár a munkálatokat sztrájkok és tüntetések kísérték, s mindennaposak voltak a balesetek is, mégis egy éven belül elkészült a teljes vonal. 1909. május 1-jén már az állomásfőnököket is ki nevezték, az ünnepélyes avatóra július 8-án került sor.

A nagy baleset

A menetidő igen hosszú volt, a gyors 5 óra 40 perc, a személyvonat 7 óra 30 perc alatt jutott el Budapestről Tapolcára, ezért hamarosan hálókocsis éjszakai járatokat is indítottak. Így aztán 1930-ig – amikortól a MÁV a ma is ismert útvonalon, Székesfehérváron keresztül közlekedtette a vonatokat – egy-egy balatoni utazás olyan élményekkel szolgálhatott, mintha egy jelentős nemzetközi vonaton utaznánk. De azt az „élményt”, ami 1914. május 11-én történt, senki nem kívánta volna: Balatonkenesénél a homokos löszfal megcsúszott a rajta lévő vonattal együtt. A korabeli tudósítások szerint Balogh Tibor mozdonyvezető éberségén múlt, hogy a tömegszerencsétlenség elmaradt, ő ugyanis már menet közben észlelte a természeti katasztrófát, és időben megállította a vonatot, így az utasokkal együtt időben leszállhatott a szerelvényről. Ahogy egy helyi lap írta: „A megmozdult hegyoldal a vasúti pályát félretolta, a mozdonyt, szer- és kalauzkocsit felborította. Emberéletben nem esett kár, csak a MÁV szenvedett tetemes károsodást.” A balesetet követően áthelyezték a síneket, de az újabb falcsúszások ezeket is megrongálták. Ennek ellenére a veszélyes terepet csak az 1960-as években rendezték át úgy, hogy a vasút számára kizárhatóvá vált ez a veszélyforrás.

Legát Tibor



Vasúton a város alatt

A főváros kelet–nyugati vasúti átjárhatóságának bővítése több évtizede foglalkoztatja a közösségi közlekedésben jártas szakértőket és vezetőket. Tavaly döntés született, hogy ismét meg kell vizsgálni egy Budapest alatti vasúti alagút építésének lehetőségét, szoros összefüggésben a fővárosi pályaudvarok rendszerének átalakításával.

A magyar fővárosban a különálló vasúttársaságok miatt alakult ki anno a fejpályaudvari rendszer, bár az első indóház, a Nyugati őse éppenséggel lehetett volna átmenő állomás is (egyfelől Vác, másfelől Cegléd irányába), ha Pest vezetése nem ragaszkodik a másik megoldáshoz, hogy az utasok mindenképp kiszálljanak, és költsenek a városban.

Tervek

A belváros határán szétszórt fejállomások rendszerén nálunk is nagyon régóta kívánnak változtatni, Zielinski Szilárd építőmérnök a 20. század legelején már föld alatt hozta volna a vágányokat a Nyugatitól a város belsejébe, igaz, ő még csak a pesti oldalon. A Nyugati és a budai pályaudvarok Duna alatti összekötésének ötlete 1912-ben jelent meg, a Pieri-Aggházy-Lőrinczy-terv 1937-ben, Ruzitska Lajos nyugalmazott MÁV műszaki főtanácsos munkája pedig 1939-ben látott napvilágot. E három tervből a középső Kelenföldről egyenesen vezetett volna át Pestre, a másik kettő ellenben a Déli pályaudvar térségét is bekapcsolva, egy nagy ívvel hatolt volna át a Duna bal partjára. Jelenleg is lényegében ezek a változatok futnak.

A 2000-es évek elején kidolgozott S-BAHN-tanulmány, valamint a budapesti közlekedésfejlesztési terveket összefoglaló Balázs Mór-terv egyaránt tartalmazza távlati célként az alagút megépítését.



De mi is a baj a fejpályaudvarokkal?

Az, hogy végállomásként olyan funkciókat telepítenek a belvárosokba, amelyek egyrészt lassítják, nehézkessé és drágává teszik a vasút üzemeltetését, másrészt sok helyet foglalnak el az értékes városszövetből. Ráadásul a 19. századból itt maradt fejpályaudvarok eredetileg olyan feladatokat is elláttak, amelyekre már nincs szükség. Az áttérés a gőzről a villamos vontatásra, majd egyre inkább a motorvonatokra némelyik funkciót fölöslegessé teszi.

A szakemberek immár hosszú évtizedek óta töreksenek a fejpályaudvarok meghaladására, a beépült európai nagyvárosokban azonban ez általában nem egyszerű és nem olcsó feladat. Sokszor a belső területek két végén elhelyezkedő pályaudvarok föld alatti összekötése lehet a megoldás, ahogy például Varsóban történt. Ebben az esetben a város közepén felszín alatti megálló(k) építése javíthatja a belső területek kiszolgálását.

Vitézy Dávid, a Budapesti Közlekedési Központ korábbi, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum jelenlegi vezetője azonban arra figyelmeztet, hogy hiba volna csak üzemeltetési kérdésként kezelni az alagút ügyét. Sokkal fontosabb, hogy az utasok számára mit jelentene a Nyugati és Kelenföld összefűrése: új kapcsolatokat, sokszor kevesebb átszállási kényszert, rövidebb eljutási időket. A város csak akkor nem fullad bele az autókönvojokba, ha minél több közlekedő számára jelent versenyképes alternatívát a közösségi közlekedés. Ennek pedig a két legfontosabb tényezője a kényelmes, minél kevesebb átszállást tartalmazó kapcsolat és a minél rövidebb eljutási idő.

Fonódó vasutak

Az alapgondolat tehát ugyanaz, mint a budai fonódó villamosnál: ha integráljuk az ellenkező irányokból érkező vonalakat, új kapcsolatokat, jobban kiszolgált, illetve új utasokat nyerünk. Ahogy persze kevesen utaznak a 41-es villamossal Óbudáról a Kamaraerdőbe, ugyanúgy, ha mondjuk Vácról Székesfehérvárra járnak majd a vonatok, kevesen fognak a két végállomás között végigmenni. De nem is ez a cél! Hanem az, hogy a váci utas fővárosi céljához közeli ponton szállhasson le: a Széll Kálmán téren, Kelenföldön vagy akár Káposztásmegyeren, hiszen a budapesti vasúti hálózatot – az alagúttól függetlenül is – természetesen érdemes lenne új megállókkal kiegészíteni.

A konkrét viszonylatszervezés még jóval odébb van, tavaly novemberben a kormány csupán azt rögzítette három határozatában (más fővárosi közlekedési projektek elindítása mellett), hogy megvalósítási tanulmányt kell készíteni a pályaudvarok szerepéről és összekötéséről. Rengeteg tehát még a tisztázandó kérdés. Kisteleki Mihály, a MÁV Zrt. kiemelt tanácsadója, aki több tanulmányt is készített már a témában, arra figyelmeztet, hogy nem kell a belvárosi pályaudvarok összes funkciójától megszabadulni. A reggeli csúcsban behozott szerelvények egy részét ugyanis racionálisabb és olcsóbb a belső állomásokon vagy azok környezetében, a már meglévő vágányokon tárolni, amíg szükség nem lesz rájuk délután kifelé, mint megjáratni őket üresen oda-viszsa csak azért, hogy



vidéken, a jövőben kiépítendő tárolóhelyeken tartjuk őket. Szerinte ha kétvágányú alagútban gondolkodunk, oda nem is fér be az összes vonat, így a Délinek legalább egy részét meg kell tartani, bár az ottani üzemi pályaudvar „*már holnap*” átadható lenne más célra. Az utazószemélyzet számára is kedvezőbb megoldás, ha Budapest belső területén (is) kezdenek és fejezhetik be a szolgálatot.

Kisteleki hangsúlyozza, hogy jelenleg a legsürgetőbb feladat – és az alagút zavartalan üzemeltetésének is előfeltétele – a sugárirányú vasútvonalak megfelelő kapacitású bevezetése a fejpályaudvarokig vagy az alagút bejáratáig. Ez általában többletvágányok megépítését, tehát a bevezetések egyenkénti kialakítását jelenti.

A Déli meg a főpályaudvar

Egyesek szerint a Délire mint végállomásra nincs szükség, hiszen az alagút pesti szájához több vonal és vonat érkezik, így a Nyugati maradna részben fejpályaudvar is. Ellenben Közép-Budának ezen a részén feltétlenül szükség van egy megállóra, amely így nemcsak átveheti a Déli funkcióit, de annál jóval többet is érne, hiszen összeköttetést teremtene a Nyugattal, a reptérrel és az ország keleti felével. Az így kibontakozó elképzelések szerint tehát a Nyugatiba futna be az ország szinte valamennyi fontos vasútvonala, talán csak a miskolci és a békéscsabai jelentene kivételt. Emiatt természetesen a Keletre is szükség lenne továbbra is. Sok vonat az alagútban folytatná az útját, másoknak ezentúl is a végállomása lenne itt. Ezt az állomást így akár fejpályaudvarnak is tekinthetnénk.

Érdekes, de Ruzitska közvetlenül a II. világháború előtt írott tanulmánya (amelyről már szó volt, és amelyet az Indóház magazin idézett föl tavalyi utolsó számában) meglepően hasonló eredményre jut: az alagút nála is kanyarogva, a Déli térségén keresztül köti össze Kelenföldet a Nyugati helyen lévő (vegyesen fej- és átmenő) fejpályaudvarral, sőt ő is Rákostól indítaná a balatoni és más dunántúli vonatokat.

Ma is van azonban, aki az egyenesebb, olcsóbb, gyorsabb vonalvezetés híve. Dörner Lajos, a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület elnöke szerint nem lenne szabad kihagyni azt a ziccert, hogy például a bécsi Railjeteket egyenesen a belváros alá lehetne vezetni, és ott meg-

állítani, mielőtt elérik a Nyugatit. Fontosnak tartja azonban, hogy a vízszintes és függőleges nyomvonalat gondosan tervezzék meg, hiszen a Dunán, valamint a 2-es és 3-as metróon kívül keresztezni kell a föld alatt a majdani 5-ös metró, vagyis a szentendrei és a déli HÉV-ek szintén felszín alatti összekötésével létrejövő gyorsvasutat is. Számítógépes modellezéssel a forgalmi áramlatokat még azelőtt elemezni kell, mielőtt a végleges nyomvonalat és átszállópontokat kitzűzik. Arra is figyelni kell, hogy a vonal nem játszhat ugyanolyan szerepet, mint egy metró, a nagyvasúti üzemmód ugyanis nem alkalmas akkora utastömeg szállítására, mint a földalati – figyelmeztet a VEKE-elnök.

A man in a blue uniform with yellow trim is working in a technical room. He is looking towards the camera with a slight smile. The background shows rows of grey electrical cabinets. The lighting is bright and even.

„Én csak tettem a dolgom”

Dicséretben és elismerésben részesült az éber miskolci váltókezelő

A Miskolc-Repülőtér állomáson 2019. március 1-jén szolgálatot teljesítő Smajda Attila váltókezelő hőiesen akadályozta meg két, egymással szemben haladó személyvonat összeütközését. A munkavállalót példamutató

helytállásáért a MÁV Zrt. részéről Homolya Róbert elnök-vezérigazgatói dicsérettel, Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata részéről Kriza Ákos polgármester elismeréssel jutalmazta.

Március elsején 14 óra 45 perckor egy Kazincbarcika felől érkező személyvonat mozdonyvezetője nem vette figyelembe a vasúti tilos jelzést, s miután a szerelvény megrongálta a váltót, egy olyan pályaszakaszon közlekedett tovább, amelyen szemből érkezett a Miskolcra Kazincbarcika felé haladó személyvonat. A szerelvényeket végül egymástól mindössze 317 méterre állították meg, s mivel nem ütköztek össze, a vonatokon utazó 230 utas sem sérült meg az incidens során.

Háromszáztizenhét méter – ennyin múlt, hogy nem történt tragédia Miskolc határában. Ennyin múlt, hogy most egy hőst ünnepelhetünk, és nem egy súlyos tömegszerencsétlenség utóéletéről kell beszámolnunk.

A tragédiát Smajda Attila váltókezelő előzte meg éberségével és gyors, határozott fellépésével. Kollégánkat március 7-én személyesen kereste meg Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Kriza Ákos, Miskolc polgármestere. A váltókezelőt a figyelemre méltó munkavégzésért a vasúttársaság elnök-vezérigazgatói dicsérettel, az önkormányzat elismeréssel jutalmazta.

Azonnal kellett cselekedni

„Nagyon meglepődtem, amikor észleltem, hogy egymással szemben megy a két vonat” – emlékszik vissza Attila, akivel az emléklapok átadását követően beszélgettünk. „Az első vágányom foglalt volt, egy tehervonat várakozott rajta, így a Barcikára közlekedő személyvonat a második vágányról haladhatott volna Sajóecseg felé. Ehhez a váltókat kitérőre állítottam, szabad jelzése volt. A Miskolc felé közlekedő tornanádaskainak viszont meg kellett volna állnia, figyelembe véve a bejárati jelző vörös jelzését. Hát, ez neki nem jött össze, és sajnos sikerült felvágnia a tizenötös váltót. Ekkor állítottam meg itt, az őrhelyem előtt” – mutatja.

„Ahogy ez megtörtént, jelentettem a szolgálattevőmnek, hogy itt áll a nádaskai vonat az orrom előtt, és azonnal megkérdeztem azt is, merre jár a barcikai. Mikor megtudtam, hogy már elhaladt előtte, tudtam, hogy nincs sok időm, így azonnal vörösre állítottam a kijáratit jelzőt, és szaladtam jelzést adni a barcikai vonatnak, hogy mielőbb álljon meg. Szerencsére sikerült!” – teszi hozzá.

A hősváltókezelő nem tudott arról, hogy illusztris vendégek látogatják meg néhány napal később. „Eltitkolták előlem, hogy elismerést kapok, csak annyit közöltek, hogy az esettel kapcsolatos meghallgatás lesz. Ehhez képest nagyon meglepőd-

tem, amikor a sok kamerát és mikrofont megláttam, pláne, hogy amúgy ide előzetes engedély nélkül be sem jöhettek volna!” – mondja nevetve Attila. „Aztán belépett hozzám vezérigazgató úr és a miskolci polgármester, és megköszönték, amit tettem. Örülök neki, hogy az eset során senkinek nem lett baja! Én csak tettem a dolgom tulajdonképpen, de az elismerés azért nagyon jólesik!” A vasúttársaságnál 16 éve szolgálatot teljesítő Smajda Attila pályafutását vezetői és munkatársai szerint mindig a megbízhatóság és az utasítás szerinti munkavégzés jellemezte. A 38 éves kolléga a szakmai utánpótlás biztosításában is meghatározó szerepet tölt be, a több mint másfél évtized alatt megszerzett tudását és tapasztalatait önzetlenül osztja meg a gyakoronokkal.

Forrás: Tajthy Ákos, Észak-Magyarország

„Az első vágányom foglalt volt, egy tehervonat várakozott rajta, így a Barcikára közlekedő személyvonat a második vágányról haladhatott volna Sajóecseg felé. Ehhez a váltókat kitérőre állítottam, szabad jelzése volt. A Miskolc felé közlekedő tornanádaskainak viszont meg kellett volna állnia, figyelembe véve a bejárati jelző vörös jelzését. Hát, ez neki nem jött össze, és sajnos sikerült felvágnia a tizenötös váltót.”

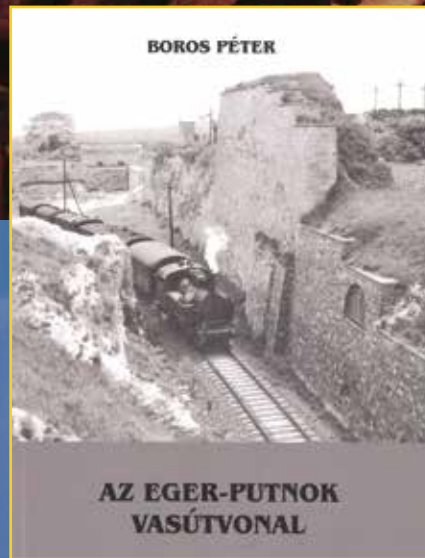


könyv

Eger-Putnok vasútvonal

Az idén 110 éves Eger–Putnok vasútvonal sokak szerint Magyarország egyik legszebb, vagy talán a legszebb vasútja. Megnyitása idején a sajtóban úgy értékelték, hogy vadregényesség alapján ez a vonal első helyen áll az összes helyi érdekű vasút között – és akkor még a történelmi Magyarországot vették figyelembe... A könyvből az Eger–Putnok vonalhoz szervesen kapcsolódó Füzesabony–Eger szakasz történetét is megismerhetjük. Mivel e két vasútvonal központja Eger, a város vasúttörténetébe is bepillantást nyerhetünk a kiadvány által.

Az igényes nyomdai kivitelű könyvben 178 oldalon, több mint 300 nagyszerű képpel illusztrálva ismerhetjük meg Magyarország egyik legszebb vasútvonalának történetét. A vásárlással, illetve a könyvvel kapcsolatos információk az következő e-mail-címen kérhetők: borospe73@gmail.com.



BOROS PÉTER
AZ EGER-PUTNOK VASÚTVONAL

Színház

Alessandro Capone – Rosario Galli: Nő a tét

Helyszín: VOKE Egyetértés Művelődési Központja, 4034 Debrecen, Faraktár u. 67.

Időpont: 2019. április 10. 19 óra

Négy jóbarát helyzetkomikumokban bővelkedő, nem mindennapi kalandját mutatja be a Gergely Theáter. Pino, Nicola, Ciccio és Gianni tizenkét éve minden hétfő este pókerezik. A macsóklub hangadó tagja bizarr ötlettel áll elő az egyik alkalommal: egy nő társaságában tegyék emlékezetesebbé unalmas estéjüket! A NŐ kisvártatva meg is érkezik, de hogy mi sül ki ebből az estéből, az már legyen azok élménye, akik megteszik maguknak azt a szívességet, hogy megnézik ezt – a közkedvelt nevetetők igazi örömjátéka nyomán a végletekig feszített – zenés vígjátékot. Nem kell félni, az erkölcsök érintetlenek maradnak... További információ: www.vmuvhaz.eoldal.hu



Ha a kéz megremeg

15 éve a Parkinson-betegekért

Létezik egy kór, amikor a testünk szép lassan elkezd egyre furcsábban viselkedni. Néha remeg, néha nem érez, máskor nem mozdul. Nem azt teszi, amit mi szeretnénk. Kiszámíthatatlan és sajnos egyre gyakoribb.

A Parkinson-kór világszerte a második leggyakoribb idegrendszeri betegség. Pécsi kolléganőnk, Péterné Sárvári Erzsébet és az általa két éve vezetett Parkinson Betegek Egyesülete 2004 óta segíti életvitelüket.

A rejtélyes kór tüneteit 200 évvel ezelőtt James Parkinson angol orvos és természettudós írta le először, ezért is nevezték el róla a betegséget. A változatos tünetek közül a mozgászavar a legismertebb, mint például az egyensúlyproblémák, az izomrángás vagy éppen a lassú, csoszogó járás, de jellemző még az arc merevsége, a beszédzavar és a szaglás elvesztése. Az orvostudomány mai állása szerint a betegség



1997 óta április 11. a Parkinson-betegek világnapja. Ebből az alkalomból, illetve a szervezet fennállásának 15. évfordulóját ünneplendő a Parkinson Betegek Egyesülete 2019. április 27-én jubileumi találkozót szervez. A pécsi VOKE Vasutas Művelődési Házban 10 órától várják az érdeklődőket és az érintetteket, akik megismerhetik az elmúlt 15 évet képekben, láthatnak tánc-terápiás bemutatót, megtekinthetnek egy mandalakiállítását, valamint sok más hasznos és érdekes programot.

gyógyíthatatlan, viszont egyre jobban kezelhető, akár 25–30 évig is. A betegség nem válogat, Parkinson-kórral küzdött Muhammad Ali, Salvador Dalí, Papp Laci, Robin Williams és II. János Pál pápa is. Michael J. Fox-nál 30 éves korában állapították meg a kórt, azóta saját alapítványán keresztül támogatja a gyógymódok kutatását.

Magyarországon több egyesület működik, például Szegeden, Sáropatakon, Zalaegerszegen, Budapesten, hiszen itthon 30 ezer ember él Parkinson-kórral, és ez a szám 2030-ra várhatóan meg fog kétszereződni. A pécsi Parkinson Betegek Egyesülete már 15 éve nyújt segítséget az idegrendszeri eredetű mozgászavarban szenvedőknek. Az érdekképviselő

és a rehabilitációk támogatása mellett kiemelt céljuk a társadalmi esélyegyenlőség megteremtése és elfogadtatása is. Az egyesület rendszeresen szervez szakmai előadásokat, baráti összejöveteleket, kulturális és szabadidős programokat, valamint speciális terápiákat (tánc, hang, vízitorna, nordic walking, jóga), amelyeknek főleg a pécsi VOKE Vasutas Művelődési Ház ad otthont. Az intézmény évek óta befogadja nagy létszámú rendezvényeiket, és idén már heti két óra rendszeres helyiséghasználatot is kaptak. A helyszín nem véletlen, hiszen az egyesület elnöke, Péterné Sárvári Erzsébet a MÁV-START Zrt. Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóságának műszaki szakértője, akinél hét évvel ezelőtt diagnosztizálták a betegséget. Erzsébet szilárd meggyőződése, hogy a terápiák és a társasági lét fizikai és mentális eredménnyel jár.

Fotó: keresefoto.hu

Április 11. a Parkinson-kór mellett a magyar költészet napja is. Orbán Ottó költő maga is érintett volt, betegségéről többször is írt:

„Helyzetem viszonylag egyszerű. Vonz a Föld. Nem kell mást tennem, csak annyi értékre kell fölgyorsítanom a bal lábam fejét, mellyel az ki tud törni a Föld vonzásköréből. Öreg rakétásnak ez rutinmunka. Begyűjtöm az agyamat, és így szólok a csontváza kilövőállványán égnek meredő, tehetetlen test sötét tömegéhez: „Ide figyelj, öreg, most ha beledöglesz is, megmozdítod a bal lábadat. Nem bánom, segíthetsz azzal, hogy a súlypontodat óvatosan áthelyezed a jobb lábadra. Vigyázz, el ne ess, reggel van, fejedben még a fiatalság szédülése. Így, las-san, ügyesen. Jól van. És most emeld! Emeld a lábad! Emeld, rohadt állat! Na! NAA!”

És emeli. Emelem. A gólem döcögve megindul, közben csal egy kicsit, rátámaszkodik az asztal sarkára, belekapaszkodik a fotelba, de végül is nem esik el, és eléri az íróasztal mögött álló karosszéket.”

Turnék, kották, nagybögő

60 éve a Szimfonikusoknál

Soha nem akart zenész lenni, mégis szinte napra pontosan hat évtizede, 1959. április 15-én lépett be a MÁV-zenekarba. Fodor András 82 évesen is aktív, sőt nélkülözhetetlen tagja a Szimfonikusoknak, nélküle nem nagyon lenne se próba, se koncert. Interjú közben is sorra jönnek a muzsikusok, akik a kotta mellé még útmutatót is kapnak. Persze aki a három tenorral turnézott, annak a kisujjában van minden.

Kolozsváron született, a boldog gyerekkort azonban megtörte a II. világháború. Szülei elvesztése után testvéreivel Budapestre került nevelőszülőkhöz, akik a legjobbat próbálták nyújtani nekik. Polgári szokásszerint az iskola mellett zenét is kellett tanulni, így kiskamasz András elkezdett zongorázni. Muszájból. Akkor még nem sejtette, hogy sorsa megpecsételődött, és élete később csak a zenéről fog szólni.



Kicsit sem szerette a zenét?

A zenét szerettem, csak a művelését nem. Olyan rossz volt a tanárom, még attól is elvette a kedvem, hogy a zongora mellé üljek. Aztán 16 éves koromban megismerkedtem egy nagybögőtanárral, aki nyűglődésemet látva azt mondta: elég nagy vagy, gyere nagybögőzni! Mentem. De mindig is elektromérnök szerettem volna lenni. Az egyetemre persze sosem vettek fel, akkoriban máshogy szelektáltak.

Ott állt egy érettségivel a kezében. Mihez kezdett?

Addigra már egész jól ment a zenélés, keresni is tudtam vele. Hétfévente minden szakszervezet táncmulatságot tartott, jártam egyik zenekarból a másikba 70 fillérért, de volt, ahol 1,40-et is fizettek. Sok barátom is lett ebből a körből, és úgy voltam vele, ha más megél belőle, én is megpróbálom. Mindig azt vallottam – és az unokáimnak is azt tanítom –, hogy nem mindig azt csinálja az ember, amit szeret, de amit csinál, azt szeresse csinálni. Végül megszerettem.

Sodródott, és élvezte az életet, semmire nem mondott nemet?

Nem bizony! Ide is így kerültem. Az Építőknél próbáltam, és éppen ott volt valami dolga a MÁV-zenekar műszaki menedzserének, akit akkoriban mi csak úgy hívtunk, hogy cuccos, mert ő cipelte a hangszereket. Szóval ő szólt, hogy hiányzik egy nagybögős a zenekarból, nincs-e kedvem menni? Nekem ne lenne? Hát erre vágytam már mióta – vágtam rá. Közben elvégeztem a tanárképzőt is nagybögő-szolfézs szakon, amiben persze az is szerepet játszott, hogy ne vigyenek el katonának. Azok közé tartozom, aki zenészként jött ide és nem vasutasként.

Pedig amennyit utaztak, tiszteletbeli vasutas is lehetne.

Rengeteget mentünk. Bejártuk az egész országot, természetesen vonattal, két hálókocsival meg egy cuccos kocsival, azaz hangszerkocsival. A vidéki hangversenyek végén mindig a restiben kötöttünk ki. Ott miénk volt a világ! A vasutas igazolványunkkal 70 százalékos kedvezménnyel fogyaszthattunk.

Külföldön is koncerteztek rendszeresen. Megszámolta, hány országban járt?

Könnyebb azt sorra venni, hol nem léptünk fel. Európát végigjártam, csak Angliában és Svédországban nem voltam, de eljutottam Damaszkuszba, Libanonba és Japánba is.

Nem is akárkikkel! A legnagyobb sztárokat kísérelték, például a három tenort, Pavarottit, Domingót és Carrerast. Milyen volt velük játszani?

Felemelő érzés volt, mert az a szeretet, amit ők kaptak, kisugárzott ránk is.

Nekem egyszer volt szerencsém éppen a MÁV Szimfonikusokkal látnom Kobajasi Kenicsirót. Fantasztikus volt!

De amit én éltem át, azt képzelje el! 1967-ben volt az első karmesterverseny. Mi voltunk a kísérleti nyulak, a Zeneakadémián három napig 80 karmesterrel játszottunk, mindegyik 20 percet kapott. Volt, aki el se tudta indítani a zenekart. Mi már estünk le a székről, borzasztó volt. Ekkor került sorra Kobajasi, akire rögtön felkaptuk a fejünket, mert magyarul köszönt nekünk. Fölállt

a dobogóra, letette a partitúrát, és fölcsapta a kezét. Beethoven *Egmont* nyitányt játszottuk, az hatalmas akkordokkal kezdődik. Tíz másodperc alatt zenekar lett a zenekar, a hátamon futott a hideg. Azt mondtam, ha nem ő nyeri a versenyt, akkor nincs igazság a földön. És megnyerte!

Ma már nem játszik, nyugdíjas. Mégsem pihen, minden nap itt van, ki sem látszik a munkából. Sorra jönnek a zenészek, adják le az igényeiket, ön pedig gyártja, rendeli, hozza-viszi, és ha kell, számítógépen át is szerkeszti a kottákat...

1997-ben mentem nyugdíjba, és szépen elterveztem, hogy majd néha eljárak ide-oda hahnizni. Azonban elkapott a vezetőség, hogy nincs-e kedvem rendbe rakni a kottatárat? Persze erre sem mondtam nemet, pedig fogalmam sem volt, mi lesz a feladatomban. Másnak sem volt, előtte központilag kaptuk a kottákat. Magam alakítottam ki a mostani rendszert, még az itt látható eszközöket is én gyártottam. Mindent úgy csinállok, mint amit aktív muzsikusként én is elvárnék egy kottatár-kezelőtől. Így fordul elő, hogy néha bizony a kottát is át kell szerkesztenem a számítógépen, mert ha ránézek egy modern darabra, rögtön látom, hogy a lap végén nincs meg a taktusszünet. Akkor hogy lapozzon szegény muzsikus? Ilyenkor gyorsan beszkennelem, és elkezdem mozgatni a kottasorokat, taktusokat, hogy játszani is tudjanak belőle. A régi kottákat kijavítom, felújítom. Ha a számítógépen elakadok, segít az unokám.

A család nem szeretné, ha már kevesebbet dolgozna?

A nejem nagyon boldog, hogy minden nap itt vagyok. De ez csak vicc. Családi-baráti körben úgy hívnak, hogy Szegény Bandi. Régen annyit voltam úton, hogy amikor kerestek, a feleségem mindig azt mondta: szegény Bandi megint turnén van... Pedig ő volt a szegény, otthon mindent neki kellett intéznie. Nagyon hálás vagyok neki ezért. Már az aranylakodalmunkon is túl vagyunk, ugyanabban a templomban, ugyanabban az időben tartottuk meg, ahol összeházasodtunk. A nejem koszorúslánya ugyanúgy a nagynénje volt, már 102 évesen, az én koszorúslányom csak 98 volt. A lányom még egy olyan Moszkvicsot is szerzett, amivel annak idején vittek az esküvőn. Nagyon nagy buli volt.

Csohány Domitilla



			3		5			2
1		2						9
	8	5		9				3
	1		4				5	
		7	8		9	6		
	9				1		2	
7				8		4	1	
3						2		5
8			1		2			

SUDOKU

Írjon az ábra üres négyzeteibe 1 és 9 közötti számokat úgy, hogy minden sorban, minden oszlopban, az átlókban és a vastag vonalakkal határolt területeken belül minden szám egyszer forduljon elő!

A helyes keresztrejtvény-megfejtés beküldői között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2019. április 16.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60.

E-mail: ujzag@mav.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése:

A MÁV korábbi Északi Járműjavító csarnokai-ba költözik a Közlekedési Múzeum. A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Török Antal** olvasónknak!

ÉTELT SÜRÍT	PLÉHVÉGI! SZEGED-NÉL ÖMLIK A TISZÁBA	SZAKTE-RÜLETRE VONAT-KOZÓ	RANGOS TELEPÜ-LÉSEN ÉL	ORRAL ILLATOT PRÓBÁL	ÁBÉCÉNK UTOLSÓ BETŰJE	RÓMAI 1-ES	FUTBALL-SZÖVET-SÉGÜNK NÉVBETŰI	BŰTOR-GYÁRTÁS KELLÉKE	HIBÁZ-TATÁS	GÁGOGÓ ÁLLAT VÁNKOS KÖZEPE!	LITER ARANY-HÓS HUN VEZÉR	FÁSULT, EGY-KEDVŰ	SZÁMNÉV RÖVIDEN	DUPLÁN: ROPOGÓS ÉDESSÉG	
1															E
SZEDETT-VEDETT NÉPSÉG						FESTÉK-HIGÍTÓ SZER OXIGÉN									
NAGY TESTŰ PAPAGÁJ					A NORVÉG FŐVÁROS CIRKUSZ-MŰVÉSZ					KOZMETI-KAI MÁRKA SZÁNDÉK-BELI				EME, EZ ÓVODAI „KERES-KEDELEM”	
MEGVI-SELT ÁL-LAPOTŰ					DUNÁNTŰ-LI MEGYE FIZETÉSI RÉSZLET					FILMBELI ŰRMANÓ ESZMÉ-LETLEN			ARCKÉP KÖZEPE! OLASZ FÉRFINÉV		
JELLEGZETESEN GÖRBE SZAGLÓ-SZERV	2					FORRASZ-TÓESZKÖZ CSÁVÁ-BAN VAN!				HARC, KŰZDE-LEM NEM EZT					
1945.	ENGE-DÉLYMEG-TAGADÁS REGNÁL						BECÉZETT SALAMON AUTÓGU-MITÍPUS						NÉMET SPORTJEL FEJBE ...; KUPÁN ÚT		
MAGYAR TÁVIRATI IRODA, RÖVIDEN			PENGETŐ-HANGSZER FOGD, ITT VAN!				RÉGI IDŐSZAK DURVA SZITA								SZEMBE-ÁLLÍTÓ KÖTŐSZÓ
HEGYES CIPÉSZ-ESZKÖZ		AZ USA ŰR-HIVATALA PARTNER				TURÁNI ÁLLÓVÍZ DÁN NŐI NÉV								SZEREP VÉGE! JUT ESZEMBE!	
NEMES CSELE-KEDET					ELEVE MEGLEVŐ SZINUSZ, RÖVIDEN					AZ ELBA, CSEHŰL LETT SAKKOZÓ					
ÁSÍTÓZÁS VALAMI FELETT				... SZENT FERENC BÓJA KÖZEPE!						JOBBÁGY-ADÓ VOLT KUTATNI KEZD!					
NYOMDAI SZEDŐ-VAS				JÓSZÁG-NAK INNI AD ÉSZAK				KALITKA-LAKÓ MADÁR KÁLIUM							
	E														

A különleges szállítmány

Mindent kipakoltunk, üres az utolsó vagon is – kiáltották a munkások a végtelen hosszúnak tűnő szerelvény mellől. Szergej, az óriás M62-es mozdony órák óta csak erre várt. Mára letelt a műszak, végre indulhatott haza a dombóvári telephelyére. A csodaszép tavaszi délutánon ráérősen döcögött, már nem kellett sietnie.

A szántóföldek mellett még le is lassított, hogy szemügyre vegye a traktorokat. Mindig nyomon kísérte a munkájukat, hiszen kedvenc szállítmánya a cukorrépa volt, és tudta, ha jó lesz a termés, több lesz ősszel a répavonat is.

A szántóföldek után már éppen kezdte volna felpörgetni a motorját, amikor valahonnan hangos sírásra és jajveszékelésre lett figyelmes. Rögtön behúzta a féket, de a sínen nem látott senkit. Benézett a kerekei közé, semmi. Megrázta a vagonokat, ott sem volt senki. Még a fülke tetejére is felkukkantott, de sehol semmi. Pedig a szipogás valahonnan a közelből jött, mégsem látott senkit. Erre dudált egy akkorát, hogy az összes nyulat kiugrasztotta vele a bokorból, mert bizony szegény nyuszik voltak így nekikeseredve.

– Hát ti, pamacsfarkú barátaim, mit sírdogáltok itt? – érdeklődött Szergej aggóva.

– Ne is kérdezd! Azt se tudjuk, hova fussunk, mit csináljunk – sápiózták a nyulak.

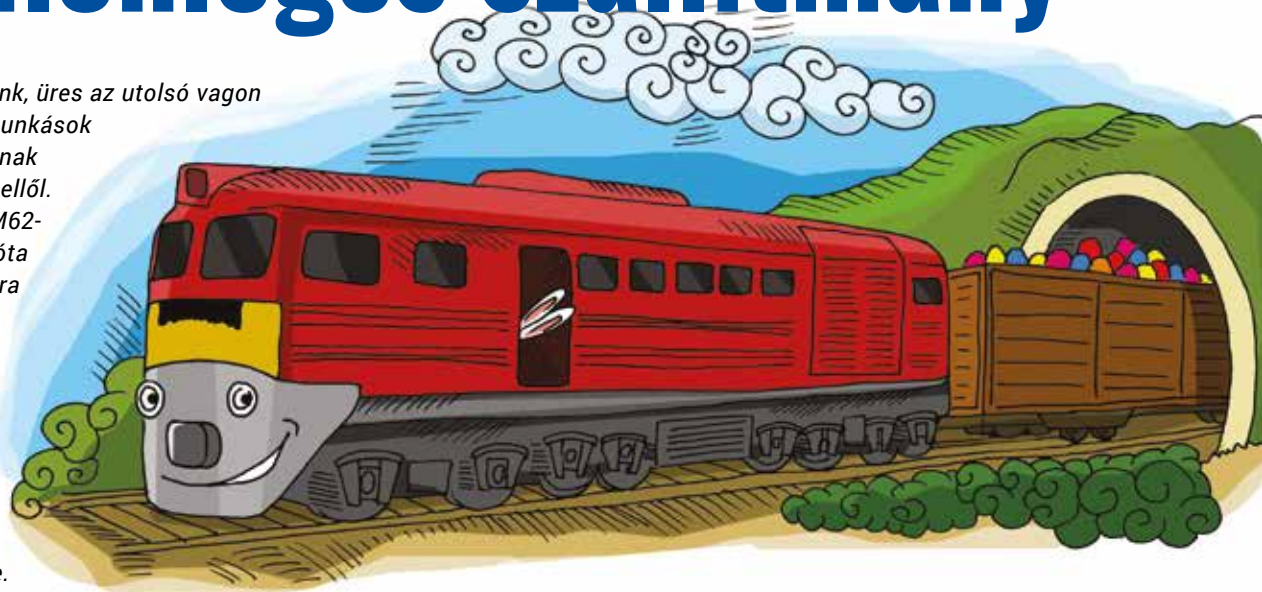
Szergej azonban nem hagyta annyiban a dolgot. Addig duruzsolt a tapsi fülekbe, míg meg nem tudta, mi történt.

– Késett a festékszállítmány. Nem kicsit, sokat! Nagyon sokat. Annyira sokat, hogy csak most lettünk kész a hímes tojások festésével. Holnap pedig húsvét. Még a leggyorsabb nyúlcsipő is kevés ahhoz, hogy ennyi tojást reggelig elvigyünk a gyerekekhez.

– Ugye, most csak vicceltek, bolyhos tappancsú barátaim?

– kacagott fel Szergej, az csak mese, hogy a húsvéti tojásokat a nyulak festik... Vagy tévedek? – kérdezte bizonytalanul, mert abban a pillanatban annyi mérges szempár nézett rá, hogy rögtön abbahagyta a nevetést.

– Miért, mit gondoltál, a tyúkok tojják a hímes tojásokat? És ki más rejtené el a kertekben a sok meglepetést, ha



nem mi? – vágta vissza a nyuszik a dízelnek. – De most kifutottunk az időből... – keseredtek újra neki.

– Várjatok csak – gondolkodott Szergej. – Van egy ötletem! Mi talán segíthetünk. Mennyi tojásról is van szó?

– Lássuk csak... egy, kettő... ezer, tízezer... úgy néhány millióról – jutottak a számolás végére a nyulak.

– Ó! Gond egy szál se, megoldjuk! Nincs olyan, amit mi, M62-esek ne tudnánk elszállítani. Telefonálok a barátaimnak, Szegedtől Záhonyig, Miskolctól Szombathelyig ott vagyunk az egész országban. Idén sem lesz húsvét piros tojások nélkül – lelkesedett Szergej, és akkora gázzal indult vissza a telephelyre, hogy majd elhagyta az üres vagonokat a háta mögül.

Este megvárta, amíg minden elcsendesedik, majd titokban riadóztatta a barátait.

– M62-esek figyelem! M62-esek figyelem! Vészhelyzet van Tapsifalván! – és töviről hegyire elmesélt mindent. – Pontban éjfélkor találkozunk az 50-es vonalon, a nyuszik főhadiszállásán. Ott mindenki felveszi a tojásszállítmányát és amilyen gyorsan csak tudja, eljuttatja a helyi nyúlcsapatnak. Ők pedig szépen gondosan elrejtik azokat a kertekben. Húsvét reggel pedig indulhat a tojásvadászat! – ismertette a tervet Szergej, ami nagyon tetszett a mozdonyoknak.

A titkos helyszínre mindenki időben érkezett, és a rakodás után már indultak is tovább a szélrózsa minden irányába.

– De semmi vagánykodás, most tényleg hímes tojásokat fogunk szállítani! – kiáltott utánuk Szergej.

A hosszú éjszaka után pedig Szergej arra ébredt, hogy néhány hímes tojás bizony előtte is ott lapul a sínek között.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt



• KELLEMESES HÚSVÉTI ÜNNEPEKET KÍVÁNUNK! •