

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

AZ UTASBARÁT VASÚT

INTERJÚ

DR. KORMÁNYOS LÁSZLÓVAL

KISVASUTAK

A NAGY KEDVENCEK:
LILLAFÜRED, GEMENC,
BALATONFENYVES

NEKED MUNKA,
NEKEM ÁLOM

PÁLYAVASÚTI
NAP

IRÁNY
A BALATON!

69. ÉVFOLYAM • 2019. JÚLIUS

All You Can Move • Pfaff Ferenc • UNICEF • KISS • Nagy László: méhészt és vasutas • Jenbacher motorvonatok • START SZMSZ • Gyermekvasút • allergia • mese

Vezetői interjú	4
Az utasbarát vasút – Beszélgetés dr. Kormányos Lászlóval, a MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettesével	
Hírvonal	7
Óvodások a Füstiben, KISS szerelvények, Interaktív országjárás vonattal, Online jegyek a HÉV-re, Gyermekvasutasokat avattunk	
HR-hírek	11
Sportoljon kedvezményesen, amennyit csak tud!	
Szakma	12
Pályavasúti Nap Aranycsákány krampácsversennyel	
Munkatársunk	14
A kik szorgalmasan dolgoznak – Nagy László rendelkező forgalmi szolgálattevő kollégánkkal beszélgettünk	
MÁV-START	16
Neked munka, nekem álom, Irány a Balaton! Jenbacher motorvonatok, Új SZMSZ	
KISVASUTAK	20
A nagy kedvencek: Lillafüred, Gemenc, Balatonfenyves	
Anno	22
Pfaff Ferenc, az állomásépületek atyja	
Jövő	24
Magasabb szinten – így készülnek az emeletes motorvonatok	
EGÉSZSÉG	28
Nyári kellemetlenségek: allergiák és csipések	



ELŐSZÓ

Nyári menetrend

Utoljára Márquez *Száz év magány* című regényének olvasásakor éreztem azt, amit idén nyár elején: ennek az esőzésnek sohasem lesz vége. De vége lett, és hirtelen berobbant a nyár! Meg is látszott ez a június 15-én életbe lépett nyári menetrend első hétvégén, amikor 27,5 százalékkal többen utaztak a Balatonhoz vonattal, mint tavaly ilyenkor. Közrejátszott ebben az is, hogy ezen a hétvégén hét év után újraindult az étkezőkocsi-szolgáltatás a Balaton expressz vonatokon, finom ételekkel és italokkal csábítva az utasokat. El is csábultak, hiszen ki ne akarna hideg sör kíséretében finom hamburgert majszolni, miközben a balatoni panoráma tárul elé? És ha már Balaton, ne feledkezzünk meg a már évek óta jól működő és szolgáltató Katica, Tekergő és Kék Hullám járatokról sem. „Mindhárom márkanév az utasok számára elfogadott, szolgáltatásaik pedig tetszetősek” – mondja dr. Kormányos László a MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese, akivel a balatoni vonatokon kívül az IC+ járművekről, a fejlesztésekről és a digitalizációról is beszélgettünk.

A vasút nyáron sem áll meg. Az utasok célba juttatása, kiszolgálása folyamatos helytállást követel mindannyiunktól. Méhészkedéssel foglalkozó forgalmi szolgálattevő kollégánk megfogalmazásában ez így hangzik: „A méhek végzik a megporzást, így szerepük megkerülhetetlen a természet fennmaradása érdekében. Működtetik a rendszert. Mint ahogy mi is ezt tesszük a vasúton.” Mennyire igaza van! A méhek termékenyítik meg a Föld száz leggyakoribb gabonanövényének 70 százalékát, amelyek az emberiség élelmezésének 90 százalékát biztosítják. Ha a méhek kihalnának, az az emberiség végét jelentené. Ha nem is ilyen drámai módon, de mi, vasutasok is ehhez hasonló szerepet játszunk – nem a világ, de az ország életében.

Minden év júliusában van egy nagyon fontos rendezvény, amikor az ország megünnepli a vasútnál dolgozókat, a vasutasságot. Amikor a végzős tiszteket felavatják, amikor kiváló munkát végző kollégáink elismerésben részesülnek, amikor az ország hat nagyvárosában kulturális és sporteseményekkel tarkított Juliálisokat – családi napokat – tartunk.

Ünnepeljünk és szórakozzunk együtt kollégáinkkal, családjainkkal és barátainkkal a 69. Vasutasnapon!

Varga Zsuzsanna
főszerkesztő

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna • Hírszerkesztő: Soós Botond

Szerzők: Benke Máté, Both Tamás, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Legát Tibor, Molnár Zsolt, dr. Ósz Rita, Pecsuvác Péter, Soós Botond, Tevan Imre

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

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

Címlap: Fülöp Ildikó

Fotók: freepick.com, Fülöp Ildikó, Kaiser Ákos, Mágó Armand, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Soós Botond

Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond

Az utasbarát vasút

„Mi minden erőnkkel azon vagyunk, hogy az utazni vágyókat kiszolgáljuk. Ehhez természetesen tudnunk kell, hogy az utasok mit szeretnének, mivel elégedettek és mivel nem. Meg kell ismernünk az igényeiket” – vallja dr. Kormányos László, a MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese.

Azt mondják, hogy az iroda és az íróasztal elrendezése tükrözi használójának személyiségét és érdeklődési körét. Önnek több, a vasúttal kapcsolatos kiadvány is van az asztalán. Az egyik IC+ prospektusnak tűnik. Mesélne erről?

Ez az IC+ járműcsalád bemutatkozó kiadványa. Látható, hogy egy komplett, minden szolgáltatást tartalmazó járműcsaládot tervezünk. A másodosztályú, valamint a kerékpáros és többcélú teres kocsi elkészült, ezekből már van

prototípus, illetve elindult a sorozatgyártás. Tervezés alatt áll az új, két üzleti fülkével ellátott első osztály, valamint a fedélzeti bisztrószakasz, ahol kis szendvicsek, ropogtatnivalók, kávé, üdítő és sör kapható majd. Ezek természetesen elérhetőek lesznek a másodosztályon utazóknak is. Ezenkívül látványterveken már létezik a vezérlőkocsi, amellyel főleg az állomástechnológiai nehézségeket orvosolnánk: a mozdonyok nem kell körüljárnia, a zárt szerelvény így

gyorsabban tud fordulni, és kevesebb szerelvényre lesz szükség.

Mi a cél ezzel a kiadvánnyal? Kiknek készült?

Elsősorban a kormánynak szeretnénk bemutatni, és forrásokat szerezni a magyarországi távolsági vasúti forgalom megújítására. Az IC+ sorozatból az első húsz jármű július közepére elkészül, ezután kezdődik meg a következő hetven darab fokozatos legyártása és üzembe állítása. Amennyiben a további 210 darabra is tudunk kormányzati finanszírozást vagy beruházói forrást találni, akkor egy 300-as flotta jönne létre, ami a hazai InterCity-hálózatot teljesen lefedné. Le tudnánk cserélni a járműparkot, és azokon a vonalakon, ahol jelenleg csak részlegesen van vagy egyáltalán nincs InterCity-közlekedés, tudnánk bővíteni ezt a szolgáltatást.

Két évet a MÁV-tól távol töltött, de úgy tudom, szíve-lelke a vasúté. Hamar visszazokott a társasághoz az új pozíciójában?

Természetesen. A vasút több évtizede az életem része, és a szolgáltatásfejlesztés az egyik kiemelt szakterületem. Ráadásul a MÁV-START 2019. június 1-jétől hatályos új szervezeti és működési szabályzata szerint a Szolgáltatásfejlesztési és Értékesítési Vezérigazgató-helyettesi Szervezet minden eddiginél összetettebb feladatokat fog ellátni. Több olyan feladat került hozzánk, amelyek a szolgáltatás nyújtását, tervezését és minőségi ellenőrzését is magukba foglalják. Ehhez elengedhetetlenül fontos, hogy lássuk, mik az utasigények, hogyan valósulnak meg az általunk nyújtott szolgáltatások, és azokról első kézből kapjunk visszajelzéseket. Annyiban új ez a szemlélet, hogy így nagyobb hangsúlyt kap az utasorientált és szolgáltatói attitűd.

Milyen területek tartoznak önökhöz?

Az egyik alappillér az Értékesítési Igazgatóság, amelynek része a Személyszállítási Szolgáltatásértékesítés, illetve az Értékesítési Rendszermenedzment. Ide tartozik minden olyan tevékenység, amely az értékesítéssel összefüggésben van, például az árazás, a pénztárak, az értékesítési csatornák és azok fejlesztése. A másik kiemelten fontos szervezeti egység az Üzlet- és Szolgáltatásfejlesztési Igazgatóság, ők foglalkoznak a belföldi és nemzetközi menetrendi fejlesztésekkel, a fedélzeti szolgáltatásokkal, a járműfejlesztésekkel, valamint az összes olyan piacelemzéssel, amelyek segítenek meghatározni, hogyan javíthatjuk a vasút versenyképességét. A harmadik „láb” a Marketing és Utastájékoztató, amely egy újonnan létrejött egység, a klasszikus marketingkommunikációs tevékenység ellátása mellett minden korábbinál nagyobb hatáskörrel és több feladattal. A szervezet a járműfedélzeti utastájékoztatót, a weboldali és egyéb csatornákon keresztüli értesítéseket, továbbá az állomásokon megjelenő tájékoztatás pályavasút felé történő megrendelését fogja össze és teszi egységessé elképzeléseink szerint. A negyedik terület az elmúlt évekhez képest teljesen újként került hozzánk: ez a Működésfelügyelet, azaz a szolgáltatások minőségellenőrzése, a bevételek ellenőrzése és az ügyfélszolgálati feladatok.

Biztosan vannak már stratégiai célkitűzéseik.

Az egyik legfontosabb feladatunk versenyképes vasúti szolgáltatás nyújtása minden eddiginél utasközpontúbb hozzáállással! Mi az utazni vágyókat szolgáljuk. Minden erőnkkel azon vagyunk, hogy az utazás élmény legyen, ne egy túlélőtúra. Ha rossz az élmény, az utas legközelebb nem szívesen fog vissz térni. Mi azt szeretnénk, ha olyan utasaink lennének, akik nem kényszerből utaznak velünk, hanem azért, mert jók a szolgáltatásaink, és a vonatozás adta előnyöket ki tudják használni: például tudnak menet közben dolgozni, ki tudnak kapcsolódni, vagy például el tudnak utazni egy biciklitúrára. De ehhez nagyon komoly felkészültségre van szükség a vasút részéről, hogy mindig megfelelő kapacitást és szolgáltatási színvonalat tudjunk nyújtani.

Ez nagyon jól hangzik. De hogyan lehet mindezt megvalósítani?

Ahhoz, hogy ki tudjuk szolgálni az utasokat, természetesen tudnunk kell, hogy mit szeretnének, mivel elégedettek és mivel nem. Meg kell ismernünk az igényeiket. Nagyon sok területen vannak professzionális kutatásaink, felméréseink, ezek jellemzően egy-egy szolgáltatásra, nemzetközi útra vagy egy adott értékesítési csatorna használatára vonatkoznak. Vannak célzott utasszámlálásaink is, amelyek inkább a tervezési részt érintik. Emellett kiemelt figyelmet fordítunk az utasélmény (user experience) biztosítására. Ennek lényege, hogy még jobban megtudjuk, a bennünket választók mit szeretnének, hogyan érzik magukat a vonatút során, és az ő visszajelzéseik alapján fejlesszük a szolgáltatásainkat. Nagyon fontos, hogy minden vasutas dolgozó megértse: az utasokért vagyunk, nekünk minden pillanatunkban értük kell dolgoznunk. Ha pedig valamilyen probléma adódik, a megoldáskeresés során utasként kell gondolkodnunk.

Egyértelműnek tűnő dolgok. Vagy mégsem?

Sokszor beleesünk abba a hibába, hogy belülről, vasutas szemmel látjuk az utasokat. Sajnos a legnagyobb jó szándék mellett sem biztos, hogy ez a szemlélet találkozik az utasok igényeivel. Például előfordulhat, hogy egy tapasztalatlan utas nem tudja, hogy a három motorvonati egységből álló vonatunkat Siófokra megérkezve szétválasztjuk: az első két egység zónázó jelleggel továbbmegy, és csak adott állomásokon áll meg, míg az utolsó egység egy részszakaszon később indulva, mindenhol megállva közlekedik. Ezzel az a célunk, hogy mindenkit mindenhova a leggyorsabban juttassunk el. A szolgáltatás nagyon jó, de ha ezt nem jól kommunikáljuk, ha az utasok rohanganak a két vonat között, és nem kapnak választ arra, hogy melyik szerelvény hova megy, akkor elégedetlenek lesznek.

Apropó kommunikáció. Ma már nincs szolgáltatás megfelelő digitalizáció nélkül. Milyen fejlesztések várhatók e téren?

Mi is azt látjuk, hogy az utazási élményhez nagymértékben hozzájárul a megfelelő technológiai háttér biztosítása – ez a közlekedési szektor egyik meghatározó, sarkalatos pontja. Az informatikai, technológiai újításoknak, a mobiltelefonoknak,



„HA LASSÚ, HA ÁLLANDÓAN KÉSİK, HA NEM MEGFELELŐ A FEDÉLZETI SZOLGÁLTATÁS, AKKOR NEM MINKET FOGNAK VÁLASZTANI, INKÁBB ÜLNEK AZ AUTÓBAN, MÉG A DUGÓBAN IS”

góban is. Ha viszont gyors, kiszámítható, hatékony és az árazása is megfelelő, nyert ügyünk van.

Itt a nyár. Nemrég indult el a Balaton expressz, fedélzetén hamburgerrel, sörrel és egyéb ételekkel, italokkal. Milyen visszajelzéseket kaptak?

Maga a balatoni szolgáltatás alapvetően pozitív megítélésű az utasok részéről. Több járat, több klímás kocsi, bővülő kerékpárszállítási lehetőségek és most már étkezőkocsi is várja az utasokat. Jelentős előkészületeket tettünk annak érdekében, hogy az étkezőszolgáltatást testjelleggel visszahozzuk a köztudatba és a Balatonra utazók számára. Az első hétféve tapasztalatai alapján elmondhatjuk, hogy sikerült az utasokat elérnünk, megmozgatnunk, és aki kipróbálta, az összességében elégedett volt. Nem szabad eltitkolni, hogy voltak kezdeti nehézségek: hét év után állt vissza ez a szolgáltatás, nem volt zökkenőmentes, műszaki és kiszolgálási problémák is előfordultak. Viszont azt látom, hogy a sajtóval ellentétben az utasok ezeket elfogadták, türelmesek és megértők voltak. Ha nem volt hamburger, akkor ettek virslit. Elfogadták, hogy ez egy induló szolgáltatás. Most az a feladatunk, hogy stabilizáljuk a rendszert, és a próbaidőszak alatt jelentkező hibákat, hiányosságokat kijavítsuk.

Több vonaton, például a Balaton expresszen is találkozhatunk diákmunkásokkal. Milyen feladataik vannak?

A főleg vasúti dolgozók gyermekei közül kikerülő diákok lelkes, vasút iránt érdeklődő fiatalok, akik mára a balatoni forgalom elengedhetetlen résztvevői lettek. Vízet osztanak, a nagyobb forgalmú állomásokon segítik a vonatra felszállókat, kerékpárokat tesznek fel a járművekre és vesznek le róluk. Most bevontuk őket a büfészolgáltatás népszerűsítésébe is: az InterCityken utazó utasoknak egy-egy Balaton szeletet adnak ajándékba. A diákok utastájékoztatót is végeznek, idén először egyenruhában: magyar és angol nyelven mondják be kézibeszélővel a következő állomások nevét és a szükséges instrukciókat. A győri egyetemen, ahol tanítok, szintén próbálok hallgatókat toborozni, akikkel most még diákmunkásként, később pedig tartott mérnökként dolgozhatunk együtt. Nagyon fontosnak tartom a diákok segítő munkáját, mert így motivált, vasutat szerető utánpótlásra tudunk szert tenni, akikkel a következő időszak feladatait könnyebben el tudjuk végezni.

Varga Zsuzsanna

az online utastájékoztató megoldásoknak elengedhetetlen szerepük van. Ennek jegyében megújul a Vonatinfó mobilapplikáció, MÁV néven fogjuk még hatékonyabbá tenni, fokozatosan fejlesztjük az elérhető termékek, ajánlatok körét, a versenytársainkhoz hasonlóan. Emellett tervezzük a jegyautomata-hálózat bővítését, és minden olyan információs technológia bevezetését, amely az utastájékoztatóban hasznosítható. Bevezetjük a szektorrendszert, ami azt jelenti, hogy meg tudjuk jelölni a peronon, melyik szolgáltatás hol helyezkedik el a vonaton, és ezt utastájékoztató eszközeinken elérhetővé tesszük. A helyfoglalási rendszerben olyan fejlesztésen dolgozunk, amely biztosítja az utasok számára, hogy maguk válasszák ki a helyüket a vonaton. Utascentrumok kialakítását is tervezzük, ahol modern környezetben ismerhetik meg utasaink ajánlatainkat, vásárolhatják meg menetjegyüket.

Milyen kihívásokkal kell megküzdenie a szervezetüknek?

Az egyik legfontosabb, hogy a szükséges beruházási, finanszírozási forrásokat meg tudjuk szerezni, és a vasút versenyképességét javítani tudjuk. Ehhez mindenképpen kellene korszerű járművek, ugyanis nagyon rossz a flotta állapota, részben 40–50 éves járművekkel közlekedünk. Ezek megbízhatósága, kiszámíthatósága, rendelkezésre állása borzalmasan rossz. A pályák állapota, a lassújelek, a Budapest elővárosában levő szűk kapacitások szintén mind-mind megoldásra várnak. E feladatok finanszírozása és tervszerű végrehajtása jelenti a legnagyobb kihívást. Látjuk, tudjuk, hogy mi mindent kell megcsinálnunk – a huszonnegyedik órában vagyunk.

Mire gondol?

Robbanásszerűen nő a városok mérete az agglomerációval együtt. Egyre távolabbról ingáznak az emberek dolgozni, egyre nagyobbak a forgalmi problémák a közutakon. És egyre többen kacsintgatnak – vagy kacsintgatnának – a kötőpálya felé, amennyiben az jól tudna szolgálni. Ha lassú, ha állandóan késik, ha nem megfelelő a fedélzeti szolgáltatás, akkor nem minket fognak választani, inkább ülnek az autóban, még a du-

Élményszerző program óvodásoknak a Füstiben

Hátrányos helyzetű óvodások látogattak a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkba 2019. június 9-én az UNICEF Magyarország *Kilátó Élményprogramjának* keretében. A gyermekek és kísérőik szakavatott vasutas idegenvezető segítségével járhattak be a parkot, és nemcsak a kiállított járműveket csodálhatták meg, hanem kipróbálhatták a fordítóköröngözést, mehettek egy kört a kerti kisvasúttal, és utazhattak igazi, nagy mozdony vezetőállásán is. A vasúttársaság nevében Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettese fogadta a kicsiket, és egy közös ebéddel, valamint néhány apró ajándék átadásával tette teljessé az örömeiket.



A 2018 őszén elindított *Kilátó Élményprogram* célja, hogy a hátrányos helyzetű magyar gyerekek kulturális és sportélmények segítségével lelkiileg megerősödjének, és ellenállóbbá váljanak az élet kihívásaival szemben. Legyen szó múzeumról, színházi előadásról, koncertről vagy sportversenyről, az állami intézményekben élő gyermekek olyan eseményeket látogatnak meg, amelyek a lehető legjobban megfelelnek érdeklődésüknek és háttérüknek. Az átélt élményeket csoportos személyiségfejlesztő foglalkozásokon dolgozzák fel szakemberek irányításával.

A tudás, az élmény és a személyes tapasztalat minden helyzetben segít, a nehéz körülmények közül érkezők számára pedig különösen fontos, hogy megismerjék a tágabb világot, lássák saját lehetőségeiket, képességeiket, és motivációt kapjanak a későbbi teljes élethez.



Nincsenek alagutak a januárban forgalomba álló KISS-ek vonalain

A jelenleg is nagy forgalmat lebonyolító Budapest–Vác–Szob és Budapest–Cegléd–Szolnok elővárosi vasútvonalon szállítja majd az utasokat az első tizenegy KISS emeletes motorvonat 2020 elejétől. A vasúttársaság járműfejlesztési koncepciója határozza meg a gördülőállomány és azzal összefüggésben az elővárosi vonalak fejlesztését. A vonalak vizsgálatát követően az a döntés született, hogy első lépésben az említett viszonylatokon közlekednek majd az új emeletes vonatok. A sajtóban megjelent híresztelésekkel ellentétben ezeken a vonalakon nincs műszaki akadálya a KISS-ek közlekedtetésének. A nyári menetrendi időszakban a Balaton és a Velencei-tó felé közlekedtetni tervezett vonatok Kelenföldről és Kőbánya-Kispestről tudnak fordulni. A Budapest–Déli–Kelenföld szakaszon található alagútban való közlekedtetéshez annak átépítése szükséges. Ennek műszaki megvalósítását és finanszírozását a járműbeszerzési projekt keretében a MÁV és a MÁV-START közösen vizsgálja.

Hosszú távú cél, hogy az összesen 40 darab nagy kapacitású villamos motorvonat valamennyi korszerűsített szerelvényt kiváltsa majd Budapest elővárosi vonalain, így az agglomerációban már csak korszerű, azonos szolgáltatási szintet biztosító motorvonatok közlekedjenek.

Vonattal viszi interaktív felfedezőútra az iskolásokat Kajla



A Magyar Turisztikai Ügynökség (MTÜ) kezdeményezésére idén júniusban nagyszabású országos kampány indult, amelynek célja, hogy az alsó tagozatos iskolások jobban megismerjék hazánkat. A gyermekek a kampány segítségével nemcsak a kötelező tanórai keretek között tanulhatnak az ország látványosságairól és természeti kincseiről, hanem Kajlát, a kíváncsi magyar vizslakölyköt követve virtuálisan és személyesen is felfedezhetik Magyarország csodáit. A *Hol vagy, Kajla?* elnevezésű akcióhoz partnerként csatlakozott többek között a MÁV, a Magyar Posta, a Magyar Turisztikai Szövetség, az Oktatási Hivatal és a SPAR Magyarország is.

A kampány főszereplője Kajla, a kíváncsi magyarvizslakölyök, akinek gazdája egy sokat utazó és kiránduló család. Az utakra Kajlát is mindig magukkal viszik, aki sok felfedezőút okoz nekik, hiszen folyton eltűnik, és meg kell keresniük. A kiskutya keresése közben az iskolás gyerekek játékos módon ismerhetik meg Magyarországot egyedülálló természeti csodáit és épített örökségét. A kampány és a hozzá kapcsolódó játékok többek között arra szeretnék ösztönözni a gyermekeket, hogy ha megtetszettek nekik a helyszínek,

ahol Kajla is járt, családjukkal együtt kerekedjenek fel, és látogassanak el ők is Magyarország csodáihoz.

A Magyar Turisztikai Ügynökség célja, hogy a gyermekek minél előbb megszeressék a belföldi utazást, és közben ismereteket szerezzenek az ország látnivalóiról. Az utazásra ösztönző, edukatív kampány keretében a fiatalok összesen 41 nagyszerű helyet fedezhetnek fel Kajlával, miközben folyamatosan bővül tudásuk hazánkról.

A kezdeményezés az úgynevezett Kajla útlevélre épül, amellyel a gyermekek megynként két-két fontos turisztikai célpontot kereshetnek fel a szüleikkel. Az útlevelek a Magyar Turisztikai Szövetség, a Klebelsberg Központ és az Oktatási Hivatal közreműködésével minden magyar alsó tagozatos iskoláshoz eljuttatták a tanév végén. Ebbe a füzetbe gyűjthetik a gyerekek a bélyegzőket több száz magyarországi látnivalónál. Ez lesz a saját turisztikai „okmányuk”, amelyet kreatív módon, saját kezűleg tudnak személyre szabni, ezzel is inspirációt kapva hazánk megismeréséhez.

A Kajla útlevelet bemutató gyermekeknek a MÁV-START és a GYSEV ingyenes utazást biztosít vonatain, a velük együtt utazó egy vagy két kísérő pedig 33 százalékos kedvezményben részesülhet. Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója a 2019. június 13-i sajtótájékoztatón kiemelte: bízik benne, hogy sikerül nagyon sok iskolást, illetve családot a vasútra és hazánk felfedezésére csábítani. Úgy fogalmazott: kötelességünk és egyúttal elemi érdekünk is, hogy minden rendelkezésünkre álló eszközzel segítsük a gyermekek fejlődését, támogassuk kibontakozásukat. A Nyugati pályaudvaron bemutatott különleges díszítésű mozdony is a vasúttársaság ezen törekvését szimbolizálja.

A *Hol vagy, Kajla?* kampány részleteiről a www.kajla.hu oldalon tájékozódhatnak.



Arcképes igazolvány július 8-tól a MÁV SZK munkavállalóinak is

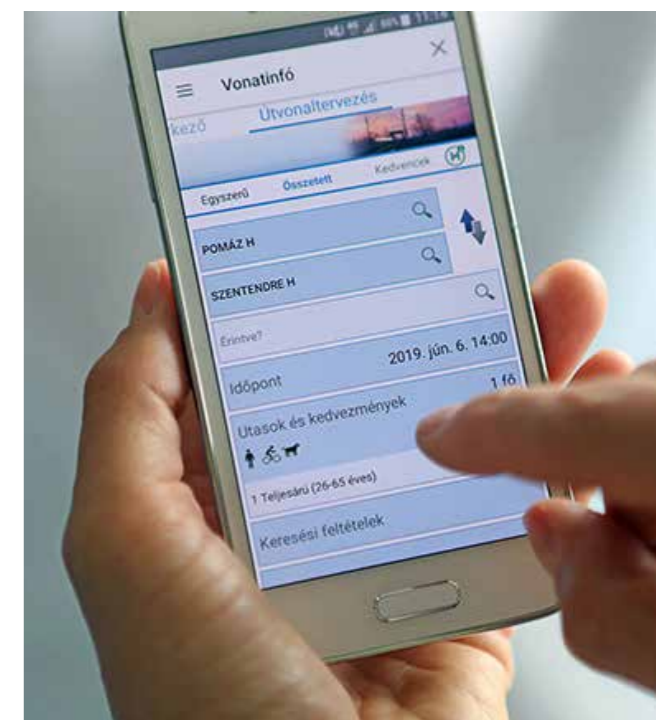
A MÁV vezetése elismeri a MÁV Szolgáltató Központ munkavállalóinak és családtagjainak az arcképes vasúti utazási igazolvány kiváltására vonatkozó igényét. Az elmúlt hat év adóssága, hogy a MÁV Szolgáltató Központ dolgozói is rendelkezzenek arcképes vasúti utazási igazolvánnyal. A MÁV jelenlegi vezetése elkötelezett aziránt, hogy munkatársaink a gazdálkodási és jogszabályi lehetőségek függvényében egységesen jussanak hozzá a lehetséges kedvezményekhez. A kiemelt fontosságú cél eléréséhez nemrég sikerült megfelelő megoldást találni, így 2019. július 8-tól a MÁV SZK dolgozói számára is jár az arcképes igazolvány által biztosított menetkedvezmény. A hírt dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója jelentette be videóüzenetben, amely az Intraneten tekinthető meg.

Online is váltható menetjegy a MÁV-HÉV H5-ös vonalára

A vásárlási szokások és elvárások minél hatékonyabb kiszolgálását szem előtt tartva rég várt termékkel bővült 2019. június 6-tól a MÁV-START Vonatinfó alkalmazása: online vásárolt kiegészítő jeggyel is lehet utazni a MÁV-HÉV szentendrei (H5-ös) vonalán, egyelőre tesztjelleggel. Az új lehetőség kezdetben csak a Budapest közigazgatási határán kívüli szakaszon érhető el. A bevezetést követően a vasúttársaság 30 napig várja az utasok észrevételeit a szolgáltatás fejlesztése érdekében. Siker esetén további HÉV-vonalakra is kiterjeszthetik az e-jegy-vásárlási szolgáltatást.

A Vonatinfó alkalmazásba letöltött, egy útra szóló jegyet mobiltelefonon lehet bemutatni, amit kódolvasóval ellátott készülékkel ellenőriznek a Budapesti Közlekedési Központ jegyellenőrei. Az így vásárolt mobilos HÉV-menetjegyek felhasználási feltételei nagyon hasonlóak a mobilalkalmazásból vásárolt MÁV-START e-vonattjegyekéhez: személyhez kötöttek, nem ruházhatók át másra, és a rajtuk feltüntetett érvényességi időn belül bármikor felhasználhatók a kiválasztott viszonylaton egy alkalommal. Bérletet, valamint HÉV-re érvényes kerékpár- és élőállat-jegyet nem lehet vásárolni a Vonatinfó alkalmazással.

A jegyvásárláshoz aktív internetkapcsolat szükséges, azonban a már megvásárolt jegyek téroról nélkül is elérhetőek és bemutatathatók a vonaton az ellenőrzésnél. A jegyvásárlással egyidejűleg elektronikus számlát kap az utas



a regisztrált e-mail-címére. Utólagos számlaigényt nem lehet benyújtani, és a kiadott számla sem módosítható. A MÁV-HÉV-re vonatkozó részletes járatinformációk, a vonatkövetés és térképfunkció később lesz elérhető az alkalmazásban, mint ahogy a vasút és a HÉV közötti átszállást lehetővé tevő jegyek vásárlása is.

A cél az, hogy a közeljövőben ez a megoldás legyen a HÉV-eken a legfőbb jegyvásárlási forma, lényegesen meggyorsítva a menetjegyhez jutás folyamatát.

Gyermekvasutasokat avattak, időkapszulát falaztak be Hűvösvölgyben

Június 1-jén tartották a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton a 2018–2019-es tanévben tanfolyamot elvégző gyerekek avatási ünnepségét, 140 ifjú gyermekvasutas tett fogadalmat a kisvasút hűvösvölgyi végállomásán. A tanév alatt ősszel és tavasszal is indult egy-egy négyhónapos tanfolyam, ahol a vasutasszakma alapjaival és a környék nevezetességeivel ismerkedhettek meg a gyerekek.

Az ifjú vasutasokat Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára, valamint Völgyesi Zsolt, a MÁV Zrt. általános és műszaki vezérigazgató-helyettese köszöntötte. Mindketten

kiemelték, hogy a vasúttársaság, illetve a közlekedési ágazat jövőbeli szakember-utánpótlása számára az egyik legjobb alapot a Gyermekvasút nyújtja.

Az ünnepségen bemutatták a kisvasút történetéről készült rövid filmet, a hűvösvölgyi állomás alsó szintjén, a gyermekvasutasok zászlófelvonási helyénél pedig egy időkapszulát falaztak be. Az elé helyezett emléktábla hirdeti: a csomagot a Gyermekvasút alapításának 100. évfordulóján, 2048-ban kell felnyitni. A fémdobozba fényképek, vonatjegyek, igazolványok, vasúti tankönyvek kerültek, illetve több üzenet várja majd a jövő gyermekvasutas nemzedékeit.

Napjaink emlékeinek falba rejtésével folytatódik a hagyomány: idén tavasszal ugyanitt már felbontottak egy időkapszulát, amelyet 1969 óta őrzött az állomásépület.



Kitűnő bizonyítvánnyal ajándék utazás a Gyermekvasúton

A MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton a nyári szünidő első hónapjában jutalomutazásban részesülhetnek azok az általános és középiskolás tanulók, akik a jegyváltáskor bemutatják kitűnő bizonyítványukat. Jegyvásárláskor az eredeti bizonyítvány felmutatására az utazáshoz részvételi jegyet adnak ki a gyermekvasút munkatársai. A kedvezmény 2019. június 15-től július 14-ig vehető igénybe. A *Kitűnő utasunk* akciót két éve hirdették meg először, tavaly nyáron az egy hónapos időszak alatt közel 1600-an éltek a kedvezménnyel.

A nyári szünetben változik a Gyermekvasút menetrendje: munkanapokon is hosszabb az üzemidő, az első járat minden reggel 8.45-kor indul Hűvösvölgyből.



Sportoljon kedvezményesen, amennyit csak tud!

A MÁV nemrég szerződést kötött az All You Can Move (AYCM) SportPass (sportkártya) kibocsátójával, így a vállalatcsoport valamennyi munkavállalója élhet ezzel az egyedülálló, rendszeres és széles körű sportolási lehetőségeket biztosító szolgáltatással.

A SportPass az allyoucanmove.hu oldalon és az AYCM budapesti irodájában váltható ki. A kártyával a normál uszoda-, fitness- és jogabérletek árának töredékéért lehet rendszeresen és változatosan sportolni szinte bárhol Magyarországon, országszerte több mint 800, Budapesten 430-nál is több helyszínen, akár minden nap. Az AYCM elfogadóhelyein a fitnessztermi szolgáltatások (fitnessz, kardió, csoportos órák) mellett úszás (uszodák és gyógyfürdők), jóga, tánc, gyógytorna, falmászás, küzdősportok, tenisz, squash, evezés, kettefcoci, korcsolya, pilates és további több mint száz mozgásforma érhető el. Az elfogadóhelyek köre az év során folyamatosan bővül.

Az AYCM SportPass ára a kártyát elfogadó helyek számától függően havi 4900 és 19 900 Ft között változik; további költségként 3000 Ft/fő/év adminisztrációs díjjal kell számolni. AYCM SportPasst kizárólag az kibocsátóval szerződésben álló cégek munkavállalói igényelhetnek év végéig (2019. december 31-ig) tartó hűségidővel. Főkéntként lehetőség van egy darab társkártya megrendelésére is.

A kártyával kapcsolatos részletes tájékoztatók, valamint a munkáltatói igazolás az Intranetről tölthető le.

ALL YOU CAN MOVE ÜGYFÉLSZOLGÁLATI IRODA

1053 Budapest, Károlyi utca 12.

Tel.: + 36 1 445 1563 Fax: +36 1 266-0381

E-mail: info@aycm.hu

Honlap: allyoucanmove.hu



Pályavasúti Nap

A Magyar Vasúttörténeti Park június 8-án – a MÁV Zrt. fővédnöksége mellett – immár hatodik alkalommal rendezte meg a Pályavasúti Napot. A 2014 óta minden évben megtartott esemény fő célja, hogy bemutassa a pályavasút szakterületeit az érdeklődő vasutas és civil látogatók számára.

A pályavasút ugyanis a vasút egyik legfontosabb szakterülete, amely nélkül nincs vonatközlekedés. A biztonságos üzem alapfeltétele a jól karbantartott pálya, a megbízhatóan működő biztosítóberendezés és távközlés, a jól szervezett forgalomirányítás. Az ezekkel kapcsolatos tevékenység éppúgy jelenti a mindennapi üzemeltetési, karbantartási feladatok elvégzését, mint azok fejlesztését, korszerűsítését. A szerteágazó szakterületek – vasúti pályalétesítmények, hidak és műtárgyak, biztosítóberendezések, felsővezeték, távközlés, forgalomszervezés és -irányítás – alapvető fontosságúak az üzem- és forgalombiztos vasúti közlekedés biz-

„29 ÉVVEL EZELEŐTT VÉGEZTEM ILYEN MUNKÁT, DE EZT SEM LEHET ELFELEJTENI. AKKOR 4-6 ALJAT CSERÉLTÜNK KI KETTEN EGY MŰSZAK ALATT. MOST EGYET NYOLCAN KB. EGY ÓRA ALATT. A MOZDULATOK MEGMARADTAK, A LENDÜLET KOPOTT MEG KISSÉ. HATALMAS TISZTELET A PÁLYAMUNKÁSOKNAK!”

VÖLGYESI ZSOLT KÁROLY, A MÁV ZRT. ÁLTALÁNOS ÉS MŰSZAKI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESE (ALSÓ KÉPEN)



tosítása, az utasok magas fokú kiszolgálása, elégedettségük elérése szempontjából. A rendezők szándéka szerint a Pályavasúti Napok mindegyike kiemelten egy-egy szakterületre koncentrál. Az idei rendezvényen, amely a *Sínek szolgálatában* címet viselte, a hidász és alépítményi, valamint a diagnosztikai szakágak mutatkoztak be. A programhoz csatlakozott az alapítása 70.

évfordulóját ünneplő MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjármű (FKG) Kft. is.

A rendezvényt Sárvári Piroska, a MÁV Zrt. üzemeltetési főigazgatója, a nap fővédnöke nyitotta meg, majd a szakterületek egy-egy összefoglaló előadás keretében mutatkoztak be. A vasúti híd és alépítményi szakterület érdekességeiről Tóth Axel Roland osztályvezető, a pályadiagnosztika mindennapjairól Kovács-Balázs Dorottya pályalétesítményi szakértő, a MÁV FKG múltjáról és jövőjéről pedig Sejkóczki András ügyvezető tartott előadást.

A rendezők munkáját támogató szakági felelősök az Orient csarnokban érdekes kiállításokat, szakmai bemutatókat szerveztek. Többek között megtekinthetők voltak különféle hídszerkezeti elemek (hídcsaruk, hídgerendák, műanyag hídtartozékok, korszerű sínrogzítések), az érdeklődők megismerkedhettek a felépítményi mérőkocsik történetével, fejlődésével, a PÁTER és a MEDINA pálya- és híddiagnosztikai programmal, valamint a korszerű vágány- és sindiagnosztikai kézi mérőeszközökkel is.

A kültéri kiállítóhelyeken az FMK-007-es felépítményi mérőkocsi és – különlegességként – a BKV diagnosztikai mérővillamosa várta a látogatókat. A MÁV FKG munka közben mutatta be korszerű kiterő-aláverő gépét és a Lencse típusú univerzális darus járművét, a MÁV-THERMIT Kft. pedig sínhegesztési bemutatót tartott.

Aranycsákány krampácsverseny

A Pályavasúti Nap egyik leginkább várt programja az immár tizedik alkalommal megrendezett, jubileumi Aranycsákány krampácsverseny volt. A méltán nagy érdeklődésre számot tartó verseny a pályás szakterület egyes, nehéz fizikai munkával járó feladatait és az azokhoz szükséges munkaeszközöket mutatja be. A hat csapat a szakma különböző területeit képviselte: két alakulat érkezett a MÁV Zrt.-től (Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc és Szeged), a MÁV FKG Kft., a MÁV-HÉV Zrt., a GYSEV Zrt. és egy külső vállalkozó pedig egy-egy csapatot indított. Feladatuk két-két talpfa kicserélése, majd kiszabályozása volt részben kézi módszerekkel, részben kisépéses technológiával. Az értékelési szempontok között kiemelt fontosságú volt a feladatra fordított idő és a munka minősége – utóbbit egy gőzmodony elhaladásakor a kicserélt talpfa alatti úgynevezett vaksüppedés mérésével ellenőrizték. A versenyt a szomszédos



peronról követő és a csapatokat buzdító közönség számára Ikker Tibor, a GYSEV általános vezérigazgató-helyettese, pályavasúti igazgatója közvetítette a küzdelmet, ismertette az éppen végzett munkaelemeket és a csapatok bemutatkozó költeményét. A szakmai zsűri egyéb szempontokat is figyelembe vevő értékelését követően alakult ki a végeredmény: a győzelmet a *Kecskeméti vitézek* (Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság), a második helyet pedig a *Borsodói sinhajlító* (Miskolci Pályavasúti Területi Igazgatóság) szerezték meg, a bronzérmes a *Gördülő zúzottkővek* (MÁV-HÉV) csapata lett. A győztesek egy évig birtokolhatják az aranycsákányt.

Versenyen kívül, bemutatójelleggel, nagy sikert aratva cserélt ki egy-egy talpfát két amatőr csapat: az egyik központi és területi vezetőkből, a másik pályavasúti szolgáltatások területén dolgozó és pénzügyes munkatársakból verbuválódott. Bár időeredményük jócskán elmaradt a profiktól, munkájuk minősége, vaksüppedés eredményük elismerésre méltó volt.

A szervezők – akik a Pályavasúti Napot családi programként is ajánlották – a szakmai érdeklődők mellett a gyerekekre is gondoltak. Az ugrálóvár, a gyereksarok, a kvíz- és rajzverseny, a bűvész- és bohócszow, valamint az arcfestés nagy sikert aratott a szép számú apróság körében. Persze a legnagyobb élményt az e napon ingyen igénybe vehető kerti vasút jelentette...

Both Tamás



Akik szorgalmasan dolgoznak

„A méhek végzik a megporzást, így szerepük megkerülhetetlen a természet fennmaradása érdekében. Működtetik a rendszert. Mint ahogy ezt mi is tesszük a vasúton. Főrendelkezőként mind a személy-, mind pedig az áruszállítás zavartalan működéséért én felelek. Rendelkezek, irányítom, szabályozom a vonatforgalmat. Együtt dolgozom a kollégákkal” – mondja Nagy László rendelkező forgalmi szolgálattevő kollégánk.



Óhatatlanul is eszembe jut a sokszor látott szalagcím, miszerint ha a méhek kihalnának, az az emberiség végét jelentené. Ha nem is ilyen drámai módon, de mi, vasutasok is ehhez hasonló szerepet játszunk – nem a világ, de az ország életében. Egy Einsteinnek tulajdonított idézet szerint ha a méhek kihalnának, négy éve maradna az emberiségnek.

A méhek körében elterjedt a szociális életmód. Ez nálunk sincs másképp. Milyen a munkahelyi közösség, mi a véleményed a „vasutasok nagy családjáról”?

Jó dolog, a legtöbb kollégával számíthatunk egymásra, időnként közös bográcsgulyásfőzést is tartunk. Egy összeszokott csapattal nagyon jó dolgozni. Szeretem, ha munka közben olyan emberek vesznek körül, akik tudják a dolgukat, akikkel ismerjük egymás gondolatait.

Ha az ember valamit jól szeretne csinálni, abba munkát és időt kell fektetnie. Igaz ez a méhészkedésre is. Jut idő a vasúti munkád mellett ezzel foglalkozni?

A méhészkedéshez kell a szabad idő – amikor nem a vasúton vagyok, ezzel foglalkozom. Tavasszal indul a szezon a repcevirágzással, akkor két hétig repcén vagyok. Ezt követi a déli akác, majd a selyemfű, végül a napraforgó. A méheket pedig vinni kell. Ilyenkor útnak indulok, és saját autóval megjáró Kecskemét környékét, Lajosmizsét és Nógrád megyét. Emiatt van, hogy akár két hetet is távol töltök. A munka pedig ősszel és télen sem áll le: ilyenkor a műhelybe vonulok, hiszen saját magamnak csinálom a kaptárakat. A családdal együtt dolgozgatunk, ők is jönnek velem pergetni, sok mindenben segítenek. Így a vasúti munkám mellett a nyári időmet a méhekkel töltöm.

Ezek szerint az életed nagy részét a vasút és a méhészkedés tölti ki – biztosan nem unatkozol. Honnan jött ez a két nem mindennapi terület?

Valójában mind a kettőt édesapámnak köszönhetem, hiszen általa „beleszülettem” a vasútba és a méhészkedésbe

NAGY LÁSZLÓ 1975-BEN SZÜLETETT BERCELEN. 1992-BEN VÉGZETT BÚTORASZTALOSKÉNT, MAJD EGY ÉV MUNKA UTÁN – ÉDESAPJA PÉLDÁJÁT KÖVETVE – A VASÚTNÁL VÁLLALT MUNKÁT, 14 ÉVEN KERESZTÜL DOLGOZOTT VÁLTÓKEZELŐKÉNT. 2000-BEN MEGNŐSÜLT, VASUTAS FELESÉGÉVEL HÁROM KÖZÖS GYERMEKÜKET NEVELIK. 2007-TŐL KÜLSŐS FORGALMI SZOLGÁLTATTEVŐKÉNT TEVÉKENYKEDETT, 2012-BEN PEDIG RENDELKEZŐ FORGALMI SZOLGÁLTATTEVŐ LETT VÁC ÁLLOMÁSON.

is. Apám a '70-es évektől kezdve a mai napig aktív méhész, és szintén vasutas volt. 1970-ig gőzmozdonyvezetőként tevékenykedett, majd forgalmista lett egy kis állomáson. Vele tanultam, ott nevelkedtem mellette. Ötödik osztályos koromtól kezdve mindig volt egy kis időm az iskola vége és a busz indulása között – ekkor kezdtem bejárni hozzá, már akkor megcsapott a mozdony füstje. 1993-ban aztán ez valósággá is vált, beléptem a vasúthoz, akkor váltókezelőként. 2007-ben lettem forgalmista. A méhészkedést '90-ben kezdtem, akkor 20 méhcsaláddal. Jelenleg 200 család van a birtokomban, ami majdnem 10 millió méhet jelent.

Rendelkezőként dolgozni igen nagy felelősség, mindig a maximumot kell nyújtani. Mit szeretsz a vasúti munkádban, és miben találsz meg a nyugalmadat?

Rendelkezni szeretek. Benne van a véremben az irányítás. Megszállott vasutas vagyok, jól viselem a nyomást, amikor valamilyen nehéz helyzetben úrrá tudok lenni a káoszon. Hozzá vagyok szokva ehhez a menetrendhez is, a pörgéshez: csak jön a vonat, megy a vonat. Viszont amikor hazamegyek, egy egészen más világ fogad. Felbecsülhetetlen a madárcsicsergés, a méhek zümmögése a kaptárban. Ott az ember lenyugszik.

Ugyanazokkal a dolgokkal foglalkozol, mint édesapád, lehetséges, hogy a gyermekeid is hasonló életutat választanak maguknak. Fontos számodra a tudás átadása, a hagyományok folytatása?

Másfél éve méhésztanulókat oktatok, a diákjaim a tanfolyam végeztével OKJ-s bizonyítványt szerezhetnek. A vasúton is oktatni fogok, hiszen jelenleg én magam is tanulok, vasútszakmai gyakorlati oktató leszek. A kezem alatt fognak kinevelődni azok a forgalmi szolgálattevő-jelöltek, akik az önálló vizsgára készülnek. Ahogy a gyerekeimnek otthon, úgy a fiataloknak a vasúton és a méhészkedésben adom át a tudást.

Benke Máté



Méh vaddohányon

Az Európai Unió által meghirdetett Duo Day program keretében a MÁV-START Zrt. két helyszínen csatlakozott a *Neked munka, nekem álmom!* elnevezésű eseménysorozathoz, hogy fogyatékkal élő emberek nyerhessenek betekintést egy általuk választott munkakörbe.

A MÁV-START is részt vett a kezdeményezésben, a személyszállító vasúttársaság Tatabányán és Nyíregyházán segítette egy-egy résztvevő álmának beteljesülését. Május 16-án a 38 éves Gábor a Tatabánya–Oroszlány viszonylatban próbálhatta ki, milyen a jegyvizsgálók élete, ő kezelte a felszálló utasok jegyeit és adta az indítás jelét a mozdonyvezető felé. Oroszlány állomáson a MÁV-START egyik FLIRT motorvonatának vezetőállását is megnézhetette, és minden felmerülő kérdésére választ kapott rendkívül segítőkész jegyvizsgáló és mozdonyvezető kollégáinktól. Az esemény előtti sajtótájékoztatón Lóczy Csaba, a Budapesti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság vezetője elmondta: nagy öröm a MÁV-START-nak, hogy részt vehet ilyen kezdeményezésekben, és reméli, hogy a jövőben sok olyan projektben vállalhat még szerepet a társaság, ahol segíthetünk másoknak.

A másik „álommegvalósításra” május 21-én került sor Nyíregyházán, ahol a 19 éves Zoltán kérését teljesítették. A fiatal ember vasutascsaládból származik, innen az érdeklődése is. Segítőkész munkatársaink először az állomási tartalék 408-as típusú mozdonyán mutatták meg neki, milyen a vezetőállásról a kocsik rendezése, majd egy korábban InterPiciként szolgáló 417-es motorkocsi vezetőállásán utazhatta végig a Nyíregyháza–Vásárosnamény vonalat.

Gábor és Zoltán számára is életre szóló élményt sikerült szereznie a MÁV-START kollégáinak, egy olyan napot, amelyre mindig emlékeznek majd. A szervezésben és az álmok megvalósításában nyújtott közreműködésükért szeretnénk külön köszönetet mondani Katona Sándor és Lóczy Csaba igazgatónak, Kocsis Attila és Polyhos László személyzetbiztosítási vezetőnek, Szendrei Sándor vontatási reszortosnak, Fulló Lajos vezető jegyvizsgáló, valamint Koleszárík József és Nagy Ádám Jenő mozdonyvezetőnek!

Kép és szöveg: Molnár Zsolt



Álmokat valósítottak meg a MÁV-START kollégái

A *Neked munka, nekem álmom!* program munkáltatók és fogyatékos emberek kötetlen találkozására ad lehetőséget. A résztvevők fél napig együtt dolgozhatnak egy számukra érdekes munkát végző szakemberrel, testközelből ismerve meg a feladat részleteit. A fogyatékos emberek és a munkahelyek találkozását munkaerőpiaci szolgáltatást nyújtó szervezetek segítik, felkészítve őket a programban való részvételre. A MÁV-START már több alkalommal valósította így meg fogyatékkal élő emberek álmait. A képek jól tükrözik azt az elhivatottságot, amit a programban közvetlenül részt vevő munkatársainkat jellemzi, és az örömet is, amit ezzel okoznak. Köszönjük minden érintett kollégánknak, hogy segítettek megvalósítani ezeket az álmokat!



Irány a Balaton!

A MÁV-START szolgáltatásfejlesztésének köszönhetően június 15. és augusztus 25. között a Balaton expresszekkel – tesztjelleggel – étkezőkocsik is közlekednek, amelyekben a hazai pénztárcáknak megfelelő áron egyszerű és változatos ételeket, italokat fogyaszthatnak az utasok. A kínálat streetfood-jellegű, azaz például csapolt sör és hamburger is szerepel a menüben. A Balaton expresszek mindennap kétóránként indulnak a budapesti Déli pályaudvarról, és Keszthelyig közlekednek.

Tavaly nyáron csaknem 1,6 millióan utaztak vonattal a Balatonra, 120 ezernél többet, mint egy évvel korábban. Siófok vezeti a legforgalmasabb állomások listáját, majd Fonyód, Zamárdi, Balatonfüred, Balatonlelle, Keszthely következik. Az étkezőkocsik mellett InterCity-kocsik, légkondicionált motorvonatok, hétvégén pluszvonatok, valamint kerékpárszállítási lehetőség várja a Balatonhoz vasúton utazókat.

Az első igazi nyári hétvégén, 2019. június 14–16-án a Balatonra összesen 33 ezren, 27,5 százalékkal többen utaztak vonattal a tavalyi azonos időszakhoz képest; ebből 22 ezren a déli partot, míg 11 ezren az északi partot választották úti céljukként. Országos szinten közel 595 ezer utazáshoz váltottak menetjegyet vagy bérletet, ami összességében 5 százalékos utasszám-növekedést jelent az egy évvel korábbi, azonos időszakhoz képest. Bérletből 5 százalékkal, menetjegyből pedig 4,5 százalékkal fogyott több a tavalyi első nyári hétvégéhez képest.



Régi igénye az utasoknak a bakonyi vonatközlekedés minőségének javulása, ami főleg a jelentős turistaforgalmat kiszolgáló, tavasztól ősziig tartó kiemelt időszakban fontos. A szolgáltatási színvonal érezhető javítása érdekében a Győr–Veszprém és a Győr–Celldömölk–Szombathely vonalon 2019. június 14. óta két felújított Jenbacher motorvonat közlekedik egyes járatok esetében. A Bz motorvonatokkal és a régi, mozdonytal vontatott kocsikkal ellentétben a Jenbacher motorvonatok sokkal jobb utazási körülmé-

Három megyeszékhelyet kötnek össze a Jenbacher motorvonatok

nyeket biztosítanak: kényelmes ülésekkel, árnyékolt ablakkal rendelkeznek, az utastérben légtisztító csökkenti a hőmérsékletet. A 49 méter hosszú jármű két részből áll, a 136 ülőhely mellett további kb. 80 utas számára biztosított az állóhely, aminek a rövidebb távolságon utazó kirándulók számára van jelentősége. Az utastér teljes hosszában átjárható, a WC korszerű, környezetbarát, zárt rendszerű. A dízelmotor nagyobb teljesítményű (419 kW), a fékberendezés korszerű, mágneses sínfékkel kiegészített tárcsafékes rendszerű. Az engedélyezett sebesség 120 km/h, az össztömeg 87,5 tonna. A Jenbacherek a MÁV-START és a GYSEV közti kölcsönös járműhasználati megállapodás részeként közlekednek, a járművek teljes körű karbantartását a GYSEV végzi szombathelyi műhelyében. A komfortosabb motorvonatoknak köszönhetően az eddiginél több utasra számít a vasúttársaság.

Június 1-jével új Szervezeti és Működési Szabályzat (SZMSZ) lépett életbe a MÁV-START-nál. A módosítások a személyszállító vasúttársaság hosszú távú céljait szolgálják: egy szolgáltatói szemléletű, rugalmas, gazdaságosan működtetett vállalat kialakítását, amely az ügyfélközpontúságot, a szolgáltatások minőségének folyamatos fejlesztését helyezi fókuszába.

A vasúti személyszállítás versenyképességét többek között a szolgáltatási színvonal és az értékesítési lehetőségek fejlesztésével, az utastájékoztató javításával, valamint az üzleti és a belső kommunikáció erősítésével tudja biztosítani a társaság. Ehhez szükség van egy, az utasok igényeit ismerő, nemzetközi tapasztalatokkal bíró, a fejlesztési irányokat meghatározó, az utaskiszolgálást teljeskörűen lefedő irányítási szervezetre, amely egymást kiegészítve és erősítve működik együtt az üzemeltetési és a műszaki szervezettel. A fentiek érdekében megvalósított legfontosabb változás, hogy közvetlen vezérigazgatói irányítással két vezérigazgató-helyettesi szervezet alakítottak ki.

A dr. Kormányos László által irányított Szolgáltatásfejlesztési és Értékesítési Vezérigazgató-helyettesi Szervezet célja a szolgáltatási és értékesítési tevékenység fenntartható, eredményes működtetése, valamint a szolgáltatásfejlesztési stra-

Új Szervezeti és Működési Szabályzat a MÁV-START-nál

tégia kialakítása. További cél a MÁV-START üzleti pozíciójának javítása, valamint az utasszám növelése az utasélmény és a szolgáltatások minőségének folyamatos fejlesztésével, az utazóközönség elégedettségének növelésével. Az új szervezeten belül hozták létre az Üzlet- és Szolgáltatásfejlesztési Igazgatóságot, az Értékesítési Igazgatóságot, valamint a Marketing és Utastájékoztató szervezetet; ide került a Működésfelügyelet is.

A Schwartz István által vezetett Műszaki és Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi Szervezet fő feladata a társaság személyszállítási tevékenységének működtetése, a szolgáltatások műszaki és technológiai üzemeltetési feladatainak tervezése, irányítása, összehangolása és ellenőrzése. A korábbi három különálló igazgatóság közös szakmai szervezetben működik tovább. A jövőben a Műszaki és Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi Szervezethez tartoznak a területi személyszállítási és vontatási igazgatóságok, a járműbiztosítási igazgatóságok, valamint a vasútjármű-javítás is.



Gyermeknapra kívánságokat teljesített a NOOL és a MÁV-START

és kipróbáljon mindent, amit csak lehet. Ezek után még a motor működésének elvét is elmagyarázta a kíváncsi kisgyermeknek, aki itta minden szavát.

A pásztói Zsigmond Király Általános Iskola harmadik osztályos növendéke, a tari Nagy Jázmin Réka levelében arra kérte a Nógrád Megyei Hírlapot, hogy diáktársaival és óvodás kisöccsével együtt egy felejthetetlen vasúti utazáson vehessenek részt. Jázmin vágyának megvalósításában szintén a MÁV-START munkatársai segítettek. A várva várt napon három kísérő társaságában 23 gyermek szállt fel a pásztói vasútállomáson a menetrend szerinti vonatra, amelynek hátsó kocsiját hangos gyerekzsivaj töltötte meg. Úti céljuk Salgótarján volt, ahol mozizással és egy jó hangulatú közös fagyizással töltötték a délelőttöt. A vasúttársaság az osztály nebulóit játékokkal teli ajándécsomaggal is meglepte.

A 2019-es gyermeknap alkalmából a Nógrád Megyei Hírlap (NOOL) játékot hirdetett, és a MÁV-START közreműködésével két kisgyermek vasúttal kapcsolatos kívánságát is teljesítette. A hétéves somoskőújfalui kisfiú, Gortva Levente szeretett volna kívül-belül megnézni egy valódi mozdonyt. Vágyának megvalósításában a személyszállító vasúttársaság munkatársai voltak a NOOL segítségére.

Matesán Péter hatvani mozdonyvezető készséggel válaszolt Levente valamennyi kérdésére. A vezetőfülkében ülve sok-sok újdonsággal ismerkedhetett meg a kis vonatrajongó, sőt a kollégánk azt is megengedte neki, hogy dudáljon,

Forrás: Nógrád Megyei Hírlap

A NAGY KEDVENCEK: A KISVASUTAK

Nemcsak a gyerekeket, hanem a felnőtteket is különleges, mesebeli érzéssel ajándékozzák meg. Csodálatos tájakra kalauzolnak el, és felejthetetlen élményre varázsolják a velük való utazást. „Ők” a kisvasutak, hivatalosan a keskeny nyomtávúak.

Boldog zakatolás

Lehetnek nagyon öregek vagy modernebbek, mehetnek erdőben vagy tóparton, egy biztos: bárki utazik is velük, mosolyt csalnak mindenki arcára. Hazánk 21 közforgalmú liliputi vasútja ma már alapvetően a turizmust szolgálja. Méghozzá nagyon jól. Hogy miért sikeresek, sőt sztárok? Egyrészt hazánk legszebb turisztikai helyszíneit tárják fel a látogatók előtt, másrészt egyenesen a természetbe viszik a kirándulókat, harmadrészt – a jelentős fejlesztéseknek köszönhetően – a legtöbb kisvasút infrastruktúrája megfelel a korszerű követelményeknek, így tiszta, kulturált körülmények között utazhatunk.

Lillafüred varázsa

A hazai erdei kisvasutak azért is sikeresek, mert különleges magyarországi tájakon keresztül halad a nyomvonaluk. A Lillafüredi Állami Erdei Vasút például a legvadregényesebb magyar tájon, a Bükk-vidéken keresztül zakatol, miközben a pálya két alagúton is áthalad, ahol kötelező sikítani! A környék látnivalókban is bővelkedik, több nap alatt sem lehet mindent felfedezni. A közelben áll a Diósgyőri vár Közép-Európa legnagyobb lovagtermével. Lillafüreden megcsodálhatjuk a Hámori-tó különleges hangulatát a fölé magasodó Palotaszállóval, a gyönyörű függőkerttel és hazánk legmagasabb szabadesésű vízesésével. A nyári hőségben több barlangban is hűsölhetünk, de a kisvonat elvisz az idén 206 éves őskohóhoz is. Ha mindez nem lenne elég, akkor egy kis szerencsével olyan szerelvényen utazhatunk, amelyet a világ első kisvasúti hibrid mozdonya húz.

További információ: www.laev.hu

A gemenci rengeteg

Európa legnagyobb összefüggő ártéri erdejében, a Duna mellék- és holtágait érintve kanyarog közel 30 kilométer hosszan a Gemenci Állami Erdei Vasút. A világrekorder gímszarvasok hazájában

biztos, hogy láthatunk nagyvadat utazásunk során. A pörbolyi Ökoturisztikai Központból induló szerelvények olyan állomásokat érintenek, ahol interaktív kiállítások várják az erdő, a méhészet és a halászat szerelmeseit. A vasút abban is egyedi, hogy a vizeitúrákra speciális vasúti kocsikon szállítják a kenukat a Dunához – így evezés előtt még zakatolni is lehet egyet. Ne feledkezzünk el Rezét gőzösről sem, „aki” hétvégeként nosztalgiaszerelvényeket húz, és persze arról sem, hogy Gemencen a kisvasút még erdőgazdálkodási feladatokat is ellát.

További információ: www.kisvasut.hu/gemenc

Balatoni kisvonatozás

Nemcsak a Gyermekvasút tartozik a nemzeti vasúttársasághoz, hanem az 1950-es években épült Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút is, amit a MÁV-START egész évben közlekedtet. A kezdetekkor főleg gazdasági feladatokat látott el, mára azonban a turizmust szolgálja. Menetrendszerű forgalom jelenleg a Balatonfenyves–Központi Főmajor (Imremajor)–Somogyzentpál vonalon van. A vonatozás során bepillantást kaphatunk a Nagyberek gazdag növény- és állatvilágába, megcsodálhatjuk a Fehérvízi-lápot, a mocsár nyüzsgő, kuruttyoló, káráló vízi világát. Igazán azonban akkor ismerhetjük meg ezt a csodákat rejtő vidéket, ha a kisvasutazást kerékpártúrával kombináljuk. Jó hír, hogy a főszezonban kerékpárszállító kocsikkal is közlekednek a járatok.

A nyári turistaszezon idején szünetel a pályafelújítás a balatonfenyvesi kisvasúton; június 1-jétől naponta akár 14 járattal utazhatnak a kirándulók a nagybereki tájakat bejáró vonalon. A márciusban elkezdett, teljes forgalomszüneteléssel járó pályafelújítás ősztől folytatódik Balatonfenyves és Somogyzentpál között.

További információ: www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/balatonfenyvesi-kisvasut

KISVASÚTI TOP 10

A legrövidebb: 650 m – Mecseki Kisvasút, Pécs

A leghosszabb: 109 km – Csömödéri Állami Erdei Vasút

A legmeredekebb: Szilvásváradi Állami Erdei Vasút

A legrégebb működő: 1882 – Zsuzsi Erdei Vasút, Debrecen

A legfiatalabb: Gödöllői Erdei Vasút – még épülőben!

A leglátogatottabb: MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút

A legkisebb: 600 mm nyomtávolság – Kemencei Erdei Múzeumvasút

Az első erdei vasút: 1888 – Pálházi Állami Erdei Vasút

A világ első kisvasúti hibrid mozdonya: Lillafüredi Állami Erdei Vasút

Hazánk egyedüli ártéri erdei vasútja: Gemenci Állami Erdei Vasút



„A hivatalos levegő nem akadályozta”

Pfaff Ferenc, az állomásépületek atyja

A magyar vasút történetének kevés olyan alakja van, akinek a nevéhez annyi sok minden kötődik, mint Pfaff Ferencéhez. A MÁV egykori főépítésének kézjegyét több mint 20 város vasútállomása őrzi, ezek az épületek gyakran az adott település legpompásabb műemlékeinek is mondhatók.



A Magyar Királyi Államvasutak, a MÁV jogelődje 1868-ban az a szándékkal jött létre, hogy az állami szerepvállalás erősítésével biztosítsa az akkor legkorszerűbb közlekedési ágazat fejlődését, ami egyúttal Magyarországi gazdasági fejlődését is jelentette. A cég megalakulása egy csődbe jutott társaság, a Császári és Királyi Szabadalmazott Pest-Losonc-Besztercebányai Vasút és Szent István Kőszénbánya, vagy ahogy röviden mondták, az Északi Vasút felvásárlásával kezdődött, és az elkövetkező időszakban sem volt ritka, hogy a hálózat a nehéz anyagi helyzetbe kerülő vagy csődöt jelentő magánvasutak kivásárlásával bővült.

Egy város nagysága

Magyarországon ekkor még figyelmen kívül hagyták azt, a fejlettebb országokban elterjedt „arculati megfontolást”, amely a vasútállomások és pályaudvarok pompáját helyezte előtérbe – az illetékesek abból indultak ki, hogy az idegenből érkező utas elsőként a vonatról leszállva szerez benyomásokat a városról, így hát az állomásnak a település jelentőségét, nagyságát, gazdagságát kell visszatükröznie. Noha az első ilyen hazai létesítmény, az 1877-ben megnyílt Nyugati pályaudvar nem a MÁV, hanem az Osztrák Államvasút Társaság nevéhez fűződik, a hazai vasútállomások megerősödése ugyanezt a szemléletet tükrözte. Igaz, hogy 1880-ban különféle típusépületeket terveztek, és ennek nyomán a kisebb településeken szinte ugyanolyan állomásokat építettek, de az 1884-ben átadott Keleti pályaudvar esetében már egyáltalán nem spóroltak, Rochlitz Gyula és Feketeházy János műve megnyitása pillanatában Budapest jelképes épületévé vált. A Keleti (akkor még Központi) pályaudvar csak rövid ideig volt szabályt erősítő kivétel a MÁV állomásainak sorában, ugyanis a következő években egyre több egyedi tervezésű épület készült, és ezek szinte kivétel nélkül egyetlen építész nevéhez fűződnek.

Állomásról állomásra

Pfaff Ferenc 1851-ben született Mohácson, középiskolai tanulmányai befejeztével került a fővárosba, és lett Steindl Imre tanítványa a Műegyetemen. 1880-ban szerzett oklevelet, de nem hagyta el az egyetemet, tanársegéd, majd magántanár lett, tudását a gyakorlatban ekkor még Steindl munkatársaként kamatoztathatta. 1886-ban már az ő tervei alapján építették át az Istenhegyi úti Szent László-plébániát, de a MÁV nem ezért ajánlott neki mérnöki állást, hanem amiatt, mert részt vett a Margit híd bővítésének munkálataiban, a hídfőhöz épült vámházakat vélhetően ő tervezte.

A 36 éves építészmérnök 1887-ben került a MÁV magasépítési ügyosztályára, rövid időn belül ő lett az osztály vezetője. Pfaff Ferenc esetében sokszorosan érvényes, hogy jókor volt jó helyen, hiszen épp abban az időszakban lett felelős beosztású vasúti vezető, amikor Baross Gábor közlekedéspolitikai ideája csúcsra járt, a MÁV pedig a legnagyobb és leggazdagabb hazai társasággá változott. Mindez azonban valamennyire fordítva is igaz, hiszen a MÁV amiatt is válhatott a legjelentősebb magyar vállalattá, mert olyan munkatársai voltak, mint Pfaff Ferenc, aki 1909-ig dolgozott a társaságnál.

Huszonkét év alatt a MÁV magasépítési ügyosztálya több mint 20 nagy és számtalan kisebb állomást, valamint egyéb vasúti objektumot tervezett – a vasutas kolóniáktól a mellék-helyiségekig – Pfaff elképzelései nyomán, de rájuk bízta az olyan korszerűtlen állomások átalakítását is, mint a miskolci Tiszai pályaudvar vagy a második világháborúban elpusztult győri állomás, ahol az első gyalogos-aluljáró létesült. Pfaff építészmérnök azonban nemcsak a tervezőasztalnál tevékenykedett, a munkálatokat a helyszínen is nyomon követte. Azt nem

mondhatnánk, hogy megújította volna a hazai építészetet – erre talán lehetősége sem lett volna –, de az eklektikus reneszánsz stílusjegyeit magukon viselő épületei tökéletesen megfeleltek a városi elvárásoknak: gazdaságot, erőt, dinamikát tükröztek, méghozzá úgy, hogy öncélúságnak, gigantomániának nyomát sem látni. Pfaff Ferenc állomásépületei épp annyira voltak szélesek, mint amilyen hosszú egy vasúti szerelvény, a másik jellegzetességük pedig az volt, hogy a város felőli homlokzatuk három részből áll, és a középső, nagyobb építmény szolgált bejáratként, utascarnokként. Mégsem mondhatjuk azt, hogy ezek az épületek egyformák lennének.

„PFAFF FERENC NEM MONDHATÓ HATÁROZOTTAN EGYIK ÉPÍTŐSTÍL KÖVETŐJÉNEK SEM. ÁLLAMHIVATALNOK LÉTÉRE CSODÁLATOS MÓDON MEGŐRIZTE MINDEN SZÉPÉRT LELKESEDNI TUDÓ IDEALIZMUSÁT, A HIVATALOS LEVEGŐ NEM AKADÁLYOZTA MEG BENNE, HOGY ÉPÍTŐMŰVÉSZET LEGSZEBB ÉS LEGNEHEZEBB PROBLÉMÁIRA NE PÁLYÁZZÉK”

Emlékezete

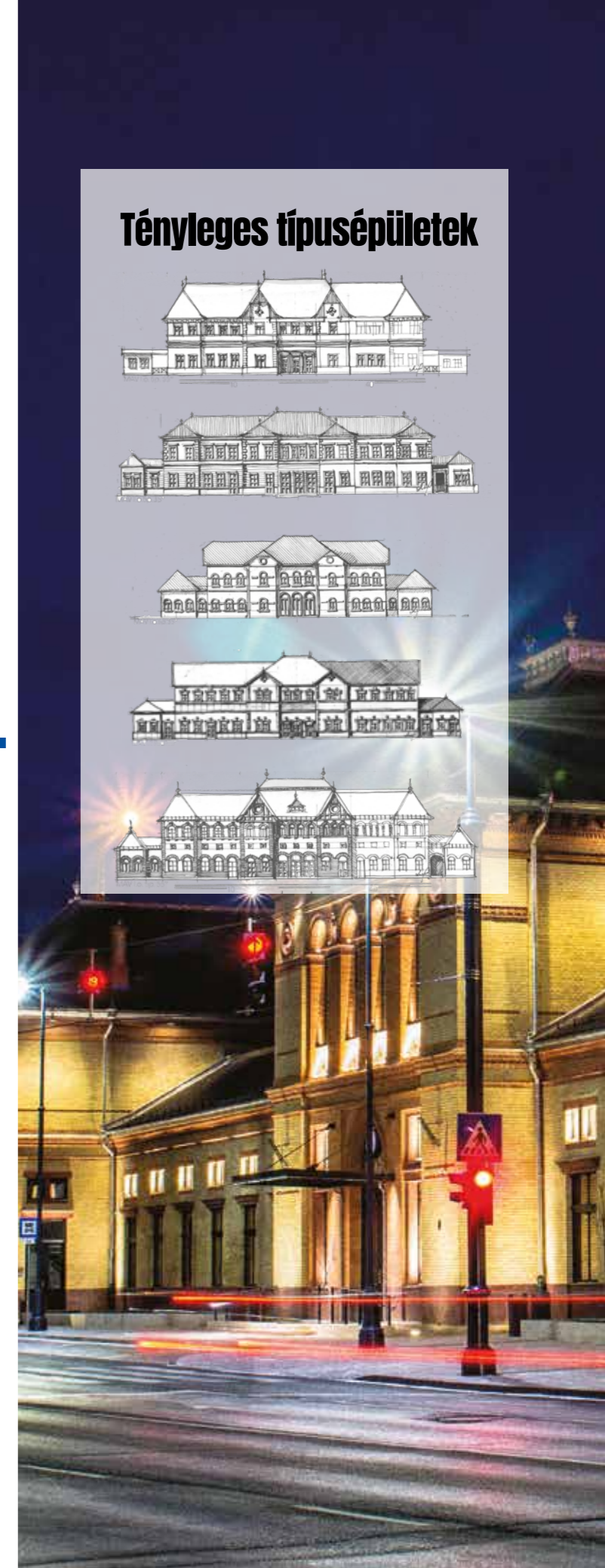
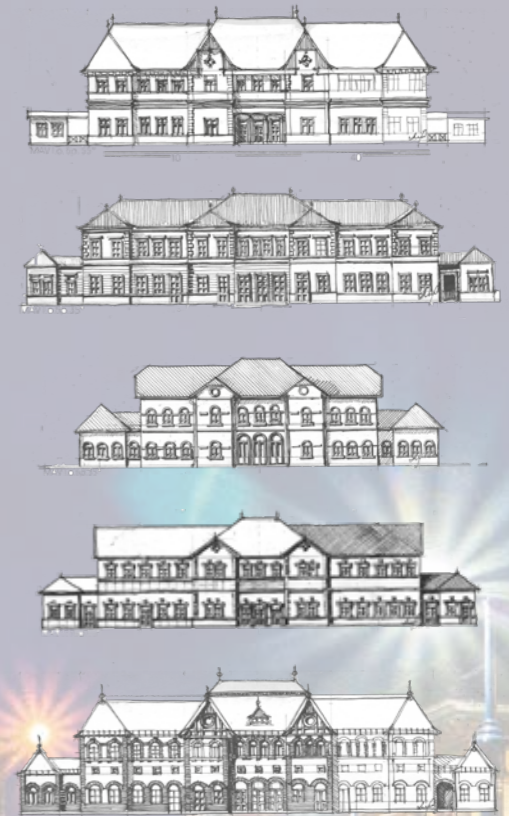
Alig akad olyan magyar nagyváros, amelynek állomása ne Pfaff Ferenc nevéhez fűződnék. Ezek egy része – Győr, Szolnok, Debrecen – a második világháború áldozata lett, de ha Szegedre, Miskolcra, Pécsre, Kaposvárra vagy éppen Kolozsvárra érkezünk, ma is az ő műveivel találkozhatunk, mint ahogy ő tervezte a ceglédi, a füzesabonyi és a csapi állomást, hogy csak a nagyobbakat említsük. De a legnagyobb Pfaff-állomás a zágrábi főpályaudvar, amit 1892-ben adtak át.

„Pfaff Ferenc nem mondható határozottan egyik építőstílus követőjének sem. Államhivatalnok létére csodálatos módon megőrizte minden szépért lelkesedni tudó idealizmusát, a hivatalos levegő nem akadályozta meg benne, hogy építőművészet legszebb és legnehezebb problémáira ne pályázzék” – írta róla a korabeli sajtó azt követően, hogy az 1896-os millenniumi eseményekhez is hozzátette a magáét: ő tervezte a budapesti Városligetben az ezredévi kiállítás közlekedési csarnokát, a későbbi Közlekedési Múzeumot.

A sors igazságtalansága, hogy Pfaff Ferenc életében nem lett „sztárpépítész”, 1913-ban bekövetkezett halála után – 63 éves volt – pedig nagyon hamar elfelejtették, még sírhelyét sem váltotta meg senki. Az építészmérnök jelentőségét, nagyságát, művészetét csak az 1990-es évektől kezdték elismerni. Több állomáson táblát helyeztek el az emlékére, Miskolcon utcát neveztek el róla, de így is sokat kell még tennünk azért, hogy nevét ne csak a vasútbarátok ismerjék.

Legát Tibor

Tényleges típusépületek



Magasabb szinten

Emeletes motorvonatokat kap a MÁV-START. A gyártó Stadler és a vasúttársaság képviselői újságírók társaságában nézték meg Belaruszban, hogyan készülnek a hatszáz ülőhelyes járművek.

Az egyik oldalon a közeli Minszkbe rendelt metrókocsik, a másikon a meglehetősen távoli, bolíviai Cochabamba villamosai (vagy HÉV-ei) készülnek Fanyipolban, Fehéroroszországban, a Stadler legkeletibb üzemében. A magyar újságírókat persze elsősorban a kettő között magasodó kocsiszekrény érdekli, újdonság lesz a magyar vasút mindennapjaiban az emeletes vonat, bár évtizedekkel ezelőtt előfordultak kétszintes járművek a hazai síneken. Hogy fokozzuk a globalitás élményét, a gyárlátogatást Philipp Brunner, az üzem ügyvezető igazgatója vezeti. A fiatal svájci menedzser kiválóan megtanult oroszul, így hatékonyan kommunikál valamennyi beosztottjával. A magasra nőtt szerkesztő kolléga nem győzi kihúzni magát, hogy a feje súrolja a plafont, amikor belépünk egy készülő magyar KISS alumínium szekrényébe. Természetes tartásban szépen elfér tehát, de éppen hogy csak. Nincsenek csodák: ha ugyanabba az úrszelvénybe kell belezsúfolni kétszer annyi szintet, akkor nem lesznek üresen kongó terek, mindazonáltal aki kipróbálta már utazásra a Stadler KISS fantázianevű kétszintes vonatait, az kényelmesen érezhette magát akár főt, akár lent.

Eddig túl magas volt

Érdekes, hogy többször is szóba került a MÁV-nál is emeletes kocsik vásárlása, hiszen a közeli országok szinte mindegyikében járnak ilyenek. A rendszerváltás óta háromszor is járt nálunk próbavonat, eddig azonban nem állítottak csatasorba többszintes járműveket. Kicsit hitvita ez, most is van olyan magyar szakember, aki nem szereti az emeleteseket, azt állítva, hogy ezek utascseréje lassabb. A külföldi tapasztalatok szerint nemigen jelentkezik ilyen probléma, ugyanakkor előnyük is van ezeknek a vonatoknak: ha ugyanannyi embert akarnánk elszállítani egy-

szintes szerelvényekkel, azok nagyon hosszúak lennének, vagyis a budapesti fejpályaudvarokon sokat kellene gyalogolniuk a hátul utazóknak, márpedig ez is lassítja az eljutásukat.

A MÁV-START elsősorban a budapesti elővárosi forgalom számára szerzi be ezeket a járműveket, a jól ismert FLIRT-ökből gyakorlatilag hárommal megegyező kapacitású motorvonatokat, de aki látott már vasúti forgalmat, az tudja, hogy ami az elővárosban a hétköznap reggel és délután, az a vidéki nagyvárosok IC-összeköttetésében a péntek és vasárnap, a Balatonra a nyár, a Velencei-tóra és a Dunakanyarba pedig a napos hétvége. Magyarán a START azt tervezi, hogy sokféle dolgoztatja majd ezeket a járműveket. De lássuk sorban! A 600 ülőhelyes (gyakorlatilag csak emeletes) motorvonatokra kiírt közbeszerzés eredményhirdetése után a svájci Stadler és a MÁV-START 2017 áprilisában írta alá a maximum nyolc évre szóló keretszerződést 40 hatrészes motorvonat megvételére. Ez a mennyiség önmagában körülbelül akkora kapacitást jelent, mint a MÁV-hoz eddig, csaknem másfél évtized alatt került összes FLIRT-é!

Búcsú a régi vonatoktól

A MÁV és a Stadler által szervezett belaruszi gyárlátogatáson az újságírók előadásokat is hallhattak. Dr. Kormányos László, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese onnan indult ki, hogy azokon a vonalakon akarják bevetni a KISS-eket, ahol a délutáni csúcsban egy-egy vonat terhelése meghaladja a 450-470 főt, vagyis ott, ahol a meglévő FLIRT-ökből csatolva hármat, vagy hat-hét kocsis ingaszerelvényeket kell bevetni. Előbbi megoldás nem gazdaságos, ha úgy tetszik, pazarlás, az utóbbi pedig nem utasbarát. Konkrétan a 19 már biztosnak tekinthető járműből hétköznap hét kerülne a

100a vasútvonalra a Z50 jelű zónázóvonatok szerelvényeiként, miközben az S50-esek egyszintes FLIRT-ök lennének. Egy tartalék mellett 11 KISS a 70-esen dolgozna Z70-ként és S70-ként. Hétvégén a jóval kisebb elővárosi terhelés miatt lehetőség látszik a Dunakanyaron kívül a 80-as és 100-as vonalon Debrecen, Nyíregyháza, Miskolc felé küldeni az emeleteseket. Mivel a START-os KISS-ek elővárosi kivitelűek, ha hosszabb utakon, IC-ként teljesítenek szolgálatot, a mostani elképzelések szerint nem adják majd el az összes helyet, a kényelmetlenebb elrendezésű vagy csomagtartó nélküli üléseken nem kell majd senkinek sem utaznia.

Lehet egy bringával több?

Nyári hétvégeken Székesfehérvárra, illetve Nagykanizsára is mennének a 30-as vonalon a KISS-ek, a Velencei-tóra és a Balatonra irányuló megnövekvő igények kielégítésére. Két megjegyzés is tartozik ide. Egyrészt ennek az irányynak a feltétele, hogy a Déli pályaudvar és Kelenföld közötti alagútban haladó szakaszt alkalmassá kell tenni az emeletes motorvonatok számára, mert azok ott jelenleg nem férnek el – praktikusán némileg lejjebb kell helyezni a pályát. A korábban emlegetett próbavonatokat rendben áthaladtak itt, de azoknál mozdony vontatta emeletes kocsikról volt szó, szemléletesen fogalmazva: az áramszedő nem az emeletes részen helyezkedett el. A másik megjegyzés a kerékpárszállításra vonatkozik, mert ez elsősorban a két tóhoz és a Dunakanyarba tartó forgalmat érinti. Elsősorban az időjárás függvényében rendkívül tág határok között mozog a biciklivel együtt utazni kívánók száma. Ehhez alkalmazkodva a START úgy rendelte a szerelvényeket, hogy az eredetileg 12 kerékpáron kívül még 24-et el lehessen helyezni (összesen tehát 36-ot) 48 ülés eltávolítása után. Ha a még meg nem rendelt 21 motorvonat is megjön, azok a 120a, 30a, 1, 30 menetrendi mezőbe sorolt vonalakra kerülhetnek. Az újságírók egy kicsit abba is bepillantottak, hogy egy ilyen járművásárlás az eladó és a vevő között milyen folyamatos egyeztetést kíván. A START például nemcsak utasszámláló berendezést kért az ajtókhöz, de ezek adatait is meg kívánják jeleníteni a vonat kijelzőin – egészen pontosan azt, hogy az adott kocsi ülőhely-kapacitása mennyire van kitöltve. Ettől azt várják, hogy az utasok a jelzésekre figyel-

ve az üresebb szakaszok felé veszik az irányt, egyenletesebbé téve a terhelést.

Sok más fejlesztés is szolgálja az utasokat. A START-os KISS-ekben négy mosdó lesz, ezek közül az egyik akadálymentesített. A légkondicionálón, a kamerákon, a részletes információkat nyújtó utastájékoztatón kívül hálózati konnektorokat, sőt USB-csatlakozókat is beépítenek. Magyarországon teljesen új járműről lévén szó a típusengedély megszerzéséhez meglehetősen sok vizsgálatra, futópórára van szükség. A KISS-ek egymással, sőt a FLIRT-ökkel is képesek szinkronüzemben dolgozni, így ezt is tesztelni kell majd. A szükséges méréseket Magyarországon, Csehországban és Németországban végzik el. Hogy a procedúra hamarabb megtörténjen, egyszerre öt járművet szerelnek készre, így párhuzamosíthatók a vizsgálatok. A szerződések szerint az első tizenegy járműnek jövő január végéig, a következő nyolcnak 2020 utolsó napjáig kell megkapniuk a használatbavételi engedélyt.

A motorvonatok négy középső, már lefényezett kocsiját a Dunakeszi Járműjavítóba szállítják, ahol összeszerelik azokat, a hajtást tartalmazó végeket Fehéroroszországban készítik el. A Stadler szolnoki egységében gyártják a forgóvázakat, a Knorr budapesti üzeméből érkeznek a fékek. Magyar gyártmány a két vonatbefolyásoló közül az EVM (a másik az ETCS L2) és az utastájékoztató is. A jelenleg hatályos szerződések szerint a kész motorvonatok forgalomba helyezését is Dunakeszin végzik. Ezek figyelembevételével 30-35 százalékra tehető a magyar hozzáadottérték-hányad a KISS-ekben.

Tevan Imre

KISS-adatok

Járművek száma (rendelés+opció): 19+21

Vonatbefolyásoló: EVM + ETCS L2

2. o. ülések száma (alap/átalakítva): 600/552

Szállítható kerékpárok (alap/átalakítva): 12/36

Mosdó (hagyományos+akadálymentes): 3+1

Hossz (vonókészülékek között): 155,88 m

Szélesség: 2800 mm

Magasság 4595 mm

Padlómagasság (alacsony/magas padló):

440/1350 mm

Belépőszélesség: 130 mm

Belső magasság (lent/fönt közepén): 2000 mm

Teljesítmény (állandó/maximum): 4000/6000 kW

Indító gyorsulás: 1,1 m/s²

Engedélyezett max. sebesség: 160 km/h



KÖRÖNDI ESTÉK

Időpont: 2019. július 12., péntek, 21 óra
Helyszín: Dunakeszi, Körönd

Dunakeszi életében fontos szerepet töltenek be a közösségi terek, amelyek nagymértékben hozzájárulhatnak a helyi társadalom formálásához. Zenekari hangversenyek rendezésére kiválóan alkalmas a Körönd a Dunakeszi Járműjavító Kft. teraszával. Ezt az adottságot kihasználva rendezi meg a Dunakeszi Szimfonikus Zenekar a nyári napforduló, azaz Szent Iván-éj előestéjén immár hagyományosnak számító, *Köröndi esték* elnevezésű koncertjét. A 19. századi Bécs hangulatát idéző előadáson Johann Strauss, Lehár Ferenc és Kéler Béla művei csendülnek fel Farkas Pál karmester vezényletével.

További információ: www.vokejamk.hu



zene

Új évad, új művészeti vezető a MÁV Szimfonikusoknál

A hatalmas sikerrel lezajlott kéthetes japán turnéről 2019. május 31-én hazaérkezett MÁV Szimfonikus Zenekar új művészeti vezetővel és vezető karmesterrel indítja következő szezonját. Csaba Pétertől, aki hét éve képviselte a zenekar szakmai arculatát, az izraeli születésű Daniel Boico veszi át az együttes művészeti vezetését. A zenekar 2019–2020-as évada a jubileumok jegyében telik: 2020. május 1-jén ünnepik megalakulásuk 75. évfordulóját, ebből az alkalomból a 250. éve született Beethoven valamennyi szimfóniáját, minden versenyművét és legnagyobb oratorikus művét is színpadra viszik a szeptemberben induló évadban.



110 éves a MÁV Előre!

1909. május 30-án valószínűleg senki nem gondolt bele, hogy 2019. május 30-án vagy egy nappal később, az ünnepség idején élni és virulni fog – jelenleg leginkább a röplabdázás révén – az annak idején Székesfehérvári Déli Vasút Testedző Kör néven alapított sportklub.

Az oly sok évtizedet, nehezebb és könnyebb időszakokat egyaránt megélt vasutas egyesület ma már elmondhatja magáról, hogy a királyok városának legrégebbi, még működő sportegyesülete. Van dicső múltja, a kézilabdázók és a labdarúgók a '70-es évek egy részében a legmagasabb osztályban szerepeltek. Kerékpározásban országos bajnokot, egyben olimpikont is adott Magyarországnak a MÁV Adorján István személyében. Hosszabb időszakon keresztül a birkózás és az atlétika szintúgy szerves része volt a sportklub életének.

Napjainkban a röplabdázás kiemelkedik valamennyi meglévő szakosztály közül, hiszen a férfiak évek óta az NB I.-ben játszanak, a nők pedig épp a közelmúltban jutottak fel az NB II.-ből az első osztályba. A röplabdázás azonban már a százéves jubileum idején is húzóág volt, hiszen akkoriban Fésüs Irén vezető edző javarészt saját nevelésű fiatal lányokkal a legmagasabb szinten jegyzett Extraligában az előkelő negyedik helyig jutott.

A jövőkép pedig joggal ad okot bizakodásra. Nem csupán az imént említett röplabdás sikerek vélhető folytatása miatt, hanem azért is, mert a MÁV keretein belül több szakosztályt is felélesztettek az elmúlt években, amelyek idővel szépen kiforrajthatják magukat. Jelenleg kézilabda-, labdarúgó-, röplabda-, rúd sport-, természetjáró-, sakk-, asztalitenisz- és darts-szakosztály működik a klubban. A futball kapcsán például komoly tervek szövődnek, a mostanság öregfiúk-sorozatban érdekelt szakosztály utánpótlás-neveléssel kezdte meg bővítési folyamatát. A rúd sportolók rendszeres szereplői a hazai versenyeknek, a tagok nem ritkán érmeig menetelnek. A férfi kézilabdázók szép sikert elérve ezüstérmesek lettek az NB II. Északi Csoport 2018/2019-es küzdelmeiben.

Ami pedig a MÁV Előre SC száztíz évének méltó megünneplését illeti, díszvendégek, a klub elnöksége, szakosztályainak képviselői, támogatók és további meghívott vendégek vettek részt a székesfehérvári

Lakeside Hotelben tartott rendezvényen 2019. május 31-én. Orbán Viktor miniszterelnök – aki a MÁV-ban futballozott 1977 és 1981 között – köszöntőlevelét dr. Cser-Palkovics András, a város polgármestere olvasta fel, aki szintén méltatta az egy évszázada életre hívott vasutas klub múltját és jelenét, valamint előrevetítette pozitív jövőképét. Együttal emléklapot adott át a MÁV Előre SC elnökének munkája elismeréseként. Nagy Róbert beszédében elismerését és tiszteletét fejezte ki valamennyi korábbi és jelenkori MÁV-sportolónak és azoknak, akik a szakmai stábben tevékenykedtek vagy tevékenykednek a mai napig. A sportvezető külön kiemelte Dévényi Tibor néhai elnököt, aki alázatos munkájával nehéz időszakon vezette át a klubot, és biztosította fennmaradását.

Az ünnepségen részt vett Mészáros Attila alpolgármester is, aki az egyesület jelenkori húzóágának számító röplabdasporthazai versenyekre rendszerint kilátogat, Dunai Antal, az 1968-as nyári olimpiai játékok aranyérmese a Magyar Labdarúgó Szövetség képviselőjeként, és szintén tiszteletét tette a rendezvényen Ludvig Zsolt, a Magyar Röplabda Szövetség főtájtára, valamint Gál Péter Pál, a Fehérvár AV19 elnöke is.

Sárvári László, az Alba Volán SC ügyvezető igazgatója virágcsokorral fejezte ki köszönetét Fésüs Irén röplabdaedzőnek, a sportágért tett kiemelkedő munkája elismeréseként. A rendezvényen a Felicita Tánciskola növendékei szórakoztatták az ünneplő vendégeket, majd állófogadás zárta a programot.

Dr. Ósz Rita, Pecsuvác Péter



Nyári kellemetlenségek

Allergiák és csípések

Napfény, jó idő és vakáció – erre vártunk már hónapok óta. Csak éppen közben éget, viszket, csíp, szúr, folyik és dugul... Mert ennek az évszaknak is megvannak a maga hátulütői, amik bizony még a legszuperebb nyaralást is megkeseríthetik. A pollenek, a napfény és a rovarok sajnos egyre többeknél váltanak ki allergiás tüneteket.

Rettegett parlagfű

Egy növény lehet színpompás, gyönyörű és illatos, lehet hasznos, gyógyhatású és fontos élelmiszer-alapanyag, de lehet gyom, illetve súlyos allergiás reakciók fő okozója is. A leghírhedtebb ilyen növény a parlagfű, amelynek irtása ellen már szinte háború folyik. Pedig nem ez az egyetlen allergizáló növény (ilyenek még pl. a pázsitfűfélék, a nyárfa, az üröm, a mogorófélék stb.), de kétségkívül ez a legelterjedtebb mezőgazdasági gyom. Ráadásul a parlagfű termeli a legtöbb virágpórt, azaz pollent, ami a szénanáthát előidézi. A tünetek pedig igen zavarók lehetnek: vörös szem, könnyezés, orrfolyás, orrdugulás és folyamatos tüsszögés. Gyógyszeres kezeléssel vagy immunterápiával elviselhetővé lehet tenni ezt az időszakot is, de a minél jobb eredmények elérése érdekében egyeztessünk szakorvossal a terápiáról.

Ne égesd magad!

Kánikulában próbálunk minél több ruhadarabtól megszabadulni, pedig az igazán forró országokban ilyenkor tetőtől talpig felöltöznek. Ennek oka egyszerű: a napsugaraknak – számos pozitív hatásuk mellett (pl. D-vitamin-képzés) – az árnyoldaluk is megvan. A káros UV-sugarak egyrészt melanómát, bőrrákot is okozhatnak, másrészt a túl erős fény ellenreakciójaként szervezetünk a napallergia kellemetlen tüneteivel figyelmeztethet minket. Ha a csalánkiütéshez hasonló piros foltok jelennek meg testünkön, amik akár fel is

hólyagosodhatnak, vagy égető, viszkető érzést tapasztalunk, vonuljunk vissza és kerüljük a napfényt.

Nagyon nem csípjük!

Viszket, szúr, zsibbaszt és persze nagyon fáj! Sajnos ezekkel is megörvendeztet bennünket a nyár. A csípéseket, szúrásokat, harapásokat viszonylag kis lényektől szenvedjük el, mégis nagy probléma lehet belőlük. Nem is gondolnánk, hány fajta technikával okoznak nekünk fájdalmat ízeltlábú társaink, akik nap mint nap jelen vannak életünkben. A darazsak, méhek, szúnyogok és pókok csípése igen fájdalmas tud lenni, de ha nem vagyunk rá allergiások, a következő módszereket alkalmazzuk: ha látjuk a fullánkot, távolítsuk el, de a méregmirigyet ne nyomjuk meg, majd helyezzünk a csípés helyére hideg borogatást. A darazsak és hangyák csípése savas kémhatású, ezeket szódabikarbónával, ammónia-oldattal vagy szappanos vízzel semlegesíthetjük. A méhek csípése lúgos kémhatású, ezt ecettel lehet semlegesíteni. Ha bármely csípés esetén allergiás reakciót észlelünk, azonnal forduljunk orvoshoz, vagy hívjunk mentőt.

A kullancs azonban más: sokszor láthatatlan, közben a leg-súlyosabb betegségek hordozója. Ha észrevesszük, azonnal távolítsuk el egy csipesz segítségével. Ha fertőzött egyed „kóstolt” meg minket, amit az egyre növekvő piros körök jelezhetnek a bőrön, feltétlenül forduljunk orvoshoz!

Csohány Domitilla

MÁV Rendelőintézet

A legszigorúbb számítások szerint is a hazai népességnek minimum egynegyede szenved légúti allergiában (pl. szénanátha, allergiás kötőhártya-gyulladás). A lakosság 3 százaléka, azaz 300 ezer ember asztmás, a gyermekek között ez még ennél is gyakoribb. Ezek a betegségek, ha időben felismerik őket, nagyon jól kezelhetők. Sok helyütt a közfinanszírozott allergológiai szakrendeléseken többnyire hosszú az előjegyzési idő.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy más ellátóhelyekkel szemben jelenleg a Vasútegészségügyi NK Kft. Budapesti Egészségügyi Központjában (volt MÁV Rendelőintézet) nemcsak felnőtt, hanem gyermek allergológiai és pulmonológiai szakrendelés is működik. Az előjegyzési idők rövidek, szívesen fogadjuk a betegeket közfinanszírozott ellátásra.

A gyermekellátásban dr. Endre László címzetes egyetemi docens, az orvostudomány kandidátusa, a gyermekgyógyászat, gyermek-tüdőgyógyászat, az allergológia és a klinikai immunológia szakorvosa tart rendeléseket hetente háromszor.

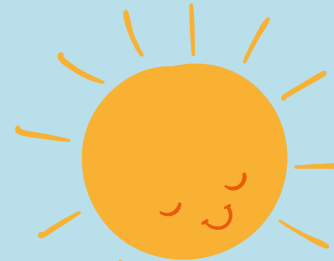
A rendelés helyszíne: MÁV Rendelőintézet

1062 Budapest, Podmaniczky u. 109., földszint

Rendelési idő: hétfő 13–17, kedd 8–13, szerda: 8–13

Előjegyzés a 06 1 881-0104-es telefonszámon.

	ALLERGENITÁS										
		február	március	április	május	június	július	augusztus	szeptember	október	
Mogyoró	X										
Égerfa	X										
Nyírfa	X										
Kőrisfa	X										
Fűzfa	X										
Platánfa	X										
Pázsitfűfélék	XX										
Lórom	X										
Útifű	X										
Libatop	X										
Üröm	XX										
Parlagfű	XX										



Balaton vakáció

– Mindjárt a sínekre olvadok! Akkora a forróság... – sóhajtozott Dezső, a Desiro motorvonat Debrecen nagyállomáson.
 – Nem vagy te fagy! – kuncogott rajta Katica, a mellette álló másik Desiro. – Nyugi, a sínek hamarabb megolvadnak, mint te!
 – Nagyon vicces... – zsrőtőlódott Dezső. – Remélem, ezen a nyáron én is mehetek a Balatonhoz, kicsit unalmas már a puszta és a remegő hőség. Ilyenkor a víz mellett az igazi!
 – Az tényleg biztos jobb! – vágta rá Katica. – A fürdőzőknek. De neked ott is dolgoznod kell, és...

a tóhoz. És csak jöttek és jöttek, kigyóztak az autósorok, ő pedig néha úgy érezte magát, mint egy elővárosi reggeli csúcsban. Csak itt egész nap tartott a csúcsidőszak. Mindez nem zavarta Dezsőt, hiszen ezért jött, szállítani a nyaralókat. Ahogy azonban egyre melegebb lett, az emberek kezdtek egyre furábban viselkedni. Pontosabban nem viselkedni. Nem szétnézni az átjárók előtt, nem elengedni a vonatot, nem várni a zöld jelzésre. Csak rohantak a tóhoz. Egyszer egy kenu akkorát koppant szegény Dezső szélvédőjén, csoda, hogy be nem tört.

Dezsőt azonban már nem érdekelte Katica figyelmeztetése. Csak a hullámzó kék víz, a magasan repülő strandlabdák és az óriás vízi csúszdák lebegtek a szeme előtt. Pedig ő még sosem járt a Balatonnál, Katica pedig mindent tudott a magyar tengerről, hiszen ő régóta ott tölti a nyarakat. A Desiro-flotta hamarosan megkapta nyári beosztását. Az idei vezénylés Dezsőnek is kedvezett, ő is mehetett a Balatonhoz. Örömeiben majd kiugrott a kocsiszekeréből. A nagy úthoz gyorsan összecsomagolta a legfontosabbakat: napszemüveg, baseballsapka, úszógumi, labda, vízpisztoly és törülköző. Olyan izgatott volt, hogy végre ő is láthatja a Balatont, hogy útközben néha majdnem megfeledkezett a figyelmeztető jelzésekről!

– Lehet, hogy mindenki napszúrást kapott? – értetlenkedett a motorvonat, hiszen elméletileg mindenhol neki volt elsőbbsége. Hétvégén már tényleg nem látott, nem hallott senki, csak rohantak a vízbe. Gumicsónakkal. Dezső az egészből csak annyit vett észre, hogy lába nőtt egy csónaknak, mert a lábhoz tartozó fej valahol eltűnt a lefelé fordított hajótestben. A láb ugyan megállt éppen a sín mellett, de a csónak orra jócskán a sín fölé lógott. A piros dízel próbált szaladkozni, de azt kötőpályán ugye elég nehéz. Próbált fékezni, de már az is késő volt... Bumm! Neki a csónaknak, ami talán még most is ott pörög a gazdája fején, a Balaton északi partján. Nem tudni, ki ijedt meg jobban, Dezső vagy a kétlábú csónak.

Néhány óra múlva ámulva nézte, ahogy szeme elé tárult a kékes-zöldes színben csillogó tó, rajta sok-sok hófehér vitorlával, színes vízibiciklivel, sétahajóval, sőt még egy igazi, lapátkerekes gőzhajó, a Kísfaludy is elúszott mellette. Dezső imádta a balatoni hangulatot, a hatalmas csobbanásokat, visításokat, a strandról elhallatszódó gyerekszívajt, a csodaszép badacsonyi hegyvonulatokat, a lángos és a főtt kukorica illatát, a piros dinnyeszeletekbe fúródó fejeket, az esti nádas békakonzertjeit és a nyári csillagos égboltot. Nem is értette, Katica miért tért haza mindig olyan fáradtan innen. Amikor kitört a nyári szünet, egyre több és több ember érkezett

Este Dezső még mindig az eset hatása alatt volt. Katica odagurult hozzá, és elmesélte, hogy ő is pörgetett már meg kenu, szörfdeszkát, sőt egyszer egy hatalmas, páva alakú gumimatracot is.

– Ezt szerettem volna még Debrecenben elmesélni neked – mondta Katica. – Itt bizony sokkal jobban kell figyelniük, főleg szünidőben. Ugyhogy szemed a pályán, nyomd a dudát és húzd be a féket, ahogy csak bírod, ha jönnek a fürdőzők!

Dezső megfogadta Katica tanácsát, és sokkal körültekintőbben közlekedett a balatoni vakáció idején. De még az örült közlekedés ellenére is ez volt a legszuperebb nyara.

Csohány Domitilla
 Illusztráció: Győri Zsolt



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

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. július 18.**
 Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60.
 E-mail: ujsag@mav.hu
 Legutóbbi feladványunk megfejtése: *A Keleti pályaudvaron naponta átlagosan négyszázhusz vonat közlekedik.*
 A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Tóth Richárd** olvasónknak!

	... MURI: MÓRICZ REGÉNYE	FOCI-EDZŐ (IMRE)	KABÁTBA BÚJTAT	OSZTRÁK AUTÓK JELZÉSE	SZIKLA-DARAB	RÉGI EREDETŰ FÉRFINEV	ÓRA-TARTÓ MELLÉNYEN	LITER, RÖVIDEN	SZŐRTE-LÉNITÉS	KIPLING KÍGYÓ-HÓSE	A SZERELMI KÖLTÉSZET MŰSZÁJA	KÖDMÖN-FELE KABÁT	A NIT-ROGÉN VEGYJELE	A DÉL-UTÁNT KÖVETI	A -KA KÉPZŐ-PÁRJA	NAPPALI ELLEN-TÉTE	
1																	T
A FEJÉRE (NÉPIES)				HATÁRÓR-EGYSÉG SAPKA-ELLENZŐ				VÍZGŐZ TORTÁRA MÁZAT KEN					ARAB TÖRZSFŐ FELEM JELEZ				
RÁGÓS A HÚS					BECÉZETT SEBES ... ÉS JERRY					AMELY EMBERT KETTŐ FELE					JEGENYE SZÉLEI! GRIMMÉK MŰFAJA		
	NŐI NÉV FÉLSZEG, ÜGYET-LEN					HOZZÁ-SZÁMÍT CSŐD (RÉGIÉS)								SPORT-ING CSAVAR RÉSZE			
MÉRTÉK-EGYSÉG-REND-SZER			OLIMPIAI SZERVEZETŰNK ÚJJEZŰST				KENYERET SZELŐ EGYÉNI JELLEGŰ					FIZETÉST NÖVELO ROST-NÖVÉNY					
KÉRDŐ-SZÓCSKA	KÁRTEVŐ ROVAR EMÉSZT A BÁNAT									BENTRŐL ZUHAN KAJAKKAL CÉLBA ÉR							
CSOR-DULTIG					DE MENY-NYIRE! VASTAG PAPLÁN					A BELSE-JÉBEN ZLOTY, RÖVIDEN							ORIENS, RÖVIDEN ARANY-MÉRTÉK!
SPANYOL-ORSZÁG SPORT-JELE				DEKA-GRAM AIR ...; LÉ-GIPOSTA				SZÍNÉSZ (VAJK) LONDONI JÁNOS!									BUCI KÖZEPE! TALLINN LAKOSA
JAPÁN NEMESI KATONA								KIJELZŐ DIÓDA LÓBE-TEGSÉG					TEKIN-TETES SZŐRNY-ALAK				
UTCA, RÖVIDEN	PAPI MÉL-TÓSÁG HÁZÓRZÓ ÁLLAT									DOBOG A SZÍV FUVOLA KÖZEPE!					...-FI; MŰFAJ SAJTOLNI KEZD!		
NÉZ, SZEMLÉL							ÁGYON LUSTÁL-KODIK ORIENS										
2												... HARI; HÍRES-HÍRHEDT KÉMNO					

