

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

INDUL AZ ELSŐ KISS
MOTORVONAT!

KÖRVASÚT

115 MOZDONYT
VÁSÁROL A START

MISKOLC JBI

JEGYKIADÓ AUTOMATÁK

PALKOVICS LÁSZLÓ

INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI MINISZTER

70. ÉVFOLYAM • 2020. MÁRCIUS

IC+ • MÁV APP • KISS • Fejlesztések • Bódi Tamás Attila • MiniPolisz • MAP • Hétköznapi hősök
Munkavállalói fórumok • Környezetvédelem • Nyugati pályaudvar • Digitalizáció • Gyermekvasút

Miniszeri interjú „A vasút a jövő” – dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszterrel beszélgettünk	4
Hírvonal Forgalomba állt az új belföldi IC+, MÁV app Március 15-én indul a KISS motorvonat	8
HR-hírek Munkatársunk ajánlotta, Nem luxustáska, MiniPolisz, FKG hétköznapi hősei, Teljesítményértékelés	16
Munkatársunk „Mosolyt csalni az emberek arcára” – interjú Bódi Tamás Attila vezető jegyvizsgáló kollégánkkal	20
MÁV-START hírek Mozdonybeszerzés, 375 új jegykiadó automata	24
Szervezeteink Miskolc Járműbiztosítási Igazgatóság	28
Találkozó A MÁV-START munkavállalói fórumai	32
Anno A Nyugati pályaudvar története	38
Jövő Körvasút – Fejlesztés lépésről lépésre	40
Nemzetközi kitekintő Brazil vasút	46

ELŐSZÓ

„A technológia mindenképpen segítség, de mindig ott lesz egy ember a volán mögött, és a versenyző mindig is a legfontosabb szereplő marad” – mondja Fernando Alonso. A kétszeres világbajnok szavai és a sportága is jól kifejezi az ember kapcsolatát a technológiai fejlődéssel. Az a sebesség pedig, ahogyan ez a fejlődés száguld velünk, valóban egy versenyautó sebességéhez mérhető. A digitalizáció a jövő motorja. Rövid idő alatt megváltoztunk mi magunk is, és közben olyan gépeket és technikákat teremtettünk, amelyek alapjaiban változtatták meg a mindennapjainkat. A robotizált termelés, a mesterséges intelligencia már nem csupán filmvászontartalom, hanem a működő gazdaság, vállalat, egyén számára adott a lehetőség, hogy saját javára fordítsa az innováció adta változásokat. Kétségtelen, hogy a digitalizáció nem csak a munkahelyi tevékenységünkre és magánéletünkre van hatással, az egyén mellett globális és egyre sürgetőbb kérdésekre is válaszokat keres az emberiség.

Vezető interjúnkban Palkovics László innovációs és technológiai miniszter a vasút jövőjéről, a változás és változtatás dinamikájáról beszél, és azokról a tervekről, amelyekre megvalósítási szándék van 2030-ig. A Vasutas Magazin számára megtisztelő volt a lehetőség, olvassák el a következő oldalon miniszter úr véleményét a jövőről, innovációról, fejlesztésekről.

Ahogyan az indító idézetben is szerepel, a hangulatos mindig az ember marad, így van ez Magyarországon második legnagyobb munkáltatója, a MÁV esetében is. Márciusi lapszámunkban is sok olyan humán szakterületi írást talál a Kedves Olvasó, amely a vasúttársaság munkavállalókat érintő intézkedéseiről, a munkakörülmények javításáról, munkavállalói fórumok eredményeiről szólnak. Beszélgettünk jegyvizsgáló, pénztáros és informatikai vezető kollégával, megismerhettük gondolataikat a jövőnkben rejlő lehetséges változásokról. Jártunk Miskolcon a Járműbiztosítási Igazgatóságon, megnéztük a Gyermekvasutat és kitekintettünk Brazíliába, miközben odafigyeltünk a környezetünkre is, hiszen márciusban megemlékezünk az energiatakarékosságról és a víz világnapjáról is.

Fogadják, forgassák a magazint most is olyan szeretettel, ahogyan azt készítjük Önöknek. Legyen szép és eredményes hónapunk!

Hum Krisztina



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna

Főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina

Szerkesztő: Kandó Eszter

Szerzők: Andó Gergely, Benke Máté, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Furmann István, Hum Krisztina, Kandó Eszter, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Szabó Bálint, Tevan Imre, Váci Viktor, Zelki Benjamin

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

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

Címlap: Molnár Zsolt

Fotók: freepick.com, Kaiser Ákos, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, pexels.com, Soós Botond, Szecsódi Balázs

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

A vasúté a jövő

„A következő támogatási időszakban, ahogy a világon mindenütt, Magyarországon is a villamosítás áll a kötött pályás fejlesztések fókuszában” – mondta lapunknak dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter, akivel többek között a vasút jövőjéről és a MÁV infrastrukturális változásairól beszélgettünk.

A kormány elfogadta a nemzeti energia- és klímapolitikai stratégiát. Milyen szerepet szánnak ebben a klímapolitikai elképzelésben a magyar vasútnak?

A vasút szerepének klímapolitikai oldalról nézve is sokkal távolabbi és erősebbnek kell lennie a következő években, teret kell nyernie a közúti közlekedés rovására. Célunk, hogy minél több helyen villamosítsuk a vasutat, amely még a jó minőségű dízelmotorok üzemben tartásával is lényegesen klímabarátabb, mint az azonos tonnakilométerre számított teherautó forgalom, ugyanis egy mozdonyal akár több száz félpótkocsit is el tudunk vontatni. Persze előre kell lépni a vasúti közlekedés ütemezhetőségében és kiszámíthatóságában. Teljesen jogos kérdés, hogy miért csak a teljes árumennyiség 18 százalékát szállítjuk vasúton Európában, miért jut sokkal nagyobb hányad a teherautókra? Visszatérő érv, hogy a vasút flexibilitása nyilvánvalóan lényegesen alacsonyabb, mint egy teherautóé, hiszen a teherautó háztól házig szállít, míg a vonat kötött pályán közlekedik. Ezért kell megnézni, hogy hogyan tudjuk az igényeinket úgy alakítani például az áruszállítás területén, hogy sokkal kevésbé terheljük a környezetünket.

A globális klímaváltozás kapcsán nemzetközi tendencia még az is, hogy megkezdődik a búcsú a dízelmozdonyoktól. Mi a véleménye a hibrid, akkumulátoros, kettős üzemű járművekről?

Több kérdés is felmerül, de egy biztos: ha nem akarunk lokális emissziót, nem akarunk semmifajta szénhidrogén alapú anyag elégetéséből származó helyi környezetszennyezést, akkor ez egy jó megoldás lehet. Azért vannak korlátai és vannak kétségeim. Kérdés például, hogy az akkumulátorcsomagoknak, amit be tudunk rakni a mozdonyba, a vasút viszonyai mellett mekkora a hatótávolsága? Hogyan tudjuk visszatáplálni az energiát az akkumulátorba? Mennyire lehet felhasználni a fékezési energiát? És akkor még az akkumulátorok csapnivaló teljesítménysűrűségéről nem is beszéltünk.

Az akkumulátorral hajtott jármű egy köztes technológia, még nem mondanám véglegesen kiforrottnak, hiszen az autóknál sem az. A vasúton az lesz érdekes, ha a fedélzeten a vezetőktől függetlenül tudunk elektromos energiát előállítani. Tehát ha a dízelmozdonyt egy üzemanyagcellával helyettesítjük, és még hidrogént viszünk a rendszerbe. Az új vasútépítéseknel,

például a Budapest-Belgrád vonalnál a villamos hajtás a fő szempont, a következő uniós támogatási időszakban is a villamosítás áll a fókuszban, ahogy mindenfelé a világban.

„Ahol a pálya, a szolgáltatás és a gördülőállomány fejlesztését sikerült megvalósítani, ott az emberek villámgyorsan leszoktak az autóról...”

A MÁV 2030-ig tervezett stratégiai elképzeléseiben milyen kitérési pontokat lát?

A vasúti infrastruktúra fejlesztése mellett fontos elem a meglévő hálózat karbantartása és javítása. Ha például nagy mennyiségben és tartósan fel akarjuk számolni az infrastruktúra jelenlegi állapota miatt szükséges lassú jeleket, akkor erre a fejlesztési célra a következő 5-6 évben évi 50-60 milliárd forintot kellene fordítani. És akkor még egyetlen centi új vasutat nem építettünk. Fontos tudni, hogy mit akarunk egyáltalán a vasúttal? Mi a vasúti forgalom jövője, hogyan akarjuk pozícionálni a személyszállítás, teherszállítás területén? Mi történik a meglévő vasúti infrastruktúrával, hogyan alakul az országon belüli hálózat fejlesztése? Felmerülnek olyan kérdések még, hogy tényleg be kell-e hozni a teljes teherforgalmat Budapestre? Most be kell - ez egy adottság. Érdemes újra megfontolni a V0 koncepciót, hogy hogyan lehet Szolnokot összekötni Komárommal egy részben meglévő, részben megépítendő infrastruktúrán keresztül. A MÁV 2010 óta jó irányba halad. Ahol a pálya, a szolgáltatás és a gördülőállomány fejlesztését sikerült megvalósítani, ott az emberek pillanatok alatt leszoktak az autóról, mert sokkal gyorsabban és kényelmesebben beérnek a munkahelyükre vonattal. Például így történt a Budapest-Esztergom vasútvonalon, ahol 710 ezerrel nőtt az utasszám, vagy Székesfehérvár, a Balaton irányába is.

A kormány 2024-ig 1800 milliárd forintot fordít a vasúti beruházásokra. Mi alapján, hogyan lehet a vasúti fejlesztési tervek között prioritizálni?

Ha meg kellene mondanunk, hol építettünk új vonalat az el-





Dr. Palkovics László (Zalaegerszeg, 1965)
 innovációs és technológiai miniszter

Végzettség:

1989 Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar (autógépész szak)

Tudományos fokozat:

1993 Kandidátusi fokozat, tudományterület: gépészet (járműgépész)
 1998 Az MTA doktora, tudományterület: gépészet (járműgépész)

Munkahelyek:

1992 – BME Gépjárművek Tanszék (egyetemi tanár)
 1995 – Knorr Bremse Fékrendszerek Kft.
 1995 – Knorr Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge
 1998 Az MTA doktora, tudományterület: gépészet (járműgépész)
 2000 – MTA SZTAKI (tudományos munkatárs)
 2009–2012 Kecskeméti Főiskola (stratégiai rektorhelyettes, tanácsadó)
 2010 – Széchenyi István Egyetem (kutatóprofesszor)
 2014–2018 Emberi Erőforrások Minisztériuma (felsőoktatásért felelős államtitkár, 2016-tól oktatásért felelős államtitkár)

múlt 100 évben, nehéz lenne komoly fejlesztéseket felsorolni. Így most nem könnyű a helyzetünk, mert egyszerre kell mindenfelé foglalkozni: pályát építeni, villamosítani, ETCS2 rendszert telepíteni, megcsinálni a GSM-R-t, és közvetlen, nemzetközi kapcsolatokat létesíteni Budapestről a közép-európai nagyvárosokba. Az új szerelvények üzembeállítása is elengedhetetlenül fontos, miközben az elővárosi közlekedésben két éven belül befejeződik az átállás a korszerű motorvonatokra, a járműpark megújításával haladnunk kell a távolsági forgalomban is. Egyszerre kell olyan mozdonyokat vennünk, amelyeket 160 km/óra felett is tudnak vontatni, és most egy darab sincs belőlük az országban, és olyan járműveket beszerezniük, amelyek a határátlépésnél nem kénytelenek negyven percet várakozni. Fejlesztetni kell a főpályaudvarokat, mert lehet, hogy jól néz ki most az esztergomi vonal, de lassan megtelik a Nyugati. Egyszerre kell valamilyen módon összekapcsolni a vasutat az egyéb közlekedési formákkal, így a HÉV-vel, egyszerre kell megoldanunk a tram trainek ügyét, és ott van még a vasúti és közúti, helyi és helyközi menetrendek összehangolásának feladata is.

A legfontosabb tehát egy jól átgondolt, minden szempontot figyelembe vevő sorrend, ütemezés felállítása, és a munkák mielőbbi megkezdése.

Mikor indulhat a Budapest-Belgrád vonal magyarországi szakaszán az építkezés? Mikorra várható a finanszírozási szerződés aláírása?

Amint aláírjuk a finanszírozási szerződést a kínai fejlesztési bankkal, azonnal hatályba lép a tavaly májusban megkötött tervezési-engedélyeztetési-kivitelezési szerződés is. A projekt sajátossága az volt, hogy meg kellett érteni, hogyan lehet kínai partnerrel Európán belül közös fejlesztést létrehozni. Úgy gondolom, ez sikerült, így hamarosan nekiláthatunk a munkának. Egy meglévő nyomvonalon épül ki az új vasúti pálya, nagyon nagy meglepetéssel nem kell számolnunk.

A MÁV-START ausztriai, csehországi és németországi pályákat használ teszt pályaként. Egy ilyen létesítménynek azonban nemcsak piaci értéke van, hanem komoly tudás, kompetencia is kibontakozik a működtetése során. A vasúti teszt pályák építése megvalósulhat a közeljövőben hazánkban?

A vasúti teszt pályára vonatkozó koncepció már elkészült, de elengedhetetlenül fontos a megfelelő előkészítés. Ebben a több ütemben épülő zalaegerszegi autóiipari teszt pályára beruházása során hasznos tapasztalatokat szereztünk. Nagyon sok költség merül fel, nagyon sok tényezőt kell figyelembe venni már a tervezés szakaszában a vasúti teszt pályánál is. A rengeteg kérdés egyike, de a legfontosabbak közé tartozik, hogy az állam mellett beszáll-e még más a finanszírozásába, hogy aztán akár tulajdonossá váljon. Kollégáinkhoz az európai vasúti cégektől bátorító visszajelzések érkeztek az építésben való lehetséges részvételről és az üzemeltetésére vonatko-

zóan is. A teszt pályára több mindent terveztünk: különböző átmeneti pályaszakaszokat, pályavizsgálatot is. Az egyik vizsgálati elem, hogy hogyan nézzen ki a teljes áramszedő- és az irányítási rendszer, mindez hogyan reagál a külső zavarásokra. A lehetőségeket most értékeljük, és ezután visszük a konkrét intézkedési javaslatunkat a kormány elé.

Ez nagy sebességre alkalmas pályát jelentene?

Igen. Körpálya lenne, amit nem egyszerű elhelyezni, mert nehéz olyan helyet találni, ahol viszonylag kevesen laknak. Több területet értékeltünk, és Szolnok mellett találtunk rá a leginkább megfelelőre. Ha már lesz teszt pálya, akkor célszerű gyakorló központként is kihasználni. Ezért ha ezt a pályát elkezdjük építeni, akkor ezzel párhuzamosan gyorsan nekilátnak vasúti mérnököket is képezni. Ha manapság a hallgatóknak választaniuk kell, hogy autós vagy vasúti mérnök lesznek, akkor a többség az autómérnöki pályát választja. Azt tervezzük, hogy visszaállítjuk a vasúti jármű tanszékét, így a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem és a Debreceni Egyetem együttműködésével vasúti mérnökképzés indulhatna el Szolnokon.

A MÁV a második legnagyobb magyar munkáltató. Hogyan teremthető elő az egyre több feladatkörben hiányzó szakmai utánpótlás?

Ha a technológiával munkaerő-kapacitást váltunk ki, a felszabaduló munkavállalókat más munkakörben, magasabb pozícióban foglalkoztathatjuk. Például ha a váltók fizikai kezelését meg lehet oldani infrastruktúrafejlesztésekkel, a váltókezelőkre más posztokon lehet szükség, ezért is kell nagy hangsúlyt fektetni a jövőben a képzésekre, átképzésekre. Kimondhatatlanul kevés, hogy ma Magyarországon egy évfolyamban egyetlen ember választja a vasútgépészeti szakirányt. Abban van nagy felelősségünk és feladatunk, hogy visszaállítsuk a vasúti járművek tanszékét, és professzorállásokat hozunk létre. Ma Magyarországon mindössze két vasúti professzor van, a szakmai tudás továbbadásához a feladatokhoz mérten sokkal nagyobb oktatói létszámra lenne szükség az egyetemeken is.

A MÁV már második éve hirdeti INNOMÁV néven munkavállalói pályázatot. A cégen belüli innovátorok ötleteikkel elősegítik a vállalat hatékonyabb, eredményesebb és dinamikusabb fejlődését. Mit gondol erről Miniszter Úr? Van bármilyen tapasztalata más cégekkel, amit érdemes lenne nekünk átvenni?

Ez mindenképpen jó dolog. Az innovációt nemcsak az irányítás szintjén dolgozóktól, mérnököktől érdemes várnunk, hanem azoktól a kollégáktól is, akik a működtetés különböző szintjein végzik a munkájukat, közvetlen gyakorlati tapasztalatokkal bírnak. Fontosnak tartom, hogy a vezetéshez eljussanak a munkavállalói javaslatok is, hiszen a mindennapi munkavégzésből könnyen születhetnek hasznos jobbító ötletek. Arról nem is beszélve, hogy a vasutasok nagy többsé-

ge számára a vasút nem pusztán állás, komoly személyes elköteleződés fűzi őket az ágazathoz, vonzódnak a technológiához is.

„AZ INNOVÁCIÓT NEMCSAK AZ IRÁNYÍTÁS SZINTJÉN DOLGOZÓKTÓL, MÉRNÖKÖKTŐL VÁRJUK”

Van személyes kötődése a vasúthoz, amelyet megosztana a Vasutas Magazin olvasóival?

Alapvetően autós ember vagyok, autómérnökként végeztem a műszaki egyetemen. De én is játszottam gyerekként mozdonyal, volt nekem is terepasztalom. Amikor 1984-ben elkezdtem hallgatói pályafutásomat, a vasúti tankörnek ugyanannyi tagja volt, mint az autósoknak, tehát egyformán harminc vasúti és autógépészmérnököt képeztek. Folyamatosan ment a versengés, hogy ki tud többet gépészmérnökként. Aztán Zobory tanár úr, aki máig Magyarország, sőt Európa egyik legjobb vasúti oktatója és kutatója, megromfolhatatlan érveléssel vetett véget a vitának, mondván: „Lacikám, nektek autósoknak nincs annyi közöttök a vasúthoz, mint nekünk az autókhoz, mert a vasutasnak is lehet autója otthon, de neked sosem lesz vonatod.” Akkor persze még egyikünk sem tudta, hogy idővel minden magyar vonatért és minden magyar vasutasért felelősséggel tartozom majd. De büszke vagyok arra, hogy így alakult, és mély tisztelettel viszonyulok minden vasúti szakember hűségéhez, állhatosságához, szakmáshoz tartozásához.

MÁV KIG





Forgalomba állt az új belföldi, másodosztályú IC+

Február 13-án délelőtt indult először útnak az első új, belföldi forgalomra szánt másodosztályú IC+ kocsi, ami a Göcsej IC járatán Zalaegerszegre közlekedik. Az első 20 nemzetközi forgalomra szánt IC+ kocsi legyártását követően, 2019 augusztusában kezdődött el a hetven darab, belföldi forgalomra tervezett IC+ összeszerelése. A hetvendarabos, belföldi forgalmú flotta harmincöt többcélú és harmincöt első osztályú járműből áll. Január végéig a 20. „nyers” komplett kocsiszekrény készült el az összeállító készülékben, és 10 fényezett többcélú jármű szerelése, üzembe helyezése van folyamatban a szerelő soron. Három jármű készült el teljesen, ezek megkapták a próbaüzemi hatósági engedélyt, az első indult el Zalaegerszegre február 13-án, a következő nap pedig a másik kettő is forgalomba állt. Az első három IC+ kocsi a Zalaegerszeget, Szombathelyt és Veszprémet Budapesttel összekötő Göcsej és Bakony InterCity vonatokban közlekedik. A következő három kocsi műszakilag február végére lesz kész, hatósági engedélyeztetésük márciusban várható, ezt követően állhatnak majd forgalomba.

Homolya Róbert elnök-vezérigazgató a december közepén életbe lépett menetrendváltás pozitív változásairól is beszámolt az IC+ avatásán: „A versenyképes, fenntartható, szerethető vasúthoz folyamatos fejlesztésre, jó menetrendi kínálatra és tarifára van szükség. Az előző év decemberében, hosszas előkészítő munka után bevezetett új menetrend pozitív hatásai már most jól látszódnak. Az egyik legnagyobb nyertes kétségkívül a Budapest–Zalaegerszeg-vonal volt, ahol már 40-50%-kal nőtt az utasszám.”

Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója a másodosztályú kocsik gyártásán túli további fejlesztésekről tájékoztatott: „A mostani 70-es szériában 35 első osztályú, prémium-kategóriás IC+ kocsit is legyártunk. Az első osztályú jármű 2020 őszén, a 70-es széria utolsó darabja pedig 2021 nyarán állhat forgalomba. Az első osztályú bisztrókocsival is rendelkező IC+ jármű Debrecen, Nyíregyháza, Miskolc, Szeged és Pécs felé fog várhatóan közlekedni. Megkezdődött továbbá az IC+ járműcsalád legújabb tagja, az IC+ vezérlőkocsi tervezése is. Első körben két prototípus legyártását a MÁV-START saját forrásból tervezi megvalósítani.”

A MÁV-START hosszú távú célja legalább 300 új IC+ kocsi legyártása a személyszállítási piac 2023-ban várható megnyitásáig. A tavaly decemberi kormányhatározat támogatja a vasúti személyszállítás ellátását biztosító járműpark fejlesztését, illetve a közszolgáltatás színvonalának javítását, ennek érdekében rendelte meg két ütemben 35+35 korszerű, nemzetközi forgalomban is használható IC+ vasúti személyvagon gyártását. Ez a hetvenes széria 31 milliárd forintból valósul meg, a vasúttársaság saját forrás mellett 15,3 milliárd forint kormányzati költségtérítést is kap.

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

Kandó Eszter

Bérletvásárlási lehetőség iOS-szel is a MÁV appban

Újabb hasznos funkciók váltak elérhetővé február 15-étől a MÁV-alkalmazásban. A MÁV-START vonalaira érvényes bérleteket immár az iOS operációs rendszert használók is megvásárolhatják. A MÁV app regisztrált felhasználószáma mostanra meghaladta a 283 ezret. A mobilalkalmazáson keresztül vásárolt jegyek száma az elmúlt egy évben négyszeresére emelkedett. Az applikáción keresztül 2018-ban még „csak” 880 ezer jegyet vásároltak, míg 2019 végére már tartósan, azaz három egymást követő hónapban meghaladta a félmilliót, 2019. egész évben pedig 4,6 millió volt a vásárolt jegyek száma.

A MÁV-START eltökélt a további fejlesztések mellett, például, várhatóan nyár elejétől menetrend szerinti indulási idejénél később is megváltható legyen a menetjegy azokra a vonatokra, amelyek a menetrendnél később indulnak. A fejlesztések között szerepel még, hogy szintén tervezetten az idei nyár elejétől nem kell majd külön regisztráció az internetes jegyvásárlási felülethez és a MÁV applikációhoz – ezeket egységesíti a vasúttársaság. Emellett fontos fejlesztési irányvonal a nemzetközimenetjegy-váltás lehetősége is, amelyre elsőként a Budapest–Bécs- viszonylaton számíthatnak az utasok, várhatóan 2020 második negyedévében.

A vasúttársaság szeretné elérni, hogy a jegyértékesítésben az elektronikus csatorna 2021 közepén 60 százalékot képviseljen – mondta el Kerékgyártó József. A MÁV-START vezérigazgatója felhívta a figyelmet, a MÁV applikáció nemcsak a jegyértékesítésben, hanem az utastájékoztatásban is fontos szerepet tölt be, például az ott lévő térképen követhető a vonatok közlekedése, így az utas láthatja a késéseket és tervezheti a csatlakozást.



A zöld fordulat és a vasúti árufuvarozás

A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület által kezdeményezett találkozón dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és egyben a HUNGRAIL elnöke, dr. Kovács Imre, a HUNGRAIL elnökségi tagja, a Rail Cargo Hungaria igazgatóságának elnöke és Körös Norbert, a Rail Cargo Hungaria Zrt. vezérigazgatója a célzott állami támogatás fontosságáról, az azzal kapcsolatban benyújtott ágazati javaslatok, valamint a szükséges kormányzati intézkedések előmozdítására irányuló törekvések voltak a témák.

Homolya Róbert elsőként arra hívta fel a figyelmet, hogy a kormányzati szintű döntéshozatal számára – a nemzetközi, illetve uniós irányelvekkel összhangban – kiemelt jelentőségű a fenntartható fejlődés és a klímavédelem támogatása. A zöld fordulat kiváló lehetőséget kínál a környezetbarát vasúti árufuvarozás részarányának növelésére. Kovács Imre rámutatott, hogy a vasúti ágazat a gazdasági környezet miatt komoly nehézségekkel küzd az utóbbi 3-4 évben, a negatív tendencia előreláthatólag 2020-ban fokozódik. A vasútállalatok számos intézkedést tettek a kialakult helyzet kezelésére, de nyilvánvaló, hogy az állami szerepvállalás nélkül nem tudnak stabil, hosszú távú szolgáltatást nyújtani megrendelőik számára. Kiemelte, hogy a javasolt állami támogatási rendszer több összefüggő elemre épül: az országos intermodális konténerterminál-hálózat például kizárólag akkor tud hatékonyan működni, ha megvalósul a kombinált, illetve az egyes kocsi fuvarozására vonatkozó támogatási csomag. Tekintettel a forgalmak drasztikus visszaesésére – Záhony esetében 60% –, sürgető a mielőbbi döntéshozatal, ezért fontos, hogy már a következő hetekben a kormány élé kerüljön a javaslatcsomag. Körös Norbert hozzáfűzte, a törekvések teljes összhangban állnak az Európai Zöld Egyezményrel, valamint a kormány által bejelentett klímavédelmi akciótervvel. Az Európai Unió irányelvei szerint 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú árufuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át szükséges – hazánk esetében elsősorban – vasútra terelni.

Március 15-én indul az első KISS motorvonat

Március 15-én az első KISS motorvonat az előírt vizsgálatokat, típusteszteket követően, a szükséges engedélyek birtokában megkezdte az utasforgalmi próbaüzemet a Budapest-Nyugati-Cegléd-Szolnok-vonalon. Áprilistól már a Budapest-Nyugati-Vác-Szob-vasútvonalon is találkozhatunk az új, emeletes vonattal, amikor a második próbaüzemre kész jármű is forgalomba áll. A májustól augusztusig érkező emeletes vonatok is ezen a két elővárosi vonalon közlekednek majd.

A KISS motorvonatokat gyártó Stadler tájékoztatása szerint az első 11 jármű szállítási ütemezése módosul. Márciusban, áprilisban, májusban egy-egy, júniusban hét emeletes vonat lesz utasforgalmi próbaüzemre kész, a tizenegyedik jármű augusztusban indulhat el. A Stadler biztosította a vasúttársaságot arról, hogy a további 29 motorvonatot a tervezett ütemben szállítja le.

Az eredeti tervek átütemezését előre nem látható körülmények tették szükségessé – jelezte a vasúttársaságnak az emeletes motorvonatokat gyártó Stadler. Közlésük szerint a tavaly májusi esőzések az egyik beszállítójuk németországi üzemét oly mértékben sújtották, hogy a motorvonatok ajtórendszerének gyártását le kellett állítaniuk. A kasseli gyárban a gyártás jelenleg is nehézkesen folyik. Emiatt a szerződés szerinti tizenegyedik járművet csak augusztusban tudja leszállítani a Stadler. Az ütemezés módosításának másik oka, hogy a gyártó cég alvállalkozói munkaerőhiánnyal küdenek, ami lelassította a munkafolyamatokat.



KISS BY NIGHT

Március 13-án késő este, 21:45–23:00 között a KISS motorvonatok különleges bemutatója a Keleti pályaudvaron.

Átadták a Zelovich Kornél-díjakat

A MÁV Zrt. és a voestalpine VAE GmbH közös, vasúti kiterőgyártó vállalata három éve alapította a Zelovich Kornél-díjat. Az elismerést olyan szakembereknek ítélik oda, akik azt megelőző évben kiemelt szerepet tölthettek be a vasúti közlekedés fejlesztésében, nagyberuházások előkészítésében, kivitelezésében.



A vasútépítők közössége 2020. január 23-án, 13. alkalommal találkozott a gyöngyösi kiterőgyárban, hogy megtartsák szakmai évnyitójukat, ahol a cég ügyvezető igazgatója, dr. Joó Ervin a 2019-es évet is értékelte.

„Az elmúlt évünk nagyon sikeres év volt, abszolút rekordot értünk el a gyár újkori történetében, amelyet 1992-től számítunk. Háromszáz kiterőt gyártottunk le, ami tényleg egy rekord, a kapacitásainkat teljes egészében kihasználtuk, nagyon büszkék vagyunk rá, hogy ennek nagy része, több mint 100 darab, a legmodernebb technológiával, előszereltem került beépítésre a magyar vasúti pályákba” – mondta el megnyitó beszédében a VAMAV ügyvezető igazgatója.

A 2017-ben alapított Zelovich Kornél-díjat idén Fónagy János nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkár és Palumbéi László, a VAMAV Kft. szakértője, nyugalmazott vezetője kapta.

A VAMAV közel 300 Gyöngyös környéki családnak jelent biztos megélhetést.

Kettős siker a tapolcai Focifarsagon

Tapolca város vezetése több éve, hagyományt teremtve farsang idején „Focifarsang” címmel meghívásos teremlabdarugó-tornát rendez. 2020. február 2-án öt csapat – Tanárok, Rendőrök, Polgármesteri Hivatal, Tapolcai Öregfiúk FC, Vasutasok – mérte össze a focitudását a tapolcai Csermák József Rendezvénycsarnokban.

Tavaly a Vasutasok nyerték el az első hellyel járó kupát, és idén majdnem sikerült nekik a duplázás, de a kapott gólok aránya miatt végül a 2. helyet szereztek meg a Tapolcai Öregfiúk után. A torna legjobb kapusa viszont a vasutas Tóth P. Zoltán, a MÁV-START vezető jegyvizsgálója (Tapolca TSZVI) lett, illetve a gólkirály is a csapatból került ki: Szabó Zoltan rendelkező forgalmi szolgálattevő Uzsa állomásán (Zalaegerszeg Forgalmi Csomópont).



További csapattagok: Csík Zsolt, ifj. Csík Zsolt, Sölét Máté, Szabó Zoltan, Ángyán Imre, Tóth P. Zoltán, Szombathelyi Tamás, Berta Attila, Tompos Péter, Pethő Lajos, Dobai Kálmán, Kocsor Szabolcs, Pajter Zsolt, Németh Zoltán, Zsömle Zoltán és Gerencsér Tamás. Gratulálunk!

Miskolc Területi Igazgatóság megszépült állomásai

Az „50 megújuló állomás” program eredményeiről már többször is beszámoltunk a magazinban, de fontosnak tartjuk megmutatni, hogy milyen egyéb felújítások, fejlesztések történtek az egyes területi igazgatóságokon. Az első alkalommal Miskolc Területi Igazgatóság 2019-es kiemelkedő állomás-csinosítási munkáival foglalkozunk, Abaújszántótól Miskolcig. Az igazgatóság példaértékűnek tartja az Önkormányzati Együttműködési Megállapodásokat, mert ezeknek köszönhetően olyan munkák is megvalósultak, amelyekre egyébként nem állt volna rendelkezésükre keret. Az összefoglalónkban a leglátványosabb munkákat mutatjuk be.

Abaújszántó

Az Önkormányzattal kiváló együttműködésben 2018-ban a váróterem szépült meg, illetve az állomás épülete mellett parkosítottak és egy díszkertet is kialakítottak. Az utasszám folyamatosan növekedése, és a pozitív visszhang eredményeképpen az Önkormányzat tavaly úgy döntött, hogy elkülönített forrását arra fordítja, hogy a felvételi épület homlokzatán keletkezett hibákat is elhárítja. Az elvégzett munkák piaci értéke 8,5 millió forintra tehető, amelyhez a MÁV Zrt. mintegy 3,3 millió forinttal járult hozzá. Az Önkormányzat a munkaerőt folyamatosan biztosította, számos esetben pedig lényegesen kedvezőbb árral segítette a teendőket.

Bodrogolaszi

Bodrogolaszi állomáson az önkormányzattal a szoros összefogás eredményeképpen történt meg az állomás tetőszerkezetének teljes cseréje, melyet követően az épület homlokzatának hibaelhárítása is megvalósult. A felvételi épület környezetében ezenfelül elvégezték a tereprendezést, az önkormányzat a fafelületek mázolásai munkáihoz biztosította a festékanyagot, valamint kamerarendszert telepített az állomásra az állagmegóvás érdekében, amelyet bekötött a települési hálózatba. A munkálatokat – melyek értéke 14 millió forintra tehető – költség szempontjából teljes mértékben a MÁV Zrt. finanszírozta, amely végül a jó partnerségnek köszönhetően, a kedvező árak mellett 7,9 millió forintba került.



Erdőbénye

2019 júniusában kezdődtek meg Erdőbénye megállóhelyen a felvételi épület és az utas-WC külső-belső hibaelhárítási munkái, az önkormányzat többek között elvégezte a homlokzati nyílászárók pótlását, a fémfelületek mázolását, valamint biztosította az ereszeszkáztatot. A projektet teljes mértékben a MÁV Zrt. finanszírozta, mely a sikeres kooperáció jóvoltából 11,4 millió forint helyett 7 millió forinttal terhelte Miskolc TI költségkeretét.

Ináncs

Ináncs megállóhelyen úgszintén nagy volumenű teendők mentek véghez, melyek eredményeként egy maximálisan megújult vasúti megállóhelyet láthatunk. Első lépésben a lezárt, romos utas-WC épülete került elbontásra, ami helyén egy kisebb park került kialakításra. Ezt követte a térburkolat, illetve a megállóhely-épület külső-belső hibaelhárítása. Az önkormányzat a munkaerőt, illetve a kedvező rezsioradíjat biztosította, így a projekthez 5,6 millió forint helyett csupán 2,48 millió forinttal kellett az igazgatóságnak hozzájárulnia.

Novajidrány

Novajidrány állomás felvételi épülete teljes körű hibaelhárításon esett át, majd ezt követően az önkormányzat feltöltötte földdel a környező területet és elvégezte a tereprendezést. A munkálatokhoz a MÁV Zrt. mellett az önkormányzat is hozzájárult. Mindeközben a váróteremben a padló és falburkolatok lebontása, új fal- és padlóburkolat készítése, vakolatjavítás és tisztasági festés zajlott. A projekt összértéke 14,2 millió forintra tehető, azonban az együttműködés jóvoltából az igazgatóságnak 6,8 millió forinttal volt szükséges támogatnia a projektet.

Miskolc-Tiszai pályaudvar „B” jelű perontetőkarbantartási munkái

Miskolc-Tiszai pályaudvar II. és III. vágányok között húzódó „B” jelű perontető karbantartása – a „C” és „D” jelű perontetőkhoz hasonlóan – két ütemben történt, melyet a MÁV Zrt. finanszírozott, közel 251,7 millió forinttal.

A tavalyi év során Miskolc TI-on megszépültek még Szikszó és Gyöngyös állomásai, valamint az Abaújszántói-fürdő megállóhely is.

Munkakörülmény-javító intézkedések a MÁV Miskolc Területi Igazgatóságán

A miskolci területen az elmúlt évek során számos munkakörülmény-javító munka került elvégzésre a szakszolgálatok részére. Megvalósult a Miskolc-Tiszai, Miskolc-Gömöri és Kál-Kápolna állomásokon működő pályavasúti szakasztechnikusok átköltöztetése, magasabb színvonalú épületekbe. Mindhárom helyen kialakításra került konyha-étkező, korszerű vizesblokk, és a napi munkavégzéshez szükséges helyiségek (irodák, raktár, öltöző, műhely), az irodai és a fizikai munkát végző munkavállalók számára egyaránt. Az átköltözések által több mint 74 fő számára biztosított a szebb munkahelyi környezet.

A füzesabonyi energiaellátási szakszolgálat részére új hely került kialakításra, egy üresen álló épületben. A belső kialakítás során új hideg-meleg burkolatokat, új nyílászárókat kapott az épület, melyben étkező, műhely, iroda, raktár, öltöző és modern vizesblokk biztosítja a napi munkavégzés minden feltételét.

Beruházási forrásból a forgalmi szakág számára Miskolc-Rendező pályaudvaron a IV., VI., VIII. sz. őrhelyen, Miskolc-Gömöri állomáson a II. sz. őrhelyen, Hernádnémeti-Böcs, Taktaharkány, Hidasnémeti, Sátorajújhely állomásokon a forgalmi irodákba klíma került telepítésre. Központi klíma került elhelyezésre Füzesabony felvételi épületében, a tárgyaló-, vezénylő-, üzemtechnikus- és a vezetőiroda helyiségekben is.

A miskolci igazgatóság épületében kialakításra került a korszerű KÖFE irányítóhelyiség is, mely a forgalmi technológia fejlődése miatt vált szükségessé.

Kazincbarcika és Bánréve állomások egy-egy váltókezelői őrhelye külső-belső felújításon esett át, mely során a kornak megfelelő WC és vizesblokk is kialakításra került az épületben, így kiváltásra kerülhettek a külső úrgödörös illemhelyek.

Szerencsen komplex hibaelhárítási munkák után megújultak a távközlő és felsővezetékes szakszolgálatok vizesblokkjai, mely során az elavult szaniterek, fal- és padlóburkolatok esztétikus kivitelben kerültek korszerűsítésre.

Furmann István

Szuromi Bence a miskolci Baross Gábor Vasúti Szakközépiskola elvégzése után, 2015-ben kezdte szolgálatát Kazincbarcikán, ezen az őrhelyen. Azóta is itt dolgozik váltókezelőként. Hobbija a horgászat és a vadászat.

Kazincbarcika állomás I. sz. váltókezelői őrhelye külső-belső felújításon esett át. Miben változott a felújítást követően az őrhely?

Az őrhely teljes nyílászárócsere után esett át, illetve kívülről színezve és szigetelve lett az épület. Belülről a helyiség komplett festést kapott, új linóleum került felhelyezésre, korszerű fűtés, és hűtés került kialakításra. A mosdóhelyiség és a tusoló került még felújításra, illetve az illemhely teljes átalakítása történt meg.

Milyen érzés az új munkakörülmények között dolgozni?

A sokkal modernebb körülmények nagyban megkönnyítik a mindennapi munkavégzést, kényelmesebbé teszik a szolgálatot; gondolok itt nyáron a hűtésre, vagy télen a megfelelő fűtésre, illetve egy-egy szolgálat után a tisztálkodás is modernebb körülmények között megoldott, ez nagy könnyebbség.

Kiss Nóra Márta



Munkatársunk ajánlotta

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

Ajánló: Marlók László:

Milyen feladatokat láttok el nap, mint nap? Milyen kihívásokkal talákoztatok munkátok során?

Van egy alapkarbantartási tevékenységünk, ezenfelül a távközlési hibaelhárítás az elsődleges feladatunk. Az irodákban általában napközben történnek a meghibásodások, de azért előfordul, hogy munkaidőn kívül, akár hétvégén is kapunk hívásokat. A vasút nem áll meg, az megy éjjel-nappal! Emellett a többi távközlő szakasz dolgozóival együtt munkaidőn kívül készenléti szolgálatot látunk el.

A folyamatos szakmai tevékenység mellett azért van idő a kapcsolódásra is?

Bár a munkahelyemen elég sokat ülök a számítógép előtt, azért ha hazamegyek, olykor-olykor még belenézek az internetbe. A feleséggel nagyon szeretünk kirándulni, így ha az időjárás is nekünk kedvez, akkor a hétvége a túrázásé!

Honnan hallottál a Munkavállalói Ajánlási Programról?

A vállalati hírlevélből értesültem a lehetőségről. Az egyik beosztottam 2019 elején ment el a vállalattól, és sürgősen kellett valaki a helyére. A környéken nem találtunk olyan végzettséggel rendelkező embert, aki megfelelt volna erre a pozícióra, de aztán szerencsére egy ismerős által rátaláltunk Zoltánra!

Ajánlott: Csépké Zoltán

Hogy érzed magad az új munkahelyeden?

Munkatársaimnak köszönhetően nagyon szeretek itt dolgozni. Egyik kollégánk régi, általa felújított rádiókkal varázsolt szobát munkahelyünkre. Bármiről is legyen szó, számíthatok rájuk. A korábbi 50-60 év közé tehető átlagéletkoron úgy érzem, egy picit javítottam az én 22 évemmel (nevet). A munkát illetően, mivel nincs két egyforma meghibásodás, ezért ez egy igencsak kreatív munka. A kezdeti időszakban rengeteg dokumentációt néztem át, hogy betekintést nyerjek a vállalat működésébe. Jelenleg távközlő műszerészként dolgozom a záhonyi vasútállomáson.

Valóban nagyon fiatal vagy. Hogyan tudod összeegyeztetni a munkát a magánélettel?

A nappalos munkaidőnek köszönhetően elég sok szabadidővel rendelkezem, amit igyekszem kihasználni. Tizenkét éve kezdtem el asztaliteniszezni, akkor még amatőr szinten, 8-9 éve viszont már komolyabban üzemeltet a sportot. A döntő pillanat számomra 2012 januárja volt, amikor az Asztalitenisz Diákolimpiát megnyertem. Jelenleg már 6. éve játszom Záhony NB III. csapatában.

Szabó Bálint

Marlók László 1981-ben került a MÁV szolgálatába mint táviróműszerész. Távközlő általános műszerész végzettséget, majd MÁV távközlési műszaki tiszti képesítést szerzett. Később a záhonyi táviróműszerészeknél csoportvezető lett. Jelenleg Záhonyban dolgozik mint távközlő mester.

Csépké Zoltán távközlőműszerész Záhonyban, a Kisvárdai SZC Kandó Kálmán Közlekedési Szakgimnáziumban végzett rendészeti szakon. Egy közös ismerős által került kapcsolatba Lászlóval, és ezzel együtt később a MÁV-val is.



Csépké Zoltán (balra) és Marlók László (jobbra) a régi rádiógyűjtemény előtt

#NEMLUXUSTASKA

Ismét sikerrel zárult a kampány

A MÁV-csoport 2020-ban is csatlakozott a #nemluxustaska kampányhoz, amely a Magyar Máltai Szeretetszolgálattal együttműködésben, rászoruló és hajléktalan nők számára gyűjt egy-egy táskában alapvető női higiéniai termékeket. A kampány során a Humánerőforrás vezérigazgató-helyettes szervezet koordinálásával országos szinten 22 MÁV belső gyűjtőpontot alakítottunk ki, ahol munkatársaink leadhatták adományait. A vasutasok ismét összefogtak, és ennek az együttműködésnek újra példaértékű eredménye lett! Az országos gyűjtés során összesen 430 táskányi adományt adhatunk át a kampány szervezőinek a MÁV-csoport nevében. Köszönjük minden munkatársunknak, aki adományával vagy munkájával segítette a #nemluxustaska kampány sikerét!

Fuchs Adrienn



MiniPolisz

A MÁV standja 2018. június 22-én nyitott meg a MiniPoliszban, így már a legkisebbek is játékos keretek között ismerkedhetnek meg a vasút világgal.

A MiniPolisz „Városka a városban interaktív játszótér” program egy kreatív gyerekváros, óvodás és kisiskolás gyermekek számára. Valódi, élethű környezet a gyerekek méreteire szabva, ahol kipróbálhatják a számukra elérhetetlen „felntes” dolgokat. A játszótérben kialakított helyszíneken szakképzett animátorok irányításával a kicsik tanulhatnak is. A program több célt tud egyszerre megvalósítani: kitűnő lehetőség az óvodás és kisiskolás gyerekek vasút iránti érdeklődésének felkeltésére, a MÁV imázsának javítására, valamint vasútbiztonsági oktatásra is.



A MiniPolisz szerződött partnerei a MÁV és a MÁV-START összes munkaviszonyban lévő dolgozója részére évente egy alkalommal térítésmentesen családi belépőjegyet biztosít két felnőtt és két gyermek részére. A belépéshez munkaviszony-igazolás szükséges, amit a humán ügyfélszolgálatokon lehet igényelni.

Hétköznapi hősök



A MÁV FKG Kft. ingatlanüzemeltetési szervezet két dolgozója a napi munkavégzés során „Hétköznapi hősként” állt helyt, mellyel egy munkatársuk életét mentették meg. A mentést végző kollégák Faragó Károly gondnok és Lochner Annamária Tünde takarító. A vállalat budapesti Kőér utcai munkásszállóján, 2019. december 20-án Kiss Sándor Attila vasúti járművezető a reggeli órákban rosszul lett, melyet látva a szobatársa a portára sietve segítséget kért. A portán lévő dolgozók

felmentek a szobába, ahol látva a rosszul lévő kollégát, hívták a mentőket. Telefonon Lochner Annamária Tünde tartotta a kapcsolatot a mentőkkel, akik a beteg állapotát felmérve instrukciókkal látták el a dolgozókat a kikerítésükig végrehajtható teendőkről. Az utasításokat követve a kiképzett elsősegélynyújtó Faragó Károlynak újraélesztést is alkalmaznia kellett az infarktusgyanús Kiss Sándoron, mely szerencsére a szakszerű eljárásnak köszönhetően sikerült is. A mentők kikerkezésük után stabilizált állapotban tudták elszállítani a beteget. A kollégák gyors helyzetfelismerésének és lélekjelenlétének köszönhetően, az azonnali beavatkozással életet mentettek. Ha nem cselekszenek ilyen gyorsan és szakszerűen, akkor a mentőszolgálat kikerkező szakemberei valószínűleg már nem tudták volna megmenteni Kiss Sándor életét. Az életmentők elmondásuk alapján ösztönből cselekedtek, és csak arra koncentráltak, hogyan tudnak társukon segíteni. A két „Hétköznapi Hős” embertársuk iránt tanúsított példamutató tettük miatt ügyvezetői dicséretben részesült.

A képen balról jobbra: Kocsor László műszaki igazgató, Faragó Károly gondnok, Sejkóczki András ügyvezető, Lochner Annamária Tünde takarító, dr. Horváth Ágnes mb. humán igazgató, vezető jogtanácsos, Váczai István gazdasági igazgató.

Szakképzési törvény változásai

Tisztelt Szülők! Kedves Vasutasok!

A kormány elkötelezte magát a szakképzés presztízsének visszaállítása mellett. Cél, hogy a fiatalok perspektívaként tekintsenek a kétkezi szakmákra, minél több fiatal válassza a gimnázium helyett a szakmatanulást. Ezen cél érdekében indult meg a szakképzési rendszer átalakításának programja.

2020. január 1-től új rendszerben működik a szakképzés. A legfontosabb változásokat az alábbiakban foglaljuk össze.

- A hároméves szakképzések esetében a 9. év végén ágazati alapvizsgát kell tenni. A közös ágazati alapvizsgának köszönhetően a 9. év végén még lehetséges az átjárhatóság az ötéves technikus képzésbe.
- Az ötéves technikus képzések esetében 2 év az ágazati alapozás, a 10. év végén ágazati alapvizsgát kell tenni. Az öt érettségi tárgy a matematika, magyar, történelem, idegennyelv és a szakma. Előrehozott érettségit tehet a tanuló a 12. év végén matematikából, magyarból és történelemből. A diák a 13. év végén egy időben kapja meg az érettségit és a technikus oklevelet.
- A tanulószerveződés és együttműködési megállapodás rendszerét felváltja a szakképzési munkaszerződés, amely a hároméves képzések esetében a 10., az ötéves technikus képzések esetében a 11. évfolyamtól köthető meg egy szakmában érintett vállalattal.
- A pénzbeli juttatás havi mértéke tervezetten a tárgyév első napján érvényes minimálbér legalább 60%-a, ez az összeg bruttó 96 600 Ft/hó.
- Azok a diákok, akikkel nem köt egy vállalat sem tanuló munkaszerződést állami ösztöndíjban részesülnek, melynek összege a tanulmányi eredménytől függően elérheti havonta akár a bruttó 50 000 Ft-ot is.
- A szakképzés eredményes befejezése esetén a tanulók egyszeri pályakezdési támogatásban részesülnek, melynek mértéke tanulmányi eredményük függvényében tervezetten elérheti a bruttó 290 000 Ft-ot is.



Párbeszéd a teljesítményről A fejlesztő beszélgetés bevezetése

A MÁV és leányvállalatainak humán szervezetei közös célként fogalmazták meg a teljesítményértékelés bevezetését. A MÁV Zrt. Szervezetfejlesztése által irányított közös munka eredménye egy új szemlélet bevezetése vezetők és munkatársak körében, amelynek célja, hogy tudjunk teljesítményeinkről párbeszédet folytatni, folyamatos helyzetértékelésekkel eredményeket felmutatni egymás felé.

A rendszeres visszajelzések a feladatokról és az elért eredményekről – azaz arról, mit csinálunk jól és mit kell még jobban – a közös célok teljesítését segítik.

A munkacsoport által kidolgozott módszertan segítségével lehetőségünk lesz vezetőink és munkatársaink teljesítményét értékelni. A vállalatban a visszajelző kultúra kialakítása folyamatos vállalás és tanulási folyamat, ehhez alakítottuk ki a fejlesztő beszélgetés módszertanát. A fejlesztő beszélgetés felkészít bennünket, hogy feladatainkat objektíven értékeljük, megismerjük munkatársaink képességeit, így lehetőségünk lesz fejlesztési irányokat közösen meghatározni. A vezető és munkatársa a kitűzött feladatokat a létrehozott informatikai felületen nyomon követhetik, értékelhetik, és felkészülhetnek a személyes beszélgetésre.

A teljesítményértékelés bevezetése 2020. márciustól fokozatosan történik a vállalatoknál, de a jó példákat, az eredményes együttműködések vezető és munkatársak között az „élenjárók”, az első használók közvetítik a legjobban. A felkészítések első körben a központi irányításban dolgozó munkatársak részére indulnak, későbbiekben a vállalat to-

vábbi munkatársai kapcsolódhatnak be az értékelésbe.

A bevezetés során számítnak azokra a vezetőkre és munkatársakra, akik az értékelésben lehetőséget látnak, és tovább folytatják velünk a megkezdett utat, hogy egy újszerű módszertan képviselői legyünk nemcsak a vasútvállalatban, hanem akár a piaci nagyvállalatok között.

A teljesítményértékelés sikeres bevezetésének feltétele, hogy higgyünk a visszajelző kultúra megvalósításában, a rendszeres értékelések hatékonyságában.

A RENDSZERES VISSZACSATOLÁS MOTIVÁL, POZITÍV MEGERŐSÍTÉST AD, RÁVILÁGÍT A FEJLESZTENDŐ TERÜLETEKRE ÉS SEGÍT A HIBÁK KIJAVÍTÁSÁBAN, EMELLETT PEDIG IRÁNYT MUTAT ÉS NÖVELI A TELJESÍTMÉNYT.

„Mosolyt csalni az emberek arcára”



Nehezen vesszük észre a jót, hiszen a jó természetessé válik–vallja Bódi Tamás Attila, a MÁV-START vezető jegyvizsgálója. Ezért is érte meglepetésként megkeresésünk, amely az egyik mozgáskorlátozott utasának, illetve az általa írt elismerő levelének köszönhető. Az utas meghatottan nyilatkozott jegyvizsgáló kollégánk segítőkész viselkedéséről, empatisz hozzáállásáról (magazin 35. old.). Munkatársunkkal Benke Máté beszélgetett.

A vonatodon kiemelt figyelmet fordítottál egy mozgáskorlátozott utasra. Olyannyira, hogy az úr még a MÁV sajtóosztályát is megkereste. Minden ehhez hasonló üzenetet nagy örömmel fogadunk, hiszen szolgáltató cégként büszkék vagyunk példamutató dolgozóinkra. Emlékszel az esetre?

Igen, emlékszem. A ticketcheckerben láttam, hogy lesz egy tolószékes utasunk, ezért már előre fel voltam készülve a fogadására. A vonatba nem önmelős kocsi volt besorozva, így az utast be kellett emelni. Mire szóltam volna a kocsivizsgálóknak, már hozták is a berendezést. Miután a fedélzetre emeltük az utast, kérésére kiiktattam az automata átjáróajtót, hogy a peronról be tudjon menni a kocsi. Felajánlottam neki a segítségemet, amellyel élt is: megkért, hogy vegyem le a kabátját és a nyakában lógó telefont, kulcsokat. Az utazás nagy része már lezajlott, amikor Újfehértó után előrementem hozzá, hogy rásegítsem a kabátot. Kezébe adtam a botját, majd leemelték a vonatról. Megköszönte a segítségemet, és elbúcsúztunk egymástól.

Nagyon örült a kedvességnek. De ha jobban belegondolunk, minden ember szívesen veszi a figyelmet vagy egy-két jó szót, nem kell hozzá mozgáskorlátozottnak lenni.

És kalauznak sem kell lenni ahhoz, hogy kedvesek legyünk... Szerintem alapvető viselkedési norma embernek lenni. Amikor elkezdtem itt dolgozni, azt tűztem ki célul, hogy mindennap mosolyt csaljak valakinek az arcára. Sokan utaznak komor hangulattal, ha megpróbálom felvidítani őket, az értelmet ad a szolgáltatásnak. Volt olyan, hogy egy idős néni szelfizett a vonaton, én pedig behajoltam a képbe. Nevetett rajta. Ha valami miatt sokat állunk, a kialakult helyzet összehozza az utasokat. Szeretem látni, ahogy leteszik a telefont és egymáshoz szólnak.

Olvastam az egyik versedet, abban éppen erre próbáltál rávilágítani. Remélem, nem bánod, ha azt a néhány sort is leközzöljük a magazinban, hiszen hozzád tartozik, és talán segít megérteni téged, a pozitív gondolkodásodat.

Nem bánom.

Egyébként úgy gondolom, hogy hatalmas emberi érték rejlik a vállalatban, amely érték most benned mutatkozott meg. Mi a véleményed a kollégákról? Bennük is megvan a segítő szándék?

A legtöbbekben igen, hasonló helyzetben majdnem mindenki ugyanígy viselkedett volna. Egyébként nemcsak az utasok felé, hanem egymás irányába is ilyenek vagyunk. Amikor beléptem a vállalathoz, mondták, hogy ez egy nagy család. Akkor úgy gondoltam, hogy ez közhely. Aztán láttam, hogy a kollégák baráti kapcsolatot ápolnak, segítenek egymásnak, és mindez oda-vissza működik. Én is segítettem már bútorokat pakolni, és nekem is segítettek, ha szükségem volt rá.

Miért lettél jegyvizsgáló?

Több munkahelyen is dolgoztam a MÁV előtt, a jelenlegi munkakörömet pedig egy véletlennek köszönhetem. Egy munka-

közvetítő weboldalon regisztráltam, innen ajánlották ki az állást, a vasúton belül pedig megtaláltam a számításomat. A vállalatnál van előrelépési lehetőség, szeretnék mentorképzőbe menni, és kereskedelmi tisztiképzőben is szívesen tanulnék. Több kollégát is ismerek, akik szintén jegyvizsgálóként kezdtek, majd cégen belül tanultak tovább. Ez motiválóan hat rám.

Milyenek a mindennapjaid a vasúton, miért szereted a munkádat?

A legfontosabb talán az, hogy nincs két egyforma szolgálat. Megvan az egészséges hülyéskedés, és természetesen a munka is, amit a legnagyobb tudásunkkal látunk el. Arról nem is beszélve, hogy rengeteg embert ismerünk meg a vonaton. Van olyan utasom, akivel már együtt járunk szórakozni, mások pedig hiányolnak, ha nem találkozunk velem. Az én hangulatomat is befolyásolják az emberek, bízom benne, hogy ez oda-vissza működik. Én igyekszem mindig pozitív lenni, remélem, hogy ez átragad rájuk.

Mit csinálsz, amikor nem dolgozol, jut elég időd magadra?

Van egy mennyasszonyom, elég gyakran járunk kávézóba vagy koccintozni. Utazni is együtt szoktunk. A kutyánkkal nagyon sok időt töltünk, félóránként lakunk Sóstótól és Bujtosi tótól, itt szoktunk sétálni, kirándulni. Ez az, ami kikapcsol. Írogatok is néha egy-egy verset. De a kollégákkal is sokszor összeülünk beszélgetni vagy elmegyünk meginni valamit. A hangulat nem csak hogy jó, hanem baráti!

Benke Máté

*„Szétnézek és megiszom egy kávét.
Majd eltűnődöm, hogy az emberélet lehet akár pár év...
De ezt mind mivel töltöd ember?
Nézz csak szét, kapj észhez, és kelj fel!*

*Nem csinálsz mást, csak tévét nézel
facebookozol egész éjjel.
Ember, mondom neked, kelj fel!
Hagyj ott mindent csak egyszer!*

*Csak nyisd ki a szemed, szemléld a világot!
Lesz végre életed és a múltat megbánod.”*

Bódi Tamás Attila 1997. május 1-jén született Nyíregyházán. Nyírbogáton nőtt fel, általános iskolába is ide járt. Tanulmányait Nagykállón folytatta, belügyrendészeti szakiskolában. Az utolsó évben magántanuló lett, és munka mellett érettségizett le. Ezt követően még 2 évet dolgozott bolti eladóként vagy éppen építőipari segédként. 2017 szeptembere óta a MÁV-START munkavállalója.

FLIRT, Bz, Desiro, Uzsgyi?

Bemutatkoznak járműveink – 1. rész

Azon munkatársaink, akik a mozdonyokkal és motorvonatokkal dolgoznak, biztosan álmaikból felkeltve is tudják, hogy mit jelentenek a címben említett nevek. A januárban bejelentett 115 darab új mozdony beszerzése kapcsán most kétrészes sorozatban mutatjuk be, hogy kikhez fognak csatlakozni, mely járművekből áll a MÁV-START flottája jelenleg. Első részünkben a fenti típusokat is tartalmazó villamos és dízel motorvonatokat és motorkocsikat mutatjuk be.



Iker Bz (Fotó: Wikipédia)

A MÁV-START állományához jelenleg a frissen érkező KISS motorvonatokat nem számolva 157 villany- és 308 darab dízelmotorvonat és motorkocsi tartozik. A legutóbbi járműbeszerzés napjainkban zajlik az újság megjelenésének idejében, március 15-én fog forgalomba állni az első emeletes KISS motorvonat. 2022-ig összesen 40 darab fog érkezni, és a meglévő, szintén a Stadler által gyártott FLIRT-ökkel együtt teljesen ki fogják szolgálni az elővárosi közlekedést, modern, európai szinten. Érdeklőség, hogy a FLIRT és a KISS név is német mozaikszavak, a FLIRT kibontva magyarul gyors, könnyű, innovatív regionális (vonat)szerelevényt jelent, míg a KISS komfortos, innovatív, vágózni képes elővárosi vonat. A 160 km/órás sebességre képes járművek megfelelnek a kor elvárásainak, modern környezetükkel és alacsonypad-

lós kialakításukkal. Rajtuk kívül még a villamos motorflottát erősíti a Bombardier által gyártott, 140 km/órás sebességgel közlekedő 10 darab Talent motorvonat, melyek felújításáról előző számunkban számoltunk be, és jelenleg Bécs és Győr között közlekednek. Régi időket és a hazai járműgyártást e szegmensben a BDVmot és a korábban InterCityként használt BVmot képviseli. A BDVmot, hétköznapi nevén „Hernyó”, korábban főként a budapesti elővárosban volt megtalálható, manapság Miskolc környékén szolgálnak, de egy-egy szerelvény még a főváros térségében maradt. Becenevét a külalakja után kapta, maximális sebessége pedig 120 km/óra. Ennek a típusnak a továbbfejlesztett verziója a BVmot, más néven Samu, melyből 3 darab készült. A BVmot 001 pályaszámú járművet Varga Lászlóról, a MÁV egykori, a Rákosi-korszakban mártírhalált halt vezérigazgatójáról nevezték el. Ugyanakkor az egyik mozdonyvezetőnek szintén Varga László a neve – az ő becenevéről (Samu) kapta a típus a becenevét. Míg korábban a Budapest–Kaposvár–Gyékényesre közlekedő Somogy IC-n járt, ma már csak személyvonatokon használják őket.

A dízelek terén egy fokkal kevésbé színes a társaság. Jelenleg három fő típusal találkozhatunk a hazai pályákon, egy kis csavarral. A legjellegzetesebb a mellékvonalak kiterőhetetlen kellékei a Bz motorkocsik. A 70-es 80-as években Csehszlovákiában gyártott, 80 km/órás sebességre alkalmas járművek szinte összeforrtak az ország mellékvonalaival.

Desiro (Fotó: Molnár Zsolt)

Már több felújításon is átesetek, így alakultak át az úgynevezett InterPicikké, ami mint vonatnem mára már megszűnt, de a magasabb utazási komfortot nyújtó felújított motorkocsik még járnak. 2005-ben pedig egy különleges típus látta meg a napvilágot, mikor is legyártottak egy úgynevezett „Iker Bz-t”, amely nagyobb kapacitással rendelkezett. Még a villamosítás előtt Szombathely–Csorna–Hegyeshalom között járt a szerelvény, napjainkban Debrecen környékén találkozhatunk vele. A következő motorvonattípus az orosz államtól kapott eredetileg 6341-es, ma már 416-os sorozat, ismertebb nevén Uzsgyik. A Dél-magyarországi régió villamosítatlan vonalain futnak, de láthatjuk őket Hatvan és Somoskőújfalu között is. Végül, de nem utolsó sorban az elővárosban a Balaton-parton és Debrecen környékén illetve a menetrendváltástól már Győr és Balatonszentgyörgy között közlekedő, a Siemens által gyártott 426-os sorozatú Desiro motorvonatok állnak rendelkezésünkre. A 120 km/órás sebességre készült járműből 31 érkezett Magyarországra.

Molnár Zsolt



375 új jegyautomata

A MÁV-START 2020-ban 375 új automatát üzemel be a budapesti főpályaudvarokon és az elővárosi állomásokon, megállóhelyeken. Száz készülék kizárólag bankkártyás, míg 275 vegyes, kártyás és készpénzes fizetésre is alkalmas lesz. A korábbiaknál strapabíróbb, korszerűbb, a jegyvásárlás és az utastájékoztató szétválasztása érdekében kétmonitoros, új berendezések kerülnek telepítésre.

Az új automaták üzembe helyezése csökkenteni fogja a pénztári dolgozók leterheltségét, továbbá jelentősen meggyorsítja a jegyvásárlás folyamatát a pályaudvarokon. A jelenleg működő 178 jegyautomata rendelkezésre állása meghaladja a 90 százalékot, de a jövőbeli cél az arány további javítása. Az új automaták beszerzéséről szóló szerződés 2020. január 30-án lépett hatályba. A beszerzés összköltsége az eszközökkel és kiegészítő költségekkel együtt 4,06 milliárd forint, amit saját forrásból finanszíroz a MÁV-START.

A beszerzésre került 375 db automata új, modern külsőt kapott, távfelügyeleti rendszerrel is rendelkeznek, illetve a külső borítást egy antigraffiti bevonattal is ellátták, ami vandálbiztossá teszi őket. Az automaták a kezelőfelület mellett egy további képernyőt is tartalmaznak, amelyen információkat, reklámokat, illetve havaria helyzetű közleményeket is megjelentethetünk majd. A berendezések rendelkeznek vonalkód-leolvasóval is, így akár a megvásárolt bilet utáni számlát is ki lehet nyomtatni.

Az új automaták 2020 nyarától kezdve fokozatosan állnak majd szolgálatba, hetente 15 db telepítését tervezi a vasúttársaság. A meglévő 178 automata is fejlesztésre kerül, az elővárosból leszerelt eszközök jelentős módosítás és kar-

bantartás után új helyszíneken, jellemzően a nagy utasforgalmú vidéki állomásokon és megyeszékhelyeken, valamint a balatoni vonalakon szolgálják majd az utasok kényelmét.

Müller-Róka Bertold

Megváltott jegyek

60% Jegypénztárban

40% Online felületen
MÁV applikáción
Jegyautomatákból

Jegykiadó automaták

„Sokféle utas van, az emberek különbözőek, ma már dönthetnek a vasúti személypénztár, az internetes jegyértékesítés és az automatából történő jegyvásárlás mellett is.” Kovácsné Vannai Szilvia nemzetközi jegypénztáros kollégánkat kérdeztük a jegykiadó automatákról.

„Ahhoz, hogy a vasút és az utas között létrejöjjön az a bizonyos szerződés, az utasnak meg kell fogalmaznia az utazással kapcsolatos igényét, azaz el kell döntenie, hogy milyen vonattal, mikor, milyen útirányon keresztül szeretne utazni. Sajnos, az a tapasztalat, hogy ez nem mindig sikerül nekik! Ezen a vasúttársaság minden eszközével igyekszik segíteni, különböző értékesítési csatornákat kínál fel. Így mindenki igénye szerint kiválaszthatja, hogy neki melyik jegyvásárlási forma a megfelelőbb. Sokféle utas van, az emberek különbözőek, ma már dönthetnek a vasúti személypénztár, az internetes jegyértékesítés és az automatából történő jegyvásárlás mellett is. Nemzetközi pénztárosként én úgy gondolom, hogy a legnagyobb értékesítési csatorna a mai napig is a személypénztár, a legtöbben így váltanak jegyet. Hiába gondoljuk azt, hogy a pénztárost felváltja az automata, az én véleményem szerint ez nem igaz.

Tapasztalatból mondom, hogy utazási és jegyvásárlási szokásaik szerint az 50 év felettek közül sokan nem értenek annyira a számítógéphez, és ezért nem tudnak interneten jegyet vásárolni. Ezért inkább a személypénztárhoz fognak fordulni, információt kérni, hogy a pénztáros segítségével döntsék el, melyik vonat lesz a legalkalmasabb a számára. Nagyon sok kollégám van, akiknek állandó utasaik vannak! Nekem is vannak állandó vásárlóim, akik hozzám állnak be a sorba, hogy egy-két jó szót válthassunk, lehessen egy mosolyt adni és kapni. Ők biztosan nem az automatából fognak jegyet vásárolni,

hanem a személypénztárhoz fognak jönni. Az alkalmi utasok mellett vannak a sietős utasok, akik hamar szeretnék jegyet kapni. Ilyenkor is jól jön a tapasztalt pénztáros, így ez az utas nem az automatánál fog vásárolni, hanem a fél perc alatt jegyet kiadó pénztárosnál. Amikor a pénztárban nagy utasforgalom van, például havi bilet vásárlásakor, akkor viszont az automata tehermentesít minket, mert sok utas az 5% kedvezmény miatt az automatát részesíti előnyben. A pénztárban sokszor előfordul, hogy a JÉ gépek leállnak, ilyen esetben is nagy segítség az automata, mert kiszolgálja az utasokat. Viszont olyan is van, amikor az automata nem működik, ezért jó, ha van pénztár is nyitva azon az állomáson, ahonnan az utas

Az alkalmi utasok mellett vannak a sietős utasok, akik hamar szeretnék jegyet kapni. Ilyenkor is jól jön a tapasztalt pénztáros,

utazni kíván. Olyan állomásokon pedig, ahol nincsen jegypénztár és elég nagy az utasforgalom, nagyon jó dolog, ha legalább egy automata telepítésével kiszolgálhatjuk az utas igényeit. Tudom, hogy erről sokaknak más a véleménye, de az internet világát éljük, és a modern technikát nekünk is követnünk kell. Szóval mosolyogjunk rá az utasra és örüljünk a technika vívmányainak!”

Kovácsné Vannai Szilvia (Tatabánya)



Bárhová Európában, szinte ingyen

Manapság kétféle irányzat tapasztalható az utazók között. Vannak, akik az olcsóbb megoldást, a repülést választják, míg vannak, akik a környezet védelmét szem előtt tartva, inkább a vonattal való utazást preferálják. A MÁV-csoport dolgozói és családtagjai a FIP kedvezményekkel egyszerre élvezhetik mindkét irányzat előnyeit.

Mit jelent a FIP kedvezmény? Európa szinte összes vasútján kedvezményes utazást. Kétféle kedvezmény vehető igénybe. A FIP szabadjegy díjmentes utazást biztosít. Egy országba évente egy FIP szabadjegy kérhető (kivételesen Csehország és Szlovákia, ahova a munkavállalónak három szabadjegy jár egy évben). Egyes (főként nyugati) vasutak csak a munkavállalónak biztosítják ezt a kedvezményt, így előre érdemes tájékozódni a pontos részletekről. A FIP szabadjegy a kiadástól számított három hónapig érvényes, az érvénytartamon belül 4x2 napot lehet vele utazni. Az adott vasúttársaság területén történő utazás megkezdése előtt a naptár rovatot ki kell tölteni, minden rubrika a következő nap éjfélig érvényes. Fontos tudnivaló, hogy a szomszéd országokba egy szabadjeggyel csak egyszer lehet belépni a MÁV-hálózatról, akkor is, ha van még szabad rubrika. A FIP igazolvány kiváltása egész évben 50%-os kedvezményt biztosít a FIP-tag vasutakon. Családtagok számára is elérhető ez a kedvezmény.

Akár egy adriai utazás, akár egy európai körtúra is megvalósítható a FIP kedvezmény igénybevételével. Hely- és/vagy pótjegyköteles vonat igénybevétele esetén a felárat meg kell fizetni. A kényelmes hálókocsiban kárpótolhatatlanul lehet megérkezni a családi utazás helyszínére, a vasúti közlekedéssel egyben a környezetet is kímélve. Ezzel a lehetőséggel kitarul a világ és megismerhetők a kontinens szépségei.

Molnár Zsolt

Az alábbi társaságok jogosultak FIP kedvezményre:

- MÁV Zrt.
- MÁV-START Zrt.
- MÁV FKG Kft.
- Záhony-Port Zrt.
- MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
- MÁV VAGON Kft.
- MÁV NOSZTALGIA Kft.
- MÁV KfV Kft.

Csak az igényelhet FIP igazolványt és a FIP szabadjegyet, akinek van érvényes vasúti utazási igazolványa, és legalább egyéves munkaviszonya a kedvezményre jogosító társaságnál.

Bővebb információ:

<https://www.mavcsoport.hu/mav-start/bemutakozas/vasuti-utazasi-igazolvanyyokkal-kapcsolatos-tudnivalok>

Külföldi nyelvtanulás

A 2019–2020-as tanévtől a 9. és 11. osztályos nappali tagozatos gimnáziumi és szakgimnáziumi képzésben tanulók kéthetes egyéni vagy csoportos nyelvtanulásban vehetnek részt a Nemzeti alaptanterv szerint tanulható első idegen nyelvek (angol, francia, német, kínai) célországokban: Ausztriában, az Egyesült Királyságban, Franciaországban, Írországban, Máltán, Németországban.

A MÁV-START kedvezményes nemzetközi járataival közvetlen eljutást biztosít a német nyelvterületre utazóknak olyan osztrák és német célállomásokra, mint például Bécs, Linz, Salzburg, Berlin, Drezda, München. Csoportos utazás esetén a vonatút szervezését is vállalja a vasúttársaság, a rendelkezésre álló kapacitás függvényében.

Ki jelentkezhet a programra?

A Külföldi Nyelvtanulási Programban először a 2019–2020-as tanévben 9. és 11. osztályos nappali tagozatos, gimnáziumi és szakgimnáziumi képzésben tanulók jogosultak alanyi jogon részt venni pályázat útján. A Külföldi Nyelvtanulási Program szempontjából a 9. évfolyamos nyelvi előkészítőn, két tannyelvű előkészítőn, illetve az Arany János Tehetségprogram keretében tanulók is 9. évfolyamos tanulónak minősülnek, és részt vehetnek a külföldi nyelvi képzésben.

A tanfolyamokról

A nyelvtanfolyamok kéthetes időtartamban, minimum heti 20 nyelvórával valósulnak meg. A tanulók a nyelvórákon kívül egyéb kulturális, szabadidős programok keretében is lehetőséget kapnak a nyelvtanulásra, illetve a célnyelvi ország kultúrájának, szokásainak megismerésére. Az elszállásolás családoknál vagy kortársakkal együtt kollégiumban történik, ami újabb lehetőséget teremt a nyelv elsajátítására.

Müller-Róka Bertold

A Külföldi Nyelvtanulási Program a célországokban való nyelvtanulásra teljes körű támogatást nyújt, tehát fedezi a külföldi nyelvtanfolyam díját, a kiutazás költségeit, a külföldi szállást és ellátást, a célországon belüli, a nyelvtanfolyamon való részvételhez szükséges utazási költségeket. A tanulók a támogatást még a tervezett kiutazás előtt megkapják, így önerő, előfinanszírozás nem szükséges.

További információ: www.knyp.hu

Miskolc Járműbiztosítási Igazgatóság

A Járműbiztosítási Igazgatóságok (JBI-k) feladataik, hatáskörük és felelősségük szerint a vasúti vontató és vontatott járműveink karbantartásához és javításához kapcsolódnak. Az országban 6 nagyvárosban található meg a JBI-k központi egységei: Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged és Szombathely. Munkavállalói létszámban, a hozzájuk tartozó telephelyek számában eltérőek, és azonos alaptervekenységük mellett, a munkavégzésük tekintetében mindegyik rendelkezik valamilyen egyedi jellemzővel vagy feladatkörrel. Most a miskolci JBI-t járjuk körbe, és ezt szó szerint is megtesszük, hiszen a miskolci telephely volt a legutóbbi állomása a MÁV-START munkavállalói fórumorozatának, 2020. február 17-én ide látogattak a vezetők.

Melyek a JBI legfőbb feladatai?

A vasúti vontató és vontatott járművek, valamint motorvonatok és motorkocsik műszaki felügyelete, karbantartásának végzése, szervezése és felügyelete. Végzik a különböző közlekedésbiztonsági vizsgálatokat, vezetik a járművek műszaki dokumentációját, ellátják a vasúti járművek folyamatos műszaki felügyeletét és koordinálják a járműtisztítási tevékenységet. A karbantartási tervben meghatározott feladatokat az előírt határidőre, költségkereteket betartva kell teljesíteni. A cél az erőforrások, eszközök, anyagok optimális kihasználása a minőségi munkavégzés érdekében.

Miskolc Járműbiztosítási Igazgatóság sajátosságai

Szervezeti felépítése egyedi, egy karbantartási telephellyel rendelkezik, ami kiegészül 6 kocsvizsgálati és tisztítási szolgálati hellyel. A karbantartási telephelyen megtalálható a villamos-, dízelmozdony- és személykocsi-javító műhely, a TMK-feladatokat ellátó műhely és a műszerészműhely.

A jelenlegi feladatok

Az állomásított 56 db villamos mozdony, 16 db BDV villamos motorvonat, 36 db dízelmozdony, 26 db Bz motorkocsi és 14 db Bz mellékkocsi, valamint 170 db 4 tengelyes személykocsi karbantartása, javítása. A karbantartási tevékenységen felül a JBI 6 kocsvizsgálati szolgálati helyen biztosítja a vonatok közlekedésbiztonsági vizsgálatait. Miskolcon kívül 6 szolgálati helyen szervezi és felügyeli a személyszállító vonatok tisztítási tevékenységét. Miskolcon a vonat-előkészítési tevékenység kiegészül a szerelvények előfűtésével, energián tartásával. A feladatokat jelenleg 396 fővel látja el.

A mindennapos feladatok mellett a műszaki személyzet képzettsége és az infrastrukturális feltételek lehetővé teszik, hogy magasabb szintű karbantartásokat (431 sorozat V4, 418 sorozat B vizsga, 80-05 vezérlőkocsi osztott fővizsga stb.) is végezzenek a műhelyekben, ezenkívül a hálózati szintű alkatrészjavításban és gyártásban is sikeresen vesznek részt.



A miskolci szakemberek elhivatottságát ismerhetjük meg, ha betekintünk az alábbi területekre

Műszerészműhely: 2010-ben 5 fő műszerésszel a miskolci szervezet elkezdte az elektronikai alkatrészek hálózati szintű javítását. A javított alkatrészek darabszáma és félesége folyamatosan emelkedett, idővel részt vettek a fejlesztett elektronikai berendezések sorozatgyártásában is. Jelenleg fejlesztők és műszerészek több fejlesztésen dolgoznak, mint például az xx-44 sorozatú és a CAF kocsik fűtés- és klímavezérlője, ez mellett a járművek hibakereséséből is kiveszik a részüket.

Schlieren kocsik: Az elavult személyszállító járművek kiváltása céljából 55 db Schlieren kocsi került Miskolcra. A tárcsafékes, elektronikus vezérléssel ellátott járművek megismerése, a karbantartások elvégzéséhez szükséges ismeretek megszerzése komoly kihívás elé állította a személykocsiműhely szakembereit. A csúszásvédelmi problémák okozta kerékmeghibásodások negatív hatása látszik a sorozat üzemképességének alakulásán. A műszaki probléma megoldásán a Járműfejlesztési Igazgatóság és a Járműbiztosítás és Mérnökség szakembereivel közösen dolgoznak a JBI szakemberei.

BDV szerelvények Miskolcon: 414-es sorozatú BDV motorvonatok Miskolc honállomású pályafutása 2014 őszén kezdődött. A járművek megismerése, a hibakeresés és a javítási rutin megszerzése után a járművek üzemképessége folyamatosan növekedett. 2019-ben a villamosított 80c vonal hatására még inkább megnőtt az igény az ingavonati szerelvényekre. A BDV szerelvények kiállításához szükségessé vált a lejárt fővizsgájú 80-05 sorozatú vezérlőkocsik fővizsgajavításának elvégzése. A JBI szakemberei elvállalták a feladatot, és 4 db vezérlőkocsi osztott fővizsgáját – Szolnok járműjavítóval közösen – elvégezték. A miskolci szakemberek nagyon sokat dolgoztak az elmúlt években azért, hogy növeljék a járművek megbízhatóságát, üzemképességét, esztétikumát. A sikert nemcsak a mozdonyvezetők, de az utazóközönség pozitív visszajelzései is igazolják.

Hum Krisztina

Digitalizáció és automatizáció a jövőnk



Daragó Zsolt korábban dolgozott a Szerencsejáték Zrt.-nél, majd a Telenor, a Vodafone, a MOL és a T-Systems vállalatoknál is. Nevéhez fűződik az ügyfélkapu rendszer kialakítása, amit a Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zrt.-nél végzett, valamint a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.-nél az Elektronikus Közútiárforgalom-ellenőrző Rendszer (EKÁER) elindítása, illetve az Elektronikus Útdíjszedési Rendszer (Hu-Go) kiépítése is, amiért miniszteri kitüntetést is kapott. A szakember 2019 júliusában érkezett a MÁV-START Zrt.-hez, az Informatika szervezetet vezeti. A jelent és a jövőt kutattuk kérdéseinkkel az informatika szemüvegén keresztül, melyekre szívesen válaszolt.

Széles körű tapasztalattal érkezett a vasúthoz. Hogyan látja a vasúttársaságot, hogy állunk a digitalizációval?

Valóban sok helyen dolgoztam Magyarországon, és azon kívül is leginkább nagyvállalati környezetben. A feladataim eredményeként általában létrejött egy komplett rendszer, egy eredménytermék, amit bevezettünk adott vállalatnál, ezáltal nagymértékben hatékonyabbá és gördülékenyebbé, optimálisabbá vált a működése. A világ az automatizáció és a digitalizáció felé halad, mára kevés olyan folyamat van, ahol ne lenne jelen valamilyen formában. Nagyon egyszerűen úgy fogalmazható meg, hogy minden olyan üzleti folyamatot, amit most még kézzel, papíron, excel-táblában végzünk, fel fogja váltani olyan automatizált megoldás, amely a teljes munkafolyamatot rendszertámogatás mellett, kevesebb emberi hibalehetőséggel biztosítja.

A digitalizáció korában nincsenek korlátok – szól a mondás. Hogyan alakulnak át a munkafolyamataink?

A digitalizáció egyre inkább áthatja a munkánkat, ezt mindannyian tapasztaljuk a hétköznapjaink során. Több helyen találkozunk ma azzal a megközelítéssel is, hogy a digitalizáció ma már éppúgy részünk, mint a levegő. És ez így igaz. A munkakörnyezetünk teljesen megváltozik, ez a fajta fejlődés áthatja a munkánkat, egyre hangsúlyosabb az a kérdés, hogy hogyan tudjuk üzleti előnyre váltani a technológiát. A vállalati működésben a különböző projektek bevezetések az kapja a hangsúlyt, hogy a digitalizációt, automatizációt erősítsük. Nyilván ahogy semmit, ezt sem lehet „ész nélkül”, hiszen minden cég működésében elvárt, hogy a munkafolyamat valamely pontján legyen például manuális kontroll. Vagy egyszerűen a folyamat maga olyan, hogy nem támogatható teljes mértékben automatikusan. Aktuális példával élve, a MÁV esetében az INKA is hoz majd egyfajta sztenderd működést az SAP-ból fakadóan. A vállalatirányítási rendszerek akkor működnek jól, ha a legkevesebb testre szabással próbálja meg az adott szervezet ezt integrálni a saját működésébe, ha egy szabványfolyamat mentén fogja végezni a gyártási és a működési tevékenységet. Ez persze általában nem megy könnyen. Nagyon nehezen engedik el a kollégák a saját feladataikat, a megszkott munkafolyamatokat, sokszor egyszerűen félünk az új dolgoktól. A felmérések is igazolják, hogy nem mindenki szeret mobilalkalmazáson keresztül vásárolni, hiába áll rendelkezé-

Minimálisra csökken a manuális hibázási lehetőség, és a támogatórendszer segítségével egységes, transzparens, szabályozott és elemi szinten ellenőrzött folyamatok mentén tudjuk biztosítani a hatékony belső működést.

sére az eszköz és az alkalmazás. Van olyan korosztály vagy személyiségstípus, amelyik sokkal jobban preferálja például a személyes kontaktust vasútjegy-vásárlás során. Azzal azon-

ban tisztában kell lennünk, hogy végső soron a világ bizony arrafelé megy, hogy mindent, amit lehetséges, digitalizáljunk. A mai fiatalokban 10-20-30 év múlva már fel sem merül, hogy lehetne másmilyen is, mint automatizált egy folyamat.

Melyek a tervek a MÁV-START Informatika szervezetében 2020-ban?

Az Informatika szervezet hivatott annak a biztosítására, hogy a teljes vállalat számára szükséges informatikai szolgáltatást, eszközöket, szoftvereket, munkavégzéshez szükséges különféle alkalmazást biztosítsa. Vannak továbbá olyan szolgálta-

A munkamegosztás struktúrájából adódóan, ebben a MÁV SZK is hatalmas segítséget nyújt.

tások, amelyeket piaci szereplőktől vásárolunk meg, például a mobilszolgáltatást. Ez persze a felhasználó számára mindegy, hiszen neki az a fontos, hogy ha fel akar hívni valakit munkaügyben, a telefon működőképes legyen, működjön a szolgáltatás, a leveleit el tudja olvasni, rendben legyenek a beállítások. Az Informatika biztosítja tehát azokat az eszközöket, szoftvereket, licenceket, amelyek a munkához kellenek. Ebben van fejlődési lehetőség. Szeretném, ha elébe mehetnének a folyamatoknak. A támogatói feladatkörünkön túl proaktívabbnak kell lennünk. Szeretnénk a folyamatainkban megtalálni azokat a pontokat, ahol optimalizálni lehet az időt és a hozzáadott emberi munkaerőt. Ehhez fontos a szervezeten belüli még jobb kommunikáció, és az is, hogy a szervezetek közötti kommunikáció rendszeres, állandó és transzparens legyen. 2020 az építkezés éve lesz. Újjonnan érkezett vezetőként azt tapasztaltam, hogy akad olyan folyamat, amely évek, évtizedek alatt rögzült rendszer alapján működik. Ez bizonyára jó volt egy-két évtizede, de mára esetenként nehézkes vagy bonyolult működést eredményez. Ezeket kell feltérképeznünk, és ahol tudunk, az automatizáció és digitalizáció adta lehetőségekkel hatékonyabb munkafolyamatot biztosítunk.

A tervek végrehajtásához fontos a csapatmunka is...

Nagyszerű, hogy dolgozhatok olyan emberrel is, aki 40 éve itt van a vállalatnál, és teljesen fogékony az én ötleteimre. Mert az ő 40 éves tapasztalatát és az én teljesen eltérően szocializálódott gondolkodásomat összerakva jót tudunk alkotni. Nekem nagyon pozitív élményeim vannak, kiváló kollégákkal dolgozhatok együtt. Számomra öröm és megtiszteltetés, hogy részese lehetek ennek a hatalmas munkának, amit a vasúti személyszállítás jelent. Itt valóban mindannyian azon dolgozunk, hogy a működésünk jobbá váljon, így tudunk az utasainknak is jobb szolgáltatást nyújtani. Fontos, hogy hogyan működünk itt belül. Ha jobban működünk belül, akkor MÁV-csoport szinten jobb szolgáltatást és nagyobb ügyfél-elégedettséget fogunk elérni.

Hum Krisztina

Munkavállalói fórumok

Múlt év szeptember 25-e óta már 6 alkalommal találkozott különböző helyszíneken a MÁV-START vezetése a kollégákkal. A találkozók sikeresek és eredményesek, mindenki számára nagyon fontos a személyes és közvetlen párbeszéd. A felvetett kérdések némelyikére már konkrét intézkedések is történtek, ezekből válogatunk most, a teljesség igénye nélkül. A munkáltató elkötelezett, a munkavállalói fórumok tovább folytatódnak.

Érzékenyítő tréningek valósultak meg a jegyvizsgáló munkakörben dolgozó kollégák részére a Kézenfogva Alapítvány szakmai támogatásával, a fogyatékkal élő emberek utazásával összefüggő ismeretek átadását célozva. A tréningek az érintett munkakörökben foglalkoztatott munkatársaink időszakos oktatásához kapcsolódóan, a BGOK mintegy 20 oktatási helyszínén voltak megtartva a múlt év végén, ill. az idei évben.

A pénztárosi munkakör korábbi felvételi követelménye enyhült: a korábbi feltétel, hogy orvosilag alkalmasak legyenek jegyvizsgáló munkakörre is, kikerült a követelmények közül. Továbbá készülöben van az eljárásrendje annak az intézkedéscsomagnak, amelyet a Budapest és környéki szolgálati helyeken való munkavégzés fenntarthatósága érdekében fogunk bevezetni, a szokásos fordulószereléses vezénylés helyett az igényekhez jobban igazodó nyitvatartást célozva.

Az Utasellátóhoz kapcsolódóan a munkáltató több érdemleges észrevételt kapott a kihelyezett munkavállalói ötletládába. Jelenleg annak felmérése zajlik, hogy milyen konkrét intézkedések és erőforrások szükségesek az újjászervezéshez.

Egységes nyitvatartási rend: a fórumon elhangzottak alapján a munkáltató újragondolta a budapesti kiemelt állomások egységes nyitvatartási rendjének kialakítását, melynek keretében az utasigényekhez igazodó pénztári működési rendet fogunk bevezetni a legnagyobb budapesti állomásokon, egyaránt figyelembe véve az új jegykiadó automaták szerepét és munkatársaink érdekeit. A kollégák leginkább a kezdési és végzési

időpontokat jelölték meg nehézségként, így a nyitvatartási időre vonatkozó javaslatunk várhatóan a korábbihoz képest szűkítésre kerül, annak érdekében, hogy a munkába járás és a hazajutás könnyebbé válhasson.

A Nyugati állomáson hangzott el a kérés, hogy a nemzetközi menetforduló esetén a jegyvizsgáló-forduló száma megegyezzen a vezető jegyvizsgálókéval (fordapárok), illetve a jegyvizsgáló-forduló esetén kérték, hogy hajnalban ne szerelvénymenettel kelljen kimenni (142-es vonal), hanem még előző este vonattal (így van idejük Lajosmizsén pihenni) – ezek megvalósultak.

Szolnok állomáson felmerült, hogy 2 fős vonatok esetén a vezető jegyvizsgálót és a jegyvizsgálót is ugyanazon telepállomás adja. Lehetőségekhez képest ezt szintén megoldottuk, vizsgáljuk a továbbiakat.

A Biztonsági Igazgatóság a sikeres testkamera-beszerzést követő használatból adódó tapasztalatok alapján az utazószemélyzet minél szélesebb körű védelme érdekében 2020. év első felében újabb beszerzést indít, amelynek sikeres lezárását követően további telephelyek kerülnek bevonásra, hogy minél több jegyvizsgáló kolléga tudja használni az eszközt.

Hum Krisztina



Biztatjuk kollégáinkat, hogy vegyenek részt a munkavállalói fórumokon, amelyeknek aktuális időpontjait és helyszíneit mindig előre meghirdetjük az adott munkavállalói körnek. A konkrét intézkedések igazolják, hogy érdemes véleményt megfogalmazni!

Jeles napok...

...a műszaki tudományok területéről

MÁRCIUS

Március 1.

Reitter Ferenc születésnapja – 1813

A főváros rendezésének és a Duna szabályozásának első tervezője és kivitelezője, Reitter Ferenc (Temesvár, 1813. márc. 1. – Budapest, 1874. dec. 9.) Széchenyi István köréhez tartozott. Az 1830-as években a Duna és a Tisza vízrendezési felméréseivel foglalkozott. 1851-től a Budai Építészeti Hatóság főmérnöke volt; 1853 és 1866 között megépítette a budai és pesti rakpartokat. Érdekes elgondolása volt a mai Nagykörút helyén egy hajózható csatorna kialakításának ötlete; ennek terveit is elkészítette, és javaslata csak azért nem valósulhatott meg, mert a főváros nem tudta vállalni a költségeket. Andrassy Gyula miniszterelnök felkérésére egy emlékiratot készített, amelyben összegezte a Budán és Pesten végrehajtandó, a városfejlesztés szempontjából legfontosabb teendőket részletes költségbeccsléssel együtt, valamint javaslatot adott egy szervezet létrehozására ezeknek a feladatoknak az elvégzésére. Ez a szervezet meg is valósult Fővárosi Közmunkák Tanácsa néven, és a mai napig például szolgáló tevékenységet végzett az összehangolt, hosszú távú városrendezés terén. A szervezet első főmérnöke Reitter Ferenc lett. Ő dolgozta ki a főváros fejlesztésére 1871-ben kiírt nemzetközi pályázat követelményeit, és a nyertes pályaművek javaslatai alapján készített el egy, a főváros egészére szóló szabályozási tervet; a megvalósítási munkálatokat is ő irányította.

Március 5.

Neuschloss Simon születésnapja – 1821

Neuschloss Simon (Vágvecse, 1821. márc. 5. – Pest, 1871. jan. 31.): faárugyáros és építési vállalkozó, az első magyar parkettagyár megalapítója, majd a meginduló magyarországi vasútépítkezések egyik legfontosabb beszállítója, vasúti talpfák gyártója.

Az 1840-es évek elején bátyjával, Neuschloss Bernáttal fakezést és ácsművelést létesített, néhány év múlva Pestre telepítette át üzemét, ettől kezdve út- és vasútépítkezéseket vállalt. 1860-ban megalapította az első magyar parkettagyá-

rat, majd üzemét gőzfűrészüzemmel bővítette. Vállalatainak vezetését halála után fiai – Ödön és Marcell – vették át.

Március 8.

A Budapesti Mérnöki Kamara megalakulása – 1800

A Budapesti Mérnöki Kamara 1924. március 8-a és 12-e között tartotta alakuló közgyűlését a Magyar Mérnök és Építész Egyesület budapesti székházában. Létrehozásának alapjául az 1923. évi XVII. törvénycikk szolgált, amely többek között kimondta, hogy „mérnöki címet csak az viselhet, aki a Műegyetemen, a bányászati és erdészeti főiskolán vagy külföldön oklevelet szerzett”. A kamara első elnökének Zielinski Szilárd műegyetemi tanárt választották meg, aki néhány hét múlva elhunyt, ezért a kamarai munka elindítása Hermann Miksára várt. A kamara fő célja a mérnöki testület tagjainak szervezett jogvédelme, szociális támogatása és munkahelyek, illetve munkalehetőségek teremtése volt. Állami felügyelet alá tartozó intézményekben mérnöki állást csak kamarai tagsággal lehetett betölteni. A mérnöki cím védelme csak részlegesen valósult meg, mert tízéves szakmai gyakorlat után kérni lehetett az úgynevezett kamaramérnöki címet. Hermann Miksa helyébe Kossalka János műegyetemi tanárt választották. Kossalka 1944 szeptemberében a háború áldozatává vált, a kamara működését pedig az iparügyi miniszter 1945. április 24-én kiadott rendeletével megszüntették.

Március 21.

Női kalauzok és jelzőőrök alkalmazása a budapesti közúti közlekedésben – 1915

Az I. világháború alatti munkaerőhiány miatt a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) 1915. március 21-én rendeletben engedélyezte női kalauzok és jelzőőrök fől vételét. A BKVT 1915. október 26-i jelentése szerint ilyen munkakörökben április 10-én még csak 24 nő, október 22-én már 536 nő teljesített szolgálatot. Ugyanebben az időszakban kísérletképpen két női kocsivezetőt foglalkoztattak.

Forrás: Neumann-ház, Jeles Napok (<http://jelesnapok.oszk.hu>)



Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt Ügyintéző!

A hálámat szeretném kifejezni és szavakba önteni, azt, amit érzek, és amit igazából nem is lehet. Ma, 2020. 01. 23-án a 15 éves kislányom, aki teljesen rutintalan a vonatozásban, felszállt a vonatra, hogy Pátyra utazzon. Hamarosan rájött, hogy valami nagyon nem stimmel, rossz vonatra szállt (az 568-as Tulipán InterCityre 15:25-kor a Keleti pályaudvaron). Nagyon megijedt, amikor megtudta, hogy mi a helyzet. Az Önök kollégája a vonaton fantasztikusan kezelte a helyzetet! Ugyanis nem utaztatta a gyerekem Füzesabonyig, vagy akárhova is ment az a vonat. Rögtön intézkedett, és a vonatot megállították! A zokogó gyermekemet Gödöllő megállónál leszállították, és áttették egy visszavonatra. Szavakkal nem tudom kifejezni a hálámat neki és a menetirányítónak (vagy fogalmam sincs, hogy kik voltak azok, akik még segítettek), de nagyon-nagyon-nagyon köszönöm nekik!!! Fantasztikusak voltak! A lányom épségben itthon van! Önök szuper emberek! Remélem és kívánom, hogy sok ilyen fantasztikus, empátikus, együtt érző kolléga van/ legyen Önöknél, példaértékű, amit ma tettek. Örök hálával gondol rájuk az egész családuknk!

Üdvözlettel: V. Nóra

A fenti dicséret a január 23-án szolgálatot teljesítő Vindendorf Zoltán (Miskolc) és Fehér Krisztián (Miskolc) munkatársainkat illeti meg.



Tisztelt Cím!

Azzal az észrevétellel fordulok önökhöz, hogy 2020. 01. 29-én utaztam a Budapest-Keleti pályaudvarról a 13:10-es Lőkősházára induló vonattal. Nagyon meglepődtem a magas szintű utastájékoztatóson, amit a kolléganőjük végzett. Hálás vagyok neki a kedvességéért és lelkiismeretes munkájáért! Nagyon készséges és segítőkész volt. Gratulálok a kolléganőjükhöz, sok hasonló munkatársat kívánok a vasútvállalatuknak. Kérem, továbbítsák üzenetemet kolléganőjük felé.

Üdvözlettel: N. Katalin, Pomáz

2020. január 29-én a 754 sz. gyorsvonaton Medve Andrea (Békéscsaba) munkatársunk dolgozott, a dicsérő szavak őt illetik.

Tisztelt MÁV!

Szeretném önökkel megosztani legutóbbi utazásom pozitív élményeit az egyik munkatársukról: mozgáskorlátozott vagyok, és a rendszeres utazásaimat Nyíregyházáról Budapest Nyugatiba, illetve vissza is általában az IC-vonatokkal veszem igénybe. 2020. január 12-én vasárnap este, amikor munkatársaik beemeltek az utcai elektromos hajtású kerekesszékekkel a 618-as IC InterCity járatára Budapesten, az ott tartózkodó fiatal jegyvizsgáló munkatársuk rögtön megkérdezte „Miben segíthetek Önnek, Uram?” Kértem, hogy a belső automata működtetésű utastéri ajtó levegővezérlő gombját a biztonságos áthaladásom időtartamára legyen szíves átmenetileg kikapcsolni. Ezt készséggel megtette, és miután a kerekesszékekkel leparkoltam a kijelölt helyre, még egyszer megkérdezte, nagyon udvariasan és tiszteletudóan, hogy „Segíthetek-e még valamiben, Uram?”

Ügyesen segített a télikabátomat levenni és a fogásra helyezni, majd jó utazást kívánt, és elköszönve elment a szolgálati ügyeivel törődni. Nyíregyháza vasútállomás előtt ismét megjelent, és udvariasan megkérdezte, hogy segíthet-e még valamiben, mert szívesen rám adja a kabátot.

Rendkívül jólesett, hogy fiatalember léteire ennyire készséges, tiszteletudó, előzékeny és segítőkész kollégájuk képviselte a MÁV-ot!

Megköszöntem a segítségét, de a nevét sajnos nem jegyeztem föl, (A segítőkész kollégával, Bódi Tamás Attilával interjút készítettünk, amelyet magazinunk 20. oldalán olvashatnak. – a szerk.) Úgy gondolom, ezt tanítani kellene! Persze semmi kétségem nincsen, hogy Önök is figyelnek erre a jegykezelők oktatása során, mert mindig udvariasak a munkatársaik, csak itt valami többet érzetem ki a munkatársuk viselkedéséből, mint „munkaköri kötelességet”.

Tisztelettel és köszönettel:
Szakady Géza Béla



Pozitív visszajelzés

A január 25-én 8:37-kor Monorról induló S70 vonaton hagytam a Nyugati pu.-ban az e-könyv-olvasómat. Azt hiszem, kb. 10 perc múlva indult is visszafelé a vonat, mert egyből szálltak fel rá az utasok. Óriási köszönet! Nagyon jó érzés emberséggel találkozni: az ügyeletes kolléganő szerint nem adhatja ki annak a jegyellenőrnek a nevét, aki leadta a cuccomat a talált tárgyak közé. Nem is tudom, hogy az érkező vagy az induló vonat személyzetében szolgált-e az illető. Bízom benne, hogy kideríthető, és dicséretben részesül, ha már én személyesen nem tudom neki megköszönni. Kérem, adják át neki!

Kedves MÁV!

01. 28-án a Déli pu.-ról 20:55-kor induló Sárbogárdi járaton dolgozó jegyvizsgálónak és a MÁVDIREKT telefonos ügyfélszolgálatának köszönhetően visszakaptam a járaton felejtett laptoptáskám minden céges irattal! Fantasztikus volt minden dolgozó!!! Köszönöm!

Környezetvédelem a vasútnál

Tavaly év végén elfogadták a MÁV-csoport kiemelt vállalatainak 2019–2023-ra vonatkozó III. Környezetvédelmi Stratégiáját. A környezetvédelemről, azon felül a fenntarthatóságról a vasút kapcsán is egyre több szó esik, és feltehetően a vasútnak az európai zöld megállapodásban is kulcsszerepe lesz. A vasútársaságunk zöld céljait és törekvéseit mi is alaposabban be szeretnénk mutatni, ezért ebben az évben egy külön rovatot indítunk a témában. Első alkalommal röviden bemutatjuk a Környezetvédelmi Stratégia sarokpontjait.

A MÁV-csoport környezetvédelmi stratégiájának fő célja kettős: a vasúti környezetvédelmi tevékenység valamennyi szintjére és szereplőjére vonatkozóan az irányokat kijelölje, valamint a köztudatban megőrizze és erősítse a vasút környezetbarát jellegét.

Melyek a zöld szempontból érintett területek, kihívások ma a vasúttársaságnál? (Részlet a Környezetvédelmi Stratégiából.)

Környezeti károk csökkentése

Kiemelt feladatként kezeljük a múltban okozott környezeti károk felszámolását, mérséklését és a veszélyforrások csökkentését. A jövőben olyan technológiákat alkalmazunk, amelyek jelentősen csökkentik a környezeti kockázatot.

Környezetterhelés csökkentése

Környezetvédelmi teljesítményünk folyamatos javítására, a környezetterhelés csökkentésére, a levegőt, a vizeket és a ta-

lajt érő káros hatások mérséklésére, valamint energia-felhasználásunk hatékonyságának javítására nagy hangsúlyt fektetünk, eredményeinket mérjük.

Fenntartható beruházás

A fenntartható fejlődés és a körkörös gazdaság jegyében valószínűleg megberuházásainkat és fejlesztéseinket.

Környezettudatosság

Munkatársaink rendszeres képzésére, környezetvédelmi elkötelezettségük folyamatos fejlesztésére, környezettudatos magatartásuk kialakítására és fenntartására nagy figyelmet fordítunk.

Jogi környezet aktuallítása

A MÁV-csoport tevékenységeire vonatkozó környezetvédelmi jogszabályokat és az egyéb alkalmazandó környezetvédelmi előírásokat nyomon követjük, és javaslatot teszünk a jogi környezet átalakítására.

Tipppek az energiatakarékosságra:

Spóroljunk! Az elektromos készülékeket kapcsoljuk ki, húzzuk ki, ha nem használjuk. Sőt, ha tehetjük, kerüljük a gépesítést (például kézzel is fel lehet húzni egy redőnyt), vagy az olyan eszközök használatát, mint pl. egy elemmel működő borsórló.

Használjunk zöld-energiaforrásokat: szél-, víz- és napenergiát!

Válasszuk a közösségi közlekedést! Így csökkentjük az üzemanyag-fogyasztást és a CO₂-kibocsátást.

Vásároljunk helyi piacon! Nem kell, hogy egy alma több ezer kilométert utazzon, ha helyben is megterem.

Kerüljük a környezetszennyező csomagolásokat! Nézzünk szét a boltban alaposan: például egy uborkát lehet műanyagba fóliázva vagy anélkül is vásárolni.

Igyunk csapvizet! Ne vegyünk műanyag palackos italokat, rendkívül környezetszennyező és a szállításuk is káros.

Zuhanyozzunk többször fürdés helyett!

Csökkentsük a hulladéktermelést! Amit lehet, hasznosítsuk újra!

Légy hatékony – fogyassz keveset!

A tavaszi megújulás jegyében érdemes még több figyelmet fordítanunk vásárlási és fogyasztási szokásainkra, a környezetvédelemre és bolygónk természeti készleteinek megőrzésére. Márciusban két nemzetközi világnap és az ezekhez kapcsolódó események is segítenek tudatosítani: egy Földünk van – nem pazarolhatjuk el kincseit!

Március 6. Nemzetközi energiatakarékossági világnap

Saját energiafogyasztásunkat leginkább a havi csekkbefizetések során tudjuk lemérni, pedig a probléma sokkal összetettebb. Nem mindegy, mivel közlekedünk, honnan származó ételt vásárolunk vagy éppen mennyire gépesítjük otthonunkat. Az egyéni kényelem gyakran globális problémák kiváltója lehet, pedig egy kis odafigyeléssel sokat tehetünk Földünk energiakészletének megtartása érdekében.

Március 22. A víz világnapja

„Víz! Se ízded nincs, se zamatod, nem lehet meghatározni téged, megízlelnék anélkül, hogy megismernének. Nem szükséges vagy az életben: maga az élet vagy.” – Antoine de Saint-Exupéry

Az elmúlt évtizedekben, évszázadokban folyóinkba mérgező anyagokat engedünk, tiszta vízü forrásainkat vegyszerekkel telítettük meg, óceánjainkon pedig, az olvadó jéghegyek mellett, egyre több és nagyobb műanyaghegyek úsznak – tettük mindezt az állítólagos fejlődés jegyében. Földünk, e csodálatos kék bolygó legnagyobb kincse a víz, amelyet óvni, őrizni kell. Az ENSZ 1994-ben jelölte ki március 22-ét a víz világnapjának, hogy tudatosítsa: ivóvízkészletünk, vizes élőhelyeink védelme, a környezettudatos mezőgazdasági technológiák alkalmazása, valamint a szennyvíz tisztítása és biztonságos újrafelhasználása mindannyiunk alapvető érdeke és feladata.

Nyugati pályaudvar

Avatása után Budapest legszebb épületének tartották, és ma sincs oka a szégyenkezésre. A Nyugati pályaudvar 1877 óta szolgálja az utasokat, ugyanúgy a főváros egyik legfontosabb vasúti központja, mint 140 évvel ezelőtt.

Az 1840-es években a későbbi Nagykörút környéke igencsak vidékies jelleget mutatott, a mai Váci út és Podmaniczky utca közötti területet csak kis jóindulattal lehetett Pest külvárosának mondani. Ám úgy tűnik, néhányan a jövőbe láttak, vagy legalábbis tudták, hogy a város terjeszkedni fog, így amikor 1846-ban megindult az első hazai vasút Pest és Vác között, fővárosi végállomását itt, a belváros „zajától” távol építették meg. Persze az is lehet, hogy mindez fordítva történt, és a belvárost óvták a vasút zajától.

Volt egyszer egy indóház

Bárhogy is történt, tény és való, hogy az első pesti indóház megnyitása után több mint harminc évig szolgálta a magyar vasút ügyét, melynek fejlődése a levett szabadságharc ellenére is megállíthatatlannak tűnt. A kiegyezés idején már 2000 kilométeres volt a hazai vasúthálózat – 1848-ban tizedannyi sem –, így az nem meglepő, hogy a létesítmény akkori gazdája, az Osztrák Államvasutak Társaság már 1869-ben a bővítésen, újjáépítésen gondolkodott. 1870-ben mozdonyfordító korongot adtak át, majd 1872-ben bővítették a felvételi épületet egy kétemeletes „házzal”, ami viszont igen kellemetlen szituációt eredményezett. Ekkor ugyanis már készen állt, és az ekkor már működő Fővárosi Közmunkák Tanácsa jóvá is hagyta a Nagykörút építési terveit, csak hogy az – legalábbis „papíron” – éppen az újonnan átadott épületen keresztül haladt. Szerencsére győzött a józan ész, és néhány hónap alatt – Budapest hivatalos alapításának évében, 1873-ban – sikerült megegyeznie a vasúttársaságnak és a fővárosnak. Ennek alapján a vasút nemcsak egy új pályaudvar, de egy híd (a későbbi Ferdinánd híd) és egy gyalogosalagút (a híd alatt) építésére is garanciát vállalt, a főváros pedig kártalanította a társaságot, hogy le kell bontania a frissen átadott épületrészt. Az állomás építése 1874-ben indult.

Csodálatos vasszerkezet

Ekkorra már egyértelművé vált, hogy a Nagykörútnak belvárosi jelleget szánunk sűrű beépítésekkel, így felmerülhet a kérdés, miért nem kijebb építették fel az új pályaudvart, egyáltalán, miért kellett a körút pompájával harmonizáló palotát építeni. Nos, ennek elsősorban üzleti okai voltak, és a vasúttársaság azt is gondolhatta, hogy egy távoli helyen felépített állomás elriaszthatja az utasokat. Minden bizonnyal hasonló okok játszottak közre abban is, hogy a zavartalan vasúti forgalom lebonyolítása érdekében le sem bontották a teljes indóházat; az építkezés során rendhagyó módon megfordították a sorrendet: előbb a csarnokot húzták fel a régi indóház köré, és csak akkor kezdték a bontási munkálatokat, amikor kész volt a pompás vasszerkezet. Noha még az 1961-es Új magyar lexikon is Gustave Eiffelt nevezi meg, mint a vasszerkezet tervezőjét, ez így nem igaz. Az tény, hogy Eiffel irodája volt a tervezés koordinátora, ám az állomás az osztrák August de Serres tervei alapján készült, a vasszerkezet pedig a német származású



francia Théophile Seyrig műve. Azt viszont szinte lehetetlen eldönteni, hogy mindehhez Eiffel személyesen mit tett hozzá – lehet hogy semmit. Ahogy akkoriban minden nagyvárosi vasútállomást, a nagykörúti új pályaudvart is a városképet is meghatározó objektumnak szánták. 1877-es átadása előtt lényeges kérdés volt még az is, hogy látványa az egy évvel korábban átadott Margit hídról is „kitűnjék”. Persze e „panoráma” nem sokáig maradhatott, hiszen néhány év múltán már bérházak sorakoztak egészen a Duna partjáig.

Budapesti, Nyugati

„Az épület külseje meglepő és a magas, manzard-alakú tetők a tervezők francia eredetét már messziről hirdetik. A csarnok főhomlokzata, vagyis orma az új Nagykörútra esik és jobbról-balról egy-egy háromemeletes pavilon által van szegélyezve. A nagy személycsarnok könnyű szerkezete valóban feltűnő, de szilárdsága ez évi március havában kiállta a tűzpróbát, midőn oly hőmenyiséget kellett elbírnia, minőre számítva nem is volt, és kiállta a nyomást anélkül, hogy túlterheltségnek bármilyen jele mutatkozott volna. Aki ez összes munkákat végigtekinti, azon meggyőződést merítheti, hogy mindazok, kik a munkák előállításában részt vettek, kötelességüknek minden tekintetben megfeleltek” – írta minden részletre kiterjedő ismertetőjében a Vasárnapi Hírek című lap, s mivel a pompás épület osztrák tulajdonban volt, mi sem természetesebb, hogy az első vonat 1877. október 30-án Bécsbe indult. Az akkoriakat büszkeséggel töltötte el az is, hogy Ferenc Józsefnek egy külön várótermet építettek. „Az érkezési oldali E pavilonban van egy nagy terem, a királyné terme, két öltözőszoba öfelségeik részére” – írta a Vasúti és Közlekedési Közlöny 1877-ben a királyi váróteremről, míg mások azt emelték ki, hogy mivel „az új pályaudvarnak pedig feladata, hogy az érkező idegen előtt városunk nagyságáról és jelentőségéről tanúskodjék, s annak ékítésére és szépítésére szolgáljon”, ennek a célnak is maximálisan megfelelt.



A csodák palotája

A nyitáskor még Budapesti pályaudvar nevet viselő akkor ötödik legnagyobb volt a világon. Csak 1891-ben lett Nyugati (korabeli szóhasználat: nyugoti) pályaudvar, miután a MÁV birtokába került. (Az 1884-ben átadott Keleti pályaudvar 1892-ben kapta nevét, korábban Központi Indóháznak hívták.) Ekkor már valóban úgy érezhette az akkori utas, hogy egy világvárosba hozta a vonat. 1887-ben a pályaudvar bejáratától indult el – igaz, még csak kísérleti jelleggel és zöldre festve – az első budapesti villamos. A következő évtizedeket aranykornak is nevezhetnénk, hiszen a Nyugati nemcsak Budapest, de a magyar vasút szárnyalásának szimbóluma is lehetett volna. A második világháború után azonban nem kerülhette el sorsát: a szocialista nehézipari megalomán elképzelések nyomán a pályaudvar eredeti funkciója háttérbe került, és a teherforgalomé lett a főszerep. Az akkori állomásfőnök szerint a „teher szállítási kultusz következményeként gyakran jártak a tehervonatok a csarnokba, amiket onnan a tárolóba toltak ki, és ott lettek feldolgozva. Az is előfordult, hogy a tehervonatok fővágányokat foglaltak el.” Mindez csak 1956 után változott meg, azóta a Nyugati pályaudvar különösebb fennakadások nélkül, folyamatosan megújulva tölti be funkcióját. De hozzátehetjük azt is, hogy néha szerencsével. Legalábbis, ha arra a hátborzongató eseményre gondolunk, ami 1962. október 4-én történt. Ekkor ugyanis egy tizkocsis tolató szerelvény elszakadt a mozdonytól, fékezhetetlenné vált, és áttörte a pályaudvar főbejáratát, és a Nagykörúton állt csak meg. Noha szörnyű tragédia is történhetett volna, csupán egy ember sérült meg, ám ez nem a csodának, hanem az állomási személyzet rátermettségének volt köszönhető: a tolómozdony vészjelzése után azonnal riasztották hangszórón át az összes utast és vasúti dolgozót, ugyanekkor egy vasutas a vágány végéből, egy pedig a homlokfal elől, az utcajárdáról terelte el az embereket.

Legát Tibor

Körvasút

Hat új megálló, különböző elővárosi vonatok erre kanyarítása – ez a receptje annak, hogy az Óbudától egy nagy ívvel a pesti oldalt bejáró, majd újra Budára, Kelenföldre érkező körvasút szerepet vállaljon Budapest közlekedésében.

Régi téma, hogy a vasútnak nagyobb szerepet kell játszania a budapesti közlekedésben. Európa sok fő- és nagyvárosában átalakították, fejlesztették a vasúti hálózatot, hogy alkalmas legyen a városi gyorsvasúti funkció ellátására. A budapestiek naponta tapasztalhatják, hogy egyre nagyobbak a dugók, a gépkocsiforgalom megfojtja a várost. És akkor még nem beszélünk a globális klímaváltozásról. Ezeket a problémákat csak a közösségi közlekedés fejlesztésével segíthetjük.

Városhatáron innen és túl

Amit azonban ma tudnak a BKK járatai Budapest határain belül, azt nem tudják azon kívül. Az agglomerációban sokkal kisebb a közösségi közlekedés részesedése, a közigazgatási határt átlépő ingázók kétharmada autózik, így Budapesten minden három autóból egy a környező településekről származik. Ezen autósok minél nagyobb részét a vasútnak kell megnyernie a közösségi közlekedés számára – mondta a Vasutas Magazinak Vitézy Dávid, a Budapest Fejlesztési Központ frissen kinevezett vezérigazgatója. Az adottságokat figyelembe véve tehát az elővárosi közlekedésben meghatározó szerepe lehet a MÁV (és a MÁV–HÉV) kezében lévő, a fővárosba befutó vonalaknak. A legtöbb elővárosi utas a fővárosi központi részébe, a vonatok hagyományos végállomására igyekszik, a három fejpályaudvarra (Keleti, Nyugati, Déli), illetve a 4-es metró megnyitása óta Kelenföldre. A meglévő vonatokot tehát továbbra is a megszokott állomásokra kell vinni, de ezeken felül indítani kell új járatokat is új irányokba.

Dél és észak

Az elmúlt években masszívan nő az elővárosi utasok száma,

ennek egyik oka a szuburbanizáció, a másik pedig a menetrend, a pályát és a járműállományt érintő beruházások. Mivel a vasútvonalak belső szakaszai állnak a legközelebb teljesítőképességük határaihoz, az egyre több utast csak úgy tudja elvinni a vasút, ha új irányokat keres. Így született meg 2013 végén a Székesfehérvár – Érd felső – Kőbánya-Kispest viszonylatú G43-as járat. A választékbővítő vonat nem fért be a Déli felé, Pestre viszont új kapcsolatot jelentett, így sokan az első S-Bahn-járatként ünnepelték. A Kelenföldről az Összekötő vasúti hídon és Ferencvároson keresztül a körvasút déli szakaszát használó G43-as sikerével bemutatta, hogy Budapesten is van értelme az S-Bahn-nak.

Remélhetőleg a történet északon is megismételhető. A 2-es vonal fejlesztésével és a Nyugati pályaudvar, valamint az oda vezető szakasz kapacitáskorlátai miatt jelenleg létezik egy Piliscsaba–Angyalföld-járat, amely ugyanúgy nem fér be a fejpályaudvarra, mint a G43. Kézenfekvő ötletnek tűnik ezt továbbvinni a körvasúton egészen a 80a vonalig. Kőbánya felső, Ferencváros és Kelenföld is lehet a cél, de több utasnak jó, ha Pécel irányába fordul a járat.

Utóbbi változatot már ki is próbálták, tavaly májusban a Keleti pályaudvar felújítása és lezárása idején két hétig járt a Pécel–Piliscsaba vonat óránként a körvasút keleti és északi részén. A START utasszámlálást és kikérdezést is tartott, amely figyelemre méltó eredményt hozott. A 380 megkérdezettnek csak 9 százaléka mondta, hogy kényszerből, a Keleti lezárása miatt van a vonaton, 79 százalék ellenben előnyösnek ítélte

meg az új viszonylatot – ismertette Kisteleki Mihály, a MÁV kiemelt szakértője. Az elővárosban vagy a XVII. kerületben lakó és a IV. vagy XIII. kerületben dolgozó, tanuló utasok számára tehát már egy ilyen összeköttetés is új, eddig többnyire csak busszal beutazható kapcsolatot jelent. A félórás sűrűséggel elképzelt járatban érdemes lenne feltárni a közbeeső területeket is.

Új megállók keleten

A MÁV három új megállóhelyet jelölt ki, sőt már tervezetett is meg a keleti, vagyis az Angyalföld és Rákos közötti szakaszon. Ezek mind jelentős sugárirányú utak, és fontos városi közlekedési járatok metszéspontjában épülnek majd akadálymentesen, jó átszállási lehetőségekkel. Pestújhelynél többek között a 62-es és 69-es villamos, Újpalotán a 7-es buszcsoport, Rákosfalván pedig a H8-as és H9-es MÁV–HÉV kínál majd kapcsolatot az utasoknak. A jelenlegi Rákosszentmihály állomáson nem állnak majd meg az S-Bahn szerelvényei. A vizsgálatok alapján évente több mint egymillió utasra lehet számítani a három új megállóban a keleti szakaszon. Rákosfalván naponta 1700-1800 fő is megfordulhat, Pestújhelyen 600-650 le- és felszálló utast, Újpalotán pedig több mint 400 fős forgalmat kalkuláltak – mondta Kisteleki Mihály.

Kettő, három, négy

Új megállókra a déli szakaszon is szükség van. Itt merőben más viszonyokkal találkozunk, mint a személyszállításban pillanatnyilag teljesen kihasználatlan keleten. A Kelenföld és Ferencváros közötti szakasz teherszállításban az ország egyik legfontosabb szakasza, hiszen a Dunán itt kel át a vonatok zöme. Ugyanakkor az S-Bahn-forgalmon kívül távolsági személyszállító vonatok is járnak erre. Éppen ezért itt a kapacitás bővítése van napirenden, a sűrűbb elővárosi közlekedés feltétele a jelenlegi két vágány mellé harmadik, illetve részlegesen a negyedik vágány fektetése. Ez a projekt tervezési-engedélyeztetési fázisban van, nemrég szerezte meg a környezetvédelmi engedélyt. Kivétel egyetlen eleme, a Duna-híd harmadik vágányának (vagy ha úgy tetszik, a meglévő két híd-szerkezet mellé egy harmadiknak) már az építése kezdődik.

Kelenföldtől a Bartók Béla útig négy, onnan három vágány lesz, a pesti oldalon azonban ez ismét 4-re nyílik szét, négyvágányos lesz a Közvágóhíd megálló, amelynek peronhosszai az elővárosi szerelvények mellett a távolsági vonatok megállását is lehetővé teszik – mondta Vitézy Dávid. Ezen a déli szakaszon még két új megálló léte-

sül, Budán a Nádorkert, amely az Infoparkot és a most épülő új városnegyedet is kiszolgálja. Pesten pedig a Népliget, amely a 3-as metróval teremt kapcsolatot. A tervek szerint a déli körvasúton óránként hat elővárosi vonat haladhat majd át, célszerűen az 1-es, a 30a és a 40a vonalakról kettő-kettő. A mostani modellezések azt mutatják, hogy a Népliget után Kőbánya-Kispest, onnan pedig a megépítendő új szakaszon (lásd Vasutas Magazin 2020. január–február!) át Ferihegy és a 100a vonal lehet a fontosabb cél, de a vonatok kisebb részét Kőbánya felső és a 80a felé célszerű küldeni.

Ha a hat új megálló létrejön a körvasúton, valamint a déli és a keleti szakaszon egyaránt járnak majd az S-Bahn-szerelvények, a vasút a jelenleginél sokkal markánsabb szereplője lesz a budapesti városi és elővárosi közlekedésnek. A következő, igaz költségesebb lépés pedig a Nyugati és Kelenföld közé álmódott vasúti alagút lehet (Vasutas Magazin 2019. április).

Tevan Imre

Balparti

A MÁV Duna-balparti körvasúti vonalát 1892-ben építették ki, a sugárirányú vonalak összekapcsolása céljából, elsősorban áruszállítási, iparvágány-kiszolgálási és technológiai feladatok ellátására. Ma főképp tehervonatok továbbítására használják a kétvágányú, 80 km/h sebességre engedélyezett, villamosított összekötő vonalat. A körvasutat a II. világháború előtt egy ideig városon belüli személyvonatok is igénybe vették az akkoriban kiépített kertvárosok kiszolgálására. A világháború után azonban ez a feladat megszűnt.

Kisteleki Mihály



Újpalota megállóhely

A hatékony körvasúti személyszállítás feltételének tekintett hat új, tervezett megálló közül az egyik már a kivitelezés fázisánál tart! Újpalotáról van szó, amely az összes közül a legegyszerűbben kivitelezhető, hiszen itt a vasút nem töltésen, hanem talajszinten halad. Így még a tavasszal elindul az S-Bahn-forgalom a keleti körvasúton is, Piliscsaba és Rákos között munkanapokon félóránként.

Remények és tévhitek a vasúti digitalizációval kapcsolatban

A digitalizáció slágerszó, főképp olyan iparágakban emlegetik sokat, ahol fontos a jelenleginél gyorsabb, pontosabb információáramlás, ahol úgy érzik, nem állnak rendelkezésre valós időben az adatok, pedig azokra a hatékonyabb működés érdekében szükség lenne. A digitalizáció nem terjed „magától”, abba investálni kell, a meglévő rendszerek és eljárások (szabályozások) újragondolása mellett.

is megvan, a fluktuáció miatt kiesett létszámot pótolni kell – méghozzá azonnal. Felmerül a kérdés, hogy a digitalizáció vajon azokban a munkakörökben váltana-e ki munkaerőt, ahol a munkaerőhiány van? Ha nem, akkor a dolgozók átképzése megoldható-e, illetve adott esetben vállalják-e a más telephelyen (településen) való munkavégzést.

A vasúti digitalizációs projektek sajnos nem mindig térülnek meg önmagukban – ez nem csoda, már a gépesítés sem volt önfinanszírozó. Még a kézi váltóállítással géppel kiváltása sem magától értetődően megtérülő befektetés, pedig még ma is vannak szép számmal olyan állomások, ahol egy vagy két váltóhajtómű öt embert váltana ki egyszerre. Ha olyan jó üzlet lenne ezek telepítése, a MÁV akár piaci hitelből is modernizálhatná a váltóállítást, a megtakarított bérköltségből fizetve a hitel részleteit – ám bizonyára nem az, ezért évek telnek el váltóhajtómű-beszerzés nélkül. Így maradnak e célra is az EU-projektek, amikor egyszerre van lehetőség 120 évet ugrani az időben.

A digitalizáció igazi kényszerpálya az abba belevágó cégeknek, egy már átadott új IT támogatta rendszert csak a legritkább esetben lehet visszaállítani a régre, hiába nem váltja be (teljesen) a hozzá fűzött reményeket. Ráadásul a digitalizáció esetén nemcsak az informatikusok és műszerészek száma szaporodna meg a vasútvállalatnál, de az épületgépészeti berendezések karbantartói is, hiszen a korszerű elektronikus berendezések meghatározott hőmérséklet-tartományban működnek csupán, alatta vagy felette kikapcsolhatnak vagy a várható élettartamuk drámaian lecsökken. Azaz a kiváltott emberek helyett kevesebb, de másféle készségekkel rendelkező, drágább munkaerő alkalmazására van szükség – szintén folyamatos munkarendben.

Azzal is számolni kell egy digitalizációs projekt eldöntésekor, hogy az elkészült rendszert csak elég szűk tartományban lehet (ingyen vagy olcsón) módosítani, ha változnak a körülmények, elvárások. Márpedig a vasútnál a körülmények hajlamosak megváltozni, különösen egy újabb liberalizációs folyamat küszöbén.

A digitalizáció akkor lesz teljes, ha az operatív (lebonyolító) szinten a kézi erőkiejtést, a nyomtatóhasználatot és a kézi-résos naplózást teljesen meg lehet szüntetni. A közeljövő feladta, hogy a mozdonyvezetők részére a szolgálati menetrend, a lassújel kimutatás és az írásbeli rendelkezés digitális úton kerüljön kézbesítésre. Ez már csak azért is fontos lenne, mert egyre kevesebb helyen van olyan, aki ezt számukra kézbesítheti. Az egyik digitalizációs projekt húzza maga után a másikat.

Andó Gergely

A MÁV-nál még mindig rengeteg szolgálati helyen történik kézzel a váltóállítással. Váltóhajtóművek nélkül nem lehet a vasutat digitalizálni. Előbb tehát a váltókezelőket kell kiváltani 20. századi módon, és csak utána lehet az állomási forgalmistákat a 21. század lehetőségeivel elvé. Hasonló a helyzet a 19. századot idéző zárjelző tárcsával is, ahol a 20. századi megoldást a vörös fények jelentik a vonat végén, míg a 21. század az integrált vonatvezérlő rendszereké, ami nemcsak azt tudja, hány méterre van a vonat vége az elejétől (és hogy ténylegesen is megvan a vonat vége), hanem ezt az információt képes megosztani a biztosítóberendezéssel is. A vörös fény azonban ebben az esetben sem hagyható el a vonatok végéről, azaz a 20. századi megoldásoknak, visszaesési szintként, marad életre.

A vasúti ipar egyszerre konzervatív és innovatív az új technológiák bevezetésében: vannak már vezető nélküli vonatok, de zárjelző tárcsa nélkül a MÁV hálózatán vonat nem indulhat el. A ragaszkodás a régi metódusokhoz kevésbé hatékonylétszámgazdálkodáshoz és munkaidő-kihasználtsághoz vezethet. A MÁV-nak ráadásul sok esetben úgy kéne 21. századi szinten szolgáltatnia, hogy olyan 19. századi megoldások is velünk élnek, amik alkalmatlanok a digitalizálásra. Ezeket előbb a 20. század szintjére kell hozni.

A digitalizáció akkor éri meg, ha az új rendszer élettartam alatti teljes költsége kedvezőbb a kiváltott régi módszer ugyanezen időszak alatti összköltségénél. Vagyis leginkább akkor érdemes digitalizálni, ha azzal létszám váltható ki, hiszen az a legjelentősebb megtakarítható költségelem. A létszámkiváltás a munkaerőhiány miatt azokat a cégeket is utoléri, ahol a megrendelő (például a magyar állam) miatt önmagában még nem lenne költségcsökkentési kényszer, de gyártási és/vagy szolgáltatási kényszer ezeknél a cégeknél

A Talent, FLIRT és KISS motorvonatok már kellően digitális járművek, ám ezen képességüket még csak részlegesen használják ki itthon. Képesek arra, hogy eldöntsék, befejeződött-e az utasok fel- és leszállása, ezzel akár okafogyottá téve a vonatmenesztést. A digitalizáció megteremtheti annak a lehetőségét, hogy forgalmi teendőket az utaskísérő személyzet ne lánsson el, kizárólag a kereskedelmi tevékenységre és utasbiztonsági kérdésekre fókuszálhassanak.



Majd az idő megoldja?

Nincs rá időm! Nem érek rá...

Hányszor halljuk naponta ezeket a mondatokat? Ma már külön tudománya van a Time managementnek, azaz az időgazdálkodásnak. A tudatosabb életvezetéshez rengeteg ötletet kaphatunk, elég rákeresnünk a neten mondjuk az időmenedzsment kifejezésre, és azonnal találunk jó néhány „15 tanács, hogy jobban gazdálkodj az időddel” típusú oldalt. Természetesen nem állítjuk, hogy ezek az oldalak egy csapásra megoldják az időhiányunkat, az azonban bizonyos, hogy mindannyian hatékonyabbak szeretnénk lenni úgy a munkánkban, mint az élet más területén is, és hogy a „soha nincs időm semmire” érzet nagyon komoly stressz-faktor, amely csak árt testünknek-lelkünknek.



Arisztotelésszel szölv

„Ha nem irányítjuk az időnk, az idő fog irányítani minket!” Igen, már az ókori görögök is tudták, hogy a hatékony időmenedzsment minden szakmában kritikus fontosságú. Ha szeretnénk változtatni, javítani, új módszereket elsajátítani, akkor már jó úton járunk, hogy fejlesszük az időgazdálkodási képességünket. Így esténként nem leszünk kimerültek, hétvégére képesek leszünk elszakadni a munkánktól, nem pörgünk rajta, és nem érezzük úgy, hogy az idő elrohan mellettünk. Mert nem az idő oldja meg a feladatainkat, hanem mi magunk.

Hum Krisztina

Ha az időre, mint stresszfaktorra gondolunk – igazán frappáns átkötéssel –, az egyik mód, amivel eljuthatunk a főzéshez, ha bizonyos „stresszoldó” alapanyagokat használunk. Ezek a B₁, B₂, B₆-vitaminok megtalálhatók a májban. Nem drága, könnyen és gyorsan elkészíthető, valóságos vitamin-bomba. Készítsük most el a klasszikus hagyományos májat serpenyő helyett a sütőben. Az eredmény garantáltan finom és omlós lesz. Fogyasszuk salátával, burgonyakörettel vagy puha kenyérral. Jó étvágyat!

Hozzávalók 4 személyre

60-70 dkg sertés- vagy csirkemáj
4 dl tej
3 nagyobb fej hagyma
3-4 gerezd fokhagyma
2 nagy csipet majoránna
bors és só

Elkészítés

A tejbe reszeljük bele a fokhagymát. Szeleteljük fel a májat bő 1 centi vastag szeletekre, majd tegyük bele a fokhagymás tejbe, néhány órát mindenképpen hagyjuk pácolódni. Olajozzuk ki vékonyan a tepsinket, tegyük bele a lecsöpögtetett sertésmájat, szórjuk meg majoránnával és borssal a tetejét és borítsuk be a felszeletelt hagymával. Alufóliával fedve forró sütőben (180°C) sütjük készre, ez körülbelül 30 perc, félidőben forgassuk meg a szeleteket és végezzünk tűpróbát. A tányérunkon sózzuk fogyasztás előtt.



Megjelent az Explorer Vasutas Világjáró Klub 2020. évi túraterve

Az EVVK idei évre szóló eseménynaptárját érdemes már most átböngészni, hiszen van olyan augusztusi túrájuk, amire már most csak néhány szabad hely van. A már hagyományosnak számító, spanyol, svájci vagy amerikai út célok mellett több újdonsággal is várják régi és új tagjaikat, például a hagyományos kéktúra részeként egy „ingyenes” felsőpetényi bányavonatozással, vagy a híres erdélyi Csucsai Vásár felkeresésével, ahol Közép-Európa legnagyobb, multikulturális kirakodóvásárán bolyonghatunk naphosszat, kincsek, ócskaságok és kézműves portékák között, gasztróélményekkel kiegészítve. Különlegességek között felelhető Csernobil elzárt világának a felkeresése, míg mindössze 5 buszjegy árértékért a HÉV-es és SZK-s kollégák is eljuthatnak immáron Krakkó, Auschwitz vagy Wieliczka lengyel úti célokra az egyesülettel.

Bővebb információ: www.evvk.hu [fb:evvk.magyaroszag](https://www.facebook.com/evvk.magyaroszag)



program

Családi show-műsor Debrecenben

Tompeti és Barátai interaktív műsora egyszerre vidám, szórakoztató és izgalmas. Aki beleszöppen Tompeti varázslatos világába, egészen biztos, hogy – ha csak egy órára is, de – újra gyerekké válik. A zenés műsor igazán változatos, a nézők megismerkedhetnek számos különleges hangszerral, például a kazuval, arab és afrikai dobokkal vagy izgalmas zenélő kutyákkal, ráadásul a műsorba belecsempésztek vicces képességfejlesztő játékokat is. Helyszín: Debrecen, VOKE Egyetértés Művelődési Központ

Időpont: 2020. március 14., 11 és 16 óra

sport

Nőnap futótúra – erdőben, állatok közt

Miskolcon már évek óta szerveznek nőnap futótúrát, méghozzá különleges helyszínen, a Vadasparkban. Az esemény célja a megemlékezés mellett az egészséges életmód és a rendszeres testmozgás fontosságára is felhívni a figyelmet, emellett pedig a természet szépségét és szeretetét is hangsúlyozni szeretnék. Az útvonal titkos, de egy biztos, hogy a Vadasparkot is érinteni fogja. A résztvevők két táv közül választhatnak és túravezető fogja vezetni őket futva, kocogva vagy gyalogolva, ki-ki tempójának megfelelően.

Helyszín: Miskolci Állatkert

Időpont: 2020. március 8. 10 óra



Brazil vasút

Az ország, ahol azért küzdenek, hogy legyenek újra személyvonatok

A 210 milliós Brazíliában immár több mint 20 éve nincsenek hagyományos városközi személyvonatok, mert a vasúti fuvarozási jogokat tehervállalatoknak adták. A klímaváltozás derekán a sorra következő kormányok már észlelték a problémát, de a 6 éve szinte folyamatos gazdasági válságot élő országban a cselekvés nem is annyira egyszerű.

El tudunk képzelni egy olyan országot, ráadásul 210 millió lakossal, ahol egyáltalán nincsen távolsági vasúti forgalom? Ez alól egyedül São Paulo és Rio de Janeiro agglomerációja kivétel, ahol sűrű követésű elővárosi vasutak közlekednek, illetve pár megmaradt turisztikai vagy nosztalgiaivonal az ország egy-két pontján, illetve néhány naponta vagy akár csak háromhetente induló speciális vonat, amelyeket egy-egy magáncég tart fenn. Mindennek az az oka, hogy a 90-es évek privatizációja során az állami tulajdonú vasútvonalakat egyszerűen magán tehervasúti szolgáltatóknak adták el, akiknek pedig a veszteséges személyszállító vasútvonalak fenntartása hátuk közepére sem kellett, így szép lassan az évek során megszüntették az összes reguláris személyvonatot. Hozzá kell tenni azt is, hogy a pályahálózat rettenetesen leromlott állapotban van, és volt akkor is, tehát a személyvonatok eljutási időben akkor sem tudnának már versenyezni az autóval, ha most újraindulnának.

Mindenesetre az elmúlt évtizedben a soron következő brazil kormányok mind tudták, hogy kell a vasút az országnak, és

rendre a Rio de Janeiro–São Paulo–Campinas nagy sebességű vasútvonal megvalósításán fáradoztak. Úgy gondolták, hogy hagyják a teherfuvarozó vállalatok kezében a meglévő, amúgy is rossz állapotú vonalakat, és építenek inkább egy teljesen újat, állami-magán együttműködésben (ppp). Több probléma is volt azonban az ötlettel, egyrészt sosem volt rá elég pénz az államnak, de a magánbefektetők sem érdeklődtek a projekt iránt, a költségek az évek során ráadásul durván elszálltak, és az útvonalon is komoly viták alakultak ki – minden közeli település szerette volna, ha feléjük kanyarodik a vonal. A végső cél az volt, hogy a 2016-os riói olimpiára készüljön el a vasút, de ennek esélye hamar szertefoszlott. Így végül több év sikertelen tendereztetés és óriási viták után a projektet elengedték.

2019 eleje óta hatalmon levő Bolsonaro-kormány és azon belül elsősorban a João Doria vezette São Paulo állam azonban más megoldáson kezdett el fáradozni: mi lenne, hogyha mégis visszaszereznék a személyszállítási jogot a teherfuvarozó vállalatoktól a meglévő vasúti pályákon, azokat fel is újíthatnák, úgy, hogy a rövidesen lejáró szerződéseket idő előtt

megújítják, és ahhoz feltételül szabják, hogy engedélyezzék a személyforgalmat a pályán. Ez bizonyára sokkal olcsóbb, és talán gyorsabban kivitelezhető ötlet, mint teljesen új pálya megépítése.

São Paulo megcsinálhatja

São Paulo állam a legeltökéltebb a személyvonatok visszaállításában, ami több szempontból is érthető, hiszen anyagi helyzete relatíve jó. Negyvennégymillió lakosával a legnépesebb állam, és itt is van a legnagyobb baj: már most elviselhetetlenek a dugók, a 21 milliós São Paulót az állam második legnagyobb városával, az 1,2 milliós Campinasszal összekötő mindkét autópálya járhatatlanná válik a jelenlegi becslések szerint 2022-re, a folyamatosan növekvő torlódások miatt.

São Paulo állam négy meglévő vasútvonalon szeretné újraindítani a személyforgalmat: a São Paulo–Campinas–Americana-vonal megvalósításával kezdenék, erre mutatkozik a legnagyobb igény. Ez 2028-ig a Rumo nevű logisztikai vállalat kezelésében van, és a cég már aláírt egy szándéknyilatkozatot a Bolsonaro-kormánnyal, hogy Campinas és São Paulo között belemenne a vegyes személy-teher forgalomba, ha a szerződés megújításra kerül, de a 234 ezres Americana körül sokkal nagyobb a teherforgalma, úgyhogy azon szakasz megosztásától vonakodik. Az állam így első körben a São Paulo–Campinas-szakasz tenderét írja ki, azt ígéri, ez még az idén megtörténik. A vonal São Paulo és Jundáí közé eső fele a São Paulo állami szolgáltató, a CPTM kezelésében van, itt közlekednek a São Pauló-i 7-es számú elővárosi vonatok. Az állam ennek a nyereséges elővárosi vonalnak az üzemeltetését is odaadná a koncesszióhoz, a teljes járműparkkal együtt.

A második vonal a São Paulótól keletre fekvő, 714 ezres São Jose dos Camposig menne, ez az MRS nevű magáncég kezelésében van 2026-ig. A kormány bejelentette, hogy ezt a szerződést is előrehozottan megújítaná, szerintük már jövőre kiírhatják a személyvonat tenderét.

A cél az volt, hogy a 2016-os riói olimpiára készüljön el a vasút, de ennek esélye hamar szertefoszlott.

A harmadik a déli kikötő, Santos lenne, ahova személyvonatok mehetnek, itt az agglomerációval együtt 1,85 millió ember él. Santos felé még nem folynak a szerződés megújítási tárgyalások – szintén az MRS-t kellene meggyőzni –, azonban a CPTM két próbavonatot is küldött Santosba a nyáron, hogy tesztelje a pálya állapotát. Ha a rendszeres személyvonatok visszaállítása egyhamar nem is reális cél, a CPTM szeretne saját üzemeltetésű turistavonatot küldeni a tengerpartra nyári hétvégéken.

A negyedik vonal a São Paulótól nyugatra található, 645 ezres Sorocabába menne, ennek előkészítése sem áll még jól, az állam ugyanakkor éppen januárban jelentette be, hogy a CPTM 8-as, nyugat felé menő vonalát is odaadná a koncesszióval a sorocabai személyvonatokat visszaállító cégnek.

Zelki Benjámin

Felhagyott vasúti sínen villamost!

Sorocaba nagyon komolyan gondolja, hogy kezdjen valamit a kétvágányú vasútvonallal, amely kelet–nyugati irányba átszeli a várost, mégis szinte semmi haszna nincs belőle, ugyanis nemcsak személy-, de még teherforgalom is alig van a vonalon. A sínek viszont észak–déli irányba kettévágják a települést, az önkormányzat ezért elhatározta, hogy nemcsak a São Pauló-i személyvonatot, de egy városi villamost is indít a vasútvonalon, és erről már meg is állapodott a szövetségi kormánnyal. Sorocaba is állami-magán koncesszióban képzeleli el a villamos finanszírozását. A központban egy nagy átszállócsomópontot hoznának létre, ahol a már épülő észak–déli buszkorridor, a villamos, és a majdani vasút találkozna.

De nem Sorocaba az egyetlen, amely a kihasználatlan városi vágányok újrahasznlataért küzd: az ország észak–keleti felén található Fortaleza 2017 nyarán sikerrel elindította első villamosát a korábban kihasználatlan városi vonatsíneken. A vonalon dízeljárművek közlekednek, csúcsidőben 7 perces követéssel, összesen 8 állomás épült, és további kettőt építenek a vonal északi hosszabbításához.



Gyermekvasút nyomában

A téli hónapokban sem állt meg az élet a budapesti Gyermekvasúton, a kirándulóforgalom kiszolgálásán kívül a legfontosabb cél a februári tanfolyamra új kis vasutasjelöltek toborzása volt. December elején régi-új taggal bővült a Gyermekvasút kocsiallóma: visszaérkezett a MÁV Vagon székesfehérvári javítóbázisáról az egyik felújított téli kocsi, mely egyedi, formabontó festést kapott. A jármű teljes külsejét borító grafika a gyermekvasutasok életét mutatja be, ezáltal kedvet csinálva a rajta utazó kisgyerekeknek a tanfolyamra való jelentkezéshez. A különleges járművet Székesfehérvártól közúti tréleren szállították a budapesti kisvasút végállomásához, majd a közel 10 tonnás kocsiszekrényt egy 100 tonnás daruval emelték a keskeny nyomközű sínpárra.

Programajánló

Március 15-én tartják a már hagyományos „Gyermekvasút nyomában” 20 kilométeres nappali teljesítménytúrát. Az útvonal érinti a Gyermekvasút minden állomását, valamint a környék főbb látványosságait, a Budai-hegység közkedvelt kirándulólhelyeit. A túra szintideje hét óra. Nevezni a rajtnál lehet, reggel 8 és 10 óra között, Széchenyihegy állomáson.

Ez az úgynevezett téli kocsi három társával együtt 1950-ben készült a Ganz-MÁVAG-ban. Később, a hatvanas években Győrben még négy ilyen típusú járművet gyártottak, illetve akkor épült a nyári forgalomra szánt nyolc nagy kilátókocsi is. A hagyományosan „téli” és „nyári” kocsiként emlegetett járművek kialakítását kifejezetten az Úttörővasút nagy utasforgalmára tervezték, a gyorsabb utascserét segítik a közepesen elhelyezett ajtók. A felújítás során korszerűsítették a jármű világítását és fűtési rendszerét, a jobb hőszigetelés érdekében az oldalablakok nyitása is megváltozott. A kocsi újjászűletéséhez a MÁV saját forrásból 30,5 millió forintot biztosított.

A MÁV Vagon üzemében az elmúlt három évben több gyermekvasúti jármű megfordult: már öt nagy kilátókocsit és az egyetlen kis kilátókocsit is a székesfehérvári szakemberek újították fel. A most visszaérkezett téli kocsit egy újabb társa váltja: a 100 tonnás daru a leromlott állapotú járművet át-emelte a trélerre, és útra is kelt a szállítmány a javítóbázisra.

A téli szünetben már elindult a regisztráció a február elején induló 65. Gyermekvasutas tanfolyamra. Az elmúlt években már hagyománnyá vált, hogy január utolsó vasárnapján nyílt napot tartottak a felső végállomáson, ahol színes programokkal várták a kisvasút világa iránt érdeklődő gyerekeket.

Ki lehetett próbálni Széchenyihegy állomás vasúti berendezéseit, akár a legkisebbek is nyomtathattak jegyet a jegykiadó számítógéppel, felpróbálhatták az egyenruhát, valamint kisfilmeket néztek a mozikocsiban. Az iskolások hangosbmondóként is bizonyíthattak, betekintheztek a „toronyban” a váltókezelő munkájába, és az állomáson álló szalonkocsiban valódi vasutas felszerelésekkel végezheték a jegyvizsgáló teendőit.

A nyílt nap alkalmából járműbemutató is volt Széchenyihegyen: kívül-belül meg lehetett tekinteni a Gyermekvasút szalonkocsijait és egy hóékevel felszerelt Mk45-ös dízelmozdonyt. Kiállították a nemrég felújított, muzeális értékű számolyozókocsit, melynek feladata a normál nyomtávú teherkocsik szállítása volt a keskeny nyomközű gazdasági vasutakon. A budai hegyekben ritkán látható C50-es kismozdony is az utasok szolgálatába állt.

Február 1-jén 95 jelentkezővel megkezdődött a tavaszi gyermekvasutas-képzés. A négy hónap alatt a vasutasszakma alapjaival, a díjszabási tudnivalókkal, a környék nevezetességeivel és a kisvasút történetével ismerkednek meg a 4–6. osztályos tanulók. Az elméleti órákat péntek délutánként a Baross Gábor Oktatási Központ épületében, a helyszíni bemutatókat pedig néhány hétfői napon a Gyermekvasút vonalán tartják. A tavaszi tanfolyamot elvégző gyerekek az avatás után, nyártól állnak majd szolgálatba.

Túrázz és kisvonatozz!

A túra kiindulási pontja a Gyermekvasút Szépjuhászné állomása, ahol igazi retró hangulat fogad. Aki szereti a nosztalgia, feltétlenül próbálja ki a büfét és az állomásépület étkezőjét. Miután testben-lélekben feltölteztünk, indulhatunk is túrázni. Az állomásépület végén keressük meg a vasúti átjárót, keljünk át a síneken és kövessük a sárga turistajelzést, ami a Nagy-Hárs-hegyre visz. Hirtelen egy kaptatón találjuk magunkat, de nagyjából öt perc gyaloglás után jobbra fordulva egy felhagyott kőbánya alsó szintjére, a bánya belsőjébe sétálhatunk. Bár a növényzet visszafoglalta azt, ami az övé volt, mégis jól látható az egykori kőbányász hely első felépítése. Miután visszamentünk a sárga turistajelzésű úthoz, néhány perc múlva a bánya felső szintjéhez vezető mellékútra térhetünk. Érdemes felderíteni a helyet, mert csodálatos látvány fog szemünk elé tárulni... Újból visszatérve a sárga jelzésre egy jó negyedórás séta után, folyamatos szintemelkedés mellett, elérjük a „Csanádi pihenő” elnevezésű kilátóteraszt, ahol rönkpadok és asztalok várnak. Itt minden adott ahhoz, hogy megpihenjünk, gyönyörködünk a tájban és falatozzunk egyet. Továbbindulva néhány percen belül elérjük a Kaán Károly-kilátót, ahol egyedi látványban lehet részünk. Megcsodálhatjuk Budapest látképét, rápillanthatunk az Erzsébet-kilátó romantikus alakjára és rácsodálkozhatunk a Pilis hegyvonulatára is. Ezután következik a túra talán legvadregényesebb szakasza. Követve a sárga jelzést meredeken alászállunk, és egy fahíd segítségével közelítjük meg a Batori-barlangot, ahol több mint hatszáz évvel ezelőtt egy remete élt. Császári Batori László pálos szerzetes ebben a barlangban fordította magyar nyelvre a Bibliát. Folytatva utunkat végig a sárga turistajelzésen, sétatempóban fél óra alatt elérhetjük a Gyermekvasút Hárshegy állomását, ahonnan a kisvonat a kívánt végállomásra visz bennünket.

Opciók lehetőség: Ha még van kedvünk és energiánk túrázni, akkor a Hárshegy állomás előtt tehetünk egy bő félórás kitérőt a Kis-Hárs-hegyre, ahol megtekinthetjük a Makovecz Imre-kilátót.



Egyedi festésű téli kocsi

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

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

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *Idén a hetvenötödik születésnapját ünnepli a MÁV Szimfonikus Zenekar.*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Boncz István** olvasónknak!

MÁRCIUS 13-ÁN... A FOLYTATÁS ELSŐ RÉSZE	BÉRES ... KOSSUTH- DÍJAS SZÍ- NÉSZNŐ	RÁADÁ- SUL	AZ ÚT JELE A FIZIKÁ- BAN	CSÍKOS FEJŰ MENYÉT- FÉLE	EURÓPAI PARLA- MENT- RÖVIDEN	SZAÚDI VÁROS	ULRIK, BECÉZVE	A TÁRGY RAGJA	KARCSÚ VADÁSZ- KUTYA	ÉNEKLÉS IMITÁ- LÁSA	DRÓT VÉGE!	LITER- RÖVIDEN	CZUCZOR GERGELY ÍRÓI ÁLNEVE	PRÉSE- LÉSEL KÉSZÜLT	A CINK VEGY- JELE	
A FOLY- TATÁS MÁSODIK RÉSZE	K															A
SZÉKEN PIHENŐ			NÉM, AU- TOMÁRKA RÁRÓVAL EGYESÜLT					AKADÁLY, TORLASZ FESTŐ V. (KÁROLY)				HARC- KOCSI ELŐNY				
ÓFRANK EREDETŰ FÉRFINÉV					BENTRŐL NÉZHET KEZÉBE NYÚJT						KÖBÁK, BUKSI MŰ KIVO- NATA					KÉRDŐ- SZÓCSKA EGY, ANGOLUL
MAGA, KEGYED			HALMERI- TÓ HÁLÓ IPARI, RÖVIDEN			ELLOPÓ ALATTA ELLEN- TÉTE							TASZÍT LEMEZ JELZŐJE LEHET			
GYERME- KIEK HI- SZÉKENY				SELYEM- KELME A RÁBA, NÉMÉL			VERMUT- MÁRKA RÉSZEK- RE BONT									
RÓMAI 50-ES	VÍZGŐZ GYAKOR- LOTT				MOSTAN- TÓL A MÉLY- BEN LÉVŐ							LÉT ISI KÖVETI!				
BOSSZÚS INDULAT- SZÓ		SPANYOL TENISZESZŐ (RAFAEL) NŐI NÉV				FONY- NYADT, TÖPPEDT LÉGIÉS									JÓD ÁSZOK- HORDÓ NYÍLÁSA	
EVEZŐS HADIHÁJÓ				EL- HÁMVAD ... MINNELLI			... MARIA (GOUNOD) BOLGÁR PÉNZNEM						... OVO; ELEVE SÓMOGYI VÁROS			
GYEPLŐ (TÁJSZÓ)			KÁRTYÁ- ZIK BUTÍTÓ BOR				BECÉZETT IGNÁC MELY DOLGOT?									
... ÉS PAN; FILMBELI KOMIKUS- PÁR				PARAI- NÉZIS SAJÁT KEZÉVEL								PÓKA ...; BASSZUS- GITÁROS LANTÁN				
ÉVAD EGYNEMŰ BETŰI		SZÍNÉSZ (SÁNDOR) ZORRO JELE						FEL- CSILLAN HENRY								NORVÉG AUTÓK JELZÉSE
	J					SZOMJ- OLTÁSRA ALKAL- MATLAN										



A tavasz tréfája

– Kibújtak az első hóvirágok! – újságolta boldogan Piroska Csörgőnek a legújabb híreket a pálya mellől. – Sőt, már néhány rüggy is kipattant a fák.

– Végre! Úgy vártam már a tavaszt – vidult fel Csörgő, aki a nagy hidegben még csattogósabban, még csikorgósabban zötyögött, mint egyébként szokott. – A tél csak akkor izgalmas, ha hó van. Hó! Hóóóó! Hahó! – kiabált az ég felé Csörgő, mégsem történt semmi. – Látod? Hiába hívogatom, mégsem esik. Sehoh semmi... Sebaj, jöjjön csak a tavasz, úgyis az a kedvenc évszakom. És Csörgő örömeiben máris rákezdett egy jó kis dalra, zenekari kíséretnek pedig rögtön csatlakozott hozzá néhány vidáman csivitelő madárka. A mozdonyok és az utasok is várták már, hogy újból színes legyen a táj, illatosak a virágok és élettel teli az erdő-mező. Főleg, hogy a természet ébredését a vonat ablakából, kényelmesen ringató utazás közben igazán jól lehet megfigyelni. A tavasz azonban nagy tréfamester. Szeszélyes és kiszámíthatatlan. Szereti kéretni magát. Mikor már mindenki elhitette, hogy megérkezett, puff neki, egyszer csak úgy eltűnt, mintha nem mutogatta volna már magát hetek óta.

Ezen a reggelen is Csörgő ébredt elsőnek, és tartott hangos ébresztőt a többieknek, még ha nem is szándékosan. De hát tudjátok, a motor hangja... Ám amikor kigördült a fűtőházból, nem akart hinni a szemének, szó szerint arcára fagyott a mosoly. A rüggyek jégbe burkolózva, a váltók befagyva, a frissen zöldellő tájnak pedig se híre, se hamva nem volt. Nem esett sok hó, de a hőmérő rettentő hideget mutatott. Sok volt a teendő a pályaudvaron, hogy beindulhasson a forgalom. A dízelek köhögtek, prüsszöltek, nehezen keltek életre, a sín csúszott, akárcsak a peronok, a jelzők alig akartak megmozdulni. De menni kellett, nem lehetett akadály a nagy fagy sem. A különleges helyzetre való tekintettel az M41-es nekiindult leellenőrizni a pályát, Piroska pedig majd az utasokat fogja szállítani. Ezen a vonalon még nagyobb körültekintésre volt szükség, itt ugyanis még kézzel állítottak mindent. A jelzőket, a sorompót, mindent. Ha valami elromlott, csak a gyors riadólánc segíthetett. Egyelőre azonban nem volt semmi fennakadás. Kicsit ugyan kopogós volt minden, de azért lehetett

közlekedni. Csörgő átment egy másik vágányra, hogy azt is átvizsgálja. Ott is minden rendben volt, indulhatott haza. A hideg ellenére vidáman dudorászott, örült, hogy az időjárás nem fogott ki rajtuk. Útközben még Piroskával is szembetalálkozott, aki már az utasokkal együtt zakatolt a nyílegyenes pályán. A következő állomáson azonban vadul integetett neki a bakter, hogy álljon meg. A hirtelen vészfék után megtudta, hogy most szóltak ide telefonon: a vonalon valami miatt nem működnek a berendezések. Sem a jelzők, sem a sorompó.

– De hiszen pár perce még minden jó volt? Én magam ellenőriztem! – magyarázta Csörgő.

– Az lehet, de most minden leállt – kiabálta izgatottan a bakter. Piroska pedig épp két állomás között zakatol a másik vágányon, és nemsokára egy sorompóhoz ér, ahol az átjáróban vígan jönnek-mennek az autók.

Csörgő tudta, hogy nincs vesztegetni való ideje. Azonnal hátramenetbe kapcsolt, hogy utolérje a kis motorvonatot. Csörgött-zörgött, majd szétesett, úgy rohant. S valóban, messziről már látta, hogy az autók nem kezdenek el lassítani az útátjáró felé közeledve. Piroskát azonban még mindig nem érte utol. Félelmében elkezdett sípolni is, olyan hangosan, mint még soha, s a nagy szürkességben egyszer csak feltűnt Piroska körvonala.

– Állj! Fék! Stop! Ne tovább! – kiabált messziről mindent, ami csak eszébe jutott.

Piroska szerencsére meghallotta barátja csörömpölő kiáltásait, és keményen beletaposott a fékbe.

– Sikerült! Sikerült! – éljenzett Csörgő lihegve, de a motorvonat még ekkor sem értette, mi ez a nagy riadalom.

Miután mindenki kifújta magát, észrevették, hogy a pálya melletti huzal, amivel ezen a vonalon az összes berendezést irányítani lehet, nem bírta a nagy fagyot és elszakadt, ez okozta a galibát. Piroska nagyon hálás volt Csörgőnek, és innentől kezdve köszönték szépen, de nem kértek a tavasz tréfáiból, csak a szép időből.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

Hatalmas öröm

Még január közepén, egy hideg téli napon hozott melegséget a 9 éves „MÁV-rongó” Marci a pécsi vasútállomásra. A kisfiút és édesanyját Tamás Ferenc TSZVI igazgató (Pécs) és Kiss László mozdonysemélyzeti szakértő fogadta az állomáson. Marcinak bemutatták a Szilit és vezérlőkocsiját. Ezután közösen elutaztak Szentlőrincre, ahol a kisfiú meglátogathatta a forgalmi irodában dolgozókat és megtekinthetett egy Bz motort is. Ezt követően végre megnézhetette kedvenc mozdonyát is, a Csörgőt, amivel Pécsig utazott. Pécsen kíváncsi volt a kiállított gőzökre, amire még fel is mászhatott. A látogatása után egy köszönőlevelet kaptunk: „...Szeretnénk megköszönni ezt a rendkívüli élményt és a sok kedvességet, amellyel valóra váltották Marci álmát! Köszönet emberséges hozzáállásukért, kedvességükért. Soha nem lehetek elég hálás ezért! Örök emléket adtak Marcinak.” Kedves Marci! Jó volt veled találkozni!



Tájékoztatás a koronavírussal kapcsolatban

Lapzártánkig Magyarországon még nem igazolódott a koronavírus jelenléte. A vasúttársaság folyamatosan figyelemmel kíséri a koronavírus terjedésével kapcsolatos hivatalos tájékoztatásokat, a munkavállalók friss információkkal a hírlevelekből értesülhetnek.



HOGYAN ELŐZZÜK MEG A VÍRUSOKAT?

A CSEPPFERTŐZÉS NEMCSAK KÖHÖGÉSSSEL, HANEM TÁRGYAK ÉS KEZEINK KÖZVETÍTÉSÉVEL IS TERJED, EMIATT NAGYON FONTOS A RENDSZERES, FERTŐTLENÍTŐ HATÁSÚ KÉZMOSÁS.



JAVASOLT A VÍRUSÖLŐ HATÁSÚ KÉZFERTŐTLENÍTŐK HASZNÁLATA IS.



HA NINCS LEHETŐSÉG MELEG FOLYÓVIZES, FERTŐTLENÍTŐ HATÁSÚ KÉZMOSÁSRA, AKKOR ALKOHOLOS KÉZFERTŐTLENÍTŐ GÉL HASZNÁLATA SZÜKSÉGES.

FIGYELEM! A VÍRUSOK MÁR AKKOR IS FERTŐZNEK, AMIKOR MÉG NEM JELENTKEZTEK A MEGBETEGEDÉS TÜNETEI.

