

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**„KIVÁLÓ MUNKÁT KELL VÉGEZNI,
MÁSHOGY NEM ÉRDEMES!”**

– interjú Stánicz Jánossal,
a MÁV VAGON Kft. termelési igazgatójával

**SZEMÉLYES ÉS PARTNERI
ÉRTÉKESÍTÉS**

A KELETI TITKAI

**ELINDULT AZ IC+
1. ÉS PRÉMIUM
OSZTÁLYÚ KOCSI**

71. ÉVFOLYAM • 2021. NOVEMBER

Magyar Vasút 2021 Konferencia • Pályakezdő Diplomás Program • Prof. Dr. Merkely Béla • Időkapszula • Kerekasztal-beszélgetés
Nemzetközi szolgáltatások • SZK Humán telefonos ügyfélszolgálat • Keleti titkai • Zöld vasút • Múlt-kor • Környezetünkért • Egészség • Mese

VEZETŐI INTERJÚ

„Kiváló munkát kell végezni, máshogy nem érdemes!”
– Interjú Stánicz Jánossal, a MÁV VAGON Kft. termelési igazgatójával

4

HÍRVONAL

Fenntartható jövő nincs vasút nélkül, Megkezdődött a Budapest-Belgrád vasútvonal korszerűsítése, Hajdúszoboszlón ülésezett a Magyar-ukrán Vasúti Határforgalmi Bizottság,

8

HR-HÍREK

Szakmai bemutatók és közösségépítés a Pályakezdő Diplomás Programon, Változott a képzési rendelet

12

MUNKATÁRSUNK

Fejes Antal, Andok Gellért és Kósa Beáta kollégáinkkal beszélgettünk

18

MÁV-START HÍREK

Elindult az IC+ 1. és prémium osztályú kocsí, Október 18-tól már a Budapest-Újszász-Szolnok vasútvonalon is közlekedik a KISS, A balatoni Nagyberek időkapszulája, Ritkán látott hosszúságú szerelvény és újrainduló szolgáltatások a nemzetközi közlekedésben, Személyes és partneri értékesítés

22

MÁV SZK

Tovább pörög az SZK Humán Telefonos Ügyfélszolgálatának számlálója

34

ÉRDEKESSÉGEK

Ég és Föld között: a Keleti titkai

36

ZÖLD VASÚT

Az utasok fenntarthatónak gondolják a vasúti közlekedést

40

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Legát Tibor,

Molnár Zsolt, Sin Bettina, Völgyi Katalin

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

Címlap: Szecsódi Balázs, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Réz Tamás, Fortepan,

MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsódi Balázs

Nyomdai előkészítés: Lounge Design Kft. • Korrektor: Dudás Márta

ELŐSZÓ

Hivatás, karrier, foglalkozás vagy állás?

„Tisztelt MÁV! 2021. szeptember 6-án utaztam a Lővér Expresszszel Győrből Tatabányára. Találkoztam ezen a vonaton egy fiatal jegykezelő kalauzzal, aki örömmel végezte a munkáját, szóba elegedett az utasokkal oly módon, hogy a MÁV-nak valóban jó, európai arca lett általa. A nevét nem tudom, de a névtelen hősök és szentek sorát gyarapította hűségével. Többször kérdezték gyermekkorunkban, mit fogunk csinálni, majd ha nagyok leszünk? Örökös kérdés ez, melyet a felnőttek tesznek fel nemzedékről nemzedékre gyermekeiknek. De maguk sem hisznek ebben valójában: a felnőttek, akiknek már van tapasztalatuk, jól tudják, hogy nem szabad bízniuk a gyermekkor álmaiban, csalogató ábrándjaiban, hiszen a sors és a körülmények sokkal nagyobb erővel nehezedenek rájuk, mint gyermekkori álmaik, hogy elhelyezkedjenek valamilyen foglalkozási ágban. A mesterség, a foglalkozás nemcsak a pusztán véletlen műve, van értelme túl a pénzen, túl az előrehaladáson! Köszönöm a fiatal kollégájuknak, hogy az állásból hivatást csinált! **Üdvözlettel: L. B. plébános**”

Az idézett levél a MÁV-START Ügyfélszolgálatára érkezett, egy kiragadott levél a sok közül, amely kollégáink munkáját dicséri. Hogy most kiemeltük, annak az indoka a levél egyszerű, mégis kivételesen találó megfogalmazása a mindennapok munkájáról. Arról, hogy mennyi kell ahhoz, hogy mi magunk hivatásként éljük meg a munkavégzésünket, és mennyi kell ahhoz, hogy a külvilág észrevegye és értékelje ezt. Sigmund Freudtól kérdezték egyszer, hogy szerinte milyen egy egészséges, érett ember. „Képes dolgozni és szeretni” – felelte a pszichoanalízis atyja, aki tulajdonképpen pszichés jóllétünk két fő elemét fogalmazta meg. A munka világa sokak számára nem feltétlenül az élvezeti kategória. Dolgozni kell, hogy a megélhetésünket biztosíthassuk, aktívan töltött felnőtt életünk java részét ezzel töltjük. És a munkánkat igazán sosem tesszük le, csak a szerszámot, eszközt, indítótárcsát, tollat rakjuk le a kezünkbe. Fejben állandóan ott van, hiszen a lelünk része, nem csak a foglalkozásunk. Az is biztos, hogy a

munkában eltöltött évek befolyásolják személyiségfejlődésünket, amely folyamatosan alakul, mert nem egy állandó, bebetonozott valami. Az, hogy hogyan gondolkodunk magunkról, másokról és a világról, egyes témákról, hogy miben erősödünk és fejlődünk vagy éppen gyengülünk – függ attól, hogy a munkában, azaz a pénzkereseti lehetőségünkben mennyire találjuk meg önmagunkat, mennyire teljesebben ki. Vannak azok a szerencsések, akik számára a munka inkább hobbi, vagy örömet okozó tevékenység, amelyre szívesen fordítanak akár extra időt és energiát is. Mikor érezzük azt, hogy a munkánk nem egy állás, hanem a hivatásunk? Amellyel valamilyen hasznos dolgot végzünk, amellyel hasznára vagyunk a világnak, amellyel alkotunk valamit, mert kihasználjuk a bennünk lévő erőt és tehetséget, rátermettséget. Amelyben motiváltak tudunk maradni, és amely elégedettséggel tölt el.

Mi, akik a Vasutas Magazint készíjtjük hónapról hónapra, hiszszük, hogy munkánkkal értéket teremtünk. Vasútvállalatunk egy hatalmas és sokrétű szervezet, amely biztos háttérrel ad, és olyan nagyszerű munkatársakat, akikről mostani lapszámunkban is olvashatnak. Akik számára a legkülönfélébb munkakörben végzett munkájuk nem a foglalkozásuk vagy az állásuk, hanem a hivatásuk. Köszönjük mindenkinek, aki erősíti a vasutasok hivatástudatáról kialakított képet, valamint hozzáállásával gyarapítja a fentebb idézethez hasonló tartalmú levelek és vélemények számát. A Vasutas Magazinhoz jó olvasást kívánunk!

Hum Krisztina

főszerkesztő-helyettes
MÁV-START Zrt.



„Kiváló munkát kell végezni, máshogy nem érdemes!”

Interjú Stánicz Jánossal, a MÁV VAGON Kft. termelési igazgatójával

A magyar vasút versenyképességének erősítése érdekében a folyamatos fejlődés és fejlesztések mellett a mindenkori optimális működésre törekszik. 2021. október 1-jén egy új korszak vette kezdetét a vasúttársaság életében. A magyar gazdasági és ipari fejlődésben kiemelt jelentősége van a minőségi vasúti járműgyártásnak. A MÁV-START és a MÁV VAGON tevékenységeiben stratégiai átalakítások történtek, hogy a hosszú távú IC+ gyártási, és egyéb járműgyártási tervek megvalósítása minden szempontból optimális erőforrás-ráfordítással történjen. Az átszervezés megkönnyíti a munkavégzést, az információáramlást, felgyorsítja a folyamatokat, valamint elősegíti az innovatívabb és versenyképesebb vasúti járműgyártást. Stánicz János a magyar IC+ gyártás fellegvárának is nevezett Szolnoki Járműjavító igazgatói pozícióját töltötte be az elmúlt bő 1 évben. 2021. október 1-jétől a MÁV VAGON Kft. termelési igazgatója. Irodája, munkaasztala nem változott, hiszen helyileg ugyanott dolgozik, Budapest – Szolnok – Székesfehérvár között ingázva. Az átszervezésről, az IC+ gyártásról, a folyamatok racionalizálásáról beszélgettünk, és arra a kérdésre is választ kaptunk, hogy milyen pozitív emberi tulajdonságokat tart a legfontosabbnak.



Az IC+ sorozatgyártás és egyéb járműtervezési és gyártási tevékenységek, fővizsgákkal, nagyjavításokkal és teherkocsi javítással kapcsolatos tevékenységek kerültek át az átszervezés során a MÁV-START-tól a MÁV VAGON-hoz. Hogyan látja, hogy élték meg a munkatársak az átszervezést?

A kormányhatározatot követően a MÁV-START-on belül megkezdődött a projekt munka, amely előkészítette a tevékenységáthelyezést a MÁV VAGON-ba. Meg kellett vizsgálni, milyen feladatok kerülnek át, és azok gördülékeny elvégzéséhez milyen változtatások és szakértelmek szükségesek. Megvizsgáltunk minden egyes folyamatot, feladatot és természetesen a munkavállalók kompetenciáit, hiszen a cél két jól működő vállalat létrehozása volt. A kompetenciahiány akadályozhatja a MÁV-START működését, és a MÁV VAGON sem működhet megfelelő szakember nélkül. Speciális szaktudást igénylő munkakörök esetében az a döntés született, hogy egy átmeneti időszakban a két társaság segíti egymást, biztosítja a hiányzó kompetenciákat. Meggyőződésem, hogy jó döntések születtek. Az érintett kollégákkal munkavállalói fórumokon is találkoztunk Szolnokon, Békéscsabán, Fényeslitkén, Celldömölkön, ahol igyekeztünk a nyitott kérdésekre választ adni, illetve az esetlegesen felmerülő félelmeket is eloszlatni. Több esetben személyes beszélgetésre is sor került, egészen konkrét kérdésekre is válaszoltunk, természetes, hogy érdekelte a munkatársakat, hogy milyen lesz az új vállalat. Az elmúlt időszakban, amelyet a pandémia is megnehezített, sokakban születtek nyomasztó, bizonytalan érzetek. Nagyon fontos volt a vállalat vezetői számára, hogy ezeket a félelmeket eloszlassuk. Tudnia kell mindenkinek, hogy meghatározó munkát végez, és szükség van a munkájára. Mindenki számít, minden ember érték. Én bárkivel beszéltem, megpróbáltam az optimizmusomat átadni. Hiszen az átalakulásban a kihívást kell érezni, az pedig erőt ad és előre visz. Igyekeztem minden kollégának a saját szemszögéből látni a dolgokat, az ő pozíciójába helyezni magam, mi változik, és hogyan változik. Úgy érzem, sikerült a kérdésekre választ adnunk.

Milyen munkaterületek vannak az irányítása alatt?

Három nagy szakmai területet felügyelek, a Termeléskoordinációt, a Gyártás és gyártástervezést, valamint az Átvétel és minőségellenőrzést. A Termelési igazgatóság végrehajtási szinten Szolnok területi központtal és székesfehérvári központtal működik. A székesfehérvári központhoz tartozik Fényeslitke telephely, továbbá Dunaújváros és Celldömölk teherkocsijavító műhely. Szolnok irányítása alá pedig Békéscsaba és Istvántelek fékműhely tartozik. Céлом, hogy minden területen megismerjem az adottságokat, lehetőségeket, ezért hamarosan megkezdem az összes telephelyünk bejárását, hogy személyesen találkozhatok a kollégákkal.

Melyek a hazai vasúti járműgyártás jellemzői?

Alapvetően a 2000-es évek végén kezdődött el a folyamat. Először csak gondolatként vetődött fel, mi lenne, ha IC minőségű járműveket gyártana a MÁV-GÉPÉSZET. Aztán amikor a vállalat a MÁV-START-ba integrálódott 2014-ben, ott kezdődött valahol újra a hazai járműgyártás. Gyakorlatilag egy óriási szakmai kihívásnak indult, meg tudjuk-e csinálni, és most nézzük meg, hol tartunk! Büszke vagyok rá, hogy a napokban az ország több pontján a jelenlegi IC+ család tagjai, köztük az 1. és prémium osztályú kocsink is bemutatkoztak! Nagyon fontos a hazai járműgyártás, hiszen Európában sok olyan gyártó van, amelyek tudnának nekünk gyártani, de számunkra pont az a legfontosabb, ami most itt megvalósult. Hazai mérnökök, hazai munkavállalók, jelentős hazai beszállítói háttér. A magyarországi járműgyártásnak éppen ez a lelke. Ezen kívül további előny, hogy rugalmasan lehet alkalmazkodni a MÁV-START Értékesítési szervezetén keresztül az utasok és a társadalom igényeihez, elvárásaihoz. Megfogalmazódott az igény a kibővült kerékpárrszállítási lehetőségre, a kerekesszékesek érdekében az alacsony padlós járművekre.

Ezek az elvárások jogosak voltak a vasúttársaság felé, a kollégák pedig megtervezték és megtervezik, majd a gyártó kapacitásunk megvalósítja azt. A két prototípus jármű mellett jelenleg 10 nemzetközi többcélú, 10 nemzetközi termes 2. osztályú, valamint 35 belföldi többcélú kocsit közlekedik az utazóközönség szolgálatában, és most vezetjük be az 1. és prémium osztályú kocsit, büfészakasszal, amely október 11-től járja a bemutatkozó körét az országban. Az utasok pedig nagyon elégedettek, hatalmas siker volt a négy helyszínen megtartott IC+ roadshow is.

Ez óriási dolog, sokat dolgoztunk, és most nagyon büszkék vagyunk az eredményekre. A siker közös. Az év hátralévő részében folytatjuk a járművek összeszerelését és a kocsik kiadását, hiszen a gyártás tervezett ütemben folytatódik.

Hogyan tudjuk a gyártókapacitást fejleszteni, vannak-e tervek erre?

Azon dolgozunk, hogy a munkavállalók számára megfelelő munkakörnyezetet tudjunk kialakítani, nem csak a körülmény, hanem az eszköz is fontos. Sokszor csak apró lépésnek tűnik egy-egy megoldás, de minden kis lépés számít és segít a hatékonyság javításában.

Számos új berendezés beszerzése, telepítése egyszerűbbé, gyorsabbá teszi a munkánkat, a járművek mozgását, az alkatrészek gyártását, javítását, amely fontos a járműgyártásnál. Sajnos, helyenként 40 éves eszközállománnyal dolgozik a Szolnoki Járműjavító.



Stánicz János

Első diplomáját gépipari automatizálási szakon szerezte (KMF 1990), majd gazdaságmérnöki (BME 2007), később MBA Msc közgazdász (BME 2019) diplomát vett át.

1985-ben dízelmozdony szerelőként lépett a vasút szolgálatába, majd mérnökyakornok lett.

A szakmai ranglétrát végigjárva reszortos, részlegvezető, majd típusfelelős volt. A szakember 2010-ben a MÁV-GÉPÉSZET Termelés-szervezés, majd Termelésirányítás vezetője volt.

2012-től a MÁV-START Járműmenedzsment, majd Járműbiztosítás és termeléskoordináció vezetője, 2019-től Járműbiztosítás és mérnökség vezető, 2020-tól Vasúti jármű javítás igazgató (Szolnok VJJ), 2021. október 1-jétől a MÁV VAGON termelési igazgatója.

Munkája során kárhelyparancsnok-helyettesi feladatokat is ellát a Balesetelhárítási készenlét kapcsán.

örülök, hogy a végrehajtásban is dolgozhattam, mindenből tapasztalatot meríthetek, amely előre visz. Nekem az a célom, hogy a közös eredményeinknek együtt tudjunk örülni. Nagyon fontos számomra, hogy munkatársaim engem partnerként kezelnek. Ez a bizalom nagyon sokat jelent nekem.

Szakmai életútját tekintve bejárta a ranglétra minden fokát...

Igen, és nagyon hálás vagyok ezért a sorsnak. Nagyon sokat köszönhetek a hatvani kollégáknak a vontatási főnökségen, ahonnan indultam mérnök-gyakornokként. Mind a munkavállalóktól, szerelőktől, mint a reszortos kollégáktól szakmailag és emberileg is sokat kaptam ott, így tudtam végiglépkedni az úton, amelyen eljutottam idáig. Elhivatottságomat innen indítom, no és persze családi gyökerek is vannak, hiszen édesapám is vasutas volt, forgalmi területen dolgozott. A szakmát szerette és tudta is, a kihívások nem problémák, hanem megoldandó feladatok voltak a számára.

Magam is így gondolom, és igyekszem ezt átadni másoknak. Fontosnak tartom a képzett vezetőt és a képzett szakembert, mert ezzel tudunk igazán jó vállalatot építeni. Saját hozzáadott értékünk az, amivel teljes egész lesz. Mindezek mellett kell a valódi párbeszéd egymás között, és szükség van a konstruktív vitákra is. Problémacentrikus helyett megoldáscentrikusnak kell lenni, ez az alapelvem.

A magánéletében is jelen vannak a járművek? Hogyan szokott kikapcsolódni?

A szabadidőmben is sokat vonatozok, ámbár maradéktalan kikapcsolódásra mostanában nem volt sok lehetőségem, de egy-két órára, egy-két napra el tudtam engedni a munkát annyira, hogy pihenni tudjak a családommal. Szeretek evezni, szellemileg megnyugtat a fizikai aktivitás és a nyugodt környe-

Ezt szem előtt tartva elengedhetetlen a technológia megújítása, a gép-berendezés állomány cseréje, felújítása, de emellett több új üzem kialakítása – kerékváltó műhely, forgóvázjavító műhely – körvonalazódott a terveinkben. Kiemelten fontos a korszerű ragasztási kompetenciák megvalósítása a vállalatnál, ezért távlati terveinkben szerepel a ragasztókabin kialakítása is. A szükséges körülmények most nem minden esetben adóttak, ezért szeretnénk szebbé, jobbá tenni, modernebb eszközöket biztosítani, amellyel a munkakörülmények javíthatók, ezzel technológiai szempontból még színvonalasabb munkát lehet végezni. Keressük a korszerű megoldásokat, viszont az emberek tudása nélkül nincs technológiaváltás. Munkavállalói elégedettséget is lehet növelni a korszerű technológiák meghonosításával, eszközök telepítésével, de szeretnénk a szakembergárdánk tudásszintjét nem csak felfrissíteni, hanem emelni is. Az idei évben 175 éves volt a magyar vasút. Ezért itt arról is szeretnék megemlékezni, hogy mennyire fontosak a gyökereink. Elődeink annak idején mutattak egy irányt nekünk,

most az IC+ gyártással kezünkbe vehetjük a „Marshall botot” és a nyomdokukba léphetünk. Itt a magunk korában mi is úttörőnek számítunk, mind a jármű tervezése, mind a megoldások tekintetében.

Az év utolsó előtti hónapját írjuk, lassan zárjuk a 2021-es évet. Szokott számvetést csinálni, visszatekinteni? Vagy inkább a jövőt tervezni?

Az alapelvem az, hogy a jelenben élek, a múltból építkezem, és a jövőbe tekintek. Soha nem szabad elfelednem a személyes életutamat sem, hiszen rengeteg kemény munka, hullámvölgyek és emelkedők vezettek el idáig. De a rosszat mindig jó követi, és ez segít átlendülni. Az optimizmus nagyon fontos. A negatív tapasztalatok irányt tudnak mutatni, hogy ne kövessem el ugyanazokat a hibákat újra. Realista embernek tartom magam sok ambícióval. Célom egy jól prosperáló vállalat, ahol munkája révén mindenki jól érzi magát. Az ember az élete során nem véletlen kerül éppen oda, ahova. A ranglétrát bejártam,

zet, ami ezzel a sporttal jár. Szeretek túrázni, kirándulni is. Azt fontosnak tartom, hogy bármit is csináljunk, a család jelen legyen, hiszen nincs sok értelme egyedül kóborolni az erdőben. Szeretem a közös élményeket a családommal, a barátokkal és persze a hatvani kollégákkal, mert a munkám és a hivatásom mellett ez a legfontosabb az életemben.

Hum Krisztina

Kibővített tevékenységgel folytatja működését a MÁV VAGON

Amint az a korábbi híradásokból, hírlevelekből és munkavállalói fórumokról is ismert, 2021. október 1-jével stratégiai átalakítások végrehajtására került sor a MÁV-START és MÁV VAGON tevékenységeiben, a hosszú távú IC+ gyártási és egyéb járműgyártási és karbantartási tervek megvalósítása érdekében.

A tevékenység kihelyezésben érintett kollégáink 2021. október 1. napjával, a munkajogi jogutódlásra tekintettel a MÁV VAGON Kft. munkavállalójává váltak. A jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően munkavállalóink munkaviszonya jogfolytonos, azaz a jogelőd munkáltatónál munkaviszonyban eltöltött időtartam a jogutód munkáltatónál elismert folyamatos munkaviszonynak minősül. A munkavállalókat a foglalkoztatási és díjazási feltételek vonatkozásában (beleértve a vasúti menetkedvezményt is) hátrány nem éri, amit az érdekképviselői szervezetekkel kötött megállapodások is garantálnak.

2021. október 1-jétől a MÁV VAGON kibővített tevékenységgel folytatja a működését. A magyar gazdasági és ipari fejlődésben kiemelt jelentősége van a minőségi vasúti járműgyártásnak és karbantartási tevékenységnek. Minden munkatársunknak jó munkát és további szakmai sikereket kívánunk!



FENNTARTHATÓ JÖVŐ NINCS VASÚT NÉLKÜL

Szeptember 30-án rendezték meg a vasúti ágazat legnagyobb szakmai találkozóját, a Magyar Vasút 2021 Konferenciát, az Európai Vasút Éve és a V4-es magyar elnökség alkalmából. Az eseményen felszólalt Szijjártó Péter külügyi és külügyminiszter. A V4-es nagysebességű vasút fejlesztése kapcsán hangsúlyozta, hogy hazánk és térsége ma még fehér folt a nagysebességű vasút térképén, és „le kell dolgoznunk az ebből adódó versenyhátrányt”. Külön felhívta a hallgatóság figyelmét hazánk logisztikai képességének külgazdaságra gyakorolt hatásaira, amellyel kapcsolatban kiemelte, hogy „Magyarországnak ki kell használni a földrajzi elhelyezkedéséből adódó előnyeit”.

Fenntartható és intelligens mobilitás nincs vasút nélkül – ezzel a mottóval zajlott szeptember utolsó napján a Magyar Vasút 2021 Konferencia, a V4 magyar elnökség és az Európai Vasút Éve hivatalos programjaként. Az idén 15 éves jubileumát ünneplő HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület szervezésében évek óta a hazai vasúti szakma egyik legrangosabb eseményének számító, idén nemzetközi résztvevőket és előadókat felvonultató konferenciát minden korábbinál nagyobb érdeklődés kísérte.



A konferencia kiemelt vendégeként Szijjártó Péter külügyi és külügyminiszter úr beszédében elmondta, hogy „a Kínából Európába vasúton érkező áru jelentős része elkerüli Magyarországot. Azon kell dolgoznunk, hogy ezek minél nagyobb része hazánkon keresztül jusson el Európába; ezt a célt szolgálják a záhonyi és fényeslitkei fejlesztések. Ugyanakkor hazánk számára szintén stratégiai kérdés, hogy az adriai kikötők milyen gyorsan érhetőek el vasúton”.

MEGKEZDŐDÖTT A BUDAPEST-BELGRÁD VASÚTVONAL KORSZERŰSÍTÉSE



Ünnepélyes alapkőletétellel és az elhasználandó vasúti pálya egy részének elbontásával vette kezdetét Kiskunhalas állomáson a Budapest-Belgrád vasúti korszerűsítés magyarországi szakaszát érintő kivitelezés előkészítő fázisa. A Soroksár és Kelebia országhatár közötti felújítás érintettségében elkezdődött a szükséges szakanyagok, betonalkaj, zúzottkő, sín szállítása, tárolása - elsőként Kísszálláson, majd ezt követi a munkaterületek előkészítése a meglévő, elhasznált állapotú vasúti pálya elbontásához.

A korszerűsítés több mint 150 km-es szakaszán – a kétvágányú pálya megépítésével – összesen 339 vágánykilométer hosszban valósul meg a vasútfejlesztés. A kivitelezés előkészítő szakasza az elkövetkező hónapokban nem érinti a vasúti utazási lehetőségeket, a vonatok továbbra is a meghirdetett menetrend szerint közlekednek. A Soroksár és Kelebia országhatár közötti vasúti korszerűsítés finanszírozását biztosító támogatási szerződést az Innovációs és Technológiai Minisztériummal 2020 tavaszán kötötte meg a MÁV, ezt követően 2020 júliusában kezdődött el a tervezés és engedélyeztetés, a beruházásnak 2025-re kell elkészülnie. A vasútvonal az építés és kétvágányúsítás után mind az utasok, mind pedig az áruszállítás számára versenyképes szolgáltatást nyújt majd. 160 km/óra lesz az engedélyezett sebesség, ehhez 188 ezer négyzetméter zajvédő fal épül. Az újonnan épített peronok magassága a sinkorona felett 55 cm magas lesz, amely minden utas számára biztosítja az akadálymentes be- és kiszállást az esélyegyenlőség érdekében. Öt új állomásépület lesz: Délegyházán, Kiskunlacházán, Dömösön, Fülöpszálláson, Kiskőrösön; továbbá a mostani, meglévő épületet felújítják Soroksár, Dunaharaszti, Taksony, Dunavarsány, Kunszentmiklós-Tass, Szabadszálás,

Kiskunhalas és Kelebia vasútállomásain, ezen felül 410 új P+R, 440 új B+R parkoló áll majd az utazók rendelkezésére. Új gyalogos aluljárókat hoznak létre és új lifteket telepítenek Soroksár, Dunaharaszti, Taksony, Délegyháza, Kiskunlacháza, Kunszentmiklós-Tass, Fülöpszállás, Csenegőd, Kiskőrös, Soltvadkert, Kiskunhalas, Kelebia utazói számára. A még nagyobb fokú biztonságot, és az Európában elvárt kölcsönös átjárhatóságot az ETCS 2 (European Train Control System) egységes, európai vonatbefolyásoló-rendszer és új, korszerű biztosítóberendezések fogják garantálni. Fejlesztik az utastájékoztatót, új élet- és vagyónvédelmi berendezéseket telepítenek, peronkamerákkal növelve a biztonságot. A teherszállítás számára az új pálya lehetővé teszi majd a 225 kN tengelyterhelést és az állomásokon a tehervonati fogadóvágányok 740 méter hosszú vonatok közlekedtetésére lesznek alkalmasak. Mindezt egy olyan nemzetközi konzorcium valósítja meg, amelyben jelentős kínai szereplők is vannak, egyedülállóan komplex elméleti szaktudással és óriási gyakorlati tapasztalattal, a legkorszerűbb vasúti technológiákkal a birtokukban, bizonyítva a már megépített kínai gyorsvasúti hálózattal, amelynek a hossza már 38 000 km-nél is több, ez a 70 %-a teljes világhálózatnak.

HAJDÚSZOBOSZLÓN ÜLÉSEZETT A MAGYAR–UKRÁN VASÚTI HATÁRFORGALMI BIZOTTSÁG



A koronavírus okozta világválság és az utazási korlátozások miatt két év kihagyás után, október 5–7 között került megrendezésre a Magyar–Ukrán Vasúti Határforgalmi Bizottság XXIII. ülése az ukrán kollégák által már jól ismert és közkedvelt hajdúszoboszlói településen.

A két fél 2019 óta először találkozhatott személyesen és tárgyalhatott a legfontosabb, kétoldalú határforgalmi kérdésekről. Az Ukrán Vasutak delegációvezetője a Magyarországra első ízben látogató Homenko Jurij, az Ukrzaliznicja Rt. forgalomirányítási főközpontjának helyettes vezetője volt, míg Béres Barna forgalmi és üzemviteli főigazgató a MÁV, a MÁV-START, a Záhony-Port, a Rail Cargo Hungaria és az MMV képviselőiből álló magyar delegációt vezette. A bizottság egyeztetette az elmúlt két év menetrendi adatait, a kocsitartózkodási és mozdonyfor-

duló idők teljesülését, valamint áttekintették a két ország kormányai között az államhatáron keresztül megvalósuló vasúti forgalomról szóló új egyezmény tervezetének státuszát.

Az értekezlet résztvevői aktualizálták a két ország vasúti határátmeneteinek munkafolyamatait szabályzó alapszabályokat és megvitatták a kétoldalú együttműködés időszere kérdéseit. Az ülés egyik legfontosabb napirendi pontját képezte az informatikai kérdésekkel, a MÁV és az UZ közötti elektronikus adatcserével, valamint a határalomási kommunikációs és engedélykérő rendszerekkel kapcsolatos eszmecsere.

E témakör keretében a MÁV részéről bemutatásra került a Határforgalmi Kommunikációs Rendszer (HKR) működéséről szóló prezentáció. A HKR rendszer tesztüzemének lehetőségét az ukrán fél érdeklődéssel fogadta. A szakmai munka mellett a résztvevőknek sikerült időt szakítaniuk egy rövid kulturális programra is, amelynek keretében ellátogattak az UNESCO Világörökség részét képező Hortobágyi Nemzeti Parkba.

A Határforgalmi Bizottság soron következő ülésére 2022-ben Ukrajnában kerül sor.

243 autóbusz érkezik a folyamatosan frissülő Volánbusz flottába

A Volánbusz jármű-flialitási programjának keretében újabb 243 darab jármű beszerzésére kerülhet sor. A társaság járműparkjának hosszú távú, költséghatékony fenntarthatósága és a környezetvédelmi előnyök mellett elsődleges cél, hogy – a komfortos és biztonságos utazás révén – folyamatosan emelkedjen a kiszolgálási színvonal.

A most megjelent öt pályázati kiírás keretében összesen 243 korszerű, környezetkímélő, EURO6 emissziós előírásoknak megfelelő dízelmotorral hajtott autóbusz érkezik ez év végén és 2022-ben a Volánbuszhoz. Az ajánlatokat október végéig várja a közlekedési társaság.

Sikeres eljárások esetén 25 darab új, távolsági, emelt padlómagasságú, illetve 20 darab új, távolsági, normál padlós, minimum 56 fő egyidejű szállítására alkalmas, légkondicionált, fedélzeti utastájékoztatóval és USB-töltőpontokkal felszerelt autóbusz érkezik a jövő év második-harmadik negyedévében. Az emelt, illetve normál padlós kialakításnak köszönhetően a hosszabb utaknál elengedhetetlen poggyszék is az utasok rendelkezésére áll. Nyolc darab újszerű, távolsági, hasonló felszereltségű, emelt padlómagasságú jármű már ez év végén megérkezhet.

További 140 darab új, normál padlós, 75 férőhelyes szóló autóbusznak a fenti kényelmi berendezések mellett kamerarendszerrel, 50 darab új, alacsony belépésű, hosszú,

szóló, legalább 95 utas szállítására alkalmas járműnek pedig még kerekesszék és babakocsi elhelyezésére kialakított speciális férőhellyel, valamint a felszállást segítő rámpával is rendelkeznie kell. A járművek szintén a jövő év közepén állhatnak az utasok szolgálatába.

2021-ben már forgalomba állt 610 új autóbusz, az év végéig további 123 jármű érkezik a társasághoz, ennek eredményeként egyetlen év alatt a járműállomány 11,5%-a újul meg. A Volánbusz tervei szerint a jövő évben további 800 új jármű fiatalítja majd a flottát. A most induló eljárások mellett 60 darab elektromos meghajtású és 164 darab gázüzemű jármű vásárlására irányuló beszerzés van folyamatban, ezek esetében két hónapon belül várható eredményhirdetés.



BUDAPESTI SZAKMAI ÉS CSALÁDI NAP A VASÚTTÖRTÉNETI PARKBAN



Október 16-án a budapesti Pályavasúti Területi Igazgatóság szervezésében nagy sikerű családi nap volt a Vasúttörténeti Parkban. Az eseményen mintegy 600 fő vett részt, a számos program mellett főzőverseny, ultiverseny és pályakarbantartó verseny is színesítette a szombatot.

Kellemes, napsütéses őszi idő és sok-sok kedves kolléga fogadta a Tatai útra kilátogató munkavállalókat. A szakmai és családi nap egyik kiemelkedő programja volt a pályakarbantartó verseny, ahol a résztvevők nem csak szórakozásból indultak, hanem a Vasúttörténeti Parknak segítettek. A verseny keretében, összesen 103 darab talpfa és váltófa cseréje történt meg. Huszonhárom csapat mérte össze tudását, összesen 120 fő krampácsolt, ki profiként géppel, ki lelkes hagyományörzőként kézzel végezte a munkát. Az elbírálás a normakönyv alapján történt. A normakönyvben megadott szükséges időt százalékosan viszonyították a csapatok időbeli teljesítményéhez, a zsűri vizsgálta az esztétikumot és különféle szakmai szempontokat, mint például a nyomtáv, a fekszög, a derékszög és a vaksüppedés értékeit, melyek együttesen adták ki a csapatok eredményességét. A legjobbnak a Ferencváros FC Frampács csapata bizonyult, ők 300000 Ft pénzjutalomban részesültek. A második a MÁV-HÉV Gördülő zúzottkövek csapat lett 200000 Ft-os díjazással, a harmadik pedig a Kecskeméti Vitézek, akik 100000 Ft jutalmukat felajánlották a Vasúttörténeti Parknak. A versenyt Dézsi Zoltán felügyelte.

Finom falatok és kártyalapok

A főzőverseny is nagy közönséget vonzott, Muzsik Márta és Kecsmarik Boglárka szervezésében 14 csapat mérte össze tudását. Az elkészítendő étel nem volt meghatározva, mindenkinek a fantáziájára volt bízva, mit alkot.



A legjobb csapat a Sín Kitchen és a HÉV-vel Főzők csapata lett holtversenyben, a második a Fakanálforgatók (MÁV-HÉV), míg a harmadik szintén holtversenyben a Gyermekvasút és a Jogerő csapat lett. A vasutasok körében oly népszerű ultiverseny sem maradhatott el. Az első helyezett a Déli pályaudvar munkatársa, Tódor Csaba lett, a második Szabó Péter, a harmadik Fenyvesi Antal, nyugdíjas vasutasok tábora erősítő kollégák lettek. A kártyajátékokat Kocsis Péter felügyelte. A vidám szombati napot egy koncert is tetézte, a Vasúttörténeti Park színpadján ezúttal a Highlanders zenekar muzsikált. A szervezők ezúton is szeretnék megköszönni a Gyermekvasút ifjú csapatának a segítséget a regisztrációban és szervezésben.

Sin Bettina

150 ÉVE INDULT MEG A KÖZLEKEDÉS A GYŐR-SZOMBATHELY VASÚTVONALON

A jeles évfordulón ünnepi megemlékezéseket tartottak a vonalon. 2021. október 1-jén Gyömöre–Tét megállóhelyen Gyömöre község önkormányzata és a MÁV együtt ünnepelte a vonal megnyitásának évfordulóját, majd október 2-án Celldömölkön emlékeztek a vasút 150 éves történetére.



Népes közönség várta a MÁV A166 psz. motorkocsiját, amely ropogós induló mellett futott be a megállóhelyre. A nosztalgiaevonaton a környék polgármesterei, állami és vasúti vezetők érkeztek. A közel 90 éves motorkocsi az érdeklődők – különösen a gyerekek – legnagyobb öröme az ünnepség alatt a megállóhelyen maradt és kívül-belül megtekinthető volt. A megemlékezés Nagy Beáta, Gyömöre község polgármesterének köszöntőjével vette kezdetét. Virág István a MÁV Zrt. pályaműködtetési vezérigazgató-helyettese ünnepi beszédében méltatta a vonal

összefogásával. Az ünnepi program az állomáson emléktábla elhelyezésével vette kezdetét. Majthényi László, a Vas Megyei Közgyűlés elnöke avatóbeszédében a vonal történetét elevenítette fel az építéstől az évszázadok forgalmi adataival napjainkig. Nem múlhatott el a vasúti ünnepség Baross Gábor szobrának koszorúzása nélkül. Az ünnepi program a Kemenesaljai Művelődési Házban folytatódott, ahol számos látóval várta az érdeklődőket. A színházteremben a Pécsi Vasutas Koncert fúvószenekar mozdonyvezető-indulóval nyitotta az ünnepséget. Ünnepi köszöntőt mondott Fehér László polgármester. Dr. Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár „Múlt és jövő Magyarország közlekedésében”, Virág István vezérigazgató-helyettes „175 éves magyar vasút, vasúti fejlesztések napjainkban” címmel tartott előadást. Ágh Péter országgyűlési képviselő múlt tradícióira a jövőt építjük címmel emlékezett vissza és tekintett a jövőbe. A vonal történetét Fehér Tamás nyugalmazott vontatási főnök tudományos igényű videós-előadásából ismerhette meg a szép számú közönség. Az ünnepi megemlékezés kiállítását Horváth József, a MÁV-START szombathelyi személyszállítási és vontatási igazgatója nyitotta meg, majd az Ádám Jenő Zenei Alapfokú Művészeti Iskola tanárainak „Zakatoló” előadása csalt derűt a közönség arcára. A művelődési ház aulájában rendezett kiállításon számos vasúti emléket láthatott a közönség, kipróbálhatták a mozdonyvezetést is a BGOK szimulátorán. A gyerekek a Szombathelyi Vasútmodellező Klub terepasztalán futó kis vonatokat is megcsodálhatták. És aki vasutas szeretett volna lenni, mindjárt jelentkezhetett is a humánpartner-toborzó asztalánál, ahol játékos vetélkedőért, TO-TO-ért cserébe apró ajándékokat is kaphattak. A ragyogó őszi időben az érdeklődőket a művelődési ház előtti téren és sorsátorban látták vendégül a szervezők, miközben a Pécsi Vasutas Koncert fúvószenekar adott térzenét.



múlt- és jövőbeli jelentőségét. Kara Ákos országgyűlési képviselő beszédében kiemelte, hogy a vasút ma is kitüntetett szerepet játszik a gazdaságfejlesztés, az emberek és a városok életében. A megállóhely falán emléktábla avatására került sor, amely büszkén hirdeti a történelem 150. évét. Az ünnepséget a gyömörei Háy László Iskola diákjainak zenés műsora zárta. A gyerekek citerazenekarának koncertje a vidám vonatozásról szólt.

Október 2-án Celldömölkön is ünnepi megemlékezést tartottak Celldömölk Város Polgármesteri Hivatala és a MÁV

SZAKMAI BEMUTATÓK ÉS KÖZÖSSÉGÉPÍTÉS A PÁLYAKEZDŐ DIPLOMÁS PROGRAMON

A MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV-SZK Zrt., a MÁV FKG Kft. és a VAMAV Kft. új munkatársai személyesen orientációs programokon vettek részt. A nyitóalkalmak október 11-én és 12-én együttműködés-fejlesztő nap és szakmai előadások keretében valósultak meg. A csoportszintű eseményen 33 fő friss diplomás munkatárs találkozhatott egymással.



Az orientációs programok a csoportszintű programfelelősök aktív előkészítő munkájának köszönhetően valósulhattak meg. A programon lehetőség volt egymás feladatainak megismerésére, a vállalatoknál tapasztalt élmények megosztására. A csoportszintű gondolkodást és a szakmai szervezetek együttműködését szituációs helyzetgyakorlatokon keresztül már az orientációs napon is gyakorolták a fiatal kollégák. A csoportos működésben megtapasztalhatták a közös munka lehetőségeit.

Vasúti területek és szakmák bemutatkozása

Október 12-én a szakmai napon vezetőikkel, szakértőikkel interaktív előadásokon keresztül ismerhették meg a résztvevők a különféle szakmai területeket. A napot Steininger Zsolt Humán erőforrás vezérigazgató-helyettes nyitotta meg: sok értékes gondolatot osztva meg a vállalatcsoport humán működéséről, a humán erőforrás stratégiai célokról és a problémamegoldó szemlélet fontosságáról. A fiataloknak azt tanácsolta, hogy járjanak nyitott szemmel és bátran hozzák be újító ötleteiket. A vezetői kerekasztal beszélgetésben a MÁV Zrt. részéről Suhajda Balázs, Pálya és mérnöki létesítmények főigazgató; a MÁV-Start Zrt.-től Ughy Kálmán, Üzemeltetési igazgató; a MÁV SZK Zrt. részéről Sáránci Attila, Információs és technológiai szolgáltatások üzletág vezető; a MÁV FKG Kft.-től pedig Sejkóczi András ügyvezető vett részt. Személyes életútjukat, a szakterületek fejlődését és a jövőbeni feladatokat mutatták be szemléletes példákkal. A kerekasztal-beszélgetés után Gúthy Csaba projektszakértő mutatta be a MÁV-START Zrt. Technológiatervezés területét, melyet Magyar Zoltán TEB-igazgató előadása követett. A MÁV FKG Kft.-t egy volt PKD-s résztvevő, Daróczy Ildikó mutatta be. A MÁV SZK Zrt. Munkavédelem területének tevékenységeit is megismerhették a résztvevők, Turos Lajos előadásának köszönhetően. Béres Barna főigazgató ismertette az újonnan létrejött Forgalmi és Üzemviteli Főigazgatóság tevékenységét és kiemelt feladatait.

A MÁV-Start Zrt. szakmai területeit három kolléga: Both Balázs Marketing- és utastájékoztató vezető, dr. Tóth-Maros Dániel Értékesítési centrum vezető, valamint korábbi PKD-résztvevőnk, Széles Dávid Utasellátó szolgáltatási szakértő mutatta be. A napot a MÁV SZK Zrt. részéről Béres Ferenc, Végponti Szolgáltatások vezető előadása zárta le.

Az előadások közben a Mentimeter program segítségével a résztvevők kérdéseket tehetek fel az előadóknak, így interaktív megoldások is segítettek a szakmai területek megismerését.

Az orientációs programok üzemlátogatásokkal és online programokkal tovább folytatódnak.

A pályakezdőknek sikeres munkavégzést, kihívásokkal és kitérővel teli új időszakot kívánunk!



VÁLTOZOTT A KÉPZÉSI RENDELET

A MÁV-Volán-csoport a KTI Vasúti Vizsgaközponttal közösen javaslatot tett a 19/2011. (V.10.) NFM rendelet (továbbiakban: Rendelet) 3. sz. mellékletében szereplő vasúti közlekedés biztonságával összefüggő alapképzések, időszakos vizsgák és azok birtokában betölthető munkakörök, valamint ezzel összhangban a rendelet 1. sz. mellékletében lévő munkakörök pontosítására.

A 2019. évben megkezdett, a MÁV-Volán-csoport által kezdeményezett rendelet módosítása 2021. szeptember 8-án jelent meg a Magyar Közlönyben, ugyanakkor 2021. október 9-én lép hatályba az alábbi, további hatályba lépési határidőkkel:

- **2021. november 1-jétől vasúti társasági alapképzés szervezhető,**
- **2022. július 1-jétől vasúti társasági időszakos és eltérések alapvizsgáztatás bonyolítható le.**

Legfontosabb változások:

- A vizsgáztató szervezetnek vizsgaszabályzatot és eljárási rendet kell készítenie, amelyet a hatóságnak kell jóváhagyni úgy, hogy azt a vasúti vizsgaközpont útján és egyetértéssel kell benyújtani. A jóváhagyott dokumentumot hatálybalépés előtt 15 nappal a vizsgáztató szervezetnek közzé kell tennie honlapján.
- Megjelenik az e-learning (távoktatás) lehetősége a szabályozásban.
- Törlésre került több, a Rendelet 1. sz. mellékletében szereplő munkakör (pl.: forgalmi technológiai szakelőadó, technológiai rendszerszakértő, területi távközlő diszpécser, erősáramú beosztott mester, elektrikus diszpécser, beosztott blokkmester, biztosítóberendezési lakatos).
- Néhány vizsgatípus esetén kettévált a vizsgáztatás: társasági és KAV hatósági vizsgára. Vágányzár esetén a vágányzárral kapcsolatos beírásokat – pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásért is felelős lehet- csak a KAV hatósági vizsgával rendelkező kollégák végezhetik.

Nagyon lényeges változást hoz a módosítás a vasúttársasági hatáskörbe kerülő vizsgák terén.

A módosítás következtében az eddigi harmincegy hatósági vizsgából tizenhat kerül át vasúttársasági hatáskörbe, főként a műszaki területet (TEB, pályaszakterület) érintően, többek között például a kocsirendező, jelzőőr, biztosítóberendezési forgalmi szakszolgálat, erősáramú forgalmi szakszolgálat, vasúti munkavezető.

A MÁV Zrt.-nél a rendeletmódosítást követően négy tanfolyamtípusú vizsga kimenete lehet társasági vagy KAV-os vizsga is. A szakmai szervezetekkel egyeztetett 70-30%-os arányt figyelembe véve évi 300-350 fő társasági alapvizsgáztatására kell felkészülni. Időszakos vizsgáztatás tekintetében mintegy 4000 fő vizsgája kerül vállalati hatáskörbe.



Előadás a jövőért

A MÁV-Volán-csoport felsőoktatási ösztöndíjprogramját vállalatunk több szervezete is népszerűsítette Győrben, a Széchenyi István Egyetemen. Ezen a MÁV PUB elnevezésű eseményen húsz szakirányválasztás előtt álló közlekedésmérnök- és járműmérnök-hallgató vett részt, akiknek a MÁV ösztöndíjas hallgatói – Gajdos György és Csikesz Klaudia Kinga – is beszámoltak a program során szerzett tapasztalataikról.



Gajdos György több mint két éve kötött ösztöndíjas tanulmányi szerződést a vasúttársasággal. Döntése talán nem meglepő, hiszen édesapja is a vállalatnál dolgozik, sőt, a vasút közvetlen szomszédságában nőtt fel. Szakma iránti érdeklődése sem újkeletű: publikációit korábban már az IHO is közölte. Kollégánkat ezúttal az ösztöndíjprogramról és a MÁV-nál szerzett tapasztalatairól kérdeztük.

Honnan értesültél a lehetőségről?

Ez egy elég érdekes történet. Éppen az egyetem kampuszán várakoztam, amikor meghallottam, hogy az egyik szaktársam a MÁV-ról, jobban mondva az ösztöndíjról beszél. A téma felkeltette az érdeklődésemet, ezért arra kértem, hogy meséljen róla nekem. Elsőre megtetszett, amit hallottam, ezért eldöntöttem, hogy én is jelentkezem. Ekkor tudtam meg, hogy a határidő másnap éjfélkor lejár. Kihívás volt egy nap alatt beszerezni minden papírt és igazolást, de sikerült,

így éjfél előtt egy órával leadtam a jelentkezésemet. Két hét után már kaptam is egy telefont, hogy befogadták a nyilatkozatot és elkezdik szervezni az állásinterjút.

Szóval csak a szerencsén múlt, hogy értesültél a lehetőségről?

Tulajdonképpen igen. Bár a programot a Facebookon is meghirdették és előadásokat is tartottak róla minden évben, nekem valahogy elkerülte a figyelmemet.

Ennek örülsz, mert ahogy korábban említetted, tényleg jó lehetőség. Résztvevőként mi történik veled, mint MÁV ösztöndíjossal?

A program szervezői először is megkérdezték tőlem, hogy melyik szakterület érdekel a leginkább, majd igyekeztek ennek megfelelően elhelyezni, ami sikerült is. A „biztberesekhez” kerültem, akiknek közelről figyelhettem meg a munkáját. A mellém kijelölt mentor a MÁV egyik szakaszmérnöke, vele nagyon jól megértettük egymást. Ő örült, hogy foglalkozhat velem, kihívás volt számára a feladat, én pedig örültem, mert sokat tanulhattam tőle. Az első alkalommal egyébként egy irodában ültünk, ahol az elméletet, valamint a Forgalmi és Jelzési utasításokat vettük át. Ezzel együtt felmértük a tudásomat is, így tudtuk, hogy mire építhetünk.

Nagyon érdekel, hogy milyen a MÁV megítélése a fiatalok körében, főleg Győrben, ahol az autópárral kapcsolatos vállalatok elsősorban csillogóbbnak tűnhetnek, mint a nemzeti vasúttársaság.

Nagyon érdekes kérdés. Mondhatjuk úgy, hogy a többiek körében szószóló voltam, mert meséltem az itteni munkámról, sőt, dicsekedtem is vele, így elkezdett terjedni a körünkben az ösztöndíjprogram híre. Hozzáam hetente jöttem oda, hogy mit tudok erről az egészről – golyák és felsőbb évesek egyaránt – ezért bizton mondhatom, hogy a fiatalok nem érzik kellemtelennek a vasutas munkát. Leginkább egy jó lehetőséget látnak benne, hiszen nem mutat rosszul egy önéletrajzban, ha már az egyetem alatt is szereztél szakmai tapasztalatot. És az ösztöndíj összegéről se feledkezzünk meg... (nevet)

Akkor te sem bántad meg a döntésedet.

Semmiképp. Ezt a programot tényleg az egyetemistáknak találták ki. A beosztást nagyon rugalmasan kezelik, a szakmai gyakorlatomat tudom külön-külön vagy tömbösítve is teljesíteni, mellette pedig a tanulmányaimra is jut idő. A szakdolgozati témám szintén a MÁV-val kapcsolatos, a Székesfehérvár–Balatonfüred vonalszakaszról írok, így pedig sokkal könnyebben hozzáférék a szükséges információkhoz. De az „üzlet” nem csak nekem jó, hiszen a diplomaszerezés után a MÁV kap egy olyan kollégát, aki valójában már évek óta itt dolgozik.

Csikesz Klaudia éppen a pandémiás időszak kezdetén lett MÁV-ösztöndíjas, ami egy kissé megnehezítette a személyes jelenlétet igénylő tapasztalati oktatás megvalósulását, ám ez sem szegte a kedvét, hiszen elszánt: vasutas szeretne lenni! Kollégánkat motivációjáról kérdeztük.

Egészen új MÁV-os vagy, de ha jól tudom, mégsem vagy annyira új.

Igen. Az egyetemre egy éve járok, ezzel párhuzamosan kezdtem a MÁV ösztöndíjprogramját, de valójában már a középiskolában is MÁV-ösztöndíjas voltam, 2 éven keresztül.

Említetted, hogy te biztosan vasutas leszel. Honnan gyökerezik ez az elhivatottság?

Mindkét szülőm vasutas, ezért kiskoromtól kezdve élek ebben a „nagy családban”. Alternatíva egyébként mindig van, lehetőség is, hogy mást csináljak, de nem törődöm vele. Kiskoromban nagyon megfogott a vasút szellemisége, a tudásom bővülésével pedig csak tovább erősödött bennem az elhivatottság. Természetesen van más is, amit szívesen csinálnék –, ilyen az oktatás, de ez az a hely, ahol e téren is van esélyem kibontakozni.

Soha nem akart ettől eltántorítani senki? Mi a tapasztalated? Inkább ösztönöztek?

Az utóbbi. Vasúti középiskolába jártam, ahol már az első évben forgalmi és jelzési utasítást kellett tanulnunk. Utána felvettek a győri Széchenyi István Egyetem közlekedésmérnöki karára, azaz vasutas és vasutat szerető tanáraink voltak leginkább. Mellette a MÁV-tól is „kaptam” egy mentort, akit nagyon kedvelek. Ő forgalmi technológus és rengeteg dologban segít, még a leadandóimhoz is velem gyűjti az anyagot. Bármilyen kérdésem vagy felvetésem van, segít. Eközben persze nemcsak az én ismereteim bővültek, hanem az övéi is, mert neki is utána kell járnia a dolgoknak. Mindezzel csak azt akarom mondani, hogy elhivatott emberek vesznek körül jó ideje, akik szeretettel beszélnek a szakmáról, így nem veszik el a kedvünket. Bár ez szerintem nem csak a vasutasokra igaz: ha van egy olyan személy, aki szenvedélyesen tud beszélni valamiről, az egyfajta érdeklődést kelt az őt hallgatókban.

Mit ad neked ez az ösztöndíj, elvonatkoztatva a szerződésben foglaltaktól?

Fejleszti a személyiségemet. Az alkalmazkodóképességem sokkal jobb lett, és fegyelmezettebb vagyok az időbeosztásom tekintetében is. Sok emberrel kerülök kapcsolatba, ezért az érzelmi intelligenciám határait is kitérítjük. Ezenfelül kiszakít „a természetes közegeimből”, mert a mindig megszokott helyett újabb és újabb helyeket és embereket ismerhetek meg. Édesanyám kiskorom óta mondja: a vasút az egy nagy család. Kis túlzással mindenki szeret mindenkit, mindenkinek van a másikhöz egy-két jó szava.

Benke Máté

COVID-19 – kérdések és válaszok

Az őszi időszak felerősítette a koronavírus-járvány okozta bizonytalanságot. A Támogatlak program keretében összegyűjtöttük a munkatársainktól érkezett legjellemzőbb kérdéseket, és azok megválaszolására Prof. Dr. Merkely Bélát, a Semmelweis Egyetem rektorát kértük fel.



Jön-e a negyedik hullám, és ha igen, akkor kik a legveszélyeztetettebbek?

A negyedik hullám itt van, és elmondható, hogy az oltatlanok a legveszélyeztetettebbek. A delta-variáns rendkívül fertőzőképes, tudjuk, hogy szinte valamennyi oltatlan el fogja érni, akik megfertőződnek, ami azért probléma, mert 100 igazolt esetből 5 súlyos lefolyású a statisztikák szerint. A 80 évnél idősebbek esetében ez a veszély tízszeres is lehet. Ezzel szemben még a legvadabb oltási statisztikák esetében is egymillió oltásra csak egy olyan szövődmény jut, amely súlyosnak tekinthető. Napjainkban az igazi kitettek azok, akik nem fertőződtek meg, illetve még semmilyen oltást nem kaptak. Ahhoz, hogy legyőzzük a járványt, az oltottság szintjén kell emelnünk, de ne felejtjük el, hogy a kétdózisú vakcinák esetében még akkor is fel kell vennünk a második adagot, ha korábban már elkaptuk a koronavírust. Ha valaki azt gondolja, hogy ő átesett a betegségen, de ez nem bizonyított, akkor mindenképpen tekintse magát a koronavírus szempontjából érintetlennek.

Hogyan tudjuk megkülönböztetni a náthát, az influenzát, illetve a COVID tüneteit?

Ha valakinek általános, felső légúti tünetei vannak, akkor a kérdésben említett okok mind lehetnek a háttérben. Az egyedüli biztos diagnózis az elvégzett tesztelés, a PCR- vagy az antigénteszt eredménye alapján mondható. Tesztelésre bárkinek van lehetősége, elsősorban a háziorvosokon keresztül igényelhető ingyenesen, de a Semmelweis Egyetemen is működnek fizetős, úgynevezett COVID-teszt központok, ahol meg lehet tudni, hogy valaki átesett-e, illetve zajlik-e nála a koronavírus-megbetegedés. Ne hanyagoljuk el ezt a kérdést, hiszen a betegség nagyon gyakran enyhe lefolyásúnak tűnik, majd a hetedik-nyolcadik napon fordul súlyossá, amikor már kétoldali tüdőgyulladás jelenik meg, és ebben az esetben nagyon gyorsan kórházba kell jutni.

Kinek érdemes felvenni a harmadik védőoltást? Függ-e ez a vakcina típusától?

Az első két oltásnak van a legnagyobb jelentősége, az alkalmazott vakcinák között nincs jelentős különbség. A harmadik oltás a 60 év fölötti felnőtt lakosságban javasolt. Hatvan év alatt két szempont számít: van-e társuló krónikus, például onkológiai, szív- vagy vesebetegség, illetve van-e gyakori kontakt COVID-os betegekkel, mint amilyen pl. az egészség-

ügyi személyzet esetében. Mindezekon felül, aki fel szeretné venni a harmadik védőoltást, az megkapja.

Érdekes ellenanyagszint-mérést végeztetni az oltás előtt?

Nem javaslok az ellenanyagszint-mérést, hiszen csak arról ad információt, hogy valaki átesett, vagy nem esett át a megbetegedésen. Különösen nem javaslok, hogy az oltás szükségességét ez alapján döntsék el. Ezzel szemben a rizikóbecslést határozottan ajánlani tudom az előbb említett szempontok alapján: az egyén rizikója, amely a korból és a társbetegségekből következik, illetve gyakori találkozása a COVID-19 fertőzéssel.

Mennyi ideig adhat védelem az oltás?

Számomra klinikailag a védelem az jelenti, ha úgy véd meg minket, hogy nem kerülünk kórházba, és nem halunk meg. Ebből a szempontból nagyon sokáig tart a védelem, hiszen az úgynevezett vírussal vagy vírusfehérjével való találkozás hosszú ideig az immunrendszerünk memóriájában benne van. Az egész járvány dinamizmusa, illetve a klinikai adatok fogják meghatározni, hogy lesz-e szükség például a negyedik oltásra. Onnantól, hogy a lakosság túlnyomó része be lesz oltva, a koronavírus-járvány egyfajta nátha szintjére süllyed, és észre sem fogjuk venni a jelenlétét. De ezt csak akkor sikerül elérni, ha az emberek többségénél kialakul az általános védelem.

Miért javasolt a gyermekek beoltása?

A 12 és 18 év közötti gyerekek oltása legfőképpen járványügyi szempontból, illetve a család szempontjából fontos, hiszen ezek a gyermekek nagyon sok kontaktust teremtenek. Magyarországon egészséges szervezetű gyermek komolyan nem betegedett meg, viszont a családon belül a szülők, nagyszülők esetleg dédszülők megfertőzése egy komoly veszély, súlyos családi tragédiákat okozhat.

Milyen tünetekkel érdemes post-COVID-ellátóhelyet felkeresni?

A felnőtteknél nagyon színes kórképekben tudnak jelentkezni, a legösszetettebb szívgyógyászati tünetektől kezdve a súlyosabb pulmonológiai maradéktünetekig. Nagyon gyakori a szaglász- és ízérzésvesztés hosszú távú fennállása, gyakoriak a neurológiai, vagy bizonyos pszichiátriai, pszichológiai változások és tünetek, mint például a fejfájás, alvászavar, gondolkodás nehezítettsége, szünni nem akaró fáradtság, a korábbi fizikai aktivitás elvesztése. Ilyen jelentős megbetegedést követően változik az adott személy szellemi és fizikai terhelhetősége, ez talán a leggyakoribb. Szerencsére az esetek túlnyomó részében az idővel ezek a tünetek szépen javulnak. Érdekes megfigyelés, hogy a megbetegedést követően az oltás jóindulatúan befolyásolja a post-COVID-tünetek kialakulását, ezzel szoktunk élni. A többi pedig olyan tüneti kezelés, amit erre alkalmazni tudunk.

Igaz az, hogy a COVID elleni védőoltás meddőséget, hormonzavart vagy idegrendszeri problémákat is okozhat?

Nem igaz! Sajnos ezek a gondolatok nem egészség szakmai körökből származnak, de kellően kártékonyak. A social media felületeken megjelennek, viszonylag könnyen érthető magyarázatokat tartalmaznak és úgy tűnnek, mintha egy bonyolult, tudományos dolgot, egyszerűen magyaráznának el, de áltudományos információk. Sajnos nagyon sok embert visszafognak az oltás főlvetelétől, ami egyébként komoly baj. A védőoltás meddőséget semmiféleképpen nem okoz, sajnálatos módon mégis ez az egyik leggyakoribb ok az elutasítások sorában. Akik ténylegesen a terhességre készülnek, azoknak kifejezetten javaslok hogy oltassák be magukat, mert akkor a várandós időszakban, amikor az immunrendszer természetes módon a gyermek befogadása érdekében visszafogott, nem fog kialakulni súlyos lefolyású megbetegedés.

Ahol egy légtérben dolgoznak oltottak és oltatlanok egyaránt, ott a maszkhasználat jelenthet-e bármilyen védelmet?

Ameddig nem érjük el a nyájimmunitás határát és zárt térben együtt vagyunk oltatlanokkal, addig a maszkhasználatnak van értelme. Ahol védelemmel igazolványt használunk, ott az igazolvány a belépésnél igazolja az átoltottságot, így a maszkhasználat kevésbé lényeges.

Fuchs Adrienn



„Tizennégy éves korom óta a vasút szerelmese vagyok”

Felelős a történelmi vasúti járművek hiteles felújításáért, a különleges hagyatékok gondozásáért, a múlt felderítéséért. Bár gyerekként jobban érdekelt a haditechnika, végül egy vasutasrendezvény örökre a vonatok rabjává tette a kíváncsi diákot. Most Fejes Antallal, a Vasúttörténeti Park muzeológusával beszélgettünk szakmai életútjáról és a Vasúttörténeti Parkban végzett munkájáról.

Hogyan lett muzeológus, és miért pont vasúttörténettel foglalkozik?

Az ELTE Bölcsészettudományi Karán végeztem, de már gyerekként nagyon lelkesedtem a múzeumokért. Körülbelül 14 éves koromig nem voltam oda a vasúttért, mígnem egy nap minden megváltozott. A Közlekedési Múzeumban nézelődtem épp, mikor egy rendezvényre lettem figyelmes: minden fel volt díszítve lobogókkal. Kiderült, hogy akkor volt a „125 éves a MÁV” jubileumi rendezvény, és ha már így alakult, körülnéztem. Ingyenes járatok indultak az Angyalföldi pályaudvaron tartott járműparádéra, azonnal tervet változtattam és felszálltam az egyik buszra. Akkor vettem részt először egy vasútbarát programon, és nagyon megtetszett a közeg. A Vasúttörténeti Park tervét úgy ismertem meg, hogy néztem Ráday Mihály „Unokáink sem fogják látni” című műsorát, ő mindig támogatta a szabadtéri vasúti múzeum létrejöttét. 2000-ben már készültem rá, hogy július 14-én megnyitják, két napot itt töltöttem, és beszippantott örökre a világa.

Miért?

Nagyon érdekes kérdés. Mint általában a fiatal fiúkat, engem is a haditechnika érdekelt, aztán témát váltottam. A szakdolgozatomban az újpesti helytörténettel foglalkoztam, de már próbáltam beleszuszakolni a vasutat is. Az utolsó egyetem évből szakmai gyakorlatra a Közlekedési Múzeum vasúttörténeti részlegéhez mentem. Volt egy olyan feladatunk

is, hogy be kellett mutatni oktatóinknak és diáktársainknak a kedvenc múzeumunkat. Így hát 2003 telén kijöttünk együtt a város szélére, hatalmas havazás volt épp. Mindenki jól megfázott, de legalább nagyon romantikus volt (nevet). Már diákként megpróbáltam elhelyezkedni a MÁV Nostalgie Kft.-nél, sajnos akkor nem volt szabad hely, de 2006-ban megint ajánlottam magam, akkor már diplomával. Egy elbeszélgetés után felvettek, azóta itt vagyok.

Mi az Ön felelőssége a Vasúttörténeti Parknál, mivel foglalkozik pontosan?

A Vasúttörténeti Park egy közérdekű muzeális kiállítóhely, ezért törvény szabályozza, hogy szüksége van legalább egy muzeológus alkalmazottra. Ez vagyok én. A feladataim szerkezetágazók, a munkám fontos része a parkban kiállított járművek állapotának felülvizsgálata, javaslattevés a különböző hiteles javításokra. Ha már zajlanak a különböző javítások, akkor az én felelősségem a járművek korhű megjelenésének a biztosítása. Tanácsadás, hogyan feliratozzák, milyen színű legyen, stb. Emellett a Vasúttörténeti Parkban található archívumot is én kezelem és vasúttörténeti kutatásokat is végzek.

Mostanában mivel telik egy napja?

Általában átnézem a leveleimet, mert rengetegen, bármivel kapcsolatban megkeresnek. Valaki járművet akar kiállítani,

megkérdezi, mit tudunk felajánlani. Érkezik szakmai kérdések, bejöhethet egy filmezés, mely kapcsán tudni szeretnék, hogy milyen vasúti jármű lenne hiteles az adott időszakban. Olykor megkeresnek, hogy adományozni szeretnének, vagy szakvéleményt kérnek egy-egy tárgy értékéről és akár fel is ajánlják azt megvételre. Együtt dolgozom a MÁV História Bizottsággal is, Havasi Sándorral és Kisteleki Mihály úrral, sok megkeresés rajtuk keresztül érkezik.

Mivel foglalkozik a História Bizottság?

A szervezetet 1984-ben hozta létre az akkori vezérigazgató, hogy a szakemberek kialakítsanak egy hiteles nosztalgiajármű-flottát. A korhű helyreállítási munkálatokat irányította a História Bizottság, egészen a kilencvenes évekig. Ők kuttatták fel az elhagyatott, de történeti szempontból értékes járműveket is az állomások vontatási területein. Ma már inkább kutatásokat végeznek, történelmi kérdésekben segítenek másoknak. Ahogy Misi bácsi szokta mondani, ez mai formájában egy „hatáskör nélküli civil szervezet”.

Hogyan lehet hitelesen rekonstruálni egy régi járművet?

Érdekes kérdés, mikor hiteles egy jármű, hiszen a vasúton évtizedeken át, állandóan korszerűsítették a járműveket. Egyik sem úgy néz ki, ahogy kijött a gyárból, többszöri átépítésen esett át szinte minden nosztalgiajármű. Egy-egy mozdlynak, kocsinak meg kell nézni az életrajzát, a korszaknak megfelelő rajzokat ki kell kutatni a Tatai úton vagy a MÁV Archívumban. A rajztár adatait át kell nézni, a másolatot a járműjavítóknak el kell küldeni, az alapján készül el egy-egy rekonstrukció. De sajnos egy ideje nem sok jármű újul meg. A História Bizottság tagjai szépen nyugdíjba mentek. Hiába próbálunk újítani, kevés a fiatal, lelkes szakember.



Mit találhatunk a Vasúttörténeti Park levéltárában, amelyért részben Ön felelős?

Ez egy általános vasútbarát könyvtár. Vannak különböző hagyatékaink, például Lányi Ernő gyűjteménye. Őt nagyon sokan ismerték, a háza igazi átjáróház volt, vasútbarátként sok jótanácsot adott, rengeteg fényképe volt, kis füzetekbe kijegyzetelte a járművek életrajzát stb. Soltész József fotóhagyatéka, Dr. Heller György iratai, a História Bizottság jegyzőkönyvei is megtalálhatók itt.

Muzeológusként kutatással is foglalkozik?

Tudományos kutatásom fő területe a 19. században működő magyar magánvasutak története. Azon belül is a Középponti Vasút története a legizgalmasabb. A magánvasutakról kevés a tény, viszont sok a tévhit és a hamis szakirodalom is. Senki sem ment még utána az igazságnak. Sok legenda fennmaradt a mai napig, pl. nem létező mozdonyokról is. Szóval ezt a témát próbálom nyomozgatni, tisztázni, és a végén összefoglalni a magyar magánvasutak történetét.



Mit változtatna meg a munkájával kapcsolatban?

Szeretem a feladataimat, a Vasúttörténeti Park működik és népszerű. Visszaesést 2020-ban a koronavírus miatt tapasztaltunk. Ami nekünk jelentős probléma, az a park szabadtéri kiállítás mivolta. Van egy állandó vendégünk ugyanis, a rozsdá. A kiállított járművek kétharmada a szabad ég alatt van, ezért mindig versenyt futunk az idővel, mert a járművek 2-3 év után ismét rozsdásodni kezdenek a helyreállítás után. Modern csarnokokat kellene építeni, hogy több járművet tudjunk

Van kedvencük a látogatóknak a Parkban?

Egyértelműen a 424-es az emberek kedvence. A „Mozdony szépe versenyt” mindig ő nyerte. A 2006 óta működő kerti vasút, nagyon népszerű a gyerekek körében. A Nohab is dobogós a vasútbarátoknál. Nekem személyes kedvenc szinte mindegyik, talán a 109.109-es mozdony felé húz egy kicsit jobban a szívem.

Ennyi munka mellett marad ideje a kikapcsolódásra?

Fotózni szeretek, de azt is vasúti témákban teszem, illetve kedvelem az IKARUS buszokat. Foglalkozom a Vasúttörténeti Parkhoz tartozó közösségi oldalak szerkesztésével is. Olvasgatok várostörténettel kapcsolatos urbanista blogokat, Facebook-csoportokat, olykor bizonyos közlekedési témákhoz is hozzászólok, több szabadidőm szinte nem is marad. Tudom, kicsit furcsa sokaknak, de nekem a munkám a hobbim.

Sin Bettina

„Csak szabadon választhatsz jól”

Ha valaki már 15 éves korában úgy dönt, hogy a kezébe veszi az irányítást és úgy él, úgy cselekszik, ahogyan igazán szeretne, az mindenképpen kulcsa lehet egy jó és önazonos életnek. Andok Gellért, a győri „Bercsényi” iskola vasútszakos tanulója éppen így tett. Erre apropót adott sziklaszilárd hivatástudata és lehetőséget édesanyja, aki nem zárta korlátok közé fiát, hanem hagyta, hogy az legyen, aki lenni szeretne, szabadon. Andok Gellérttel és édesanyjával, Kósa Beátával, a MÁV-START személypénztárosával Benke Máté beszélgetett.

A gyermek a legőszintébb ember a világon, ezért a „Mi szeretnél lenni kiskorodban?” kérdés mindig izgalmas számomra. Most nektek is felteszem.

Beáta: Legelőször óvónő. Szülői jótanács volt, hogy vasutas legyek, ami végül tényleg jónak bizonyult, soha nem bántam meg. Az egész családom a vasútnál dolgozott, volt közöttük mozdonyvezető, vasúti igazgató, forgalmi szolgálattevő és MÁV Tours alkalmazott is. Én az árufuvarozásnál kezdtem a pályafutásomat, de ahogy csökkent a kocsirakomány, úgy kerültem ki a „vonatra”, pénztáros lettem.

Gellért, nálad soha nem volt kérdés, hogy mi leszel, ha nagy leszel?

Gellért: Nem, mert mindig tudtam, hogy vasutas leszek, más nem is jöhetett szóba. A kérdés inkább csak az volt, hogy a vasúton belül mi szeretnék lenni.

Mikor varázsolt el ennyire ez a különleges világ?

Gellért: Tapolcán közel lakunk az állomáshoz, a szobám ablaka a sínekre néz. Kiskoromban gyakran vigyáztak rám a nagyszüleim, akiknek az volt a legfőbb feladata, hogy engem a párkányra állítsanak, és hátulról fogjanak, amíg én a közlekedő vonatokat nézem. Amint megtanultam járni, már mentünk is a vasútra, hatévesen pedig rendre elszőktem otthonról a biciklimmel, hogy a szerelvényeket nézhessem. Ott esteledt rám a vágányok mellett. Később, amikor nagyobb lettem, iskola után mindig kiutaztam anyuhoz Révfülöpre (Kósa Bea szolgálati helye, a szerk.). A forgalmisták mellett tanultam és írtam a leckémet. Miután végeztem, a berende-

zéssel foglalkoztam, megfigyeltem a működésüket – a szolgálattevők pedig örömmel okítottak.

Édesanyád az imént érkezett Tapolcáról, te viszont ide, Győrbe jársz iskolába. A két város közötti távolság a legkevésbé sem mondható csekélynek. Mi készítetted arra 15 évesen, hogy elszakadj az otthonodtól és Győrbe költözz?

Gellért: Vágytam rá, hogy változtassak az életemen. Úgy éreztem, hogy erre 15 évesen készen állok. Abban biztos voltam, hogy „vasutat” szeretnék tanulni, így esett a választásom Győrre és a Bercsényire. Emellett az is vonzott, hogy egy nagyobb városban élhessek, ahol több a lehetőség és új ismeretségek várnak.

Beáta: Megszoktam, hogy ő ilyen. Már Révfülöpről is roppant önálló volt, 15 évesen mellettem dolgozott, mint információs munkatárs. Semmilyen felkészülésre nem volt szüksége, mert amit másnak meg kellett tanulnia, azt ő saját kútfőből tudta.

Ezzel már nem csak a révfülöpi utasok vannak tisztában, hiszen a Szakmai Érettségi Vizsgatárgyak versenyén első helyezést értél el Vasúti közlekedési, szállítványozási és logisztikai ismeretek kategóriában. Mesélnél egy kicsit a megmérettetéséről?

Gellért: Ez egy évenként megrendezett verseny, középiskolásoknak. Azok indulhatnak el rajta, akik megfelelő teljesítményt nyújtottak a tanulmányaik során. Az osztályból több embert is neveztek, olyanokat, akik magabiztos szakmai tudással rendelkeznek. Én is bejutottam a döntőbe, ahol nagy

szükségem volt a közlekedési ágazatokkal kapcsolatos ismereteimre. Végül első helyezést értem el. Az idei évben sajnos mindkét forduló írásbeli volt, a vírushelyzet miatt.

Hogyan hatott rád ez az időszak?

Gellért: Nagyon rosszul érintett. Tavaly szeptemberben – hat hónap után – visszajöttem Győrbe, amit megint online oktatás követett, ez pedig egészen az érettségiig így zajlott. Rengeteget tanultam, hétfévente dolgoztam, nyomasztó időszak volt... Viszont miután lezajlott az érettségi, megnyílt a világ. Ez volt az első igazi nyaram, amikor tényleg éltem. Egyensúlyban volt minden, mert tudtam szórakozni és dolgoztam is.

Örvendtes, hogy ennyire megtaláltad magadat valamiben. Úgy tűnik, édesanyád részéről jó döntésnek bizonyult, hogy hagyott téged szabadon választani, mert meggyőződésem, hogy csak szabadon választhat jól az ember. Ezt azért emelem ki újra és újra, mert sok gyermeknek nem adják meg, hogy egyenlő félként kezeljék otthon, és lehessen saját, komolyan vett akarata.

Gellért: Nálunk ez mindig így volt és ez az iskolában is eredményessé tett. Az osztályfőnököm, Sasvári Marianna is meglátta bennem a motivációt és támogatott mindenben. Nem is úgy tekintek rá, mint egy tanárra, hanem mint egy olyan emberre, aki tett értem.

Tudom, hogy nehezen megmagyarázható, amire kíváncsi vagyok, de mégis megkérdezem: mit ad neked ez a 153 éves vállalat, mi az, ami miatt ennyire vonz ez a szakma?

Gellért: Erre tényleg nem könnyű válaszolni. Azt hiszem, egyszerűen hozzászoktam, hogy a vasút benne van az életemben, a mindennapjaimban és csak azt veszem észre, hogy folyamatosan ezzel foglalkozom. Annyit biztosan tudok, hogy

nem lenne jó nekem, ha ez nem lenne. A másik pedig az, hogy nem szenvedés újabb ismereteket szerezni, mert folyamatosan az érdeklődésem. Ez talán annak a jele...

...hogya te ezt szenvedélyesen szereted. Bea, téged mi tart ennyi éve a pályán?

Beáta: A sokféleség és a szeretet. Gyakori mondásom, hogy ha valaki kíváncsi rá, hogy mennyire sokszínű a magyar társadalom, az jöjjön el és üljön be mellém a pénztárba. Nekünk ott tudomásul kell vennünk és el kell fogadnunk a sokféleséget, bár ez az élet minden területére igaz. Az elének álló utasról azonnal „le kell vennünk”, hogy milyen a személyisége, a hangulata.

ogy fél-e, hogy kedves-e, vagy agresszív... Ennek megfelelően kell viselkednünk, és soha nem utálkozhatunk. Azt hiszem, bátran mondhatom, hogy engem szeretnek az utasok, az „állandóak” még akkor is beköszönnek nekem a vasúttállomásra, ha épp nem utaznak vonattal, csak arra járnak.

Sokan vannak, akik megosztanak velem valamit a magánéletükről, ilyenkor csodálkozom el, hogy mi mindenre elég az életben egy perc! Egyszer egy utaspanasz érkezett az ügyfélszolgálatra, aminek az volt az utolsó sora, hogy „de a pénztárosnő kedves volt”. Ez talán elárul rólam mindent.

Köszönöm szépen a beszélgetést, igazán lelkesítő volt a veletek töltött idő. Biztos vagyok benne, hogy ilyen munkatársakra lesz a legnagyobb szüksége az elkövetkező években a vasúttársaságnak.

A címet Bródy János – A mi hazánk című dalszövegéből kölcsönöztem

*Köszönettel, a szerző,
Benke Máté*



Kósa Beáta 30 éve áll a vasút szolgálatában, ezért az idei évben emléklapot vehetett át. Fia, Gellért az országos vasúti tanulmányi versenyen elért első helyezéséért kapott oklevelét és bronzplakettjét tartja a kezében.

OKTÓBER 18-TÓL MÁR A BUDAPEST–ÚJSZÁSZ–SZOLNOK VASÚTVONALON IS KÖZLEKEDIK A KISS

Október 18-án újabb KISS állt forgalomba, így a mai naptól már a Budapest–Újszász–Szolnok (120a) vasútvonalon is közlekedhetnek az utasok az új emeletes motorvonattal. A váci és a ceglédi vonalakon továbbra is 14, az új kocsival együtt összesen már 15 új jármű közlekedik a három elővárosi vonalon.



A MÁV-START KISS motorvonatai nagy népszerűségnek örvendenek az elővárosi térségben. A 600 ülőhelyes motorvonatok közül a váci vonalon már tíz, a ceglédin pedig négy KISS szerelvényt találkoznak az utasok. Október 18-tól pedig a Budapest–Újszász–Szolnok (120a) vasútvonalon is forgalomba áll az első emeletes vonat, ami a szolnoki csíkos ingát váltja ki. A tervek szerint összesen tíz szerelvény közlekedik majd ezen a vonalon. A hagyományos szerelvények új, modern vonatokra való cseréje ezeken a vonalakon jobb menetrendszerűséget eredményez a KISS motorvonatoknak kedvezőbb menetdinamikája miatt.

Juhász Roland, a Miniszterelnöki Kormányiroda állami vagyongazdálkodásért felelős államtitkára elmondta: „A kormány számára a vasút nem pusztán közlekedési, hanem össztársadalmi ügy. A KISS vonatokra is ilyen szemmel kell tekinteni, hiszen beszerzésük egyúttal a nemzeti vagyon gyarapodását is jelenti, melynek gazdasági és társadalmi hatásai az ország egészére kiterjednek. Kiemelten fontosnak tartjuk, hogy az utasok olyan modern, kényelmes, a mindennapi életüket megkönnyítő, igényeiket kielégítő közlekedési eszközökkel utazhassanak, mint amilyenek a KISS motorvonatok is. A magyar állam mint tulajdonos részéről ezért is elvárás a MÁV felé, hogy a folyamatosan érkező új gyártású, vonzó, modern, akadálymentes kocsik forgalomba állításával egységes, kiszámítható, jó minőségű szolgáltatást kínáljon.”

Czerván György, Pest megye 9-es választókerületének parlamenti képviselője elmondta: „A Budapest–Sülysáp–Nagykátá–Újszász–Szolnok vonal Tápiómentén keresztül halad. Tápiómentéről tudni kell, hogy az ott élő aktív munkakorú népességnek körülbelül 60 százaléka máshol dolgozik, főleg Budapesten, így naponta ingáznak közúton vagy vasúton.

Számukra jó hír, hogy mostantól itt, az egyik legforgalmasabb elővárosi vonalon is közlekedik egy új és korszerű emeletes szerelvény, amit kilenc további követ majd.”

Pócs János, Jász-Nagykun-Szolnok megye 2-es választókerületének parlamenti képviselője arról beszélt, milyen az új vonatnak köszönhetően Szolnok és Újszász, ha kilométerben nem is, de időben, kényelemben és biztonságban innentől sokkal közelebb kerül Budapesthez. Az új és kényelmes vonatoknak köszönhetően, akik reggel dolgozni, vagy tanulni utaznak a fővárosba, úgy érezhetik majd, mintha kirándulásra indulnának.

Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója kiemelte, hogy 2022 végétől a MÁV-START szinte a teljes budapesti elővárosi forgalomban a kényelmes, korszerű és közkedvelt, FLIRT és KISS motorvonatokkal szolgálja ki utasait. Ezzel párhuzamosan az előváros jelenlegi 47 ezer ülőhelyes kapacitását 2025-re 7,6 százalékkal, csaknem 51 ezer ülőhelyre kívánja növelni. A legnagyobb forgalmú vonalakat, a tervek szerint a nagykapacitású, emeletes motorvonatok fogják kiszolgálni. Egyike ezen vonalaknak mostantól a Budapest–Újszász–Szolnok vonal is. Az évente – a pandémiás időszak előtt – több mint 8 millió utas által igénybe vett újszászi vonal mentén lévő települések lakossága egy új dimenziót tapasztalhat meg az utazásban, mert a vasúttársaság fokozatosan leváltja KISS motorvonatokra a korábbi, elavult járműparkot.

Jövő év végéig a megrendelt járművek mindegyike, összesen 40 KISS állhat forgalomba. A KISS motorvonatok elsősorban a budapesti elővárosi vonalakon közlekednek majd, a további közlekedési útvonalak tervezése is folyamatban van.

A BALATONI NAGYBEREK IDŐKAPSZULÁJA

A különböző korszakok tájformáló elképzelései folyamatosan alakították a Nagyberék és környékének vidékét, amelynek története hosszú időre nyúlik vissza. A Balaton déli területein található mocsaras-vizenyős területeket, azaz a berkeket, a 19. század közepétől igyekeztek szabályozni az ember – az árkoló-lecsapoló munkálatokat a területen elsőként gazdálkodást elindító földbirtokos családok (mint a Festetics, Zichy) kezdték meg. A Kis-Balaton területéhez számos legenda, irodalmi alkotás is kötődik, és a helyi közösségi emlékezet is őriz még néhány réges-régi történetet. A nyár folyamán a Balatonfenyvesi kisvasút állomásépületének felújítása közben három kollégánk talált valamit, amely távolról nézve kapcsolódik az ember tájformáló akaratához is, közelről nézve pedig szerves része – egyfajta lenyomata a terület történelmének.

2021 júniusában javában zajlott a Balatonfenyvesi kisvasút állomásépületének felújítása. A bontott építési törmelék között Nagy János vonali tolatásvezető egy belső falból korábban már kibontott betondarab egyik oldalán felfedezett egy vésett szöveget, de nem tudta elolvasni a feliratot. Somogyi István „Izom” vasúti járművezető a betondarabot kiemelte, és Réz Tamás vezető jegyvizsgálóval együtt vizet is ráöntve megtisztították, hogy kivehető legyenek a vésett betűk. Mindannyian érezték, hogy egy igazi időkapszulát találtak, valamilyen üzenetet a múltból, amely ez idáig az állomásépület falában pihent. A tisztítás után egy kis drótkéfével még dolgozni kellett rajta, miután olvashatóvá vált a szöveg:

„Zsilip
1952. XI. 21.
Kömi 401
B.fenyves”

„Gyerekek, ezt egy egykori rab véste!” – mondta Izom. „Azt ugye tudjátok, hogy ezt az épületet annak idején rabok építették? A Nagyberékben, ahol a kisvasút zakatol, börtön volt és munkatábor működött!” Minden bizonnyal az állomásépület történelmének egy darabját találták meg kollégáink. Ők úgy gondolják, a „Zsilip” az ismeretlen illetőre utal, aki ilyen módon szerett volna nyomot hagyni maga után. A dátum és a település egyértelmű, a „Kömi 401” viszont ismét

fejtevést okozott. Rövid történelmi kutatás után vált bizonyossá, hogy a Kömi, azaz a Közérdekű Munkák Igazgatósága egy munkatábor neve volt, amely 1949–1953 között a Nagyberékben működött.

És most megértjük, hogyan jön ide az ember tájformáló tevékenysége. A szándék egyértelmű: a mocsaras berkek hasznosítása, vízmentesítést követően művelésbe vonása. Idővel a vasút is megérkezett a térségbe, 1861-ben a Déli Vasút Buda-Nagykanizsa vasútvonalán. A terület lecsapolása és az egyre intenzívebb és növekvő területen történő művelése idővel sok változást hozott a településszerkezetben. A II. világháború után, az 1950-es évek elején, az állami gazdaságok alakulásának idején, a hajdani uradalmi maradványokon épült fel Imremajor. A munkálatokhoz jelentős munkaerőre volt szükség, amelyet a Közérdekű Munkák Igazgatósága biztosított elítélt rabok foglalkoztatásával. A politikai, származási vagy egyéb okokból az 1950-es években bebörtönzött több tízezer rab közül került ki az a néhány ezer fő, akiket Nagyberékbe rendelték, hogy büntetésük ideje alatt, rendkívül nehéz körülmények között az építkezéseken dolgozzon.

Szomorú és nyomorúságos korszak emléke a megtalált betondarab, egy ember üzenete a múltból. Mindazokban, akik megtalálták, akik látták a betondarabot, akik gondoskodtak a megmentéséről és akik tudják az eredetét, mély nyomot hagyott. Reméljük, hogy valamilyen formában az új várteremben helyet kaphat majd, emléket állítva az egykori építőknél.

Hum Krisztina



Prémium fokozatra kapcsolott a hazai vasúti járműgyártás Elindult az IC+ 1. és prémium osztályú kocsi

2021. október 11-én megkezdődött az 1. és prémium osztályú IC+ kocsik bemutatkozó időszaka. A jármű több szempontból is jelentős mérföldkő a hazai vasúti személyszállítás és járműgyártás történetében, és hatalmas ugrás a magyar vasúti közlekedés színvonalában. Az új jármű kényelmi funkciói XXI. századi igényekre szabottan prémium utazási élményt biztosít utasainknak, fokozva ezzel a legkörnyezetkímélőbb közlekedés versenyképességét. Másrészt a kormányzati támogatással megvalósított saját fejlesztésű IC+ kocsik a magyar fejlesztők, mérnökök tehetségét és a Szolnoki Járműjavító munkatársainak állhatatos munkáját dicsérik.

A szeptember 23-ai sajtótájékoztatóval egybekötött hivatalos bemutatót követően az IC+ család országjárásra indult, ahol az új jármű mellett az IC+ másodosztályú többcélú teres, valamint a termes kocsi is egyidejűleg megtekinthető volt. Három hétvégén, négy kelet-magyarországi helyszínen találkozhatott a nagyközönség a különleges szerelvényvel.

A programsorozat nagy sikerrel zárult, rengetegen voltak kíváncsiak az új IC+ kocsikra, és járták végig a teljes IC+ családot felsorakoztató szerelvényt. Az érdeklődők kipróbálták a prémiumfülke bőrüléseit, az érintőképernyővel vezérelt beállításokat, helyet foglaltak a kényelmes ülésekben, és élvezték a kocsik hangulatát.

Sok gyerek volt kíváncsi a mozdony vezetőfülkéjére is. Az IC+ járművek megcsodálását követően pedig legtöbbször a szerelvény végén található felújított étkezőkocsiban fogyasztott el egy ízletes START burgert vagy egy zamatos kávé. Mindközben a peronon az IC+ kvízkérdésekre helyes választ adók szerencsekereket pörgethettek és IC+ ajándéktárgyakkal gazdagodhattak, a legkisebbek pedig IC+ csillámtetoválással térhettek haza.

Bemutatkozó időszak

Október 11-étől bemutatkozó időszakban már élesben, menet közben – felár nélkül – is kipróbálhatták az új 1. és prémiumosztályú IC+ kocsit a DÁLIA és VÉRCSE kör-IC-járatok utasai.

Minden kollégánk nagy izgalommal készült erre a periódusra, hiszen olyan ez, mint egy főpróba. Nagy mérföldkő ez a jármű, ami egy újabb előrelépés a vasúti közlekedés versenyképességének növelése tekintetében. Hiszen mennyivel biztonságosabb, kényelmesebb, sőt sokszor gyorsabb is egy XXI. századi kényelmi funkciókkal felszerelt vasúti kocsival közlekedni, ahol az utazási időt saját igényünk szerint hasznosíthatjuk, ahelyett, hogy helyhez kötve a dugóban araszolnánk. Ezt a bemutatkozó időszakban az 1. és prémiumosztályú IC+ kocsik vendégutasai is visszaigazolták.

Az IC+ család története

A versenyképes vasúti közlekedéshez elengedhetetlen a modernizált, és XXI. századi igényeket kielégítő gördülőállomány. A vasúttársaság kormányzati támogatással valósítja meg a saját fejlesztésű IC+ kocsik gyártását célzó programját, amely

a járműállomány fiatalítását, minőségi cseréjét szolgálja a belföldi és nemzetközi távolsági forgalomban. Az első 20, saját forrásból összeállított, új generációs InterCity-kocsi forgalomba állását követően, 2019 augusztusában kezdődött a hetven, belföldi forgalomra tervezett IC+ gyártása. Ebből 35 darab másodosztályú többcélú teres kocsi elkészült, így az IC+ 1. osztályú kocsik megjelenéséig 55 IC+ járta az ország vasútvonalait. Tervezetten havonta 2-3 darab 1. osztályú kocsit tudnak kollégáink legyártani Szolnokon, így 2021 év végéig 12-14 jármű készülhet el. Az ütemterv alapján 2022 év közepén befejeződik az 1. osztályú kocsik gyártása. Az IC+ kocsik tehetséges magyar szakemberek munkáját dicsérik, több mint 250 kollégánknak jelentenek biztos munkahelyet és közvetve legalább ugyanennyi ember megélhetését biztosítják.

Mit érdemes tudni az IC+ 1. és prémium osztályú kocsiról?

Az 1. osztályú kocsikban természetesen 15 ülőhely található, ezen ülésekhez nagy méretű, munkához is kiválóan használható asztal, olvasólámpa, valamint az elektromos eszközök töltésére ülőhelyenként egy 230 V-os konnektor és USB-töltő is tartozik. A teljes utastér szőnyegborítású, továbbá a termes szakaszban és a folyosón rejtett LED-hangulatvilágítás ad fényt. Az ablakokra a sorozat többi járművénél megszokott módon sötétítő rolókat szereltek fel.

Újdonságot jelent az úgynevezett csendes fülke, amelyből két-öt található a kocsiban. Az itt utazók csendben, nyugalomban tölthetik el az időt, hiszen ezekben a hatszemélyes 1. osztályú fülkékben a telefonálás vagy egyéb zavaró tevékenység nem megengedett. Emellett két emelt komfortfokozatú, minden eddiginél magasabb színvonalú prémium osztályú fülke is található, fülkénként négy üléssel. Ezek bőrborításúak, széles tartományban elektromosan állíthatók, és biztosítják utasainknak a személyre szabott komfortot. A fülkében utazók a világítást és a hőmérsékletet a kocsi többi részétől függetlenül saját maguknak szabályozhatják, ezt az asztalba integrált érintőképernyők segítségével lehet megtenni. A fülkék formavilága a kocsi többi részétől és a többi kocsitól merőben eltérő, elegáns kialakítású, ívelt, diszkrét formákkal és mintázott üvegfelületekkel, tükrökkel.

Az új kocsiban tovább növeli a komfortot a kompakt méretű, de jól felszerelt bisztrószakasz, ami a kocsi egyik végén található, ahol különféle üdítőket, alkoholos italokat, forró italokat, illetve egyszerűbb frissen készített ételeket, szendvicseket, édességeket, ropogtatnivalókat is vásárolhatnak az utasok kedvező áron. Ezeket a bisztrópultnál vagy akár saját helyükön is elfogyaszthatják. A minőségi szerviz mellett a különféle ételintoleranciákkal rendelkezők is találnak számukra megfelelő alternatívákat. A bisztróban árusított ételek és italok iránti keresletet az Utasellátó folyamatosan nyomon követi, és a tapasztalatok alapján a kínálatot az utasok igényeihez igazítja.

Elindultak az új IC 1. és prémium osztályú kocsik

A bemutatkozó időszakot követően majd menetrendszerűen is kör-IC-ben közlekednek az IC+ 1. és prémium osztályú kocsik, illetve a Záhony – Nyíregyháza – Budapest és a Sátoraljaújhely – Miskolc – Budapest IC járatokon. A kocsik 1. osztályú termes helyeire és a csendes fülkébe a „normál” 1. osztályú menet- és helyjegyet kell majd megváltani. A premi-

um fülke az 1. osztályú menetjegy és az esetlegesen szükséges IC pótgépjegy mellett 1000 forintos helyjegyváltással vehető majd igénybe. Emellett az Utasellátó vendéglátás is visszatért a Budapest Keleti – Miskolc – Nyíregyháza – Debrecen – Szolnok – Budapest Nyugati vonalakon. A prémium szakasz utasainak majd ajándék kávéval vagy teával is kedveskedik az Utasellátó a bisztrószakaszban.

Völgyi Katalin



Fontos a véleményed!

„Versenyképes, emberközpontú vasutat építünk!”

Két éve hagyomány a MÁV-START életében, hogy a vezetőség a személyes és közvetlen párbeszéd kialakítása érdekében munkavállalói fórumokra invitálja a kollégákat. Ezek az alkalmak teret engednek arra, hogy lényeges és fontos kérdéseket személyesen vitassanak meg, nagyobb szerepet kapjanak a munkavállalói kezdeményezések és első kézből informálódjanak mind a dolgozók, mind a menedzsment tagjai. Ilyen munkavállalói fórumra legutóbb 2021. szeptember 7-én, Celldömölkön került sor. Hasonló céllal, ám mégis más munkatársi kör részvételével valósult meg 2021. szeptember 28-án első alkalommal az a kerekasztal-beszélgetés, ahol Kerékgyártó József vezérigazgató a MÁV-START fiatal munkatársaival vitatta meg motivációikat, igényeiket, ötleteiket.



Mindkét esemény azt a felelős munkáltatói törekvést erősíti, amely az információszerzés és -átadás mellett az interperszonális kapcsolatok erősítését, a munkavállalói elégedettség növelését támogatja.

Bár a tavalyi évre tervezett munkavállalói fórumok többségét a pandémia miatt szüneteltettük, azonban idén nyáron folytatódott az eseménysorozat, amelynek keretében már 10 különböző szervezeti egység munkatársai kaptak meghívást a társaság jelenével és jövőjével, a versenyképesség-növeléssel kapcsolatos közös gondolkodásra. Számos pozitív munkavállalói visszajelzés érkezett az események kapcsán, csakúgy, mint a menedzsment részéről is, akik rendkívül hasznosnak tartották ezeket az alkalmakat.

Egyre több tanulmány is alátámasztja, hogy vezetőként még hatékonyabb teljesítmény érhető el, ha sokat beszélgetünk munkatársainkkal – akik alaposan rálátnak egy-egy részterületre –, és beépítjük javaslataikat a mindennapi működésbe. A hatékonyság mellett a munkáltatói felelősség sem elhanyagolható szempont, hiszen a munkavállaló elégedettsége elengedhetetlen a jó eredményekhez.

Munkavállalói fórum Celldömölkön

Az eseményt nagy érdeklődés övezte, a jelenlévők száma megközelítette a 100 főt. A menedzsmenttel való személyes találkozó azért is volt különösen időszerű, mivel a telephely dolgozói is részesei az október elsejével megvalósult MÁV Vagon átszervezésnek. Ezt megelőzően 2021. június 29-én a Szolnok Vasútiállomás Javítás, július 1-jén a Békéscsaba, július 6-án a Fényeslitke telephely munkavállalóit látogatták meg a vállalat vezetői, akik szintén elsősorban az átstrukturálás következményeiről szerettek volna első kézből tájékozódni.

A résztvevők az esemény kezdetén megismerhették a MÁV-START aktuális céljait, terveit, irányait és az elmúlt időszak eredményeit, sikereit, kihívásait. Az érintett telephelyeken dolgozó kollégáknak most is lehetőségük volt arra, hogy előzetesen anonim módon feltegyék az őket foglalkoztató kérdéseket. Ez alkalommal különösen nagy számban érkeztek témafelvetések, amelyekre a menedzsment igyekezett maradéktalanul reagálni. A helyszínen konstruktív és együttműködő párbeszéd alakult ki.

Amikor 2019-ben Kerékgyártó József először köszöntötte vezérigazgatóként a MÁV-START munkavállalóit, úgy fogalmazott, az a célja, hogy emberközpontúvá tegye a vasutat. A munkavállalókkal folytatott közvetlen kommunikáció is ennek a törekvésnek a része, hiszen a kollégáktól érkezett információk, kérések rendkívül fontosak a közös cél megvalósításában: „Jót szeretnénk tenni és jól szeretnénk a munkánkat végezni. Szeretnénk a vasutat versenyképesebbé tenni, az utasainknak kiválóbb szolgáltatást, magasabb színvonalat, stabilabb, kiszámíthatóbb és biztonságos személyszállítást biztosítani. A munkavállalóknak pedig jó munkakörülményeket és megfelelő kompenzációt, hogy elégedetten végezzék a munkájukat.” A cél azóta sem változott, és az ezzel kapcsolatos törekvések sem. Az utasok egyre többször dicsérik a kollégák segítőkészségét, hozzáállását. A toborzás pedig nagy erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy továbbra is kiváló munkaerővel gazdagítsa a munkavállalók körét, ügyelve arra, hogy a már meglévő kollégákkal együtt egy szakmailag és emberileg is jó csapatot alkossanak. Egyre inkább fókuszba kerül a pályakezdő tehetségek bevonása is, hogy fiatalos látásmódjukkal, dinamizmusukkal elősegítsék az erős hagyományokra támaszkodó vasút XXI. századi megújulását, versenyképességének növekedését. Ennek jegyében a közelmúltban került sor egy rendhagyó eseményre, amelynek sikerén felbuzdulva tervezetten további alkalmak is megvalósulnak a közeljövőben.

Kerekasztal-beszélgetés pályakezdő fiatalokkal

Első alkalommal invitált Kerékgyártó József vezérigazgató pályakezdő fiatalokat a MÁV-székházba, hogy az ő szemszögükből is betekintést nyerjen a MÁV-START mindennapjaiba. Közel 20 fiatal, legfeljebb 25 éves kolléga kapott meghívót az eseményre. Kiválasztásuk véletlenszerűen zajlott, csupán az életkor volt a szempont és az, hogy a legkülönbözőbb munkaköröket töltsék be. A meghívottak köre azért a 25 év alatti kollégák közül került ki, mivel fontosnak tartja a menedzsment, hogy a vállalati kultúra a hagyományokon túl a fiatalok friss látásmódjával is gazdagodjon. Fontos, hogy megismerjük véleményüket, motivációjukat, terveiket és azt, miként képzik a jövő vasútiát.

A kétórás beszélgetés kötetlen hangnemben zajlott. Kerékgyártó József vezérigazgató közvetlenül ismerhette meg a jelenlévők munkájukkal kapcsolatos véleményét, miközben arról is hosszasan szó esett, hogyan látja ez a korosztály ma a vasutat, mivel elégedettek, mi ösztönzi őket a mindennapokban. A visszajelzések alapján a más szakterületen és az ország más részein dolgozó kollégák beszámolóit rendkívül érdekesnek bizonyultak, hiszen nincs alkalmuk a közvetlen kapcsolatra. Bár többek szerint a találkozó kerete nem alkalmas arra, hogy a személyeket egyesével külön érintő kérdéseket részletesen megbeszéljék, azonban nem is ez a célja.

„A gesztus maga, hogy alkalom nyílik általános kérdésekben megnyilvánulni, a menedzsment konstruktív hozzáállását tükrözi.” - nyilatkozta utólag egy fiatal résztvevő kollégánk.



Kerékgyártó József az eseményt követően így összegezte tapasztalatait: „Remek hangulatban telt a beszélgetés. Nagyon örülök annak, hogy első kézből kaptam visszajelzést arra vonatkozóan, mi motiválta őket, amikor jelentkeztek a társasághoz, hogyan érzik magukat, milyen változásokat tartanak szükségesnek ahhoz, hogy még jobban teljenek a mindennapjaik, hatékonyabb legyen a munkavégzésük. Köszönöm mindenkinek, aki eljött, és megosztotta benyomásait, aggályait, élményeit, ötleteit. Fontosnak tartom, hogy a vezetőség meghallgassa a munkavállalók tapasztalatait, meghallja azokat, és megoldásokat keressen. Felelősségteljes munkát végzünk, hiszen mindannyian közösen biztosítjuk az ország mobilitását. Tehetséges munkavállalóink a leglényegesebb erőforrásaink. Kétoldalú kommunikációval tudunk nemzetközi szinten is versenyképes, színvonalas szolgáltatást nyújtani és egyben felelősebb munkahellyé válni. Mindenképpen folytatjuk!”

Köszönet minden munkatársunknak, akik jelenlétükkel megtisztelték a munkavállalói eseményeket, véleményüket megosztották a menedzsmenttel és velünk, kollégákkal!

A munkavállalói fórumok és pályakezdő fiatalok kerekasztal-beszélgetése kapcsán továbbra is várjuk javaslatokat, észrevételeiteket, kérdéseiteket a kommunikacio@mav-start.hu e-mail-címre.

Völgyi Katalin

Ritkán látott hosszúságú szerelvény és újrainduló szolgáltatások a nemzetközi közlekedésben



A Budapest–Csíkszereda–Brassó között közlekedő Corona InterCity szeptember 22-től az eddigi két ülő- és egy fekvőhelyes kocsi mellett már egy étkező- és egy hálókocsival közlekedik. Szeptember 23-ától pedig a Budapest–Wroclaw–Berlin között közlekedő Metropol EuroNight vonaton a MÁV-START eddigi ülőhelyes kocsiján kívül a vasúttársaság hálókocsijában is lehet utazni, míg október 1-től a zürichi éjszakai járatra is visszakérült a hálókocsi.

Bővülő nemzetközi szolgáltatások

Szeptember 22-től a Corona IC immár teljes MÁV-START állományú és kívül-belül megújult ülő-, fekvőhelyes, hálókocsiból álló szerelvényrel szolgálja az utasok kényelmét. A hálókocsin kívül a járaton szintén szeptember 22-től már étkezőkocsi is az utazóközönség rendelkezésére áll.

A vonatra a megszokott módon a normál díjszabású, helybiztosítást nem tartalmazó jegyek mellett kedvezményes árú START Europa menetjegyek is válthatók. A háló- és fekvőhelyes kocsi utasai továbbra is frissítőket és snacket tartalmazó üdvözlőcsomagot, valamint a jegyárban foglalt reggelit kapnak, foglalási kategóriánként változó tartalommal.

Újdonság, hogy a MÁV-START a Corona IC-n is bevezeti a hálókocsi utasai számára az étkezőkocsiban elérhető jegyárban foglalt, úgynevezett „kuponos” reggelit, az Adria IC-n megismert hasonló rendszer kedvező tapasztalatai alapján. Ez azt jelenti, hogy a hálókocsi utasai az utaskísérőtől reggeli kupont kapnak, amelyet az étkezőkocsiban beváltva tetszőlegesen választhatnak a juice-t és meleg italt is tartalmazó reggeli menük közül. További fejlesztés, hogy mostantól – Magyarország területén – már mindhárom típusú SZÉP-kár-

tyával lehetőség lesz fizetni az étkezőkocsiban, ahol az eddig megszokott választékon felül néhány újdonsággal kiegészítve színvonalas kínálat várja az utasokat.

Az elmúlt időszak leghosszabb szerelvénye

A Corona InterCity 2019-ben, a pandémia előtti utolsó évben 60 ezer utast szállított 32 ezer ülő-, 19 ezer fekvő- és 9 ezer hálókocsival. 2021-ben az utasok száma 18 000 volt, 13 ezer ülő- és 5 ezer fekvőhellyel. Idén a Corona InterCity Brassó, Csíkszereda, Gyergyószentmiklós, Déva, Kolozsvár és Nagyvárad állomásokról mintegy 700 erdélyi zarándokot szállított Budapestre, a Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszusra. Az erdélyi zarándokokat szállító, 15 kocsiból álló szerelvény volt a MÁV-START leghosszabb menetrend szerinti vonata Székelyföldre az utóbbi években. A vasúttársaság ingyenesen biztosította ezt az utazást az Erdélyből érkezett zarándokoknak. A Corona IC-vel és az Ister EN-tal közel 800 zarándok érkezett Erdélyből a Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszusra, köztük száz gyermek Déváról. A vasúttársaság ingyenesen biztosította az erdélyi zarándokok utazását. A Corona IC-vel érkezett Bőjte Csaba ferences rendi szerzetes is, aki közös ima keretében a Keleti pályaudvaron megáldotta a

zarándokúton részt vevőket. A Keleti pályaudvarra érkezett az Ister EuroNight vonata száz gyermekkel, akik a Dévai Szent Ferenc Alapítvány és erdélyi ferencesek által fenntartott intézményekből a Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszusra. A gyermekeket a pályaudvaron szendviccsel és ásványvízzel várta a vasúttársaság. A Corona Intercity további mintegy 700 erdélyi zarándokot szállított Budapestre, az elmúlt időszak leghosszabb, 15 kocsis szerelvényével.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója az esemény kapcsán elmondta: „Több okból is különleges vonattal érkeztek az erdélyi zarándokok, hiszen a 15 kocsiból álló szerelvény a MÁV-START leghosszabb menetrend szerinti vonata Székelyföldre az utóbbi években. Különleges abból a szempontból is, hogy a vonatot továbbító felmatricázott mozdonyt Erdő Péter bíboros-prímás áldotta meg 2019-ben, a Magyar Vasúttörténeti Parkban. A vasúttársaság ezzel a mozdonnyal is tisztelget az egyházi világesemény előtt, és ingyenesen biztosította ezt az utazást az Erdélyből érkezett zarándokoknak.”

A Corona InterCity 17:40-kor indul naponta a Keleti pályaudvarról, és menetrend szerint 9:47-re ér Brassóba. Vissza irányban 19:25-kor indul és 9:20-kor ér a Keleti pályaudvarra. A vonat Nagyváradon, Kolozsváron, Csíkszeredán át Brassóba Székelyföld és Magyarország között kínál átszállásmentes és biztonságos utazási lehetőséget. Erdélyben Nagyvárad és Kolozsvár mellett a Székelyföld több magyarlakta települését is érinti – Gyergyószentmiklós, Csíkszereda, Tusnádfürdő és Sepsiszentgyörgy útirányon éri el Brassót.



Hálókocsi éjszakai utazások

A Budapest–Breclav–Ostrava–Wroclaw–Berlin között közlekedő Metropol EuroNight vonaton a MÁV-START eddigi ülőhelyes kocsiján kívül a vasúttársaság hálókocsijában is lehet utazni a német fővárosba. A hálókocsiban közlekedő utasokat széles büfékínálat és igény szerint választható – a jegyárban foglalt – reggelivel várja a vasúttársaság. A vonat 19:25-kor indul a Keleti pályaudvarról és 9:51-kor érkezik Berlinbe. Vissza 18:43-kor indul a berlini főpályaudvarról és 8:35-re ér a Keleti pályaudvarra.

A Kálmán Imre EuroNight a Keleti pályaudvarról menetrend szerint 20:40-kor indul, és a Győrön, Bécsen, Salzburgon, Innsbruckon és Feldkirchen át közlekedő közvetlen kocsijai 8:20-kor érkeznek meg Zürichbe. Visszaúton Zürichből a közvetlen kocsik 21:40-kor indulnak, a Keleti pályaudvarra pedig 9:19-kor fut be a Kálmán Imre EuroNighttal.

Budapest és Zürich között a közvetlen hálókocsit 2009 decemberében vezette be a MÁV-START, és szinte azonnal a legnépszerűbb, legtöbb utast vonzó szolgáltatássá vált. A koronavírus-járvány előtti utolsó évben a zürichi hálókocsit több mint 13 ezer utas vette igénybe – ugyanebben az évben Münchenbe és Brassóba is 9000 körül volt a hálókocsi utasok száma.

A nemzetközi utazásokkal kapcsolatosan, a nemzetközi vonatok kínálatában, valamint a fedélzeti szolgáltatásokban is mindent megtesz vasúttársaságunk utasaink magas szintű kiszolgálása érdekében.

MÁV-START Kommunikáció

Utazzuk körbe kedvezményesen Európát az egész családdal!

Európa szinte összes vasútján kedvezményes utazás vehető igénybe a FIP által. Kétféle A FIP-szabadjegy díjmentes utazást biztosít, egy országba évente egy FIP-szabadjegy kérhető (kivéve Csehország és Szlovákia, ahova a munkavállalónak három szabadjegy jár egy évben).

Egyes (főként nyugati) vasutak csak a munkavállalóknak 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. Minden olyan MÁV-Volán-csoport leányvállalat kollégái, akik számára elérhető a FIP, igényelheti az igazolványt és a szabadjegyet, akiknek van érvényes Vasúti utazási igazolványuk és legalább egyéves munkaviszonyuk a kedvezményre jogosító társaságnál.

Személyes és partneri értékesítés A MÁV-START Értékesítési Centruma új néven és kibővült feladatkörrel folytatja munkáját



2021. október 1-jével a MÁV-START korábbi Értékesítési Centruma Személyes és partneri értékesítés néven folytatja működését. Dr. Tóth-Maros Dánielt, a szervezet vezetőjét arról kérdeztük, hogy az új elnevezés milyen új feladatokat és milyen új szervezeti struktúrát jelent.

Mi indokolta azt, hogy 2021. október 1-jével új elnevezést kapott a korábbi Értékesítési centrum?

Az elnevezés csak egy a szervezetünket érintő több változás közül. Az Értékesítési Igazgatóság feladatainak mennyisége és összetétele is átalakult az elmúlt években és ehhez igazítani kellett a belső munkaszervezetet is. Valójában tehát nemcsak a – régi nevén – Értékesítési Centrum, hanem mindhárom, az Igazgatóság alá tartozó szervezet feladataiban, működésében változás állt be októbertől. Ezeknek a változásoknak a fő mozgatórugója az a törekvés, hogy egy munkafolyamat lehetőleg egy szervezeten belül fusson végig, ne legyenek törések vagy felesleges feladatátadási pontok. Így egyrészt hatékonyságában jelentősen javulhat a munkánk, másrészt pedig a szervezetek közötti világos feladatfelhatárolás további lehetőséget ad a még gyümölcsözőbb együttműködésre. Mondok egy bennünket érintő példát: a partneri

kapcsolataink szerződésmenedzsmentje és ugyanezekkel a partnerekkel való aktív szakmai kapcsolattartás eddig az Értékesítési Igazgatóságon belül két külön szervezetben volt, ezt most a Személyes és partneri értékesítés integrálni tudja.

Melyek a kiemelt feladatai a Személyes és partneri értékesítés szervezetnek, és ezek mennyiben változtak a korábbi feladatokhoz képest?

A hagyományosnak mondható fő tevékenységünk az aktív értékesítés, természetesen megmarad. Amikor tehát csoportos utazások megszervezéséről, nagy értékű kedvezménykártyák értékesítéséről, nagy foglalkoztatók munkavállalói részére történő bérletértékesítésről, különvonatról vagy különkocsikról szól egy feladat, ugyanúgy tesszük a dolgunkat, mint eddig. A második fő feladatnak is vannak előzményei, mert a személyes ügyfélszolgálatok szakmai irányítását ed-

dig is mi végeztük, de ez kiegészül a pénztárszabályozási feladatokkal is, tehát megoldhatóvá válik az utassal a személyes találkozást lehetővé tevő értékesítési csatornák és más fórumok komplex elvi irányítása és minőségbiztosítása. Nálunk új feladat – eddig máshová tartozott – az értékesítési csatornákkal, különösen a pénztárakkal kapcsolatos beruházások, fejlesztések esetében az üzleti igények megfogalmazása, látható, hogy ez is kapcsolódik az előző ponthoz. Végül, de egyáltalán nem utolsósorban az összes belföldi értékesítési megállapodás szerződésmenedzsmentje a mi szervezetünkhöz kerül, akár MÁV-START termékek más partner általi értékesítéséről, akár más partnerek termékeinek MÁV-START általi értékesítéséről, akár valamilyen más értékesítési együttműködésről van szó.

Milyen jövőbeli fejlesztési irányokat lát az értékesítési csatornák területén? Vannak-e nemzetközi trendek, vagy más vasúttársaságnál bevált megoldások, amelyekben mi is gondolkodhatunk?

A vasúti társaságok – szinte mindenhol a világon – nagy hangsúlyt helyeznek az online értékesítési lehetőségek további fejlesztésére. Ez nagyon helyes, nagyon jó irány, a vasút versenyképességének kulcsa. Az Értékesítési Igazgatóság azonban felismerte azt is, hogy hosszú távon is számolni kell a személyes értékesítés lehetőségével és az ezzel kapcsolatos feladatokat nagyrészt a Személyes és partneri értékesítés elnevezésű szervezetben találhatjuk meg. Értékesítési igazgató úrral közös célunk, hogy az utassal való személyes találkozást, mint értékes lehetőséget, a helyén kezeljük, a személyes értékesítésnek egy egyszerre ambiciózus és fenntartható jövőképet alakítsunk ki.

A jövő két modell párhuzamos működését, egyben harmonikus munkamegosztását hozza el. Az egyik modell arról szól, hogy a személyszállítási közszolgáltatás egyben társadalmi felelősségvállalás is. Olyan térségekben, olyan utasokkal is kapcsolatba kerülünk, amely esetekben az online forradalom lassabban vagy kevésbé észlelhető, miközben az állam az ő mobilitási igényeik kiszolgálásával is megbízott bennünket: az említett társadalmi felelősségvállalás azt jelenti, hogy felismerjük, hol van tartós igény a hagyományos pénztári szolgáltatásainkra. A másik modell a személyes kapcsolatot mint versenyképességi tényezőt kezeli: a legnagyobb állomásokon komplex személyes kiszolgálással, az eddig széttagolt értékesítési és ügyfélszolgálati funkciók integrációjával kell korszerű és élményt adó kiszolgálást nyújtanunk az utas számára. Az első, ilyen szellemben működtetni tervezett utascentrum már kivitelezés alatt áll a Keleti pályaudvaron, jövőre, ha megkezdí működését, szeretnénk, ha az utasok megtapasztalhatnák ennek a hagyományos pénztártól eltérő modellnek az előnyeit.

Mekkora létszámmal működik a Személyes és partneri értékesítés, és milyen munkaterületek vannak a szervezetben belül?

A Személyes és partneri értékesítés szervezet létszáma 43 fő, és további 4 munkatársnőnk jelenleg gyeden vagy gyesen tartózkodik. A munka – ahogy korábban már utaltam rá – négy nagy területre osztható. Legnagyobb létszámú a hagyományos szolgáltatásértékesítés, e területnek az is a különlegessége, hogy Budapesten kívül 15 vidéki helyszínen is elérhetnek bennünket utasaink. A pénztár és személyes ügyfélszolgálat szakmai irányítása, a pénztári infrastruktúra felügyelete és a partneri szerződéses kapcsolatok koordinációja a másik három, szintén nagyon fontos szakterület.



A Személyes és partneri értékesítés szervezet vezetője milyen gyakran szokott vonattal utazni?

Hétfőtől péntekig minden nap megteszem oda-vissza a Pilisvörösvár – Nyugati távot vonattal, és nem csak én, hanem az egész családom. Ők – velem ellentétben elfogultság nélkül – szoktak véleményt alkotni a szolgáltatásainkról és nem félnek e véleményüket a tudomásomra hozni. A szükségszerű munkába járáson kívül is sokszor lehet vonaton utazva találkozni velem, szinte bárhol felbukkanhatok.

2021. július 1-jétől irányítod a szervezetet, hogy érzed magad?

Másfél évnyi, Közlekedéstudományi Intézetnél tett kitérőt leszámítva 15 éve teszem a dolgom a vasútnál, az eltelt idő nagyobb részében egészen közeli munkakapcsolatban voltam azokkal a kiváló munkatársaimmal, akiknek idén júliustól, illetve néhányuknak októbertől a vezetője lettem. Nem ért tehát nagy meglepetés – remélem, őket sem –, látom az előttünk álló feladatokat, lelkesen tanulom a szakma olyan finomságait, amelyekre korábban nem láthattam rá. Nyugodt vagyok, mert a magas szakmai színvonalú munka a kollégáimnak magától értetődő, érzik a felelősséget, elkötelezettek, ugyanakkor kreatívak és bátrak. Ezek a kiváló tulajdonságok eredményezik azt a kiváló munkát, amelyet végeznek.

Hum Krisztina



15 éve történt A MÁV-START Zrt. alapítása

15 éve, 2006. október 15-én történt a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. alapítása a MÁV Zrt. által. Ebből az alkalomból a Vasutas Magazin idei lapszámaiban végigkötjük az elmúlt 15 év legfontosabb eseményeit, mindig más és más évekre visszatekintve. Az előző lapszámokban 2019-ig emlékeztünk vissza, most elérkeztünk sorozatunk végéhez. Az elmúlt két évben sok esetben a terveket felülírta a világjárvány, amelyet mostanra talán lassan magunk mögött tudhatunk. 2020 márciusától minden szükséges lépést megtettünk a koronavírus terjedésének megelőzése, az utasok és vasutasok védelme érdekében. Gondos odafigyeléssel – eszközökkel, fertőtlenítéssel, a személyes kontaktusok lehetőségének csökkentésével és széles körű tájékoztatással – óvtuk utasaink és munkatársaink egészségét, mindenhol betartottuk és betartattuk a védelmi rendelkezések végrehajtását, miközben maradéktalanul elláttuk közszolgáltatási feladatainkat. Következzenek az újabb nevezetes évek: 2020–2021.

Járművek

2020. február 13-án indult először útnak az első új, belföldi forgalomra szánt másodosztályú IC+ kocsi a Göcsej IC járatán Zalaegerszegre közlekedtetve. Az első 20 nemzetközi forgalomra szánt IC+ kocsi legyártását követően, 2019 augusztusában kezdődött el a hetven darab, belföldi forgalomra tervezett IC+ összeszerelése. Mára a belföldi forgalomra szánt új generációs intercycokocsikból már 35 másodosztályú, többcélú teres kocsi készült, és folyamatban van további 35 első és prémium osztályú, bisztrószakaszos jármű gyártása is Szolnokon.

2021. szeptember 23-án először lehetett megtekinteni az **1. és a prémium (1+) osztályú**, bisztrószakasszal, csendes és prémium fülkékkel is berendezett IC+ kocsit. Vasúttársaságunk roadshow keretében Szolnokon, Debrecenben, Nyíregyházán és Miskolcon mutatta be az utazóközönségnek a teljes IC+ családot. Ezt követően a bemutatkozó időszak után, már négy ilyen kocsival közlekedünk menetrendszerűen.

2020 áprilisában a Stadler megkezdte a piros színű, régebbi **FLIRT-flotta** felújítását. A fejlesztésnek köszönhetően a 60 darab FLIRT motorvonatot azonos műszaki színvonalra hoztuk a kék-fehér festésű, azonos típusú, de bizonyos részegységeiben modernebb és újabb gyártmányokkal. A FLIRT-flotta felújítása 2022 végéig fejeződhet be. Talent motorvonataink programjában a jelentős karbantartásnak

és felújításnak köszönhetően, új arculati külsővel már 9 megszépült jármű közlekedik, mostanra a tizedik szerelvény is átesett már a külső felújításon.

2020 júliusában elkészült az első felújított **CAF hálókocsi**, ami először Zürich felé közlekedett a Kálmán Imre-Wiener Walzer EuroNight szerelvény részeként. Korábban már a kilencből öt fekvőhelyes és a szintén kilencből hét étkezőkocsi újult meg a MÁV-START arculatával. Innentől a további kocsik műszaki és esztétikai megújítása folyamatos volt.

Mára a MÁV-START **KISS motorvonatai** nagy népszerűségnek örvendenek. Az új emeletes motorvonat a szükséges engedélyek birtokában még 2020 márciusában kezdte meg az utasforgalmi próbaüzemet, amit a kialakult járványügyi helyzet miatt kellett megszakítani. A nagykapacitású jármű 2020. augusztus 24-én, a váci vonalon állt újra forgalomba. 2020. december 21-től pedig már kilenc emeletes szerelvény járt a két legforgalmasabb elővárosi (váci és ceglédi) vonalon. A 2021 évi nyári főszezonban hétvége három új emeletes motorvonat is közlekedett a Balatonhoz közvetlen összeköttetést biztosítva Szolnok és a Dunakanyar térségéből is. 2021. augusztus végétől újabb négy KISS állt forgalomba az agglomerációban, így mára összesen már 15 közlekedik az elővárosban, beleértve a 2021. október 18-tól egy új vonalon, a 120a vasútvonalon közlekedő járművet is.

2021. január 9-én megérkezett Szentesre a Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő vasút-villamos, a **tram-train** első prototípusa. A 37 méter hosszú, hetventonás túlméretes szállítmány 2020. december 30-án indult el Valenciából, majd Franciaországon, Németországon és Ausztrián keresztül érkezett meg Magyarországra. 2021. szeptember végére már a hatodik tram-train szerelvény is megérkezett Szentesre, és a próbaútazások tervezetten és folyamatosan zajlanak.

Fejlesztések

2021. június végén elkészült a **KISS karbantartó csarnok** Szolnokon. Vasúttársaságunk 1,17 milliárd forint saját forrásból 8000 m²-es csarnokot alakított át a KISS motorvonatok karbantartásának elvégzésére a Szolnoki Járműjavító területén. Magyarországon egyedülállóan, egy teljes KISS motorvonat egyidejű emeléséhez alkalmas csoportemelő rendszert is telepítettünk.

2022 I. negyedévére épülhet majd meg az új **háromállású szerelőcsarnok** a szolnoki Járműjavítóban. A fejlesztésnek köszönhetően gyorsabban és hatékonyabban készülhetnek majd az új IC+ kocsik is.

2021 tavaszán a balatoni és Tisza-tavi szolgáltatásfejlesztés fókuszában a **kerékpáros turizmus** állt. A Dunakanyarban és a Bakonyban elkezdődött újítás után, májustól több fejlesztés is várta az utasokat. A kerékpáros turisták könnyebb utazása érdekében a Tisza-tóhoz vezető mindhárom vasútvonalon bővítettük kínálatunkat, és 2020 egyik sikerterméke a Balaton24 és Balaton72 napijegyek újból elérhetőek voltak 2021. május 1-től.

2020-ban sikeres volt a **Dunakanyar és a MAHART napijegy**, ezért 2021-ben is elérhetővé tettük a népszerű jegytípust. Mindössze egy napijegy megvásárlásával korlátlanul utazhattak a kirándulni vágyók a Dunakanyarban közlekedő MÁV-START, MÁV-HÉV, Volánbusz- és MAHART-járatokon. 2021. április 22-től volt megvásárolható a **Bakony napijegy**, ami korlátlan utazási lehetőséget biztosított a MÁV-START Veszprém-Győr vasútvonalán és a Volánbusz kijelölt környéki járatain.

A széles körű funkciókkal és felhasználási lehetőségekkel rendelkező új ELVIRA továbbfejlesztés, lehetőség van a pozíció szerinti ülőhelyválasztásra a helyjegyes vonatokra és az úgynevezett vendégvásárlásra is. Folyamatosan növekszik a MÁV app felhasználók száma. **2021. augusztus közepén történelmi mérföldkőhöz ért a MÁV-alkalmazás: a felhasználók száma elérte a 750 ezret.** 2021-ben július végén már minden nyolcadik belföldi utas a MÁV applikációban vásárolt jeggyel vagy bérlettel közlekedett. A ked-

vező árú vasúti jegyek palettája folyamatosan bővül, mára már Szeged, Debrecen, Nyíregyháza és Pécs, valamint a nyári időszakban a Balaton is elérhető Okosjeggyel

Események

Az Európai Parlament és a Tanács határozata alapján **2021-et a vasút európai évének** jelölték ki. Az egész éves kampány legfőbb célja a vasút, mint a biztonságos és fenntartható közlekedési mód népszerűsítése.

A Vasúttársaság a Vasút Európai Évéhez kapcsolódva indította el zöldkampányát, amelynek jelképe a „**Zöld úton járunk**” szlogennel felmatricázott TRAXX mozdony. A vonatjegyen innentől mindenki leolvashatja, hogy mennyi szén-dioxid-kibocsátást takarított meg azáltal, hogy a vasutat választotta.

A vasút 2021-es európai évének alkalmából üzembe állított **Connecting Europe Express** nevű különleges járat 2021. szeptember 2-án indult el. Ötletes útja során a vonat több mint 100 városban állt meg október 7-i párizsi végállomásáig. A vonat egy vasúti kocsiját a MÁV-START biztosította, egy CAF poggyászkocsit, amely a szerelvényben vándorkiállításnak adott otthont. A Connecting Europe Express szeptember 19-én délelőtt érkezett Budapestre Arad felől a Keleti pályaudvarra, ahonnan még aznap délután továbbindult Kassa irányába.

2021. szeptember 11-én két vonattal közel 800 zarándok érkezett Erdélyből az **52. Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszusra**, köztük száz gyermek Déváról. A vasúttársaság ingyenesen biztosította az erdélyi zarándokok utazását, továbbá 50 százalékos kedvezményt biztosított az oda- és visszaútra Budapestre. A nap folyamán sok ezer utast több csoportban, számos különvonattal szállítottunk az eseményre és vissza.

2020 mindannyiunk számára jelentős év volt: júliusban a közúti személyszállítási közszolgáltatás fejlesztésének folyamatában született meg az a stratégiai döntés, amely alapján a magyarországi közösségi közlekedés két meghatározó szereplője, a **MÁV és a Volán, közös úton jár.** Célunk, hogy hosszú távon megteremtjük az egységes és összehangolt autóbuszos és vasúti közösségi közlekedést.

2021 több jelentős eseményt, jeles évfordulót jelent: **idén a Vasút Európai Évében ünnepeltük a magyar vasút 175. évfordulóját is.**

Hum Krisztina

TOVÁBB PÖRÖG AZ SZK HUMÁN TELEFONOS ÜGYFÉLSZOLGÁLATÁNAK SZÁMLÁLÓJA

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Humán Telefonos Ügyfélszolgálat (HTÜ) 2020. október 5-én indult el. A kezdetektől fogva intenzíven zajlik az élet a telefonvonalakon, ahol a MÁV és leányvállalatainak minden munkatársát kiszolgálják. A hívásokat fogadó kollégákhoz naponta 20-50 megkeresés fut be, az így érkező kérések nagy részét pedig meg is tudják oldani telefonon keresztül, immár több mint tizenötezer esetben!

Az első fontos mérföldkövet a telefonos ügyfélszolgálat indulása után 8 hónappal érték el, amikor beérkezett a tízezredik hívás. A telefonos ügyintézés népszerűségét mutatja, hogy ezután a tizenötezedik hívásra sem kellett túl sokat várni – erre szeptember 20-án került sor.

A tízezredik hívást Bacskai Sándorné, a tizenötezedik hívást Hegedűs Karolina fogadta. Ők mindketten a személyes ügyfélszolgálatról jelentkeztek a telefonos „üszí” csapatába, annak indulása előtt. Bacskai Sándorné immár hatodik éve dolgozik az SZK-nál, előtte 28 évig tevékenykedett humán területen, míg Hegedűs Karolina 3 éve van az ügyfélszolgálaton – a vasútnál viszont nem ma kezdett, hiszen kisebb megszakítással ugyan, de már 1981 óta dolgozik a vállalatcsoporton belül. Jelenleg váltásban dolgoznak a személyes és a telefonos ügyfélszolgálaton, így jól látják mindkét megoldás előnyeit-hátrányait is – a mérföldkövet jelentő hívások mellett, ezért megkérdeztük őket az általános tapasztalataikról, élményeikről is.

Melyik munkakört szereted jobban?

B. S: Mindkettőt egyformán szeretem.

H. K: A telefonost jobban élvezem, de a személyesnek is megvan a maga varázsa.



Bacskai Sándorné és Hegedűs Karolina

Melyiknek milyen előnyei, vagy épp hátrányai vannak a tapasztalataid alapján?

B. S: A telefonos ügyfélszolgálat a munkavállaló szempontjából kényelmesebb, gyorsabb ügyintézési lehetőség, ha távol tartózkodik az ügyfélszolgálatától, nem kell a nyitvatartási időben odautaznia. Telefonon be tudja jelenteni a lakcím-, levelezéscím-változást, érdeklődni tud a személyes átvétellel kapcsolatos ügyekről is, így csak akkor kell elutaznia az ügyfélszolgálatra, ha átveheti az adott dokumentumot. Tájékoztatást kérhet az ügyfélszolgálaton végzett saját ügyeivel kapcsolatos feladatokról és szükség esetén visszahívást is kérhet. Mi pedig elektronikus úton tudunk nyomtatványt küldeni. A mi szempontunkból fontos előny, hogy nincs utazási idő a munkahelyre, home office-ban, az otthon kényelmében tudom ellátni a napi feladataimat. Emellett a jelenlegi helyzetben az is fontos, hogy így nincs fertőző, fertőződési lehetőség. Sajnos a türelmetlen, panaszos ügyfelet viszont telefonon keresztül nehezebb megnyugtatni, az ügyeit intézni. Ha a szükséges nyomtatvány nem áll a munkavállaló rendelkezésére, telefonon nehezebb tájékoztatást adni, emellett a személyes ügyfélszolgálatához képest kevesebb munkavállalói gondot, problémát tudunk azonnal megoldani telefonon ke-



resztül. A munkavállalók – a tájékoztatók ellenére – sok esetben nincsenek tisztában azzal, hogy milyen ügyeket tudnak a telefonos ügyfélszolgálaton elintézni, ami szintén lassíthatja a folyamatokat.

A személyes üszí fontos előnye, hogy a személyes kontakt szerintem fontos az emberek számára és számomra is. Úgy érzem, hogy az ügyfelek szemtől szemben jobban szeretnek kommunikálni. A saját ügyeket gyorsan el tudják intézni, a dokumentumokat leadni. Ha bármilyen kérdés van, azonnal kapnak választ, tájékoztatást, a nyomtatványok kitöltésében segítségnyújtást és egyes igazolásokat azonnal megkaphatnak. Személyes ügyfélszolgálaton tudják felvenni a menetkedvezményrel kapcsolatos okmányokat, munkáltatói igazolásokat stb. Hátrány, hogy néha türelmetlenek a munkavállalók: „csak egy aláírásra” érkezett az ügyfélszolgálatra és nem érti, hogy miért vesz igénybe hosszabb időt az ügyintézés. Nehéz ebben a járványhelyzetben betartatni a szabályokat.

H. K: A telefonos ügyfélszolgálatnál szerintem is fontos előny, hogy otthonról lehet végezni a feladatokat, de azt is kiemelném, hogy jobban lehet így koncentrálni az adott ügyfélre, hiszen nem zajlik mellettem egy másik beszélgetés. Emellett sok esetben érezhető az is, hogy az ügyfél – valószínűleg szintén annak köszönhetően, hogy valóban „négy szem közt” vagyunk – őszintebben, részletesebben mondja el a problémáját. Hátrányként azt tudnám említeni, hogy nem látható a telefonáló mimikája és reakciója, csak a hanglejtéséből tudunk arra következtetni, hogy elégedett-e a válaszukkal, illetve teljesen egyedül kell megoldani az adott problémát, nincs ott karnyújtásnyira egy kolléga, akihez lehetne fordulni. Emellett az is sokszor előfordul, hogy összekevernek minket a START ügyfélszolgálatával és hozzánk futnak be a különféle utaspanaszok is.

A személyes ügyfélszolgálat fontos előnye, hogy ott látható az ügyfél reakciója, de ide tartozik az is, hogy több ügyintéző dolgozik egymás mellett, így egy-egy nehezebb eset megoldásához rögtön kéznél van még néhány kolléga szakértelme is.

A Humán Telefonos Ügyfélszolgálat minden munkanapon reggel 7 és délután 3 között elérhető a +36 30 1441 000-s telefonszámon, ezen az időszakon kívül pedig visszahívást lehet kérni a menüből.

Hátrányként leginkább a „műfajra” jellemző hangzavart tudnám említeni – a másik ügyfél, a vele ügyintéző kolléganő, a telefonok csörgése csupa olyan dolog, ami nehezebbé teszi, hogy a teljes figyelmemet az adott ügyfélre és az ő problémájára koncentráljam.

Ügy tudom, mind a tíz-, mind a tizenötezedik hívás arcképes igazolvánnyal kapcsolatos érdeklődés volt – ha ki kelle-ne emelnetek egy-egy beszélgetést, ami kifejezetten emlékezetes volt, mi lenne az?

B. S: Nálam ez egy lakcímváltozás bejelentéséről szólt, amit nagyon gyorsan és egyszerűen meg tudunk oldani telefonon keresztül. A kolléga pedig kifejezetten hálás volt és megköszönte, amiért ilyen egyszerűen tudta megoldani a problémáját – ez mindig jólesik az embernek!

H. K: Engem egy alkalommal egy meghirdetett állással kapcsolatban hívtak; szeretett volna jelentkezni egy munkavállaló, de nem sikerült elérnie a hirdetésben szereplő kapcsolatot.



Összekötöttem őket, később pedig tudomást szereztem róla, hogy sikeresen lezajlott az interjú és már munkavállalóként köszönte meg kezdeti segítségemet ugyanez az ügyfél. Nagyon jóleső érzés volt, mert bár nem közvetlenül a mi feladatunk, de mégis tudtam az érdeklődő segítségére lenni.

Összeségében a legtöbb munkavállaló, aki használja a HTÜ adta lehetőségeket, nagyon szereti és örül ennek az ügyintézési lehetőségnek, de sajnos még mindig vannak területek, ahol meglepődve szereznek róla tudomást, hogy ilyen elérhetősége is van az ügyfélszolgálatnak.

Általában véve milyen érzés a HTÜ-n dolgozni?

B. S: Nagyon jól érzem magam a telefonos ügyfélszolgálaton, nagyon jó a kollektíva és segítjük egymás munkáját.

H. K: Nagyon szeretem. Érdekes, mindennap újabb és újabb kérdések merülnek fel. Frissen tart és naprakésznek kell lennem.

Pandi Ágnes

Ég és föld között: a Keleti titkai

Amikor felmerült az ötlet, hogy a Keleti titkairól készítsünk egy cikket, a gondolataim rögtön kirepültek az irodából és végigrohantak a hosszú peronokon, az elzárt lépcsőházakon keresztül, végül az égbe magasodó szoborcsoportnál lassítottak, ahonnan egészen az Erzsébet hídig ellátni. A város, mint mozgó szőnyeg terül el a Keleti előtt, ami oly méltósággal áll a Baross tér közepén, mint egy sokat látott bölcs matuzsálem. A pályaudvart egy nyári napon adták át a forgalomnak, 1884-ben. Százharminchét éves fennállása óta történelmi korok sora váltotta egymást, így nem csoda, hogyha az állomás olykor kilépett a szerepéből, és nemcsak tanúja, de résztvevője is volt a körülötte zajló viharos eseményeknek.

Hogy igazi érdekességekkel szolgálhassak, arra gondoltam, hogy az interneten fellelhető források helyett saját magam járom végig a pályaudvar elzárt helyiségeit, és olyan részleteket fedek fel, amelyeket talán még soha, sehol nem mutattak be korábban. Bízom benne, hogy legalább annyira izgalmas utazásra invitálhatom az olvasót, mint amilyenben nekem volt részem, amikor a Keleti pályaudvar pincerendszerébe vagy tetőre vezető lépcsőházaiba nyerhettem bepillantást.

Mi van a Keleti alatt?



Régi tusoló a pincerendszer egyik mosdóhelyiségében

Jól ismert tény, hogy a Keleti pályaudvart egy mocsaras, lápos területre építették, ezért – velencei mintára – cédrusfa cölöpökön áll az építmény. Ezek, a talajban lévő víz hatására kőkeménnyé váltak, így nyújtanak biztos alapot a mai napig. De nem ez az egyetlen érdekesség idelent... A pályaudvar majdnem teljes területe alatt pincerendszer húzódik, a különböző – majd egy évszázada érintetlen – helyiségek pedig olyan tárgyi emlékeket rejtnek eredeti helyükön, amelyekkel ma már jószerevével csak múzeumokban találkozhatunk.



A levegőkeringető berendezés áramkimaradás esetén fizikai erővel, a „biciklik” segítségével is működtethető volt

Bár a föld alatti szint létrehozása szükséges volt, egyrészt a cölöpök ellenőrizhetősége, másrészt a különböző szakágak tárolási igényeinek kielégítése miatt, mégsem ez vált legfőbb szerepévé: a Keleti pincerendszerét óvóhelyé alakították át a háború alatt, ennek megfelelően pihenőhelyiségek, szerény felszereltségű mosdók és emberek ezreinek befogadására alkalmas terek találhatók idelent.



Áram fejlesztésére alkalmas nagy teljesítményű generátor

Az óvóhely megfelelő levegőztetéséről villanymotorral működő levegőkeringető berendezések gondoskodtak, amelyek – egy gáztámadás esetén – különböző légszűrőkön és filtereken keresztül juttattak oxigént a föld alatt rejtő embereknek. A berendezés érdekessége, hogy áramkimaradáskor fizikai erővel is működtethető volt, erre szolgált a fényképen látható páros „bicikli”, amelyet folyamatosan tekerve biztosítottá vált az oxigénellátás.

Az óriási generátor egy esetleges – erőműveket érő – légítámadás esetén képes volt elegendő elektromos árammal ellátni a pincerendszer elektromos hálózatát. A generátor mérete (bár erre írásos bizonyíték nincs) arra utal, hogy a fejlesztett áram a pályaudvar egyes rendszereit is működtetni tudta.



Korabeli telefonközpont, szintén a pincében

A legérdekesebb talán ez a régi telefonközpont, amely az egyik helyiség közepén található. Rajta „MÁV Tulajdona” feliratú fémtábla található. Ehhez hasonló berendezéseket már a századforduló előtt is gyártottak (köszönhetően Puskás Ti vadarnak), így a telefonközpont akár már az első világháború alatt is itt lehetett. Elképesztő belegondolni, hogy a két háború folyamán milyen beszélgetések hangozhattak el a vonalakon. A cölöpöknek, hogy megtartsák szilárdságukat vízre van szükségük, ezért helyenként a víz szintjének ellenőrzésére alkalmas nyílásokat alakítottak ki a pince padlózatán.

Fel, egészen a tetőig!

Utunkat a tető felé folytattuk. Séta közben felelevenítettük a pályaudvar létrejöttének körülményeit: a Keleti terveit Rochlitz Gyula (1825–1886), a MÁV főfelügyelője, építész készítette el, aki a tervezés megkezdése előtt európai tanulmányútra indult. Az ő nevéhez fűződik a MÁV Andrássy úti főépülete, valamint az 1877-ben átadott első Dunai Vasúti Összekötő híd is.

A tetőre vezető lépcsőház egy apró földszinti helyiségből nyílik, egy olyan ajtón keresztül, amelyet titkosnak nem, inkább nehezen megtalálhatónak mondanék. Innen egy rendkívül szűk csigalépcsőn és egy 137 éves falépcsőn keresztül kapaszkodtunk a tető felé. Tetőre vezető lépcsőházból egyébként kettő van, szimmetrikusan a főhomlokzat két oldalán.

Útközben megtekintettük a csarnok üvegfa elé állított szobrokat. Eredetijük alkotója Bezerédi Gyula (1858–1925) a bécsi művészeti akadémián tanult (a négy szobor az 1930-as években eltűnt, ezeket a korabeli rajzok és tervek alapján újraformálták és 2003-ban pótolták). A szobrok jelentése szimbolikus: az első alak egy selmecbányai bányatisztet jelenít meg, arra utalva, hogy Selmecbányán működött Magyaror-

szág legrégebbi bányatisztképző iskolája. A második egy női alakot – kezében orsóval és guzsallyal –, aki az ipart jelképezi. A harmadik alkotás – a sarlót és gabonakévet tartó nő – a mezőgazdaság szimbolikus alakja. A negyedik egy kereskedő, aki jobb kezében pénzes zacskót fog. A négy szobor – a pályaudvarral kiegészülve – így hangsúlyozza a közlekedés jelentőségét.

Negyvenhárom méter magasan közvetlen közelről is megcsodálhattuk a Keleti pályaudvar csúcscsöbrát. Az allegorikus szoborcsoportot szintén Bezerédi Gyula készítette, aki a gőz születését kívánta megjeleníteni a tűz és víz isteneit jelképező férfialakok és a közöttük álló nő segítségével. Az eredeti szobor bádógból készült, ám ez a korrózió miatt olyannyira tönkrement, hogy a 90-es években újból el kellett készíteni, alumíniumból.

A tető monumentális fémszerkezetét Feketeházy János (1842–1927) hídépítő mérnök álmodta meg. Szintén ő tervezte az Operaház tetőszerkezetét és a Szabadsághidat is. Szerencsésnek mondhatjuk magunkat, amiért szakmai vezetőnkkel végigsétálhattunk a tető belső oldalán kiépített szervízúton, amely egyedülálló szemszögből mutatja meg a csarnokot, a járműveket és a vágányhálózatot egyaránt. Érdekesség, hogy Zípernovszky Károlynak köszönhetően az épületet már az 1884-es megnyitásakor villanyvilágítással látták el: 70 db ívlámpa és 644 db izzólámpa borította fényárba a pályaudvart, amelyeket a Ganz-gyár szerelt fel.



A Keleti csúcscsöbrára – ennek eredetijét Bezerédi Gyula tervezte és készítette el

A Keleti érdekességek tekintetében természetesen kifogyhatatlan, így kérem, bocsássák meg a teljesség igénye nélkül elkészített listát. Mégis bízom benne, hogy a most bemutatott rejtett kincsek valódi csemegét jelentenek a vasút iránt érdeklődő, vagy a vasút múltját kutató kollégák körében.

MEGÚJULT CSONGRÁD ALSÓ MEGÁLLÓHELY

Már 2015-ben is nagy érdeklődés övezte Csongrád Alsó megállóhely – vagy ahogyan a helyiek nevezik, a kisállomás – felújítását, hiszen a leromlott állapotú, szemetes épületet a Vitalitásért és Fiatalokért Egyesület (Vi-Fi) akkor kitakarította és helyreállította. Az egyesület az idei évben ismét tatarozásba kezdett, és a vasúti váróhelyiséget igényes térré varázsolta.

„Ezúttal igazi, városi szintű összefogás született!” – mondta el Kormányos Lajos, az egyesület egyik tagja, aki így folytatta beszámolóját: „Az elmúlt évek alatt a falak és a padok festése megkopott, ezért azokat újramáztuk. A végső célunk pedig az volt, hogy teljesen új kinézetet kapjon az épület. A tervezés során az ötletek közül a „csongrádikumok” felfestésére esett a választásunk. Ennek egyszerű oka volt: a Csongrádra látogató turistáknak már az érkezés pillanatában meg akartuk mutatni, hogy mitől különleges a városunk, melyek a főbb nevezetességei, jellegzetességei. Úgy érezzük, hogy jól sikerült az „összegzés”. A falak Csongrád látképéről is adnak egy kis ízelítőt.”

A Vi-Fi tagjai és az Új Bárka Közösségi Ház önkéntesei a kivitelezés során elvégezték a falak meszelését, a padok csiszolását, festését, továbbá fűvet nyírtak, és kitakarították a helyiséget. Ezt követően a Nagyboldogasszony Katolikus Általános Iskola 2. a osztálya felfestette a Körös-toroki szabadstrandot, a Nagyboldogasszony-templomot és a tájházat a hátsó falra. A gyerekek ezt spontán születő rajzaikkal és tenyérlenyomataikkal egészítették ki. Tőlük vették át a stafétát a Széchenyi úti „GÉZENGÚZ” Óvoda ügyes kezű picikéi és a Széchenyi István Általános Iskola 3. a osztályosai, akik a városhoz kötődő tevékenységek szimbólumait pingálták az épületre: szőlőültetvényeket, platánfaleveleket, a gátat, kubikus talicskát, halakat, vizeket, parkokat és saját intézményüket.



Az üresen maradt falak festését a Batsányi János Gimnázium diákjainak egy csoportja fejezte be, a Sággy Mihály Technikum és Szakközépiskola pedig a padok javításában és a csövek mázolásában segédkezett. Az egy hónapig tartó munkálatokban közel százán vettek részt határtalan lelkesedéssel, önzetlenül – hattól hatvanhat éves korig. A résztvevők egy maradandó élménnyel, a város pedig egy egyedülálló, üde színpalattá lett gazdagabb.



Mindenkinek ajánljuk, hogyha teheti, nézze meg élőben az újjávarázssolt „kisállomást”.

Kormányos Lajos, Benke Máté

20 000 MEGTETT KILOMÉTER UTÁN ELÉRTE PÁRIZSI VÉGÁLLOMÁSÁT A CONNECTING EUROPE EXPRESS



Október 7-én megérkezett Párizsba a Vasút Európai Éve programsorozat keretében elindított „Connecting Europe Express”. Az Európát összekötő expresszvonat a környezetbarát és fenntartható vasút népszerűsítését és térnyerését szolgálta, valamint közös platformot adott annak megvitatására, miként tehető a vasút a legvonzóbb közlekedési móddá az utasok és a vállalkozások számára. A különleges járat szeptember 2-án indult Lisszabonból, és 36 napos útja során 26 európai országot érintett, ahol több mint 120 városban állt meg, így Budapesten is szeptember 19-én.

A párizsi záróesemény megfelelő alkalom volt arra, hogy összegezzék a különleges járat útja során levont következtetéseket. Az eseményen beszédet mondott Adina Vălean, az Európai Bizottság közlekedésért felelős biztosa és Andreas Matthä, a CER elnöke és az Osztrák Szövetségi Vasutak elnök-vezérigazgatója.

A Connecting Europe Express útjához a vasúti kocsikat különböző európai vasúttársaságok biztosították, amelyhez a nemzeti vasúttársaság is csatlakozhatott. A vonaton vándorkiállításnak adott otthont a MÁV-START átalakított CAF poggyászkocsija, amelyen bemutatták a vasúti utazás élményét javító technológiákat és innovációt, valamint szemléltették, hogy miként támogatja az Európai Unió az infrastrukturális projekteket. A kiállító kocsi virtuálisan is megtekinthető a <https://players.cupix.com/p/68986bVM> oldalon.

A Connecting Europe Express az európai vasúti ágazati partnerek és az uniós, nemzeti és helyi szintű intézmények közös



erőfeszítéseinek eredményeként jött létre. Az európai vasúti nyomtávok közötti különbségek miatt a Connecting Europe Express valójában három vonatból – egy ibériai, egy standard és egy balti vonatból – áll, amelyek a járat útvonala mentén találkoznak. A projekt emlékeztetőül szolgált az európai vasúti hálózat egyes részei közötti átjárhatóság hiányosságaira, ugyanakkor a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők kiemelkedő együttműködéséről is tanúskodik.

A standard vonatot a MÁV-START kiállítókocsiján felül egy konferenciakocsi (SNCF, Franciaország), két szokványos személykocsi (DB, Németország és SBB, Svájc), egy étkezőkocsi (FS, Olaszország) és egy hálókocsi (ÖBB, Ausztria) alkotja. A Portugáliától Spanyolországig közlekedő ibériai vonatot a Renfe spanyol vasúti társaság biztosította, a balti vonatot pedig a litván LTG üzemelteti.

AZ UTASOK FENNTARTHATÓNAK GONDOLJÁK A VASÚTI KÖZLEKEDÉST

A MÁV-START ez év februárjában és júliusában kutatást végzett az utasok körében a fenntarthatósággal és a vasúti közlekedéssel kapcsolatos attitűdök feltérképezésére. A válaszok rávilágítanak arra, hogy bár környezetünk megóvásáért mindenki közös érdekként tekint, ugyanakkor a közlekedési módok megválasztásánál még nem ez az elsődleges szempont.

A társaság idén februárban indította útjára „Válassza a zöldebb utat!” CO₂-megtakarítás kampányát. A zold.mav-csoport.hu néven létrehozott fenntarthatósági weboldalon ettől az időponttól számláló segítségével követhető nyomon, hogy a belföldi utasok mindaddig mennyi CO₂-kibocsátást kerültek el azáltal, hogy saját autó helyett a legfenntarthatóbb távolsági közlekedési módot használták. A MÁV-Volán-csoport azért hozta létre a honlapot, hogy mindenki számára érzékelhető és mérhető módon szemléltesse, hogy egyénileg milyen mértékben járulhatunk hozzá környezetünk megóvásához azzal, ha a vonatozást választjuk. Február óta egyébként a vonatjegyeken és bérleteken – ahol ez nem okoz többlet papírfelhasználást – a megtett távolság alapján számszerűsítve is nyomon követhető, hogy ki, mennyi felesleges szén-dioxid-kibocsátást került el.

A februárban, illetve júliusban végzett kutatás ötszáz, illetve ezer fő 18 és 65 év közötti internetező azonos kérdésekre adott válaszait összegzi. Bár a zöld kampány elemeit nem mindenki tudta részletesen felidézni, azonban a fenntarthatóság fogalmát kétségtelenül összekapcsolják a vasúti közlekedéssel. A gyaloglás és kerékpározás után a vonatozást tartják a legkörnyezetkímélőbb közlekedési módoknak. Ennek ellenére a környezetvédelem nem tartozik

a legfontosabb szempontok közé, amikor az utasok a vasúti szolgáltatásokról véleményt formálnak. Ezt az is alátámasztja, hogy bár a megkérdezettek kétharmada környezetvédőnek tartja magát, aktívan mégiscsak elnyeső hányaduk cselekszik. Kevesen áldoznának időt, illetve pénzt az ügyre, így a közlekedési eszköz megválasztásánál is csak ritkán mérlegelik a környezeti hasznokat. A fiatalok és a viszonylag jó társadalmi státuszúak mutatkoznak kissé nyitottabbnak arra, hogy környezetbarát fejlesztések esetén gyakrabban vegyék igénybe a vasutat. A megkérdezettek egyébként pozitívan nyilatkoztak a zöld kampányról, a vonattal utazók 84 százalékának tetszett, 90 százalékuk hasznosnak ítélte azt.

Arra a kérdésre, hogy mik befolyásolják a közlekedési eszköz megválasztását, a megkérdezettek többsége a megadott szempontok közül az elérhetőséget, illetve az utazás időtartamát, időpontját választotta. A válaszadók számos javaslattal éltek arra vonatkozóan, hogyan lehetne vonzóbbá tenni a vasúti közlekedést, legtöbbször a tisztaságot, a kiszámíthatóságot és az elérhetőséget érzik fejlesztendő területnek. A vonatkozás egyéb előnyei között a megkérdezettek kiemelték a forgalmi dugók elkerülését, a kapcsolódást és a hasznosan töltött utazási időt, valamint a társasággal együtt történő utazást. A válaszokból az is

látható, nagyon pozitív volt a fogadtatása az utazók visszajelzései alapján megvalósult fejlesztéseknek.

„Az utazóközönség visszajelzései kulcsfontosságúak a jövőbeni fejlesztések tekintetében. Figyelembe vesszük azokat, támaszkodunk rájuk, hogy szolgáltatásaink színvonalát az ő igényeik alapján fejlesszük” – mondta Kerékgyártó József, a MÁV-START vezérigazgatója. „Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás egynegyede a közlekedésből származik, ebből a vasút kevesebb mint 1%-ért felel. Ha autó helyett vonattal közlekedünk, kilométerenként átlagosan több mint 70%-kal kevesebb káros anyaggal terheljük a környezetet. Reményeink szerint a jövőben az utazók választásuk környezeti szempontjait is fokozottabban mérlegelik. Tisztában vagyunk vele, hogy a környezettudatos szolgáltató mellett versenyképesnek is kell lennünk, mindkét feltétel teljesülése fontos utasaink döntései során. Így fenntarthatósági törekvéseink mellett fejlesztéseinket arra összpontosítjuk, hogy még kényelmesebb, még kedvezőbb utazási alternatívát kínáljunk, hogy a közlekedők még szélesebb köre vegye igénybe szolgáltatásainkat.”

A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klímasemlegesség elérése, ennek érdekében kidolgozta fenntarthatósági célkitűzéseit. Számos környezetbarát fejlesztés elindult azóta, amelyek a jövőben is a MÁV-START tevékenységének fókuszát képezik. Befejeződött a Mezőzombor Sátoraljaújhely, a Székesfehérvár–Balatonfüred szakasz villamosítása. Folytatódott a vasútvonalak menti zajterhelés csökkentése, továbbá a vasút menti területek egyre természetközelibb kialakítása. Számos helyszínen jelentős mennyiségű hulladékot gyűjtött össze a társaság a vasúti vágányok mentén. Egyre több vonalon közlekednek elektromos motorvonatok, amelyek mozgási energiájuk egy részét fékezéskor villamos energia formájában visszátáplálják a felsővezetékbe. Hamarosan forgalomba állnak

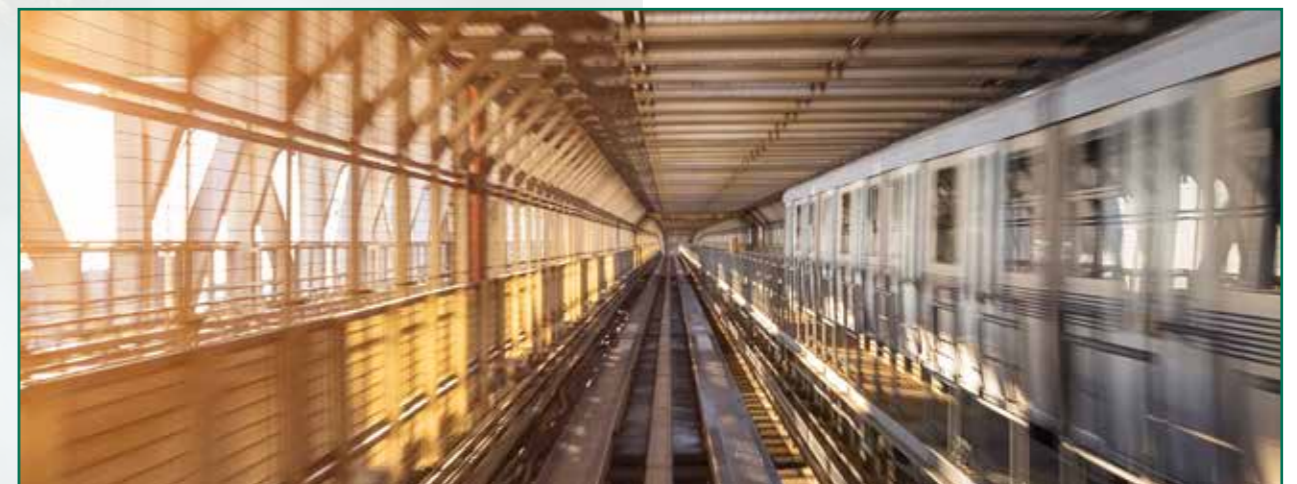
hazánkban az első hibrid, tehát villamos és dízel kettős üzemű motorvonatok a Szeged és Hódmezővásárhely közötti tram-train-hálózaton.

A közeljövőben is számos további környezetbarát fejlesztés mellett kötelezi el magát a MÁV-Volán-csoport. Ilyen a Püspökladány–Biharkeresztes közötti pálya villamosítása, illetve a Budapest–Lajosmizse–Kecskemét közötti elővárosi vasútvonal korszerűsítése. A következő években 115 villanymozdony beszerzését irányozta elő a társaság, kiáltva a régebbi járműveket.

A 2030-ig kitűzött járműflotta modernizáció önmagában 50 ezer tonna CO₂-kibocsátást takarít majd meg évente. A vonatok tisztítása a zárt rendszerű mosókban újrahasznosított vízzel is lehetséges. Sokat lehet tenni az utasok szemléletformálásáért, az egyéni felelősség tudatosításában is. Ezért a társaság többek között részt vesz szakmai rendezvényeken, ellátogat iskolákba és támogatja a környezettudatos kezdeményezéseket.

Ahogy a kutatás is rávilágít, önmagában kevesen választják azért az autó helyett a vasutat, mert az egy környezetbarátabb közlekedési forma. Ahogy Kerékgyártó József vezérigazgató a Magyar Vasút 2021 konferencia tapasztalatait összegezte: „Kulcsfontosságú a versenyképesség növelése. Megbízható, gyors, pontos, kényelmes és biztonságos vasútra van szükség, összehangolt menetrenddel, egységes tarifarendszerrel, modern járművekkel. Rendkívül büszke vagyok az elért eredményekre, azonban sok feladat áll még előttünk ahhoz, hogy még felelősebb, versenyképebb vasutat építsünk.”

Völgyi Katalin



Különleges cikksorozattal ünnepli az idén 175 éves magyar vasutat újságunk szerkesztősége. Több, a Múlt-kor történelmi lap által összeállított anyagot mutatunk be, amelyek az elmúlt, majd két évszázad történéseiből, érdekességeiből szemezgetve színezik tovább a vasúttal kapcsolatos ismereteinket.

Fogadják szeretettel a hetedik cikket!

A LEGTÖBBET JÁTSZOTT DALLAM MAGYARORSZÁGON: A MÁV-SZIGNÁL TÖRTÉNETE

A régi városi legenda szerint a MÁV klasszikus szignálját az Operaház egykori főigazgatója, Petrovics Emil komponálta. A neves zeneszerző minden lejátás után 15 fillér jogdíjat kapott, és amikor a felesége, Galambos Erzsébet ezt megtudta, a vasúti menetrendet bogarászva elkezdte számolgatni, egy nap hány alkalommal, hány vasútállomáson hallható a dallam. A történet csak legenda, a közismert szignált Székely Tamás szerezte, aki egyetlen másik zeneművet sem komponált élete során. Viszont a MÁV Távközlési és Biztosítóberezési Központi Főnökség Rádió- és Készülékfejlesztési Csoport vezetőjeként pontosan tudta, hogy milyen adottságai vannak az 1964-ben üzembe állított MÁVOX hangrendszernek. Az 1972-ben született MÁV-szignál valószínűleg a legtöbbet játszott dallam Magyarországon, ismertségben felülmúlja a Dallas és az Esti Mese főcímdalját is.



8000 forint a nyertes pályaműért

1974 augusztusában Tamai János, a Keleti pályaudvar akkori vezetője úgy nyilatkozott, hogy a korábbi „Figyelem, figyelem! Felhívjuk a kedves utazóközönség figyelmét, hogy...” kezdetű közlemények egyhangúak voltak, az utazók izgalmaiban oda sem figyeltek, és sokszor a hangosító berendezés sem volt megfelelő. A MÁV-szignál használata óta az utazó tudja, hogy mikor kell figyelnie, mert fontos közlemény következik. A ma is közkedvelt dallamsort az 1972-es, a MÁV által kiírt jelgés pályázaton ítélte a zsűri a legjobbnak.

A pályázat kiírását megelőzően Székely Tamás szokatlan feladatot kapott. A MÁV – nyugat-európai mintára – szignál használatát tervezte bevezetni a vasútállomások hangosbemondóiban elhangzó közlemények előtt: az erre alkalmas szerkezet kidolgozása lett Székely feladata. A MÁV-szignál műszaki berendezése, amely a DG-1 (dallamgenerátor 1) elnevezést kapta, egy mozgó elemek nélküli, integrált áramkörök, tranzisztorok, ellenállások segítségével megépített, teljes egészében elektronikus szerkezet.

A kellemes és „fülbemászó” hangzás mellett azt is előírták, hogy a dallam frekvenciakészlete a hangosítóeszközök átvitt beszéd-sávjába essen, hangsúlyosan induljon, ne zárjon le, hangkészlete alapján pedig legyen egyszerű a megvalósítása. A figyelemfelhívó

dallamjelzés megalkotásánál gondolni kellett arra, hogy a szignál a MÁV egységes üzemirányító és utastájékoztató rendszerén, a MÁVOX berendezéseinek keresztül, vagy a régi hangszórós utastájékoztató berendezéseken keresztül fog megszólalni.

Ezek az eszközök elsősorban a beszédjelek továbbítására szolgáltak, így az általuk átvitt rezgésszám tartományának a beszédhangokkal kellett egyezőnek lennie. A mély hangok átvitelére a hangszórók nem voltak alkalmasak, a magas zenei hangok pedig kellemetlen érzetet okoztak volna a hallgatónak. Továbbá a szignál nem lehetett sem túl hosszú, sem túl rövid, nem lehetett túl bonyolult vagy szokatlan harmóniájú, továbbá ijesztő, de álmosító sem.

Székely Tamástól csupán a dallamgenerátor-készülék tervezését várták, de titokban ő maga is benevezett a pályázatra. 1972 júliusában ő volt az, aki a MÁV vezetőiből álló zsűri számára egy másik épületből, telefonvonalon játszotta le sorban a pályaműveket. Végül a D-A-H-A-Fisz-G-Fisz dallamot a 30 pályamunka közül nyertesnek választották ki. A győztes pályamunkáért 3000 forintot kapott, és 5000 forintot a jövőbeli lejátások jogdíjáért. Az elmondások alapján az összeg az óbudai Kélli Vendéglő bevételeit gyarapította, mert állítólag Székely Tamás ott mulatta el a pénzt a kollégáival.

„Tilinkó” a vasútállomáson

A MÁV-szignál a DG-1 dallamgenerátoron 1973 októberében csendült fel először a Keleti pályaudvaron. Az 1 éves kísérleti szakaszban a MÁV utasai olyannyira megszerették, hogy a mintapéldány alapján elkezdték a DG-1 sorozatgyártását az Elektronikus Mérőköszülék Gyárában. 1973 decemberéig a nagyobb, 1974 folyamán már a kisebb állomásokon is bevezették a szignált.



A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztályának 1974. november 4-én kiadott rendelkezése szerint első egységes megszólaltatására 1974. november 7-én került sor. Így a „Tilinkó”, azaz a vasúton utazók által kedvesen becézett MÁV-szignál a közösségi közlekedés mindennapjainak részévé vált – és elindult azon az úton, amelyet ma sonic brandingnek, azaz a hangokkal történő márkaépítésnek nevezünk.

Az Országos Találmányi Hivatal által 1987. december 2-án kiállított Védjegy Okirat a MÁV-szignált a Magyar Államvasutak javára lajstromozta. Az időközben igazi hungarikummá nemesedett dallam ma már nem hallható minden pályaudvaron, de az egyéni és a közösségi emlékezet – nem csak csengőhangok formájában – még sokáig őrizni fogja.

Napjaink modern utastájékoztatása

A 2014. február 3-án kiadott MÁV-közlemény szerint az utastájékoztató rendszer folyamatos javítása és fejlesztése a vasúttársaság alapvető és meghatározó céljai között szerepel. A folyamatosan megújuló technika alkalmazásával megbízhatóbb és pontosabb információt kívánnak eljuttatni a pályaudvarokon és vasútállomásokon vonatra várakozó utasoknak.



Így került sor az utastájékoztató rendszerek jelentősebb megújítására, modern hang- és vizuális eszközök telepítésére. Az élőszavas utastájékoztató hanganyagának előállítását TTS (Text To Speech) rendszerre építették, továbbá a meglévő, de elavult vágányvégi jelző táblákat is korszerű kijelzők váltották fel.

Az Országos Vasúti Szabályzat rendelkezik a pályaudvarokon és vonatokon a hangszórós utastájékoztatásról is. A hangos utastájékoztató egyrészt a balesetek megelőzését szolgáló életvédelmi feladatot tölt be, másrészt az utazáshoz kapcsolódó forgalmi információk közlésére szolgál. Az előbbi funkció alapja az emberi élet védelme, míg az utóbbi az utasjogok, ezen belül a tájékoztatáshoz való jog érvényesülése.



A MÁV korszerű utastájékoztató rendszerének célja, hogy meghatározó szerepet töltsön be a pályaudvarokon, állomásokon és megállóhelyeken. Az utastájékoztató rendszereknek „információs láncot” kell képezniük, amely végigkíséri az utast a pályaudvarra, az állomásra lépéstől a vonatra felszálláson keresztül egészen az utazás befejezéséig. A mai dinamikus utastájékoztató rendszerek mindkét (vizuális, akusztikus) szolgáltatást integráltan képesek nyújtani. A látható és a hallható utastájékoztató közös vezérlés és adatbázis alapján alkot egy egységet – a modern, 21. századi, versenyképes európai vasút ismérveit alapján.

Hum Krisztina

Fotók: Fortepan, Nemzeti Múzeum, OSZK

A túlfogyasztás elleni jelképes tiltakozás

Miről szól a Ne Vásárolj Semmit Nap?



A Ne Vásárolj Semmit! Nap hagyománya Észak-Amerikából származik, ahol a Hálaadás napja utáni első péntek a karácsonyi bevásárlás rohamának hagyományos kezdőnapja. A nagy bevásárlóközpontok üzletei ilyenkor óriási akciókkal várják a vásárlókat, akik boltnyitáskor örültek módjára taposnak át egymáson, csak hogy hozzájussanak a leértékelt árucikkhez. A Ne Vásárolj Semmit Nap (Buy Nothing Day) a nyugati túlfogyasztás, a jólét, a vagyon egyenlőtlen elosztása és a reklámok túlzott befolyása elleni kritikus tiltakozás. Magyarországon 2004-ben hirdette meg először a Tudatos Vásárlók Egyesülete. Mert ahhoz, hogy a mindennapok környezetkímélőbbek legyenek, új szemléletre, tudatosságra és takarékosagra van szükség. Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a környezetünk megóvása érdekében, az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a legszélesebb értelmezésben a takarékoság jegyében.



Kritikus tiltakozás a társadalom túlfogyasztása ellen

A Ne Vásárolj Semmit Nap november utolsó péntekére, vagyis idén november 26-ra esik. Az első Ne Vásárolj Semmit Napot 1992-ben Kanadában tartották annak érdekében, hogy a társadalom elgondolkozzon a túlfogyasztás problémáján és a rendelkezésre álló erőforrások eloszlásán a világon. 1997-től tartják minden évben november hónap utolsó péntekén, válaszul a Fekete Péntekre, amely az Egyesült Államokban az egyik legnagyobb, rendkívüli reklámkampányokkal kísért, jelentős forgalmú vásárlónapja. A Fekete Péntek, a közsímet Black Friday, azóta Európában is jelen van, a magyarországi kereskedelmi iparágnak is jellemző időszakos marketingeszköze, amelyre akciók sorát építik a különböző üzletek. Persze, nem arról van szó, hogy egy régen vágyott vagy egy szüksé-

ges eszközt, tárgyat, ruhaneműt ne ilyenkor vásároljunk meg, a jelentősebb árcsökkenést kihasználva. Arról a felismerésről van szó, hogy a megvásárolt dolgaink előállításához szükséges energia- és nyersanyagigény, majd a forgalmazásból és használatból eredő hulladék milyen hatalmas terhet ró a bolygóra. Sokszor valódi szükségleteinken felül vásárolunk, tárgyaink pedig otthon halmozódnak, vagy a szemétkövek ki. Fogyasztási szokásainkkal környezeti és társadalmi problémákat generálunk, és többet törődünk a vásárlással, mint például az egészségünkkel vagy a mentális fejlődésünkkel. Manapság már szenvedélybetegségként tartják számon a kényszeres vásárlást vagy a vásárlásfüggést. Az Egyesült Államokban egyre rosszabbul érzik magukat az emberek, a társadalom egyre boldogtalanabb. Pedig fogyasztásban, anyagi javak halmozásában az élen járnak.

Mit tehetünk mi?

Ahhoz, hogy a környezettudatosságra érzékeny vásárlókká váljunk, a szemléletmódunkon kell változtatni. Fel kell ismernünk a fenyegető problémát, és a globális megoldási módokat le kell fordítanunk a saját egyéni hétköznapijainkra. Mert sok kicsi sokra megy. Nem igaz, hogy nem számít, ha szatyrot vagy kosarat viszünk magunkkal a bevásárláshoz és nem újabb és újabb műanyag tasakot vásárolunk, hogy hazavihessük a vásárlásunkat. Igen, az is számít, ha otthon felkészülünk a vásárlásra, átnézzük a hűtőt, kamrát, és felírjuk egy cetlire, mi az, amit vennünk kell, a boltban pedig nem veszünk meg három darab akármit, csak mert az arcunkba tolják kettőt fizet hármát kap akcióval. A különböző hazai felmérések igazolják, hogy a legtöbbször célba érnek a marketingtrükkök, hiszen az összes vásárlásunk 40 százaléka független az előzetes vásárlási szándéktól, és az úgynevezett impulzusvásárlásaink, azaz a boltokban hozott gyors döntések, 55 százalékban teszik ki a vásárlásaink egészét. És miközben évről évre jelentősen növekszik a lakosság áruhitel-állománya – Európában átlagosan minden hónapban veszünk egy új mobilt – világszerte évente 40 millió tonna elektronikus hulladék keletkezik, aminek a megfelelő kezelése és újrahasznosítása egyelőre nem megoldott.

Pedig kis lépésekkel, a magunk egyéni módján is sokat hozzátehetünk egy élhetőbb jövőkéért. Nem kell „bedőlni”, tanuljunk meg, hogy hogyan hatnak a reklámok, tekintsünk rájuk tudatosabban. Ha elromlott valami, először próbáljuk megjavíttatni. Lehetőleg tartós élettartamú, javítható tárgyakat vásároljunk. A Ne Vásárolj Semmit Napnak éppen ez a lényege: elgondolkodtatni, tudatosítani, alternatívákat kínálni: azaz felhívni a figyelmet, hogy tudatosabbak és kritikusabbak legyünk a vásárlásaink tekintetében, milyen életciklus van a termék mögött, és mit okoz nekünk, ha hazavisszük.

Továbbra is járjunk nyitott szemmel, és érdeklődjünk a téma iránt, találjunk új környezettudatos megoldásokat, alakítsunk ki új szokásokat, bánjunk takarékosan a forrásainkkal. A spórolással és hatékony felhasználással egyénileg is profitálhatunk és globálisan is jól teszünk. Egyéni takarékoskodásunkkal csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is. Takarékoskodással élhetőbb jövőt teremtünk a számukra.

Hum Krisztina

Következik: Vásárlásaink környezeti hatása

70 ÉVE NYÍLT MEG A SZÉKESFEHÉRVÁRI VASÚTÁLLOMÁS

A közlekedéstörténeti feljegyzések szerint a háborúban elpusztult székesfehérvári vasútállomás utódját 1951-ben adták át az utasoknak. Ez így igaz, de különös lenne megünnepegni a kerek évfordulót. Nem azért, mert az épület nem állná ki az idők próbáját, viszont a teljességhez tartozik, hogy hetven évvel ezelőtt csupán egy építési területet nyitottak meg.



„Az ország legkorszerűbb állomásépülete lesz. Tervét a klaszikus magyar építészeti hagyományok alapján, a szovjet vasútépítészeti szakirodalom, szovjet pályaudvarok fényképei és tervrajzai felhasználásával készítették el.” Így lelkesezték 1951. október 26-án a Magyar Jövő című lap, melynek cikkében az I. ötéves terv Székesfehérvárra vonatkozó epizódjait sorolták fel. A város – amelynek nemcsak számos ipari létesítménye, de vasútállomása is a világháború pusztításának áldozata lett – az 1949-es fordulat után sem vesztett jelentőségéből, bár az Árpád-házi királyokat nem illett emlegetni egy szocialista nagyváros keretein belül. Noha az új vasútállomás építései – már csak a gazdasági nehézségek miatt is – a praktikus érdekeket kellett volna szem előtt tartani, szó sem lehetett erről. Ahogy oly sok helyen, Székesfehérváron sem csak egy épületnek, hanem a szocializmus dicsőségét hirdető szimbólumnak is szánták az állomást, amelynek mindenképpen nagyobbak és lenyűgözőbbnek kellett lennie, mint a háborúban végzetes sebeket kapott elődjének.

A délivasút csillaga

A bécsi székhelyű Déli Vaspályatársaság, azaz a „délivasút” 1860-ban nyitotta meg első magyarországi vonalát Újszöny (Komárom) és Székesfehérvár, egy év múlva pedig Buda és Nagykanizsa között, melynek következtében a „királyok városa” azonnal jelentőséggel teli vasúti csomóponttá vált. Ennek köszönhetően a település fejlődése már a kiegészítést megelőzően rohamléptekkel tört előre; az akkori indóház korabeli léptékekkel a legnagyobbak közé tartozott. De leglátványosabb eleme mégsem a felvételi

épület volt, hanem az a faszervezetű építmény, amellyel a vágányokat, a peronokat, végeredményben az induló és érkező utasokat védték. Azonban az 1800-as évek végére, amikor a magyar vasút vonalainak száma megsokszorozódott, a fehérvári állomás egyre elavultabbnak tűnt nemcsak az olyan új csodákhoz mérten, mint a Nyugati és a Keleti pályaudvar, de szinte bármelyik hazai megyeszékhely állomásához képest is. Ehhez persze az is kellett, hogy a vonal – így a fehérvári állomás is – nem a MÁV kebelén belül működött.

Az állomást végül csak a nagy gazdasági válság hajnalán, 1930-ban építették újjá, de még ekkor sem korszerűsítési törekvések, vagy a növekvő utazási igények kielégítése miatt, hanem azért, hogy az itt végzett közmunkával próbálják elejét venni a városban egyre növekvő munkanélküliségnek. De a hamarosan átadott, leginkább vadász-kastélyra emlékeztető új felvételi épület nem működhetett olyan hosszú ideig mint elődje – majd’ hetven évig –, mivel már 1944-ben bombázni kezdték az amerikaiak. A háború után hamar döntöttek egy új állomás megépítéséről, de a reprezentatív célok csak 1949 után kerültek előtérbe.

Tiszta művészet

A székesfehérvári vasútállomás 1949-es tervpályázatát Kelemen László nyerte monumentális, görög templomot idéző épületgyűjtésével. Az építkezés hamarosan megindult, de nem olyan tempóban, ahogy azt elképzelték. Az 1951 őszi átadáskor csak az alig kész felvételi épületet ad-

ták át, az utasoknak komoly akadálypályát kellett leküzdeniük ahhoz, hogy jegyet válthassanak és elérjék a vonatot. Ekkor még keveseknek volt sejtelmük arról, hogy milyen lesz az állomás, ha elkészül, mindenesetre az ígéretek alapján egy álom-állomás képe körvonalazódott. „A bejáraton át üvegfalú, oszlopos csarnokba jutnak az utasok, ahol öt pénztár bonyolítja le a jegyforgalmat. A földszinti nagy várócsarnokon kívül az emeleten még egy váróterem és külön diákváróterem áll majd az utasok rendelkezésére: a régi szűk, áporodott levegőjű várótermek helyett szellőzőberendezésekkel ellátott tágas, világos csarnokokban tölthetik idejüket a vonatok indulásáig. Az ún. kultúrváróteremben könyvtár, sakk és egyéni szórakozási lehetőségek teszik kellemessé a várakozás idejét. A kisgyermekkel utazó anyák számára – szovjet minta szerint – fürdőhelyiséggel, kis ágyakkal, ételmelegítővel felszerelt várótermet rendeznek be” – írták a már idézett 1951-es Magyar Jövő cikkben, természetesen arról sem megfélekedve, hogy akkori szokás szerint, valóságos számmágiával kápráztassák el az olvasókat: az állomás „mennységét” 1 millió téglában, 100 vagon homokban, 430 vagon kavicsban, 100 vagon cementben állapították meg, a teljes átadás dátumául pedig 1952. július 1-jét ígérték. Hogy ezt mennyire vették komolyan, azt jól mutatja a Szabad Ifjúság 1952. szeptember 21-én – egy évvel később – megjelent cikke: „Ma még alig lehet átvégődni a szállítószalagok és az ideiglenes felvonulási épületek között, de nemsokára az új épület előtt hatalmas rendezett tér kerül el, a bejáratnál szép szobrokkal” – írták az épülő állomásról.



Várni kell

Új szobrot nem avattak a vasútállomás előtti téren, csak a timpanonos, eredetileg Rákosi-címerrel (majd szárnyaskeikkel) díszített főbejárat homlokzatára készült két dombormű, Győri Dezső és Martsa István 3 méter széles, 1,5 méter magas domborműveket, az emeletre vezető lépcsőfordulóba pedig Z. Gács György és Pituk József Viktorián készített figurális, színes üveglakokat. A műalkotásokat – miként a lassan épülő állomást – végül 1953-ban adták át, de úgy tűnik, a beígért szuperváróterem kivite-

lezése nem a tervek szerint alakult. „Öröm nézni a vonat ablakából az új állomást. Várakozni azonban nem valami kellemes a fehérvári állomáson. A váróterem építésénél, berendezésénél ugyanis nem vették figyelembe az utasok, illetve a várakozók nagy számát” – panaszkodta a Szabad Nép 1953. október 17-i számában Horváth Jánosné, a sztálinvárosi tanács dolgozója, aki nemcsak azt nehezményezte, hogy az olvasószobát (!) este tízkor bezárják,



de azt is, hogy a hatalmas pénztár csarnokban sehol sem lehet leülni. De ekkor még „műélvezet” is hiányzott a valóban hatalmas, kerék alakú vascsillárokkal megvilágított csarnokban, mivel csak a helye volt meg annak a két óriási méretű, és ma is látható szocreál pannónak – Konecsni György és Béres Jenő alkotásainak, amelyek a szocialista nehézipar és idegenforgalom allegóriáinak is tekinthetők – 1959-re készültek el, bár addigra már egész más jellegű dekorációk jöttek divatba az újonnan épült vasútállomásokon.

Persze a székesfehérvári állomás jelentősége nem elsősorban művészeti irányzattal mérhető. Ennek fényében pedig elmondható, hogy a létesítmény nem vesztett jelentőségéből hetven év múltán sem. Épp ellenkezőleg. De a 2010-es évek elejéig legfeljebb a felvételi épületet tatarozták, jelentősebb felújítás a nyitás óta nem történt. Ezért is volt roppant jelentőségű, hogy 2016 végére, 32 milliárd forintos beruházással a vasútállomáson felújították a teljes vágányrendszert, a peronokat, utasátjárókat, villamosvezetéseket, s ezzel létrejött Nyugat-Magyarország legkorszerűbb állomása, amely egyben a térség legnagyobb forgalmát bonyolítja le. Azt viszont sajnálhatjuk, hogy a Rimanóczy Gyula tervei alapján épült, a vágányok fölött, lábakon álló, párját ritkító irányítótorony, amelyhez hasonló csak Milánóban és Bolognában maradt fent számos vita és megmentési kísérlet ellenére is a felújítás áldozata lett.

Legát Tibor

A képek forrása: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

CSONTHÉJAS CSEMEGE – A DIÓ

Az ősz aranya – nem túlzás így nevezni ezt a sokoldalú gyümölcsöt, hiszen a kulináris élmények mellett dekorációként és játékként is felhasználhatjuk, feldobja a hétköznapokat és az ünnepeket, emellett pedig rendkívül egészséges is.

Hatalmas, szétterülő lombkoronájáról messziről felismerhetjük ezt a csodálatos és értékes őshonos fafajunkat. Megnyugtat már a látványa is, hívogat magához, miközben ő csak úgy ontja magából a jót. Alatta üldögélve, nyári hűs árnyékában megannyi irodalmi remekmű született, ősszel pedig igazi ajándékesőt zúdit a nyakunkba. A kemény héj ugyanis igazi kincset rejt: a dióból finom és egészséges csemege. Készülhet belőle sütemény, saláta, olaj, befőtt, lekvár, likőr, leveléből pedig gyógytea, de megehetjük magában is. Gyógyhatása évszázadok óta ismert. És a dió nem csak ehető-íható formában hasznosítható! Remek őszi dekoráció, télen hangulatos karácsonyfa- vagy adventi koszorú dísz varázsolható belőle, a gyermekeknek pedig nemcsak a gyűjtése, de a belőle készített játékok is nagy örömet okoznak.



A konyhában

A dióról elsősorban mindenkinek a sütemények jutnak az eszébe: beigli, Eszterházy-torta, zserbó... Pedig végtelen számú recept és felhasználási lehetőség köthető a dióhoz, a zölddió-lekvártól a diós vajon át a diófasírtig. Szépen harmonizál szinte minden sajttal, ezért a baráti borozgatások kellemes kiegészítője is lehet. Diós receptválogatásunkban klasszikus és újszerű megoldások is szerepelnek.

• **Hogyan válasszunk?** A szép, húsos belsejű dió kiválasztásához legjobb, ha megrázzuk. Amelyik kotyog, annak bizony száraz a belseje. Figyeljünk a dió színére is: ha fényes, élénkebb színű, akkor friss a dió, ha fáradtabb, színtelen, valószínűleg öreg.

• **Hogyan tároljuk?** A friss, még felbontatlan dió érzékeny, ezért a hűtőszekrény zöldségtároló rekeszében kell tárolnunk vagy hűvös, száraz kamrában. Ezzel szemben a megpuccolt diót ne tároljuk hűtőszekrényben: a hideg nem tesz jót neki, mivel a benne lévő olaj megdermed és elveszíti az ízét!

„Napi kevés dióból, és az ember tovább él”

A dió jótékony hatásai:

- Nincs benne koleszterin
- Olaja nélkülözhetetlen, többszörösen telítetlen zsírsavakat tartalmaz
- Magas a vitamin- és ásványianyag-tartalma
- A diófalevél-tea kiváló fertőtlenítő és gyulladáscsökkentő hatású



Waldorf-saláta

A hűvös idők igazi vitaminbombája. Villámgyorsan elkészül és másnap a munkahelyre is magunkkal vihetjük.

Hozzávalók: 1 db zellergumó meghámozva, felkockázva, 4 db szárzeller felkarikázva, 2 db zöld alma felkockázva, 2 db körte felkockázva, 2 marék dió, 2 ek. majonéz, 2 ek. mustár, 4 ek. méz, 1 db citrom leve, 5 dl krémes joghurt, só, bors

Elkészítés: Sós vízben 4-5 percig főzzük meg a zellert. Közben vágjuk durvára a diót és pirítsuk meg, a végén locsoljuk meg 2 evőkanál mézzel és forgassuk át párszor, hogy teltebb legyen az íze. Tegyük egy tálba a lecsöpögtetett, kihűlt zellert, a szárzellert, az almát, a körtét és a diót. Készítsük el az öntetet is. Ehhez keverjük össze a majonézt, mustárt, maradék mézet, a citrom levét, a joghurtot, és egy kevés sót. Végül öntsük rá a zöldség-gyümölcs keverékre, az egészet keverjük össze, majd a tetejére örljünk egy kis színes borsot. Ha még laktatóbbá szeretnénk tenni, tökéletes mellé a sült csirkemell.

Diós bunda

Panír, panír, panír... Valljuk be őszintén, mi, magyarok, képesek vagyunk bármit bepanírozni és azt olajban kisütöni. Sokan képtelenek megenni ezeket a rántott finomságokat, de ha mégis, ezeket is fel lehet dobni új ízekkel. Például a dióval.

Erre csörög a dió

Játszani a dióval? De még mennyire! Ha kint vagyunk a szabadban vagy nincs nálunk kész társasjáték, jöhetnek a diók! Íme, néhány példa – nem csak gyerekeknek:

- **Itt a piros, hol a piros:** már az ókori Rómában is játszották dióhéjjal, valószínűleg soha nem fog kimenni a divatból.
- **Morpion:** Gyakorlatilag az amőba játék szabadtéri változata. A földre rajzolunk egy 3x3 négyzetre bontott négyzetet. Az egyik játékosé három jelölt dió, a másiké három jelöletlen. Felváltva raknak egy-egy négyzetbe egy-egy diót. A cél az, hogy sorban vagy átlósan három dió legyen egy vonalban.
- **Pétanque:** A kedvelt francia golyódobálós játék őse. Egy vonal mögül először el kell dobni egy diót. Minden játékos más színre festett dióval játszik. Az nyer, aki a dióját a jelöletlen dióhoz legközelebb tudja dobni. Közben más diója távolabb lökhető.
- **Barkácsolás:** kislányoknak dióhéj bölcset, kisfiúknak dióhéj hajót készíthetünk, a sok elektromos játék mellett igazi felüdülés lesz, és közben a fantáziájukat is szabadjára eresztethetik.

Akár csirkét akarunk kirántani, akár halat, legközelebb a zsemlemorzsa keverjünk bele egy jó adag darált diót is, a végeredmény magáért fog beszélni!

Diós brownie

Csupa csoki ez a megunhatatlan finomság. Ez a változata azonban egészséges is, bátran fogyaszthatják a gluténérzékenyek, ugyanis liszt nélkül készül, és azok a gyerekek is imádni fogják, akik valami miatt még nem szeretik a diót. Ebben a süteményben észrevétlenül lesz jelen.

Hozzávalók: 14 dkg vaj, 14 dkg cukor, 14 dkg finomra darált dió, 4 tojás, 1 zacskó vaníliás cukor, 2 ek. rum, 20 dkg étcsokoládé (még jobb a narancsos étcsokoládé).

Elkészítés: Vízgőz fölött olvasszuk meg a csokoládét. A vajat keverjük habosra a cukorral, egyenként dolgozzunk bele 3 tojássárgáját, egy egész tojást, a vaníliás cukrot, a rumot, majd a diót és az olvasztott csokoládét. Végül óvatosan, nagy mozdulatokkal keverjük hozzá a csipetnyi sóval 3 tojásfehérjéből felvert kemény habot.

A tésztát öntsük kivajazott, morzsával megszórta tepsibe (lehet tortaforma is). 170 °C-os sütőben 30 perc alatt elkészül. Tálalhatjuk tejszínhabbal vagy vaníliafagylalttal is.

Csohány Domitilla

FÉLMARATON EGY KEZDŐ FUTÓ SZEMÉVEL



Vékony László a MÁV Zrt. vágányzár-előkészítő szakelődője 2019-ben húzott először futócipőt. A kezdeti nehézségek ellenére 2021-ben teljesítette élete első félmaratonját. Inspiráló beszámolója példa lehet mindenkinek, aki kibúvót keres a testmozgás alól.

Félmaraton, azaz 21 097 méter. Elsőre talán ijesztően hangzik, különösen akkor, ha az ember előtte egyáltalán nem foglalkozott futással. Mégis pont ez az a táv, amely még egy amatőr futó számára is teljesíthető, hiszen közel sem terheli meg annyira a szervezetet, mint a maraton.

De hogyan is jutottam el odáig, hogy ezt a távot teljesíteni tudjam? Nos, mondhatjuk, hogy a mozgás egészen sokáig nem képezte a mindennapjaim részét. A vasútvállalathoz 2017-ben csatlakoztam a Pályakezdő Diplomás Program résztvevőjeként, 2018-ban pedig vágányzár-előkészítő szakelődő lettem. Mint sok más irodai munkakörnek, ennek is jellegzetessége, hogy bár szellemileg „pörgősnek” számít, fizikailag nem. Az ember egész nap egy helyben ül, így pedig nagyon könnyű elfeledkezni magunkról és pluszkilókat felszedni. Velem is ez történt. Tartja ugyan a mondás, hogy „a férfi 100 kilónál kezdődik”, ám ezt én kétségbe vonnám. Nagy szerencsém, hogy a családban nem volt olyan lusta mindenki, mint én, így az öcsém unszolására 2019-ben futni kezdtem. A mai napig jól emlékszem, hogy mindössze 1000 méter megtétele után ott álltam kifulladásra, leizzadva, miközben a pulzusom az egekben volt. Nem keseredtem el, időnként eljártam futni, ám az igazi áttörést a pandémia hozta meg számomra.

2020 márciusában úgy döntöttem, hogy gyökeresen átalakítom a mozgási, illetve az étkezési szokásaimat. Bevezettem egy roppant egyszerű szabályt, miszerint két naponta futok, ha török, ha szakad – ehhez azóta is tartom magam. A távokat fokozatosan növeltem, így lett a 2-3 km-ből először

5, 2020 májusára pedig már 10 km, egyben. Ezzel párhuzamosan az étkezési szokásaimat is megreformáltam, megszüntettem az étkezések közötti kalóriabevitelt, valamint elhagytam az általam addig túlságosan is kedvelt cukros ételek fogyasztását. Mindössze néhány hónap után már érezhető volt a változás. Ekkortájt említette meg az öcsém, hogy részt vesz a Budapest Félmaratonon. A távot elsőre sikerült teljesítenie, ráadásul 2 órán belüli idővel. Elhatároztam, hogy egy évvel később én is megpróbálom.

Az edzéseimet alapvetően a távolságra építettem fel, az elvárt szint magammal szemben havi 100 km megtétele volt, ez azóta is érvényes. Hétköznapokon munka után 5-10, hétvégente pedig akár 15-20 km-t is lefutok, főleg, ha a budapestinél jóval nyugodtabb miskolci környezetben tudom ezt megtenni. 2020-ban a szakkollégista társaim invitáltak az Ultrabalatonra – a rám eső részt az északi parton kellett volna teljesítenem, ami nekem nem gond, hiszen miskolci-ként szeretek dombos-terepen futni. Az eseményt végül nem rendezték meg a kialakult járványhelyzet miatt, ennek eredményeként – egy évvel korábbi ígéretemhez híven – részt vettem a 2021. évi Budapesti Félmaratonon, így ez vált életem első futóversenyévé.

A felkészülés során igyekeztem figyelni arra, hogy ne terheljem túl magamat közvetlenül a verseny előtt. Az edzéstávjaimat is ennek megfelelően választottam meg. A rajtvonalra a két öcsémmel álltam fel, bár ők a gyorsabb kategóriában neveztek. Maga a futás különleges élmény volt, rengetegen voltak, ami az elején különösen szokatlan volt számomra.

Igyekeztem magam „nem elfutni”, azaz visszafogottan kezdtem, hogy maradjon erőm a végére is. Ez több-kevesebb sikerrel meg is valósult, végül 2 óra 12 perces idővel futottam be a célba, fantasztikus élmény volt. Lelkesített, ahogy egymást segítették, ösztönözték a futók, és a helyszínen kint lévők biztatása is nagyon sokat számított. A megmérettetések az októberre halasztott Ultrabalaton csapatversenyével folytatódtak, ahol 19 km-t kellett teljesítenem az északi parton. Sikerült, a csapatunk egy órával a tervezett idő előtt célba érkezett.

Mindent egybevetve úgy érzem, vannak dolgok, amelyeket soha nem késő elkezdni. Ilyen a mozgás, illetve a vele járó életmódváltás is. 29 évesen jutottam el odáig, hogy először teljesítsek egy félmaraton, miközben 27 évig minimális mértékben végeztem csak testmozgást. **Jó szívvel ajánlom ezt mindenkinek, különösen azoknak, akik munkakörükből adódóan sokat ülnek egy helyben.**

Vékony László, Benke Máté



A fényképen (balról jobbra) Vékony László látható testvéreivel, Bálinttal és Benedekkel.

A MÁV Futó Szakosztálya

A szakosztályhoz bárki csatlakozhat, aki kedvet érez a futásra akár rövid, vagy hosszú távon, egyénileg vagy csapatban/váltóban, függetlenül attól, hogy melyik vasutas társaságnál dolgozik a jelentkező. A tagok között az egészség megőrzése és a jó társaság miatt kocogó hobbisták mellett a kimagasló eredményeket elérő, céltudatos amatőrök is megtalálhatók. Bárki, aki szeret futni, az itt megtalálja a helyét. A szakosztály szeretettel várja azokat is, akik a futás mellett más sportágat, vagy sportágakat is űznek.

Minden évben elkészül egy versenynaptár, amelyben számos vidéki, budapesti és Budapest vonzáskörzetét érintő verseny is megtalálható, melyek a kikapcsolódás mellett remek alkalmat adnak újabb városok, települések megismerésére is. A szakosztály tagjai a versenyeken való részvételnek köszönhetően eljutottak Kaposvárra, Pécsre, Harkányba, Debrecenbe, Szekszárdra, Keszthelyre, Nagyatádra, Győrbe, de futottak a Balaton partján vagy a Mátra emelkedőin is, és mindenhol kellemes élményekkel tértek haza.

A közös futóprogramokon a tapasztaltabbak megosztják tanácsaikat a kevésbé rutinos kocogókkal. Az összetartásokon kívül a különböző sporteseményeken történő megjelenésben, versenyekre történő nevezésben, a helyszínekre való eljutásban egyaránt segítséget kaphatnak a tagok.

A MÁV Vasutas Sport Club keretein belül működő Futó Szakosztály várja az új tagok, futni vágyó kollégák jelentkezését. További információért, illetve a szakosztályba történő jelentkezési szándékkal forduljanak bizalommal Dóra Tamáshoz, a futó szakosztály helyettes vezetőjéhez.

Elérhetőség:

telefon: +36 30 595 0129

e-mail: doratamas77@gmail.com

A TÖKÉLETES MOSOLYÉRT



A nevetés gyógyít – már ezért is megéri vigyázni fogainkra, hiszen csak szép, egészséges fogakkal tudunk igazán önfeledten és nagyokat kacagni. Ráadásul a fog- és szájhygiéna sokkal fontosabb, mint hinnénk: kihat az étkezésünkre, közérzetünkre, kapcsolatainkra, egész szervezetünkre. Magyarországon ezért minden év novembere a fogászat hónapja.

A fognyűvő manók a gyermekek fő ellenségei – emlékszünk rá mindannyian, és bőszen riogatjuk velük saját csemeténket is. A szomorú valóság azonban az, hogy ezek a fránya manók a felnőtteket sem kímélik, és bizony készek bármikor megrohamozni egy-egy fogunkat. Komolyra fordítva a szót, fogaink állandó veszélynek vannak kitéve, és ha nem fordítunk elegendő időt és energiát a védelmükre, akkor fájdalmas búcsút kell vennünk tőlük. Szó szerint, ugyanis a foggyulladás kínzó érzés, emellett pedig számos más betegség – fejfájás, hajhullás, ízületi fájdalmak, bőrpanaszok, fáradékonyság vagy alvászavar – okozója is lehet. Egy hiányzó fogsor pedig esztétikailag sem mutat jól, egy párkapcsolatra vagy akár egy munkahelyi állásinterjúra is negatív hatással lehet.

Szomorú valóság

A fogápolás fontosságára azért sem lehet elégszer felhívni a figyelmet, mert a magyarok fogai nincsenek túl jó állapotban. Sajnos ezt támasztják alá mind a szakemberek tapasztalatai, mind az uniós felmérések. Az Eurobarometer adatai szerint az uniós lakosság 41%-ának van meg az összes természetes foga, míg Magyarországon ez a szám mindössze 19%. Márpedig így csak a lista legvégén kullogunk. A legszomorúbb, hogy a baj már gyerekkorban elkezdődik.

Az általános iskolásoknál is gyakori a szuvasodás, az ínybetegség és a fogkő, a 65–75 éves korosztályban pedig 3%-os a teljes fogatlanság. A fogorvosok szerint a problémát ma már jellemzően nem a fogmosás hiánya okozza, hiszen generációk tanulták meg, ha mástól nem, a TV Macitól, hogy fogmosás nélkül nincs lefekvés. A baj leginkább a rossz fogmosási technikára, a fogköztisztítás elmaradására és a fogorvosi kontroll hiányára vezethető vissza.



Van megoldás

A legjobb, amit fogaink védelme érdekében tehetünk, az a megelőzés. Ehhez három dolgot kell csupán betartanunk:

- Mossunk fogat naponta kétszer! Ezek közül az egyik alkalom mindig este, lefekvés előtt legyen. Ilyenkor ne feledkezzünk meg a fogközők megtisztításáról sem. Figyeljünk oda a fogmosás technikájára is, pl. mindig száraz fogkefével kezdjük el a fogmosást és ne dörzsöljük erősen a fogakat, sokkal fontosabb az alaposág, ami a fogközőkre, az ínyre és a nyelvre is kiterjed.
- Csökkentsük a cukros ételek és italok fogyasztását!
- Keressük fel rendszeresen fogorvosunkat! Ha nincs semmi baj, megkönnyebbülten távozhatsz és máris szuper lesz tőle a napunk. Ha félfévente eljárnak kontrollra, és mégis szükséges beavatkozás, nagy valószínűséggel megússzuk egy fogkő-eltávolítással vagy egy kis tömésel. Bár a fogor-

vosi fúró hangját valószínűleg senki sem szereti, ez legyen a legkevesebb. A rossz fog ugyanis magától nem gyógyul meg, és egy komoly beavatkozás már tényleg nem kellemes.

Lapozzunk tehát vissza a naptárunkban, nézzük meg, mikor jártunk utoljára a fogorvosunknál, és ha régen, novemberben mindenképpen látogassunk el hozzá. Ebben a hónapban ráadásul sok rendelő kínál akciókat, kedvezményeket az egészség megőrzése érdekében.

Csohány Domitilla



A fogkefén túl

A megfelelő szájhygiéna fenntartásához sajnos nem elegendő a rendszeres fogmosás. Nézzük, mikkel érdemes még felszerelni fürdőszobai szekrényünket:

- Fogselyem: a fogkefe után ezt a fogápolási eszközt ismerik a legtöbben. Olyan szűk rések tisztítására való, amikhez még a legjobb fogkefével sem férünk hozzá. Használata egyszerű, még a gyerekek is könnyen megtanulják. Arra kell csak figyelni, hogy közben az íny ne sérüljön meg. És figyellem, a fogselyem egyszer használatos!
- Fogköztisztító kefe: funkciója hasonló a fogselyemhez. Ott használjuk, ahová a fogkefe már nem fér be. Az állandó fogszabályzó tisztítására is kiváló.
- Szájzuhany: nem egy úri hóbort, hanem hasznos és praktikus kiegészítő. Önmagában ugyan nem elegendő a napi

fogápoláshoz, de kiegészítőként igen hatékony, mivel csökkenti a szájbán, különösen a fogágyban található kórokozók számát, megakadályozza a baktériumok felszívódását, illetve az erős vízszugár javítja az íny vérellátását. Fogszabályzót viselőknél kifejezetten ajánlott.

- Nyelvtisztító: különösen betegségek idején gyakori a nyelv – kellemetlen szaggal is párosuló – lepedékesége. A nyelvtisztító segít eltávolítani a nyelven megtelepedő baktériumokat, emellett pedig a rossz lehelet elmulasztásának leghatékonyabb eszköze is.

Ezek az eszközök ma már könnyen beszerezhetők akár drogériákban, akár gyógyszertárakban, de egyre több a kifejezetten dentálhygiénés szaküzlet is.

„Jól és sokat ad az, aki az adománnyal mosolyt is ad”



A MÁV Pályavasúti Terület Igazgatóság Miskolc kollégái segítséget nyújtottak a Kosztyu Ádám Emlékére a Leukémiás, Daganatos és Zemplén Fogycékos Gyermekeiért Alapítvány-nak. Segítettek felújítani a szervezet rekreációs házát, részt vettek az épület belső festésében és burkolásában. Kosztyu Viktória, az alapítvány elnöke levélben fejezte ki köszönését.

„Köszönetet szeretnénk mondani alapítványunk nevében, hogy a Sárazsadány Táncsics 19/B számú, leendő rekreációs házunk felújítási munkáihoz, az épület komplett belső festéséhez és burkolásához segítséget nyújtott a MÁV Zrt. A vasutas kollégák magas színvonalon elvégezték ezeket a munkálatokat. Megszépült minden a MÁV dolgozóinak munkája által. Szerettük volna megmutatni, hogy milyen sok

támogatottunk van, akik folyamatosan figyelemmel követik a rekreációs ház munkálatait, és nagyon várják, hogy teljesen elkészüljön az üdülők, melynek megvalósításában a MÁV is jelentős szerepet vállalt. Szeptember végén Zamárdiban üdültünk 28 családdal, és készítettünk egy közös képet köszönetnyilvánításként, bár csupán a támogatottjaink töredéke vehetett részt az üdültesen. Fontosnak tartottuk megmutatni, hogy jó célt fog szolgálni a sárazsadányi üdülők és van rá igény, hiszen sajnos évről-évre egyre nő a rosszindulatú megbetegedésben szenvedő gyermekek száma.

A jelenlegi járványidőszakban úgy döntöttünk, hogy a megnyitói időpontját jövő év tavaszára tervezzük, melyre szeretettel várjuk a MÁV képviselőit.

Még egyszer köszönjük a segítséget, melyért nagyon hálásak vagyunk. Mi, az alapítvány tagjai és a támogatottjaink is.”

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2021. november 17.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: Az IC+ család első osztályú bisztrószakaszos kocsija „új szolgáltatási szintet és új korszakot jelent a vasúti közlekedés színvonalában.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Molnár László** olvasónknak!

	NEM IS EMEBBEN	TÁDZS ... AGRAI SÍREMLÉK	ELLEN-ÉRTEK	A ... ÖZVEGY; LEHÁR-OPERETT	TALPRA-ESETT	TÖK BELSEJE!	SZÍNÉSZ (JÓZSEF)	PRIVÁT, EGYÉNI	PEZSGÓ-CSEPP!	MAGYAR OPTIKAI MŰVEK, RÖVIDEN	VIZSGÁL	TAPADÁS	A MŰLT IDŐ EGYIK JELE	VÉRSZÉ-RUMOS	...TOP; ROCK-ZENEKAR	ELEMI RÉ-SZECSE	
1																	G
SPANYOL NŐI NÉV						LUANDA A FŐV.-A LENTI HELYRŐL							A MÁ-SIKON AZ ÓKOR KEZDETE!				
KÖLTŐI SÓHAJ			SZÍNÉSZ (HUGH) CSATAN-GOL					SIKERE-SEN VÉD FÉSŰS ...; SZÍN,NŐ							FINÁLE KÖZEPE!	BECÉZETT IZABELLA	
CSILLAG-JEGY				...DELON HANGOS-KODVA FELESEL					HAGYMA JELZŐJE TALPAL A FOCISTA								LITER ÁMÍT, FELRE-VEZET
JÁSZAI-DIJAS SZÍNÉSZ (PÉTER)							A MAGAS-BA NYÚLIK FOGTÓMÓ ANYAG						BARLANG-NYILÁS FANTOM				
HATÁ-ROZOTT NÉVELŐ		BÁL-TEREM EZÉRT						NÉHAI ÍRÓ (ERVIN) DUNAZUGI KÖZSÉG					AZ ALJÁHOZ GERLE (NÉPIES)				
TALÁN, ESETLEG						AZ EGYIK IGEIDŐ AFRIKAI ORSZÁG				A -SÁG PÁRJA A RÁDIUM VEGYJELE					KÖZÉPEN KETTŐZ!	TEASŰ-TEMÉNY	
TEJ-TERMÉK	2				GÖRBŰ-LET CSUHÉT LEFEJT							MISI ... IN HUN-GARY; HONI ÁRU					KÖZSÉG DE-RECSKE MELLETT
KORZÓ								MEMÓRIA-FAJTA NAGY EL-LENTÉTE					BALTI NÉP ERŐSEN CSIP				
BELSŐ MOZGÁS!			SZÍNÉSZ (JÓZSEF) FALU KÖZEPE!					KÁTÉ! A TETE-JERE			AMELY DOLGOK A VÉGEIN OLAJÓZ!						ÉSZAK, RÖVIDEN ASZTÁ-CIUM
IDŐSZAK, KORSZAK				TAVASZ UTÁNI YARD, RÖVIDEN					FÖLDHÖZ VÁG SIEMENS								
	K																

Varázshegy legendája



Egyszer volt, hol nem volt, valamikor réges-régen, még jóval a vasút előtti időkben, amikor mindenki csak gyalog vagy lóháton közlekedett, volt egy különleges hely, amit úgy hívtak: Varázshegy. Nem is csoda hát, hogy aki egyszer betért ide, soha többé nem akart innen elmenni. A hatalmas sziklák között a sűrű növényzetben kedves, apró házikók húzódtak meg, ahol szorgos, jóra való manók éldegéltek. Ők építették fel a falut, a házakat, és ők végeztek el minden munkát. Gyönyörűen rendben tartották a környezetüket, emellett pedig a hegy belsejében lévő bányában is dolgoztak, ami telis-tele volt drágakövekkel és arannyal. Ez volt a titkos tartalékuk, csak akkor nyúltak hozzá, ha nagyon muszáj volt, de ha valakinek nagy szüksége volt rá, szívesen adtak belőle. A manók nem egyedül éltek itt, a vízesések és a virágos mezők fölött tündérek röpködtek. Ők vigyáztak a természetre, hogy kristálytisztá legyen a patak vize, hogy bőséges termést hozzanak a bokrok, fák, hogy ezer számra nyíljanak a virágok. A manók és tündérek szívesen láttak mindenkit a Varázshegyben, de csak az maradhatott, aki két szabályt betartott: tilos volt lustálkodni, ezért mindenkinek dolgozni kellett, és nem volt szabad elkótyavetyélni a kincseket. Egyszer egy boszorkány is rátalált a Varázshegyre és rögtön beleszeretett a helybe. Mivel őt is örömmel fogadták, ott maradt és beköltözött egy kis erdei lakba. Néhány hét elteltével azonban a boszorka már csak és kizárólag a kincsekkel foglalkozott. Nem győzött betelni velük, egyre több és több drágakövet halmozott fel a házában. Kapzsisága már a manóknak is feltűnt, de hiába kérték szép szóval, a boszorkány mind többet akart magának. Összeült hát a manók és tündérek tanácsa, és arra jutottak, hogy nem tűrhetik tovább a kapzsiságot, örökre száműzték őt Varázshegyrről. A gonosz boszorka erre éktelen haragra gyúlt, és megátkozta a helyet, elvarázsolta az odavezető utat, hogy ha övé nem lehet a sok kincs, másé se lehessen. A boszorkány kapzsisága és irigysége miatt Varázshegy örökre eltűnt a szemünk elől...

– Így ért véget a Varázshegy legendája – fejezte be a történetet az idős M62-es dízel az egri mozdonyzsinben.

Az egyre hidegebb novemberi estéken mindig ezt az esti mesét kérték az ifjú mozdonyok. Mindannyian szerettek volna elmenni erre a különleges helyre, csak hát senki sem tudja már az odavezető utat.

– Legszívesebben jól ellátnám a baját ennek a banyának, amiért mi már nem mehetünk el Varázshegyre – morgott egy fiatal Flirt.

– Én a bányában dolgoznék a legszívesebben – kiáltott közbe egy erős Traxx.

– Én a tündéreknek segítenék – ábrándozott Picur, a kis BZ motorvonat.

Másnap reggel aztán ment mindenki a maga útjára, csak Picur nem hagyta nyugodni a dolog. Szerinte ugyanis Varázshegy még ma is létezik, ráadásul ki tudja miért, de meg volt győződve arról, hogy valahol itt, a közelben. – Hegyek, sziklák, friss patakok, vízesések, ezek mind-mind vannak itt is – gondolta. Bármerre járt, nyitva tartotta a szemét és folyton azt fürkészte a tekintete, hátha észrevesz egy titkos utat, vagy legalább valami jelet. De semmi. A fák lassan teljesen megkopaszodtak, így az erdő mélyébe is jobban be lehetett látni, de semmi. Próbált varázsigéket mondogatni: – Szederinda, vörösbegy, neved legyen Varázshegy! Ez sem használt semmit. Már épp kezdte volna feladni, amikor Szilvásvár felé közeledve egészen furcsa érzés fogta el. Minden olyan nyugodtnak tűnt, ő pedig gondolataiban egyre csak a tündérekre és a titkos világra gondolt. Boldogságot érzett, semmi mást, majd amikor az alagútból kigurult, nem akart hinni a szemének. Hirtelen ott találta magát Varázshegyben, manók és tündérek között, azon a helyen, ahová mindig is a legjobban vágyott. Már csak azt nem értette, hogyan történhetett mindez. A manók elmosolyodtak, és elárulták neki titkukat: – Nincs semmi titok, csak hinni kell Varázshegyben, ennyi az egész. Mert akinek helyén van a szíve, ma is rátalál e csodás helyre.

Este, amikor ismét ezt a mesét hallgatták meg a mozdonyzsinben, Picur csak annyit mondott elalvás előtt, hogy az erdő ma is ezernyi csodát rejt, csak meg kell őket találni! Lehet, hogy a Varázshegy is köztük van.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

MÁV-VOLÁN-CSOPORT KARÁCSONY

MEGAJÁNDÉKOZZUK AZ ÖN GYERMEKÉT IS!



Kedves Kollégánk!

A MÁV-Volán-csoport vezetése idén is szeretné meglepni a munkavállalók 3 és 12 év közötti gyermekeit karácsony ünnepén. Ha szeretné, hogy az Ön gyermeke is kapjon a cégcsoporttól egy különleges társasjátékot, regisztráljon a Vasutas Magazin weboldalán!

Regisztráció menete:

1. Keresse fel a www.vasutasmagazin.hu/karacsony2021 weboldalt, és **töltse ki a regisztrációs felületet.**
2. Kérje meg gyermekét vagy gyermekeit, hogy **készítsen(ek) rajzot** a karácsonyi ünnepkörhöz kapcsolódó témáról.
3. A rajzo(ka)t fotózza le vagy szkennelje be, és **töltse fel** (maximális fájlméret 2MB) a regisztrációs felületre.



Lehetőség szerint a rajzokat egy **kb. 10 cm átmérőjű**, saját kézzel rajzolt körbe vagy (a regisztrációs felületről letölthető) **sablon alakzatokba kérjük elkészíteni.** A beküldött rajzok közül sorsolással választjuk ki az alkotásokat, amelyekből karácsonyfadísz készül. **A díszek a cégcsoport – egyes vasútállomásain és buszpályaudvarain elhelyezett – karácsonyfáit ékesítik majd országszerte.**

www.vasutasmagazin.hu/karacsony2021

Regisztrálni és a rajzokat feltölteni 2021. október 20. és november 20. között lehet számítógépekről, táblagépekről és okostelefonokról – munkahelyi és privát készülékekről egyaránt.

A regisztrációs felületen egyszerre több gyermek jelentkezése és rajza is leadható, nincs szükség gyermekenként külön kitöltésre. Kérjük, hogy a regisztráció során valamennyi kért adatot adja meg, amennyiben nem rendelkezik törzsszámmal, úgy a 99999999 számsorral töltse ki a törzsszám mezőt. Az ajándécsomagot magáncímre (lakhelyre) nem áll módunkban postázni. Hiányosan vagy helytelenül kitöltött regisztráció esetén nem tudjuk megajándékozni gyermekét. Összesen 4500 darab ajándécsomagot osztunk ki, ezért javasoljuk, hogy jelentkezését minél előbb adja le.

A vállalatcsoport gyermekenként egy ajándécsomagot tud biztosítani.

Amennyiben a házaspár/szülők/élettársak mindkét tagja a MÁV-Volán-csoport munkavállalója, kérjük, csak egyikük jelentkezzen, hogy minél több munkatársunk gyermekét meg tudjuk ajándékozni.

