

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**„A MÁV STABIL MUNKAHELY
VOLT 100 ÉVVEL EZELŐTT IS,
ÉS AZ LESZ 100 ÉV MÚLVA IS”**

– interjú Dr. Pafféri Zoltánnal,
a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójával

**ÉLMÉNYEKKEL ÉS
REKORDOKKAL TELI
SZEZONT ZÁRT
A BALATON**

72. ÉVFOLYAM • 2022. OKTÓBER

Fogászati szűrővizsgálatok • TALENT • Boday László • Balaton-szezonzáró • Munkakörülmény-javító intézkedések • Regionális közlekedés • MÁV VAGON • Magyar Falu Program • Zöld Vasút • Nemzetközi Igazgatóság • Takarékoság Világnapja • Anno • Életmód

VEZETŐI INTERJÚ

„A MÁV stabil munkahely volt 100 évvel ezelőtt is, és az lesz 100 év múlva is” – interjú Dr. Pafféri Zoltánnal, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójával

4

HÍRVONAL

Épül Európa egyik legfontosabb észak–déli vasúti folyosója
Megérkezett az utolsó vasútvillamos-szerelvény is Magyarországra
A Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztjében részesült Virág István

8

HR-HÍREK

FELHÍVÁS fogászati szűrővizsgálatok és kezelések igénybevételére, Napenergiával is működhet a biztosítóberendezés?

12

MUNKATÁRSUNK

Biztonságban a fedélzeten – Boday László jegyvizsgáló és vasúti polgárőr kollégával beszélgettünk

16

MÁV-START HÍREK

Élményekkel és rekordokkal teli szezont zár a Balaton
Új korszak kapujában a MÁV-START
Munkaörvénnyel javító intézkedések Szentlőrincen és Dombóváron
Újabb járműtípusok kapták meg az új START-arculatot
Folytatódnak a fővizsgák, Jelentősen változott a regionális közlekedés

18

MÁV VAGON

Minőség, megbízhatóság – interjú Czeglédi Sándorral, a MÁV VAGON Integrált rendszermenedzsment vezetőjével

28

ZÖLD VASÚT

A sátoraljaújhelyi vasúti járműbontó bemutatása

32



ELŐSZÓ

A biztonság kedvéért...

Az ősz végre elfoglalhatta méltó helyét a mindennapjainkban, így a nyári forróságot maga mögé parancsolva végérvényesen a tudunkra adta, hogy készülnünk kell az év hűvösebb napjaira. Ez a készülődés most nehezebb a megszokottnál, hiszen olyan, sokak számára eddig nem tapasztalt kihívásokat hordoz, amelyek megoldásához kitartásra, türelemre és józan belátásra lesz szükségünk. A takarékoság minden eddiginél nagyobb hangsúlyt kap – eredményes alkalmazásához hasznos gyakorlati tanácsokat olvashatunk a lapban –, amely sok esetben kimozdít a komfortzónánkból, de általa olyan felesleges szokásokat is átértékelhetünk és elhagyhatunk, amelyek a pénztárcánkat és a környezetünket is terhelik. A költségek optimalizálása érdekében várhatóan sokan kiszállnak majd az autóból, és inkább a jóval gazdaságosabb közösségi közlekedést választják, amely a fenntarthatósági törekvések szempontjából fontos előrelépés. A munkáltatói biztonság – mint a nehéz helyzetekben mindig – most újra felértékelődik, és szinte mindennél fontosabbá válik. A járványhelyzet időszakához hasonlóan, az elkövetkező hónapokban ismét új jelentőséget nyer a biztos munkahely, amely az egyik legfontosabb alapja lehet a változások leküzdésének. A biztos munkahely fennmaradásához azonban – a változó igényekhez igazodva – a szolgáltatási színvonal folyamatos emelkedése szükséges, a fejlődéshez pedig elengedhetetlen a munkatársak szakmai elhivatottsága és vállalatcsoport-szintű összefogása, ahogy arról az első három hónap tapasztalatait összefoglaló elnök-vezérigazgatói interjúban olvashatunk.

A fejlődéshez érdemes továbbvinni a nyári szezont lendületét, hiszen a hőség okozta nehézségek ellenére minden eddiginél magasabb számban, közel hárommillióan vettük

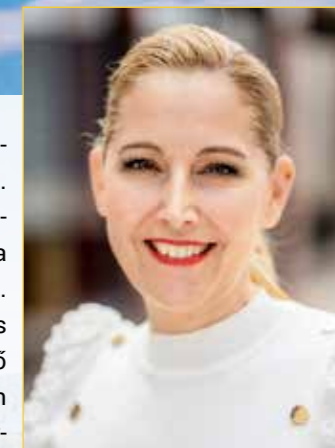
igénybe a vasúti szolgáltatást a balatoni utazásaihoz. Szeptember közepén megérkezett Magyarországra a tizenkettedik TramTrain. A Hódmezővásárhely és Szeged között közlekedő TramTrainnek várakozáson felüli népszerűségnek örvendenek. A biztonságról már szó esett munkáltatói oldalról, de az a mindennapjaink része szakmai megközelítésből is. A baleset-megelőzési célú nyári kitelepülések véget értek ugyan, de a vasútbiztonsági kampány változatlan intenzitással folytatódik a közlekedési morál javítása érdekében. Interjút olvashatunk jegyvizsgáló munkatársunkkal, aki feladatai elvégzése mellett önkéntes vasúti polgárőr szolgálatot is teljesít. A vasútállomások biztosítóberendezéseit akár napenergia felhasználásával is működtethetjük, erről szól az idei TALENT-konferencián bemutatott egyik figyelemreméltó, innovatív ötlet, amelyet fiatal területi erősáramú szakértő kollégáink dolgoztak ki a fenntartható technológiák minél szélesebb körű alkalmazása érdekében.

Ez a fajta lendület, elkötelezettség és múlhatatlan kitartás kell most mindennél jobban ahhoz, hogy az elkövetkező kihívásokkal teli időszakot sikeresen teljesítsük, és minden szempontból biztonságban érezhessük magunkat. Ehhez kívánok erőt és türelmet mindnyájunknak.

Fuchs Adrienn

kiemelt szakértő

MÁV Zrt., Kommunikációs igazgatóság



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: Sin Bettina

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

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

Címlap: Szecsódi Balázs, Fotók: pixabay, freepik.com, pexels.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum,

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

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



„A MÁV stabil munkahely volt 100 évvel ezelőtt is, és az lesz 100 év múlva is”

Három hónap telt el azóta, hogy a Volánbusz elnök-vezérigazgatói pozíciójából a MÁV-Volán-csoport élére került Pafféri Zoltán. Elnök-vezérigazgató úrral az elmúlt időszak tapasztalatairól és az előttünk álló feladatokról, aktualitásokról, tervekről és célokról, a magyarországi közösségi közlekedés jelenéről és jövőjéről, a közösséghez tartozás jelentőségéről beszélgettünk.

Elnök úr, kezdjünk egy aktualitással. Éppen az interjú előtti napon, szeptember 7-én jelent meg Vitézy Dávid közlekedési államtitkár úr közleménye, amely szerint „Szintet lépünk a távolsági vasúti közlekedésben – új InterCity-flotta beszerzését kezdjük meg!” Mit gondol erről?

Mindannyiunk számára – bármelyik munkakörben is dolgozzunk – most itt a lehetőség, hogy a tapasztalatainkat, tudásunkat, szakmai elképzelésünket beillesztjük a folyamatokba, amelyek által létre tudjuk hozni azt a közösségi közlekedési rendszert Magyarországon, amelyet érdemes működtetni, amelyet érdemes használni. Távolsági flottánk 75%-ban megújulhat. Olyan mozdonybeszerzés zajlik jelenleg, amilyenre öt évtizede nem volt példa. Olyan elkülönült közlekedésszervező jött létre, amellyel együttműködve most évtizedekre meghatározhatjuk működési struktúránkat, elveinket. Mindenkinek szerepe van abban, hogy egy versenyképes, hatékony, az utasokat magas színvonalon kiszolgáló rendszerünk legyen.

Szolgáltatásaink színvonalának folyamatos emelése az egyik legfőbb feladatunk annak érdekében, hogy minél több ember válassza a közösségi közlekedés kínálatát az egyéni megoldásokkal szemben. Milyen szempontok szerint kell növelnünk a hatékonyságunkat?

A közösségi közlekedés történetének rendkívül fontos korszakát éljük, részesei lehetünk annak, amikor a vasút újra kiemelkedő jelentőséget kap. Az Európai Bizottság elvárása is az, hogy 2050-re a rövid és középtávú közlekedési, áru- és személyfuvarozás 50 százaléka vasútra és – ahol erre a környezeti feltételek adottak – vízi útra terelődjön. Ezzel a jelenlegi szén-dioxid-kibocsátáshoz képest 60 százalékot spórolunk majd meg, ami jelentős eredmény lesz. Ez az irány. A most Európát sújtó nehéz gazdasági helyzet lehetőséget ad arra, hogy visszatérüljön a vasútra az utazások nagy része. A nehéz helyzet persze minket is érint, az áram és üzemanyag tekintetében mindenképpen. Komoly gazdasági számítások támasztják alá azt az állítást, amely szerint egyéni alapon, költségek és CO₂ kibocsátás szempontjából a közösségi közlekedés tudja a leghatékonyabban biztosítani az utasáramlást, az árufuvarozást, az utazást. A közösségi közlekedés erősödésével tehetjük városainkat élhetővé, ez a jövő. Ebben az időszakban tehát kifejezetten nagy a jelentősége a mi ágazatunknak. A szolgáltatási színvonalat folyamatosan emelnünk kell, megfelelő a növekvő utaslétszámnak. Mert látjuk azt – legyen szó vonatról vagy buszról – hogy az utasszám is növekszik, gondoljunk csak a nyári rekordszámú balatoni utasra, és az árufuvarozási volumen is emelkedik. Tovább kell dolgoznunk, hogy megfelelő minőségben tudjuk kiszolgálni a növekvő keresletet.

A vasút évtizedét éljük fejlesztések, beruházások terén, miközben az elmúlt évek sajnálatos eseményei nehezítették mindannyiunk életét. Hogyan látja a vasúti szektor jelenét és jövőjét?

2021, a vasút európai éve kivételesen jó lehetőségeket hozott az egész vasúti szektor számára. Ahogy említettem, már jól látszik a szemléletváltás, amely alapján egyre hangsúlyosabban beszélünk a vasútról, akár a klímapolitikára, akár a közlekedésiparra tekintünk. Hazánkban a pandémia előtti időszak utasszám- és bevételi eredményeit kezdjük utolérni. A jelenlegi gazdasági helyzet még több utast fog hozni, hiszen az embereknek megfizethetőbb lesz a közösségi közlekedés eszközeit igénybe venni utazásaikhoz. Nekünk

az a felelősségünk, legyen szó jármű- vagy mozdonyjavításban dolgozó kollégáról, vagy akár mozdonyvezetőről, motorvonat-vezetőről, jegyvizsgálóról, pénztárosról, forgalmistáról, buszvezetőről – és felsorolhatnám az összes munkakört –, hogy olyan szolgáltatást tudjunk nyújtani az utasainknak, amire azt mondják, hogy ez igen, ezért érdemes otthon hagynom az autót, hogy vonattal vagy busszal utazzak. Az a célunk, hogy akik minket választanak, úgy gondolják, hogy igenis jó vonaton utazni, jó buszon utazni, kényelmes körülmények vannak, lehet más hasznos dologgal is foglalkozni az úton töltött idő alatt, például olvasni, dolgozni, tanulni, vagy éppen pihenni. Biztonságos, megfizethető, környezetkímélő, modern és kényelmes utazásban legyen része mind azoknak, akik a szolgáltatásainkat választják, ez a lényeg.

A Volán integrációjával 2 éve egy olyan úton indultunk el, amely hosszú távon az egységes és összehangolt autóbuszos és vasúti közösségi közlekedést teremti meg hazánkban. Hol tartunk ezen az úton?

A MÁV-Volán-csoport személyszállítási szolgáltatásaival a hazai közösségi közlekedés gerince. A menetrendi kínálat, a tarifapolitika, a jármű- és pályafejlesztések, a különböző technológiai projektjeink mind azt a célt szolgálják, hogy színvonalasabbá, és még több ember számára elérhetőbbé tegyük a közösségi közlekedést. Fontos volt az a döntés, amellyel a Volánbusz a MÁV-csoporthoz került. A felelősségünket emelem most ki, hiszen felelősek vagyunk abban, hogy valaki elérjen a munkahelyére, az iskolába, vagy éppen a szeretteihez, hogy célba érjen egy vállalatnál feladott áru, legyen az az ország megélhetését biztosító gabona, a fűtéshez szükséges gáz vagy üzemanyag. Mozgásban tartjuk az országot, embereket és árukat, és ez óriási dolog. Hatalmas felelősség, de egyben rendkívüli feladat is.

Ezért hoztuk létre az Integrációs Igazgatóságot is, hogy a MÁV-Volán-csoporton belül a közösségi közlekedési szolgáltatást nyújtó társaságok egységes és integrált szakmai tevékenységét kialakítsa a csoport szintű célok mentén. Dolgoznunk kell azon, hogy az infrastruktúránk jobb legyen, és azon is, hogy a meglévő infrastruktúrán a lehető legjobb szolgáltatást nyújtsuk. Javítanunk kell például az utaskezelésen, hiszen ha százból kilencvenkilencszer kiválóan csináljuk, egyszer viszont konfliktus generálódik, az biztos, hogy ez az egy eset kerül a hírekbe.

Ezen viszont csak közösen, egymást segítve tudunk javítani! A váratlan helyzetekre közös protokollt, közös folyamatokat kell kidolgozni, nem állhatunk meg ott, hogy ez a feladat melyik vállalathoz is tartozik. Együtt, egységben kell kidolgozni válaszainkat minden helyzetre, hiszen közös a feladatunk, közös a célunk, és mindannyian ennek a hatalmas gépezetnek vagyunk egy-egy fogaskereke.

Ebben a munkában fog segíteni a jövőre induló országos közlekedésszervező is, melynek elsődleges feladata a különböző tömegközlekedési eszközök (MÁV, Volán, HÉV, helyi buszok) menetrendjének összehangolása lesz. Mi a véleménye a tervezett szervezetről?

Történelmi jelentőségű változás, hogy az országos közlekedésszervező létrejön, és üdvözlendő, hogy ez a közösségi közlekedési szegmensben régóta tervezett lépés megvalósul. A megoldás szakmai szempontból – akár külföldi, akár magyar mintákat veszünk alapul – jelentős színvonal-növekedést tud hozni, hiszen a közlekedést megrendelő



közlekedésszervező egy fókuszált és utasközpontú megközelítésben fog dolgozni. Nem saját magunknak kell saját munkára megalkotni a szabályainkat, hanem lesz egy tőlünk független megrendelő, amely meghatározza a feladatokat. Nekünk pedig ezek mentén kell a munkánkat végezni. Meg kell mutatnunk napról napra, hogy jól ellátjuk a feladatainkat, és azért a megbízási díjért, azért a közszolgáltatási ellenértékért, amit az állam hozzátesz az ellátáshoz, minőségi, utasbarát szolgáltatást nyújtunk utasainknak. Ehhez bizonyos szemléletváltásra is szükségünk van nekünk, akik a szolgáltatási oldalon dolgozunk. Fontosnak tartom, hogy nem azt kell nézni, hogyan szoktuk, hanem azt, hogyan tudjuk megoldani a helyzetet az adott körülmények között. Az a legjobb dolog, hogy ehhez minden tudásbéli, minden szakmai kompetencia megvan nálunk. Ezért elvárom minden kollégámtól, hogy szakmai tudása legjavát nyújtsa minden helyzetben, és egységben, csapattagként dolgozzon. Az országos közlekedésszervező egy kész és optimálisan működő szolgáltatási modellt nyújt nekünk, amit meg kell valósítanunk. De megfordítva is mondhatom: nélkülünk nem lehet megvalósítani. Ezt a feladatot újult erővel fogjuk elvégezni. Vitézy Dávid államtitkár úr csapatával együttműködünk, természetesen hozzáteszük mi is az észrevételeinket, tudásunkat, hogy a lehető legjobb rendszer jöhessen létre.

Volt már néhány jelentősebb szervezeti átalakulás a múltban...

A változástól nem kell tartani! Ha van változás, akkor van mozgás, van egyfajta pezsgés a rendszerben, ami tud újat hozni. Persze, aki benne van a változásban, annak soha nem kényelmes a dolog, és mindenkiben lehet egyéni nyugtalanosság vagy aggály. Viszont ha tudjuk azt, hogy miért dolgozunk, akkor az megadja a változás mindennapjaihoz az erőt. Az új rendszert létre kell hozni, új szokásokat kell kialakítani, ám ezek új lendületet is adnak majd. Én minden munkatársamtól azt kérem, hogy ki-ki tegye hozzá a legjobb tudását és a legjobb szándékát az átalakuláshoz.

A MÁV-Volán-csoport a közel 55 ezer munkavállalóval a legnagyobb foglalkoztató Magyarországon. Mit gondol a vasutas és a buszos munkatársak helyzetéről?

Az első és legfontosabb, amit tudnunk kell, hogy mi tartjuk mozgásban Magyarországot, a MÁV-Volán-csoport. Az elmúlt időszakban jelentős bérfelzárkóztatás volt, a 3 éves bérmegállapodás szerint jövőre további 5%-kal emelkednek a bérek. A béren kívüli juttatásoknak szintén hagyományuk van a MÁV-Volán-csoportban. Nem szoktuk a havi bérhoz hozzászámítani a ruhajuttatást, a szabadjegyet a családtagoknak sem, az egészségpénztári, nyugdíjpénztári hozzájárulást, bizonyos munkakörökben a biztosítást, a SZÉP-kártya-juttatást, a lojalitási bónuszt. És természetesen a biztos munkáltatói háttérrel, a bejelentett munkavállalói státuszt, a megfizetett társadalombiztosítási és nyugdíj-hozzájárulást. Ez mind fontos érték. A MÁV-Volán-csoport egy kiszámítható és biztos munkát jelent. Tudom, hogy sokaknak nehéz most, tartunk a téltől, és nem tudjuk, mi vár ránk. Én hiszem azt, hogy idővel jobb lesz, bízom a munkatársainkban és tudom, hogy már mennyi mindent elértünk. A MÁV-Volán-csoportnál dolgozni biztosságot jelent, biztos munkahelyet, megélhetést a családoknak. Nyilván, mindig lehetne több, mindig lehetne jobb, de a realitások között kell élnünk. Most azt kell megbecsülni, ami van. Az ország életében stratégiai szerepünk van. Ez olyan felelősség, amellyel csak egyet tehetünk: szakértelemmel és szívvel-lélekkel végezni a ránk bízott feladatot, ahogyan eddig is. Fontos, hogy a közlekedési munkavállalásnak a megbecsültsége megmaradjon, fennmaradjon. Azért kell jól dolgoznunk, hogy kiszámíthatóan tudjunk szolgáltatni. A Vasutas Magazin olvasóinak üzenem: a MÁV stabil munkahely volt 100 évvel ezelőtt is, és az lesz 100 év múlva is.

Mi az üzenete a járműgyártásban dolgozó kollégák felé?

Az új mozdonyok és a távolsági járművek beszerzése történelmi lehetőség mindannyiunk számára. A megújulás időszakát éljük. Szívvel örülök annak, hogy Magyarország

kormánya kiemelt figyelmet fordít a vasúti szolgáltatások fejlesztésére, ezt tükrözi államtitkár úr szeptember eleji közleménye is. A MÁV VAGON-nál a kollégák hatalmas szakmai tudást birtokolnak és őriznek. Ezt a mérnöki és gyártói szakértelmet megtartani és fejleszteni akarjuk. Számítunk a kollégákra, nagyon fontos az a kompetencia, amit ők képviselnek. Bízom abban, hogy minden kollégánk tudja, a MÁV-Volán-csoportban biztonságos munkáltatói háttér veszi körül őket. Az a tapasztalatom, hogy az előremutató, a vasúti közlekedés jobbítását célzó fejlesztéseknek a vasutas kollégák is örülnek. Tudják, hogy nélkülözhetetlen feladatokat látnak el, mindennap a közösségi közlekedésért végzik fontos és felelősségteljes munkájukat.

A megítélésen kell még dolgoznunk belülről is, hiszen régen a vasutasok nagyon büszkék voltak arra, hogy a vasútnál dolgoznak.

Jómagam 15 éve dolgozom a vasúti szektorban, 2010 óta közvetlenül a MÁV-nál. Sehol máshol nem tapasztaltam azt az erőt és tudást, mint ami itt van. Államtitkári időszakom-

A gyerekkori álmom az volt, hogy buszvezető legyek, félig elértem ezt, a C vizsga megvan, most a D vizsga következik, ha lesz rá idő. Az életem része tehát ez a világ. Tudom és hiszem, hogy jó úton járunk, hiszen mindenünk megvan ahhoz, hogy büszkék legyünk a munkánkra. Jól kell végezni a feladatainkat és össze kell fognunk. Ez a titka.

Végül egy személyes kérdés: hogyan telt az elmúlt 3 hónapja a vállalatcsoport élén?

Sok munkával! Megtiszteltetés, hogy itt lehetek, és hogy a Volán vezetése után rám bízta a MÁV-Volán-csoport irányítását. Fontos, hogy Vitézy Dávid államtitkár úrral jó kapcsolatban vagyunk, rendkívül nagy figyelem irányul a közösségi közlekedés felé, ez felgyorsította az én „visszarázódásomat” is a vasúthoz.

Sok segítséget kaptam azoktól a kollégáktól is, akikkel az elmúlt 12 évben dolgoztam együtt. Ez a három hónap nem volt egyszerű időszak, mert sok csapás ért bennünket. A dömösi sárlavinától kezdve, siklások, fakidőlés és rendkívül sok bal-

„Nagyon fontosnak tartom, hogy nem azt kell nézni, hogyan szoktuk, hanem azt, hogyan tudjuk megoldani a helyzetet az adott körülmények között. Az a legjobb dolog, hogy ehhez minden tudásbéli, minden szakmai kompetencia megvan nálunk.”

ban huszonöt állami nagyvállalatot felügyeltem, de ilyen erős identitással sehol sem találkoztam. A vasútnál van egy lelki többletünk, ami hihetetlenül felemelő érzés és összetartó erő. Hiszem, hogy ez a többlet – ahogyan már korábban is átlendített – most is átlendít majd a nehézségeinken.

Szolnokon nőttem fel, az indóházsal szemben. Ez volt a második vonal az országban, itt vitték a Szent Koronát 1848-ban, a szabadságharc elől Debrecenbe. Ez az állomás volt az első intermodális csomópont, ahol Tiszára lehetett szállni, vagy éppen a sószállítmányokat, vagy a gabonát hozták Erdélyből. A gyermekkori ablakomból ráláttam a fafedeles víztoronyra. Amikor 2010-ben beléptem a MÁV-hoz és az első állásinterjúmra jöttem, a folyosón a falon a szolnoki víztorony fotója volt kitéve. Sohasem felejttem azt a pillanatot, tudtam, hogy a lehető legjobb helyen vagyok. Az első közbeszerzési feladatom éppen a víztorony felújítása volt, amely ma már megszépülve, műemlékként áll a helyén. Az egyik dédnagyapám kazánkovács, majd később mozdonyvezető volt.

eset, amelyeket kezelni kellett. Ezek a helyzetek ráirányították a figyelmet a fejlesztendő folyamatainkra, a havaria és az utastájékoztató kezelésére, a pótlóbuszos utaztatások megszervezésére. Ki kell használnunk azokat az erőket, amelyek a rendszereinkben vannak.

Fontos megértenie mindenkinek, hogy a vasúti és az autóbuszos ágazat nem egymásnak rivalása, hanem komplementerek, egymást kiegészítik. A közösségi közlekedés eszközeit mindenképpen együtt kell értelmezni. Az autóbuszokkal el lehet jutni azokra a településekre is, ahova nem építettek eleink vasútállomást. A jövő a sikeres, hatékony, optimálisan kihasznált, kényelmes és biztonságos, modern és fenntartható közösségi közlekedésé. A tudás, a tapasztalat és az erő nálunk van a sikerhez.

Hum Krisztina, Varga Zsuzsanna

DR. PAFFÉRI ZOLTÁNT A CER VEZETŐ BIZOTTSÁGÁNAK TAGJÁVÁ VÁLASZTOTTÁK



Berlinben tartották meg az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közösségének (CER) Közgyűlését, melyen a tagok dr. Pafféri Zoltánt, a MÁV elnök-vezérigazgatóját választották meg a Vezető Bizottság új tagjának a 2022/2023-as időszakra.

CER Vezető Bizottság szeptember 19-i ülésén a tagok megvitatták az ukrán helyzet vasúti szektorra gyakorolt hatását, valamint a vasutak szerepét a kapcsolódó segítségnyújtásban. Ehhez kapcsolódóan dr. Pafféri Zoltán újonnan megválasztott tagként beszámolt arról, hogy a MÁV-START eddig körülbelül 850 000 szolidaritási jegyet adott ki az Ukrajnából menekülteknek. A háború sújtotta országból érkező gabonaszállításról a MÁV elnök-vezérigazgatója elmondta, hogy augusztus elejéig 4600 gabonával megrakott vagon várakozott a határátlépésre, azonban az árufuvarozó vállalatokkal végzett közös munkának köszönhetően augusztus végére 3000-re csökkent ez a szám.

A CER Vezető Bizottsága a szervezet fő döntéshozatali szerve, így a tagságnak köszönhetően a MÁV-Volán-csoport jobban tudja érvényesíteni és képviselni a magyar, valamint a közép-kelet-európai vasúti érdekeket a lobbiszervezetben. A szervezet tevékenysége szerteágazó, a vasúti közlekedés valamennyi szegmensére kiterjed, és lefedi az aktuális ügyeket, így például a multimodális digitális szolgáltatásokat (MDMS), a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztését, az egységes európai vasúti közlekedésirányítási rendszer (ERTMS) Európa-szerte történő kiépítését vagy a COVID-19-járvány vasútra gyakorolt hatását.

MOSÓCZI LÁSZLÓ A HUNGRAIL ÚJ ELNÖKE

A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület szavazati joggal rendelkező tagvállalatai írásbeli döntéshozattal, többségi döntésükkel Mosóczi Lászlót választották meg az egyesület új elnökévé. A vasúti ágazatban vállalati és kormányzati szinten is jelentős jártassággal bíró szakember 2010 és 2016 között már elnökként vezette a szervezetet. A HUNGRAIL elnöksége Pafféri Zoltán, a MÁV elnök-vezérigazgatójának elnökségi tagságáról is döntött.

2022. augusztus 18-tól Mosóczi László, a Technológiai és Ipari Minisztérium miniszteri tanácsadója, a MÁV Zrt. vasút-szakmai főtanácsadója a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület új elnöke. A közgyűlés döntésének értelmében a megbízatás 2027. május 30-ig szól. A megválasztott elnök 2022-ig az Innovációs és Technológiai Minisztérium államtitkáráként felelt a közlekedéspolitikáért, korábban helyettes államtitkárként dolgozott. Előzőleg a vasúti szektorban meghatározó állami vállalatok – köztük a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt. és a NIF Zrt. – felsővezetőjeként tevékenykedett. Széleskörű tapasztalata nagymértékben hozzájárulhat ahhoz, hogy a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület kormányzati szinten is sikeres szakmai érdekképviselőt folytathasson.

A HUNGRAIL elnöksége arról is döntést hozott, hogy Pafféri Zoltán, a MÁV elnök-vezérigazgatója 2022. augusztus 18-tól az egyesület elnökségének tagja.



MEGÉRKEZETT AZ UTOLSÓ VASÚTVILLAMOS SZERELVÉNY IS MAGYARORSZÁGRA



Szeptember 13-án megérkezett a tizenkettedik vasútvillamos szerelvény is Magyarországra, amellyel teljessé vált a járműflotta. Várakozáson felüli a TramTrain népszerűsége, az utasok nagyon kedvelik a félórás ütemben közlekedő vasútvillamost, ezt bizonyítja, hogy augusztusban 150 ezer utazáshoz vették igénybe a kötőpályás közösségi közlekedés Magyarországon új, innovatív megoldását.

A Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő vasútvillamos megbízható, menetrendszerű közlekedése vonzó alternatíva azok számára is, akik eddig a két város közötti utazásaikhoz az autót választották. A vasútvillamos várakozáson felüli mértékben növekvő utazóközönsége legtöbbször munkanapokon, a reggeli és délutáni hivatásforgalmi időszakokban választja utazásához a közösségi közlekedés legújabb eszközét. A TramTrain kényelmes megoldást, új lehetőségeket és friss szemléletet hozott a térség közösségi közlekedésébe a fenntarthatóbb, élhetőbb jövő érdekében, amellyel az utasok egyre szélesebb köre szívesen azonosul.

A Hódmezővásárhely és Szeged között közlekedő vasútvillamosok 216 főt tudnak elszállítani egyszerre. A sűrített, félórás menetrendet kiszolgáló vasútvillamos-járműpark biztonsággal üzemel. Az utolsó, 12. vasútvillamos szerelvénye szeptember 13-án, kedden este érkezett meg Szentesre, a jármű daruzása és sínre helyezése szerda reggel sikeresen befejeződött. A Szentesi Motorgarázsban összeszerelés után a hatósági vizsgák megszerzését követően forgalomba állhatott, és ezzel teljessé vált a vasútvillamos-flotta.

A tavaly november óta tartó ingyenes utasforgalmi próbaüzem után augusztus elsejétől a vasútvillamos a korábbi, órás ütemű menetrendhez képest kora reggeltől késő estig sűrítve, félórás követési idővel közlekedik. Az utasok jól fogadták a félórás menetrendi ütemmel együtt bevezetett kedvezményes zónás tarifarendszert. Fennmaradt a csütörtökről péntekre, péntekről szombatra és szombatról vasárnapra virradó éjszakai peremidőszakos órás követésű rendszer, így ezeken a napokon a TramTrain járatok üzemszünet nélkül, folyamatosan közlekednek.

A vasútvillamosokon elhelyezett fedélzeti automatákból bankkártyás fizetéssel a járműveken megvásárolhatók az egyszeri utazásra érvényes jegyek, ezzel a TramTrain jegyértékesítési csatornáinak rendszere teljessé vált, de a lehetőségek köre ezt követően is bővül. Szeptember 13-tól a hódmezővásárhelyi autóbusz-állomásra is új vasúti jegykiadó automatát helyeztek ki a MÁV-START, amelyben a TramTrain-díjtermékek is elérhetők. Szegeden a Mars téri autóbusz-állomáson, és a hódmezővásárhelyi autóbusz-állomáson is megválthatják az utasok a vasútvillamosra érvényes menetjegyeket és bérleteket a Volánbusz által üzemeltetett belföldi vasúti partneri pénztárban.



A MAGYAR KÖZTÁRSASÁGI ÉRDEMREND LOVAGKERESZTJE KITÜNTETÉSBE RÉSZESÜLT VIRÁG ISTVÁN

Virág István, a MÁV pályaműködtetési vezérigazgató-helyettese a vasúti közlekedés versenyképességének és színvonalának javítása érdekében végzett több mint négy évtizedes, kiemelkedő szakmai tevékenysége elismeréseként az augusztus 20-ai nemzeti ünnep alkalmából Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztje kitüntetésben részesült. Ezúton is gratulálunk, további munkájához sok sikert kívánunk!



SZOLNOK VASÚTÁLLOMÁSON IS MEGÜNNEPELTÉK A VÁROS NAPJÁT



A Pest–Szolnok-vasútvonal megnyitásának 175. évfordulóját a Szolnok Város Napja rendezvénysorozat keretében szeptember 3-án közösen ünnepelte a MÁV-Volán-csoport és a „Tisza fővárosa”. A verőfényes napon menetrend szerint 10 óra 10 perckor a Continental Railway Solution magánvasút luxusvonata, majd 10 óra 32-kor a MÁV Rail Tours 424 247-es „Bivalyával” vontatott nosztalgiajvonat érkezett a Magyar Szent Korona másolatát szállító Szent Jobb Erekljeszállító kocsival a vasútállomás első vágányára. A különvonatokat és az utasokat a Magyar Honvédség 86. Szolnoki Helikopter Bázis Légierő Zenekara kíséretében a szolnoki MÁV Férfikórus és a Kodály Kórus köszöntötte. A MÁV és a VOKE Csomóponti Művelődési központ által rendezett egész napos ünnepség keretében a jelenlévőkkel megosztotta ünnepi gondolatait dr. Koncz Zsófia ipari és technológiai miniszterhelyettes, dr. Pafféri Zoltán MÁV elnök-vezérigazgató, valamint Szalay Ferenc, Szolnok megyei jogú város polgármestere. A Szent Korona előtt tisztelegve a jeles eseményen felcsendült Vincze Zsigmond és Kulinyi Ernő Hamburgi menyasszony című művéből a „Szép vagy,

175 évvel ezelőtt, 1847. szeptember 1-én gördült végig az első vonat a Pest–Szolnok vasútvonalon. Szolnokon – a település gazdasági életének fellendülését eredményező esemény előtt tisztelegve – a város napja ehhez a dátumhoz igazodik immáron 22 éve.

gyönyörű vagy, Magyarország” részlete. A hazafias érzelmekkel teli előadást követően a résztvevők koszorút helyeztek el a Pest–Szolnok-vasútvonal megnyitásának emlékére 2017-ben állított emléktáblánál. A vasútállomási ünnepségsorozat következő eseménye Kondor Balázs budapesti területi forgalmi osztályvezető, vasúttörténeti magányűjtő által létrehozott Szolnoki Vasúti Almárium Látogatóközpontban három új tárlat megnyitója volt, amely keretében Farkas Tibor vasutas festőművész a „Mozdonygyártás hőskora” című, 16 darabból állandó festménykiállítását, a „Vasút és a Monarchia”, valamint „Vasúti Art Deco” enteriőr tárlatot méltatta dr. Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgató. A vasútállomási ünnepségsorozat zárásaként a Continental Railway Solution magánvasút luxusvonatába sorozott szalonkocsi névadó ceremóniájára került sor. Szolnok névre keresztelték. A látogatók megtekinthették a Magyar Szent Korona másolatát, a Szent Jobb Erekljeszállító kocsit, a Continental Railway Solution luxusvonatát és a Szolnoki Vasúti Almárium Látogatóközpontot, majd a délutáni órákban kézi hajtányozhattak.

FONTOS TÁRGYALÁSOK ZAJLOTTAK A BERLINI INNOTRANS KIÁLLÍTÁSON



A vasút a jövő, a legfenntarthatóbb közlekedési mód. A berlini InnoTrans kiállítás középpontjában is ez a gondolat állt idén. A magyar kormány arra törekszik, hogy a magyar ipar szereplői, köztük a hazai tulajdonú kis- és középvállalkozások és a külföldi tulajdonú cégek is részesei legyenek a vasúti járműipar európai felpörgésének. Vitézy Dávid, a Technológiai és Ipari Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára és dr. Pafféri Zoltán, a MÁV elnök-vezérigazgatója ennek fényében fontos tárgyalásokat folytatott le a nemzetközi eseményen.

Az InnoTrans 1996 óta rendezik meg a páros években, de 2020-ban elmaradt a pandémia miatt. Most 56 országból 2834 kiállító vett rajta részt. A kiállítók minden eddiginél több, 250 új termék és eljárás világpremierjét időzítették a rendezvényre.

Német kapcsolatok

Vitézy Dávid egyeztetett a berlini vásáron több, Magyarországon tevékenykedő német nagyvállalat, köztük a Knorr Bremse és a Siemens vezetőivel is. Örömmel nyugtázták a Siemens és a Dunakeszi Járműjavító is működtető, hazai tulajdonú Magyar Vagon Zrt. stratégiai megállapodását, amely azt a célt szolgálja, hogy a magyar vasúti járműgyártás korszerű technológiára támaszkodva egyre nagyobb szerephez jusson, nemzetközi tudást is bevonva. A Siemens és a MÁV-Start keretszerződése alapján az új, korszerű Vectron villanymozdonyok megrendeléséről, szállítási ütemezéséről is tárgyaltak. A Knorr Bremse a magyar járműipar egyik legnagyobb befektetője Magyarországon, budapesti gyárukba számos korszerű vasúti járműhöz fejlesztenek és gyártanak fékberendezéseket a japán Sinkanszentől a nálunk is jól ismert Flirtökgig.

Ukrán-magyar összetartás

A kiállításon Vitézy Dávid és dr. Pafféri Zoltán találkozott az Ukrán Vasutak vezetőivel, Olekszandr Kamisin vezérigazgatóval is, valamint a pályavasút és a teherfuvarozó üzletág vezetőivel. A háború kitörésekor a vasút ismét bizonyította, hogy súlyos válságban is lehet számítani rá, százezreket sikerült kimenekíteni Magyarországra felé. A magyar vasút ukránul tájékoztatja, és ingyen szállítja a menekülteket, eddig összesen 830 ezer térítésmentes szolidaritási jegy fogyott. Vitézy Dávid az ukrán vezérigazgató úrnak elmondta: minden elismerés megilleti az Ukrán Vasutakat, hogy a háború legnehezebb heteiben is folyamatosan működtették a vasúti közlekedést és menekítették polgáraikat. Magyarország és

Ukrajna mindent megtesz, hogy a két ország közötti vasúti határon, mind Záhonynál, mind Eperjeskénél felgyorsítsák a teherforgalmat, az átrakást szélesből normál nyomtávú vagonokba, bármilyen árurol is legyen szó. Megállapodtak abban, hogy szorosabb együttműködést alakítanak ki ezen a téren, miután az elmúlt hónapokban már növelték a kapacitást és csökkentették a sorokat, további lépések szükségesek a határátlépés egyszerűsítése érdekében. A legnagyobb jelentősége a gabona- és szemestermény-szállításnak (kukorica, búza, napraforgó, rizs) van, hiszen a korábban használt tengeri út megnehezült, sokáig el is lehetetlenült. Megállapodás született: a MÁV és az Ukrán Vasutak szorosan együttműködik a jövőben a teherforgalom gyorsítása érdekében.

Oszták találkozások

Vitézy Dávid Andreas Matthával, az osztrák állami vasúttársaság, az ÖBB vezérigazgatójával is tárgyalt Európa vezető vasúti kiállításán, az Innotranson. Közös cél, hogy gyorsuljon az autózással is versenyképes vasúti kapcsolat Budapest és Bécs között. Az első lépés a vonatbefolyásoló rendszerek fejlesztésével érhető el, a magyar és az osztrák vasút is dolgozik rajta, hogy a Railjeteknek ne kelljen megállniuk a határon, Hegyeshalomnál. Ausztria azt tervezi, a Hegyeshalomnál belépő vonalat az évtized végére vagy legkésőbb a következő évtized elejére teljesen új nyomvonalra helyezik, hogy elérje a bécsi repülőteret, az új pálya már 230 km/h-s közlekedésre készül, ezért is fontos, hogy a MÁV-START számára forgalomba állítandó új távolsági flotta képes legyen erre a sebességre. A 39 plusz opcionálisan 10 zárt ingavonati szerelvény, amelyre kormányhatározat alapján közbeszerzést írtak ki, lehetővé teszi, hogy Magyarország is nagyobb szerepet vállaljon a Budapest–Bécs–München tengely vagy a Budapest–Prága–Berlin–Hamburg tengely forgalmában, mindkét irányban 230 km/h sebességre képes járművek kellenek.



FELHÍVÁS fogászati szűrővizsgálatok és kezelések igénybevételére

Kérünk minden kedves igényjogosultat, hogy olvassák el figyelmesen tájékoztatásunkat, használják ki hozzátartozóikkal együtt az alábbi lehetőségeket. A pandémia éve alatt csökkent a fogászati szűrések és kezelések igénybevétele, és ellátottjaink még most is csak részben tértek vissza a fogászati rendelőinkbe. Jelenleg többletkapacitásokkal rendelkezünk, ezért várjuk a Vasútegészségügyi NK Kft. vasutas fogászati praxisaiban az igényjogosultakat és családjaikat, de akár bármely, NEAK biztosított vagy nem biztosított személyt.

Miért fontos a rendszeres fogászati állapotfelmérés?

Az egészség megőrzéséhez személyes odafigyelés, megfelelő egészségmagatartás és ezt szolgáló rendszeres orvosi szűrővizsgálatok szükségesek. Ez utóbbiak közé tartozik a fogászati állapotfelmérés is. A fogászati szűrővizsgálatok a fog- és ínybetegségek korai felismerését szolgálják, amellyel megelőzhető a komoly, sokszor már visszafordíthatatlan elváltozások. A rendszeres fogorvosi vizsgálat elhanyagolása fogászati góccok kialakulását eredményezheti, amelyek egy sor veszélyes betegséget idézhetnek elő: szív- és érrendszeri problémákat, reumás fájdalmakat, bőrgyógyászati panaszokat, tüdőgyulladást. A preventív kezelések ezért is kulcsfontosságúak, mert a

fogszuvasodás és az ínybetegségek már korai stádiumban felismerhetőek. A fogászati állapotfelmérés során a fogorvos a száj általános állapotát vizsgálja, eltávolítja a fogkövet, amely bakteriális betegségek alapját képezheti. Ezt követően áttekinti a szájnyálkahártyát, hogy időben felismerje az esetleges daganatos elváltozásokat, röntgenfelvételt kér a rejtett fogszuvasodás, az erek és az állkapocscsontban megbúvó problémák felfedezéséhez. Ez követi a kezelési terv kialakítása. **Fontos, hogy a szűrések már korai gyermekkorban elkezdődjenek, felnőttkorban is ajánlatos 3-6 havonta megjelenni.**

Fogászati kezelések

Túl a szűrővizsgálatokon, fogászati praxisaink tapasztalt kollégái – fogszakorvosok és fogászati szakasszisztensek – vállalják a konzervatív és helyreállító fogászati kezeléseket is. Megújuló eszközparkkal (az elmúlt években a kezelőegységek fele megújult, és tervezzük a további fejlesztéseket is), a legjobb anyagokkal állunk rendelkezésre. Természetesen lehetőség van fogpótlásra, fogtechnikai szolgáltatások igénybevételére is. A kezelések igénybevétele a mindenkorai társadalombiztosítási szabályok szerint történik, nagy részük ingyenes.

Dr. Pásztélyi Zsolt
ügyvezető

Praxisaink elérhetősége országosan

Név	Hétfő	Kedd	Szerda	Csütörtök	Péntek	Telefon	Vasúti telefon	Telephely	E-mail
Budapest									
Dr. Soltész Mária	8-14	8-14	13-19	8-14	8-13	1/511-3908	39-08	1087 Bp, Könyves K. krt. 54-60.	soltesm@budapest.vasuteu.hu
Dr. Megyesi Judit	8-13	13-17	8-13			1/881-0141	24-13	1062 Bp, Podmaniczky u. 109. 531. szoba	megyesi@budapest.vasuteu.hu
Tóthné Dr. Csémi Erika	13-19	7-13	7-13	7-13	7-13	1/2170-411	63-10	1097 Bp, Fék u. 3-5.	csemie@budapest.vasuteu.hu
Dr. Milvius Katalin	12-19	7-12:30	12-19	7-12:30	7-12	27/542-100/2585		2121 Dunakeszi, Állomás sétány 19.	milviusk@budapest.vasuteu.hu
Dr. Székely Ágnes Nóra	7-13	13-19	7-13	13-19	7-13	1/881-0149	23-86	1062 Bp, Podmaniczky u. 109. 547. szoba	szekelya@budapest.vasuteu.hu
Dr. Székely Ágnes Nóra	13-16	10-13	13-16	10-13	13-16	1/881-0149	23-86	1062 Bp, Podmaniczky u. 109. 547. szoba	szekelya@budapest.vasuteu.hu
Dr. Szender Dorottya						1/8810-141	24-13	1062 Budapest, Podmaniczky u. 109.	szenderd@budapest.vasuteu.hu
Dr. Pleskonics Ildikó	13-19	7-13	13-19	7-13	7-13	1/881-0141	24-13	1062 Bp, Podmaniczky u. 109. 531. szoba	pleskonicsi@budapest.vasuteu.hu
Dr. Rybár Andrea	13-19	8-14	8-14	8-14	8-14	1/206-3901	56-92	1013 Bp, Krisztina krt. 37.	rybara@budapest.vasuteu.hu
Ist-Dent Kft. Dr. Istók László	7:30-9			13-17		37/341-737	02-22-10	3000 Hatvan Állomás, Boldogi út 2.	istokl@budapest.vasuteu.hu
Dr. Dukavits Kinga	7-13		13-16	7-13		96/313-909	02-62-10	9021 Győr, Szárnyaskerek Hotel, Révai u. 5.	dukavits@budapest.vasuteu.hu
Debrecen									
Dr. Nagy Zsolt	13-17	7-13	13-17	7-13	7-13	06-52/417-100/2629		4025 Debrecen, Erzsébet u. 11-13.	nagyzs@debrecen.vasuteu.hu
Miskolc									
Dr. Májai Emőke	8-13		8-13	8-13		06-46/555-235/222	24-26	3527 Miskolc, Bajcsy-Zs. U. 45.	knefelyj@miskolc.vasuteu.hu
Dr. Knefely János	8-12	13-17		8-14	8-14	06-46/555-234/213	24-25	3527 Miskolc, Bajcsy-Zs. U. 45.	knefelyj@miskolc.vasuteu.hu
Dr. Pataky Gábor	12-20	7-13	7-15	14-20	7-15	06-46/555-234/222	24-25	3527 Miskolc, Bajcsy-Zs. U. 45.	patakyg@miskolc.vasuteu.hu
Dr. Gacsó-Kóti Tímea	15-19	7-14	13-19			06-46/555-234/222	24-26	3527 Miskolc, Bajcsy-Zs. U. 45.	
Fogászati röntgen	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	06-46/505-022/127		3527 Miskolc, Bajcsy-Zs. U. 45.	
Szombathely									
Dr. Horváth Veronika	7:30-13:30	13-19	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	06-94/506-620	07 2780/2710	9700 Szombathely, Nádasdy F. u. 43.	horvathv@szombathely.vasuteu.hu
Dr. Takács Judit		7-14.30	13-17.30	13-17.30	7:30-13:30	06-94/506-620	07 2780/2711	9700 Szombathely, Nádasdy F. u. 43.	takacsj@szombathely.vasuteu.hu
Dr. Kiss Kinga	7-17.30		7-13	7-13		06-94/506-620	07 2780/2711	9700 Szombathely, Nádasdy F. u. 43.	kissk@szombathely.vasuteu.hu
Dr. Felházi Marianna	8-11	14-17	9-12	14-17	14-17	06-92/510-723	07/33-08	8900 Zalaegerszeg, Bajcsy-Zsilinszky tér 1.	felhazim@szombathely.vasuteu.hu
Szeged									
Dr. Megyeri Csilla	8-14	12-18	8-14	12-18	8-14	06-62/548-029	1961	6726 Szeged, Csanádi u. 34/a.	
Dr. Dinnyés József	7-13	13:30-18:30	7-13	7-13	7-13	06-30/974-21-05		6400 Kiskunhalas, Hársfa u. 2.	
Dr. Kerekes Attila	13-18	8-13	13-18	8-13	-	06-66/457-199		5600 Békéscsaba Lencsési u. 26.	
Pécs									
Dr. Kósa Diána Éva	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	06-72/512-110/117		7623 Pécs, Szabadság u. 30.	
Dr. Nagy Brigitta Panna	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	06-72/512-110/118		7623 Pécs, Szabadság u. 30.	
Dr. Közégi Dorottya	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	06-72/512-110/118		7623 Pécs, Szabadság u. 30.	
OP fogászati röntgen	7:30-14	7:30-14	7:30-14	7:30-14	7:30-14	06-72/512-110/117-118		7623 Pécs, Szabadság u. 30.	
Dr. Kotz Hildegard	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	7:30-13:30	06-1/515-6366	05/63-66	7200 Dombóvár, Kandó K. tér 1.	
Dr. Horváth Ildikó	13-19	8-14	13-19	8-14	13-19	06-93/320-720		8800 Nagykanizsa, Múzeum tér 1.	
Dr. Kordély Klára		13-16,30	7:30-11			06-72/251-344.		7633 Pécs, Kőrösi Cs. S. u. 1/A.	

Napenergiával is működhet a biztosítóberendezés?

A korábbi évekhez hasonlóan, az idei TALENT konferencián is számos érdekes és megfontolandó ötlet került a vezetők és az érdeklődő kollégák elé. Ezek közül most Nagy Péter és Sibalin Adrienn, a MÁV Területi erőáramú szakértői által prezentált, energiahatékonyságot célzó tervezést szeretnénk olvasóinkkal megismertetni.

Honnan származik a TALENT konferencián bemutatott ötletek? Egyáltalán miért kezdtetek a témával foglalkozni?

Péter: Felettesünk tanácsát fogadtuk meg, amikor először összeültünk 2020 elején, mert ő javasolta – a konferenciától függetlenül – hogy érdemes volna valamilyen fejlesztési tervet gondolkodni. Nekünk szimpatikus volt, hogy fantáziát látnak bennünk, így neki is álltunk a közös munkának, amelynek rövid időn belül meg is született az eredménye. A mi előadásunk a Megújuló energiaforrások bővítése a MÁV-csoportnál címet viseli, és röviden arról szól, hogy napenergia felhasználásával is működtessük bizonyos vasútállomások biztosítóberendezéseit.

Honnan jutottatok el eddig? Kezdetől fogva együtt dolgoztatok?

Péter: A vezérelv az volt, hogy felkutassuk azokat a helyeket, ahol a legegyszerűbb a telepítés, ugyanakkor a villamosenergia-felhasználás is jelentős. Tudtuk, hogy a MÁV-nál sok típusépület van, a biztosítóberendezésnek pedig nagy az energiafelhasználása. Így esett a választás az úgynevezett Domino 55 jelfogó épülete.

Adrienn: Én akkor csatlakoztam a projekthez, amikor elindult a felkészülés a TALENT Konferenciára. Velem együtt egy biztberes kolléga is jött, így alakult ki a végső csapat.

Mennyi időt emésztett fel a közös munka? Jól tudtatok együttműködni?

Adrienn: Két hónapon keresztül heti két alkalommal ültünk össze, ez idő alatt létrehoztunk egy komplett telepítési tervet, kiszámoltuk, hogy ténylegesen megéri-e a beruházás, és megvizsgáltuk a környezetre gyakorolt hatásait is. Ezenkívül egyénileg is foglalkoztunk a feladattal, így a közös megbeszéléseink is gördülékenyen zajlottak le.

Tehát az ötletek nyomán – pilot jelleggel – meg is született egy konkrét kiviteli terv, azaz várható, hogy megvalósul az, ami eddig csak papíron létezett?

Péter: Így van, a projektbe két vasútállomás, Bicsérd és Mecsekajka-Cserkút lett bevonva. Azért ez a kettő, mert a vágánytengelyhez képest ellentétes oldalon helyezhetők el rajtuk a napelempanelok, így tapasztalatot szerezhettek a levegőben kavargó por és fékpor (a tuskófékes szerelvények által termelt por, a szerk.) hatását illetően – megfigyelve az ezzel szennyezett napelemek fényfelvétel képességét. Kérdés volt, hogy a tetőre hogyan tudjuk roncsolásmentesen felhelyezni a napelemeket. Már létezik olyan technológia, ami direkt lapos tetős épületekre lett kifejlesztve, ezeknél a tetőszerkezet megbontása nélkül lesúlyozással rögzíthetők az eszközök.

193 Domino típusépület van az országban. Mi az előnye annak, ha mind a 193-ra telepítik a napelemrendszert? Egyáltalán hány évre lehet egy ilyen „erőművel” tervezni?

Adrienn: A létesítés előtt fontos megvizsgálni, hogy az épületben milyen a mérőhely kialakítása. Jelentős többletköltségek merülhetnek fel, ha a mérőórak a jogszabályban meghatározott feltételeket nem teljesítik. Ezenkívül fontos szempont még az is, hogy a termelt energiát teljesen fel lehet-e használni – ez a vasútnál nem probléma. A létesítendő napelemek egy inverteren keresztül csatlakoznak az épület betáplálási hálózatához, ahova egy „oda-vissza” működő fogyasztásmérőt szükséges beépíteni. Ennek a rendszernek az az előnye, hogy nem igényel semmiféle karbantartást, illetve többletberendezés beépítését sem.

Péter: Minél több napelemet telepítünk, annál több energiát tudunk megspórolni, ez egyértelmű. Hogy meddig lehet a rendszerrel tervezni? A gyártó alapvetően 25 év garanciát

vállal, tehát 25 éven keresztül ez működni fog és áramot termel. A technológia is folyamatosan fejlődik, egyre nagyobb teljesítményű panelek érhetőek el és az inverterek élettartama is rendre hosszabbodik. A nemrégiben megjelenő teljesítményoptimalizált rendszerek pedig jobban alkalmazkodnak az árnyékos időszakokhoz, vagy az adott évszakhoz. A vasút számlájára írható előny az is, hogy az oda-vissza mérős betáplálási lehetőség esetleges megszűnése esetén az összes megtermelt energiát helyben fel tudjuk használni. Ehhez már léteznek olyan inverterek, amelyek a saját fogyasztást részesítik előnyben, valamint lehetőség van elsődleges áramforrásnak a napelem által termelt energiát beállítani. Jelenleg a legnagyobb nehézségnek a bevezetés látszik, hiszen szükséges tisztázni, hogy a rendszer melyik szakszolgálat állagába kerül. A telepítés és az üzemeltetés részleteit a felteftűzetben kell rögzíteni, amit még ki kell dolgozni.

Lehetne ezt a rendszert úgy bővíteni, hogy akár járművek mozgását is napenergiával oldja meg a vasút?

Péter: Igen. Már volt is egy ilyen felmérés, mely szerint a dombóvári DOFA-VÉD (a MÁV egykori talpfatelítő üzeme, a szerk.) területére helyeznénk egy közel 10 hektáros napelemparkot. A tervek szerint Dombóvár irányából 2 fázison táplálnának be a vontatásienergia-hálózatba, amely a kaposfüredi villamos állomás energiaellátó rendszerével lenne kettőstáp-szakaszként összekötve. A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem szakembereit kérték fel, hogy végezzék el a szükséges számításokat és elemezzék a várható hatásokat.

Adrienn: Fontos eleme a környezetvédelemnek az is, hogy a már meglévő dolgokat, tárgyakat minél szélesebb körben használjuk újra, találjunk nekik funkciót. Ebbe a koncepcióba

tökéletesen beleillik ezeknek az egyébként kihasználatlan, üres területeknek a hasznosítása.

Mióta dolgoztok a cégnél, hogy kerültetek ide?

Adrienn: Együtt jártunk főiskolára, egy csoporttársunk javaslatára pedig mindketten jelentkezünk a MÁV-hoz. Egy hét eltéréssel vettek fel bennünket a céghez, három éve dolgozunk itt. Pályavasúti gyakornokként kezdtünk, most területi erőáramú szakértő pozícióban vagyunk. Nekem második választás volt a műszaki pálya, első körben az egészségügy felé indultam, de ott nem éreztem otthon magam. Aminek nagyon örülök, hogy ezzel a váltással nagyapám nyomdokaiba léphettem, ő egész életében a vasútnál dolgozott, főpályamester volt Dombóváron.

Péter: Én mindig is villamossággal akartam foglalkozni, mivel apukám is villanszerelő volt. A középiskolában elektrotechnikai technikusként végeztem, majd a PTE Műszaki és Informatikai Karára jelentkeztem, ahol Villamosmérnök oklevelet szereztem erőáramú szakterületen. A vállalat ezen a területen igazán sokrétű, a munka világában stabilitást és biztonságot nyújt, a kollégákkal pedig egy nagy családot alkotunk.

És ha épp nem a vasúton vagytok, mivel foglalkoztok?

Péter: A nyáron jegyeztem el a menyasszonyomat, most az esküvőt tervezzük, valamint a mezőgazdaságban, leginkább a gyümölcsösünkben dolgozom. Úgy gondolom, hogy a szellemi munkát fontos kiegészíteni fizikai tevékenységgel is.

Adrienn: Én zenével foglalkozom sokat, éveikig zongoráztam. Időnként pedig a párom zenekarával utazom.

Benke Máté



A TALENT konferencia a MÁV-Volán-csoport Pályakezdő Diplomás Programjának záróeseménye, amelynek során a kollégák bemutatják mindannak a tudásnak és tapasztalatnak az eredményét, amelyet a vállalatcsoportnál eltöltött idő alatt addig megszereztek.

Biztonságban a fedélzeten

Boday László jegyvizsgáló és vasúti polgárőr. Utóbbi tevékenységét önkéntesen végzi, hogy szavatolja az utasok és a kollégák biztonságát. Gyermekkori álma volt, hogy vasutas legyen, szereti, hogy nincs asztalhoz kötve. 2019 óta dolgozik a MÁV-START-nál, hobbjá a vonatfotózás. Úgy véli, sok dolog elillan, amelynek értékesnek kellene lennie a világban. Az önkéntességben éppen az élet megfoghatatlan értelmét leli meg. Interjúnkban munkájáról, hitvallásáról kérdeztük.

Megterhelő a jegyvizsgálói munkád?

Helyzetfüggő. Vannak napok, amikor kevésbé, de olyan is előfordul, hogy sok a probléma. Nincsenek egyforma szolgálatok. Kezdetben a hosszú munkaidő az, ami furcsa, hiszen sokszor eltérő időpontban kezd és végez az ember. Később a problémás utasok okozhatnak nehézséget, de szerencsére nagyon ritkák az igazán szélsőséges esetek. Az a tapasztalatom, hogy megfelelő hozzáállással jól kezelhetők a vitás ügyek.

Milyen jellemző nehézségek fordulnak elő a fedélzeten?

Szerencsére az emberek nagy része kulturált és megértő, azonban vannak bizonyos viselkedésformák – más utasok részéről – amelyeket a nagyközönség nem tolerál. Ilyenek például a hangoskodók vagy a hangos zenét hallgatók. Én jól kezelem őket, a legfontosabb, hogy az ember meg tudjon maradni határozottan. Szükséges az is, hogy mindenkivel megtaláljuk a közös hangot, ehhez egyfajta hatodik érzék kell – ami adottság. Mivel az elővárosban óriási az utasforgalom, az ember sok mindent megtanul. Itt jellemző, hogy sokan jegy nélkül utaznak, hiszen rövidek az állomásközök. A jegyvizsgáló ilyenkor az üzletszabályzat szerint igyekszik

megoldani a helyzetet, viszont az utas általában rögtön viszatámad. Ebből azonnal egy vitás szituáció alakulhat ki. Ha nem tudunk nyugodt hangnemben válaszolni, pillanatok alatt akár tettlegességig is fajulhat a helyzet. Előfordul néha, hogy az utasunk hajléktalan, de koránál fogva ingyen utazhat, így a vonaton tölti az életét. Ez maga a 22-es csapdája, mert megsajnálod. Ha a többi utast sem zavarja a viselkedésével, akkor békén hagyod.

Éppen ezekre az esetekre voltam kíváncsi. Te ezért, vagy ennek ellenére vállaltad, hogy szabadidődben is dolgozz, tehát önkéntes polgárőrként légy jelen a vonatok fedélzetén?

Éppen ezért. Tudom, hogy milyen helyzetek alakulhatnak ki, a jelenlétünkkel pedig fenntartjuk a biztonságot. Ennek persze nem csak az utasok örülnek – akik sokszor elmondják, hogy nagyobb a biztonságérzetük, ha ott vagyunk –, de a kollégák is.

Hogyan lettél vasúti polgárőr?

Húsz éve dolgozom ebben a munkakörben, hogy ezt kiegészíthessem a vasúti előtaggal – azaz a vonatok fedélzetén is tevékenykedhetek – szintlépésnek és kihívásnak találtam.

Vasúti polgárőrként kinyílik a világ, hiszen így a MÁV teljes hálózatán szolgálhatok. Jelenleg a fonyódi egyesülethez tartozom, az ő színeikben rendszeresen, heti szinten megjelenek a vonatok fedélzetén.

Hogyan néz ki a szolgálatfelvétel, amikor nem jegyvizsgálóként dolgozol?

Először is megszületik az elhatározás, hogy elmegyünk szolgálatba. Ezután a rendőrségen lejelentjük, hogy melyik vonatokon leszünk jelen. Ezenfelül az egyesületi elnöknek is jelezzük, hogy kint vagyunk. Általában fix útirányon haladunk, amelyet aszerint választunk meg, hogy hol fordulnak elő sűrűbben problémák.

Egy utas szemszögéből mi a különbség az önkéntes és a fizetett vasútörök között? Megegyezik a jogkörtök?

Kétféle őrtípussal találkozhatunk a vasúton, az egyik a vasútör, akinek ez egy munkahely. Van ezenfelül a vasúti polgárőr, aki önkéntesen tevékenykedik. Ez vagyok én is. Hatáskörünket tekintve minden megegyezik, a különbség csak annyi, hogy a vasútör rendelkezik védelmi eszközökkel, mi nem. De ez igazodik is az alapelvünkhöz, ami így szól: „Mindent szép szóval kell megoldani”.

Mennyi időt töltesz önkéntességgel?

Mivel magamnak osztom be a vasúti szolgálatokat, a saját tevékenységeimre vagyok tekintettel. Nagy általánosságban heti egy alkalommal végzem a munkát. Amikor polgárőrként szállok a vonatra, az nekem egyébként kikapcsolódás is egyben. Választottam már úti célt úgy, hogy az érdekes legyen,

sőt, majdnem az egész országot bejártam már a szolgálatok során. Ez arra is jó, hogy tapasztalatot szerezzek a különböző vonalakon uralkodó viszonyokról.

Találkoztál már olyan szélsőséges esettel, ahol a lélekjelenlétedre volt szükség? Ahol ténylegesen segíteni tudtál a szolgálatot teljesítő jegyvizsgáló kollégának?

A közelmúltban volt egy kifejezetten veszélyes eset. Egy pár – minden bizonnyal valamilyen bódító szer hatása alatt – rosszul viselkedett a vonaton. Az egyik polgárőr kolléga rendre utasította őket, mire megfenyegették, hogy elvágják a torkát. Mi gyorsan csitítottuk az indulatokat, de amikor leszálltak, észrevettük, hogy az egyikük testére kés volt erősítve, amelyet a hámból kivett és kinyitott. Így akart visszaszállni a vonatra egy másik ajtón. A parázs helyzetet nehéz volt elkerülni, de útját álltuk az ajtóban, ő pedig értett a szóból. A kalauz eseményjelentő könyvet írt, mi pedig szolgálati jelentést. Ez volt eddig a legdurvább esetem. Persze pontosan tudjuk, hogy mit vállaltunk, tisztában vagyunk vele, hogy ez a veszély fennáll, de a hosszú évek tapasztalatából szereztünk annyi rutint, hogy tudjuk kezelni a helyzetek nagy részét.

Ne rémítsünk el senkit a jegyvizsgálói mesterségtől, azért vannak a munkakörnek pozitív oldalai is, ugye?

Természetesen igen. Nekem nagy öröm, hogy a vonaton megköszönik az utasok az ottlétünket – akár jegyvizsgálóként, akár polgárőrként vagyok jelen. Sok-sok településen megkínálnak bennünket kávéval, becsülik azt, hogy mi tevékenykedünk. Nekem egyébként is gyermekkori álmom volt a jegyvizsgálói munkakör, így néhány apró nehézséggel nem lehet elrettenteni!

Benke Máté



Élményekkel és rekordokkal teli szezont zárt a Balaton

Szeptember 12-én lezárult 2022 balatoni szezona. A tavalyi, egész szezont alatt elért évtizedes rekordnál is többen választották a MÁV-START járatait a hazánk legnagyobb tavához. Az egész szezomban közel 3 millióan utaztak vonattal a tóhoz, vagy onnan, illetve a balatoni állomások között.

A balatoni főszezomban tavalyhoz képest több mint 39 százalékos volt az utasszám-növekedés, sőt a járvány előtti utolsó évhez képest is hozzávetőleg 36 százalékkal jobb az eredmény. A legtöbben Siófokon, Balatonfüreden, Zamárdiban, Fonyódon és Balatonlellén fordultak meg.

MÁV applikációban vásárolt az utasok 24 százaléka, interneten 13 százaléka, jegyautomatákban pedig 17 százaléka. Idén a főszezon elejére több tóparti állomásra és megállóhelyre telepített összesen 37 jegyértékesítő automatát a MÁV-START. Ennek is köszönhetően a Balatont érintő utazásra szóló jegyekből a tavalyi 180 ezer darab után az idei főszezomban közel 510 ezer darabot automatákból vásároltak az utasok. A tavalyi népszerűségük után idén is emeletes motorvonattal utazhattak az utasok a nyári hétvégéken a Balaton felé, idén már több kelet-magyarországi nagyvárosból is egyszerűbbé vált az eljutás. Ilyen új járat volt a Vitorlás névre keresztelt expresszvonat Szolnok és Fonyód között

az újszászi (120a) vonalon, lehetőséget nyújtva a térségben élők számára is. A Panoráma expresszvonat Nyíregyháza és Siófok között járt, a két végállomás között csak Debrecen, Hajdúszoboszló, Szolnok, Székesfehérvár, Balatonaliga, Szabadisóstó, Szabadifürdő állomásokon és megállóhelyeken állt meg. A korszerű és közkedvelt emeletes vonatok csaknem 45 ezer utast és mintegy 2000 kerékpárt szállítottak.

A szezon során több mint 60 ezer kerékpárjegyet váltottak. A déli parton közlekedő Bagolyvonatok az utasok körében továbbra is népszerűek, éjszakánként több ezren közlekedtek velük. A Balaton körüli vonalak forgalmát idén nyáron is növelte, hogy a vonatok szerelmeseinek retró hétvégékké készült a vasúttársaság.

Az Utasellátó étkezőkocsik kínálata a pénztárcabarát árazásnak is köszönhetően továbbra is kedvelt volt. A hétvégi napokon átlagosan 300 embernek szolgálták fel a finom ételeket, de fontos fejlesztés volt, hogy a Kék Hullám

InterCity vonatokban Budapest–Balatonfüred és Tapolca között a nyártól már közlekedtek a saját gyártású IC+ 1+ osztályú, bisztró és prémiumszakasszal is ellátott szerelvények, amivel így már a tó mindkét partján megvalósult a fedélzeti vendéglátás.

A szezonális termékek közül a meghatározott vasútvonalakon és Volánbusz-járatokon egyaránt érvényes, jellemzően a tó körüli utazás elősegítésére hasznos, különféle Balaton 24/72 napijegyekből összesen 27,6 ezer kelt el, négyezerrel több, mint tavaly. A kedvezményes, helyjegybiztosítást magában foglaló, interneten és MÁV appon vásárolható Okosjegyből mintegy 24 ezret vásároltak az utasok.

Retroláz a tó mentén

A korábbiakhoz hasonlóan idén is két retró hétvégét tartottunk, július 16-án és 17-én, valamint augusztus 13-án és 14-én. Az idei retró hétvégéken számos újdonsággal találkozhattak az érdeklődő utasok. Mindkét hétvégén fontos szerepet kaptak a Nohabok, augusztusban nem is egy, hanem egyszerre négy Nohab látott el vonatát a Budapest és Tapolca, valamint Keszthely és Szombathely között. Újdonság volt, hogy egy pár Kék Hullám InterCityt is Nohab továbbított a teljes távon a főváros és Tapolca között, szombat reggel a Balaton felé, vasárnap este Budapest irányába. Budapest és Balatonfüred között

az eredeti színére visszafestett V63 004-es Gigant mozdony vontatta a vonatot a villamosított szakaszon vasárnap, míg szombaton Balatonfüredről vitte az utasokat a fővárosba. A vonatok a megszokottól eltérő összeállítással közlekedtek, kizárólag régi arculatos személykocsikkal, köztük egy komfortkocsival és CAF étkezőkocsival is. Az Utasellátó ismét retró kínálatot várta az utazókat. A vonatban közlekedett komfortkocsi forgatható foteleit prémium- és 1. osztályú jeggyel is élvezhették az utasok.

Természetesen a legnagyobb érdeklődés mind a két hétvége alatt szolgálatot teljesítő 424-es gőzmozdony iránt volt, népszerűsége jelentősen hozzájárult a hétvégék utasforgalmához. Ezenkívül bemutatkozott a retró hétvégéken az ABmot, de találkozhattak az utasok dupla Púposos és dupla Bobos szerelvényekkel is, szinkronüzemben közlekedő Csörgőkkel, valamint Keszthely és Tapolca között visszatért az MDamot duruzsolása is.

A déli parton mindkét alkalommal a múltat idéző Zala InterCity vonat közlekedett különvonatként meghirdetve, a kornak megfelelően Samu szerelvényvel, amely a nyári menetrendi lehetőségeket kihasználva Balatonszentgyörgy és Kiskunfélegyháza között közlekedő Aranyhíd expressz vonattal látogatást tett egy másik korábbi működési területére.

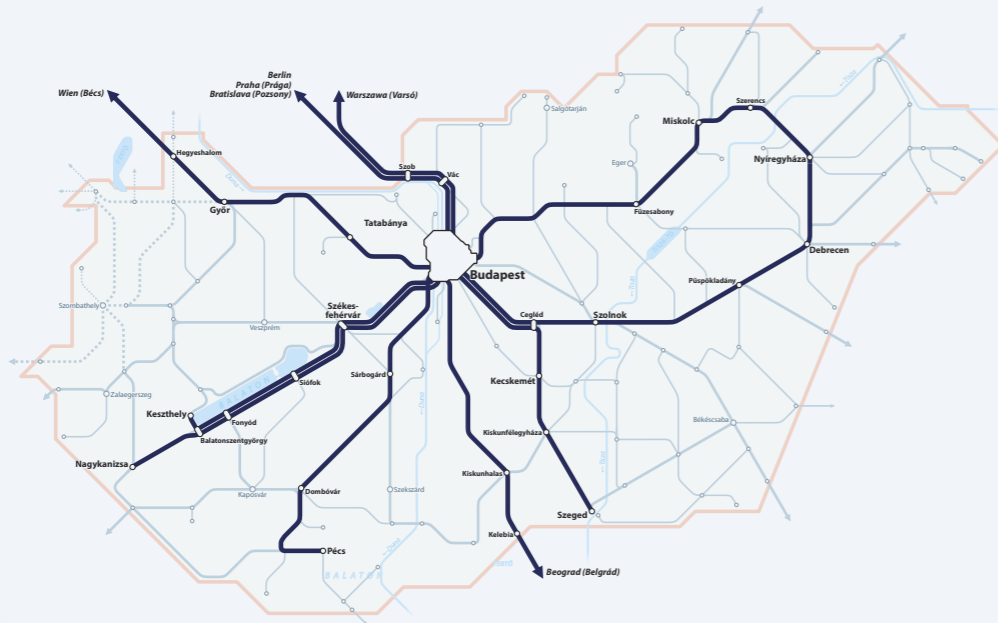
Molnár Zsolt



Új korszak kapujában a MÁV-START

A magyar kormány elfogadta a Technológiai és Ipari Minisztérium előterjesztését, így a magyar vasút szintet lép a távolsági közlekedésben. A vasúttásaság életében fontos változást jelentő hírt Vitézy Dávid közlekedésért felelős államtitkár jelentette be. Egy friss kormányhatározat 39, plusz opcionálisan 10 új, korszerű, vezérlőkocsival együtt legalább 7 kocsis távolsági szerelvény és 50, elsősorban hozzájuk való (de más vonatokban is használható) Siemens Vectron mozdony beszerzéséről döntött.

Új távolsági vonatok közlekedésének tervezett hálózatterképe



Vitézy Dávid államtitkár kifejtette, hogy ez a beszerzés az összes hazai távolsági vonalon megoldja a távolsági járművek problémáját, úgy, hogy nemzetközi forgalomban is be lehet majd őket vetni. Az elképzelések szerint a Budapest-ről Miskolcot, Nyíregyházát, Debrecen és Szolnokot felfűző kör-IC-ben, Pécsre, Kecskeméten át Szegedre, Győron át az ÖBB vonataival vegyesen Bécsbe, a Balaton déli partjára és az északi parti vonal villamosítása után az északi partra közlekednének a szerelvények. Nemzetközi viszonylatban pedig Prágába, Varsóba, Belgrád és a jövőben tovább akár a Balkán déli államai felé ezek az új, zárt ingavonatok járnak majd, a többi, kisebb kapacitást igénylő irányba pedig olyan vonatok, amelyek tisztán a hasonló színvonalú szolgáltatást jelentő (IC+, CAF) kocsikat tartalmazzák.

A kormány az utóbbi években 92 IC-kocsi megépítését finanszírozta (15 még gyártás alatt van Szolnokon), ezt kiegészíti néhány más korszerűbb vagon (például a felújított CAF-ok), de mindez kevés, a flotta kétharmada elöregedett. A kormányhatározat szerint 39+10 zárt távolsági ingaszerelvény fog érkezni. Ezek egy része terveink szerint 9, a maradék 7 kocsiból áll majd, beleértve egy vezérlőkocsit is, hogy egyszerűen és gyorsan tudjanak irányt váltani a pályaudvarokon. Az új szerelvények felépítése és összeállítása tehát lényegében a nálunk is népszerű, Budapest és Bécs között közlekedő, az osztrák Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) által üzemeltetett RailJetekére hasonlít majd – de a cél, hogy a lehető legnagyobb mértékben Magyarországon gyártsák ezeket. Azért, hogy a beszerzés ne terhelje lőkésszerűen a

központi költségvetést, szolgáltatásvásárlást tervezünk, amelyek része a mozdony és a kocsik karbantartása is.

A szolgáltatást a VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. alapjain jelenleg megalakuló Országos Közlekedésszervező veszi majd igénybe, és adja tovább a MÁV-Startnak, a tendert közösen írják ki. A járműveket rendelkezésre állási alapon, szolgáltatási formában megrendelő ROSCO-konstrukció – az uniós jogszabályok szerint – arra is alkalmas, hogy ha távlatban, a 2033 után kötelező versenyeztetés után Magyarországon is a mainál több vagy a MÁV-START-tól eltérő szolgáltató jelenik meg a vasúti személyszállításban, más cég is üzemeltethesse majd a szerelvényeket a megrendelő megbízásából.

A szerelvények szolgáltatásai mindenben megfelelnek a mai utasigényeknek, hosszú távra is kényelmes ülések, korszerű utastájékoztatók, klímaberendezés, 1. és 2. osztály, étkező-kocsi is lesz bennük.

A MÁV-START már megkötötte a keretszerződést 115 Vectron mozdony megvásárlására, ebből most 50 finanszírozásáról született döntés. Itt a finanszírozás forrása az Eurofima Európai Vasúti Gördülőállomány-finanszírozási Társaságtól származik, a kormány határozatában jóváhagyta a MÁV hitelfelvételét. A kormányhatározat összekötötte a mozdonyok és a kocsik beszerzését, és kikötötte, hogy a mozdonyok megrendelése legkorábban a személyszállító kocsik megrendelésével egyidejűleg történhet meg.

MÁV-START Kommunikáció

MUNKAKÖRÜLMÉNY-JAVÍTÓ INTÉZKEDÉSEK SZENTLŐRINCEN ÉS DOMBÓVÁRON

Gyakran hírt adunk azokról a beruházásokról, projektekről, amelyeket a munkáltató a kollégák munkakörnyezetének fejlesztéséért indít. A MÁV-START kiemelten kezeli a munkakörülmények javítását, jobbitó intézkedései folyamatosak ezen a területen is. A tervekről és eredményekről pedig rendszeres tájékoztatást adunk. Most egy nagyobb volumenű munkáról és egy sikeres átalakításról számolunk be.

Örömmel mutatjuk meg, hogyan alakult át szentlőrinci pénztárunk, amely később új funkciókkal már pihenőhelyiségre és szociális blokkra is fel lett osztva. Fontos céljaink között szerepelt a korszerű munkakörülmények megteremtése, valamint a pénztárbiztonság maradéktalan megvalósítása. A projektek eredményes megvalósításának öröme mellett, jó volt látni a felújított pénztárt birtokba vevő kollégánál arcát, és jóleső érzés volt fogadni tőle az elismerő szavakat: „Eddig is szerettem itt dolgozni, de a felújítást követően még boldogabban jövök be minden nap.”

Megszépült a dombóvári pénztár is

Dombóváron sem unatkoztak a szakemberek, mivel bontottak, építettek, fűttek és festettek, így teljeskörűen megújult a vasutas város pénztára. A meglévő pénztárhelyiségben az elválasztófalakat kibontották, ezáltal a helyiség sokkal szellősebb és elegánsabb lett. A pénztárba széles pultokat

építettek, hogy a kollégáknak kényelmesebb helyük legyen a mindennapi munkavégzéshez. A pénztárba új és modern szekrények, székek, öltözőszekrények, pénztárpult és teakonyha került. A belső felújításon túl a pénztár külső burkolata is megújult, hiszen az utascarnok felőli faburkolat eredeti színben gyönyörűen lemázolták. Az elhanyagolt mosdót sem hagytuk magára, hiszen ez is teljes felújításon esett át, így ezzel is növeltük a kollégák komfortérzetét. Fontos céljaink között szerepel a modern munkakörülmények megteremtése, hogy munkatársaink örömmel járjanak dolgozni minden nap.

Köszönjük munkatársaink munkáját és türelmét! Reméljük, hogy mindannyian örömmel dolgoztok majd a felújított, megszépült munkakörnyezetben.

Kozma Barbara



Újabb járműtípusok kapták meg az új START arculatot Folytatódnak a fővizsgák

A mindenki által ismert BzMot sorozat tagjai is felveszik a MÁV-START új arculatát C vizsgálatukat követően, amit 12 évente végeznek el a motorkocsikon. Ennek során az utasterek teljes körű felújítása, az ülések újrakárpitozása és a járművek teljes külső festése, feliratozása történik meg. Továbbá a közlekedésbiztonsági berendezéseket, a hajtásrendszer elemeit, a forgóvázakat, kerékpárokat, a tengelyhajtóműveket és a villamos berendezéseket is javítják, valamint a vezetőfülkék karbantartását is elvégzik a szakemberek. Az első kék Bz Nagykanizsán készült el és Celldömölk térségében találkozhatnak majd vele utasaink.

A kék BZ-ken túl szintén megkapták a MÁV-START új arculatát az úgynevezett halberstadti kocsik, amelyekből 300 darabot vásárolt 2006-2007 között a MÁV a Deutsche Bahntól. A Dunántúl ikonikus személykocsijaivá váltak az évek során, Szombathelytől a Balaton mindkét partján át Kaposvárig és Pécsig is találkozhatunk velünk. Folyamatosan újulnak meg a kocsik a fővizsgájavításokkal. Ezek során tárcsafékesítjük a kocsikat, amely mind a biztonságot, mind pedig az utaskomfortot növeli, megtörténik a központi energiaellátók beépítése az üzembiztonság növelése érdekében, a fűtésvezérlés átalakításra kerül a megbízhatóbb üzem miatt, a vezérlőkocsik távvezérlési rendszerét is megújítjuk ilyenkor, új, nyomógombos ajtó típus kerül beépítésre, mely az utasbiztonságot és az üzembiztonságot is növeli. Az UIC-kábelek cseréje és a zöldhurok kiépítése is megtörténik, ezek az utasbiztonságot növelik, az ajtók oldalszelektív működését is megvalósítják, mely szintén az utasbiztonságot növeli, mindezek mellett pedig a belső utastér is megújul. A most elkészült 803-as kocsi pedig a MÁV-START új arculata szerinti külső festést is megkapta, a kocsival a Budapest–Pécs közötti InterCitykben találkozhatnak utasaink.

A kocsikat a RAW Halberstadt gyártotta az NDK-ban 1978–1982 között. A kocsikat főként a belföldi gyorsvasúti rend-

szerben, Städteexpressként közlekedtették. A sorozat első főjavítását a Deutsche Bundesbahn kezdte el a RAW Delitzsch üzemben, később azonban a Werk Potsdam üzemben is folyt a főjavítás. A felújítás után RegioExpressként közlekedtek az egykori NSZK területén.

A volt Deutsche Reichsbahn kocsiparkján, amíg létezett az NDK, Halberstadt városban végezték el az átépítéseket, de az egyesülés után, mivel kb. 9000 kocsit kellett Nyugat-Németország szintjére felhozni, és ezt egyedül Halberstadt már nem lett volna képes megcsinálni, ezért több nyugati kocsijavító is közreműködött, sőt a volt NDK-ban is alakultak ilyen manufaktúrák.

2006 februárjában a MÁV arról döntött hogy a német vasút (DB) által eladásra kínált „halberstadti” kocsikat szeretné megvásárolni, kiváltva a legkritikusabb állapotban lévő járműveit, mivel előtte csak nemzetközi forgalomra alkalmas, nagysebességű kocsikat szerzett be, például az 1990-es években GOSA személykocsikat Jugoszláviából, DWA személykocsikat Németországból, CAF személykocsikat Spanyolországból, így a belföldi járműállomány nagyon előregedett.

A használt kocsiknak a belső berendezéseik szinte hiánytalanok, jó állapotúnak mondhatók. Hazai forgalomba állásukhoz a hatósági engedélykészerzésén túl szükség volt

a fűtési rendszer átalakítására, valamint egyes esetekben kerékpárcserére. A járművek elővárosi és távolsági forgalomra egyaránt alkalmasak, azonban gyakran InterCity vonatokba sorozva is közlekednek.

Mielőbbi használatbavételük miatt a kocsik az érkezés után a DB eredeti fényezésével, zöld és vörös-fehér színben futottak a MÁV vonalain. Annak érdekében, hogy a MÁV megszokott színvilágát képviseljék, a MÁV-START a Dunakeszi Járműjavítóban folyamatosan festette át kék-fehér színűre a kocsikat. Az új kocsiktól költségcsökkenést és a szerelvénygazdálkodás hatékonyságának javulását várta a vasúttársaság.

A halberstadti kocsik honállomása Nagykanizsa, Pécs és Szombathely lett, így elsősorban a Budapest–Pusztaszabolcs–Dombóvár–Pécs (40a, 40), a Székesfehérvár–Veszprém–Celldömölk–Szombathely (20), a Budapest–Székesfehérvár–Nagykanizsa–Gyékényes (30a, 30) és a Dombóvár–Gyékényes (41) vasútvonalak gyors- és személyvonataiban lehet velük találkozni.

Nyáron az ország különböző pontjairól a Balaton felé tartó fűrdővonatok többségét is belőlük képezik.

A kocsik hossza 26,4 méter, ami jóval hosszabb, mint a 23,7 méteres Bhv, vagy a 24,5 méteres Bo kocsi.

A kocsik dupla középajtósak, termes és fülkés kivitelűek. Az ajtókat biztonsági retesszel látták el, ami megakadályozza, hogy menet közben kinyíljanak, ugyanakkor UIC-vezetéken át indulás előtt zárható és reteszeltető. Ez a funkció a mozdonyról és a kocsikból is működhet. A belső tér kényelmét fénycsővilágítás, légfűtés, szellőzőrendszer, hangosítás és fele részben lehúzható ablakok szolgálják. A fülkék függönyözöttek. A kocsik többsége pneumatikusan (sűrített levegővel) működtetett öntöttvas tuskóféket használt, amelyet a MÁV-START a fővizsgák során fokozatosan cserélt tárcsafékekre. Ennek hatására a járművek járása csendesebb lett és finomabban is lassítanak.

Molnár Zsolt



35 IC minőségű kocsi újul meg hamarosan

Idén nyáron sajnos gyakran előfordult, hogy egyes IC-vonatokban klíma nélküli, személyvonati kocsikat kellett besorozni, hogy a szükséges kapacitást biztosítani tudja a MÁV-START - sok jogos kritikát is kapott emiatt a vasúttársaság, ezért Vitézy Dávid közlekedésért felelős államtitkár 35 IC minőségű kocsi fővizsgáját rendelte meg.

Mint írta, a probléma oka elsősorban az volt, hogy a világjárvány nyomán kiesett bevételek és az Ukrajnában kitört háború nyomán sokszorosára növekedett energiaárak miatt a tervezett fővizsgákat kénytelen volt év elején elhalasztani a MÁV-START, így számos egyébként jó állapotú IC-kocsi is leállt, várva a biztonságos további üzemeltetésükhöz szükséges előírt, szokásos fővizsgát. A takarékoskodás szükséges és helyes ilyen nehéz időkben, de eközben a távolsági szolgáltatásokat a vállalt színvonalon fenn kell tartani. Ezért az államtitkár a

MÁV-START-ot a közszolgáltatás megrendelőjeként felkérte, hogy indítsa újra és gyorsítsa fel a személykocsik fővizsgáit és a lehető legrövidebb időn belül gondoskodjon az első 35 darab félreállított, amúgy jó állapotú InterCity-kocsi újbóli forgalomba állításáról, melyet további mintegy száz kocsi követ majd a következő hónapokban.

Magyarország kormánya az IC+ program keretében az elmúlt években 92 darab új, hazai gyártású, klimatizált, korszerű távolsági személykocsit rendelt az IC-vonatokra, jelentős részük már jár, 15 darab még gyártás alatt van, fél éven belül állnak forgalomba. A távolsági járműpark megújítását folytatjuk, de mivel minden új jármű gyártása évekbe telik, az InterCity-szolgáltatást a meglévő járműparkkal és az IC+ kocsikkal addig is folyamatosan fenn kell tartanunk.

MÁV-START Kommunikáció

Jelentősen változott a regionális közlekedés



Augusztus 29-től életbe lépett a 2021/2022-es menetrend harmadik módosítása, amely több regionális vasútvonalon hozott jelentős változást. A Székesfehérvár–Komárom és a Miskolc–Nyékládháza–Tiszaújváros vonalakon a korábbi évekhez képest többszörösére nőtt a vasúti eljutási lehetőség a kétórás ütemre hangolt menetrend révén, Villányt és Mohácsot pedig ismét csak vonatok kötik össze a pótlóbuszok helyett. Hét regionális vonalon is jobban igazodik a kínálat az utazási szokásokhoz, igényekhez. Az érintett vonalakon a részlegesen vagy teljesen megváltozó menetrendek miatt érdemes utazás előtt tájékozódni az indulási időkről az Elvira menetrendkereső vagy a MÁV mobilalkalmazás segítségével.

Több mint 10 év után a Székesfehérvár–Komárom (5-ös) vonalra is kínálati menetrend készült, amelynek köszönhetően kétóránként, ütemes menetrend szerint közlekednek az S150-es vonatok szeptember 3-tól.

A vonatok Komáromban a Győr felé induló, illetve az onnan érkező S10-es személyvonatokhoz, Székesfehérváron a Budapest felé induló, illetve onnan érkező Tópart InterCityhez csatlakoznak.

A Nyékládháza–Tiszaújváros (89-es) vasútvonalon szintén kétóránkénti ütemes menetrend lépett életbe, ezáltal javult a borsodi megyeszékhely közvetlen vasúti elérhetősége a megye ezen térségéből. Tiszaújváros–Miskolc–Tiszai viszonylatban 9 pár, teljes útvonalon közlekedő vonat közlekedik.

A Villány–Mohács (66-os) vasútvonalon minden nap 8 pár vonat közlekedik augusztus 29-től, így már nem kell pótlóbuszra átszállni.

Pécs és Mohács között három vonat, míg Mohács és Pécs között két vonat átszállásmentes kapcsolatot biztosít.

Jobb eljutási lehetőségek a fővárosba az elővárosi vonalakon

Az augusztus végi menetrend módosítással a regionális vonalak sűrűbb vonatközlekedése mellett több elővárosi vonalon is javultak az eljutási lehetőségek a fővárosba.

A Tatabánya–Oroszlány (12-es) vonalon hétfői és ünnepnapokon reggel az első három Oroszlányból Tatabányára közlekedő S12-es személyvonat 25 perccel később közlekedik, így Budapest felé 16–18 percre rövidül az eljutás. Ugyancsak hétfőn reggel két Tatabánya–Oroszlány viszonylatú személyvonat 27 perccel később közlekedik, Tatabányáról 5:33-kor és 6:33-kor indulnak, javítva a csatlakozásokat Budapest felől. Ezenkívül új vonat közlekedik naponta Tatabányáról Oroszlányba, Tatabányáról 4:06-kor fog indulni.

Budapest–Lajosmizse–Kecskemét (142-es) vonal

Táborfalva felől a Kecskemét irányú utasforgalom jobb kiszolgálása érdekében a Kecskemétről munkanapokon 5:50-kor induló, Lajosmizséig közlekedő S210-es személyvonat meghosszabbított útvonalon, Lajosmizse helyett Táborfalva állomásig közlekedik, a Lajosmizséről munkanapokon 7:07-kor induló, Kecskemétig közlekedő S210-es személyvonat hosszabb útvonalon, Lajosmizse helyett Táborfalva állomásról közlekedik, Táborfalváról 6:52-kor indul. Ezekkel összefüggésben viszont a Budapest felől Lajosmizsére 6:18-kor érkező S21-es személyvonat munkanapokon csak Táborfalva állomásig közlekedik, hétfői és ünnepnapokon a vonat változatlanul Ócsa–Lajosmizse között közlekedik. A Budapest felé közlekedő, Lajosmizséről 6:41-kor induló S21-es személyvonat munkanapokon rövidebb útvonalon, Táborfalvától közlekedik, ahonnan 6:53-kor indul.

A délutános műszakokból és a késő esti M3-as metróktól hazafelé igyekvők igényeihez igazodóan a Nyugatiból 22:18-kor induló vonat a teljes útvonalán a jelenlegihez képest 15 perccel később közlekedik, a Nyugatiból 22:33-kor indul.

Átalakult és bővült a hétfői és ünnepnapos menetrendi struktúra a 142-es vonal alsó, Lajosmizse–Kecskemét szakaszán, a vonalon négy Nyugati pályaudvar és Lajosmizse között közlekedő S21-es személyvonat útvonala lesz meghosszabbítva Kecskemétig, illetve három Lajosmizse és Nyugati közötti személyvonat Kecskemétről közlekedik. A vonatok az új, bővülő eljutási lehetőségek mellett a korábbi hétfői menetrendben közlekedő vonatokhoz hasonló időfékvésben, pár perces időadat módosulással közlekednek.

Budapest–Cegléd–Szeged (140-es) vonal

A Kecskemétről munkanapokon 5:12-kor és 6:12-kor induló, Nyugatiba közlekedő személyvonatok Kecskemétről 5:10-kor, illetve 6:10-kor indulnak és megállnak Nyársapáton, ahonnan 5:26-kor és 6:26-kor indulnak.

A Szegedről 4:34-kor induló, Nyugatiba közlekedő személyvonat Szegedtől 2 perccel korábban közlekedik és megáll Városházán, ahonnan 5:28-kor indul tovább.

Budapest–Cegléd–Szolnok–Debrecen (100-as) vonal

A Debrecenből 4:20-kor induló, Budapestre közlekedő sebesvonat Debrecenből 10 perccel később, 4:30-kor indul, Püspökladányban csak 1 perccel, Szolnokon 5 perccel várakozik, a Nyugatiba változatlan időpontban, 7:32-kor érkezik.

Budapest–Székesfehérvár–Tapolca (29-es) vonal

A Balatonfüredről 5:50-kor induló személyvonat egész évben Budapestig közlekedik: munkanapokon Budapest–Kelenföldig, hétfői és ünnepnapokon a Déli pályaudvarig. Székesfehérvárról 7:06-kor indul, Budapest–Kelenföld pályaudvarig csak Velencén áll meg. Szeptember 12-től pedig a téli menetrend érvényes a Balaton partjánál, amely alkalmazkodik az őszi és a téli turisztikai igényekhez.

Változás az S71-es vonatok megállási rendjében

A Budapest–Vácra–Vác vonalon közlekedő S71-es jelzésű személyvonatok az alacsony utasforgalom okán nem állnak meg Vácra–Vácra állomáson egyik irányban sem, így Vácra 1 perccel korábban érkeznek, illetve Vácról 1 perccel később indulnak. Ennek révén megnövekszik az átszállási idő Vác állomáson a Z70-es zónázó vonatokra, illetve vonatokról. Vácra–Vácra a továbbiakban a csúcsidőszakokban közlekedő G71-es járatokkal érhető el.

Molnár Zsolt

„Egyszerűen feltölt a változás, a mozgás és az emberek jelenléte”

Fekete Norbert vezető jegyvizsgálóként dolgozik a vasúttársaságnál, lassan két éve. Már gyerekként magával ragadta a sínek világa, hiszen vasutas családban nevelkedett. Karrierjéről, motivációjáról kérdeztük.



Mesélj a kezdetekről, miért éppen a vasút? Hogyan lettél jegyvizsgáló?

Már gyerekként megcsapott a mozdony füstje, hiszen Gyékényesen nőttem fel, ahol a nagyapám a vasútállomáson dolgozott vezénylőtisztként, illetve édesanyám is vasutas volt, valamint a rokonság java része. Szinte minden nap körbevettek a vonatok, amiket tátott szájjal lestem. Sajnos azonban nagyon sokára jutottam el arra a felismerésre, hogy nekem is itt a helyem a vasútnál. Izgatottan vártam, hogy hivatalosan is jegyvizsgáló lehessenek, mivel előtte hosszú éveken át a vendéglátásban dolgoztam.

Miért éppen a Keleti?

20 éve már, hogy Pesten élek és valahogy mindig vonzott a Keleti pályaudvar, a nemzetközi vonatok jelenléte erősítette bennem ezt az érzést. Mondhatjuk úgy is, hogy nekem a nagybetűs PÁLYAUDVAR a Keleti, hiszen gyerekként is ezt vizionáltam, hogy egyszer egyenruhában vasutasként léphetek a peronról a vonatokra.

Mit gondolsz, manapság milyen az emberek megítélése a jegyvizsgálókról?

Változó véleményekről lehet hallani. Azonban szeretném, hogy az utasokban megváltozzon a kép a vasútról és a kalauzokról. Minden alkalommal ügyelek arra, hogy ha engem az utasok meglátnak, akkor azt lássák, hogy egy ápolat, elegáns és maximálisan humánus munkaerő vagyok, akiben bízhatnak, akitől bátran segítséget kérhetnek. Számomra ez nemcsak egy munkahely, hanem egy hivatás!

Mit szeretsz legjobban a munkádban?

Imádom az emberekkel foglalkozni, korábban is mindig olyan területeken igyekeztem elhelyezkedni, ahol kapcsolatba léphetek másokkal. Van az a típus, aki szeret inkább

egy irodában dolgozni és vagyok én, aki kalitkában érezné magát egy zárt munkakörnyezetben. Egyszerűen feltölt a változás, a mozgás és az emberek jelenléte. Sosem érenek olyan meglepetések az életben, mint legutóbb egy balatoni járaton. Sok utast nem lehet elfelejteni, hiszen naponta találkozunk, de volt egy kiemelendő kivétel. Egy idős, kedves hölgy egy kis uszonnás dobozt ajándékozott nekem, amiben mindenféle csemege volt, az almától a kakaócsigáig, amit azért kaptam, mert úgy gondolta, hogy nekünk nincs is sok időnk ebédelni, ennyi utazás alatt. Várt a találkozást, hogy átadja nekem a kis szeretetcsomagot, igazán szívmengető érzés volt.

Vannak kedvenc történeteid?

Egyszer az egyik utas elhagyta a csomagját, amiben értékes dolgok voltak. Szerencsére nagyon hamar sikerült megtalálnom, majd Szombathelyre menet vissza is juttattuk neki. Pár héttel később írt egy levelet a vezetőimnek, amiben háláját és köszönetét fejezte ki. Nagyon jólesett a levél, a segítségnyújtásért igazgatói dicséretet is kaptam.

Két éve már, hogy a MÁV-START jegyvizsgálójaként üdvözölhetünk. Hogyan értékeled szakmailag az elmúlt időszaktot? Mik a jövőbeli terveid?

Célokkal és tervekkel érkeztem 2020. szeptember 20-án a MÁV-START csapatához, először lettettem a jegyvizsgálói, majd a vezető jegyvizsgálói vizsgát. Idén szeptemberben elkezdtem a nemzetközi vezető jegyvizsgálói képzést, hiszen az elsődleges céljaim között szerepelt, hogy külföldi járatokon is dolgozhassak. Hálás vagyok, hogy a vezetőim támogatják a karrieremet és segítik, egyengetik az utamat. A vasútnál mindig van előrelépési lehetőség, ami egy nagyon nagy kincs manapság!

Kozma Barbara

Levelünk érkezett

Ügyfélszolgálatunkra folyamatosan érkeznek olyan utas-észrevételek, amelyek munkatársaink munkáját dicsérik, ezúttal is köszönjük kollégáink munkáját!

„Tisztelt MÁV-START! Ma esti történetemet szeretném Önökkel megosztani és kifejezni hálámat munkatársaik felé. Történt ugyanis, hogy Győrben Celldömölkre igyekezve megszokásból tévesen a 39558 számú vonatra szálltam a 9248 számú helyett. Ez csak akkor tűnt fel, amikor már 5 perc „késéssel” álltunk a győri állomáson. Mint kiderült a vonat nem késik, csak másik, hiszen a két vonat között 5 perc az indulási különbség. A 39558 számú vonat jegyvizsgálója felvetésemre, miszerint várjon be minket Győrszabadhegyen a 9248 számú vonat, konstruktívan reagált és telefonon megkérdezte kolléganőjét, hogy ez lehetséges-e, majd a 9248 számú vonat kalauza türelmet kért. Ha jól sejtem ez idő alatt a 9248 számú vonat jegyvizsgálója a Győrszabadhegyen szolgálatot teljesítő forgalmistával felvette a kapcsolatot.

Pár perc múlva pozitív visszajelzést kaptunk, ezáltal ma este különösebb nehézség nélkül otthon aludhattam. Szeretném megköszönni és példaértékűnek titulálni mindhármuk hozzáállását a problémához és annak megoldásához, illetve kívánok Önöknek sok hozzájuk hasonló emberséges és segítőkész kollégát! Kérem, amennyiben lehetőség van rá, leveletem juttassák el a vonatokon és a győrszabadhegyi állomáson augusztus 7-én szolgálatot teljesítő kollégáik részére.”

„Tisztelt MÁV-START! Szeretném megköszönni, hogy a Békéscsaba–Budapest Keleti pályaudvar között augusztus 26-án közlekedő, Sz. Krisztina jegyvizsgálójuk, empátikus, segítőkész, gondoskodó hozzáállást tanúsított a látássérült utasok felé. Ezen a vonalon már sokszor találkoztunk Krisztinával, és kollégáival, akik szintén hasonlóan jártak el, de Krisztina még talán egy fokkal többet is tett értünk! Szeretnénk megköszönni minden olyan jegyviz-

gálónak a munkáját, akik hasonlóan gondolkodnak, mint Krisztina! Reméljük egyre több jegyvizsgáló követi Krisztina példáját! Üdvözlettel: Elnök, Vakok és Gyengén látók Békés Megyei Egyesülete”

„Tisztelt MÁV-START! Az augusztus 30-án Budapest Kelenföld állomásról 13:27 perckor induló S40-es (Budapest–Százhalombatta) vonattal utaztam hazafelé Erdőliget állomásra. Valahol Budatétény körül a szokásos jegy- (bérlet) ellenőrzés megtörtént, ami után a pénztárcámat magam mellé tettem az ülésre. Körülbelül 1 órával később édesanyám kapott 1 hívást, miszerint egy hölgy, aki a MÁV alkalmazásban áll, megtalálta a pénztárcát és a tudakozón keresztül talált egy elérhetőséget hozzám.

Természetesen a megadott elérhetőségen keresztül azonnal felvettem vele a kapcsolatot, és mint kiderült a fent említett S40-es járat jegyellenőre volt! Mivel nagyon fontos és a munkámhoz nélkülözhetetlen iratok voltak a tárcámban, így néhány biztonsági kérdés után a hölgy volt olyan kedves és lehetőséget biztosított nekem a személyes átvételre egy későbbi vonaton, ami Érd alsónál állt meg. Az általam felajánlott nyomravezetői díjat NEM fogadta el! Mindössze annyi kérése volt, hogy itt jelezzek vissza, ha megoldható. Így szeretnék ezzel a lehetőséggel élni. Nehéz szavakkal elmondani, mennyire hálás vagyok az emberségéért, legfőképpen azért, mert a tárca tartalma teljes mértékben hiánytalan volt! Nagyon jó érzés volt ilyen becsületességgel találkozni. Nyilván kellett ehhez egy hatalmas adag szerencse is, de a lényeg, hogy szeretném elérni, hogy a fent említett hölgy (zavaromban még a nevét is elfelejtettem megkérdezni) valamiféle elismerésben részesüljön!

Remélem, erre lesz majd valami lehetőség, én ahol lehet, ezt biztos megosztom, mert jómagam is sokszor találkoztam negatív dolgokkal az utazásaim során, de ez most leírhatatlanul pozitív tapasztalat volt. Nagyon köszönöm neki!”

Mozdonyvezető munkatársunk találta meg az elveszett kislány Hódmezővásárhelyen

Szegedi mozdonyvezető kollégánk Hódmezővásárhelyen, miután megérkezett a végállomásra, a peronon egy kb. 13 év körüli kislányra lett figyelmes, aki zavartan viselkedett. Miután odament hozzá, a kislány megkérte, hogy vegyen számára jegyet, mert utazni szeretne. A diákigazolványát elkérte, így látta, hogy gyógypedagógiai iskolába jár. Mivel kiskorú,

egyedül utazó kislányról volt szó, bekísérte a TramTrain ügyeletre, ahol az ügyeletessel kihívták a rendőrséget. Mint kiderült, a kislány megszökött a nagymamájától, így a gyermeket hazavitték épségben a rendőrök. Gratulálunk munkatársunknak, aki felmérte a helyzetet, és példásan meg is oldotta a problémát.

Minőség, megbízhatóság

Interjú Czeglédi Sándorral, a MÁV VAGON Integrált rendszermenedzsment vezetőjével

„Légies parádé” (Czeglédi Sándor 2012)

A MÁV VAGON Kft.-nél, jogelőd szervezeteinél és jelenlegi működési területein a menedzsmentrendszerek alkalmazása több évtizedes múltra tekint vissza. A vasúton belül az elsők között rendelkezett a társaság irányítási rendszertanúsításokkal. De mi van a tanúsítások mögött? És mit jelent az integrált rendszermenedzsment? Most nem csak ezekre a szakmai kérdésekre kapunk választ. Azt is megtudhatjuk, hogy milyen volt idén a kérészek nászrepülése, és mi a Rotary Klub által képviselt eszmeiség? Rendhagyó beszélgetés a természet szépségét meglátó tiszai emberrel, Czeglédi Sándorral, a MÁV VAGON Kft. Integrált rendszermenedzsment vezetőjével.

Milyen elvek mentén működnek a modern vállalatiirányítási rendszerek?

Mára a vasúti járműjavítás és -karbantartás területén jogszabályi kötelezettség több irányítási rendszer kiépítése, működtetése és független minősítő szervezet általi tanúsítása. Világunkat az elmúlt időszakban számos nem várt külső hatás érte, óhatatlan, hogy jelentősen előtérbe került a kockázatalapú gondolkodás, ami megváltoztatta a korábbi fókuszot. Az új kihívásokra új válaszokat kell adnunk. Most a legfőbb cél a kihívásoknak való megfelelés, a rövid idejű, gyors alkalmazkodási képesség az üzleti eredményességünk biztosítása mellett. Az integrált irányítás, mint vállalati irányítási rendszer mára elfogadott Európában és hazánkban is. A Magas Szintű Struktúrát (HLS – High Level Structure) a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) vezette be, hogy az irányítási rendszerekre vonatkozó szabványoknak egységes szerkezetet adjon. Az elmúlt évtizedben

az egyik legjelentősebb előrelépés volt, hogy az autópárhöz, a repülőgépiparhoz hasonlóan a vasúti járműkarbantartásra is kialakították azt a követelményrendszert, amely az MSZ ISO/TS 22163 szabványban testesült meg, mint a vasúti szervezetek üzleti irányítási rendszerének követelményei. A szabvány kiterjed a konfigurációmenedzsment, az elavuláskezelés, az innovációkezelés vagy a teljes szállítói lánc menedzsmentjére is, ez jelentős fejlődési lehetőséget jelenthet társaságunknak. Én mindig érdeklődéssel fordulok az új irányok felé, hiszen hiába a 30 év szakmai tapasztalat mögöttem, mindig van mit tanulni.

Mit jelent az Integrált rendszermenedzsment, és hogyan működik a MÁV VAGON-nál?

A rendszerek integrációjának legfőbb előnye a párhuzamoságok megszüntetése, az egységes szemlélet. Az a cél, hogy hatékonyan, felhasználóbarát módon és elsősorban költség-hatékonyan működtessük rendszereinket. Így a folyamata-



ink átláthatóbbak lesznek. A MÁV VAGON egy évvel ezelőtti átalakulása izgalmas feladatokat és kihívásokat hozott szakterületünk számára is. Ez az egy év arra volt eleget, hogy tízszeresére növekedett létszámmal, és jelentős területi és tevékenységbeli bővüléssel az alapidokumentációs rendszereinket kialakítsuk. Az integrált irányítási rendszerek (IIR) alapját minden esetben a szerve-

zet alapvető értékteremtő folyamataira épülő rendszernek kell képeznie. Az integráció annyit tesz, hogy e menedzsmentrendszereket nem különálló alrendszerként, hanem a működésbe beleolvadó egységes rendszerként kell kezelni. Praktikusan ez azt is jelenti, hogy nincs külön minőségirányítási vagy környezetirányítási, esetleg munkabiztonsági kézikönyv, hanem egységes kézikönyvben fogalmazzuk meg a folyamatszabályozásokat. Rendszereink tanúsítványai igazolják alkalmasságunkat az olyan nagy horderejű feladatok elvégzésére, mint az elmúlt évtizedben az IC+ gyártásával megszerzett vasúti jármű-tervezői és járműgyártási kompetenciánk. A legfontosabb cél a vevőink elégedettségének növelése, az érdekelt feleink elvárásainak figyelembevétele, melyet integrált politikánkban is megfogalmaztunk. Persze ez magától nem jön létre, csapatmunkáról van szó, minden munkatársunkra bőven hárul feladat, hogy a közös céljainkat elérjük.

Egy gyakorlati példával bemutathatók a rendszerek most az olvasóknak?

Az irányítási rendszereink egyazon gondolkodásmódra alapuló rendszerek, hasonló elemekből építkezve. Ezeket nagyon jól lehet együttesen kezelni. Egyszerű példával élve: egy olajfolyás a karbantartó műhely padozatán KIR-szempontból a környezetbe történő széthordással keletkező esetleges környezetszennyezés miatti nem megfelelés, míg „MEBIR-es szemüvegen” nézve egy esetleges balesetforrásként kezelendő. Az EgIR, azaz Energiagazdálkodási Irányítási rendszerünket a MÁV-csoportban még 2016-ban kezdtük kiépíteni. A napjainkban zajló energiaválsággal fenyegető időszakban kiemelten fontos terület lett az energiahatékonyságunk növelése. Bízunk benne, hogy az energiatudatosság növelésére fordított erőfeszítésünket a munkatársaink most az otthonaikban is jól tudják hasznosítani.

Évtizedek óta dolgozik a vasútnál. Hogyan indult vasúti karrierje, van-e családi, gyermekkori kötődés?

Mindkét nagyapám és édesapám is a vasútnál dolgozott. A Nehézipari Műszaki Egyetem gépészmérnök hallgatójaként

volt lehetőségem MÁV-os tanulmányi ösztöndíjra. Az egyetemi évek után, 1993-ban kerültem a Miskolci Fűtőházhoz, majd a következő évben az akkori MÁV Szolnoki Járműjavítóba. Az elmúlt három évtizedben a szervezeti átalakításokkal együtt folyamatosan a vasúti járműjavításért dolgoztam.

Ha azt mondom, „tiszavirágzás”, mi jut eszébe? Milyen volt az idej fotózás?

Ez egy kedves téma számomra. A kedvező időjárásnak és a Tisza vízállásának köszönhetően csodás volt az idej „tiszavirágzás” is, a kérészek nászrepülése, de idén csak fényképezőgép nélkül gyönyörködtem a látványban. A Tisza partján élek, régen sokat horgásztam, így ismerkedtem meg ezzel a gyönyörű természeti jelenséggel. Hosszú évek óta június közepén fényképezőgéppel igyekszem megörökíteni ezt a csodát. Az első években a képek még olyan fényképezőgéppel készültek, amelybe 3,5” floppy-lemez került és mindössze 4 darab 1 megapixeles felbontású képet lehetett készíteni. Később a fotóművész barátaim avattak be a fotózás mélyebb rejtelmeibe. Néhány év alatt összeállt egy kiállításnyi képanyag. A tiszavirágos képeim díszítették 2008-ban a Zaragozai vízes világkiállításon a magyar pavilont, majd itthon több városban is sikerült megmutatni őket. Jelenleg állandó kiállításként a szolnoki Milléri Vízügyi Múzeumban láthatók.

A Rotary Klub Szolnok elnöke volt a közelmúltban. Mit jelentenek a Rotary által képviselt eszmék, a humanitárius célok, a hagyományok, a közösségépítés?

Barátaimom keresztül ismerkedtem meg a Rotary eszmeiségével, tevékenységével és tíz évvel ezelőtt lettem aktív klubtag. Szokták mondani, hogy a Rotary a barátság és a jóakarát klubja, ezek az elvek közel állnak hozzám. Bár csak a 90-es évek elején kerültem Szolnokra, mára már helybélinek érzem magam, hiszen a munkám mellett sok minden fűz a városhoz. Évente mintegy húsz programja van klubunknak, melyek jótékonyági adománygyűjtésekről, a helyi kulturális értékek ápolásáról szólnak. Évente több millió forintnyi adományt adunk át a rászorulóknak, és aktívan részt veszünk a nemzetközi diákcseraprogramban is. Az elmúlt évek csapásai, a koronavírus-járványok, a szomszédunkban zajló háborús helyzet, az energiaválság, mind rámutatnak arra, hogy a mai rohanó és sokszor embertelen világunkban nagy szükség van az emberségre és összefogásra. A Rotary hagyományai szerint az elnöki posztot egy-egy évre töltik be a kijelölt tagok, számomra megtisztelő volt, hogy néhány éve én is az lehettem. Az elnökségre felkészülő évem végét volt szerencsém egy El Camino, vagy másnéven Szent Jakab-zarándokúttal zárni. Megtanultam, hogy ha a helyes úton járunk és figyelünk a barátainkra, egymást segítjük a közös úton, akkor a sok kis apró lépéssel, hátunkon a vállalt teherrel és kitartással, elérhetjük a néha távolinak tűnő céljainkat is. Így egy-egy út végén a fáradságunk mellé a jóleső elégedettség társul jutalmul.

Hum Krisztina

Megújult a vasútállomás épülete Zichyújfalun

Szeptember 15-én átadták Zichyújfalu vasútállomás felvételi épületét, amely a Magyar Falu Program keretében újulhatott meg. A Miniszterelnökség és a MÁV között 2021 augusztusában létrejött Támogatási Szerződés alapján, a Magyar Falu Program keretében a vasúttársaság 2 milliárd forint vissza nem térítendő kormányzati támogatást használhat fel vasútállomások fejlesztésére. Zichyújfalu vasútállomás Mád és Szany-Rábaszentandrás után már a harmadik helyszín, ahol munkatársaink és az utazóközönség a Magyar Falu Programnak köszönhetően élvezhetik a megújulás előnyeit.



Az állomáson vasutas lakóház is épült, és a 20. század közepén egy vonóvezetékes biztosítóberendezés, amelyhez további őrhelyeket építettek. Az 1990-es években megszűnt itt a szolgálat, a jelzőket és a berendezést is elbontották, és csak sorompókezelő maradt Zichyújfalun. Az állomáson álló vasutas lakóház leégett. 2009-ben a Pusztaszabolcs–Székesfehérvár vasútvonal felújításakor kicserélték az állomás vágányhálózatát, és új biztosítóberendezést építettek az épület oldalszárnyában, azonban sajnos a felvételi épület felújítása akkor elmaradt.

A MÁV projekt célterülete a falusias, közlekedési főtengelyektől távolabb eső térségeket feltáró regionális vasúthálózat, amely az elmúlt 10–15 év vasútfejlesztési projektjeiből kimaradt. Fontos törekvés, hogy az e térségekben élők is hasonló minőségű szolgáltatást kapjanak a vasútállomásokon, mint a fővonalakon, vagy a budapesti elővárosban utazók.

Zichyújfalu vasútállomáson a Magyar Falu Program keretében a felvételi épület és környezete 49 millió forint értékű beruházás keretében újulhatott meg. A munkálatok során javították az épület tetőszerkezetét, a homlokzat pedig visszanyerhette az eredeti arculatát. Az utasforgalmi helyiségek megújultak, a mosdó akadálymentes lett. A környezet rendezése során a biztosítóberendezés konténerét az épülethez hasonló stílusúra formázták, és újratelepítették a zöldfelületet. Az épületet térkő burkolatú járdával vették körbe, illetve a keleti oldalon nagyobb összefüggő felületet hoztak létre, ahol 20 állásos fedett kerékpártárolót telepítenek még az idei évben.

A vasútállomás története egészen 1896-ra nyúlik vissza. A 44-es számú Pusztaszabolcs–Székesfehérvár-vasútvonal átadása előtt épült a harmadosztályú HÉV-felvételi épület, amelyet később egy földszintes oldalszárnyal bővítettek.

A Magyar Falu Program projektben a MÁV célja, hogy a fejlesztéseket a helyi lakosok is magukénak érezzék. Ennek érdekében valamennyi önkormányzattal szoros együttműködésre törekszik a vasúttársaság, az épületek környezetének rendezése, a felesleges helyiségek, épületek hasznosítása, valamint az utasforgalmi létesítmények üzemeltetése tekintetében. Az új állomásépületek színvilágának és külső dekorálásának tervezésekor a MÁV figyelembe veszi az önkormányzatok igényeit. A vasutasok munkakörnyezete is javul az érintett állomásokon.

A 2023 elején záruló MÁV projektben további tíz helyszínen szépülnek meg az állomások, és további 13 kistélepülésen új, zárt utasváró épületek is készülnek. Több mint kétszáz vasútállomásra telepít a MÁV fedett kerékpártárolókat, utasbeállókát és utcabútorokat, ezeken a helyszíneken megújul a statikus utastájékoztató is.



Könyvajánló

Két vasúti kötődésű könyvet ajánlunk olvasóink figyelmébe. A két írás a magyar vasút történetének egy-egy izgalmas részletét dolgozza fel.

Árva Kálmán

Vasúti kötődéseim, vasút és vasutas a történelem sodrásában

A könyv igazi csemege azoknak, akiket érdekel a vasút, érdekel a történelem és megannyi személyekhez kötődő kedves emlék. A szerző negyvenöt esztendő vasúti szolgálat és több mint tíz nyugdíjas év tapasztalataival felvértezve vállalkozott a közel százhusz évet felölelő visszatekintés megírására, amelyhez az alapot vasutas felmenőinek életútja és saját szakmai pályafutása szolgáltatja. Könyvében felvázolja a vasúthoz való kötődését megteremtő családi hagyományokat, gyermek- és fiatalkori vasúti élményeit, valamint szakmai életútjának fontosabb eseményeit. Mindezeket úgy, hogy azok az adott időszak társadalom-, gazdaság-, közlekedés- és vasútpolitikájának jellemző elemeit is tükrözik. Külön értéke és érdekessége a könyvnek, hogy bemutatja a műszaki egyetemi képzés rövid történetét, a kollégiumi életet, a korabeli oktatáspolitikai problémák megoldására tett kísérleteket, megemlékezve azokról a nagy tudású professzorokról is, akik a hallgatók hosszú sorát nevelték kiváló szakemberekké. A kiváló korlenyomat tárgyilagosan és számos eredeti dokumentum bemutatásával foglalja össze a Magyar Államvasutak történetének egy jelentős korszakát, így hasznos olvasmány lehet azok számára, akik a múlt tapasztalataiból is merítve kívánnak tevékeny részeseivé válni a MÁV mai problémáinak megoldását szolgáló munkának.



Péter József

Nemzeti értékünk, a vasút

Az írás folytatása a szerző „Éljünk a vasúttal, Fejlődés történelmi háttérrel” című könyvének. Ebben szeretné bemutatni, hogy a XIX–XX. században milyen nagy egyéniségek álltak a vasút kiépítése, fejlesztése mellé. Milyen sok személyes erőfeszítés, indíttatás kellett ahhoz, hogy Magyarország elindulhasson az önálló társadalmi-gazdasági fejlődés útján. Ebben az időben milyen kiváló döntések és maradandó alkotások születtek. Meghatározó lett a vasút, ez a technikai vívmány nagy reményeket ébresztett az emberekben, a társadalomban, kiemelkedett a termékek, a kultúra gyors áramlásával. Az eljutás lehetősége és az idő tényező meghatározóvá vált. Az első gőzüzemű vasútvonal 1846. július 15-én állt üzembe, majd 50 év alatt elterjedt mindenfelé. Következő nagy lépés volt, amikor Szolnok után megépült Debrecenig a vasútvonal. Kísújszálás vasúti csomóponttá fejlődött. Másol is hidak, vasutak épültek. Megalakult az egységes Magyar Királyi Államvasút és alig 10 év múlva az Alföld és a Dunántúl is vasúti kapcsolatba került, kialakult az országos vasúti hálózat. A hazai fejlődés megalapozását az előző generációknak köszönhetjük, akik meglátták a vasút előtt álló lehetőségeket és éltek a történelmi küldetésükkel. Személyes tehetségüket az ország és a vasút javára, annak fejlesztésére, az új megoldásokra fordították. A mai fejlődés sem képzelhető el vasút nélkül. Amikor átépülnek a vonalak, a távolságok legyőzhetővé válnak, a vasút egyre nagyobb jelentőséggel bír. A 2040-ig szóló vasúti fejlesztések is ezt a célt szolgálják. Fejlett vasúttal tudunk Európához kapcsolódni. A könyv a vasutas múlt kiemelkedő személyiségeit, a nagy eseményeket és a változásokat szeretné az olvasók elé tárni. A kiadást Kísújszálás Város Önkormányzata és Nagykun Hagyományőrző Társulás támogatta. A további támogatók aktív és nyugdíjas vasutasok.



A sátoraljaújhelyi vasúti járműbontó bemutatása

Lassan, de biztosan minden vasúti jármű előregszik és kikerül a forgalomból, azonban egy-egy mozdony vagy kocsi 90 százalékában „reinkarnálódik”. Használható alkatrészeit értékesítik, fémrészeit újrahasznosításra készítik elő. Hazánkban ezt a feladatot a sátoraljaújhelyi járműbontó telephely végzi el, melynek működéséről Tóthné Kobra Mária környezetvédelem, szállítás, leltározás és vasúti tevékenység vezető, illetve Éles Dániel hulladékértékesítési, újrahasznosítási és vasúttevékenység-vezető mesélt a Vasutas Magazinak.

A sátoraljaújhelyi telephelyet a 60-es években hozták létre, azelőtt Istvántelken végezték a járműbontást. Valószínűleg nehézipari érintettsége miatt tervezték Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyébe a bontó kialakítását. Jelenleg tizennyolc munkatárs dolgozik a helyszínen, de maga a feldolgozási folyamat jóval több kollégát igényel, az adminisztratív terhektől kezdve az értékesítésen át a környezetvédelmi jogszabályok érvényesítéséig. Tizenhat fő vesz részt a bontásban, a dolgok oroszlánrészre rájuk hárul, illetve kettő irodai dolgozó segíti a helyi munkavégzést. A többi feladatot és a háttérmunkát az SZK munkatársai végzik.

Elhasználtból használható

A bontással, a bontásból származó alkatrészek visszaforgatásával, a hulladékok értékesítésével és a veszélyes anyagok tárolásával, elszállításával egyaránt foglalkozni kell. Ennek folyamatát Éles Dániel tárja elénk. „A vasúti járművek egy részére nincsen alkatrész-utánpótlás, nem elérhetőek új elemek. Ezért bontás után a legapróbb fogantyúktól kezdve a forgóváz, kerékpárig sok mindent értékesítünk. Nagy felvevőpiaca van például a kerékpároknak. Arányaiiban a MÁV-Volán-csoportnál marad az alkatrészek 90 százaléka, de muzeális célra, művészeknek is eladunk vonat

berendezéseket, elektronikai alkatrészeket, melyeket kiállítanak például éttermekben, váróhelyiségekben. Ami nem értékesíthető alkatrészként, azt hulladékként adjuk el, főleg a járművekben található vasat, rezet, alumíniumot. Maga a folyamat úgy zajlik, hogy a bontandó járművet avagy szaknyelven elegyet betolatjuk a telephelyre. A belső berendezéseket és az éghető anyagokat eltávolítjuk, hiszen főként lángvágással dolgozunk. Könnyen lángra kaphat bármi, de be vannak készítve a poroltók. A kollégák egyéni védőfelszerelésben végzik a munkájukat, a speciális respirátortól kezdve a munkavédelmi cipőn át a hő- és tűzálló kámszálig, csak hogy néhányat említsünk. Az értékesíthető alkatrészeket kibontjuk, majd megkezdődik a kocsiszekerény darabolása, a leemelés az alvázról a bakdaruk segítségével történik. Ha lebontották a felső szerkezetet, jön az alváz, a forgóváz, a kerékpárok. Az alkatrészeket kibontjuk, a fémeket összegyűjtjük az erre a célra kialakított tároló területre mozgatjuk. A további felhasználásra nem alkalmas lomhulladékot pedig Bodrogkeresztúrra szállítják egy hulladéklerakóba.

A bontás után elkezdődik az értékesítés. Az alkatrészeket eladjuk, többnyire már meglévő igények alapján adjuk át a vevőknek. Ami az értéket képviselő hulladékot illeti, kicsit más a folyamat. Megfelelő mennyiség összegyűjtése után



nyílt eljárásban versenyeztetjük az anyagot az előre minősített partnerek közt. Ezek kifejezetten „vasas” cégek, fémhulladékkereskedők. Aki a legmagasabb árat adja, az nyeri meg a csomagot.

Rend és környezetvédelem

„Éves szinten 90-110 járművet dolgozunk fel – magyarázza Kobra Mária. – Nagyon fontos szerepe van a járműbontónak a körforgásos gazdaság kialakításában. A szakszerű munka speciális infrastruktúrát igényel, hogy ne legyen környezetszennyező, illetve emberekre veszélyes tevékenység. A sátoraljaújhelyi telephelyen fontos a rend, a tisztaság, olykor tőlük veszek mintát a saját háztartásom rendszerezéséhez is. A filozófiájuk, hogy mindent csak egyszer fognak meg, utána rögtön a helyére rakják. Ezt érdemes otthon is kipróbálni. Korábban kevesebb figyelmet kapott a környezetvédelem, a szabályozások lényegesen megengedőbbek voltak, mára ez megváltozott. A bontóban kiemelt szerepet tölt be a tevékenyebből származó szennyezőanyagok mennyiségének mérséklése, a keletkezett veszélyes anyagok mennyiségének szabályozott keretek között tartása, a környezet és a technológiai tér megfelelő műszaki védelemmel történő ellátása. A MÁV környezeti kármentesítési programjában ez a telep is részt vett, ekkor számolták fel, hogy a káros anyagok a talajba, illetve a folyóvízbe kerüljenek. A vágásból származó, csapadékvízzel bemosott nehézfém-szennyezéssel kellett foglalkozni, a festékből származó ólom-szennyezettség

volt a legjellemzőbb. Ezért kiépítettek egy olyan védelmi rendszert, ahol a csapadékvíz elvezetése és szűrése megoldott. Napjainkban már egy betontálcán vágják a járműveket, amely a bontási területől kikerülő csapadékvizet felfogja majd szűri egy szűrőrendszer, hogy a vágásból származó szennyezésektől megóvjuk a talajt.

Folyton változó elvárások

Mikor a telephellyel kapcsolatos tervekről és kihívásokról kérdezzük, Kobra Mária így felel: „Olyan szinten változik a jogszabályi és a gazdasági környezet, hogy már az is kihívás, hogy megfeleljünk a változó elvárásoknak. Folyamatosan változó környezetvédelmi szabályozások lépnek életbe, így a folyamatainkat mindig meg kell újítani, napra készen kell tartani. A bontás mellett klasszikus raktározási, készletnyilvántartási feladatok is vannak, rengeteg a háttérmunka, ehhez nagyon jó támogatást kapunk az SZK-társzervezeteitől. Az őrzés-védelem fontos szerepet kap, mivel a telephely falain belül értéket tárolunk, ezek megőrzését biztosítanunk kell. Biztonsági őr és két kutya őrzi a telephelyet, a lopási próbálkozások szerencsére egyre ritkábbak. Kihívás a bontás során alkalmazott eszközök karbantartása és az újak beszerzése. Csak a sátoraljaújhelyi telephely képes a rendkívül speciális vasúti járműbontást ilyen professzionális, környezetkímélő módon elvégezni.

Sin Bettina



Érdekes adatok a telephelyről

Összesen 516 m vágányon, 2 darab 5 tonnás bakdaruval és 111 m darupályával, valamint 2 darab 3,5 tonnás targoncával végzik a bontásokat. A telephely területre épületekkel együtt 8290 m², ebből technológiai terület 6941 m². A burkolt, szennyezett csapadékvizek jogszabályi elvárásoknak megfelelő elvezetését biztosító, darupályával rendelkező vágó és rakodótér területe 382,5 m². A versenyeztetéssel értékesített hulladékok mennyisége átlagosan 2000 tonna évente, amely 98%-a vas és lemez, a fennmaradó 2%-a alumínium és réz.

Takarékosság

a Takarékosági világnap kapcsán

Október utolsó munkanapja a Takarékosági Világnap. 1924 októberében három földrész takarékpénztárainak küldöttei értekeztek Milánóban a pénzüzetek működésének tapasztalatairól, céljairól. Itt határozták el, hogy a világ takarékpénztárai október utolsó munkanapján ünnepljék a Takarékosági Világnapját. Magyarországon legelőször az OTP Bank csatlakozott 1964-ben a nemzetközi tanács ötletéhez, hogy felhívja a figyelmet a megtakarítások és az öngondoskodás fontosságára. A Takarékosági Világnapon sok hasznos üzenet elhangzik – ezek 2022-ben, a jelenlegi válságos időszakban még fontosabbak. Takarékoságra intő és törekvő jelenünkben minden jótanács hasznos lehet, amellyel könnyebben átvészeli a nehezebb, spórolósabb időszakokat.

A takarékpénztárak és a pénzüzetek története

Kezdetben a hitelügyeket elsősorban az egyház, az ún. megyei árvapénztárak és a gazdag birtokosok elégítették ki kamatos visszafizetésért cserébe. Később a hitelezésbe kapcsolódtak a kereskedők is, akiknek főleg a váltóügyletek révén értékpapírok adásvétele, áruügyletek révén kézizálogkölcson is volt a repertoárjukban. A váltótörvényszék bevezetésére ugyan már 1791-től kezdődően történtek kísérletek, de (mivel a nemesi előjogokat sértette volna), végül még évtizedekig nem került sor a hiteltörvények kidolgozására a jogalkotásban. A tőkeáramlás javításának egyik útja a kistőkéket összegyűjtő pénzüzetek alapítása volt. Az ország első önálló pénzüzete az 1836-ban a bécsi kancellária tisztviselőjének kezdeményezésére létrejött Brassói Általános Takarékpénztár volt. Később mások is hasznosnak látták ilyen intézetek megalapítását, a szükséges tőkét az alapítógok rakták össze, és befektetőnek többnyire tekintélyes helyi kereskedőket, birtokos nemeseket igyekeztek megnyerni. 1839-ben a Pesti Hazai Első Takarékpénztár is megkezdte munkáját. Ezt követően az 1840-es évektől kezdve vidéken is

sorra születtek a takarékpénztárak. Létrejötték a különböző központosított szervezetek, például az Országos Központi Hitelszövetkezet (1898), a Pénzüzeti Központ (1916), a Magyar Szavatossági Bank (1931), az Iparosok Országos Központi Hitelszövetkezete (1920), az Országos Magyar Ipari Jelzálogintézet (1928), a Földbirtokrendezés Pénzügyi Lebonnyolítására Alakult Szövetkezet (1929), a Hitelintézetek Szövetkezete (1933), az Ipari Munkaszervező Intézet (1933), a Magyar Pénz- és Tőkepiac Szabályozására Alakult Intézet Rt. (1939) stb. Majd új banktípusként a két világháború között megjelentek Magyarországon is a lakásépítési hitelintézetek, szövetkezetek is (Országos Lakásépítési Hitelszövetkezet – 1930). Forrás: Tomka Béla: A magyarországi pénzüzetek rövid története Aula, 2000

Takarékosság, egyéni és közösségi gondoskodás

A 21. századba lépve egyre többször találkozunk a takarékosági szempontokra vonatkozó egyéni és közösségi felelősség fogalmával. A gazdasági szervezetek intézkedési terveket fogalmaztak meg az észszerű és takarékos



gazdálkodás, és a működőképesség fenntartása érdekében. Ezekben az intézkedési tervekben meghatározták a feladatellátáshoz elengedhetetlen kiadásokat, külön kitérve az energiával való takarékoskodásra. Ma, 2022-ben az a legfontosabb, hogy hogyan tudunk felkészülni egy meglehetősen nehéz gazdasági időszakra. A megélhetési költségek folyamatosan emelkednek, ezt mindannyian érezzük. Megszámlálhatatlan a jótanács, amely eláraszt bennünket – az elmúlt 2 évben ebben a rovatban is többször írtunk környezetkímélő, hosszú távon a fenntarthatóságot segítő, pénztárcánkat kímélő megoldásokról. Mostanra némely hatás már egyértelműen érezhető, pénzügyi döntéseinkben a tudatosság elengedhetetlen.

Sok kicsi sokra megy

Tartsuk nyilván a költségeinket, hogy nyomon követhetőek legyenek a kiadásaink. Érdemes megállni és megvizsgálni, hány dolgot vásároltunk meg az elmúlt hónapban, amire igazán nem is volt szükségünk. Vizsgáljuk meg, hogy banki számlacsomagunkat tudjuk-e egy kedvezőbbre váltani, vagy az esetleg éppen lejárt biztosításunkat egy kedvezőbb konstrukcióra változtatni. Fontosak-e a soha nem nézett televíziócsatornák, vagy esetleg érdemes egy olcsóbb csomagra váltani? Az okostelefonunkon igénybe vett szolgáltatások árát automatikusan hozzáírják az előfizetési összeghez, vizsgáljuk felül ezeket! Jó néhány ezer forint összejöhet így, amelyek eddig havi rendszeres kiadásként szerepeltek a családi kasszában. A pénzügyi szakemberek azt mondják, hogy a jelenlegi magas inflációs környezetben a készpénzben tartott megtakarításnál minden jobb. Ezért javasolják, hogy keressünk megtakarítási lehetőségeket. Az infláció emelkedésével a befektetések kamatai is felfelé kúsznak.

Öngondoskodás a biztonságért

Sokunknak nincs lehetősége jelentősebb összeget befektetni. Az öngondoskodás fontos megoldást jelenthet ebben az esetben is, hiszen nem kell egyszerre nagy összeget investálni.

Ez a megoldás jelentős lépés a jövőnk tudatos alakítására, és a váratlan helyzetekből fakadó anyagi kiszolgáltatottság csökkentésére. Szinte mindenre léteznek speciális megoldások. A befektetési lehetőségek tárháza pedig még ennél is jóval szélesebb. A MÁV-Volán-csoport munkáltatóként hozzájárul munkavállalók nyugdíj-előtakarékossági, egészségpénztári befizetéseihez, munkáltatóként hosszú évek óta támogatja az öngondoskodást a nyugdíjpénztári és az egészségpénztári munkáltatói tagdíj-hozzájárulás biztosításával.

Takarékoskodás a mindennapokban

Mit tehetünk még mi magunk, hogy legalább minimálisan felvehessük a harcot az infláció ellen? Mik azok a lépések, amelyeket megtehetünk, hogy legalább saját környezetünkben elviselhetővé tegyük az áruk száguldását? Meg kell tervezni a költségvetést, azaz papíron, feketén-fehéren lássuk leírva, hogy mennyit és mire kell elköltenünk adott hónapban. Ha nem marad semmennyi félretenni, akkor csináljunk egy „házi bankot” otthon, tegyük félre csak az aprópénzt minden este, ami nálunk van. Meglepően sok jön össze hó végére. A másik megoldás az, hogy a számlavezető banknál rendelkezünk arról, hogy a havi jövedelem bizonyos százalékát automatikusan áthelyezze egy megtakarítási számlára. Energiatakarékos ötletekről már sokat írtunk, persze a legegyszerűbb energiatakarékossági mód a kikapcsolás. Az elektromos berendezések „stand-by” módban is az átlagos üzemmód egyhatodát fogyasztják. Ha a gépeket egy kapcsolós hosszabbítóba dugjuk, akkor egy mozdulattal áramtalaníthatjuk őket. Ez a mozdulat az energiaszámlánkon is meglátászik majd. Ne legyenek impulzusvásárlásaink, tervezzük meg előre a bevásárlásainkat, nem ciki listával a boltba menni. Legyünk tudatosabbak! Válasszuk az olcsóbbat, forduljunk a saját márkás termékek felé, keressük meg közvetlenül a termelőt.

Hum Krisztina

A szeme se áll jól. Árgus szemekkel néz. A szem a lélek tükre. Nem lát a szemétől. Hosszasan lehetne sorolni a látást szolgáló érzékszervünkkel kapcsolatos szólásokat. De nemcsak szólások és mondások terén vannak jelen az életünkben a látással kapcsolatos kifejezések. Számos művészeti alkotásban, versben, prózában használják a művészek gondolataik kifejezésére. Még a legkorábbi nyelvemlékünk, a Halotti beszéd és könyörgés nyitómondatában is ott találjuk: „Látjátok feleim, szemetekkel, mik vagyunk, íme, por és hamu vagyunk.” Október a látás hónapja, nézzük, mi mindent lehet tudni erről az érzékszervünkről.

A látásjavító eszközök megjelenése

A világról való ismeretünk jelentős részét a szemünkön keresztül, a látás révén szerezzük. Ezért egyesek szerint a tűz és a kerék feltalálása után a szemüveg minden idők egyik legfontosabb találmánya. Ninive romjainál, de Föníciában, Pompejben is találtak 4000 évnél is idősebb, kvarc-kristályból csiszolt lencsákat, melyeket a szem elé tartva használtak a látás javítására. A középkorban a kolostorok kódexmásoló szerzeteseinek volt a legnagyobb szükségük a gyertyafénynél gyorsan romló szemük javítására, így ők voltak azok, akik az 1200-as években megalkották az első szemüvegeket.

Ez az „ős szemüveg” vagy korabeli nevén „olvasókő” hegykristályból volt, amelyet félgömbölyűre csiszoltak, a szöveg fölé helyezve nagyítóként funkcionált. A keretbe foglalt, mindkét szem elé illeszthető üveglencsét, amely már a mai szemüveg formára hajazott, Velencében, egészen pontosan az üvegyártásról híres Muránóban készítették el elsőként a 13. század végén. A találmány hamar elterjedt, az iparág fejlődését is magával hozva. Az üvegcsiszolók két domború lencsét egy nyéllal ellátott fakarikába helyeztek, majd szegeccsel kötötték össze. Ez volt az úgynevezett ollószemüveg, amit gyorsan követett az orra csíptethető változat. A velencei üvegművesek mindent elkövettek, hogy a csiszolás titkait

megőrizték, és kezdetben csak a gazdagok, szerzetesek, papok viselhették az értékes csiszolt lencsákat. Idővel azonban Európa-szerte elterjedtek a szemüveg készítésének rejtelmek. A korabeli optikusok a lencsék dioptriaértékeit nem tudták mérni, és csak domború lencsákat készítettek, ilyen-olyan csiszolással. Így a vásárló hosszas próbálgatást követően találta meg a számára megfelelő látásjavító eszközt. Újabb százévek teltek el a szemüveg történetében, míg a legjelentősebb fejlesztések egyikeként a 16. században megjelentek a domború lencsék mellett a homorú lencsék is, melyekkel már a rövidlátást is lehetett korrigálni.

A bölcsesség jelképe és az udvari etikett

A 14. században az írástudó papok körében már többé-kévesbé elterjedt eszköz volt, a szerzetesek elmaradhatatlan kelléke lett, kifejezve viselőjének bölcsességét és a tudását. A 16. századra olyannyira divattá vált, hogy egyenesen az udvari etikett részeként, az előkelőség kifejezésére hordták. A legszebb darabokat ékszerészek készítették, amelyeket a hölgyek öltözékük kiegészítőjeként viseltek, színházban, operában, bálokon. Állítólag a lornyonokkal való flörtöléshez éppen olyan szabályrendszer jött létre, mint amilyen a legyezők esetében kialakult... A civkerek és a monoklik évszázadai után állítólag 1730-ban egy londoni optikus fejlesztette ki a ma ismert eszköz formáját,



amellyel létrehozta a stabil rögzítést. A lencsére szerelt, a szemüveg két oldalán húzódó merev szárak a fülön támaszkodtak, egyszerűbbé és biztonságosabbá téve a hordást, javítva a viselési komfortot. Ez idővel egyre javult, a 20. század elején már kényelmes, az ornyereg anatómiáját is figyelembe vett szemüvegek készültek. A technika fejlődésével a technológia is javult, a modern kor a kontaktlencsék és a szemkorrekciós műtétek korszaka, miközben a szemüveg divatcikké is vált.

Szemünk védelmében

A WHO adatai szerint a világban 285 millió ember szenved látáskárosodásban, közel 40 millió a vakok száma. Ez egy lehangelő irányzatot prognosztizál: a világ lakosságának folyamatosan romlik a látása. A szembetegségek 90%-ban a fejlődő országok lakóit sújtják, amely elsősorban a szegénység okozta vitaminhiánnyal, illetve a szemüveg és az orvosi ellátás hiányával magyarázható. Felmérések bizonyítják, hogy az emberek több mint 50%-ának volna szüksége valamilyen látáskorrekcióra (forrás: www.egeszsegkalauz.hu). A látás világnapját 2000 óta rendezik meg, minden október második csütörtöki napján. A világnap célja, hogy felhívja a figyelmet arra, hogy a vakság 80%-a megelőzhető lenne, a célzott és időben történő szűrővizsgálatok elengedhetetlenek. A társadalmi célú, országos összefogást, a Látás hónapja kampányt Magyarországon a Magyar



Látszerész Szövetség, a Magyar Optikus Ipartestület és az optikai szakma közösen hozta létre. Október hónapban a kampányhoz csatlakozott optikákban térítésmentes látásvizsgálatban, szakmai tanácsadásban, különböző kedvezményekben részesülhetünk. Bővebb információkat a Magyar Látszerész Szövetség által létrehozott weboldalon, a www.latashonapja.hu oldalon találunk.

Láttál már szemüveges nyulat?

Modern világunkban, amikor az okostelefonok és a számítógépek monitorát, televíziót nézünk akár hosszú órákon keresztül, többnyire mesterséges világítás mellett, fontos, hogy tudatosan odafigyeljünk látásunk védelmére. Igyekezünk a szemünk számára is egészséges környezetet teremteni, a számítógépet kényelmesen nézzük, ne hajoljunk előre, mert ezzel nemcsak a szemünknek, de számos testrészünknek is ártunk. Ha a természetes fény nem bizonyul elegendőnek, ha fel kell kapcsolni a lámpát, akkor ügyeljünk arra, hogy ne tükröződjön a fény a monitoron. Időnként pedig tartsunk szünetet, tornáztassuk meg a szemünket azzal, hogy 10-20 másodpercig egy távolabbi pontra fókuszálunk. Szemünk működését támogassuk meg vitaminokkal is: a C-, az E- és az A-vitamin, a lutein, a cink jelentősen hozzájárulhat ahhoz, hogy csökkenjen a szembetegségek kialakulásának kockázata. A cink a retina működését támogatja, a lutein pedig egyfajta karotinoid, amely segít a szem egészségének megőrzésében. Zöld leveles zöldségekben és sárga színű gyümölcsökben, zöldségekben találjuk. A sárgarépa például igen sok béta-karotint tartalmaz, amely az A-vitamin provitaminja. Itt igazolást nyer a gyerekkorunk óta hallgatott szólam: együnk sok sárgarépát, jót tesz a szemünknek! Persze, hiszen szemüveges nyulat még senki sem látott...

Vigyázzunk magunkra, jó egészséget kívánunk mindenkinek!

Hum Krisztina

A NEMZETKÖZI VASÚTEGYLET HAZAI SZEMSZÖGBŐL



Tudja-e Ön, hogy a Nemzetközi Vasútegyleten (UIC) belül működik éjszakai vonatok díjszabási munkacsoport? És azt, hogy annak koordinátora a MÁV-START Zrt. munkatársa? Miként szabályozza az idén százéves szervezet a rendkívüli küldemények fuvarozását? A következő írásunkban - a teljesség igénye nélkül - bemutatunk négy különböző vasúti szakterületet és azok illetékes, tapasztalt szakembereit, akik aktívan vesznek részt az UIC szakágazati munkáiban. A MÁV Zrt. és MÁV-START Zrt. munkatársaival folytatott személyes beszélgetések segítségével bepillantást kaphatunk a jegyértékesítés, a különleges szabályozást igénylő küldemények, az adósságkompenzáció és utasélmény nemzetközi vonatkozásait.



©Ole Dinesen

Díjszabás és jegyértékesítés határok nélkül

A Nemzetközi Vasútegylet munkacsoporti tevékenysége a vasúti szektor valamennyi fontos szegmensét lefedi, így az értékesítés is rendkívül fontos szerepet kap. A MÁV-START Zrt. képviseletében Haragos Pál üzleti szabályozási szakértő és Selmeczi Zsuzsanna nemzetközi értékesítési koordinátor átfogó ismerettel rendelkezik az UIC személyszállítási munkacsoportok területén. Ők ugyanis a témában érintett, kompetens szakemberek, akik aktívan részt vesznek a nemzetközi díjszabási, leszámolási, valamint informatikai fejlesztési területeken folytatott munkában is. Feladatuk rendkívül összetett. A nemzetközi személyszállítási feltételeket, kedvezményeket és az online jegyváltás kérdéseit összehangoló díjszabási munkacsoport tevékenységén belül, Selmeczi Zsuzsanna koordinátori pozíciót is betölt az éjszakai vonatok díjszabási munkacsoportjában. Kiemelt feladatának tekinti, hogy összekapcsolja az üzemeltetőket, az értékesítőket és az utasok érdekeit. Haragos Pál auditorként ellenőrzi az európai tagvasutak személyszállítási értékesítési folyamatait – legyen szó jegykiadó rendszerekről, díjszabásokról – illetve

intézkedési javaslatokat tesz. A kollégák felhasználják a nemzetközi tapasztalatokat a MÁV-START értékesítési rendszerének és ajánlatainak fejlesztése érdekében. Szakmai ismereteiket oktatási segédletekkel, valamint a tisztképző számára készített tankönyv formájában osztják meg a munkatársakkal. A MÁV-START Nemzetközi Értékesítési Koordináció csapata Zsuzsanna és Pál részvételével számos sikert könyvelhetett el, melyek közül kiemelkedik a „START Europa” ajánlatcsalád kialakítását elismerő, Innovációs Nagydíj 2020 miniszteri oklevél.

Rendkívüli küldemények vasúti fuvarozása

Hosszú méretű, nagy tömegű vagy speciális kialakítású rakományok szállítása esetén miként jár el a vasút? Hogyan szállítható például egy szélturbina vagy egy metrószerelevény nemzetközi szállítmányozás esetében?

Ezekre a kérdésekre ad választ egy igen speciális terület, a rendkívüli küldemények közlekedtetése, melyet az UIC 502. számú döntvénye szabályoz. A MÁV Zrt.-n belül a szakterülettel Dibácsi István nemzetközi rendkívüli küldemények

és katonai szakértő foglalkozik mélyrehatóan, aki 2014-től aktívan részt vesz az UIC Rendkívüli küldemények munkacsoportjában és képviseli a MÁV érdekeit.

István tapasztalatai szerint a munkacsoporti tevékenység igen sokrétű: a tagok a műszaki standard aktualizálása mellett, a döntvény felülvizsgálatán dolgoznak. Jelenleg a szakmai fórumon belül kiemelt, folyamatban lévő projekt az úgynevezett UIC Profil rendszer kidolgozása, amely különböző árnumeken – például faipari áruk, acélipari termékek - alapuló adatbázis létrehozását jelenti. A katalógus alkalmazásával a jövőben lecsökkenthető a rendkívüli küldemények vizsgálati ideje, ezzel a vasút versenyképességét lehet növelni.

A magazin megjelenése előtti pillanatokban kaptuk a hírt, hogy 2022 októberében az UIC Vasúti Publikációs Kiválósági Díj elismerésben részesítette a rendkívüli küldemények előkészítésére és kezelésére vonatkozó IRS 50502 számú új típusú döntvényt, amelynek kidolgozásában Dibácsi István is aktívan részt vett.

Pénzügy: fókuszban az Adósságkompenzációs Iroda

Talán nem is gondolnánk elsőre, hogy az UIC-n belül létezik egy igen különleges szervezeti egység, melyet a MÁV működtet immár közel 20 éve. A 90-es évek délszláv válsága miatt hatalmas adósságot halmoztak fel a balkáni vasutak, így a tartozások miatt már a zökkenőmentes vasúti forgalom is válságba került.

Az adósok pénzügyi helyzetének rendezése érdekében az UIC standardizálta az adósságrendezési folyamatot, egyúttal létrehozták az UIC Pénzügyi Platformt és az alatta működő Adósságkompenzációs Irodát, aminek a működtetésében a MÁV pénzügyi szakértői Dr. Szabóné Radványi Enikő és Kovács Dénes komoly szerepet vállalnak a mai napig, ugyanis nyomon követik a balkáni térség vasutainak adósságait és kompenzációk alakulását.

Hogyan kapcsolódik be az adósságok rendezésébe a MÁV? Az igen komplex, adósságrendezési folyamatban az adatgyűjtést és a pénzügyi rendezési javaslatok kidolgozását - speciális algoritmus alapján - Dr. Szabóné Radványi Enikő végzi, míg az adatszolgáltatást és beszámolást Kovács Dénes készíti el az UIC részére.

Központban az utas

Ha az utasélmény témájában szeretnénk tájékozódni, akkor minden bizonnyal Orosz Ágnes, a MÁV-START Zrt. nemzetközi szakértőjének nevével találkozunk, aki az UIC Személyszállítási Platformt és az alatta 2020-ban

létrehozott CEMP (Customer Experience Management Platform) projekt tagja. A munkacsoporti résztvevők a nagyközönség számára is elérhető kiadványt publikáltak, amelynek készítésében a MÁV-START Zrt. szakértője is aktívan közreműködött. A publikációban számtalan érdekes információt találhatunk arról, milyen módon befolyásolják az utazási élményre ható pozitív benyomásokat a vasutak. A kiadvány - egyebek mellett - a MÁV-START eredményeként mutatja be az utasellátó étkezőkocsik, valamint az IC+ és a prémium kocsik szolgáltatásait.

Orosz Ágnes fontosnak tartja, hogy nyomon kövesse és tapasztalatot szerezzen a társvasutak bevett gyakorlatát illetően. A projektmunka során a MÁV-START a térképes, a vonatmozgásokat vizualizáló Vonatinfó alkalmazásával kitűnt a tagok közül, mivel a menetrendszerűség valós idejű online adatait a tagvasutak ilyen ügyfélorientált formában nem teszik publikussá. Az eddig elért eredményekre tekintettel a projektmunka idén tovább folytatódik.

Köszönet a cikk összeállításában nyújtott közreműködésért a MÁV Zrt. és MÁV-START Zrt. munkatársainak, személy szerint Selmeczi Zsuzsanna, Haragos Pál, Dibácsi István, Kovács Dénes, Dr. Szabóné Radványi Enikő, valamint Orosz Ágnes szakértőknek.

Kispéter Adél
Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság

Utasigények Maslow-piramisa © SENER



VASÚTTÁRSASÁG A SKANZENBEN

A SZENTENDREI HÁLÓZAT

„A gyűjtőmunka tovább folytatódik, éppen úgy, mint az építkezés a múzeumban. Elkészülte után Európa legnagyobb skanzenje lesz” – írták a lapok 1974 nyarán, szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum megnyitását követően. De azt még a legoptimistábbak sem gondolhatták, hogy 35 évvel később nemcsak az építészeti, de a közlekedés is jelentős szerephez jut a mintegy 60 hektáros területen.



Ha Szentendre kapcsán a vasút kerül szóba, mindenkinek a HÉV jut az eszébe. Legfeljebb még az, hogy ugyan születtek tervek a pálya Esztergomig történő meghosszabbítására Leányfalun és Visegrádon át, sőt az első világháborút megelőzően előkészületek is zajlottak, ám miután a kedvezőtlen földrajzi viszonyok mellé gazdasági nehézségek is párosultak, az 1920-as évek elején végérvényesen ejtették az elképzelést. Az első visegrádi autóbuszjáratot 1928-ban indította a HÉV-et üzemeltető társaság, és ma is ez az egyedüli szárazföldi közösségi közlekedési eszköz arrafelé.

Azonban az ezredforduló első évtizedében mégis vasútépítés kezdett kibontakozni Szentendrén. A mindenki által csak Skanzennek nevezett szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum főigazgatójának, dr. Cseri Miklósnak az ötlete nyomán döntés született, hogy új szolgáltatásként vasúti közlekedéssel is bejárhatóvá tessék a hatalmas területet. Mindezt sokféleképpen megoldhatták volna a hamis mikrobuszszervevényektől a keskeny nyomtávú kisvasútig, de mivel szó sem lehetett kompromisszumokról, a múzeum területén „nagyvasúti” közlekedést vezettek be.

Felújított motoros

A szentendrei vasútépítési láz elsőként Szentesen „lángolt fel”, miután 1998-ban egy kiszolgált Ganz-Jendrassik motorkocsi a helyi fűtőházba került. A háromtengelyes BCmot 422 pályaszámú kocsi Vésztőn és Békéscsabán teljesített szolgálatot több mint hat évtizeden át. Békéscsabáról érkezett Szentésre, nyolc évig állt az ottani fűtőházban, de viszonylag épségben vészelte át ezt a hosszú időt. Ez legfőképp Valkai Csaba gépészeti reszortosnak volt köszönhető, aki gondját viselte a motorkocsinak – látván, hogy az felújítható állapotban van. Az „igazság pillanata” végül 2006-ban érkezett el, a MÁV Nosztalgia Kft. vezetése Valkait bízta meg a jármű felújításával, aki kétéves kitaró munkával elvégezte a rábízott feladatot. Ekkor már a BCmot 422-nek is megvolt a „maga feladata”: a Skanzenben kiépített nagyvasúti pályára szánták. A korhű felújítás ideája egyedül a

hajtást illetően csorbult, a járműbe hidraulikus hajtóművet építettek be. „Ennek az volt az oka, hogy a nyitást követően még a nyílt vonalon is sokszor megállt a vonat – például sorompókezelés céljából – és a nagy emelkedőkön való állandó indulás idő előtt tönkretette volna az eredeti négysebességes mechanikus sebességváltót” – mondja Prill Ádám, a Skanzen vasútüzem-vezetője, hozzátéve, hogy akkor ez a probléma még nem volt kezelhető saját karbantartás hiányában.

„Azóta csökkentettük a megállások számát (sorompókezelők teljesítenek szolgálatot), s hamarosan kialakítjuk a saját karbantartó telepünket, ahol tervszerű megelőző karbantartásokkal üzemeltetni tudunk eredeti sebességváltóval is járműveket. A felújítandó járműveink mind az eredeti sebességváltóval lesznek felújítva” – jegyzi meg a vasútüzem-vezető.

Persze a motorkocsi felújítása csak az egyik epizódja volt a szentendrei vasútépítésnek, amely 2009-ben a Skanzen nagyszabású újjáépítésének keretén belül történt. Ekkor adták át a vasúti pálya mellett az új múzeumi látogatóközpontot is, ami egy az egyben Mezőhegyes állomás, pontosabban az 1930-as évek mezőhegyesi felvételi épületének mása. Itt lehet a múzeumi belépő mellett a vonatra is különjegyet váltani, ami természetesen innen indul, és ide is érkezik vissza. A világviszonylatban is egyedülállónak mondható múzeumi vasút több mint két kilométer hosszú pályája szakmai szempontból is különleges: az elágazások miatt valójában három vasútvonalról beszélhetünk, a terepadottságok okán roppant meredek, több helyen 37 ezrelékes emelkedő van, ráadásul a pályán 90–100 méter sugarú ívek „tarkítják”, amelyek még a hazai iparvágányokon sem jellemzőek, nemhogy „rendes” vasúti pályán. Nem csoda, hogy átadás előtt a Nemzeti Közlekedési Hatósággal kellett engedélyeztetni az új vasutat, az üzemeltetésnél pedig a MÁV szolgálati szabályzata volt az irányadó. Beszédes adat, hogy a nyitás óta eltelt 13 év alatt nem történt baleset.

Saját társaság

A vasút hosszú ideig a MÁV Nosztalgia Kft. kezelésében működött, két évvel ezelőtt azonban a múzeum átvette az üzemeltetést. Ahogy azt Prill Ádám elmondta, erre azért volt szükség, mert nemcsak működő vasutat szerettek volna, de olyat is, amely minden tekintetben megfelel annak a múzeumi koncepciónak, ami az 1930-as évek vasútnak működését és az akkori utazások hangulatát megeleveníti. Ám ehhez egy olyan, a MÁV szolgálati szabályzatától eltérően működtethető „vasúttársaságot” kellett létrehozni, amelynél – a MÁV-tól eltérően – olyan régi eszközök is használatban lehetnek, amelyek a hétköznapi vasúti forgalomban már nem lehetségesek. „A koncepció lényege az, hogy a vasút ne csak tárgyi emlékeiben, de működésében



is a régmúltat idézze fel. Ez egyedülálló kezdeményezés, hiszen a legtöbb helyen a múzeumvasúti koncepció anynyit tesz, hogy nosztalgiavonatok közlekednek – mondja Prill Ádám, hozzátéve, hogy Szentendrén ennél többről van szó. Megalkottak egy helyi viszonyokra épülő saját szolgálati utasítást, melynek keretében visszakerülhetnek a régi jelzőberendezések és táblák, és mindezt már a közlekedési hatóság is jóváhagyta. Így kerülhetett vissza a régi lassúmenet-jelző, a régen használatos vörös színű jelzőzászlóval adnak jelzést, nem a jelenlegi sárgával, a vasutasok pedig a jövő évtől már korhű egyenruhában teljesítenek szolgálatot. Prill Ádám szerint a régi idők ekképpen való megidézése rengeteg kutatómunkával járt, sokszor – nem lévén más lehetőség – újra kellett gyártani bizonyos tárgyakat, ráadásul ugyanolyan anyagokból, mint 90-100 évvel ezelőtt.

Régiségek, újdonságok

A járműkarbantartás is múzeumi kezelésbe került, így olyan vasúti szakemberek is a skanzen alkalmazásába kerültek, akik az ezzel kapcsolatos sokrétű feladatokat profi módon el tudják végezni. De nem csak ők tekinthetők a szentendrei vasút forgalmi személyzetének. Egyedülálló módon a múzeum vasúti önkénteseket is alkalmaz, akiknek a képzését a múzeum belül oldják meg. Ennek keretében a vonatvezetőtől a váltóőrig szinte az összes vasutas feladatkört el lehet sajátítani. A jelentkezéshez nem szükséges képesítés, a múzeum megtéríti a szakmai ismeretek megszerzését, valamint az ezzel kapcsolatban felmerülő költségeket, az útiköltséget, szükség esetén a szállást is. Ám mivel fizetés nincs, a munkát elsősorban azoknak ajánlják – nyugdíjasoknak is, akiknek szívügyük a vasút.



A szentendrei vasút népszerűségét mutatja, hogy hétvégenként sokan lemaradnak róla – helyhiány miatt. Ezért is vásárolt a múzeum még egy régi motorkocsit, ami még idén Szentendrere érkezik, illetve sikerült megállapodniuk a MÁV-val, hogy a már itt lévő BCmot 468, illetve BCmot 354 motorkocsikat is felújíthassák, az utóbbit pótkocsivá átalakítva, de a BCmot 367 is a MÁV jóvoltából kerül hozzájuk felújításra és használatra. – A motorkocsik felújítását már saját mozdónyszerelőink végzik teljesen korhű módon – teszi hozzá Prill Ádám. A járműfelújítási előkészületek mellett javában zajlik a szentendrei vasút történetének eddigi legnagyobb beruházása is: többnyire az eredeti, elbontott építőanyagokból építik fel a helyszínen az elbontott püspökudvari fűtőházat, ahol nemcsak tárolni lehet majd telente a járműveket, de a javítási és karbantartási munkákat is el lehet végezni házon belül. A fűtőház ugyanolyan teljes értékű „objektum” lesz, mint bármelyik más épület a múzeum területén, a falai már állnak, ráadásul éppen ott épült meg, ahol a nemrégiben átadott Erdély épületegyüttes bejárata van, és ami nem más, mint egy magyar–román határállomás.

Szentendrén úgy tervezik, hogy a járművek felújítása és a fűtőház átadása után lehetőség nyílik arra, hogy a pályán több vonat is közlekedhessen egyszerre, így bővítve az egyedülálló múzeumi szolgáltatást.

Legát Tibor

Vagonlakók

Tavaly egy tehervagon is került a szentendrei/mezőhegyesi állomás külső vágányára. A zöld színű jármű nem hangulatos díszlet, sokkal inkább keserű mementó: a kocsiban ugyanis kiállítást rendeztek be, amely az „Vagonlakók – Trianon árvái” címet viseli. A kiállítás egyetlen dologra fókuszál: azt mutatja be korabeli berendezési tárgyak segítségével, hogy milyen körülmények között éltek azok a menekültek, akik a trianoni döntés után kénytelenek voltak elhagyni otthonukat. A magyar állam egyebek közt úgy próbált segíteni az elüldözött tömegeknek, hogy vasúti kocsikat – tehervagonokat – bocsátott a menekült családok rendelkezésére. Az 1920-as években több ezer ilyen, nyomorúságosan berendezett komfort nélküli vasúti kocsi sorakozott a fővárosi és a vidéki pályaudvarok külső vágányain.

Kalandos évet zár a Golden Eagle Danube Express



Kevesen tudják, hogy az Európát járó, csodaszép luxusvonatot a MÁV Rail Tours magyar kollégái üzemeltetik, együttműködve az angol Golden Eagle vállalattal. A közös munkáról, a szerelvény izgalmas útjairól és fedélzeti fényűző szolgáltatásokról Schwéd Norbert, a MÁV Rail Tours ügyvezető igazgatója mesélt a Vasutas Magazinak.



Mi a vonatos luxusutazások legnagyobb előnye?

Ezen utak során a vonat éjszaka megy egyik várostól a másikig, nappal pedig szervezett programokon, városlátogatásokon vehetnek részt az utasok. A reggeli és a vacsora a fedélzeten biztosított, sőt sok esetben ebédre is visszaszállnak az utasok a szerelvényre. A chartervonat legnagyobb előnye, hogy nagy távolságot lehet bejárni rövid idő alatt, ráadásul kényelmesen, a bőröndök ki- és bepakolása nélkül. Ami az árat illeti, a luxusvonatozás nagyságrendeligen a Four seasons hotelek áraival egyezik meg, tehát nem olcsó mulatság.

Mióta működik együtt a Golden Eagle a MÁV Rail Tours-szal?

A Golden Eagle angol anyacég harminc éve kifejezetten vasúti luxusutazásokkal foglalkozik. Legismertebb termékük a Transzszibériai Expressz, amely a 10 200 km-es

Vlagyivosztk–Moszkva útvonalon halad végig. A Golden Eagle Danube Express más koncepcióra épül, amolyan gyűjtőnév: egyrészt charterjáratokat, másrészt önálló európai utakat, körutakat is magában foglal. Az együttműködés angol partnereinkkel már régi, 2014-ben volt az első nagy projektünk, egy iráni út. Jó választásnak tűnt az úti cél, mivel Iránban nagyok a távolságok, és viszonylag gyenge a szállodahálózat, leginkább ilyen helyekre érdemes vonatos luxusutazást szervezni. Sikeresen is zajlott az első út, amelyet azóta számos másik követett.

Hogyan oszlanak meg a feladatok?

Maga a szerelvény részben a Rail Tours, részben egy angol magánszemély tulajdona. Az értékesítést a Golden Eagle, a személyzeti szolgáltatást mi végezzük. Az utazás napi költsége egy személyre kb. 1000 euró, 50 vendégre pedig 38-40 fős személyzet jut. Mint minden üzleti vállalkozás-

ban, itt is a kockázati hajlandósággal arányos a nyereség. Nekünk állami vállalként nincs nagy mozgásterünk, ezért a kockázatot az angol cég vállalja, ami nagyon sokat tud keresni, de ha van egy nem várt esemény, az út veszteséges lesz. Mi meghatározott összegért szolgáltatunk, ha jól megy az üzlet, ha nem. Mi adjuk a szakmai tudást, a vonat teljes közlekedtetését, ők pedig mindezt nemzetközi vizeken értékesítik, főleg angolszász ügyfeleknek. 2014–16-ig nagyon jó éveket zártunk, majd jött egy amerikai politikai fordulat és majd a koronavírusjárvány, amiből nehéz volt talpra állni. Az idei évben már nyereséges utakat szerveztünk, nagyon jól ment a Golden Eagle szerelvény, az amerikai utasoknak köszönhetően, de sokan foglaltak át a jelenleg nem közlekedő Transzszibériai Expresszről. Két új amerikai utazásszervező partner is segített az értékesítésben, az Uniworld és a Tauck, így szép számmal közlekedtettünk ebben az évben, a szerelvény volt, hogy 30 napig nem jött haza, Budapest–Velence, Velence–Zürich, majd Velence–Isztanbul útvonalat járta, és fordítva. Nyugat-Európa után balkáni országokat látogatott végig, ahol csodás turistacélpontok vannak, de a fejletlen infrastruktúra miatt érdekesebb vonatra ülni, főleg a magas szolgáltatási színvonalhoz szokott amerikai utasoknak.

Milyen a luxusvonatokat igénybe vevő utazóközönség?

Kanadai, amerikai, ausztrál és angol vendégeink vannak túlnyomó többségben. A briteknél, az angolszászoknál nagyon erős a vasúti utazási kultúra, gondoljunk csak a Royal Scotsman szerelvényre, vagy akár az Orient Expresszre, amit szintén ők szoktak megtölteni. A turisták nagyon közvetlenek, van egy bárkocsi élőzenével, általában ott gyűlnek össze össze esténként. Egy zenésznő játszik zongorán, szaxofonon, klarinéton. Rengeteg klasszikust ismer, az utasok vele énekelnek, táncolnak. Jó a hangulat, igazi élet van, az amerikaiak szeretnek együtt szórakozni. Engem mindig meglep a fesztelenségük. Volt olyan, hogy egy utas hozta a hangszert és beállt a zenész mellé. Az étkezőkocsik is népszerűek, nagyon puha, rugós ülések vannak, szívesen és sokáig üldögélnek evés közben. Érdeklődve szállnak fel a mozdonyra is, meg lehet nézni, fogni az eszközöket. Volt olyan utas, aki legszívesebben a mozdonyvezető mellett üldögélt volna a teljes utazás

alatt. Egyszerűen a vonaton családias a hangulat, a programok tartalmasak. Az utazás végére többségében nyugdíjas utasaink elfáradnak szellemileg és fizikailag is.

Hogyan lehet fejleszteni a luxusvonatok szolgáltatását?

Fontos a személyes tapasztalás. Az első utakon szeretek részt venni, megismerni az utazóközönség igényeit, a földi programokat. Folyton figyelem, hogyan lehetne még jobban összehangolni a szolgáltatásokat. A személyes vezetői részvétel azért is fontos, hogy jó kapcsolatot alakítsunk ki a helyi vasutakkal, hogy flottul menjen egy víztöltés vagy más állomási szolgáltatás, amire épp szükségünk van. Változó, mennyire szorulunk segítségre, de például az iráni utunkon egy török hegyi szakaszon az edzett sínek elkoptatták a kerekeket, amelyeket a fél út megtétele után esztergálni kellett, a jó kapcsolatnak köszönhetően viszont néhány óra alatt megoldották a feladatot az iráni kollégák.

Hogyan alakul ki a luxusvonat személyzete?

Amíg évente 2-3 utat szerveztünk, egyszerű volt megoldani a lebonyolítást másodállásos kollégákkal, akik a szabadságuk terhére vállalták el plusz fizetésért és a kaland kedvéért a chartereket. Egyéni vállalkozókkal is együtt dolgozunk, például fotósokkal, idegenvezetőkkel. Mára annyit utunk lett, hogy akár teljes állásban is foglalkoztathatnánk az embereket, ennek feltételeit most dolgozzuk ki. Idén 80 utazós napot értünk el, jövőre szeretnénk elérni a százat.

Hogyan alakítja át az energiaválság a Rail Tours működését?

Sajnos a tízszeresére emelkedett vontatási energiaárak miatt az egynapos nosztalgia kirándulásoknak egy darabig búcsút inthetünk. Jelenleg sokkal olcsóbb az egyéni és a közösségi közlekedés, mint a mi egyedi járataink. Most úgy érzem, hogy csak a nemzetközi piacon, a luxusutazásokkal lehet labdába rúgni. Ezért most azokra összpontosítjuk energiáinkat az idegenforgalmi szektorban.

Sin Bettina



TOKAJ SZŐLŐVÉSSZEIN

Egy bor, amit mindenki ismer. Egy táj, ami a nemzeti himnuszban is szerepel. Egy ital, ami sehol máshol nem készíthető el, csak Észak-Magyarország egy apró régiójában. Ismerjük meg a tokaji borok titkát!

A különleges eljárással készülő, aranyszínű tokaji aszú évszázadok óta ámulatba ejti a kóstolókat. A rajongók táborába tartozott például Mozart, Schubert, Goethe és a francia XIV. Lajos, azaz a Napkirály is, akinek elhíresült mondása – „Ez a királyok bora és a borok királya” – napjainkban is népszerű szállóige.

A királyok bora egyúttal a legek királya is, hiszen a tokaji az egyik legismertebb magyar ital itthon és külföldön egyaránt, itt készítik a földkerekség egyik legédesebb borfajtáját, innen származik a világ legdrágább nedűje, itt tart a legtovább a szőlő betakarítása, és itt rendezték meg hazánkban az egyik legrégebbi szüreti eseményt, a Tokaj-hegyaljai Szüreti Napokat, amit 1932 óta idén már 90. alkalommal lehetett felkeresni.

Édes, édesebb, legédesebb

A Tokaji borvidéken egyértelműen a fehérborok vannak túlsúlyban, és bár az utóbbi években egyre több száraz borral érnek el szép eredményeket a helyi pincészetek, sőt már pezsgő is szerepel a kínálatban, ezek az édes borok sikerét valószínűleg soha nem fogják utolérni. Ha Tokaj környékén járunk, kihagyhatatlan program a pincelátogatás, ahol több borkülönlegeséget is érdemes megkóstolni.

Szamorodni (és nem szamorodni) – A különös hangzású elnevezés még a 16. századból a lengyelektől származik, akik nagy tisztelői és kereskedői voltak a tokaji boroknak. A kifejezés jelentése „magától termett”, ami a bor elkészítésének módjára utal. A szamorodnihoz ugyanis a szőlőt válogatás nélkül szüretelik úgy, hogy a fürtökön vegyesen találhatók egészséges és töppedt, penészes bogyók is. Hogy száraz vagy édes szamorodni lesz-e a végeredmény, az a must cukortartalmától függ. Érdekes, hogy az édes szamorodni cukortartalma akár a tokaji aszúéval is megegyezhet, sőt meg is haladhatja azt, mégis könnyedebb, mivel rövidebb ideig áll hordóban. Minimum hat hónapot kell fahordóban érlelni, és leghamarabb a szüretet követő második év elején hozható forgalomba.

Aszú – a világ egyik legismertebb természetes édes bora, ami egyedülálló ízvilágát a vulkanikus talajnak, a különleges mikroklímának, a késői szüretnek, egy penészgombának, a nemespenészes pincerendszernek és a speciális előállításnak köszönheti. Az aszúszemek szüretelése a mai napig is egyesével, kézzel történik (egy ember naponta kb. 12-18 kg aszúszemet tud összegyűjteni), és jóval később kezdődik, hiszen a lényeg, hogy a szőlőszemek még a fürtön összezsugorodjanak, összeaszódjanak, sőt meg is rothadjanak.

Ez azonban egy „nemes rothadás”, ami a Botrytis cinerea-nak, hétköznapi nevén szürkepenésznek köszönhető, mivel ez a gomba elősegíti a szőlőszemek nedvességének elpárolgását, lecsökkenti a gyümölcs savasságát és akár 70 százalékkal is megnövelheti annak a cukortartalmát. Az aszúszemeket egy erjedésben lévő alapborhoz adják, amit 1-1,5 napig áztatnak együtt.

Az aszúbort ezt követően minimum 18 hónapon át hagyományosan egy 136 literes gönci hordóban érlelik, és minimum három, de leggyakrabban 8-10 év után palackozzák.

Esszencia – E rendkívül ritka ital az aszúkészítés során jön létre. Amikor az aszúszemeket leszüretelik, egy lyukas aljú kádban tárolják, ahol a szemek saját súlyuk alatt préselik magukat.

Az alul kifolyó, nagyon magas cukortartalmú lé az esszencia, amelynek nagy részét visszaadják a már erjedő aszúborokhoz, azonban ritkán, kis mennyiségben önállóan is palackozzák. Cukortartalma rendkívül magas, alkoholtartalma viszont alacsony.

Fordítás – A fordítás úgy készül, hogy az egyszer már kipréselt aszúszemeket másodjára is felhasználják. A művelet során az aszútészta beforgatják az új borba – innen az elnevezés. Az aszútészta sok értékes anyagot tartalmaz, ami ezzel a technológiával nem megy kárba, és az így létrejött bor könnyed, gyümölcsös, és édessége megközelíti egy alacsony puttonyszámú aszútét.

Folyékony arany

Egy amerikai üzleti magazin, a Fortune járt utána néhány évvel ezelőtt, hogy melyik a világ legdrágább bora. A ranglista élén egy magyar bor szerepelt, méghozzá egy 2008-as évjáratú Tokaji Eszencia, aminek előállításához több mint 200 kilogramm, kézzel szüretelt szőlőre és 8 év érlelési időre volt szükség. Ez az aranyszínű, mézédese nedű akár 100 év múlva is fogyasztható. Egy exkluzív palack ára 10 millió forint fölött volt, de csak 18 darab készült belőle.



Hány puttonyos?

Puttonya nemcsak a Mikulásnak, hanem a tokaji aszúnak is van, aminek számát egy időben kötelező volt a címkén feltüntetni. A puttonyszám egy laikus számára is azonnali minőségjelző volt, hiszen több dolgot is elárult a palack tartalmáról. Az aszú annyi puttonyos, ahány puttony (szüreteléshez használt háton hordott edény) aszút áztattak egy gönci hordó borban (3, 4, 5, 6 puttonyos). Az aszúborokat minimum annyi évig kellett érlelni, ahány puttonyos volt, így azok 3-6 év késéssel kerültek forgalomba. Minél magasabb tehát a puttonyszám, annál jobb minőségre és édesebb borra számíthatunk. Bár a puttonyszám feltüntetése ma már nem kötelező, a nevesebb borászatok ma is jelölik azt a címkén.

RECEPTEK

A tokaji aszút édessége miatt desszertborként ismerik a legtöbben, de az aszú sokkal több attól. Kiváló sültkekhez, vadhúsokhoz, liba- és a kacsamáj mellé, remek borecet, salátaöntet és édesség készíthető belőle. Klasszikus ünnepi étel az aszúból készült borleves, az aszús libamáj és a borhab. Mivel még nincs itt az évvégi ünnepi időszak, megmutatjuk, hogy tud az aszú egy hétköznapi ételből is fenséges fogást varázsolni.

Aszús csirkecomb

Hozzávalók:

3 evőkanál méz, 1 teáskanál keményítő, 5 dkg vaj, 4 db csirkecomb filé, 20 dkg szőlő, 10 dkg mazsola, 5 dl tokaji aszú, só



Elkészítés: A csirkecombokat a bőrével együtt egy tálba tesszük, bekenjük mézzel és felöntjük tokaji borral, majd néhány órára hűtőbe tesszük. Közben a szőlőszemeket kimagozzuk. 2 evőkanál mézet felteszünk forni. Hozzáadjuk a mazsolát és felöntjük tokaji borral. A keményítőt kevés vízben elkeverjük, hozzáadjuk a mártáshoz, végül belekeverjük a szőlőt is. Egyszer felforraljuk és félretesszük. A csirkecombokat kivesszük a boros pácból és közepes lángon megsütjük. Burgonyapürével és a szőlős mártással tálaljuk.

Gyümölcsös-tokaji aszús borsodó

Hozzávalók: (2 személynek)
3 tojás sárgája, 1 dl tokaji aszú, 1 kivi, 1 narancs, 1 banán, fél citrom, kevés porcukor



Elkészítés: A tojássárgákat egy tálba tesszük vízgőz fölé, egy kevés cukorral és a tokaji aszúval folyamatosan kevergetve besűrítjük. A gyümölcsöket feldaraboljuk, meglocsoljuk egy fél citrom levével és két nagy, öblös pohárba kanalazzuk. Rámerjük az elkészült sabayont, azaz a borsodót, és ha van otthon, friss citromfűvel díszítjük.

Csohány Domitilla



Kihirdettük a Kerékpáros Kihívás eredményét

Idén júliusban és augusztusban mintegy 650-en vettek részt a vasúttársaság által a biciklis turisták inspirálására indított kerékpáros kihíváson, aminek a résztvevői között értékes, a Decathlon sportáruház által felajánlott ajándékutalványt sorsoltunk ki.

A részvételhez mindössze egy Magyarországon található – vonattal megközelíthető – úti célra, egy hozzá tartozó kerékpárjegyre és egy applikációra volt szükség, amelynek segítségével a versenyzők lemérték 10 percnyi tekerésük átlagsebességét. Az erről készült képernyőfotót, a kerékpáros jegy sorszámát és a személyes adataikat kellett feltölteniük a vasúttársaság online felületére. Az első helyezett 100.000, a második 60.000, a harmadik pedig egy 40.000 forintos Decathlon utalványt nyert, amelyet Biber Anettől, a MÁV szövívőjétől vehettek át.

Szerkesztőség

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2022. október 19.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Idén 13 tanfolyam 230 tisztje végzett a Baross Gábor Oktatási Központban.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Petró Katalin** olvasónknak!

A MINISZTERELNÖKSÉG ÉS A MÁV KÖZÖTT 2021 AUGUSZTUSBAN LETREJÖTT TÁMOGATÁSI SZERZŐDÉS ALAPJÁN (1) (2) (3) VISSZA NEM TERITENDŐ KORMÁNYZATI TÁMOGATÁST HASZNÁLHAT FEL VASÚT-ÁLLOMÁSOK FEJLESZTÉSÉRE	BEVÁSÁRLÓHELY	MOLIBDÉN	NYUGSZIK VALAMIN	RÖVIDÍTAL	X, ..., Z	ALLÉ SZÉLEI!	RAKPART, RÖVIDEN	TÁBLÁRA JEGYZŐ	RENDET ALATTOM-BAN MEGGYENGÍT	LETT (RÉGIÉS)	AZ URÁN VEGYJELE	PERON SZÉLEI!	TETEJÉRE CSÜNGŐ	LOPA-KODIK	KÖZÉPEN MEGFOG!		
1	KUTYAÓL																R
VERDI-HŐSNŐ				TUSKÓT HASÍTÓ ÓGERMÁN NYELV						ARANY ÉKSZER PESTI PIAC							
BABARC HATÁRAI!		ANGOLA SP.JELE SZOPRÁN (SYLVIA)		FŐKÉNT OTIKÁNAK IS BECÉZIK						LÁSD OTT! RÖVIDEN VÉGTELEN SÁL!					MÉTER, RÖVIDEN KIPLING FARKASA!		
RÓMAI 50-ES	SPORT, RÖVIDEN PIANISTA (GYÖRGY)			HAJÓORR RÉSZEI! ÚJLÉTA HATÁRAI!			PÁRATLAN ÍRÁS! KÁRT OKOZ			VÍZ JÁRMŰ LELKET TIPRÓ							
2															-KA, -... ... PULLMAN: SZÍNÉSZ		
BONYOLULT, SZÖVEVÉNYES				TEJ-TERMÉK URÁLON TÚLI				LŐERŐ, RÖVIDEN BANYA-VÁGAT			FŐPINCÉR (RÉGIÉS) SZÍN.NŐ (NÓRA)						
KÖZPONTI ISKOLA, RÖVIDEN	SPORT-ISKOLA, RÖVIDEN			ÁLTALÁNOS, RÖV. HELYSÉG GYÖRNEL				NYITOTT (AJTÓ) ELŐBBRE JUT			FRANCIA SZIGET! AJTÓT MÁZOL						
KIPLING KIGYÓHÓSE		MANUÁLIS DOKTOR, BIZ.		JÓSZÁG TÚT ÉS CERNÁT HASZNÁL													
THE ...; VÉGE AZ ANGOL FILMNEK!			CSÜRÖ...; KERTELŐ RELATÍV, RÖVIDEN								KÜL-EL-LENTÉTE HABZÓ ITAL, RÉG.						ÉSZAK, RÖVIDEN EINSTEINIUM
A MŰLT IDŐ EGYIK JELE	BECÉZETT ORSÓLYA EMELET, RÖVIDEN			... MARS; LÓDULJ!				RENGETEG FAGOTT KÖZEPE!						HÁZÓRZÓ ÁLLAT PIACTÉR RÉSZEI!			
GURÍTÓS SPORTÁG			ABBA AZ IRÁNYBA LITER					HAZAI HEGYSÉG FORTE									
	Ö																NEWTON, RÖVIDEN

Tök nagy felfordulás

– Proton. Ez az! Ez kell még. Már csak beépítem ide, lezárom az egészet egy csavarral és kész – motyogott magában Szöcsi szerelés közben.
 – Mit hablatyol ez már megint?
 – Foglalom sincs!
 – Biztos egy újabb világmentő gondolata támadt – sutyorogtak kuncogva a többiek a háta mögött, de Szöcsi ügyet sem vetett rájuk, büszkén nézte a művét.
 – Kész! – kiáltott fel, mire a többiek is kíváncsian odagurultak.
 – Mi ez a bigyó? – kérdezték végül hosszas bambulás után.
 – Egy szellemhatástalanító kézi készülék – válaszolta büszkén Szöcsi, amire hirtelen mindenki elhallgatott.
 – Miért, mi vagy te, egy szellemirtó? – törte meg a nagy csendet egy dízel, és közben majdnem röhögőgörcsöt kapott.
 – Nagyon szellemes! – válaszolt Szöcsi. – Majd meglátjuk, ki nevet a végén! Azzal elhajtott, s vitte magával a gépezetét is.



Szöcsi, a V46-os villamos mozdony ugyanis amellelt, hogy kiválóan vontat, imád kertészkedni, szeret mindenfélét feltalálni is. És hisz a szellemekben. A többiek pedig nem. Ők csak a halloweent szerették. Beöltözni mindenféle rémisztő jelmezbe, csokit falatozni és persze tököt faragni. Így jó ideje arra vártak már, hogy a közeli tökföldön beérjenek a narancssárga zöldségek. Egy-kettő közülük októberre hatalmasra nőtt. Kiválasztották a legnagyobbat, hazavitték, megfaragták és kitétték dísznek a mozdonyszín elé a sínek mellé. Ahogy pedig az idő egyre hűvösebbre fordult, egyre több levél sárgult meg a fákon, és egyre hűvösebbek, párásabbak lettek a hajnalok, a mozdonyok tudták, hogy elérkezett október utolsó napja, a várva várt halloweeni ünnepség ideje. A nap tökfaragó versennyel indult, majd este hatalmas jelmezes bulit csaptak. Mindenki jól szórakozott, csak Szöcsi figyelt árgus szemekkel, felbukkan-e valahol egy valódi szellem. Persze nem bukkan fel, így mindenki nyugodtan hajtotta álomra a fejét.

A másnap álmosan indult, a csendes őszi nyugalmat azonban furábbnál furább események zavarták meg. A váltók maguktól átváltak, a forgalomirányító központban nem létező mozdonyok száguldását észlelték, a pályán pedig az egyik mozdony felé vészesen közeledett szemből valami. Szegény ijedtében az utolsó pillanatban még éppen át tudott térni egy másik pályára, de amikor elszáguldott mellette az a titokzatos valami, nem akart hinni a szemének. Az őrült ámokfutó nem más volt, mint a tök. A szépen megfaragott, hatalmas dísznök, ami eddig vidáman ott vigyorgott a hiányos

fogsorával a mozdonyszín előtt. Előző éjszaka ugyanis, pontban éjfélkor, amikor a mozdonyok már mind aludtak, a tök életre kelt, és most megvadult tökszellemként kísértett a síneken, a frászt hozva a vasút teljes személyzetére és a mozdonyokra is. Ráadásul nem elég, hogy a tök megvadult, de meg is nőtt! Éppen akkorára, hogy a két sín között tudott gurulni. Ő vigyorgva élvezte a féktelen robogást, a mozdonyok pedig azt sem tudták, mitévők legyenek. Két hatalmas, erős mozdony, Traxx és Taurus az útjába álltak, hogy megállítsák. Azt gondolták, ha a tök ilyen sebességgel nekik megy, kutya bajuk sem lesz, de a zöldség majd jól szétreped és darabjaira hullik. Nem ez történt. A tök igazi szellemként robogott keresztül a hatalmas mozdonyokon és közben könnyesre nevelte magát. Ennek már a fele sem volt tréfa, eljött Szöcsi ideje, be kellett vetni a legújabb találmányát. Bár sokan továbbra sem hittek benne, veszítenivalójuk nem volt, így Szöcsi elindult a bevetésre.

Magára csatolta a szellemhatástalanító kézi készülékét, azt is csatlakoztatta a felsővezetékhez, így a benne rejlő energia megtriplázódott, és üldözőbe vette a megvadult tökszellemet. A tök először őt is kinevette, ám hamar arcára fagyott a mosoly. Szöcsi először zsugorító sugarakat küldött rá, amitől a tök összement az eredeti méretére, majd a benne lakozó szellemet ejtette csapdába. A sikeres akció végén Szöcsi fölkapta a tököt és hazavitte a mozdonyszínbe. Ám biztos, ami biztos, a tököt berakták egy nagy dobozba, a doboz egy nagy szekrénybe, a szekrény kulcsát pedig Szöcsi vezetőfülkéjébe, hogy az ámokfutó tök véletlenül se keljen életre. Szellemekről pedig többet nem beszéltek – legalábbis a következő halloweenig.

Írta: Csohány Domitilla
 Illusztráció: Győri Zsolt

ADVENTI CSOKIKALENDÁRIUM



A MÁV-Volán-csoport egy különleges adventi csokikalendáriummal szeretne kedveskedni munkavállalóinak az ünnepi időszakban. Az egyedi – kizárólag a vállalatcsoport dolgozóinak gyártott – karácsonyi dekoráció nem csupán dísz: minden ablak egy-egy finom Szerencsi csokoládét rejt.

Egyedi adventi kalendáriumot az első 5000 jelentkező kap.

Ha szeretne Ön is adventi naptárat, regisztráljon a Vasutas Magazin weboldalán!

Regisztráció menete:

- 1.** Keresse fel a www.vasutasmagazin.hu/advent2022 weboldalt és töltsse ki a regisztrációs felületet.
- 2.** A regisztráció időpontja: **2022. október 17. és november 1. között**

Várjuk jelentkezését!

MÁV Kommunikációs Igazgatóság

