

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

MOZDONYSZIMULÁTOROK

**50 MEGÚJULÓ
ÁLLOMÁS**

TESTKAMERÁK

**FELELŐSSÉGGEL
A JÖVŐ VASÚTJÁÉRT!**
INTERJÚ SEJKÓCZKI ANDRÁSSAL

**EGY VASÚTIMÁDÓ
YOUTUBER**

KUHÁR BENCÉVEL BESZÉLGETTÜNK

VARGA LÁSZLÓ

ÁLLOMÁSI GONDNOK

69. ÉVFOLYAM • 2019. OKTÓBER

Bringás reggeli • Nyaral a család • INNOMÁV • All you can move • Erzsébet-tábor • Dombóvár • RegioJet
Mozdonyok fesztiválja • Szolnok Város Napja • Kajak-kenu vb • Márta István • Televonat • Őszi receptek

Vezetői interjú	4
Felelősséggel a jövő vasútjáért! – Interjú Sejkóczki Andrással, a MÁV FKG Kft. ügyvezetőjével	
Hírvonal	7
50 megújuló állomás; Bringás reggeli; Kajla nyomában	
HR-hírek	11
Nyaryl a család; Pályakezdő Diplomás Program 2019 INNOMÁV	
Vasútmánia	16
Egy vasútimádó youtuber – interjú Kuhár Bencével	
MÁV-START hírek	20
Testkamerát kapnak a jegyvizsgálók; Televonat	
Életút	28
Márta István nyugdíjba ment	
Szervezet	30
A Vegyielhárító Egység	
Egészség	34
Élvezzük az őszi hónapokat!	
Anno	38
Dombóvár, a vasutasváros	
Jövő	40
Nem sárgulunk bele – Tevan Imre írása a RegioJetekekről	



ELŐSZÓ

Tisztelt Olvasók, Kedves Kollégák!

Ez a lapszám különleges a Vasutas Magazin 69 éves történetében. A MÁV-START vállalati újsága, a MÁV-START EXPRESSZ beolvadt a Vasutas Magazinba, hogy ezentúl együtt, közösen oszthassuk meg munkatársainkkal a vasúttársaságot érintő híreket. Célunk, hogy ezáltal is kifejezzük összetartozásunkat és azt, hogy egy cél felé haladunk mindannyian. A MÁV-START EXPRESSZ-ben sok jó cikk, interjú, beszámoló jelent meg az elmúlt években, őszintén hiszem, hogy az együttműködés még sikeresebbé teszi a lapunkat. Természetesen ez a közös munka egyúttal azt is jelenti, hogy ezentúl a Vasutas Magazin megemelt példányszámban, több oldalon, színesebb palettát kínálva jelenik meg.

A Vasutas Magazin továbbra is azon dolgozik, hogy egységbe foglalja ezt a sokszínű területet, amit kötöttpályás közösségi közlekedésnek, vasúti személyszállításnak nevezünk. Mert sokan, sokfélék vagyunk. Közel 40 ezer munkavállaló működteti ezt a hatalmas gépezetet, mindenki hozzátevé a saját egyéni szakmai tudását és elhivatottságát. A különböző közösségi felületeken időnként az egyéni véleményeket is megtaláljuk, ezek esetenként nem a legjobb színben tüntetik fel a MÁV-ot akár mint szolgáltatót, akár mint munkáltatót. Meg kell tanulnunk azt, hogy a szabad véleményalkotás nem egyenlő azzal, ha gondolkodás nélkül szidjuk azt, ami egyébként a mi felelősségünk is. Hiszen a vasutas munkatársak nemcsak

a szakértelmükkel, munkavégzésükkel járulnak hozzá a közös sikerhez, hanem magatartásukkal is, amelylyel a vasúttársaság pozitív megítélését alakítják.

Jelenlegi lapszámunk vezetői interjúja Sejkóczki Andrással, a MÁV FKG ügyvezetőjével készült beszélgetés, amelyben születésnap köszöntő is, hiszen idén 70 éves a felépítmény-karbantartással és gépjávitással foglalkozó társaság. Beszámolunk az „50 megújuló állomás” projektünkről, a nyári balatoni szezon értékesítési tapasztalatairól, olvashatnak a testkameráról jegyvizsgálói szemszögből, elmondjuk, milyen volt az idei Szolnok Napja, sőt még a jövőbe is kitekintünk RegioJettel utazva.

Abban bízom, hogy a Vasutas Magazin érdekes, izgalmas írásaival megerősíti a hitünket önmagunkban, a hitünket a vasutas munkavállalók közösségében.

Ovassák, forgassák, és fogadják olyan szeretettel, ahogyan készítjük!

*Loppert Dániel
kommunikációs igazgató*

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna

Főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina

Szerkesztő: Kandó Eszter

Szerzők: Benke Máté, Bogdány Lajos, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Legát Tibor, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, Szentes Bíró Ferenc, Tevan Imre, Váczi Viktor, Vető Dániel

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

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

Címlap: Molnár Zsolt

Fotók: freepick.com, Fülöp Ildikó, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Müller Bertold, pexels.com,

Simai Olga, Soós Boton, Szecsődi Balázs

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

Felelősséggel a jövő vasútjáért!



A munka becsülete, az alkotás öröme és a közösség ereje. Úgy tartják, ezekért érdemes, ezekért kell minden nap belépni a kapun, felvenni a munkát, és megérkezni a közösségbe, amely éltet, összetart és értelmet ad. Sejkóczki Andrással, a MÁV FKG ügyvezetőjével beszélgetve mi is éreztük ezeknek a gondolatoknak az erejét. Születésnap interjúnkkal a 70 éves MÁV FKG-t köszöntjük.

Mit jelent a vállalat életében a 70 év? A MÁV FKG munkatársai hogyan élik meg ezt a történelmi távlatot?

Valóban, akár történelmi távlatnak is nevezhetjük a mögöttünk álló 70 évet. Az elmúlt időszakban számos változást éltünk meg. Célunk az eddig kialakított arculat képviselete és az, hogy az eddig elvégzett munkák sikereként társaságunk továbbra is meghatározó szerepet töltsön be a magyarországi vasúthálózat karbantartási és felújítási piacán. A MÁV FKG Kft. Magyarország legnagyobb vasútépítő, felújító és karbantartó társasága, a MÁV szervezetében is jelentős szerepet tölt be. Hagyományaink és hagyományos tevékenységeink mellett nagy hangsúlyt fektetünk arra is, hogy a meglévő adottságainkból a lehető legtöbbet kihozzuk. Több ingatlanunkat hasznosítottuk, néhányat elbontottunk, és néhánynak új értelmet adtunk. Ilyen például a BGOK-nak készült új oktatási központ, amely a vártnál is jobban felülmúlta az igényeket. Idén az új tanévvel már megnyitja kapuit kollégáink előtt és – reményeink szerint – leendő kollégáink előtt. Kidolgoztunk egy komoly munkakörülmény javító programot is. Ennek keretében például új műhelyi pihenőket hoztunk létre, felújítottunk étkezdéket, vizesblokkokat, épületeket renováltunk annak érdekében, hogy kollégáink szebb és élhetőbb környezetben tölthessék az idejüket munka alatt és közben. Tavaly 250 millió forintot költöttünk hasonló beruházásokra saját forrásból. Mind a 23 telephelyünk célzott, irányított segítséget kapott a különböző felújításokra. Augusztusban Jászkiséren, a 70. születésnap alkalmából munkavállalói fórumot tartottunk, ahova az ország minden divíziójából érkeztek kollégák. Idén immár második alkalommal megtartottuk a családi napi rendezvényünket is. Több egyéb dolgot is említhetek még, hiszen a Fák napja esemény keretében – a jövő nemzedékeire is gondolva – közösen ültettünk fákat, vagy itt, a Kőér utcai telephelyen munkatársaink kisgyermekének építettünk egy kis játszótérrel.

Az üzem mezőgazdasági gépekre specializálódott 1949-ben, a MÁV 1968-ban vásárolta meg, Építőgépjavitó üzem néven működött. Hogyan alakult a történelmük, és milyen emlékezetes gépek vannak a vállalat történetében, amelyekre ma is büszkék?

1949-ben alakult a cég a Vámosgyörk–Újszász-vasútvonal közvetlen közelében Jászkiséri Állami Mezőgazdasági Géppálmás néven. Gyors ütemben fejlődött és jelentős társadalmi szerepet töltött be a környéken. Mezőgazdasági célú gépekkel, 70 kilométeres ellátási körzetben, két műszakban dolgoztak, tehát az ország egyik legnagyobb ilyen tevékenységet végző cége volt. Pont ez lett a vesztesége az 1960-as évekre, mert a túlméretezett bővítések okán a kapacitása a valós megrendelési állományt messze meghaladta, 1967-re a teljesítőképességének már csupán körülbelül 20 százalékát kötötte le a mezőgazdasági gépek javítása. Ekkor – felismerve azt, hogy a fennmaradáshoz új tevékenység kell –, a MÁV igénye találkozott a jászkiséri igényekkel. 1968. január 1-jével a MÁV a telephelyet megvásárolta, és a jászkiséri mezőgazdasági géppálmásból létrehozta a saját helyi üzemét. Ennek 50 éve, tehát ez is egy jelentős, kerek évforduló, amióta a MÁV tagja vagyunk. Pont abban az időben volt

egy nagyon fontos technológiai fejlesztés a vasúti szabályozás területén. Az akkori szabályozógépek csak úgy működtek, hogy a kézi és magassági vízszintes vágányszabályozás után a keresztaljakat fixálták, aláérték. Tulajdonképpen a krampcsolást váltották ki – a mai eszközeink mellől visszatekintve elképzelhetjük, hogy micsoda munka volt ez. A nehéz fizikai munka kiváltására új, korszerű vágányszabályozó gépek beszerzésére került sor 1971-72-ben. Akkoriban már 1000 fő feletti volt a létszám, a tevékenységet országos szinten kellett szervezni. Ekkoriban alakult meg, állt össze az első Magyar Felépítmény Karbantartó Géplánc, rövidítve az FKG, amelyből a nevünk is származik. Ha pedig gépet tudtak javítani és üzemeltetni, nyilvánvaló volt, hogy gépet gyártani is tudnak: elkezdődött tehát a gépgyártás. Sokan azt hiszik az FKG-ről, hogy gépgyártás és gépjavítás a feladata, de az csak egy kisebb része a tevékenységünknek. A gerincét a tervezhető pályakarbantartási és felújítási munkák teszik ki, melyhez természetesen elengedhetetlen a nagygépjármű-üzemeltetés és gyártás is.

Az 1980-as évek, majd a rendszerváltás megváltozott gazdasági helyzete milyen hatással volt a gépgyártásra?

Ekkorra már rengeteg tudás, nagy szakmai potenciál halmozódott fel, sok jelentős megbízást kaptunk. 1983-ban új forgácsoló-műhelyt nyitott a vállalat, és megindulhatott az önálló alkatrészgyártás. 1985-ben korszerű vágányszabályozó és kitérőszabályozó gépek gyártása kezdődött. Ennek sikerét látva a MÁV akkori vezetése ágyazatrendező és aljkiöntőmörítő gépek fejlesztésével és gyártásával bízta meg az üzemet. Emlékezetes feladat volt 1993-ban, amikor a Gyermekevasút vágányszabályozására megalkottuk a KV-1-75 típusú keskeny nyomtávolságú szintező aláverőgépet, amely alkalmas volt nemcsak a Gyermekevasútra, de a MÁV teljes keskeny nyomtávolságú vágányhálózatának szabályozására. Akkoriban számos külföldi megrendelést kaptunk a gépészeti tevékenységünk vonatkozásában, sikeres partnerei voltunk többek között Törökországnak, Németországnak és Tanzániának.

Hogyan látja ma a MÁV FKG Kft. szerepét, helyét a MÁV-csoportban?

1992-ben az állam és a vasút kapcsolatának újraszabályozása során az a döntés született, hogy a vasútüzemhez szorosan nem kapcsolódó tevékenységeket végző egységeket önálló, gazdaságilag és szervezetenként elkülönített társaságokká kell alakítani. Így 1994. január 1-jén MÁV Építőgépjavitó Üzemből MÁV FKG Kft.-vé váltunk. Ez nem volt könnyű időszak, pénzügyi lehetőségeink, erőforrásaink korlátozottak voltak. A fennmaradás érdekében a szoros szakterületünkön kívülre is tekintettünk, hiszen különböző villamos felsővezeték rekonstrukciókban is részt vettünk. A cég sokat és keményen dolgozott azért, hogy stabilitását megőrizze. 2005-től a MÁV FKG kooperációba lépett a MÁVGÉP Kft.-vel, így a gépész tevékenységünk mellé a teljes országra kiterjedő pályakarbantartó- és felújító tevékenységgel bővültünk. 2012 nagyon fontos év volt a számunkra, ekkor a MÁVGÉP Kft.

beolvadt a MÁV FKG Kft.-be. Ez már a közelmúlt, gyakorlatilag ekkor alakult ki a jelenlegi cég és szervezeti struktúra. Az utóbbi néhány évben jelentősen javult a minőség és stabilizálódott a teljesítmény is. Az üzleti tervünk nagyságrendileg 30 milliárdos tervezett árbevétellel számol. Örömmel mondom, hogy eljutottunk oda, hogy munkatársaink munkahelyi környezetére, közös programokra is tudunk áldozni, közösségi jellegű, belülről fakadó igényeket is ki tudunk elégíteni. Büszke vagyok arra, hogy a közös munka eredményeként a gépparkot is megújíthatjuk, hiszen jelenleg éppen egy jelentős, 8 milliárd forintos gépbeszerzésünk zajlik. Ezek az eredményeink az FKG minden dolgozóját, mind az 1400 kollégát dicsérik!

Melyek a vállalat rövid és hosszabb távú céljai? Milyen konkrét feladatok előtt állnak jelenleg?

Ügyvezetőként meggyőződésem, hogy jó munkát csak elkövetkezten, felelősséggel végezhetünk, ahogyan jelmondatunk is kifejezi: „Felelősséggel a jövő vasútjáért!” Reális és elérhető céljaink vannak. Jelenlegi rövid távú célunk az, hogy korszerűsítsük a gépparkunkat, és itt most két gépet emelnék ki. Érkezik egy modern ágyazatostáló gép. Amelyeket most használunk, azok közül a legfiatalabb is 35 éves, és már a teljesítménye is korlátos. Az új gép beszerzésével emelt szintű ágyazatostálási munkák minőségi kivitelezésére leszünk képesek, számos előnye mellett például új ágyazatpótlásra is képes. De izgatottan várjuk a

„MEGGYŐZŐDÉSEM, HOGY JÓ MUNKÁT CSAK ELKÖTELEZETTEN, FELELŐSSÉGGEL VÉGEZHETÜNK...”

vágányköszörű gépünket is. A sínek használatuk során elveszítik szabványos geometriai alakjukat, ennek hatására a vasúti sín és a kerék kapcsolata nem ideális állapotba kerül. A vasúti kerékpár és a sínek terhelése megváltozik, a járművek zajosak és egyenetlen járásúak lesznek. A sínkorona felületén repedések keletkezhetnek, melyek későbbiekben törések kiinduló pontja lehet. Köszörülés segítségével a sínkorona profilja újra kialakíthatóvá válik, ezáltal az ideális geometria síncsere nélkül biztosítható, így kisebb lehet a fenntartási költség, alacsonyabb zajkibocsátás érhető el, a nagyobb meghibásodások megelőzhetőek lesznek. Az eljárás gyors és nagyon hatékony. Nem mellesleg ez egy futurisztikus, gyönyörű gép.

Ügyvezető igazgatóként részese az 1400 munkatársa mindennapjainak. Miért tartja ezt a fajta közvetlen kapcsolatot fontosnak?

Ez egy fontos és jó kérdés. Ha magamat kellene jellemezni, ma is azt mondom, egy egyszerű mérnökember vagyok, aki mindig vasutat épített. 1997-ben kezdtem el dolgozni, nem a MÁV kötelékében, de mindig a vasút közelében. Annál is inkább, mert vasutas családból származom, nekem az ablakom előtt is egy 48–XIV-es kiterő volt. Igyekszem minden lehetőséget kihasználni, hogy közvetlenül találkozhatassak a kollégákkal, rendszeresen látogatom

a 23 telephelyünket. Szeretem közvetlenül megtapasztalni az adott helyzeteket, közvetlenül beszélni gondokról, örömeinkről egyaránt. Ezért is örülök, hogy az említett családi napot megtartottuk, ahol közel 900 fő részvételével ünnepelhettük a 70. éves fennállásunkat. Nagyon sok pozitív visszajelzést kaptam, és biztos, hogy folytatni fogjuk, lesznek még hasonló összejövetelek.

Rendkívül kiegyensúlyozott, nyugodt ember benyomását kelti ügyvezető igazgató úr. A magánéletében mi az, ami kikapcsolódást nyújt?

A nyugodt és kiegyensúlyozott családi háttér nagyon fontos. Feleséggel és két gyermekemmel a Velencei-tónál élünk. Nagyon fontos az otthoni háttér, nekem boldog családi életem van, és ez olyan erős alap, amely erőt, hitet és kitartást ad a dolgozó hétköznapokban. Emellett a sport az, ami nem csupán testben, de lélekben is megerősít, hiszen heti háromszor lefutok a 8–10 kilométeremet. Ha csak tehetem, biciklizem is, idén például sikerült a feleséggel együtt a Balaton-kört letekernünk. Ez 211 kilométer, 14 óra alatt teljesítettük. Számomra fontos, hogy kikapcsolódhassak néha, és az aktív pihenés híve vagyok.



Az aktív pihenést aktív munkanapok előzik meg. Ezt a munkát pedig csak kiváló kollégákkal lehet eredményesen elvégezni. Mit üzenne munkatársainak itt, a Vasutas Magazin lapjain?

Szeretném a köszönetemet kifejezni. Nemcsak a mostani, hanem minden régi kollégának is. Hiszen bármilyen magasztos céljaink lehetnek, ezt a kollégák nélkül nem lehet megvalósítani, kell az ember mellé egy olyan csapat, amellyel együtt célba lehet jutni. Őszintén mondom, hogy mögöttem egy ilyen csapat áll. Sok mindent kell még tennünk, sok minden áll még előttünk, de ha a szaktudásunk mellé szívvel-lélekkel odatesszük magunkat és összefogunk, figyelünk egymásra, akkor sikeresek leszünk. Magyarország legnagyobb vasútépítő cégeként stabil és megbízható üzleti partner vagyunk, stabil és megbízható vállalata a MÁV-nak. Ez az, amit közösen, hosszú távon elérhetünk, és itt ismételtén visszatérnék jelmondatunkra: „Együtt felelősséggel a jövő vasútjáért.”

Hum Krisztina, Varga Zsuzsanna

Megújuló állomások a debreceni térségben

A Törökszentmiklóstól Záhonyig több megyére is kiterjedő vasúthálózatot üzemeltető Debreceni Pályavasúti Területi Igazgatóság kollégái a hajdú-bihari megyeszékhely mellett idén 39 másik állomáson és megállóhelyen dolgoztak, dolgoznak azon, hogy az utasforgalmi területek esztétikailag megújuljanak, az erre közlekedőket szebb és jobb körülmények fogadják.



Az elvégzendő feladatok között szerepel a fém- és fafelületek festése (padok, hulladékgyűjtő, nyílászárók, korlátok, oszlopok, jelzők), a vakolatok megújítása, az állomási kiskertek rendbetétele, füvesítés, virágosítás és további kisebb karbantartási feladatok elvégzése. Valamennyi állomáson megújultak a kerékpártárolók is. Az állomások esztétikai megújítása idén márciusban kezdődött a térségben.

Június végéig 18 állomás munkálatai fejeződtek be, összesen 10 000 munkaóra telt, hogy ez a közel húsz állomás megszépülhessen. Tiszafüred és Poroszló állomások utasforgalmi területeinek színteremtése az önkormányzatokkal közösen fog megtörténni, míg további húsz állomáson és megállóhelyen a MÁV munkavállalói november végére készülnek el a karbantartási feladatokkal.

Elhunyt Kukely Márton



2019. augusztus 30-án, méltósággal viselt súlyos betegséget követően, 63 éves korában elhunyt Kukely Márton, a CER Cargo Holding SE vezérigazgatója, korábbi MÁV-vezérigazgató. Kukely Márton karrierje a kezdetektől fogva a vasúthoz kötődött. Moszkvában, a Vasútmérnöki Egyetem villamosmérnöki karán szerzett diplomát, majd hazatérve 1980-ban mérnök-gyakornokként helyezkedett el a Távközlési, Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségnél Záhonyban. Felkészültsége és rátermettsége alapján egyre felelősségteljesebb feladatokat kapott az akkoriban 200 millió utast szállító és több mint 100 millió tonnát fuvarozó vállalatunknál, 1996-ban áru fuvarozási szakigazgatónak, majd vezérigazgató-helyettesnek nevezték ki. Részt vett a vasúti reformintézkedésekben, amelynek vezetését vezérigazgatóként a társaság történetének legfeszültebb időszakában vette át 1999-ben. A MÁV vezérigazgatójaként töltött évek alatt többek között folytatódta a pályafelújítási és vonalvillamosítási munkák, elkezdődött a Nyugati pályaudvar első hat vágányának lefedése, a záhonyi átrakókörzet rekonstrukciójának első üteme, felavatásra került a Magyar Vasúttörténeti Park, megnyitásra került a magyar-szlovén-vasútvonal. Kukely Márton hazai és nemzetközi kapcsolatrendszerét, évtizedes szakmai tapasztalatait és tekintélyét az ágazat vezetői minden területen elismerték. Ennek egyik jeleként a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület az ellenőrző bizottság elnökévé választotta.

Halála nagy veszteség a vasúti szakma számára.

50 MEGÚJULÓ ÁLLOMÁS

Több állomáson is zajlanak a munkálatok az utasforgalmi terek komfortnövelését szolgáló, „50 MEGÚJULÓ ÁLLOMÁS” elnevezésű karbantartási program keretében. A legforgalmasabb állomásokat érintő felújítási folyamat 2023-ig tart.

Kiemelten fontos az utazás szolgáltatási színvonalának emelése, amelynek fontos eleme az állomási környezet szépítése, kulturáltabb utasforgalmi terek kialakítása. A nagy forgalmú és igénybevételű állomásokon végzett karbantartások jelentősen javítják az összképet, így az utasokat kellemesebb környezet fogadja majd. A tervek szerint még idén év végéig megújulhat a ceglédi elővárosi vonalon Zugló, Kőbánya alsó, Kőbánya-Kispest, Vecsés, Monor, Pilis, Albertirsa, a váci vonalon Dunakeszi-Gyártelep, Alsógöd, Felsőgöd, Sződ-Sződliget (2019-2020), Nagymaros–Visegrád, Szob állomás.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója a Kőbánya-Kispesten tartott sajtótájékoztatóján elmondta: „Az évente közel félmilliós utasforgalmat lebonyolító Kőbánya alsón a felvételi épület, a perontető, a peronburkolat és a lépcső karbantartása válsólul meg idén. A perontetőt érintő munkák egy részét vágányzár mellett végezték el augusztus elején, jelenleg a korrózióvédelmi,



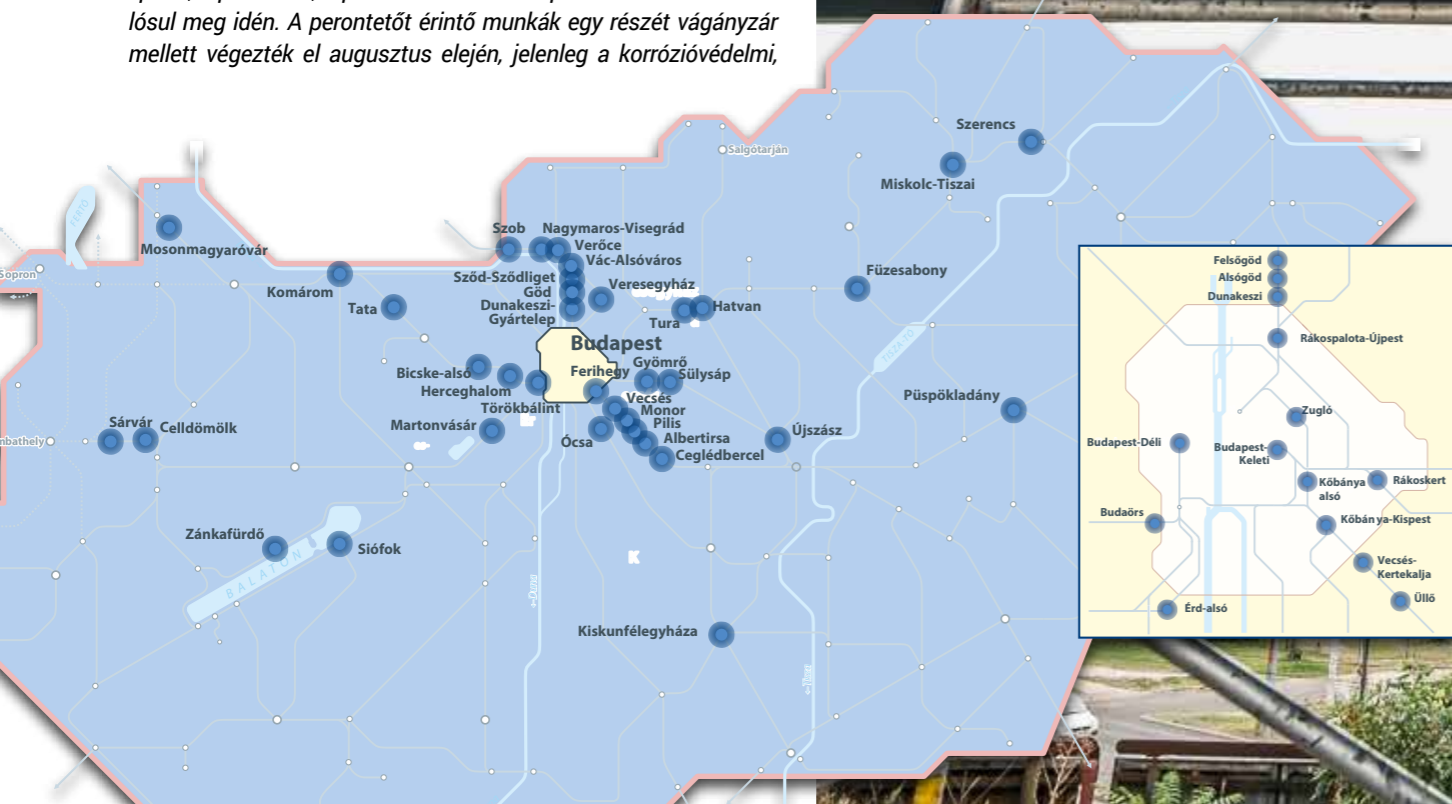
továbbá a javítási és festési munkálatok folynak. Kőbánya-Kispest (KŐKI) állomás karbantartására pályázatot hirdettünk: az állomásépület és a gyalogos felüljáró teljes körű és komplex rekonstrukciójának tervezésére. A nagy beruházás megvalósulásáig azonban szeptember elejétől karbantartási munkálatokat végzünk, amelyek révén az utasforgalmi területek színvonala jelentősen javul: megújul a térvilágítás, a váró és a mosdó, új padokat helyezünk ki, és kamerákat is felszerelünk. A gyalogos felüljárón kijavítjuk a burkolatot és megjavítjuk a világítótesteket.”

Az évente másfél milliónál is több utast kiszolgáló és naponta átlagosan 200-250 személyszállító vonatot fogadó Zugló állomáson július második felében elkezdett felújítás az ütemtervnek megfelelően, az utazóközönség legkisebb zavarása mellett halad. A szükséges bontási feladatokat befejezték, a korrózióvédelmi tisztítás folyamatosan zajlik. Az év végéig befejeződő rekonstrukció keretében a peron teljes hosszában viacolor burkolatot kap, elvégzik a perontető karbantartási munkálatait, és megszépül a felvételi épület homlokzata is. A megállóhely területén lecserélik a tájékoztató táblákat, új padokat és hulladékgyűjtő edényeket helyeznek el.

A Miskolc-Tiszai pályaudvaron is ütemterv szerint zajlanak a munkálatok. A B peron felújítása egy több éve megkezdett karbantartási csomag utolsó eleme, aminek tervezett befejezési határideje október vége. A munkák során a perontető pilléreit, a megrepedezett födém szerkezetet megerősítik, a hibákat kijavítják, a felület tisztítást homokszórással végzik, majd lefestik a perontetőt. Rugalmas és hatékony szigetelés készül a tetőfelületre, a vízvezetés rendszere megújul. A jelenlegi peronvilágítást és a peronon lévő utastájékoztató berendezéseket is korszerűsítik.

A program keretében már Sárváron is megkezdődtek a munkálatok, szeptemberben elindul a munkavégzés Szolnokon, Albertirszán, Dunakeszi-Gyártelepen. Sárváron a homlokzatfelújítás mellett az épület körül új térburkolat épül, és megvalósul a fedett utasperon teljes mértékű felújítása. Szolnokon komplexen megújul az utastájékoztató, Albertirszán megtörténik a felvételi épület külső, a váróterem belső, valamint a mellékhelyiség felújítása, az állomási előtér fűvesítése, térburkolat kialakítása, új peronbútorok kihelyezése. Dunakeszi-Gyártelepen új P+R parkolók kialakítását végzi el a vasúttársaság az önkormányzattal közösen.

Az év végéig befejeződő felújításoknak köszönhetően érezhetően javulni fog az érintett állomások és megállóhelyek színvonala.



Bringás reggeli a MÁV-val



Fotó: Molnár Zsolt

A Magyar Kerékpárosklub idén ősszel ismét megszervezte a már jól ismert Bringás reggeli országos rendezvény-sorozatát. A kezdeményezéshez – immár hagyományosan – most is csatlakozott a vasúttársaság.

Szeptember 5-én, csütörtökön reggel finomságokkal és frissítővel várták a kerékpárral közlekedőket a budapesti MÁV-székházzal szemben, a Könyves Kálmán körúti kerékpárúton, a MÁV-HÉV pedig a Boráros téri H7-es HÉV végállomáson. A két helyszínen több mint 300 biciklis fordult meg, hogy egy rövid pihenőt követően a magához vett reggelivel folytathassa útját.

A szerepvállalással a MÁV a vasúti és a kerékpáros közlekedés összekapcsolására kívánja felhívni a figyelmet, illetve arra, hogy a vasúttársaság egyik kiemelt feladatának tekinti a kerékpárszállítási szolgáltatás folyamatos fejlesztését. A MÁV-START az elmúlt években több százmillió forintot fordított kerékpárszállító kocsik kialakítására a biciklisek vonattal történő utazásának megkönnyítése érdekében. A MÁV Zrt. az állomásfejlesztési tevékenységek – felújítások, környezetrendezés – során fókuszál a kerékpáros utasok érdekeire is, a beruházásoknál kiemelt figyelmet fordít a kerékpártárolók kialakítására.

Személyi változás a MÁV vezetésében

Az általános és műszaki vezérigazgató-helyettesi feladatok ellátására 2019. szeptember 16-tól dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató Virág Istvánt – korábbi pályalétesítési igazgatót – kérte fel. Virág István pályafutását a MÁV-nál 1978-ban kezdte hidász szakaszmérnökként a Győri Pályafenntartási Főnökségen. 1991-től főmérnök, majd 1998-tól vezetői munkakört tölt be. 2011-től ellátta a Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatóság Híd és Alépítményi Osztály vezetői feladatait, 2016-tól a Pályalétesítési Főosztályt, majd – kinevezéséig – a Pályalétesítési Igazgatóságot vezette. A vasúti területen végzett kiemelkedő munkájáért több magas szintű kitüntetésben is részesült, 2016-ban Korányi Imre-díjjal, 2019-ben Baross Gábor-díjjal ismerték el munkáját. Völgyesi Zsolt Károly általános és műszaki vezérigazgató-helyettes munkaviszonya közös megegyezéssel megszűnt 2019. szeptember 30-án.



Kajla nyomában

Július után a Kajla útlevél augusztusban is óriási sikert aratott az alsó tagozatos iskolások körében. A két nyári hónap alatt 100 ezer kisdíák utazott ingyen a MÁV-START és a GYSEV járatain a kíváncsi magyar vizslakölyök nyomában. Ezeknek az utazásoknak az össztávolsága közel 10 millió kilométer volt.

A tapasztalatok alapján egyértelmű, hogy Magyarország összes régiójába szívesen utaztak a kedvezmény segítségével a gyerekek családdal vagy társaikkal közösen. Az ország nagyvárosait is szívesen látogatták a diákok, de a Dunakanyar, a Balaton, a Tisza-tó és a Velencei-tó végig a legnépszerűbb úti célok voltak. A 100,5 ezer utazásra közel 8 ezer eltérő viszonylaton került sor.

Augusztus végéig minden gyermek, aki a vonaton bemutatta Kajla útlevélét és személyazonosításra alkalmas igazolványát (diákigazolvány vagy személyi igazolvány), ingyenes Kajla jeggyel utazhatott a MÁV-START és a GYSEV belföldi járatain. A járatokon a gyermekkel együtt utazó egy vagy két kísérő 33 százalékos kedvezményben részesült, amennyiben más kedvezménnyel nem rendelkezett.



Virág István
MÁV Zrt.

általános és műszaki
vezérigazgató-helyettes

2019. szeptember 16-tól

Nyaral a család!

Zoltán kisfia alig ért haza az Erzsébet-tábor egyik MÁV-turnusából, máris újabb üdülésen vett részt, ugyanis családja nyerte meg a Nyaral a család! pályázat egyik fődíját. Antal Zoltán Miklós vezető váltókezelő beszámolója következik.



„Egy hetet tölthetünk Balatonfüreden a családdal. Nagyon jó volt a szállás, erkélyes, légkondicionált szobákat kaptunk. Sokat sétáltunk, voltunk állatkertben és a dínoparkot is megnéztük. Elmentünk Tihanyba kirándulni, onnan pedig komppal Szántódra. Kihasználtuk a vasutas kedvezményt, hiszen 6300 forint lett volna a családnak oda-vissza az útiköltség. A vasutasoknak viszont a MAHART és a BAHART majdnem minden hajójáratán ingyenes az utazás a vasúti utazási igazolvánnyal. A strand mindössze 5 percnyi sétára volt az épülettől, és elérhető közelségben volt nagyon sok egyéb lehetőség is.

Azt gondolom, hogy az efféle kezdeményezésekkel össze lehet rázni a vasutas társadalmat. Voltak olyan kollégáim, akik meglepődtek, hogy nyertem, vagy hogy a fiam elment az Erzsébet-táborba.

Remélem, hogy a mi példánkon keresztül egyre többen láthatják, hogy keresni kell a vállalat nyújtotta lehetőségeket!”

Bérutalások időpontja

Mint azt már tapasztalhattuk, megváltozott a bérfizetések időpontja a MÁV Zrt.-nél és leányvállalatainál. Míg az elmúlt években a Munka törvénykönyve alapján minden hónap 10. napjáig kerültek utalásra az előző havi fizetések, az idei év második felétől már korábban, minden hónap 5. munkanapjáig kerül a bérek utalására.

A Széchenyi Pihenőkártya juttatások még két alkalommal kerülnek utalásra az év hátralevő felében:

- a III. negyedévi alanyi jogú SZÉP vendéglátás juttatás, és a VBKJ szerinti SZÉP vendéglátás és szabadidő juttatás 2019. október 15-én;
- a IV. negyedévi alanyi jogú SZÉP vendéglátás juttatás és a VBKJ szerinti SZÉP vendéglátás és szabadidő juttatás (a választott összegben) 2019. december 14-én.



Pályakezdő Diplomás Program 2019

A korábbi évekhez hasonlóan idén is sok fiatal érdeklődését keltette fel a MÁV Zrt. és leányvállalatainak Pályakezdő Diplomás Programja. Munkaerőpiaci szinten óriási eredmény, hogy mintegy 400 fiatal pályázott az 53 nyitott pozícióra és választotta a vasutat munkahelyéül.

A MÁV az idei évben túlnyomórészt mérnök kollégákat keresett, azonban műszaki menedzserek, közgazdászok és jogászok jelentkezését is várták a vállalatcsoport számos területén.

A Pályakezdő Diplomás Program első állomása az orientációs hét volt. A program 2019. szeptember 16–20-ig tartott, ahol az első két napon különböző feladatokon és gyakorlatokon keresztül ismerhették meg egymást a kollégák, mondhatták el véleményüket a vasútról, tapasztalhatták meg az együtt gondolkodás és a közös munka lehetőségeit.

A program során területbejárás keretében fedezhették fel a Szolnoki JBI telephelyet, a pályaudvar sajátosságait, az ott zajló munkafolyamatokat. A szakmai vezetők közös workshopok, előadások során mutatták be a vasútszakmai területek sajátosságait, kihívásait a fiataloknak.

Ötletből valóság

Olcsóbb, gyorsabb és egyszerűbb az INNOMÁV-os híddiagnosztika

Javítani az utazás minőségén, bevezetni és alkalmazni a legkorszerűbb, világszínvonalú technológiát a szakterületeken, leegyszerűsíteni a munkafolyamatokat, saját fejlesztésű műszert építeni vagy megoldani évtizedes problémákat – ezek a MÁV első ötletpályázatának eredményei, amelyek most már a gyakorlatban is bizonyíthatnak, hiszen a megvalósítás szakaszába léptek.

Új ötletre, innovációra, fejlesztésre mindig szükség van, hiszen egy vállalat csak a folyamatos megújuláson keresztül lehet sikeres. Különösen igaz ez egy olyan társaságra, aminek működéséhez számtalan szakterület összehangolt munkájára van szükség. A folyamatok, részletek kiváló ismerete egyrészt erősíti a napi rutint, másrészt lehetőséget ad azok továbbgondolására, megreformálására is, amelynek köszönhetően könnyebbé, eredményesebbé válhat egy-egy feladat elvégzése. Jó ötlete pedig mindenkinek lehet, sőt mindenki szívesen gondolkodik azon, hogyan könnyíthetné, egyszerűsíthetné a saját munkáját. Ha pedig az ötlet meg is valósítható, azt – mind a vállalat, mind a munkavállalók érdekében – egyértelműen támogatni kell. Ez volt a célja az első INNOMÁV-pályázatnak, amely a tavalyi év végén zárult. A győztes csapatok a döntő követően bele is fogtak a projektjük megvalósításába, sőt a harmadik helyen végzett Élünk a MÁ(V)-nak nevű csapat már az éles tesztelés szakaszába érkezett. Őket látogattuk meg szeptember 4-én Kunszentmártonban, az első éles műszaki próbán.

Az előzmények

Teljes kizárásos vágányzár elrendelése, felsővezeték-javító jármű megrendelése, 10-12 órás műszak 3 fős személyzettel – így néz ki jelenleg egy klasszikus fémszerkezetű vasúti híd tetejének, hivatalosan felsőövének vizsgálata. Mivel a hidak szerkezetét meghatározott időközönként szemrevételezéssel kell ellenőrizni, ezt egy hosszadalmas és költséges eljárás keretében szokták megoldani. Szükséges hozzá egy speciális jármű is, hogy a kívánt pontokra fel lehessen látni, hiszen a hidak tetejére nem lehet felmászni. Ezt a szerelvényt ráadásul sok esetben bérelni kell, használata során pedig még a vonatközlekedést is ki kell zárni. A diagnosztizálás azonban még így is egy teljes műszakot vesz igénybe, mivel rácsszerkezettől rácsszerkezetig, szinte méterről méterre lehet csak haladni, minden egyes közben meg kell állni, és úgy vizsgálni a híd acélszerkezetét, a lehetséges repedéseket, a festékréteg sérüléseit.

A csapat

A Kecskeméti Pályafenntartási Főnökségen négyen alakítottak egy csapatot, hogy javítsanak a híddiagnosztikai eljárásokon. Az ötlet atyja Jarabek Jenő szakaszmérnök, őt segítették kollégái: Ujvári Izabella főnökségvezető és két lelkes fiatal, Almási Zoltán és Gajdács Zoltán György pályavasúti gyakornokok. A pályázat kidolgozása során a csapattagok jól kiegészítették egymást, ki a mérnöki megoldásokban, ki a folyamatkidolgozásban, ki a pénzügyi tervezésben, ki pedig a prezentálásban járt élen. A készülődés és a pályázati anyag összeállítása – saját bevallásuk szerint – könnyen ment, hiszen mindannyian egy helyen dolgoznak, jól ismerik egymást és a diagnosztikai nehézségeket is. Egy biztos, így együtt olyan anyagot mutattak be a szakmai zsűrinek, ami méltán emelte őket a harmadik helyre.

Az ötlet

Jarabek Jenő hidász fejében tulajdonképpen már rég megszületett az ötlet, hogyan lehetne jelentősen javítani, gyorsítani és olcsóbbá tenni a híddiagnosztikai vizsgálatokat. Mivel munkája a hobbi is, rengeteget olvas utána a legújabb eljárásoknak, nyomon követi a szakma híreit szerte a nagyvilágban, és természetesen érdeklik a technikai fejlesztések is. Ez idáig mégsem mondta el senkinek fejlesztő ötleteit, csak magában forgatta, hogyan lehetne változtatni. Ekkor érkezett el az INNOMÁV-ötletpályázat, amely lehetőséget adott arra, hogy előálljon ötletével. Kollégáival csapatot alkottak, és jelentkeztek az első INNOMÁV-pályázatra. A döntőre már úgy érkeztek, hogy saját drónjukkal tettek egy próbarepülést, és az erről készült filmfelvételt bemutatták a döntőben. Javaslatuk lényege, hogy a híddiagnosztikai vizsgálatokba dróntechnika kerüljön alkalmazásra, amely egyszerre növelné a hatékonyságot és csökkentené a költségeket.



Balról jobbra: Jarabek Jenő, Gajdács Zoltán

A nagy teszt

A szervezetfejlesztés már a nyáron hozzáfogott az INNOMÁV projekt utókövetéséhez, összehozta az érdekelt területeket és megszervezte a tesztelést. A MÁV már rendelkezik egy ipari felhasználásra alkalmas drónnal, amelyet az Infokommunikációs Technológiai Rendszerek Főigazgatóság rendelkezésre bocsátott. A híd „beprepülésében” Hajnal Máté vagyongazdálkodási és gazdálkodási szakértő, képzett drónpilóta segédkezett.

De nézzük, hogyan zajlott a tesztelés!

A diagnosztikai méréshez a csapat a kunszentmártoni rácsos vasúti hidat választotta. A helyszínre érkezve a pilóta 10 perc alatt összeszerelte a drónt, és felhelyezte rá a nagyfelbontású fényképezőgépet. A drón felrepült a híd fölé, néhányszor végigpásztázta annak tetejét és oldalát, miközben folyamatosan jó minőségű felvételeket készített. Tizenöt perc alatt megtörtént a híd szerkezet vizsgálata. Nem volt pályázár, nem kellett felsővezeték-javító járművet rendelni, nem kellett három ember, és nem telt el közben 10 óra, csak maximum fél, összeszereléssel, lebontással együtt. A felvételek pedig archiválhatók, visszakereshetők és hosszasan elemezhetők.

A folytatás

Az éles gyakorlat bebizonyította, hogy a csapat jól gondolkodott, az INNOMÁV-os ötlet működik. A drónok számának bővítésével és további pilóták képzésével időt, munkaerőt és költségeket lehet megtakarítani a híddiagnosztika területén is. Különösen igaz ez akkor, ha ezt a MÁV teljes területére kivetítjük, hiszen hálózatunkon mintegy 7500 vasúti híd és átereszt található.

A munka ezzel nem ért véget, hiszen az elkészült drón felvételek feldolgozása a szakértő csapatra vár.

Kíváncsian várjuk az eredményeket és a folytatást!

Következő számunkban egy másik díjazott innovációt fogunk bemutatni.

Csohány Domitilla



All You Can Move

Mire használhatjuk mi, vasutasok?

Az ALL YOU CAN MOVE SportPass egy multi-funkcionális sportbérlet, amellyel országosan több száz különböző sportlétesítmény látogatható kedvezményesen. Szakál Gergő már több mint 8 éve dolgozik a vasútvállalatnál, így – a többi MÁV-dolgozóval egyetemben – ő is igénybe veheti és veszi is ezt a lehetőséget.

Milyen sportágat űzöl?

Funkcionális edzést és a kerékpározást. Ha kicsit egyszerűbben akarnám megfogalmazni, akkor azt mondanám, hogy a teljes testet átmozgató edzéseket. A mozgás fontos szerepet játszik az életemben, ezért a monoton irodai ülőmunka ellensúlyozása érdekében úgy döntöttem, hogy városban belül kerékpárral közlekedem. Ezenfelül terepka-dály-futó versenyeken is indulok.

Miben látod az All You Can Move tagság legnagyobb előnyét?

A mobilitásban és a változatosságban. Az AYCM SportPass-szal fix havidíjért több különböző sportágat ki lehet próbálni, különböző helyeken. Mindezt pedig egy középke-tegóriás edzőtermi bérlet áráért.

Mozgatott már meg a kedvezmény egy teljesen új sport-ág irányába? Olyasmire gondolkod, amit még nem próbáltál előtte.

Voltam már úszni, jégkorcsolyázni és jógázni is. Utóbbi akkor jött nagyon jól, amikor megsérült a vállam, és nem tudtam a fő sportágam gyakorlatait végezni. De ha csak szórakozásra vágytam a barátaimmal, akkor például gokártozni indultunk, az AYCM-tagságomnak köszönhetően pedig díjtalanul száguldozhattam. Arra viszont figyelni

kell, hogy a SportPass-t naponta egyszer lehet igénybe venni egy helyen.

Van valami, amit az AYCM-tagságodnak köszönhetsz?

Kiszakít a hétköznapokból. Amióta edzeni járok, új embereket ismertem meg, akikkel barátságot kötöttem. Egy-mást húzzuk előre, és az edzőtermen kívül is vannak közös programjaink. Egy igazán inspiráló közösség tagja lettem. Többségében csoportos funkcionális órákat látogatok, az órend miatti rendszerességből adódóan pedig erőt és az állóképesség fejlődését tapasztaltam magamon. Az AYCM -tagságot azoknak a kollégáknak ajánlom, akik szeretik a változatosságot, és elkötelezettek saját testük fitten tartásában.

Benke Máté
Fotó: Simai Olga

AYCM-tagság

A MÁV-csoport vállalatai szerződést kötöttek az AYCM működtetőjével, így van lehetőségük a vasutas munkavállalóknak is belépni a rendszerbe. Az AYCM-tagságot a munkavállaló indítja közvetlenül, amelynek alapfeltétele, hogy a tag (munkavállaló) az adott naptári év december 31-ig kötelezettséget vállaljon a tagság fenntartására és a tagsági havidíj megfizetésére. A havidíj mértéke attól függ, hogy melyik csomagot választjuk. Az egyes csomagok közötti különbség az elfogadóhelyek száma, tehát a legolcsóbb kártyát kevesebb sportlétesítményben használhatjuk, mint a drágábbat. Az egyes csomagokról és az elfogadóhelyekről a www.aycm.hu oldalon található részletes leírás. Kérdés esetén a MÁV Zrt. Vállalati értékmenedzsment munkatársaihoz fordulhatnak a vem@mav.hu e-mail-címen.

Vasutas gyerekek az Erzsébet-táborban

A MÁV és az Erzsébet a Kárpát-medencei Gyerekekért Alapítvány 2019. április 3-án aláírt együttműködésének köszönhetően az Erzsébet-tábor program keretében MÁV-csoport szinten 180 vasutas gyermek vehetett részt ingyenesen egyhetes nyári élménytáborban a Balaton partján, Zánkán. A több hónapig tartó szervezési munkákról a Vállalati értékmenedzsment munkatársai meséltek.



Balról jobbra: Kiss Nóra Márta, Fuchs Adrienn, Benke Máté

Fuchs Adrienn: Tavasszal, amikor miénk lett a feladat, az első MÁV-turnus júliusi indulása távolinak tűnt, de hamar kiderült, hogy nagyon szorít az idő. A munkavállalók értesítéséhez vezetői közvetítést kértünk annak érdekében, hogy minden vállalat munkatársai tudjanak a lehetőségről.

Kiss Nóra: Online felületet hoztunk létre a jelentkezések rögzítésére. A hivatalos iratokat ellenőriztük, és hiba esetén hiánypótlást kértünk a szülőktől. A gyermekek összes adatát és dokumentumait egyenként töltöttük fel az Erzsébet-tábor online rendszerébe. 180 szülővel tartottuk a

kapcsolatot, akik jellemzően nem rendelkeznek vállalati e-mail-fiókkal, így nagyon nehéz volt a kommunikáció. Megszerveztük a gyermekek biztonságos utaztatását: az Erzsébet-különvonatok útvonalain minden állomáson segítők vették át a gyermekeket a szülőktől.

Fuchs Adrienn: A szervezést csoportos szintű együttműködés segítette. A START lehetővé tette a kísérők ingyenes utaztatását a különvonatok indulóállomásaira, a BGOK biztosított számukra ingyenes szálláshelyet, a vasútállomásokon pedig a MÁV humán munkatársai segítettek.

Benke Máté: Nem várt helyzetek sokasága jellemezte a tábor 3 hetét, és persze az ezt megelőző 4 hónapot is. Gyermekkel dolgoztunk, így minden problémát akkor kellett megoldani, amikor felmerült. Fő feladatunk a kísérők kiválasztása és koordinálása volt, akik a vonatút és a táborozás alatt felügyeltek a gyerekekre. Ők javarészt az ELTE pedagógushallgatói voltak. A többi táborozóval ellentétben ide nem osztályként, jól összehozott csapatként érkeztek a gyerekek, ezért fontos volt, hogy kísérőink képesek legyenek arra, hogy egy ismeretlenből álló csapatot közösséggé kovácsoljanak. Azt hiszem, ez sikerült, hiszen az utolsó napon könnyeikkel küszködő kísérőket és pityergő gyermekeket láttunk búcsúzkodni a pályaudvaron.

Fuchs Adrienn: Persze negatív tapasztalatunk is volt. Például amikor munkatársaink nem értesítettek, hogy a táborba regisztrált gyermekeik mégsem utaznak, ezzel elvették a lehetőséget másoktól. Ahol a szülők egyénileg utaztatták a gyermekeiket a táborba, előfordult, hogy 1 órással későbbükkel 30 fáradt gyermeket várakoztattak. Sajnos ezek a munkatársaink nem kezelték kellő felelősséggel a helyzetet, pedig mindenről tájékoztattuk őket.



Összességében nagyon szép feladat volt

Komoly kihívás és nagy felelősség, de megérte. A program zárása után nagyon sok vasutas szülő megköszönte a lehetőséget és a szervezést, és jelezték, hogy jövőre újra jelentkezni fognak, mert kivételes élményt adott gyermekeiknek a tábor. Azt hiszem, számunkra ez a legfontosabb visszaigazolás.

Fuchs Adrienn
vállalati értékmenedzsment-vezető



Véleménynyilvánítás a közösségi oldalakon

A véleménynyilvánítás szabadsága alapjog, de munkavállalóként érdemes azt körültekintően gyakorolnunk. A közösségi média ugyanis számtalan lehetőséget kínál arra, hogy „megmondjuk a magunkét”, de ennek során – A munka törvénykönyvének megfelelően – mindig tekintettel kell lennünk a munkáltató jogos gazdasági érdekeinek védelmére, és be kell tartanunk az Etikai Kódex minden munkavállalóra vonatkozó előírásait is.

Mi mindannyian a MÁV alkalmazásában állunk, az ország legnagyobb vállalatánál. A közszolgáltatás, közfeladat ellátása és a vasút jó hírének megőrzése közös felelősségünk. Kérjük, hogy a nyilvánosság előtt, így például a közösségi médiában történő véleményalkotása során minden munkatársunk kerülje az utazóközönség és a kollégák minősítését, amely a vasúttársaság negatív megítélését eredményezheti!

is ellátogathatok, ahova egyébként nem tudnék, azóta az állomat élem. Nekem az első KISS kigördülése volt a legnagyobb élmény, de Istvántelek vagy itt, a Keleti tetejéről körültekinteni is nagy élmény.

Most forgattatok Istvántelken, jelenleg pedig itt, a Keletinél a Vasúttúra című műsort. Gondoltad volna, hogy egyszer te fogod bemutatni ezeket a helyeket a nézőknek?

Ez egy olyan kérdés, amire ha nem azt válaszolom, hogy nem is reméltem soha, akkor nagyképűnek tűnök. A nézőim azonban tudják, hogy szeretem az őszinteséget, és azt is kimondom néha, amit lehet, nem kellene. Igen, gondoltam! Gyerekkori vágyam, hogy szerepeljek, hogy ismerjenek. Amikor elkezdtem a videózást, akkor konkrét céljaim voltak. Nem volt hátszelem, az én szüleim dolgos emberek, akikre nagyon büszke vagyok. Viszont hittem abban, hogy ha minden nap ezen jár az agyam, ha megyek esőben és hóban, videózok, fejlődök, akkor eljutok egy következő szintre. Az elmúlt 3 évben sokszor nevettek rajtam, de tudtam, hogy mit miért teszek. Rettenő fontosnak tartom megemlíteni a nézőket is, akik idáig juttattak. Tudom, hogy ez az interjú most nem egy ilyen nagy „hegyi beszédről” kell, hogy szóljon, de olyan szintű támogatás érkezett a követőimtől, amely mindig előre vitt, és nem hagyott megingani.

A végére jöjjön egy jövőbe tekintő kérdés! Van különleges vasúti utazási terved?

Ha egyszer az Orient Expressre befizethetem a szüleimet, a páromat és magamat, akkor úgy vélem, utána már távozhatok a földi léttől!

Molnár Dániel

A Vasúttúra című műsor négy része megtekinthető a tv2.hu/musoraink/vasuttura oldalon.

Egy vasútimádó youtuber

Aki az interneten vasúttal kapcsolatos tartalmakat is szokott „fogyasztani”, valószínűleg már találkozott Kuhár Bence nevével és videóival is. Bence évek óta mindennap készít valamilyen közösségi közlekedéssel kapcsolatos tartalmat videós csatornájára, amelyet már több mint húszezren követnek, így ezzel az ország legnagyobb közlekedéssel foglalkozó vlogjává nőtte ki magát. Bencével egy különleges helyszínen, a Keleti pályaudvar tetején beszélgettünk, ahova egy forgatás miatt érkezett, és ami miatt még tériszonyát is képes volt legyőzni, hogy elkészülhessen a műsor.

Mikor és hogyan kezdődött a rajongásod a közösségi közlekedés iránt?

Érdekes a története. Gyerekként sokat jártunk a Bihari utcába a Mázsa téri piachoz lángosozni, és a nagyimhoz is erre kellett menni. Akkoriban még a 13-as villamos járt itt. Ma ez a 3-as. UV-villamossal zötyögtünk, és imádtam, amikor egy vasútvonallal találkozott a pálya. Akkor még fogalmam sem volt arról, hogy az a vonal melyik lehet. Azóta megtudtam, hogy ez volt a Kőbánya-Hizláló vasútvonal. Innen indult az egész azt hiszem. A nézőim már biztosan mind tudják ezt, hiszen a vasútvonal részben még ma is megvan, viszont forgalom már 2010 óta nincs rajta. Sokszor videóztam arra, és még fogok is valószínűleg. Bármilyen furán is hangzik, de ott a gyermekkorom maradványait látom. Ma már sajnos a piac sem létezik, pedig a város legjobb lángosát ott csinálták!

Vannak BKK-s és MÁV-os témáid is, melyeket szereted jobban és miért?

Nagyon nehéz kérdés, mert alapvetően – ahogy az elején is meséltem – a kettő találkozásából született ez a szerelem, mikor az UV átcsattogott a vasúti vágányokon. Az biztos, hogy a villamos és a vasút áll hozzám a legközelebb, és ennek a két közlekedési formának a relikviáit gyűjtöm leginkább.

Gyakran közlekedsz vonattal?

Minden hétköznap! Városi közlekedésre is kiváló a vasút! Leginkább Kelenföld és Köki között ingázok, ami vonattal 12 perc.

A másik rendszeres menetem a Köki-Nyugati pályaudvar. Ha tehetem, akkor a lajtosmizsei járatral megyek, mert szeretem a Desirót. Nyáron pedig imádtam a Csörgőt.

Gondoltál arra, hogy vasutas legyél?

Meglepő lesz a válasz, de nem. Engem komplexen érdekel a közlekedési tematika, így nem tudnék egy szegmensnél lera-gadni. Csodálattal nézek például a mozdonyvezetőkre, mert hihetetlen felelősség van a vállukon, és magamat ismerve úgy érzem, ez a felelősség inkább teherré válna számomra, mint örömmé.

Hogy jött a videózás ötlete?

2008-ban regisztráltam a YouTube-ra. Akkor azért, hogy néhány stand up videómat feltöltssem. Ezek által bekerültem akkor a tévébe. Évekig foglalkoztam humorral, de rájöttem, hogy nem ez az, amit csinálni akarok. A közlekedés már ekkor is és ezután is érdekelt, de eszembe sem jutott, hogy ez bárkit érdekelne videó formájában. 2017-ben kerestem a régi Űllői úti villamosokkal kapcsolatban videót az interneten, és nem találtam olyat, ahol valaki kimegy és megmutatja, hogy mi hol lehetett a szakaszon. Kimentem „elképzelni”, milyen lehetett, és vittem magammal kamerát is, hogy feltöltssem az internetre, és a várható nézők esetleg segítsenek hozzászólásaikkal, visszaemlékezéseikkel. Nem várt siker volt! A videót egy nap alatt 700-an látták, ami akkor számomra olyan volt, mintha Hollywood figyelt volna fel rám. Így kezdődött. Idén már a 900. videómon is túl vagyok!

Több mint 20 000 követőd van, ezzel a mennyiséggel már nem csak rajongók járnak, hanem, gondolom, haragosok is. Hogyan kezeled ezt?

Az elején nagyon nehezen ment. Természetesen nem vagyok hibátlan, és sokszor kommunikáltam rosszul, emiatt sokakban egy hamis kép alakulhatott ki rólam, úgy vélem. 2017-ben, az elején kaptam egy levelet, amiben nagyon lehoradtak. Olyan nehezen viseltem, hogy az akkori párom az ügyeletet is ki akarta hívni. Ma ezt már elengedem. A segítő kritikát mindig örömmel fogadom, szeretek tanulni, és pont ezért idén szeretnék elvégezni egy vasúti alapismeretek tanfolyamot is.

Gyakran állítják azt is, hogy sokszor pontatlan vagy. Hogyan fogadod ezt?

Teljesen igazuk van! Nem akarok mentegetőzni, ez egy hibám a mai napig. Aki 2017 óta követ, tudja, hogy mennyit tanultam, de még bőven van hova fejlődöm. Ameddig valaki normálisan talál meg a negatív véleményével, azzal nincs gond, viszont ha valaki nagyon utál, és eszében sincs építő kritikával segíteni, akkor azt tudom javasolni, hogy nem kötelező nézni a videóimat, számára más műfaj lehet a szimpatikus.

Milyen különleges helyszíneken jártál eddigi filmezéseid során?

Amióta a MÁV megtalált és támogat azzal, hogy olyan helyekre

Állomási gondnok

A „jó gazda” módjára rendezett állomások



Az utazóközönség jogos és alapvető igénye a tiszta, rendezett állomás, amely nemcsak az utasoknak, de nekünk, dolgozóknak is érdekünk. Az állomások, megállóhelyek komfortosabbá tételében játszik kiemelkedő szerepet az idén bevezetett állomási gondnoki program. És hogy milyen feladatokat lát el az állomásgondnok? Megtudhatjuk a szolnoki állomásgondnokkal, Varga Lászlóval készült interjúból.

Ahogy beérkeztem a szolnoki vasútállomásra, rendet és tisztaságot tapasztaltam. Mi az, ami a te kezded munkáját dicséri? Össze tudnád foglalni, hogy mi a feladata egy állomási gondnoknak?

A fő feladatunk az állomások rendben tartása, elsősorban ehhez kapcsolódó munkákat végzünk. A feladatok köre sokféle: mi végezzük a virágos részek gondozását, összeszedjük az elhullajtót szemetet, elvégezzük a fűkaszálást a zöldterületeken, bútorokat mozgatunk, szépítjük az állomást. Most éppen a kerékpártárolás lehetőségét fejlesztjük, ehhez pedig piktogramokat helyezünk ki az állomás több pontján. Aki ismeri a szolnoki vasútállomást, az tudhatja, hogy a csarnokban van egy hazánkban egyedülálló múzeum, ahol az utasok a régi idők vasutas relikviáit, a vasutasság kultikus helyiségeit tekinthetik meg. A Kondor Balázs, korábbi csomóponti főnökségvezető által létrehozott vasúti almárium elkészítésében örömmel segédkeztem, és a fenntartásában is szerepem van.

Jólesik látni, ahogy a vonatra várakozó emberek a kiállítótér felé mutogatnak, és csodálják a kiállítást, felidéznek régi emlékeiket.

Mióta dolgozol a vasúttársaságnál?

1988. február 15-én kezdtem az Utasellátónál, mint automatakezelő. Ez a pozíció ma már nem mond semmit, de akkoriban én kezeltem a szendvics- és a kávéautomatákat.

Milyen kihívásokat hozott az új munkakör?

Sokat, mert még jobban oda kell figyelnünk. Naponta többször körbejárunk, ha elszórt hulladékot látunk, felszedjük, folyamatos kapcsolatot tartunk a takarítókkal. Már az apró javításokat is mi végezzük, amelyek komfortosabbá teszik az állomáson eltöltött időt mind az utasoknak, mind pedig a munkavállalóknak. Ilyenek a zárcserék, kisebb, szakmunkát nem igénylő javítások vagy a felületek átfestése.

Te régóta a vasútvállalatnál dolgozol, de rengeteg új kollégával is gazdagodott a csapat. Mennyire tudjátok segíteni a beilleszkedésüket?

Azt látom, hogy ők is felvették a ritmust, szépen csinálják a dolgukat. Biztos vagyok benne, hogy a kiválasztásuk során figyelembe vették, hogy van-e bennük elhivatottság. Mindenben próbáljuk őket segíteni, hogy minél hamarabb teljes értékű tagjai lehessenek a csapatnak. Az a legfontosabb, hogy példát mutassunk nekik. Ez annyit jelent, hogy egy szemléletet próbálok meg nekik átadni. Számomra ez nem munka, hanem elhivatottság, jó gazda módjára ha meglátok egy eldobott PET-palackot, munkaidőn kívül is beleteszem a hulladékgyűjtőbe, mert fontos, hogy a „birtokon” rendben legyen minden.

A szerepkör számodra nem újszerű, viszont egy új keretet adott mindennek az állomási gondnoki rendszer. Mi az a plusz, amiért annyira látványos ez a program?

A gondnokok jobban odafigyelnek a tisztaságra, hiszen ez a kiemelt feladatuk. Ennek köszönhetően az utas egy sokkal kellemesebb környezetbe érkezik. Valamint többféle problémát tudunk megoldani, köszönhetően annak, hogy a későbbiekben új szerszámokat is kapunk. Ezért a dolgozók szemszögéből is érezhető változást hozunk: meg fogjuk tudni javítani a forgószekeket, az íróasztalokat. Ha bármi problémát észlelünk az állomásunkon, csak kimegyünk és azonnal megcsináljuk.

A MÁV hálózatán 696 állomás és 698 megállóhely található. Első ütemben 277 helyszínen vezették be az állomási gondnoki rendszert, amelyet a vasúttársaság ki kíván terjeszteni. Hogyan látod, milyen pozitívumot hozhat ez az utasok mindennapjaiba?

Ha az állomási gondnok kellő elhivatottsággal teszi a dolgát, akkor az utas tiszta állomással és kulturált környezettel fog találkozni. Mindig az utazóközönség megfelelő ellátása a legfőbb szempont, ezért nagyon pozitív ennek a munkakörnek a hozadéka. Egyébként az utasoknak is tetszik, van visszajelzés. Ha a csarnokban járok, elejtett dicsérő szavakat hallok. Azt gondolom, hogy a program kiterjesztése sokat javíthat a MÁV megítélésén.

31 éve dolgozol nálunk. Mi az, ami itt tart?

Imádom a munkámat és a kollégáimat is. Olyan a csapatunk, amiért sokan irigykednének. Ebben a munkakörben pedig azt is látom, hogy miért dolgoztam, hiszen a munkám eredménye visszaköszön, bárhová nézek. Ez nagyon jó érzés.

Benke Máté

Fotó: Molnár Zsolt

Varga László eredeti szakmáját tekintve karosszerialakatos. Egy évet dolgozott a szakmában, ezt követően, 1988-ban került a vasúthoz, azóta a MÁV alkalmazásában áll. Volt már automatakezelő, karbantartó, kazánfűtő, készenlétes gépkocsivezető, állomási betanított munkás, jelenleg pedig állomási gondnokként tevékenykedik. Hét gyermek büszke édesapja, közülük ketten vasutasnak tanulnak. A vasutas szakmát egy jó szakmának tartja, gyermekeinek is igyekszik átadni ezt a szemléletet. 2007-ben, vasúti munkája mellett érettségizett le.



Testkamerát kapnak a jegyvizsgálók

„A testkamera hatására nem ér olyan atrocitás, mint korábban”



A korábbiak mellé 103 testkamerát kapnak a MÁV-START jegyvizsgálói szeptembertől. Tavasz óta több, Mátészalkát érintő vonalon is rendszeresen használnak hasonló eszközöket a kollégák, azok pozitív tapasztalatait alapul véve újabb, az előbbinél nagyságrendekkel komolyabb fejlesztés történik. Czine Lászlót debreceni vezető-jegyvizsgáló kollégánkat a testkamera használatáról és előnyeiről kérdeztük.

Vannak személyes élményeid bántalmazásról? Érték atrocitások munka közben?

Sajnos vannak tapasztalataim, de szerencsére tettlegeséig fajuló bántalmazásban nem volt még részem. Bár emlékszem, hogy volt kísérlet rá, például egy utas meg akart rúgni. Viszont több alkalommal is verbálisan fenyegettek velem szemben, ami szintén nem egy kellemes

élmény. Találkoztam számos agresszív utassal, és volt már több olyan eset is, hogy vasútort vagy rendőrt kellett hívnom a helyszínre további intézkedés céljából.

Társaságunk számos intézkedést hozott pont az efféle szituációk megelőzése vagy kezelése érdekében, ezek közé tartozik a testkamera-rendszer bevezetése is. Egy korábbi típust már használsz, milyenek a tapasztalataid?

Igen, a mátészalkai vonalon már egy ideje rendszeresen használok testkamerát, és csak pozitív tapasztalataim vannak mind a használatával, mind a hatásával kapcsolatban. Én nem vagyok egy technikai zseni, de azért igyekszem haladni a modern technológia újításaival. A korábbi típust használjuk a kollégákkal, de már az újonnan beszerzett kamerát is kipróbálhattam, és egy-két apróságtól eltérve ugyanaz a kezelése. Egyszerűen fel lehet szerelni a több biztonsági elemmel is ellátott kamerát, amelyet egy gombnyomással el lehet indítani, ha szükség van rá. Az új készülék annyival másabb, hogy egy kód begépelésével lehet a felhasználói felületbe lépni, de ez semmiség. Az új készülék még hanggal is jelzi, ha a gombnyomás után a felvétel elindul.

Kellett már éles szituációban használnod a kamerát?

Igen, de ezt érdemes két részre bontani. Ha felveszem magát a készüléket, tapasztalatból mondhatom, hogy már ez önmagában elrettentő hatással bír. Mondok egy példát: az egyik munkavégzésem során (ekkor még nem volt testkamera) volt egy nem megfelelő jeggyel rendelkező utasunk, aki a szankciók hallatán fenyegetőzni kezdett és végül rendőri intézkedésig fajult az ügy, segítséget kellett hívnom. Majd később, egy másik munkavégzésem során ugyanezzel az utassal találkoztam a vonaton, ugyanezzel a problémával, azonban ekkor már rendelkeztem testkamerával, amit szóban is jeleztem az utasnak, aki szó nélkül, egyből átadta az iratait további ügyintézésre, és nem volt balhézás. Ekkor felvételt nem kellett készítenem, csak a kamera látványa volt ilyen hatással az utasra.

Voltak azonban olyan szituációim is, amikor távolabbról láttam, hogy van egy problémásabb utasunk, és ilyen esetekben már az intézkedés megkezdése előtt elindítottam a felvételt. Végül egyszer sem került sor arra, hogy ezt egy eljárás miatt fel kellett használni, de jobbnak éreztem, ha készül felvétel. A kamerafelvételeket csak abban az esetben szükséges használni, ha atrocitás történik, és az esetet ki kell vizsgálni.

A kollégák körében milyen a fogadtatása?

A munkatársak körében megoszlik a vélemény a testkameráról. Vannak, akik szívesen használják, de vannak, akik idegenkednek tőle. Én azt tudom mondani, hogy minden kollégának ki kellene próbálnia, hogy milyen kamerával felszerelve teljesíteni egy szolgálatot. Nálunk egyre többen használják,



és rendszeresen meg is beszéljük a tapasztalatainkat, amit kifejezetten fontosnak tartok. Emiatt is javaslom, hogy ki kell próbálni, többször használni. Én eddig csak pozitív hatását éreztem, semmi kockázata nincs, akkor használom, amikor akarom, amikor szükségét érzem. De elmondhatom, hogy a testkamera hatására nem ér olyan atrocitás, mint korábban.

Vető Dániel

Fotó: Molnár Zsolt

Amit a kameráról tudni érdemes

A MÁV-START igényeinek megfelelően fejlesztett DAHUA MPT210-4X egy bűnüldözésben is használatos, a fokozott igénybevételt is jól tűrő testkamera, ami akár 8 órás üzemre is képes. Ezalatt folyamatos felvételt tud készíteni, akár éjszakai körülmények között is, amiből legalább 13 órányit képes tárolni, valamint károsodás nélkül kibírja a 2 méterről történő leejtést is. A full HD minőségű felvétel készítését a felhasználó bármikor elindíthatja és leállíthatja a készülék egyetlen gombjának megnyomásával. A kamera a gombnyomást megelőző 20 másodperc videóanyagát is rögzíti, és 5 megapixeles fotó készítésére is alkalmas. A mobilkamera az adatokat kódolt formában, jelszóval védetten tárolja, így nincs lehetőség azokhoz az eszközön hozzáférni.

A vasúttársaság minden területi igazgatóságán telepítenek legalább egy gyűjtőállomást. A legtöbb készüléket a ceglédi, a váci és az esztergomi vonalakon használják majd, mert itt, a budapesti elővárosi vonatokon éri a legtöbb támadás, atrocitás a jegyvizsgálókat. Az elkövetők jellemzően azok közül kerülnek ki, akik menetjegy nélkül, érvénytelen vagy átruházott jeggyel akarnak utazni. A készülékekhez tartozó gyűjtőállomások a munkavállaló azonosítására, a rögzített adatok letöltésére, a kamerák ellenőrzésére és az akkumulátorok feltöltésére szolgálnak. A készülék az adatokat a dokkolóra történő csatlakoztatás után automatikusan átmenti, és azt követően törli azokat a készülékről. A dokkolóra mentett felvételeket csak és kizárólag a rendőrség tekintheti meg. A dokkolón tárolt adatok pedig – a személyszállítási törvénynek megfelelően – a 16. napon automatikusan törölődnek.



XXII. Balatonfenyvesi Kisvasúti Nap

Az idei kisvasúti napot - hasonlóan a tavalyihoz - nemcsak a vasútbarátoknak rendeztük meg, hanem egy igazi családi napot varázsoltunk, amely egész napos szórakozást nyújtott a családok számára.

A rendezvényt délelőtt tíz órakor Tamás Ferenc, Pécs TSZ-VI igazgatója nyitotta meg, majd a MÁV TI Pécs részéről Pál Zoltán műszaki igazgatóhelyettes, Balatonfenyves község önkormányzata részéről pedig Lombár Gábor polgármester, valamint Moring József Attila országgyűlési képviselő köszöntötte az egybegyűlteket. A beszédek elhangzása után kigördült a kisvasúti napra összeállított különleges „zene expressz” járat, amelynek nyitott kocsjából a PTE Brass Band muzsikája szórakoztatta az utazókat. A vonal végállomásán, Somogyzentpálon a település polgármestere, Berényi Sándor köszöntötte a résztvevőket, és idén sem maradt el az 1000 darab finom szentpáli pogácsa felszolgálása sem. Visszaérkezve Balatonfenyves GV-re sokszínű program, és étel-ital várta a vendégeket. Több olyan programunk volt, amelyek a korábbi gyermeknap rendezvényünkön már nagy sikert arattak. Így ismét megnyitottuk a műhelyt, amit a JBI-s kollégák már rutinos gyorsasággal alakítottak látogatható állapotúvá. A műhelyben játékterepasztalok és más érdekességek várták a látogatókat. Idén is nagy sikert aratott a „Mozdonyvezető-avatás” programunk. A gyermekeket a GV egyik

elkülönített vágányszakasán, mozdonyvezető felügyelete mellett „tisztelőbeli mozdonyvezetővé avattuk”, majd ezt a gyermekek nagy öröme, egy külön erre a célra készített oklevéllel jutalmaztuk. Ezenkívül légvár, arcfestés, lufihajtogatás színesítette a gyermekprogramokat. A felnőttek sem maradtak szórakozás nélkül. A GV-n felállított színpadon fellépők szórakoztatták őket. A rendezvény egyik csúcspontja volt az Értékesítési Igazgatóság által felajánlott MÁV-START-os ajándéktárgyak valamint a Balatonfenyves Község Önkormányzat és a Balatonfenyvesi Turisztikai Egyesület által felajánlott tárgyak tombolaajándékként történő kisorsolása.

A rendezvény szervezésében és lebonyolításában most is nagyon sok munkatársunk kivette a részét, valamint a Balatonfenyvesi Turisztikai Egyesület és Balatonfenyves és Somogyzentpál községek önkormányzatai is jelentős segítséget biztosítottak. Ezúton is szeretném köszönetemet kifejezni mindenkinek!

Bogdány Lajos

Balatonfenyves GV, vontatási reszortos



Megvalósult Bálint álma

A nyár közepén valósult meg az autizmussal élő, 11 éves Bálint utazása Székesfehérvár és Siófok között. A vasúti kocsi két végében az utasok számára olvashatta fel a tájékoztatásukra szolgáló szöveget, így élősóban részt vehetett az utastájékoztatóban. Bálintnak hatalmas örömet szerzett, amikor az utasok megtapsolták, és külön megköszönték neki a tájékoztatást. Bálint álma az, hogy vonatokon „állomásbemondó” legyen, régóta szereti a vonatokat, főleg mert kényelmesek, és ha teheti, mindig vonattal közlekedik. Örülünk annak, hogy részesei lehettünk Bálint örömeinek, és segíthettünk az álma megvalósulásában!

Fotó és szöveg: Molnár Zsolt



A tavalyinál jóval többen, 1,5 millióan utaztak a MÁV-START nemzetközi járatain

A MÁV-START nemzetközi utasforgalma évek óta folyamatosan nő, az idei első félévben másfél millió főt tett ki. Ez 6 százalékkal több a tavalyi azonos időszak eredményénél. A menetdíjbevétele csaknem 5 milliárd forint, ami 10 százalékos növekedésnek felel meg.

A legnépszerűbb külföldi célország Ausztria, ide 614 ezren utaztak vonattal az első félévben. A legdinamikusabban fejlődő forgalom Románia felé irányul, az Erdélyen át közlekedő vonatokon 19 százalékkal többen, 120 ezren utaztak. Szintén átlagon felül, 13 százalékkal bővült a Magyarországról Németországba utazók száma.

Az első 7 hónapban fekvőhelyes kocsikban több mint 57 ezren, hálókocsikban 26 ezren utaztak. A legnépszerűbb éjszakai úti cél Zürich a MÁV-START kínálatában.

A nemzetközi forgalom kiszolgálása és a MÁV-START versenyképességének megőrzése érdekében folyamatosan

fejlesztik a szolgáltatásokat, a fedélzeti szolgáltatások bővítése és az elektronikus jegyvásárlás további kiterjesztése is napirenden van. A piaci igényekkel és nemzetpolitikai törekvésekkel összhangban a vasúttársaság új útvonalak megnyitásának lehetőségét is vizsgálja.

Budapestről elképzelhető egy éjszakai vonat bevezetése Baden-Württemberg és Hessen tartományok nagyvárosainak közvetlen elérése érdekében. Az Erdély és Magyarország, valamint Románia és Nyugat-Európa között zajló tranzit utasforgalom vasútra terelése, a Székelyföld és Budapest, valamint a Kolozsvár, Budapest és Bécs közötti tengely erősítése is a tervek között szerepel.

Az arcképes igazolványok érvényesítéséhez szükséges iskolalátogatási igazolások leadási határideje: 2019. október 25.!

Felhívjuk az érintett munkavállalók figyelmét, hogy valamennyi 18 és 25 életév közötti, középiskolai vagy felsőfokú nappali tanulmányokat folytató gyermek esetében idén is szükséges a jogosult nevére kiállított, eredeti iskolalátogatási igazolások leadása, amelynek határideje: **2019. október 25. péntek.**

Az utazási igazolványok igényléséről és használatáról szóló társasági utasítások alapján a 18 és 25 év közötti igényjogosult gyermekek nappali tagozatos (közép- vagy felsőfokú tanulmányok esetében is) tanulói jogviszonyát a jogszerző munkáltatója – október 31-ig, ill. következő év március 31-ig – köteles évente kétszer ellenőrizni az adott iskolai félév megkezdésétől számított két hónapon belül, a bemutatott iskolalátogatási/hallgatói jogviszony igazolás alapján. Figyelem! A 25. életévét betöltött gyermek (a tartósan beteg gyermek kivételével) utazási igazolványra akkor sem jogosult, ha nappali tagozaton folytat tanulmányokat!

A 2019. szeptember 1. után kiállított igazolásokat kérjük a Humán Ügyfélszolgálati Irodában leadni. Amennyiben az iskolalátogatási igazolás a fenti határidőig nem érkezik meg a Humán Szolgálatához, az igényjogosult gyermek nem kerül bele az érvényesítési listába, így az utazási igazolvány a MÁV-START Zrt. által automatikusan letiltásra kerül!



Televonat az új tanévben is!

Szeptember 8-tól újra közlekedik az előző tanévben sikeres, gyors, olcsó és kényelmes eljutási lehetőséget kínáló Televonat a Nyíregyháza–Debrecen–Nyugati pályaudvar útvonalon. A Televonat az utasok körében kedvelt, légkondicionált, wifivel és konnektorokkal felszerelt, magas utazási komfortot nyújtó FLIRT motorvonatokkal közlekedik. A Televonat Budapestig csak Nyíregyházán és Debrecenben áll meg, így a menetideje a többi vonatéhoz képest és az autózáshoz képest is kedvező.

A MÁV-START 2018. szeptember 30-án, kísérleti jelleggel indított távolsági szolgáltatása gyorsan népszerű lett, már az első néhány hónapban 90 százalék feletti kihasználtsággal közlekedett. Az utasok hamar megkedvelték a Nyíregyházáról Debrecenre át a fővárosba közlekedő járatot, amely a vasárnap délutáni csúcsidőszakban az utasok széles körének nyújt vonzó, olcsó, gyors és biztonságos alternatívát a belföldi távolsági

forgalomban. A Televonat a 2018–19-es tanévben szeptember 30-tól június 10-ig, 35 alkalommal közlekedett. Ez idő alatt összesen 9794 utas vette igénybe a szolgáltatást. Az érintett viszonylaton menetjeggyel utazók száma nőtt az előző évhez képest, a Televonaton utazók pedig ehhez képest is többletet jelentettek. A Televonaton utazók 78 százaléka vette meg a jegyét online, 19 százalék pénztárból, 3 százalék automatából vásárolta meg. Az online jegyvásárlási arány az országos átlaghoz képest jóval magasabb.

A televonattal az 50 százalékos jegynél is olcsóbb, így a diákoknak, fiataloknak és a felnőtt utasoknak is megéri. A televonattal minden értékesítési csatornán elérhető; a jegyek árából a vásárlás módja alapján kedvezmény jár: 5 százalék, ha automatából vásárolja vagy nyomtatja ki a jegyet; online vásárolva és elektronikusan bemutatva a jegy 10 százalékkal olcsóbb. A Televonatra hagyományos helyjegyet nem lehet váltani, azonban minden utasnak biztosított a garantált ülőhely: a megvásárolt jegyen szerepel annak a motorkocsi-egységnek a száma, ahova a jegy szól – ezen belül a helyek elfoglalása érkezési sorrendben, szabadon történik. A szerelvényen a segítő és a rendőrségi kutya kivételével kutya és kerékpár nem szállítható. A Televonatra más kedvezmény nem vehető igénybe.

A Televonat kényelmét a FLIRT-ök biztosítják. A FLIRT motorvonatok a kor követelményeinek megfelelően korszerű utastájékoztató rendszerrel, légkondicionált, alacsonypadlós, kerekesszékek és babakocsik fogadására is alkalmas utasterekkel, mozgáskorlátozottak által is könnyen használható mosdóval, wifivel rendelkeznek. Bízunk abban, hogy a 2019–2020-as tanévben is sikeres, az utasok körében kedvelt lesz a Televonat-szolgáltatásunk.

Fotó: Müller Bertold

„Nekem a Balaton a Riviéra...!”

Növekedett az utasforgalom az idei szezonban

Ugye mindannyiunknak van egy jó balatoni története? Biztosan, hiszen szeretjük a „magyar tengert”, ha egyszer voltunk, visszavágyunk oda. A Balaton térsége Budapest után Magyarország második legjelentősebb turisztikai területe. A térség minden évszakban bővelkedik a látni- és csodálni valókban, mégis a nyári hónapok a leginkább közkedveltek a látogatottsági adatok szerint. A MÁV-START balatoni utasforgalmi adatai azt mutatják, hogy az előző évhez képest 115 ezerrel többen választották a vasutat közlekedési eszközként, szolgáltatási színvonalunk emelkedésének és az utasbarát kiszolgálásnak köszönhetően.

Egész nyáron kitarzott a balatoni utasforgalom növekedése. A nyári menetrendi időszakban (június 15-től augusztus 25-ig) összesen 1 millió 653 ezer utas választotta a vasutat a balatoni utazásához. A tavalyi azonos időszakhoz képest 115 ezer fővel, azaz 7,5 százalékkal nőtt az utasszám. A menetjegyek negyedét online váltották meg a nyaralók, akik megkedvelték a Balaton expressz szerelvényen elérhető étkezőkocsi-szolgáltatást is.

Fejlesztések, újdonságok

Az elmúlt évek pálya- és járműfejlesztéseinek, valamint az értékesítési újdonságoknak köszönhetően évről évre többen választják a vasutat a balatoni utazáshoz. Ez leginkább a déli part forgalmában érződött, ott 10 százalékkal nőtt az utasszám, de az északi parton is 5 százalékos volt az emelkedés ta-

valy nyárhoz képest. Balatoni kerékpárjegyet 27,5 ezer biciklis váltott. Az országoshoz képest nagyobb arányban, a menetjegyek 24 százalékát online vásárolták meg a balatoni utasok az e-Ticket vagy a MÁV applikáció segítségével, míg 10 százalék volt az automatás, 6 százalék a fedélzeti és 60 százalék a pénztári jegyváltás. Jellemzően a Balaton és saját lakóhelyük között utaztak a pihenni vágyók, az utazások kisebb részét, mintegy harmadát tették ki a tó körüli települések közötti ingázások. Legtöbbször a Déli pályaudvar és Siófok között utaztak, de népszerű volt a Balatonfüred és a Déli, valamint a Déli és Zamárdi közötti viszonylat is. Úti célként szintén sokan választották Balatonlelét, Balatonalmádit és Balatonföldvárt.

Balaton expressz

Megkedvelték az utasok az idei nagy újításunkat, a nyári menetrendi időszakban Budapest és Keszthely között naponta 8-8 Balaton expressz szerelvényen elérhető étkezőkocsi-szolgáltatást. A több mint 25 ezer kiszolgált vendég kedvence a START Burger volt. Ebből a retró ízvilágú, száz százalékban marhahús-pogácsával, cheddar sajttal és csalamádéval készülő hamburgerből a nyáron 2450 darabot vásároltak. A csapolt sör is szépen fogyott, összesen 280 hordónyit, azaz 11 200 korsóval fogyasztottak az utasok. A balatoni étkezőkocsi-szolgáltatás sikerét látva, a teszt során szerzett jó tapasztalatokat hasznosítva a nyári szezon elmúltával belföldön a büfékocsik a Budapest–Kecskemét–Szeged vonalon, nemzetközi viszonylatban pedig többek közt Erdélybe és Bécsbe közlekednek tovább a jövőben.

Utószezoni közlekedés

Augusztus 25-én a vasútvonalakon véget ért a nyári menetrend. Mivel a Balatonhoz az utószezonban is sokan utaznak, ezért továbbra is indulnak többletvonatok a tóparti állomásokra. És nyár jövőre is lesz! Mi készülünk!

Szimulátorral a biztonságosabb jövőért

Aki követi a Forma-1 világot, hallhatta már, hogy a pilóták szimulátorokon gyakorolnak a versenyekre, hogy a lehető legfelkészültebbek legyenek. Nincs ez másként a MÁV-START-nál sem, ahol már az 1990-es években felmerült a mozdony-szimulátorok beszerzése, ám a rendszer elindulása csak 2008-ban történt meg.

Hosszas előkészítés után egy nemzetközi pályázaton nyerte el egy francia cég az első magyarországi mozdony-szimulátor megépítésének lehetőségét. Eleinte csiszolódni kellett mind a megrendelő, mind a gyártó részéről, hogy megfelelő minőségű terméket tudjanak kézhez kapni, mesélte Fekete Gyula, a BGOK képzésfejlesztési szakértője, aki az elejétől a projekt mellett volt. A mára csak oktatási céllal használt kabinokból egy állandót vásároltak, amit Istvánfalván helyeztek el, valamint kettő mobil verziót (a maga 300 kilós mivoltjával), amikkel az országot járhatták. Mára már igyekeznek centralizálni és racionálisabbá tenni az oktatások helyszíneit, főleg a nehezebben szállítható mobil kabinok miatt, így ország-szerte már csak tizenegy olyan oktatási helyszín van, ahol interaktív oktatásban részesülhetnek a mozdonyvezetők.

De mire is használják, mire készíti fel a mozdonyvezetőket a rendszer? Fekete Gyula elmondta, hogy a bevezetéskor dönthettek arról, milyen irányba vigyék a fejlesztéseket. Választhattak aközött, hogy oktatási céllal forgalmi szituációkat modelleznek le, és a vészhelyzetek elkerülése, felismerésük javítása a cél, vagy hogy valós pályákat modellezve segítsenek a vonalismereti oktatásokban. Az első verzió mellett döntöttek, ugyanis a vonalismeretnél elengedhetetlen a valós utazás, míg egy fiktív pályán nem megszokásból utazik a mozdonyvezető, nem jöhetnek elő a régi berögződések. 2012-ig az időszakos forgalmi vizsgákat is szimulátoron végezték, ám egy jogszabályváltozás miatt mára már csak oktatást végeznek a gépeken, vizsgáztatást nem.

Igyekeznek a lehető legtöbb szituációra felkészíteni a tanulókat, mozdonyvezetőket, amikhez sokszor modelleznek le már korábban megtörtént baleseteket – mondja Papp Ádám, aki szintén a



BGOK képzésfejlesztési szakértője. Az ő munkájának köszönhető az a fiktív pálya, amely a Trónok Harca-rajongó mozdonyvezetők számára kedves lehet, hiszen többek között Deres és Királyvár között kell a vonatot továbbítani. Az oktató a szimulátoros vezetés alatt folyamatosan kapcsolatban áll a mozdonyvezetővel, valamint saját készülékén mindenféle „meglepetésekkel” tud szolgálni a vezetőnek. Leginkább olyan szituációkkal szokta feldobni az utazást, ahol a mozdonyvezetők koncentrációjának megtartása nagyon fontos, természetesen a szakmai utasítások megfelelő ismeretei mellett. Az efféle vészhelyzetek tesztelésének is volt köszönhető, hogy nemrégiben sikerült megakadályozni egy súlyos balesetet Hort-Csány állomásnál, amiért a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. közreműködő munkatársa is kitüntetést kapott.

És pont ezek azok a pénzben nehezen mérhető események, amelyek a szimulátor hatásának is köszönhetően elkerülhetővé váltak. A mozdony-szimulátor ugyanis 500 millió forint feletti beszerzés volt, melynek megtérülése, ha pénzügyileg nem is biztosított, de a balesetek számának csökkentésével biztosan megtörtént.

2018-ban már kissé eljárt az idő a 11 éves technológia felett, mikor zöld utat kapott egy új berendezés megszerzése. Többkörös versenyzetést követően immár egy új cég nyerte el a feladatot, így 2019-ben egy teljesen új állandó kabint, kettő nagyobb mobil vezetőállást és három úgynevezett nanoberendezést sikerült megszerezni.

A kor technológiai követelményeinek megfelelő, új és szebb vizuális megjelenéssel ellátott programon gyakorolhatnak immár a kollégák. A mozdony-szimulátor kialakításakor sokat gondolkodtak, hogy milyen mozdonyt használjanak fel a vezetőállás kialakításakor, végül egy Taurus-Traxx hibridnek is megfelelő, univerzális, modern vezetőfülke készült el.

A forgatókönyvek, pályák fejlesztése folyamatos, ahogy a programon is folyamatosan dolgoznak a szakemberek. Jelenleg a magyar vonatbefolyásoló rendszerek már működnek, de hamarosan az ETCS is elérhetővé válik, amire nagy szükség van ahhoz, hogy 160 km/órával tudjanak közlekedni hazánkban minél több helyen.

Kép és szöveg: Molnár Zsolt

„Kisgyerekként beleszerettem ebbe a csodába, amit vasútnak hívnak...”



Nem túlzás azt mondani, hogy Márta István neve fogalommá vált vasutas körökben. Az elmúlt évtizedekben munkájával, szakértelmével, hozzáállásával és segítőkészségével, vasútszeretetével vívta ki munkatársai, felettesei és a vasutas szakma elismerését. Idén május 15-én, a 64. születésnapján nyugdíjba vonult, de a vasút, a vonatok, a kedvenc dízelmozdonyok tovább kísérik életét. Márta Istvánhoz bárki, bármilyen kéréssel fordulhatott, mindig szakértő segítséget kapott. Mi most azzal a különleges kéréssel fordultunk hozzá, hogy meséljen az életéről, vasutas pályájának évtizedeiről, és életének új fejezetéről a nyugdíjas korszak elején.

Gyermekkortól a vasútig

Budapesten születtem, itt a Nyugati mellett, a Vágány utcában. Gyermekkorom óta rajongok a vasúti járművekért. Álmodom a mozdonyvezetői pálya volt, természetesen a csodaszép NOHAB-okon. A családban nem volt vasutas. Édesapám általános közlekedéssel foglalkozott, a sógorom vadászpilóta volt, de volt hajóskapitány rokonom is. Szóval azért valamilyen közlekedési karma van a családban. A lányom, Márta Orsolya vízi tovább a vasútszeretettel, ő a MÁV-START Ügyfélszolgálatánál dolgozik, és hozzám hasonlóan szívvel-lélekkel végzi a munkáját.

A vasútszeretetem és főleg a dízel járművek imádata a 60-as években közlekedő nemzetközi gyorsmotorvonat, a Hungária expressz iránti rajongásra vezethető vissza. Az akkor korszerű dupla, négyrészes motorvonatot ma EC-vonatnak hívnánk. Az általános iskola utolsó négy évében az Úttörővasúton szolgáltam, majd 1969 őszétől a Közlekedésgépészeti Szakközépiskola vasútgépészeti ágazatán tanultam még négy évig a hűvösvölgyi vasútmodellező szakkörben oktattam a fiatalabbakat.

A vasutas szolgálat kezdetén

Főiskolai tanulmányaim idején szerződést kötöttem a MÁV Budapesti Igazgatóságával egy székesfehérvári munkahelyre, így a termelési gyakorlatom egy teljes hónapját is itt töltöttem. Az államvizsga megszerzése után, 1976. szeptember 1-én kezdtem a Székesfehérvári Vontatási Főnökségen mérnökgyakornokként, és készültem a felsőfokú vontatási vizsgára, ezen belül a rég áhított dízelmozdonyvezetői, azaz fővasúti gázmotoros járművezetői vizsgára. 1980-ban a Hámán Kató Vontatási Főnökségre kerültem üzemeltetési reszortosi beosztásba, majd 1981 júliusában ugyanitt vezetőmérnök lettem. Ezután lettem a Kormányzati Motorszín vezetőmérnöke. Az 1980-as években jelentős és rendszeres volt a kormányzati utazás a háromrészes motorvonattal, valamint az M61-esekkel, szalonkocsikkal. Tetszett a beosztás, mert az országban csak egy ilyen volt, és a vonatok fontossági sorrendjében mindig az első helyen szerepeltünk. Ezeknek a járműveknek a vezetőállásán utazhattam, szervezhettem a karbantartási, tisztítási, étkezési és egyéb tevékenységeket belföldön és külföldön, mindezt úgy, hogy még a 30 éves kort sem értem el.

Gépészet és Kormányzati Motorszín

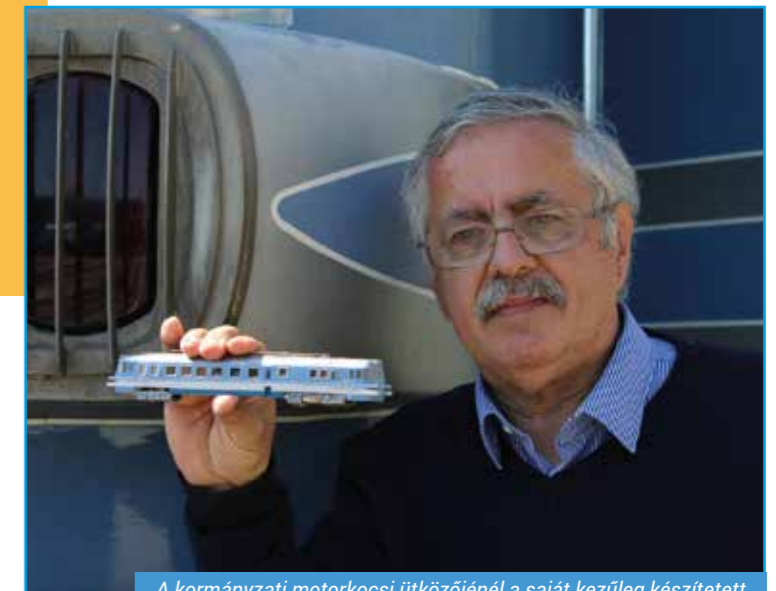
1983-ban a villamosmozdony-vezetői vizsgát is letettem. 1986–88 között a Budapesti Igazgatóság Gépészeti Osztályán ügyintézőként dolgoztam. Itt vittem sikerre a vasúti kocsik külső felületeinek eladását reklámozási célokra. Akkor fizettek a MÁV-nak ezekért a felületekért, és még nem volt „divat” a graffiti. A rendszerváltás után az M61-esektől el kellett búcsúzni, a korábbi címet levettük a kedvenc motorvonatokról. És ekkor jött az új ötlet: a kormányzati motorvonatot elneveztem Konferencia vonatnak. Így kerültünk ki az 1993-as Utazás Kiállításra, és elkezdődhetett a korábban csak szűk kör által használt járművek „piaci” hasznosítása. Bemutattuk a járműveinket, és jártunk alapkötetelre, gyáratatásra, közép-európai konferenciákra, és lebonyolítottunk miniszterelnöki találkozót is. Mi üzemeltettük a két speciális, mozgássérültek számára készült kocsit, melynek komfortosítása, férőhelynövelése az én ötleteim alapján került kialakításra. Ez a két kocsi volt az alapja a mai kerékpárszállító és mozgássérültek emelőjével ellátott flottának.

Az 1990-es évektől napjainkig

1991-ben a Széchenyi István Műszaki Főiskolán vasútüzemviteli szaküzem-mérnöki oklevelet kaptam. A különböző átszervezések folytán beosztásom elvesztette a vezetőmérnöki címet, részlegvezetőként dolgoztam tovább a Különcélú Motorszínben, majd 1997 végétől szolgálati főnökhelyettes voltam a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálatnál. Az Északi Gépészeti Főnökségen 2003-ig műszaki helyettesként dolgoztam, majd a gépészeti üzletág átalakítása következtében a Keleti Személykocsiműhely vezetője lettem. 2014 januárjában

visszakerültem a Nyugatiba, a kocsiműhely és a kocsiszolgálat részlegvezetőjeként. 2017-es bezárásáig a Déli Kocsiműhely is az irányításom alatt volt.

Munkatársaim, feletteseim elismerése mindig nagyon jólesett. Volt jó néhány kitüntetés, amit átvehettem, mindig meg-tiszteltetésként éltem meg. 1985-ben Kiváló Dolgozó kitüntetés kaptam, 1988 novemberében Kiváló Munkáért kitüntetés vettem át a Közlekedési Minisztertől. A Közlekedéstudományi Egyesülettől 2003 tavaszán arany fokozatú jelvényt kaptam, elismerve az ottani társadalmi munkámat. 2011 júliusában a Vasutasnapon kaptam meg a Közlekedésért érdeméremet.



A kormányzati motorkocsi ütközőjénél a saját kezűleg készítettett 1:120-as modellel

Nyugdíjba vonulás után

Most nyugdíjasként már több időt tölthetek a modellvasúti műhelyemben és a padláson, ahol a 18 méteres kétvágányú fővonalon és 10 méteres egyvágányú mellékvonalon játszom az egyre bővülő saját gyártású járműveimmel.

Tartalmas és hosszú vasúti pálya az enyém. Minden fiatal kollégának, aki előtt még ott az élet, ott a pálya, azt kívánom, hogy így visszatekintve olyan boldog elégedettség töltsen majd el, amilyen most engem. Azt csinálhattam egész életemben, amit szeretek. Hálás vagyok azért, hogy a munkámban, minidig biztos családi háttér támogatott: feleségem és két gyermekem. Köszönöm a sorsnak, hogy a vasutat szolgálhattam.

Márta Istvánnak jó egészséget és szerettei körében eltöltött boldog nyugdíjas évtizedeket kívánunk!

Hum Krisztina
Fotó: Molnár Zsolt

A Vegyielhárító Egység

A MÁV-START Zrt. Vegyielhárító Egysége szervezetenként a Budapesti Járműbiztosítási Igazgatósághoz tartozik. Ferencvárosi telephelyükről kiindulva országos lefedettséggel dolgoznak, és mindig segítenek a bajban. Mai ismertségük és elismertségük, eszközparkjuk, felszereltségük az egység munkatársainak hosszú ideje tartó áldozatos munkájának eredménye.

A Vegyielhárító Egység megalakulásának kezdetei 1979–1981-re nyúlnak vissza, amikor létrejött a MÁV Vegyvédelmi Egysége Budapest Józsefvárosban. Az akkori kölcsön „Zsuk” gépjárművet 1986-ban kiváltotta egy 20 tonnás Rába műhelykocsi, majd 1998-ban egy 13,5 tonnás Steyr–Mercedes (Rosenbauer) műhelykocsi, 2000-ben egy Ford Transit beszerzése is megtörtént. 1988-ban a MÁV-on belüli helyi kirendeltségek is létrejöttek. 2008-ban a Vegyielhárító Egység a Budapest Ferencváros telephelyre költözött, a józsefvárosi telephely fokozatosan felszámolásra került. A ma használt gépjármű felszereltsége tartálykocsi-tömörítelenségek megszüntetésére, kármentésekre, különböző le- és átfertésekre, mérések végzésére és különleges tevékenységekre (habképzés, habfeszítés, elfűvés, kordonkialakítás, emelés) alkalmas.



A fotón az egyik korábbi esetről láthatók a kollégák munka közben. Veszprém állomáson a tartályból a sósav a túlfolyón át bugyogott. A zárófedeleket megnyitva a nyomást kellett elengedni, és új tömítést behelyezni. Ezt követően a kármentőben gyűjtött sósavat a tartályba visszajuttatták, és a kifolyt savat semlegesítőanyaggal felszórták.



A Vegyielhárító Egység főbb feladatai

A MÁV-START Zrt. JBI Budapest szervezetéhez tartozó Vegyielhárító Egység főbb feladatai: havaria események, baleseti elhárítások; veszélyes anyagok szabadba kerülésének megakadályozása (gázok, gőzök, folyadékok, szerves anyagok, szilárd anyagok); kocsiműszaki problémák, kisorolások miatti kereskedelmi átfertések; felügyelet biztosítása, részvétel gyakorlatokon; elsődleges mentés. A hatályos katasztrófavédelmi törvény előírásai szerint a teljes vasúti hálózaton (a Katasztrófavédelem felügyelete mellett) kizárólag a Vegyielhárító Egység jogosult tevékenykedni.



Vegyielhárító Egységünk a Múzeumok éjszakáján is helytállt

JBI Budapest Keleti Kocsijavító Műhelyben rendezett eseményen a látogatóknak bemutatták a Steyr–Mercedes gépkocsit, az elhárítások és átfertések során használt szerszámokat, eszközöket, aggregátorokat, szivattyúkat, mérőműszereket, az egyéni védőfelszereléseket. Az érdeklődő látogatók lemehek a Kocsijavító Műhely szerelőaknájába is. Az aknába való lejutáshoz néha két kocsihosszan állt a sor, a Vegyielhárító Egység munkatársai pedig alig győzték a bátrabb gyerekeket fel- és lesegíteni az elhárító gépkocsiba, villogtatva a megkülönböztető jelzésre szolgáló kék fényt, és váltogatva a szirénahangokat.

Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt MÁV-START!

Több mint 10 éve szervezek kerékpáros gyermektáborokat, illetve a barátaimmal is rendszeresen járunk kerékpártúrára. Mindig vonattal utazunk és szállítjuk a kerékpárokat. A sok idő és utazás alatt már sokféle nehézséggel szembesültünk, épp ezért idén különösen nagy örömeinkre szolgált, hogy mind a gyermekcsoport július 1-jei és 5-i Budapest és Balatonakarattya közötti utazásánál, mind a felnőtt baráti társaság július 19-i Sárvár-Budapest közötti utazásánál minden rendben és gördülékenyen zajlott: Bochat Evelin munkatársuk mindenben a segítségemre volt a csoportos utazás megrendelésével kapcsolatban, gyorsan, precízen, kedvesen, rendkívül segítőkészen dolgozik! Az utazás nagyon jó élmény maradt, köszönjük minden munkatársuk pontos és lelkiismeretes munkáját!

Üdvözlettel: B. K. (P. Katolikus Iskolaközpont, Budapest)

A pozitív visszajelzés az Értékesítési centrum munkatársára, Bochat Evelin szolgáltatás-értékesítő szakelőadó munkájára érkezett.



Kedves Márta,

Bringás csapatunk nevében ezúton is szeretném megköszönni Önnek a balatoni túránk vonatos szervezésében való közreműködését és segítségét! Együttműködésünk hosszú évekre tekint vissza, és bízom benne, hogy még számos alkalommal lesz lehetőségünk a folytatásra.

Szép hétvégét kívánva, üdvözlöm: K. K. (Pécsi Tudományegyetem)

A levél Moticskáné Balázs Márta pécsi értékesítő, és természetesen a háttéregyeztetésekben, munkálatokban részt vevő pécsi TSZVI-technológusok munkáját ismeri el.

Kedves Beáta és Viktória!

Kérem a vasúti főnökség felé közvetíteni a következőket. A csepeli 813. sz. Prohászka Ottokár püspök cserkészcsapat köszönetét fejezi ki a MÁV dolgozói felé. Július végén kerékpáros cserkész táborba indultak Kaposvárra, majd két részletben jöttek haza. Már a csoportos jegyirodában is a legnagyobb segítőkészséget tapasztalták meg Albert Beáta és munkatársai részéről a kerékpárt szállító vagonok beiktatásával. A leutazásnál a kalauz kitüntető figyelmét tapasztalták meg. Ugyanígy a visszautazásoknál is. Amikor az augusztus eleji vihar megrongálta a pályát, órákig szervezték a kerékpárok felhozatalát. Szerencsére az esti vonat indulásáig sikerült a pályát megjavítani. De a készség! Még egyszer köszönjük: a Prohászka csapat cserkészei.

A levél az Értékesítési centrum munkatársaihoz érkezett.

Tisztelt MÁV Ügyfélszolgálat,

ezúttal szeretném hálámat és dicséretemet kifejezni egyik dolgozójuk iránt, aki végtelenül kedvesen és precízen szolgált ki engem a MÁV nemzetközi pénztárában, a Keleti pályaudvaron vasárnap, augusztus 25-én délután 16 óra körül. A kolléganő neve: Vassné. Nagyon kompetens, kedves hölgy! Üdvözlettel: K. Sarolta



Kedves MÁV-START!

Tegnap szerencsésen hazaérkeztünk a kerékpáros túránkról! Maximálisan elégedettek vagyunk az utazással kapcsolatosan! Mindenhol pontosan és rendben fel- és le tudunk szállni, és mindenhol segítőkészek is voltak az ott dolgozók! Debrecenben a vonatot még más vágányra is irányították, hogy ne kelljen az aluljárón a bicikliket áttolni! Nagyon köszönöm a munkájukat! N. N.

A levél a szolgáltatás-értékesítők és Pécs, Budapest, Miskolc, Debrecen TSZVI-technológus kollégák munkáját dicséri.

Tisztelt Vasúttársaság!

Múlt hét pénteken (augusztus 16-án) a délelőtti órákban Kaposvárról Budapestre utaztam. A kaposvári jegyváltáskor egy férfi kollégájuk szolgált ki. A munkatársukat tökéletes megjelenés és határozott, mégis udvarias és kedves modor jellemezte. Felvilágosított az utazási lehetőségeimről, valamint a várható nehézségekről, melynek fényében tudtam dönteni, hogyan akarok utazni. Örömemre szolgált, hogy egy lelkiismeretes és szakmailag felkészült munkatársukkal találkoztam. Amennyiben lehetséges, kérem, tolmácsolják munkatársuknak a köszönetem.

Tisztelettel: Sz. Szabina Budapest

Élvezzük az őszi hónapokat!

Vége a nyárnak, az iskola is megkezdődött, sötétebbek a reggelek is már, hiszen rövidülnek a nappalok. Most, amikor e sorok íródnak, odakint éppen igazi nyirkos, szeles, amolyan „nemszeretem”

„Októberi eső, termékeny esztendő” tartja a népi megfigyelés. Magvető hava, Mindenszentek hava és Begyűjtés hava. Ezek mind az év tizedik hónapját, azaz októbert jelölik. Úgy tartják, ha zivataros ez a hónap, akkor hideg és szeles lesz a tél. Azt is mondják, amilyen az idei október, olyan lesz a következő március. Október az igazi vidéki multságok, a szüreti szezon, a kukoricafosztás, a betakarítás, a téli hónapokra felkészülés időszaka.

A téli hónapokra ősszel felkészítjük a kamrát, üvegekbe töltjük a nyár, az őszi ízeit, illatait. Ilyenkor már sorakoznak a polcokon ezek a színekkel, zamatokkal teli üvegek, a gondos háziasszony munkáját dicsérve. A télre készülve testünk-lelkünk is igényli a gondoskodást. Szerencsére most még bőven akad friss termés a piacokon, melyekkel érdemes feltölteni vitaminraktárainkat, hogy a későbbi hűvös időben is egészségesek maradjunk. Az őszi zöldségek és gyümölcsök gazdag választéka erősíti immunrendszerünket, vitaminokkal és ásványi anyagokkal töltik fel a szervezetünket, ezek kitaranak majd a szűkülő, téli kínálat idejére is. Látogassunk el egy piacra, szerezzünk be újabb és újabb alapanyagokat, és egyedi ötleteinket is bevetve készítsünk változatos fogásokat!

Lédús gyümölcsök

A gyümölcsök magas rosttartalmukkal javítják az emésztőrendszerünk működését, megkötik a káros bomlástermékeket és csökkentik az éhségérzetet. A bennük lévő szénhidrátok gyorsan felszívódnak, jól hasznosulnak. A lédús gyümölcsök folyadéktartalma 75-90% közötti, ez a magas folyadéktartalom lassabban szívódik fel, mint a víz, így kisebb terhet ró a vesékre. Szinte mindegyikük fontos rostforrás is. A vitaminkészítmények korában nem tulajdonítunk akkora jelentőséget a gyümölcsfogyasztásnak, ami pedig nagy hiba. A mondás szerint napi egy alma az orvost távol tartja. Ilyenkor ősszel azonban nem csak almát érdemes fogyasztani az egészségünk érdekében. Ez az utolsó pillanat, hogy feltankoljuk immunrendszerünket a télre és egészségesre együk magunkat.



idő van. Ez az időjárás a kedvünkre sincs jó hatással, ezért szidjuk az időt, a hideget, az esőt és a ködöt, a rövidebb nappalokat. Pedig az őszi csodálatos évszak!

Változatos zöldségek

Élettani hatásuk a gyümölcsökhöz hasonló. Bővelkednek vitaminokban, ásványi anyagokban, enzimekben, rostban és még sok minden másban, ami az egészségünket támogatja. Ősszel is elérhető a kabakosok közül a tök, a cukkini, a sütőtök, a csucsorfélek közül a paradicsom és a paprika, a káposztafélék közül a fejes káposzta, a vöröskáposzta, a kelkáposzta, a karfiol és a brokkoli. A kínálat viszont ennél is sokkal bővebb, hiszen ilyenkor teremnek a gyökérezőségek, a hagymafélék és a hüvelyesek.

Hum Krisztina

Törődjünk a lelkünkkel is!

Az őszi erdő csodálatos színeivel megnyugtatja a lelkünket, egy séta pedig az egész szervezetünket átmozgatja, és számtalan pozitív egészségügyi hatása is van. Ezért ha tehetjük, sétáljunk egy nagyot, töltekezzünk fel az őszi napsütéssel, egy-két órára hagyjuk hátra a gondokat, mosolyogjunk és öleljük meg azt, akit szeretünk! Testünk-lelkünk meghálálja a gondoskodást.

Szilvás pite

A tészta hozzávalói: 50 dkg liszt, 2 evőkanál porcukor, 1 teáskanálnyi őrölt fahéj, 20 dkg vaj, 2 tojássárgája, 4 evőkanál tejföl, 1 csomag sütőpor
A töltelékhez: 1 kg szilva, fél citrom reszelt héja, 3 evőkanál cukor, 2 teáskanálnyi őrölt fahéj, 1 evőkanál zsemlemorzsa

Elkészítése: a tészta alapanyagait egy tálba tesszük és robotgéppel összedolgozzuk. Ezt követően kettőbe osztjuk és kinyújtjuk. Az egyik tésztát kivajazott sütőformába simítjuk, megszórjuk a zsemlemorzsaival, hogy ne ázzon át. A szilvát kimagozzuk és felvagdossuk. A cukrot és a fahéjat összekeverjük, ezzel megszórjuk a szilvát, majd az egészet a tésztára halmozzuk. Tetszés szerint beborítjuk a másik tésztával és megszórjuk fahéjas cukorral. 30 perc alatt 180 fokon készre sütjük, és már szeletelhetjük is.

Jó étvágyat kíván: Tóth Zsuzsanna biztonsági szakértő (MÁV-START Biztonság)

Süssünk-főzzünk!

Kedves Kollégák! Most két finom, kipróbált, őszi gyümölcsökkel, zöldségekkel elkészíthető receptet tesszünk közzé, amelyeket munkatársainktól kaptunk. Ha van a tarsolyában egy jó családi recept, küldje el nekünk, és mi szívesen közzétesszük a Vasutas Magazin lapjain a leírást és az étel fotóját.

Rozmaringos báránylapocka brokkolis sárgarépával



A báránylapockát egy éjszakára bepácoljuk, sózzuk. A pácléhez fél dl olívaolajat, 2-3 gerezd reszelt fokhagymát, 1 kávéskanál sót, egy ág aprított rozmaringot keverünk össze. Másnap a húst a páclével együtt jéni tálba tesszük, sütőben, lefedve, közepes hőfokon körülbelül 1 órát sütjük, időnként saját levélvel locsolgatjuk.

Brokkolis sárgarépa köret:

Az összesen 35-40 dkg zöldséget külön-külön roppanósra főzzük. Ezután hideg vízzel „sokkoljuk”, így a zöldség megőrzi a roppanóságát. A zöldségeket felhevített olívaolajon néhány szelet fokhagymával átdinszteljük, sóval, pici cukorral és borssal ízesítjük, jól összeforgatjuk. További ajánlott köret: cukkiniragu, karalábé-borsó-sárgarépa köret, gombaragu.

A pirosra sült báránylapockát tálra tesszük és a többféle ízesítésű zöldségkörettel kínáljuk.

Jó étvágyat kíván: Horváth Gyöngyi eszkozgazdálkodási szakelőadó (MÁV-START JBI Szombathely)



A mozdonyok fesztiválja

Idén, szeptember 7-én adott otthont a Vasúttörténeti Park az év egyik egyedülálló eseményének, a Mozdony Matinének. Igazi családi program kultúrával és edukációs tartalommal töltve, a repertoárban gőzmozdonykülönlegességeket is felvonultatva.

Egyedülálló és hiánypótló rendezvény, amely hagyományörző jelleggel, a gőzmozdonyok kiállításával igazi unikumokat is felvonultatott, többek között a 411,118 „Truman” vagy a 22,034 „Nyalóka” névre hallgató gőzösök is láthatók voltak. A színes program azoknak sem okozott csalódást, akik kikapcsolódás vagy kíváncsiság miatt érkeztek a matinéra, hiszen mozdonyverseny és mozdonyparádé is szerepelt a látnivalók között. A gyermekeket a sok érdekesség mellett az Apacuka zenekar koncertje is szórakoztatta, emellett természetesen a vonatok, mozdonyok világáról is sok érdekességet tanulhattak. Ug-rálóvár, kézműves foglalkozások, valamint az interaktív programok, így a megunthatatlan kerti vasút, hajtány és sínautó is várta a családokat.

Fotó: Molnár Zsolt



Sikeresek kajak-kenu vb zajlott Szegeden

Az NKM (Nemzeti Közművek Zrt.) olimpiai kvalifikációs kajak-kenu-világbajnokságát sikeresen bonyolították le a szervezők a Szegedi Olimpiai Központ evezőpályáján. A verseny egész ideje alatt izgalmas küzdelmeket láthatott – az utolsó két versenynapra telt házat produkáló, olimpiai színvonalúvá varázsolt létesítmény – lelkes közönsége. Az augusztus 21–25. között lezajlott versenyen sok ismerős arcot láttunk. Világrekordokban már a versenyek kezdete előtt bővelkedett az esemény: soha nem látott számú – 101 országból, 1098 – versenyző gyűlt össze Szegeden, hiszen a tokiói kvóták 80 százalékát itt osztották ki. Az eseményre ingyenes buszjárat is közlekedett, a MÁV Zrt. vonatain 50%-os kedvezménnyel utazhattak a világesemény megtekintői, sőt Szeged állomásról – a kijelölt vonatokhoz – ingyenes autóbuszjárat is kényelmes utazást kínált a versenypályára.

A rendkívül kiélezett versenyen kiválóan szerepeltek a magyar versenyzők: a csapatversenyben a fehéroros és a német csapat mögött a harmadik helyet szereztük meg. Hat arany, négy ezüst és három bronzéremmel lettünk gazdagabbak, és 12 olimpiai számban szereztünk indulási jogot a 2020-as tokiói olimpiára. Sok-sok kitűnő magyar sikernek tapsolhatott a közönség, melyek közül kiemelkedett az 5000 méteren ezüstérmes 20 éves szentendrei kenus, Adolf Balázs teljesítménye, de szenzációsan teljesített – és világbajnok lett – ugyanezen a távon a kajakos Bodonyi Dóra is. Az algyői születésű Kopasz Bálint élete talán legjobb eredményét érte el Szegeden: a 21 éves versenyző világsz-tárokat megelőzve, biztosan nyerte a kajakosok klasszikus, 1000 méteres távját, mellyel olimpiai indulást is biztosított Magyarországnak.

Szentes Bíró Ferenc

Szolnok Város Napja

A vasút emlékeztet a múltra, erősíti a jelent és mutat a jövőbe is

„A vasút mint tradicionális iparág van jelen a város életében” – hangsúlyozta Szalay Ferenc polgármester a rendezvény sajtótájékoztatóján. – „Emlékeztet a múltra, erősíti a jelent, és a fejlesztéseket figyelembe véve mutat a jövőbe is.” – Sokan nem tudják, hogy a Budapest–Cegléd–Solnok vasútvonal 1847. szeptember 1-jén nyílt meg, ez előtt tiszteleg Solnok, és rendez meg évről évre Solnok Napját.

Szolnok életében tehát jelentős szerepet tölt be a vasút. A több mint 160 éves járműjavító üzem újra virágkorát éli a MÁV-START Zrt. IC+ projektjének köszönhetően, de itt újultak meg a nemzetközi forgalomba szánt CAF vagonok, valamint több távolsági személykocsi korszerűsítése és komfortosítása is a solnokiaknak köszönhető. 2019-ben pedig elkészült a Solnokon gyártott 20. IC+ szerelvény, amelyet további 70 darab fog még követni.

Ingyenes nyílt napot tartott a Járműjavító, ahova ingyenes buszjáratok indultak. Az egyszerű odajutásnak köszönhetően sok érdeklődő látogatta meg a Járműjavítót a nap folyamán. Az érdeklődők belülről és kívülről is megtekinthették a üzemi területet, felszállhattak a legmodernebb IC+ kocsikba, valamint beleülhettek egy-egy M41, M47, M61, M62, V43, V63 és Traxx vezetőülésébe is. A látogatók a javítóüzem életébe is betekintést nyerhettek, továbbá kipróbálhatták a kocsi rendező berendezést is, valamint a kisgyermekek számára kisvonatozást is biztosítottak.

A MÁV Nostalgiák Kft. Budapest Nyugati pályaudvarról különvonatot indított Solnokra az esemény tiszteletére. A gyönyörű és patinás nosztalgia-kocsikból álló szerelvényt egy gőzös húzta, amely a Solnok vasútállomáson való megállás után az egykori Ó-Szolnok vasútállomásra ment, ahol a látogatók a nap folyamán megcsodálhatták a kocsikat, valamint a mozdonyt is.

Díjmentesen megtekinthető volt továbbá a Solnoki Vasúti Almárium „Solnok és a vasút kapcsolatának mementói” című tematikus időszakos kiállítása a vasútállomás emeletén, az egykori Utasellátó étteremben.

Szöveg és fotó: Molnár Zsolt



Dombóvár, a vasutaváros

Kijárat a tenger felé



A krónikák szerint Dombóvár a középkorban, sőt a török hódoltság idején is virágzó kisváros volt, de amikor az 1600-as évek végén a török menekülőre fogta, a földdel tette egyenlővé. A következő évszázadokban lassan népesült be, és még a 19. század közepén sem gondolta senki, hogy a várost és környékét hamarosan a vasút, a korszak legdinamikusabban növekvő ágazata fogja a magasba emelni.

Vasút születik

Noha a Duna–Drávai Vasúttársaság (DDV) már 1872. augusztus 14-én megnyitotta a Dombóvár–Kaposvár–Zákány vonalat, amit egy évvel később az ellenkező irányba, Bátaszékig hosszabbított meg, a település életében a döntő változás tíz évvel később, 1882-ben következett be. Ekkor adták át a MÁV Budapest–Pécs vonalát Dombóvár érintésével. De ez a vonat nem ott állt meg, ahol a zákányi. Új állomást emeltek a település peremén, bár a létesítményt mégsem emiatt mondták Újdombóvárnak. A „névadó” egy ún. eszmei község volt Dombóvártól néhány kilométerre. Ennek az Újdombóvárnak nem volt tényleges központja, állandó lakossága. Szétszórt majorokból és tanyákból állt, az itt zajló mezőgazdasági tevékenységet a tulajdonos Esterházyak intézői irányították. Az első menetrend szerint a mintegy 160 kilométeres úton a vonat Budapestről 6 óra 10 perc alatt ért Újdombóvárra (Pécsre 9 óra 25 perc volt a menetidő), ahol az első újdombóvári felvételi épületet 1883-ban, a mostanit pedig tíz évvel később emelték. Jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a korabeli képeslapokon pályaudvarnak nevezik. De ne szaladjunk ennyire előre! Mert igaz ugyan, hogy a Budapest–Pécs vonal átadása a magyar vasút pirosbetűs ünnepe volt, ám az igazsághoz tartozik, hogy ez az indulás cseppet

Nagyszabású ünnepsorozatot tartottak az idén Dombóváron abból az alkalomból, hogy 100 éves Újdombóvár, 90 éves a városrész iskolája és 85 éves a temploma. Ráadásul tavaly volt a 125. évfordulója annak, hogy átadták az ugyancsak újdombóvári vasútállomást, és ennek a megünneplését is 2019-re halasztották. Annak jártunk utána, hogyan lehetséges az, hogy a vasútállomás idősebb, mint a névadója?

sem volt zökkenőmentes. „Az utas elindul Budapestről azon reményben, hogy délután fél 5 órakor Kaposvárral lesz, és sokszor másnap reggel ér oda, mert a dombóvári vonat bevárni nem bírván az új vasút vonatát, ott hagyja az érkező utasokat. A felindulás és zúgolódás nagy. Az utasok inkább a nagy kerülőn, Zákány–Kanizsa–Fehérvár felé utaznak a fővárosba” – tudósított 1882 decemberében a székesfehérvári Szabadság című lap, és pár évbe beletelt, míg végre elmaradtak a hasonló tudósítások.

Csomópont születik

1895 végén helyi érdekű vasút indult Újdombóvárról Veszprémen át Győrbe, amit két évvel később a Godisa–Komló vonal megnyitása követett. De az, hogy Dombóvár jelentős vasúti csomóponttá vált, leginkább a tengernek köszönhető. Pontosabban annak, hogy a pécsi vonal megnyitásáig a fumei kikötőhöz csak az osztrák tulajdonú Déli Vasút vonataival lehetett eljutni Budapestről Nagykanizsán át. Természetesen a nemzeti szempontok is közrejátszottak abban, hogy a MÁV is szeretett volna a tengerig eljutni, de ennél nagyobb probléma volt az, hogy a délkeleti országrészekből is csak Budapest érintésével lehetett a magyar Fiumébe vinni az árut. A MÁV elsődleges célja tehát az volt, hogy Budapest



kihagyásával, délkeletről délnyugati irányba haladva juttassa el vonatait a tengerhez. Ezért szerezte meg az 1870-es évek végén a DDV vonalait, köztük a Bátaszék–Dombóvár–Kaposvár–Zákány vonalat. És mivel akkor már a birtokában volt a Zákány–Zágráb, a Zágráb–Károlyváros és a Károlyváros–Fiume vonal, már „csak” az hiányzott, hogy Dombóváron vasúti fővonal is áthaladjon. Ezért volt nagy jelentőségű a pécsi (fő)vonal létrejötte 1882-ben, bár ezzel csak azt oldották meg, hogy Budapestről vagy Pécsről Fiumébe – Dombóvár érintésével – immár a magyar vasúttársaság is eljutott. Az eredeti idea megvalósulására – hogy a délkeleti országrészekből érkező árut ne kelljen a fővárosba vonatozni – 1909-ig kellett várni: ekkor adták át a Baja–Bátaszék szakaszt, melynek legfontosabb műtárgya a ma Türr István nevét viselő bajai híd volt, ami abban az időben (és napjainkban is, miután 2001-ben megszűnt a forgalom a dunaföldvári hídon) az egyetlen vasúti átkelésre alkalmas magyarországi Duna-híd volt Budapeستől délre.

De maradjunk inkább Dombóváron, pontosabban Újdombóváron! A 19. század fordulóján számos korszerű beruházást hajtottak végre, egyebek mellett itt létesült az ország első fordítókorongos fűtőháza 1898-ban. Az állomás infrastruktúrájának fejlesztése az 1910-es évektől kapott ismét erőre: korszerű áruktárakat nyitottak, a fűtőházat is bővítették, 1914-ben pedig víztorony és vasutaslaktanya épült. A további beruházásokat az I. világháború kitörése megakadályozta, de Újdombóvár fejlődése mégsem állt meg. Mi több, hivatalosan csak a háború vége után kezdődött.



Város születik

Mint láthattuk, Újdombóvár már a századfordulón jelentős vasúti csomóponttá vált, de egyvalamiről mintha teljesen elfeledkeztek volna az illetékesek. Arról, hogy a városon belül nem tudtak annyi vasúti dolgozót toborozni, ahányra szükség lett volna. Helyettük jöttek mások, messzebből. A dombóvári vasút leginkább a környéki falvak zsellereit mozgósította; vonzotta őket a biztos megélhetés, a fizetés, a biztosított nyugdíj és egyéb járadékok, valamint a társadalmi felemelkedés lehetősége. De mivel akkoriban nemcsak a „munkásszállítás” fogalma, de a „nyolc órás műszaké” is ismeretlen volt, patti helyzet alakult ki: 12-16 óra munka után ezek az emberek már nem tudtak gyalog hazatérni 10-15 kilométerre lévő otthonukba. Így a lakhatást helyben kellett megoldani.

Kezdetben a dombóváriak fogadták be a munkásokat – persze nem ingyen. Divatba jött az is, hogy a helyiek a házaikhoz szoba-konyhás kisházat építettek az albérlők kedvéért, ami üzletnek nem volt rossz, de a problémát nem oldotta meg. Az áldatlan állapotok megszüntetése Sagul Károly MÁV-osztálymérnök bátor ötletéből született: vásároljon a vasút parcellázásra alkalmas földterületet az Esterházyaktól, és hozzon létre egy vasutas kolóniát. Az üzlet 1918-ban kötött meg, a MÁV 200 hold földet vásárolt, Saguly pedig azonnal munkához látott, hogy megtervezze az „új várost” utcákra, terekre bontva.

A parcellázás meglehetősen nagyvonalú volt, ugyanis 450 négyszögöles (1626 négyzetméteres) házhelyeket jelöltek ki. Mivel 591 ilyen házhely jelöltetett ki – amit igen kedvező áron lehetett megvásárolni –, egyértelművé vált, hogy a leendő Újdombóvár nem csupán vasutas kolónia, hanem egy valóságos város lesz. Még hozzá igen rövid időn belül, hiszen 1919-ben már hivatalosan is bejegyezték Újdombóvárt mint települést, amely pár éven belül olyan virágzó kisvárossá nőtte ki magát, mint amilyen a maga idejében a középkori Dombóvár lehetett.

Kár, hogy ez az aranykor II. világháború kitörésekor véget ért, és 1945 után már nem folytatódott. A csak „telepként” emlegetett városka 1946-ban egyesült Dombóvárral, majd hamarosan elkezdődött a csomópont „szocialista átalakítása”, de az már egy másik történet.

Legát Tibor

(Köszönet Tóth Tamás csomóponti főnökségvezetőnek a cikk elkészítéséhez nyújtott nélkülözhetetlen segítségért.)

Nem sárgulunk bele

Versenytársat kapnak a MÁV-START bécsi vonatai, a cseh RegioJet napi két vonatpárt indít a Prága–Bécs–Budapest vonalon. A magyar vasúttársaság a színvonal emelésével válaszol a kihívásra.

„Nem ijedünk meg a konkurenciától, a piaci versenyre lehetőségként tekintünk, abban hiszünk, hogy ha tisztességes ez a verseny, szem előtt tartja az utasok és adófizetők érdekét, akkor számunkra is előnyös” – így reagált a Vasutas Magazin Kerékgyártó József arra a hírre, hogy a cseh RegioJet belép a magyarországi nemzetközi közforgalmú személyszállítási vasúti piacra. A MÁV-START vezérigazgatója hozzátette: az érintett Budapest–Bécs viszonylaton több elemből álló fejlesztési csomagot terveznek. Persze ezek a fejlesztések az újabb versenytárs (a buszok is konkurenciát jelentenek) megjelenéséről szóló hírek nélkül is sorra kerülének annak ellenére, hogy a bécsi összességében most is a legszínvonalasabban kiszolgált nemzetközi irány. De a RegioJet bejövele katalizálja a fejlesztéseket.

Érdemes tudni, hogy amire a sárga vonatairól ismert cseh magáncég most készül, arra már jó néhány éve lett volna mód. Nemzetközi menetrendszerinti személyszállítást bárki végezhet, akinek megvannak a szükséges engedélyei, többek közt a magyar személyszállítási jogosultság. Kormányos László, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese úgy látja, az osztrák és a magyar főváros között folyamatosan nő a forgalom, és az M1-es sztráda is tele van; a START-nak ez a legnagyobb utasforgalmú nemzetközi viszonylata. Az első félévben vonatain 614 ezren utaztak a két ország között, öt százalékkal többen, mint az előző évben, noha ezen a vonalon egyre több buszos társaság kínálja útjait. A vezérigazgató-helyettes szerint a RegioJet vezetői most láthatják akkorának itt az utasforgalmat, hogy érdemes lehet megcélózni annak egy szeletét. Ács Balázs tudományos munkatárs a RegioJet fejlődése felől közelíti meg a „miért pont most” kérdését. A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Központi Közlekedésszervezői Iroda vezetője azt mondja, egyszerűen Budapest jön a cseh magáncég terjeszkedési folyamatában. Autóbuszos szolgáltatással kezdtek, majd vonatokot is indítottak, ha pedig földrajzilag nézzük, Csehország után Szlovákia, Ausztria, Németország és Lengyelország jött, mi vagyunk a következő logikus lépés.



Noha a RegioJet Csehország felé is versenytárs lesz, és például Győrből Prágába vagy Brnóba most még nem létező, közvetlen vasúti eljutási lehetőséget hoz, elsősorban Budapest és Bécs között jelent majd közvetlen konkurenciát.

A START fejlesztési elképzelései négy pilléren nyugszanak ezen a vonalon.

1. Jármű

A két főváros között részben az osztrák államvasút (ÖBB) RailJetjei járnak, ezeket a szerelvényeket a közönség nagyra értékeli, modern, komfortos szolgáltatásnak tartja. A MÁV-START EuroCity kocsi parkja az 1990-es években készült, műszakilag korszerű, de a járművek arculatára, belső berendezésére ráfér a korszerűsítés. Ez a program jelenleg még tart, így az EC-kben eddig nem minden vagon volt újszerű. A 26 termes CAF kocsi már elkészült, a fülkés CAF-okból is megvannak az első járművek, és a dunakeszi gyártású fülkés EC-kocsik megújítása is folyamatos. A START azt tervezi, hogy ősztől Bécs felé – ha van rá lehetőség – már csak rekonstrukción átesett járműveket járat. Természetesen a frissen gyártott IC+ kocsik is fokozatosan megjelennek Ausztria irányába az EC-vonatokon.

2. Fedélzeti szolgáltatás

A RegioJet a kezdetektől egyfajta luxusként igyekszik eladni szolgáltatásait: utaskísérők, egy pohár ital ajándékba, üzleti osztály. Étkezőkocsi vagy büfészakasz nincs a cseheknel, egyszerűbb készleteket (saláta, szusi) az utas helyén szolgálnak föl. Hasonló a szolgáltatás a RailJetten, ám a START szeptembertől fokozatosan bevezeti, hogy minden bécsi EC-n lesz étkezőkocsi. Ezzel nem is annyira a sárga konkurencia elé mennek, inkább a kedvező, nyári, balatoni tapasztalatok nyomán született a döntés. Ahogy az IC+ program elér a büfészakasszal egybeépített első osztályú vagonhoz,

ezek is megjelennek majd Budapest és Bécs között. Ugyancsak az IC+ sorozat tagjai a többcélúnak nevezett kocsik. Ezekből tíz már elkészült, így az 1-es vonal EC-in hamarosan ezek teszik lehetővé a kerékpárszállítást. Nem marad le a START a RegioJettől az első osztály feletti osztály közlekedetésében sem, a RailJetten most is vannak ilyen helyek, és szintén az IC+ kocsiknak köszönhetően lesznek az EC-ken is. A csehek fedélzeti szórakoztatóelektronikai berendezést is ígérnek, minden utasnak külön kis monitorral. Ha valaki a START-nál vált jegyet Bécsbe, ilyen nem kap, csupán hálózati, illetve USB-csatlakozást, internetszolgáltatást saját telefonja, tabletje, laptopja működtetéséhez.

3. Menetrend

A RegioJet két Prága–Bécs–Budapest vonatpárral indít, és nem is titkolják, hogy elsősorban a hazánkba látogató cseheket célozzák bécsi járataik meghosszabbításával. Ez meglátszik a vonatok menetrendi fekvésében is, az első sárga szerelvény például kora hajnalban, vagyis a magyar utasok többségének nem feltétlenül ideális időpontban indul majd a cseh fővárosból, és dél körül ér Budapestre. A START ezzel szemben – néhány kétórás döccenőtől eltekintve – óránként ad kapcsolatot Budapest és Bécs között.

A fejlesztés egyik iránya e döccenők megszüntetése, 2020–21-től RailJetek és az EC-k együttesen reggeltől estig folyamatosan óránként adnak a kapcsolatot a két főváros között. Ugyanakkor a menetrendből lefaragnak negyedórát, elsősorban a hegyeshalmi megállás kiiktatásával. Már idén decemberben Szatmárnémeti is közvetlen bécsi (és budapesti) összeköttetést kap, a Bécs–Budapest–Kolozsvár viszonylatú



RegioJet

Először a szakajtóban jelentek meg a hírek augusztusban, majd hamarosan jött a hivatalos közlemény is a RegioJettől, hogy 2020 júniusától Prága–Bécs járatai közül kettőt meghosszabbít Budapestig. A cseh magáncég Ausztriában a Westbahn, Magyarországon a Continental Railway Solution segítségével fog szolgálatni. Bécs után Hegyeshalom, Mosonmagyaróvár, Győr, Kelenföld érintésével érkeznek meg Budapest Déli pályaudvarra. A vonaton három osztály lesz, Standard, Relax és Business.

Transilvania EC-n lesznek közvetlen kocsik Debrecen és az észak-romániai nagyváros felé.

4. Jegyvásárlás

A RegioJet applikációra alapozza jegyárúsítását, ebben a MÁV-START ma még le van maradva. Nemzetközi jegyet lehet ugyan interneten vásárolni, de azokat jelenleg nem lehet mobilkészüléken bemutatni, sem otthon kinyomtatni: az átlomási automatákból lehet őket átvenni. Ma még többfajta rendszer működik a START-nál, az egyik értékesítési csatornát az egyik, a másikat a másik szolgálja ki. A jövő a JÉ rendszeré, ez az alapja a korábban Vonatinfónak, most már egyszerűen MÁV-nak nevezett applikációnak, amelyet az utasok dinamikusan bővülő mértékben használnak. Ezt fejlesztik fokozatosan, például a HÉV-jegyek, a vasúti bérletek beemelésével, és ide fognak bekerülni a nemzetközi jegyek is.

A napi két vonatpár egyelőre semmilyen értelemben nem kezdheti ki a MÁV-START helyzetét, ám jövő nyártól mégiscsak megjelenik egy új, konkurens szolgáltató ugyanazonokon a síneken, ezért érdemes odafigyelni a RegioJetre. Fontos tudni, hogy 2023 decemberéig hatályos a START közszolgáltatási szerződése, belföldi utasszállítást ezért a csehek nem végezhetnek, vagyis nem adhatnak el jegyet például Budapest és Győr közé. A START viszont nemzetközi vonatain szállíthat belföldi utasokat, mégpedig közszolgáltatásként, azaz állami támogatással. A szakértők egyébként úgy vélik, a RegioJet esetleg megpróbálja jogi úton támadni ezt az eltérést versenypolitikai elvekre hivatkozva. Szlovákiában például indított hasonló eljárást.

A MÁV Zrt.-nek mint pályaműködtetőnek ugyanakkor nem versenytárs, hanem partner lesz a RegioJet. Különböző magánvasutak vonatainak megfelelő és megkülönböztetésmentes közlekedtetése napi rutin, változást az utastájékoztatóban hoz az új szereplő. A vonat, a szolgáltató adatainak megjelenítésére a kijelzők alkalmassá tehetők, a nyomtatott hirdetések ilyen tartalmú kiegészítése először manuálisan, informatikai fejlesztés után automatikusan is megoldható. Noha az interneten a menetrendi keresés és a jegyvásárlás összekapcsolódik, a jegyek eladása a szolgáltató feladata, abba a MÁV és a MÁV-START nem kapcsolódik bele.

Tevan Imre

Előadás

MÁV Szimfonikus Zenekar

Időpont: 2019. november 9.

A MÁV Szimfonikus Zenekar nagy hangsúlyt fektet a gyerekek, a fiatalok zenei nevelésére. Családi programjai nagy népszerűségnek örvendenek, hisz a legkisebbektől a középiskolásokig kínál egyedi, a korosztály számára érdekes, változatos klasszikus koncerteket. A zenei paletta egyik legizgalmasabb sorozata a Magyar Nemzeti Múzeum impozáns dísztermében két évvel ezelőtt elkezdett Unokák és nagyszülők hangversenyei című koncertsorozat. Az éveken túlnyúló, mesével és zenével teli szombat délelőtti maradandó élményt és tartalmas együttléteket nyújtanak a gyermekek és szülei, nagyszülei számára, mely élmények megalapozzák a későbbi évek zenei kultúráját. A bérlet idei első hangversenye november 9-én lesz, amelynek keretében a zenekar két ifjú zenésze, Dénes-Worowski Marcell és Seidl Dénes bevezeti a közönséget a nagy orosz zeneszerző, Csajkovszkij meseballettje, A hattyúk tava című mű világába. Az előadás-sorozatra október végéig még bérletek is válthatók, de az egyes előadásokra jegyeket is vásárolhatnak az érdeklődők.

Bérletek: <https://mav.jegy.hu/seasonticket>

Jegyek: <https://mav.jegy.hu/>



színház Anconai szerelmesek

Időpont: 2019. október 16. 19 óra
Helyszín: VOKE Egyetértés Művelődési Központja, 4034 Debrecen, Faraktár u. 67.

A gyönyörű Anconában játszódó örökzöld, szerelmi szálakban bővelkedő darab a 70-es évekbeli olasz tengerparti kisvárosok világába repíti a nézőket. A hetvenes évek olasz slágereivel fűszerezett, kacagtatóan pikáns előadás remek szórakozást ígér. A zenés komédiát a nézők a Négy Arc Színházi Társulat előadásában tekinthetik meg. **Jegyrendelés: vmuvhaz@vmuvhaz.hu, tel.: 06 52 310 993**

kiállítás

Időpont: hétfőként

Helyszín: Gemenci Erdei Vasút – Lassi megálló

Lassi a halászat évszázados jelképe. A megálló és környezete a Duna szabályozása előtt átkelőhely volt, a csárdában a környékbeli hajósok, halászok, kereskedők találkoztak. A közelben található egykori dunai öbölbe a jégzajlás elől vontatták be a hajómalmokat teletetni. A történelmi múlt és a mai központi szerepe megfelelő helyszín az egykori halászok, hajómolnárok mesterségét bemutató kiállításnak, valamint itt található egy gyermekbarát erdei pihenőpark is. A játszótéren egyedülálló varsamászóka és vejsze-labirintus várja a kicsiket. Egy régi, romantikus hangulatú erdészházban és a hozzá tartozó épületben alakította ki az erdőgazdaság a Halászlé Kiállítást. A kisebb épületben az árvizeket bemutató tárlat, egy ártéri teraszszal, hajómalom modell, halászháló-készítő műhely várja hétfőként a látogatókat.

További információ: <http://turizmus.gemenczrt.hu/>





Gyermekvasutások a nagyvilágban

„Gyermekvasút” – napjainkban a kifejezés hallatán bizony az emberek nagy részének a budai hegyekben kanyargó vonal jut eszébe, esetleg még sokan azt is hozzátesszik: „Nekem az még mindig Úttörővasút...” Pedig nem csak Budapesten irányítják egy vasútvonal forgalmát gyerekek: számtalan külföldi példát sorolhatnánk, sőt hazánk nyugati határvidékén is működik egy üzem, ahol iskolások látják el a vasúti szolgálatot.

Idén nyáron több alkalommal arra lehettek figyelmesek a Hűvösvölgy és Széchenyi-hegy között utazók, hogy nemcsak a megszokott, vasutaskék egyenruhások fogadják a vonatokat, hanem más színű uniformisban lévő fiatalok is tisztelegnek az utasoknak – hála a cserekapcsolatoknak, melyeket a Gyermekvasutasokért Alapítvány szervez évek óta. Az elmúlt pár évben lehetőség van vendégszolgálatot ellátni a nagyeceni Széchenyi Múzeumvasúton (GYSEV), Németországban Berlinben, Cottbusban és Drezdában, illetve a legtávolabbi helyszín az orosz főváros, Moszkva.

Nagyecenk

A GYSEV kezelésében lévő kisvasutat 1972-ben adták át a forgalomnak. A nagyeceni Széchenyi-kastély közelében 3,6 kilométeres vonal épült, melynek felújítását tavaly kezdték meg. Májustól októberig közlekednek a vonatok, kéthetente az András nevű gőzmozdony is jár. Az átlagos üzemnapokon a Kiscenkek elkeresztelt C50-es mozdony húzza a kocsikat. Idén a szezon már gyönyörűen felújított járműparkkal kezdhetők meg. A nagyeceni vonalon mintegy 40 kisvasutas rendelkezik vizsgával, akik a négy csoport valamelyikébe beosztva, váltásban járnak szolgálatba. A legkisebb közülük ötödikes, a fiatalok egészen 18 éves korukig szolgálhatnak a múzeumvasúton.

Berlin

A német fővárosban egy olyan parkban kanyarog ez a kisvasút, mint nálunk a Városliget. Rengeteg szabadidős lehetőség várja itt a gyereket: szabadidőközpont, szabadtéri színpad, kis állatkert. A 600 milliméteres nyomtávú kisvasúthálózata bejárja a parkot, több pályaágazással úgy van kialakítva, hogy egy nagyobb vagy egy kisebb körutazást lehessen tenni a hangulatos fák között. A központi állomása egy külvárosi villamosmegálló mellett található, míg a másik végállomás – ahol a mozdonyok körül is kell járnia – a forgalmas városi vasút (S-Bahn) Wuhlheide megállójánál van. A kisvasút fűtőházában a dízelmozdonyokon kívül több működő gőzös is lakik, de a járműtelep udvarán is szép számban sorakoznak a felújításra váró kisvasúti járművek, amelyek közül több csak

a rekonstrukcióra érkezett Berlinbe. A vonalon 1956-ban indult meg a forgalom. Napjainkban tavasztól ősziig hétvége, illetve a nyári szünetben munkanapokon is járnak a vonatok.

Cottbus

Berlintől kb. 125 kilométerre délkeletre, a Spree folyó középső szakaszán fekvő százezres nagyváros Cottbus, ahol ugyancsak egy városi park ad otthont a kisvasútnak – immár 1954 óta. A közelben állatkert is található. A 3,2 kilométeres vonalon húszas tempóban járnak a kisvonatok tavasztól ősziig a 600 milliméteres nyomtávú vágányokon. A járműparkot a gőzösökön és dízelmozdonyokon kívül egy több kocsis motorvonat is színesíti, melynek utastere nyitott: teteje van ugyan, de oldalablakai nincsenek.

Drezda

Szászország délkeleti részén, az Elba partján lévő félmillió város egyik belvárosi parkjában lévő kisvasút 15 hüvelykes nyomtávon (381 milliméter) áprilistól októberig üzemel, 1950-ben alapították. Az útvonala több látványosságot érint, így az állatkertet és a barokk palotát, de az egyik állomás mellett csónak-kölcsönző is van. A járműflottát dízel- és gőzmozdonyok, nyitott és zárt kocsik alkotják, az időjárástól függően 10-36 percenként indulnak a vonatok. Ezen a vonalon is találkozhatunk a nagyvasútihoz hasonló biztosítóberendezésekkel, a leendő gyermekvasutasok elméleti és gyakorlati képzése a téli időszakban zajlik, jelenleg kétszáz kisvasutas rendelkezik a szükséges vizsgákkal a forgalmi és kereskedelmi szolgálat ellátásához.

Moszkva

Oroszország fővárosának egyik külső városrésze Kratovo, a centrumtól délre. Az elővárosi vasút ugyanilyen nevű megállójától rövid sétára található a moszkvai gyermekvasút végállomása. Az első 3 kilométeres szakaszon 1937. május 2-án vették fel a forgalmat, négy év múlva készült el a teljes vonal. A kisvasút üzemeltetője az orosz állami vasúttársaság (RZSD), amely ugyanezen a külvárosi területen egy 100 hektáros gyermektábort is épített. A vasútvonal egyik fő célja, hogy a nyári szünetben itt táborozó több száz gyereket szállítsa, de természetesen rengeteg kiránduló is kíváncsi arra, hogyan látják el a szolgálatot az ifjú vasutasok. A 750 milliméteres nyomtávolságú vasúton kezdetben gőzmozdonyos üzem volt, 1957-től TY2-es dízelek közlekednek. A moszkvai kisvasúton 11 és 17 év közötti iskolások szolgálnak. Ezen a gyermekvasúton elmondható, hogy tényleg minden munkakörben gyerekek tevékenykednek: a forgalmi és kereskedelmi beosztásokon túl a pályafenntartás, a járművek javítása, a környezet (parkok, épületek) rendben tartása és takarítása is az ő feladatuk, ők valóban minden tekintetben gazdái saját vasútjuknak. Jelenleg összesen 650 gyermekvasutasuk van, egy üzemnap 80-120 gyerek jön szolgálatba, de mégis találnak mindenkinek feladatot.

Váczi Viktor



Sok kicsi sokra megy

A múlt évi sikerre tekintettel újra elindult a kupakgyűjtés a Gyermekvasutasokért Alapítvány javára. Idén is több helyszínen gyűjthetjük a műanyag fedeleket 2019. szeptember 15-től folyamatosan.



Az ásványvizes és üdítő palackok, itales kartondobozok, samponok, tusfürdők, fogkrémes tubusok stb. kupakjait ezúttal is egy környezetvédelmi szempontból elkötelezett, műanyag-újrahasznosítással foglalkozó vállalat veszi át az akció lezárását követően. A kupakokat gyűjtőpontokon lehet leadni, amelyek elérhetőségei az Intraneten megtalálhatóak. Legutóbb közel 2 tonna kupakot gyűjtöttünk a kis vasutasok

táboroztatásának támogatására, ami 1 000 000 db leadott kupakot jelent, azaz ha a kupakokat egymás mellé helyeznénk, akkor 30 km hosszú lenne.

Gyűjtsön Ön is kupakot, és támogassa vele a gyermekvasutasokat!

További információ a kornyved.iroda@mav.hu e-mail-címen.

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2019. október 18.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *Onnantól kezdve lett fix időpontja júliusban.*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Zsebe Szilvia** olvasónknak!

	LÉG-TORNÁSZ	NÖVÉNYI FORRÁZAT	HOZZÁFOG NEKILÁT	SZINTÉN NE	TERMÉSZETTUDOMÁNYI KAR, RÓV.	BOGÁRPÁNCÉL ALAPANYAGA	HATÁROZOTT NÉVELŐ	A MAROS PARTJAI!	ENIKŐ, BECÉZVE	CSILLOGVILLOG	ÉSZK-AMERIKAI INDIÁN NÉP	MÓDOSÍTOTT ZENEI A HANG	A SZÉLEKEN JELEZ!	KÉRDŐSZÓCSKA	VINCENT VAN ... FESŐ	GYED PÁROS BETŰI	
1																	V
FŐVÁROSI PÁLYAUDVAR							PÁLINKA (BIZ.) VÍZBEN TISZÍTÓ						BECÉZETT ODETT S A TÖBBI, RÓVIDEN				
TESZ. PAKOL				MOTOR-MÁRKA RENDEZŐ (OLIVER)			TÉNY ÉS VALÓ HÁZAS-SÁG					NÉMA SÚGÓ! HEVESI HELYSÉG				ZORRO JELE NÉM. AUTÓMÁRKA	
OLDAL RÓVIDEN		EINSTEINIUM FIGYELMEZTET		ELEMI RÉSZECSCHE HIBÁZTATÓ			FÉNYCSÍK KÖZEPE! DZSÚDÓ-AKCIÓN			ARAMIS TÁRSA! A TÁVOLLABBIT							
2																	
DÉL-AMERIKAI HEGYSÉG						AVÍTT DOLOG DÍSZES KUPA					KASZA VÉGE! PÉNZT BECSEREL			TURF-MŰSZÓ BIZSEREG		A SZÉLEIN PEREG! ZÓTYKÖL	
A MŰLT IDŐ EGYIK JELE			VÁLÁSZOLSZ VÉGRE? DOKTRINA			CINK SZOLGÁL A KUTYA			TÚLRA REPÜL ELEKT-RON								
ÁBÉCÉNK ELSŐ BETŰJE		KOLÓNIA ÉSZAKI-TENGERI HAL				A BÁLNA IS EZ KÁPA KÖZEPE!			ÉRTÉKES KÁRTYA-LAP JUTTAT							PARANCS-NOK, RÓV. PIPÁZIK (NEPIES)	RÉGI, ÓDON EGYIK MEGYÉNK
3	FELTÉVE			MESEBELI TITÁN BOLDOG-SÁG					MAKIFELE SÉM APJA								
ÉTELSOR				LAKÓTE-LEP. RÓV. PRÉM KÖZEPE!				VÍZPARTI NÖVÉNY KÉTJE-GYŰ BETŰ					FŐVÁROSI SP.KLUB VOLT -BA, -...				HÁLÓING RÉSZE!
UNITED KINGDOM, RÓVIDEN		HÁROM, NÉMÉTŰL OSZTRÁK AUTÓJEL					HÜVELYK ÉSZAK, RÓVIDEN			BAZIL, BECÉZVE SIEMENS							
	N																

Bendegúz és az alagút

Az erdő a legszebb arcát mutatta. Fent a fákon és lent a földön is mindenhol színes levelek tarkáltak, sárgák, barnák, vörösek, a nap még szépen sütött, igazi kirándulóidő volt. A gyerekek legnagyobb öröme pedig elkezdődött az őszi szünet, ezért a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton nem is volt megállás! Bendegúz, a kis csíkos mozdony és barátai alig győzték húzni a kocsikat fel a hegyre, le a hegyről. Bendegúz az út során több kedvenc szakasza is volt, de legeslegjobban mégis az alagutat szerette.

Sínek között nem lépkedünk, alagútba sosem megyünk, váltót-jelzőt nem piszkálunk, kukákat sem borogatunk.

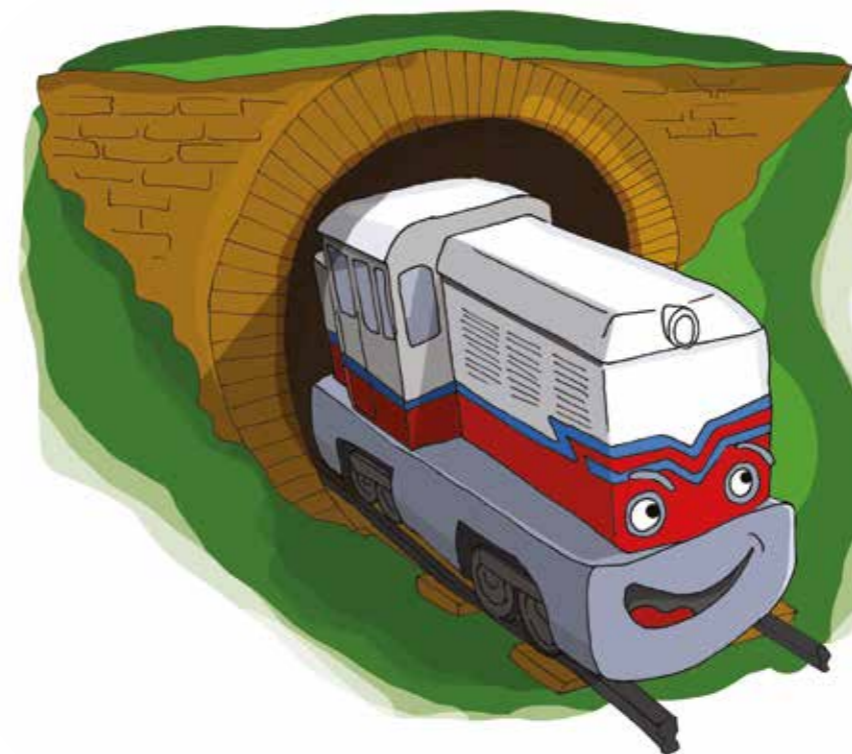
Egymás között sokszor rendeztek versenyt a mozdonyok, ki ér át gyorsabban a hosszú, sötét alagúton. A legtöbbször Bendegúz nyert, hiszen nagyon erős mozdony volt, csak úgy süvített a hegy belsejében. Néha azon is versengtek, hogy ki a leghangosabb, az alagút ugyanis mindig felerősítette a dudálást. Csak úgy zengett a hegy! Ebben Panni gőzös volt a bajnok, sípolása mindennél és mindenkinél hangosabb volt.

Az egyik délután Dugónak, a süldő vadmalacnak azonban merész ötlete támadt. Gyorsan összehívta hát barátait, és kupak-tanácsot tartottak. Kitalálták, hogy maguk között is megrendezik az alagútátfutó bajnokságot. Egyedül Csiga Dani tiltakozott, de hiába mondta, hogy ez rossz ötlet, sőt, nekik oda tilos bemenni, a többiek nem törődtek vele. Volt, aki még ki is nevette, hogy ezt csak azért mondja, mert úgysis ő lenne az utolsó. Az állatkölykök elindultak hát az alagúthoz, és elkezdődött a verseny. A békák átugráltak, a harkályfióka villámgyorsan átrepült, a kis denevér imádta a sötétben száguldást, a sünök közül volt, aki labdává gömbölyödött és úgy gurult át, hogy még gyorsabb legyen, a rókafi könnyen átszaladt. Dugó is simán átért, most érdekes módon nem állt le földet túrni...

A nagy versenyeknek állandó nézőközönsége is akadt. Az erdő állatai ilyenkor mind összegyűltek és szurkoltak barátaiknak. Az énekesmadarak, rókák, vaddisznók, borzok, csigák, békák sorra ott álltak a kijáratnál és hatalmas üdvölgéssel köszöntötték a mozdonyokat. Szerették az alagút-versenyeket, de azt is tudták, hogy számukra az veszélyes hely, oda csak a mozdonyok mehetnek be. Minden évben ez volt az első szabályok egyike, amit az erdei óvodában megtanítottak a kölyköknek:

Már csak egyedül Edí, a kis őzgida volt hátra. Mindenki biztos volt benne, hogy ő is gyorsan átér, hiszen olyan kecsesen tud szökellni. Edí nekiindult, a többiek várták az alagút végén, de a gida csak nem jött. Vártak és vártak, de semmi. Valami baj történhetett.

– Be kell érte mennünk – szólt Dugó, de akkor egy nagy sípolást hallottak. Jön a vonat! – Jön a vonat?! – kiáltották egyszerre kétségbeesetten. – Mi lesz most? – jajveszéltek, de bemenni már nem mertek.



Az alagútba Bendegúz robogott be vidáman. Százszor, ezerszer is átment már az alagúton, vakon is végig tudott rajta menni, de a szeme szerencsére most is, mint mindig, a pályán volt. Valami furcsa tűnt fel neki a félhomályban a sínek között. Akkorát fékezett, hogy csak úgy szikráztak a kerekei, de az utolsó pillanatban sikerült megállnia. A kis őzgidának véletlenül beszorult a lába a sín és a csavar közé, nem tudott kiszabadulni. Bendegúz ügyesen kiségitte a rémült kis őzikét, aki barátaival együtt megfogadta, hogy soha többé nem játszanak sem a síneken, sem az alagútban. A mozdonyokat azonban továbbra is messze elhallatszik a szurkolásuk: Hajrá Bendegúz!

Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

Vasúti fejlesztések a 70-es és a 100a vonalakon



*Februárban állnak forgalomba a KISS motorvonatok
a Budapest – Cegléd – Szolnok
és a Budapest – Vác – Szob elővárosi vasútvonalakon.*