

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

MEGÚJULT A BUDAPEST–HATVAN VASÚTVONAL

KITÜNTETÉSÁTADÓ ÜNNEPSÉG



"VASÚT SZOLGÁLATÁÉRT ARANY"
KITÜNTETÉSEK ÁTADÁSA

MÁV-VOLÁN CSOPORT



SZAKÉRTELEM ÉS ÖSSZETARTÁS – KITÜNTETÉSÁTADÁSOK 2022

72. ÉVFOLYAM • 2022. NOVEMBER

Magyar Vasút Konferencia • Támogatlak • Horváth János • Regionális közlekedés • Fenntartható fejlődésért • Egészség • Nemzetközi Vasútegyet • Szakmai és családi nap • Almási Kitti • MÁV SZK • Anno • Életmód • Szabadidő

KITÜNTETÉSÁRADÁS

Szakértelem és összetartás – Csoportszintű és vállalati kitüntetésátadások 2022

4

HÍRVONAL

Magyar Vasút Konferencia, A Székesfehérvár- Veszprém-Kís-Cell vonalon már 150 éve robognak vonatok

18

HR-HÍREK

Támogatlak – Lelki egészségnapok novemberben

23

MUNKATÁRSUNK

„Én mindig festek, ha nem festek is festek!”

– Horváth Jánost alkotói munkájáról és karrierjéről kérdeztük

26

MÁV-START HÍREK

Idénzáró retró hétvége a Dél-Dunántúlon

Bringás reggelit tartott a MÁV-START, a MÁV-HÉV és a Volánbusz

Álomvonattal az Észak-Alföldön

XXV. balatonfenyvesi kisvasúti nap

Magyarország legszebb vasútvonalai

28

MÁV SZK

A MÁV SZK háttér munkája a Déli Összekötő Vasúti Híd megépítésében

34

BÜSZKESÉGÜNK

„Szakmai pályafutásom csúcsának a MÁV átvilágítását tekintem”

– interjú Árvai Kálmánnal

36

ÉLETMÓD

Ehető kalapok – az erdei gombák világa

44



ELŐSZÓ

November

Ehhez a hónaphoz nem szoktunk túl sok pozitív jelzöt tárítani. Még nincs év vége, nem tudunk összegezni, számot vetni, még a karácsonyi készülődés (boldog) időszaka sem kezdődött el és bár hivatalosan őszi hónap még, általában az időjárás sem a legszebb arcát mutatja ilyenkor. Idén ráadásul újabb és újabb válságok tesznek minket próbára mind magánemberként, mind szakemberként egyaránt.

De mi lenne, ha tudatosan megpróbálnánk az élet jó oldalát nézni és megteremteni magunknak azt az „én időt”, amikor nem kifelé, hanem inkább befelé figyelünk. Amikor arra gondolunk, hogy mennyi jó dolognak is a részesei vagyunk. Idén a biztonság és a kiszámíthatóság különösen felértékelődött valamennyiünk szemében. Például az a biztonság és kiszámíthatóság, ami munkavállalóként a MÁV-Volán-csoporthoz való tartozást jelenti. Nyugdíjas állás – szokták mondani a vasutas, közlekedési szakmákra, hol élccel, hol irigységgel. Igen, nyugdíjas állás akkor, ha a mindennapi munkánkat valódi hivatásként éljük meg, hiszen saját szakmai sikereink mellett az a közös hivatástudat hajt minket előre, hogy utasaink elégedettsége mindennél fontosabb. Az infrastruktúra és a járműállomány nem ér semmit, ha nincsen szívvel-lélekkel dolgozó kolléga, aki működtesse. Legfontosabb kincsünk az az emberi tudás, amit a MÁV-Volán-csoport magáénak tudhat, valamint az az összetartó attitűd, amivel egymást és utasainkat segítjük.

Idén először ünnepeltünk közösen mi, a vasutas leányvállalatok és a buszos közlekedésért felelős Volánbusz, a kiemelkedő teljesítményt nyújtó kollégák kitüntetésátadóján. Örülök, hogy én is jelen lehettem az eseményen, és tanúja lehettem azon folyamat jelképes beteljesülésének, hogy az egykori riválisok, a vasutas és buszos dolgozók immár egy célért, egymást támogatva dolgoznak a magyar közösségi közlekedésért. A kitüntetésátadón legkiválóbb

munkatársainkat jutalmazták. Dr. Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgató úr először adta át a Közösségi közlekedésért díjat is.

Vállalatcsoportunknak nem csak a kiemelkedő teljesítmény számít azonban, hanem a nap mint nap szolgálatot teljesítő munkatársak mindennapos küzdelme, lelkiismeretes helytállása is.

Ezért – bár a magazinban közölt kitüntetetti lista véges – mindnyájunknak ugyanúgy jár a köszönet. Fontos megemlíteni, hogy kollégáink testi és lelki jóllétéért nem csak a munkakörülmény javító intézkedések felelnek, hanem az idén már második születésnapját ünneplő TÁMOGATLAK program is, amely Lelki Egészségnapok elnevezésű rendezvényével kívánja a figyelmet a saját gondolatainkra, önmagunk fejlesztésére fordítani – ennek részleteiről is beszámolunk az aktuális számban. Olvasóink a Magyar Vasút 2022 Konferencián elhangzottakkal is megismerkedhetnek, ahol egyértelművé vált, hogy a következő időszakban a vasúté a főszerep, a vasúté a jövő. E havi interjúmban festő-vasutas munkatársunk szólal meg, aki Párizsban vehetett át rangos művészeti díjat. Úgy látszik, az országhatáron kívül is van mire büszkének lennünk!

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

Volcsánszky-Schärmár Katalin

marketingkommunikációs vezető

MÁV Zrt., Kommunikációs Igazgatóság



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

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

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

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

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

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



Szakértelem és összetartás

Csoportszintű és vállalati kitüntetésátadások 2022

Új időpontban és új helyszínen vehették át kitüntéseiket azon kollégáink, akiknek munkáját elismerésre méltónak és példaértékűnek tartják szakmai vezetőik. A vállalati kitüntetésátadások évek óta a júliusi vasúti tisztavatás után következtek.

Mára azonban a MÁV-Volán-csoport a közösségi közlekedés szélesebb területéért felel, a vasutasok mellett volánbuszos munkatársaink is elismerésben részesülnek. Így, túlnöve a vasúti hagyományokon, az első közös MÁV-Volán-csoport csoportszintű és vállalati kitüntetések 2022. október 12-én és 13-án adták át a cégcsoport vezetői a Hungexpo új konferenciatermében.

Ünnepi köszöntő

Dr. Pafféri Zoltán a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója az alábbi beszéddel köszöntötte a megjelenteket, egyúttal megköszönte kitüntetett munkatársainknak a kimagasló teljesítményt.

Tisztelt kollégák, kedves kitüntetettek, kedves vendégeink!

Üdvözlöm Önöket a MÁV-Volán-csoport kitüntetésátadásán, ahol legkiválóbb munkatársainkat jutalmazzuk, akik mind sokat tettek a hazai közösségi közlekedés működtetéséért, fejlesztéséért. Fontos, hogy a kiemelkedő teljesítményt és hozzáállást kitüntessük és példaként tekintünk rá, hogy abból erőt tudjunk meríteni a mindennapok kihívásaihoz. A mai alkalom különös jelentőségű, hiszen ma először köszönti a MÁV és a Volán egyesült erővel a legkiválóbb munkatársait. Cégcsoportunk tagjai és jogelődjek megalakulásuk óta megkerülhetetlenek voltak Magyarország életében. Ezt a MÁV-nál 176, a Volánbusznál pedig 95 éves történet bizonyítja. Jelen korban, amikor a klímaváltozás ellen küzdünk, újra nagyobb hangsúly kerül az ágazatunkra, hiszen a közösségi közlekedés a legfenn-

tarthatóbb közlekedési mód mind közül. Ezt az európai és a hazai döntéshozók is felismerték, így fontos szerepet szánunk nekünk a környezetbarát közlekedési rendszer kialakításában. A MÁV-Volán-csoport összeköti az ország összes települését, több millió embernek biztosítja a mobilitást, hogy mindenki eljuthasson munkahelyére, családtagjaihoz, iskolába vagy éppen kirándulni, világot látni. Legyünk erre büszkék: mi tartjuk mozgásban Magyarországot. Ez pedig igen felelősségteljes és hálás küldetés!

A gördülékeny közlekedés megteremtésében, a MÁV-Volán-csoport sikereiben minden leányvállalatnak fontos szerepe van. Egymást segítve végzi a munkáját az infrastruktúrát működtető MÁV, a vasúti személyszállítást működtető MÁV-START, az autóbuzsos személyszállítást biztosító Volánbusz, a Budapesti elővárosi közlekedést biztosító MÁV HÉV, valamint a MÁV Szolgáltató Központ, a MÁV FKG, a MÁV VAGON, a MÁV KFV is.

Amint említettem, a mai egy különleges esemény az életünkben, hiszen a Volán integrációját követően először adjuk át együtt a vasutas és buszos dolgozók elismeréseit, valamint először adjuk át a Közösségi közlekedésért díjat is azoknak a kollégáinknak, akik a teljes közösségi közlekedés érdekében tudtak kimagasló teljesítményt nyújtani. Ez a díj és ez a nap mutat rá arra, hogy a vasutas

és az autóbuzsos szakma együtt, egymást kiegészítve alkotja a közösségi közlekedés hálózatát. Már most is éves szinten több mint 600 ezer vasúti és autóbuzsos csatlakozást nyújtunk az utazóknak Magyarországon. Az összevont működésben van tehát az erő, amellyel utasainkat ki tudjuk szolgálni. Erre az erőre szükségünk is van, mert az elkövetkező időszakban rendkívüli feladatok várnak ránk. Most általunk eddig nem tapasztalt körülményekkel találkozunk: alighogy megküzdöttünk a koronavírus-járvány hullámaival, közvetlen szomszédunkban kitört az orosz-ukrán háború, gazdasági- és energiaválságot okozva Európában. Ezek a válságok nagy nyomást helyeznek ránk, magánemberként és a közösségi közlekedésben dolgozó szakemberként is. A növekvő rezszi- és üzemanyagárak takarékosagra intenek minket, újra kell gondolnunk életvitelünket és hétköznapi szokásainkat otthonunkban és munkahelyünkön egyaránt.

A krízisekben azonban mindig benne rejlik a pozitív változás lehetősége, és ez így van most is. Vállalatcsoportunk célja mindig is az volt, hogy minél többen válasszák a közösségi közlekedést, és az egyéni közlekedésről szálljanak át vonatra vagy buszra. Most minden esélyünk megvan erre, hiszen az energiaválságban a közösségi közlekedés környezetbarát és takarékos alternatívát nyújt az utazási igények kielégítéséhez. Azért, hogy minél többen válasszák a közösségi közlekedést, még jobb szolgáltatást kell nyújtanunk. Ez az időszak a mi nagy esélyünk, hogy megmutassuk: minden erőnkkel a pontos, megbízható és fenntartható mobilitásért dolgozunk.

Azért, hogy szolgáltatásaink vonzóbbak legyenek, folytatódik a vasúti infrastruktúra megújítása: zajlik a vasútfejlesztés többek között Szeged–Röszke, Budapest–Belgrád vonalakon. Megerősítjük a záihonyi átrakó körzetet. Nem áll meg a gördülőállomány fejlesztése sem: a MÁV-START az elmúlt évtizedek legnagyobb, 50 darabos villamos mozdony megrendelését adhatja le. A távolsági személykocsiflottánk 75%-a újulhat meg a 39 + 10 db darab modern ingavonat beszerzésével. A Volánbusznál 2018-ban indított járműfiatalítási projekt keretében beszerzett új buszok száma az idei évben átlépheti a 2000-et. Ebben már többszáz nagyságrendben vannak alternatív vagy elektromos hajtásművel működő járművek. A MÁV Szolgáltató Központ a JÉ rendszer fejlesztésével és a felhasználói bővítéssel töretlenül halad a digitalizáció útján. Az utóbbi hónapokban szakmai berkekben kiemelt téma a VPE alapján létrejövő Országos Közlekedésszervező megalakulása. Ez a változás mindannyiunkra hatással lesz, ez egy történelmi lehetőség a közösségi közlekedés utasközpontú átalakulásához, amelynek tevékeny részesei vagyunk nap mint nap magunk is. Rajtunk is múlik a jövő alakulása! Azt kérem mindenkitől, hogy tegyék hozzá a tudásukat, szakmai tapasztalatukat ehhez a munkához!

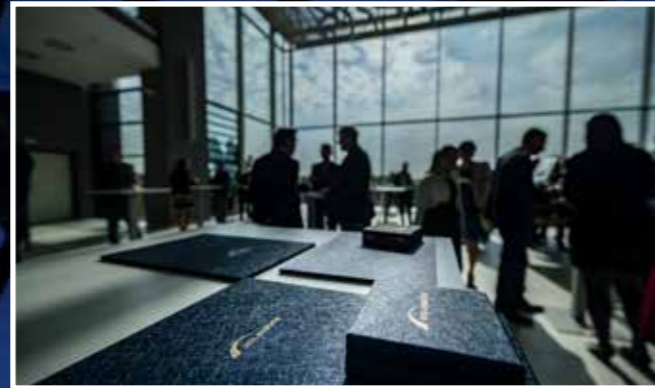
Kedves Munkatársaim! Az infrastruktúra és a járműállomány nem érne semmit, ha nincsen ember, aki működtesse! A legfontosabb kincsünk az az emberi tudás, amit a MÁV-Volán-csoport a magáénak tudhat, valamint az az összetartó erő, amivel utasainkat és egymást is segítjük! Mi vasutasok és volánosok minden helyzeten felül tudunk emelkedni, ahogy azt már a történelem folyamán többször is bizonyítottuk. Nem álltunk meg a múltban a világháborúk idején. Nem álltunk meg a gazdasági világválságok alatt. Nem tudott megállítani meg minket a koronavírus-járvány, amely megbénította az egész világot. Most sem állhatunk meg, amikor Ukrajnából százezrek menekültek hazánkba, vagy országunkon keresztül. Nem állhatunk meg, amikor segítségre van szükség Európa élelmezésében, és biztosítjuk az ukrajnai gabona szállítását a magyar vasútvonalakon.

Szerepünk kiemelkedő az magyar társadalom életében: mind a gazdaság működtetésében, mind pedig a lakosság kiszolgálásában nélkülözhetetlenek vagyunk. A munkáltató elismeri ezt a teljesítményt, az érvényben lévő három éves bérmegállapodás ad biztos alapot a jelenlegi nehéz időkben is, így az idei 10 százalékos bérfeljesztés folytatásaként jövőre garantált újabb 5 százalékos emelés. A MÁV-Volán-csoport közel két évszázados, megbízható hagyományain nyugodva biztosítja munkavállalóinak a stabilitást, a kiszámíthatóságot, még a legnehezebb időszakokban is. Így tette ezt a múltban, így teszi ezt most is, és így teszi ezt a jövőben is. Becsüljük meg ezt, ahogyan a társaság is megbecsüli az leghivatottabb kollégákat.

Mai ünnepségünkön kitüntetett munkatársaink különösen értékes munkát végeznek a MÁV-Volán-csoport társaságában a közösségi közlekedésért. Ezt a munkát és ezt a hozzáállást követendő példaként állíthatjuk közösségünk elé. Ma Önöket köszöntjük! Kérem, hogy végezzék továbbra odaadással hivatásukat. Hiszek Önökben, hiszek a szakértelmükben és az összetartás erejében!

Köszönöm a figyelmet!





FŐIGAZGATÓI ÉS IGAZGATÓI DICSÉRETEN RÉSZESÜLT MÁV ZRT. RÉSZÉRŐL

- Aranyos Zoltán**
Nyírbogdány Állomásfőnökség
forgalmi szolgálattevő
- Bartók Andrea**
Kecskemét
gazdálkodási koordinátor
- Birics Gyula**
PFT SZAKASZ BARCS
előmunkás
- Brogli István**
Pályafenntartási Szakasz Szerencs
kiterő lakatos
- Cserházi Attila**
Záhony Állomásfőnökség
főrendelkező
- Csik István**
VÍZVÁR
forgalmi szolgálattevő
- Csikós Richárd**
Pályafenntartási Szakasz Rákoshegy
főpályamester
- Ecsedi Béla**
Biztosítóberendezési Főnökség
Debrecen
biztosítóberendezési műszerész
- Fuczur István**
Területi Ingatlankezelési Egység Szerencs
karbantartó szakmunkás
- Gömöri József**
Bakonyszentlászló
forgalmi szolgálattevő
- Herczeg Imre**
Felsővezetési Szakasz Alsóörs
felsővezeték-szerelő csoportvezető
- Horváth-Zsikó Ildikó**
Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged
értékesítési szakelőadó
- Imre Bálint**
Távközlési Szakasz Budapest Nyugati
mester
- Kajtárné Barcsik Mária Erika**
Lajosmizse
forgalmi szolgálattevő
- Keserü Benedek Csaba**
Felsővezetési Szakasz Nagyszentjános
felsővezeték szerelő csoportvezető
- Király Edit Mária**
Budapest-Nyugati
gazdálkodási koordinátor
- Király Sándor**
Távközlési Főnökség Debrecen
szakaszmérnök
- Kissné Fláding Anikó Éva**
Területi Zöldterület Karbantartási Egység Budapest
kertész
- Kolozsi Pál**
Felsővezetési és Alállomási Főnökség Budapest Nyugat
vezetőmérnök

- Kovács István**
Pályafenntartási Szakasz Ajka
egyéb vasúti járművezető
- Kovácsné Harmati Krisztina**
Területi Ingatlankezelési és Zöldterület Karbantartási Főnökség Szeged
műszaki szakelőadó
- Kozák Richárd**
Területi Ingatlankezelési Egység Győr Hegyeshalmi Kirendeltség
karbantartó szakmunkás
- Kurfüst István**
Területi Ingatlankezelési Egység Hatvan
karbantartó szakmunkás
- Lakatos József**
Területi Ingatlankezelési egység DOMBÓVÁR
karbantartó szakmunkás
- Losonczi István**
Területi Ingatlankezelési Egység Szolnok
karbantartó szakmunkás
- Nagy Károly**
Pályafenntartási Szakasz Orosháza
főpályamester
- Német János Imre**
Pályafenntartási Szakasz Nagykatya
főpályamester
- Pásztor Zoltán**
Forgalmi Csomóponti Főnökség Eperjeske
forgalmi koordinátor
- Pecznik Zoltán**
GODISA
Forgalmi szolgálattevő
- Porkoláb Szilárd Attila**
Felsővezetési Szakasz Celdömölk
felsővezeték-szerelő csoportvezető
- Sávoly Zoltán**
Ostffyasszonyfa
forgalmi szolgálattevő
- Serbet Tamás**
Fonyód
rendelkező forgalmi szolgálattevő
- Subai István Józsefné**
Biztosítóberendezési Főnökség Miskolc
elszámoló technikus
- Szabó Tibor**
Hegyeshalom állomás
forgalmi koordinátor
- Szacskóné Hajos Judit**
Szolnok állomás
főrendelkező
- Szalai János**
Felsővezetési Szakasz Dombóvár
felsővezeték-szerelő csoportvezető
- Szücs Tibor**
Tengelyátszerelési Üzemegység
forgószámoly-szerelő
- Tormáné Mihalcsik Gabriella**
Füzesabony
vezénylőtiszt
- Üllei Kovács László**
Távközlési Főnökség Szeged
szakaszmérnök

Vékony László
Területi Pályalétesítmenyi Osztály Budapest
műszaki szakelőadó

Veréb Zoltán
Felsővezetési Szakasz Fűzesabony
mester

IGAZGATÓI DICSÉRETEN RÉSZESÜLT A MÁV-START ZRT. RÉSZÉRŐL

Ádám Gyula
járműszerelő, JBI Debrecen

Báder Zsolt
járműszerelő, JBI Budapest

Bartó József
járműszerelő, JBI Budapest

Bicsérdi Attila
mozdonyvezető, TSZVI Szombathely

Csáki Andrea
területi oktatási szakelőadó, Humánerőforrás
Igazgatóság

Csontos Krisztián
járműszerelő, JBI Szombathely

Deáki Róbert
Utasellátó üzemeltetési szakértő, Utasellátó
Igazgatóság

Dr. Vidák Renáta Katalin
közbeszerzési szakértő, Beszerzési Igazgatóság

Esküdtné Bognár Ibolya
karbantartási előadó, JBI Pécs

Fejes Gábor
humánpartner-koordinátor, Humánerőforrás
Igazgatóság

Fekete István
járműszerelő, JBI Miskolc

Filotás Péter
műszakitámogatás-koordinátor, JBI Pécs

Gergely Attila
mozdonyvezető, TSZVI Pécs

Hövényes Sándor
mozdonyvezető, TSZVI Budapest

Iván Miklós
kocsivizsgáló, JBI Debrecen

Jakab Józsefné
nemzetközi személypénztáros, TSZVI Miskolc

Jambrikné Polgári Róza
munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Debrecen

Király Katalin
személyzetirányító, TSZVI Budapest

Klement Illés
járműszerelő, JBI Pécs

Kókai Erik Csaba
személyszállítási technológus szakelőadó, TSZVI
Budapest

Kovács György
mozdonyvezető, TSZVI Szeged

Kovács István
járműreszortos, JBI Budapest

Kozma László
általános ügyviteli előadó, TSZVI Budapest

Lénárt Csaba
mozdonyvezető, TSZVI Miskolc

Nagy János
forgalmi szolgálattevő, TSZVI Pécs

Nagy László
járműszerelő, JBI Debrecen

Nagy László
járműszerelő, JBI Pécs

Nagy Sándor
munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Szeged

Németh Erika Judit
nemzetközi személypénztáros, TSZVI Szeged

Németh Vilmos
járműszerelő, JBI Szombathely

Oláh Sándor
műszaki művezető, JBI Szeged

Orosz Tibor
járműszerelő, JBI Miskolc

Páskuly László
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Miskolc

Péterfalvi Tamás László
személyszállítási ügyeletes,
TSZVI Szombathely

Pintér Attila
munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Szombathely

Pocsai Tamás
járműszerelő, JBI Szeged

Prancz Mónika
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Pécs

Priskin Zsolt
általános karbantartó,
JBI Szeged

Schnek Zoltán
kocsigazdálkodó szakelőadó,
TSZVI Miskolc

Sebestyén Zoltán
járműszerelő, JBI Szombathely

Sós János
jármű reszortos, JBI Miskolc

Szabados Zoltánné
vezető jegyvizsgáló,
TSZVI Szeged

Szabó Árpád
technológiai vezető,
TSZVI Szombathely

Szabó János
személyzetirányító,
TSZVI Budapest

Tamon István
értékesítésrendszer-szakértő,
Értékesítési Igazgatóság

Toronya Ervin
járműszerelő, JBI Miskolc

Vadász Lajos
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Varga Antal Zoltán
művezető, JBI Budapest

Varga Sándor
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Vasvári István
mozdonyvezető, TSZVI Miskolc

Zók Zsolt
járműszerelő, JBI Pécs

VEZETŐI DICSÉRETEN RÉSZESÜLT A MÁV-START ZRT. RÉSZÉRŐL

Angyal Róbert László
műszaki átvevő
Átvétel és minőség felügyelet

Baksa Mária Piroksa
koordinációs szakértő
Kabinet

dr. Pilát-Kozma Orsolya
jogtanácsos
Jog

Horváth Lajos
vegyésztechnológus
Átvétel és minőség felügyelet

Kemele-Vandlík István
üzleti szakelőadó
Marketing és utastájékoztató

Miklós Istvánné
bevételellenőrzési szakelőadó
Működésfelügyelet

Orosz Ágnes
nemzetközi szakértő
Kabinet

Száraz Zoltán
pénztárvizsgáló szakértő
Működésfelügyelet

ÁLTALÁNOS VEZÉRIGAZGATÓ- HELYETTESI ELISMERÉSEN RÉSZESÜLT A VOLÁNBUSZ ZRT. RÉSZÉRŐL

Bozóky László
végponti ICT alkalmazás üzemeltetési
csoportvezető
Infokommunikációs Igazgatóság

Deák Katalin
forgalmi üzemelnök
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Dunai Ramóna
menedzser asszisztens
Infokommunikációs Igazgatóság

Farádi-Szabó László
forgalmi szolgálattevő
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Gangl Hajnalka
vezető elszámoltató
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Juhászné Hadfi Eszter
területi infrastruktúra fenntartási munkatárs
Üzemeltetési Főigazgatóság
Nógrád megye

Pintér Erika
forgalmi munkatárs
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Polgár Tamás
senior helyközi közszolgáltatási szakértő
Szolgáltatásfejlesztés és Projekt Igazgatóság

Szabó Csaba
értékesítési ICT infrastruktúra üzemeltetési
csoportvezető
Infokommunikációs Igazgatóság

Szabó Gábor
forgalmi üzemvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Tóth Csaba
forgalmi telephelyvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Tóth Ferencné
vezető elszámoltató
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Turu Norbert
járműgazdálkodási szakértő
Üzemeltetési Főigazgatóság

Végh Imre Gergely
szolgáltatás szervezési főmunkatárs
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

GAZDASÁGI VEZÉRIGAZGATÓ- HELYETTESI ELISMERÉSEN RÉSZESÜLT A VOLÁNBUSZ ZRT. RÉSZÉRŐL

Elekesné Balogh Anikó
számlakezelési csoportvezető
Számviteli Igazgatóság

Földesi Katalin
pénzügyi szakértő
Pénzügyi Igazgatóság

Holczinger Angelika
kontrolling szakértő
Kontrolling Igazgatóság

Juhász Krisztina
pénzügyi szakértő
Pénzügyi Igazgatóság

Soó Krisztina
senior kontrolling szakértő
Kontrolling Igazgatóság

HUMÁNERŐFORRÁS VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI ELISMERÉSEN RÉSZESÜLT A VOLÁNBUSZ ZRT. RÉSZÉRŐL

Budainé Antovszki Magdolna
HR adminisztrátor
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Dombai Judit
HR ügyfélszolgálati munkatárs
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Frei Kitti
senior HR szakértő
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Gálné Kiszály Katalin
HR partner
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Dr. Horváth Alexa Bernadett
HR partner
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Kapitány Lászlóné
HR adminisztrátor
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Kisbenedekné Bakos Gabriella
HR adminisztrátor
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Lánczi Ildikó
HR ügyfélszolgálati munkatárs
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Rónai-Moninger Anikó
HR ügyfélszolgálati munkatárs
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

Tuza Zsoltné
HR adminisztrátor
Operatív humánerőforrás Igazgatóság

ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓI KITÜNTETÉSEN RÉSZESÜLT A VOLÁNBUSZ ZRT. RÉSZÉRŐL

Bak Norbert
műszaki üzemelnök
Üzemeltetési Főigazgatóság

Doma Bálint
infrastruktúra kontrolling csoportvezető
Kontrolling Igazgatóság

Durucz József
területi járműgazdálkodási főmelnök
Üzemeltetési Főigazgatóság

Dzsurek Gabriella
forgalmi üzemvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Éberfy Zoltánné
vezető elszámoltató
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Dr. Gizella Endre POSZTOMUSZ
jogtanácsos
Jogi Igazgatóság

Hering Ivetta
senior gazdaságvédelmi szakértő
Biztonsági Igazgatóság

Hortobágyi Tamás
senior kommunikációs szakértő
Kommunikációs Igazgatóság

Kemper Zsombor Donát
beszerzési szakértő
Beszerzési Igazgatóság

Keszthelyi Róbert
szakanyag- és üzemanyagellátási szakértő
Üzemeltetési Főigazgatóság

Kocsis Zoltán
autóbuszvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Koroknai László
telephelyvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Köcse Melinda
senior belső ellenőrzési szakértő
Belső Ellenőrzés

Kőváriné Nagy Erika
ügyviteli csoportvezető
Kabinet, Központi-Keleti Régió

dr. Lehoczki Andrea
jogi előadó
Szervezet- és személyzetfejlesztési Igazgatóság

Menkő Mihály
forgalmi üzemvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Mészáros Antal
közszolgáltatás és szolgáltatás-támogatás
csoportvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Mészáros Zsolt
infrastruktúra fenntartási csoportvezető
Üzemeltetési Főigazgatóság Heves megye

Molnár Gábor
forgalmi üzemvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Ódor Zoltán
szabadaras és nemzetközi szolgáltatás-
fejlesztés vezető
Szolgáltatásfejlesztés és projekt Igazgatóság

Páll János
telephelyvezető
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Rajkóné Borosi Krisztina
adózási és szerződés véleményezés
csoportvezető
Számviteli Igazgatóság

Rép Veronika
ügyviteli csoportvezető
Kabinet, Nyugati Régió

Réthy Attila
művezető
Üzemeltetési Főigazgatóság

Szabóné Halmi Szilvia
beszámolás és számvitel szabályozás
csoportvezető
Számviteli Igazgatóság

Szirmai László Norbert
infrastruktúra fejlesztési és üzemeltetési vezető
Infokommunikációs Igazgatóság

Tornai Gyula
Művezető
Üzemeltetési Főigazgatóság

Tófalvi Krisztina
koordinációs szakértő
Kabinet

Tóth Zoltán
forgalmi régiós koordinátor
Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság

Török Marianna
házipénztár és pénztárfelügyeleti csoportvezető
Pénzügyi Igazgatóság

BALESETMENTES KÖZLEKEDÉSÉRT (2 000 000 KILOMÉTER BALESETMENTESEN MEGTETT) ELISMERÉSEN RÉSZESÜLT A VOLÁNBUSZ ZRT. RÉSZÉRŐL

Csóti György
autóbusz-vezető
Távolsági és Nemzetközi Forgalmi üzem
(Népliget)

Misztli Márton Károly
Komárom Esztergom megyei Forgalmi üzem

Nyuli György
Távolsági és Nemzetközi Forgalmi üzem
(Népliget)

Rápolti Sándor
Komárom Esztergom megyei Forgalmi üzem

Szabó Gábor
Hajdú-Bihar megyei Forgalmi üzem

Uhrin Sándor
Csongrád megyei Forgalmi üzem

BALESETMENTES KÖZLEKEDÉSÉRT (2 250 000 KILOMÉTER BALESETMENTESEN MÉGTETT) ELISMERÉSBEN RÉSZESÜLT A VOLÁNBUSZ ZRT. RÉSZÉRŐL

Bódog Sándor
autóbusz-vezető
Bács-Kiskun megyei Forgalmi üzem

Kalmár József
nyugalmazott autóbusz-vezető
Bács-Kiskun megyei Forgalmi üzem

Pécsi József Árpád
autóbusz-vezető
Győr-Moson-Sopron megyei Forgalmi üzem

Sándor Lajos
mester
Zala megyei Forgalmi üzem

VOLÁNBUSZ ÉRTÉK REND DÍJ KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLT A VOLÁNBUSZ ZRT. RÉSZÉRŐL

Brandt Ferenc
autóbusz-vezető
Gyula Forgalmi Telephely
5700 Gyula

Göllöncsér József
autóbusz-vezető
Somogy Megyei Forgalmi Üzem,
Nagyatádi telephely,
Barcs autóbusz-állomás

Istvánfi István
autóbusz-vezető

Kocsis Péter
autóbusz-vezető
Nagykanizsa

Kovács József
autóbusz-vezető
Érd

Kövecses Ákos
autóbusz-vezető
Tolna megyei Forgalmi Üzem
Autóbuszállomás-Gyöng

HUMÁNERŐFORRÁS VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI DICSÉRETBE RÉSZESÜLT A MÁV ZRT. RÉSZÉRŐL

Mórocz Andrea
humánpartner
Humánpartner Szervezet Központ

Veresné Kósa Tímea
humánpartner
Humánpartner Szervezet Pécs

PÁLYAMŰKÖDTETÉSI VAGY BERUHÁZÁSI VEZÉRIGAZGATÓ- HELYETTESI DICSÉRETBE RÉSZESÜLT A MÁV ZRT. RÉSZÉRŐL

Balogh László
állomásfőnök
Forgalmi Csomóponti Főnökség Záhony

Bencsik András
felügyeleti pályamester
Pályafenntartási Szakasz Aszód

Benedek Zsolt
vonalkelző
Pályafenntartási Főnökség Szolnok

Béres Péter
forgalmi üzemfőnök
Győr Állomás

Bíró Tivadar
forgalmi üzemfőnök
Forgalmi Csomóponti Főnökség Nyíregyháza,
Nyíregyháza Állomásfőnökség

Budai Dávid
mester
Biztosítóberendezési Szakasz Budapest
Kelenföld

Czibere Gyula
forgalmi vonalirányító
Területi forgalomirányítási főnökség Debrecen

Czombos Gábor
szakaszmérnök
Energiaellátási Főnökség Budapest

Csanádi Sándor
gyermekvasúti műszaki koordinátor
Gyermekvasút

Darók Gyula
vezénylőtiszt
Zalaegerszeg Állomás

Dávidné Orosz Anita
általános ügyviteli szakelőadó
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen

Deméné Kóti Anikó
forgalmi szolgálattevő
Forgalmi Csomóponti Főnökség Debrecen

Falyuna Gamal
projekt-előkészítési szakértő
Ingatlan- és zöldterület-kezelési osztály

Farkas Béla
forgalmi szolgálattevő
Kunszentmiklós-Tass

Filep András
szakaszmérnök
Erősáramú Főnökség Debrecen

Fodor János
mester
Felsővezetési Szakasz Kőbánya felső

Géczi Jenő
távkezelő állomások forgalomirányítója
Veresegyház állomás

Gulyás Lajos
felügyeleti pályamester
Hídász Szakasz Miskolc

Hervai Károly
mester
Biztosítóberendezési szakasz Gyékényes

Horváth Lajos
műszaki szakelőadó
Területi Pályalétesítmenyi Osztály Szeged

Horváth Zsuzsanna
forgalmi csomóponti főnökség vezető
Forgalmi Csomóponti Főnökség Győr

Kadarkuti Kovács Ildikó
anyag- és eszközkezelési szakelőadó
Pályafenntartási Főnökség Szombathely

Kavalecz Gergely
műszaki szakelőadó
Területi Ingatlankezelési és Zöldterület
Karbantartási Főnökség Budapest-Kelet

Kavalecz Richárd
műszaki szakelőadó
Területi Ingatlankezelési és Zöldterület
Karbantartási Főnökség Budapest-Nyugat

Kemény Ilona
beruházásimonitoring-szakelőadó
Beruházás lebonyolító Igazgatóság, Beruházás
támogatás

Keresztessy Andrea Borbála
műszaki szakelőadó
Területi Ingatlankezelési és Zöldterület
Karbantartási Főnökség Miskolc

Kiss János
felügyeleti pályamester
Pályafenntartási szakasz Somogyország

Korom Lajos
biztosítóberendezési vonalellenőr
Biztosítóberendezési Üzemfelügyeleti Szakasz
Szeged

Kozma Kálmán
forgalmi szakértő
Forgalmi technológiai osztály

Lénárt András
főrendelkező
Forgalmi Csomóponti Főnökség Békéscsaba

Lénárt Zoltán
projektmenedzser
Környezetvédelem, energetika és
minőségirányítás

Lengyel Antal
villamoshálózat felmérő
Területi Ingatlankezelési Egység Záhony

Liptay József
kiemelt tervezőmérnök
Beruházás lebonyolító Igazgatóság, Műszaki
tervezési osztály

Major Attila
karbantartó szakmunkás
Területi Ingatlankezelési Egység Dombóvár

Medveháziné Kiss Andrea
műszaki szakelőadó
Területi Ingatlankezelési és Zöldterület
Karbantartási Főnökség Budapest-Kelet

Merle János
biztosítóberendezési lakatos
Biztosítóberendezési Szakasz Székesfehérvár

Mihalik Istvánné
zöldterület karbantartási művezető
Területi Zöldterület Karbantartási Egység
Budapest

Móré-Nagy Mária
ügyviteli szakelőadó
Pályafenntartási Főnökség Nyíregyháza

Nagy Gábor
rendelkező forgalmi szolgálattevő
Siófok állomás

Németh Ottó
területi vagyongazdálkodási szakértő
Területi Vagyongazdálkodás Szombathely

Pál Róbert
felsővezeték szerelő csoportvezető
Felsővezetési szakasz Pestszentlőrinc

Petrétei Péter
területi ingatlankezelési egységvezető
Területi Ingatlankezelési Egység Tapolca

Pretz Attila
szakaszmérnök
Pályafenntartási Főnökség Budapest
Ferencváros

Ráduly Tibor
felügyeleti pályamester
Pályafenntartási Szakasz Vác

Sári Mihály
beruházási projektkoordinátor
Beruházáslebonyolító Igazgatóság, Műszaki
lebonyolító iroda Debrecen

Sejkóczki Nándor
területi pályalétesítmenyi osztályvezető
Területi pályalétesítmenyi osztály Debrecen

Szabó Ferenc
állomásfőnök
Bánrév állomás

Szabó Kincső Kata
kiemelt szakértő
Ingatlanhasznosítás és lakásgazdálkodás

Szabó Szandra
projektmenedzser
Infrastruktúra fejlesztési Igazgatóság Döntés
előkészítési osztály

Szatmári Csaba
forgalmi szakértő
Forgalmi üzemirányítási osztály

Szeibert István
biztosítóberendezési vonalellenőr
Biztosítóberendezési Főnökség Szeged

Szemán Mihály
villamoshálózat szerelő
Váltófűtési Szakasz Budapest-Kelet

Szörény Rezső
főrendelkező
Forgalmi Csomóponti Főnökség Budapest-
Kelet

Váll István
mester
Távközlési Főnökség Debrecen

Varga Judit
területi forgalmi szakértő
Területi Forgalmi Osztály Pécs

Varga Zsolt
távközlő mester
Távközlési Szakasz Kazincbarcika

Verebesné Mezei Edit
területi kontrolling szakelőadó
Területi Pályavasúti Kontrolling Szeged

Vida György
forgalmi koordinátor
Somogyország állomás

ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBE RÉSZESÜLT A MÁV ZRT. RÉSZÉRŐL

Anda Péter
készletgazdálkodási koordinátor
Készlet- és raktárgazdálkodási osztály

Dr. Bajuszné Dr. Pelsőczy Mónika
projektfelügyeleti irodavezető
Projektfelügyeleti Iroda

Bakajszja Árpád
térnök
Forgalmi Csomóponti Főnökség Eperjeske

Bite Ferencné
állomásfőnök
Szeged-Rókus állomás

Bocz István
főrendelkező
Forgalmi Csomóponti Főnökség Debrecen

Bredák Lászlóné
létesítmenyfelelős
Területi Ingatlankezelési Egység Székesfehérvár

Éliás Anikó
humánpartner
Humánpartner Szervezet Budapest

Fodor László Csaba
felügyeleti pályamester
Pályafenntartási Szakasz Ajka

Gál Mihály István
állomási utastájékoztató koordináció vezető
Állomási utastájékoztató koordináció

Hágen Béla
áramellátó műszerész
Biztosítóberendezési Javító Szakasz Miskolc

Högye Gáborné
gazdálkodási koordinátor
Távközlési Főnökség Budapest

Korontos Zoltán
mester
Távközlési Szakasz Siófok

Kovács Ferenc
főpályamester
PFT Szakasz Szakály-Högyész

Kovács Tibor
fejlesztőmérnök
Biztosítóberendezési és áramellátás
technológiai osztály

Kupai László
védelmi szakértő
Területi Vasútbiztonság Záhony

Molnár Tibor
állomásfőnök
Szerencs állomás

Paplanos Ágota
pénzügyi szakértő
Pályavasúti pénzgazdálkodás

Papp János
Nyugat-magyarországi régió
ellenőrzésiközpont-vezető
Belső Ellenőrzési Igazgatóság

Sándorné Órá Erzsébet
pályalétesítmenyi vezetőmérnök
Pályafenntartási Főnökség Békéscsaba

Süslécz György Miklós
forgalmi koordinátor
Tapolca állomás

Dr. Szabó Viktória
kiemelt szakértő
Általános és társasági jog

Szakály László
területi főüzemirányító, Területi
forgalomirányítási főnökség Szombathely

Török Orsolya
nemzetközi szakértő
Nemzetközi kapcsolatok Igazgatóság

Veresné Szelezcky Adrienn
vagyonkezelési és gazd.-i szakértő
Ingatlanrendezés és területszersz

VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI DICSÉRETBE RÉSZESÜLT A MÁV-START ZRT. RÉSZÉRŐL:

Balaton Andrea
nemzetközi személypénztáros
TSZVI Szombathely

Bihari Lajos
üzemirányítási vezető
Üzemirányítás

Csatóné Magyar Katalin
készletgazdálkodási szakelőadó
Műszaki Igazgatóság

Dávidné Kovács Margit
karbantartási szakelőadó
JBI Szeged

Demeter Szatmári Enikő
nemzetközi személypenztáros
TSZVI Budapest

Dubniczky Szabó István
műszaki szakértő
JBI Szeged

Grabant Anita Csilla
szakmai titkár
Műszaki és Üzemeltetési
Vezérigazgató-helyettes

Grünfelder Klára
személyszállítási szakértő
Teljesítménymenedzsment

Győr Sándor
menetrendtervezési-koordinátor
Üzlet- és szolgáltatásfejl. Igazgatóság

Jónai Pál
vezető jegyvizsgáló
TSZVI Debrecen

Juhász Éva
számadó és jegypénztáros
TSZVI Pécs

Kaliszky Zsolt
infrastruktúra-fejlesztési szakértő
Üzlet- és szolgáltatásfejl. Igazgatóság

Karajz István
munkaidőbeosztás-készítő
TSZVI Miskolc

Kiss János
járműszerelő, JBI Debrecen

Lummer Tibor
járműszerelő, JBI Budapest

Miskárik László
járműreszortos, JBI Debrecen

Oláh Levente
járműszerelő, JBI Budapest

Olajos Sándor Gusztáv
járműszerelő
JBI Debrecen

Papik Erzsébet Zsanett
nemzetközi személypenztáros
TSZVI Debrecen

Péber István
mozdonyvezető, TSZVI Szombathely

Sebestyén Árpád
járműszerelő, JBI Szombathely

Seres Ferenc
járműszerelő, JBI Szeged

Stass Lászlóné
menetkedvezményi szakelőadó
Értékesítési Igazgatóság

Szabó Gábor
vezető jegyvizsgáló
TSZVI Budapest

Szarka Szilvia
személyszállítási technológus-szakelőadó
TSZVI Szeged

Szegvári Sławomir
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Szombathely

Szirbucz Valéria
üzletadminisztráció-szakelőadó
TSZVI Szeged

Tóth Péter
gépészeti díszpécsér, JBI Pécs

VEZÉRIGAZGATÓI DICSERETEN RÉSZESÜLT A MÁV-START ZRT. RÉSZEZŐL

Czimbalek Dávid
menetrend-tervezési szakértő
Üzlet- és szolgáltatásfejl. Igazgatóság

Csekné Garaba Zsuzsanna
asszisztens
Biztonsági Igazgatóság

Fekete Andrea Bernadett
közbeszerzési szakértő
Beszerzési Igazgatóság

Gémes István
menetrendtervezés-szakértő
Üzlet- és szolgáltatásfejl. Igazgatóság

Hadi Sándor
személyszállítási technológus-szakelőadó
Üzemeltetési Igazgatóság

Katona Zoltán
menetrendtervezés-szakértő
Üzlet- és szolgáltatásfejl. Igazgatóság

Marcsik Tibor
üzemviteli szakelőadó
Üzemeltetési Igazgatóság

Máté Zsolt István
művezető, JBI Budapest

Nagy Sándor Zsolt
mozdonyvezető, TSZVI Pécs

Ponyeczki Zita
munkaidőbeosztás-készítő
TSZVI Budapest

Tarró János
járműszerelő, JBI Pécs

VEZÉRIGAZGATÓI DICSERETEN RÉSZESÜLT A MÁV-START ZRT. TSZVI DEBRECEN SZERVEZET RÉSZEZŐL

Aros Attila
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Bakajza István
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Bónizs István
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Bori József
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Bottka Attila
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Csuka József
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Dévai Róbert
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Ésik István
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Ésik Sándor
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Ésik Tamás
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Farkas Péter
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Gere Béla
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Gulyás István Zsolt
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Gyüre Ferenc
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Jármi József
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Kaibás Miklós
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Kántor Attila
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Kátai József
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Kaszuk László
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Kelemen Sándor
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Kertész Zsolt
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Kondor László
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Kovács Gábor
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Kovács János
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Kovács László
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Lakatos József
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Lippai Sándor József
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Medvés Béla
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Nagy János
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Nagy László Zsolt
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Nagy Róbert
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Nagy Zsolt
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Németh Gábor
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Németh József
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Németh Szabolcs
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Orosz József
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Papik István
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Pócsik Csaba
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Rácz Béla
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Révész Béla
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Rozinka Imréné
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Sarkadi Sándor
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Soltész László
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Szabó Tünde
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Szabó Zoltán
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Szalóczy Lajos
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Tóth András
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Tóth István
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Turik Attila
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Vasas János
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Vaszi Krisztián
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Zakor Ferenc
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

VEZETŐI DICSERETEN RÉSZESÜLT A SZOLGÁLTATÓ KÖZPONT ZRT. RÉSZEZŐL

Ambrusz Tímea
jövedelemelszámolási koordinátor
Humán szolgáltatás Jövedelemelszámolás

Bundik Dávid
IT-technikus
Véggonti Szolgáltatások Szombathelyi
Területi Központ

Csabainé Béres Ildikó
műszaki szakelőadó
Vasúti járműbontó

Csakányi Mónika
társadalombiztosítási koordinátor
Humán szolgáltatás Társadalombiztosítás

Csököné Nagy Márta
logisztikai szakelőadó
Szállítás és flottakezelés

Dezső János
munkavédelmi referens
Munkavédelem

Fehér Edit
humánpolitikai szakértő
HR Kompenzáció és személyzetfejlesztés

Gál-Feke Andrea
számvetési szakértő
Számvetési beszámolás

Ignác Éva
humánpolitikai szakértő
HR Kompenzáció és személyzetfejlesztés

Komáromi László
SAP HR üzemeltetési koordinátor
Humán szolgáltatás
Humán adatfeldolgozás és adatszolgáltatás

Körtvélyesi Kornél
logisztikai szakelőadó
Raktárbázis Miskolc

Kutasi Józsefné
készletgazdálkodási szakértő
Készletgazdálkodás

Lóczy Krisztián
Véggonti Szolgáltatások
Kompetencia Központ vezető
Véggonti Szolgáltatások Kompetencia Központ

Molnár Józsefné
DMS érkeztető-postázó
Ügyviteli szolgáltatások Miskolc

Nagy Norbert
raktározási irányító
Raktárbázis Dombóvár

Nemes Csilla
irattáros
Ügyviteli szolgáltatások Budapest

Őze Zsuzsa
területi képzési koordinátor
Baross Gábor Oktatási Központ

Szűcs Gábor Nándor
rendszermérnök
Adatközponti Szolgáltatások

VEZÉRIGAZGATÓI DICSERETEN RÉSZESÜLT A SZOLGÁLTATÓ KÖZPONT ZRT. RÉSZEZŐL

Farkas Attila Zoltán
humán szolgáltatási szakértő
Humán szolgáltatás
Ügyfélszolgálat és ügyfélkapcsolat

Gál Edit
kiemelt fejlesztő szakértő
Alkalmazásfejlesztés

Harmatiné Lövei Margit
kiemelt fejlesztő szakértő
Alkalmazásüzemeltetés-támogatás

Jávor Anita
raktár- és készletgazdálkodási
szolgáltatásmenedzsment-vezető
Raktár- és készletgazdálkodás szolgáltatás
menedzsment

Lakatos Béla
szakoktató
Baross Gábor Oktatási Központ

Ledniczky Péter
senior ellenőrzési szakértő
Belső Ellenőrzés

Ovaneszján György
adószakértő
Adózás

Pirvuta Krisztina
logisztikai szakelőadó
Szállítás és flottakezelés

Plattner Ádám
IT-szakértő
Véggonti Szolgáltatások

Sasadi Anikó Margit
működéstámogató
Általános anyag beszerzés

VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI DICSERETEN RÉSZESÜLT A MÁV- HÉV ZRT. RÉSZEZŐL

Beliczai Mónika
HÉV üzemegységi díszpécsér
Ráckeve Forgalmi Csomópont

Fehér Pál
előmunkás
Pályafenntartási Szakasz Szentendre

Gál-Hortobágyi Judit
oktatási szakértő
Oktatás Szervezési Osztály

Kozma Miklós Csaba
villanyszerelő-csoportvezető
Energiellátási Szakasz

Lőrinczné Déri Ibolya
HÉV-forgalmi szolgálattelévő
Szentendre Forgalmi Csomópont

Marsalkó Csaba
HÉV-üzemegységi díszpécsér
Gödöllő Forgalmi Csomópont

Révfalvi-Sztrikinác Anikó
humánpartner
Emberi Erőforrás Támogatási Osztály

Sáfrí Péter
közszolgáltatási osztályvezető
Közszolgáltatási Osztály

Tóth Tamás
elemző és gazdálkodó szakelőadó III.
Flottakezelési Osztály

Varga Zoltán
vasúti járműszerelő - csoportvezető
Csepel Járműbiztosítás

VEZÉRIGAZGATÓI DICSERETEN RÉSZESÜLT A MÁV-HÉV RÉSZEZŐL

Sajner Tamás
csomópontvezető-helyettes
Szentendre Forgalmi Csomópont

ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓI DICSÉRETBEN RÉSZESÜLT A MÁV VAGON KFT. RÉSZÉRŐL:

Falusi Zoltán
művezető
Kocsijavítás

Göblyösné Csöke Erika
kontrolling szakértő
Kontrolling

Hermann György
minőségellenőr
Átvétel és Minőség-ellenőrzés Szolnok

Matheser Bálint
járműfejlesztő mérnök
Járműkonstrukció

Sas János
üzemi mérnök
Termelés-támogatás Székesfehérvár

Smajda Zsolt
művezető
Gyártás Fényeslitke

Szűcs Zoltán
járműszerelő
Villamos gépjavítás Békéscsaba

Tóth Sándor
járműszerelő
IC+ gyártás

ÜGYVEZETŐI DICSÉRETBEN RÉSZESÜLT A MÁV FKG KFT. RÉSZÉRŐL:

Balogh István
pályamunkás
Debrecen Főépítésvezetőség

Batta János György
pályaépítési művezető
Budapest Főépítésvezetőség

Bodnár Szilveszter
pályamunkás
Miskolc Főépítésvezetőség

Füle István Tibor
gépjárművezető
Szolnok Főépítésvezetőség

Kovács Lajosné
pénzügyi szakelőadó
Pénzügy

Litkei Lóránt
beszerzési szakértő
Vállalkozás Beszerzés

Nagy Pál
minőségirányítási szakelőadó
Minőség Ellenőrzés

Salamon Mihály
főépítésvezető
Dombóvár Főépítésvezetőség

Szacskó Attila
pályamunkás
Miskolc Főépítésvezetőség

Tari János András
vasúti járművezető és munkagépkezelő
Egyedi Gépek Jászvásár

ÜGYVEZETŐI DICSÉRETBEN RÉSZESÜLT A MÁV KFT. RÉSZÉRŐL

Babicz István
felépítményvizsgáló és vasúti munkavezető

Mándokiné Hegedűs Zsuzsanna
diagnosztikai mérnök

Varga Lajos
mérés-technikai mérnök

Magasabb szintű kitüntetések:

KIEMELKEDŐ GYERMEKVASUTAS KITÜNTETÉSBE RÉSZESÜLTEK

Kaszap Álmos
Regényi Botond
Szabó Boglárka

ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓI ELISMERŐ OKLEVÉLBE RÉSZESÜLTEK

Ágh Csaba
vágánydiagnosztikai osztályvezető
MÁV KFT.

Andrási Margit
forgalmi technológiai szakelőadó
MÁV Zrt. Területi Forgalmi Osztály Debrecen

Antal László
TEB rendszerszakértő
MÁV Zrt. Biztosítóberendezési és áramellátás technológiai osztály

Bácsi Sándor Zoltán
gazdálkodási igazgató-helyettes
MÁV Zrt. Gazdálkodási Igazgató-helyettes szervezet Szeged

Balogh Tamás
szakaszmérnök
MÁV Zrt. Pályafenntartási Főnökség Debrecen

Cselőtei László Gábor
beszerzési osztályvezető
MÁV-HÉV Zrt. Beszerzési Osztály

Csordás Viola
ügyfélszolgálati koordinátor
MÁV-START Zrt. Ügyfélszolgálat

Dancs Ferenc
Főrendelkező
MÁV Zrt. Budapest-Nyugati

Dávid Géza
pályalétesítményi szakértő
MÁV Zrt. Pályafenntartási osztály

Eigner János
forgalmi üzemvezető
Volánbusz Zrt. Somogy megyei Forgalmi Üzem

Erdélyi Csabáné
telephelyvezető
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság Debrecen

Fekete Éva Judit
oktatási szakértő
MÁV-START Zrt. Humánreforrás-Igazgatóság

Füle István
forgalmi üzemvezető
Volánbusz Zrt. Dél-budai Forg Üzem

Gaál Sándor
kapacitás-gazdálkodási vezető
Volánbusz Zrt. Kapacitás-gazdálkodás

Dr. Gáspár Attila
beszerzés-támogatás csoportvezető jogtanácsos
Volánbusz Zrt. Beszerzés támogatás Budapest

Gerhátné Pünkösöd Erzsébet
műszaki koordinátor
MÁV VAGON Kft. Termelés-koordináció

Hazaferi Gergely
közbeszerzés vezető
Volánbusz Zrt. Közbeszerzés Budapest

Horváth Ferenc
járműfejlesztési vezető
Volánbusz Zrt. Járműfejlesztés

Horváth Gábor
raktárgazdálkodási csoportvezető
Volánbusz Zrt. Raktárgazdálkodás

Dr. Irinyi Tamásné
területi ingatlankezelési szakértő
MÁV Zrt. Területi Ingatlankezelési és Zöldterület Karbantartási Osztály Szeged

Juszku Gábor
értékesítési és marketingvezető
ZÁHONY-PORT Zrt.

Kemény Dániel
diagnosztikai mérnök
MÁV KFT.

Király István
eszköz-gazdálkodási koordinátor
MÁV Zrt. Területi Pályalétesítményi Osztály Budapest

Dr. Kiss Roland
pénzügyi igazgató
Volánbusz Zrt. Pénzügyi Igazgatóság

Kosztai Tibor
ICT digitalizációs projekt irányítási csoportvezető
Volánbusz Digitalizációs stratégiai, alkalmazás fejlesztés és üzemeltetés, Debrecen

Körösi-Tímár Tünde
vállalatirányítási rend.üz. és fej. vezető
MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Vállalatirányítási rend.üz. és fej. vezető

Losonczy István
műszaki szakelőadó
MÁV Zrt. Területi Pályalétesítményi Osztály Miskolc

Máthé Gergely
értékesítési támogatási koordinátor
MÁV-START Zrt. Értékesítési Igazgatóság

Mezei Ferenc
rakodásirányító szakelőadó
ZÁHONY-PORT Zrt.

Miru György
biztosítóberendezési diszpécser
MÁV Zrt. Biztosítóberendezési Főnökség Szombathely

Pail Miklós
divízióvezető
MÁV FKG Kft. Pécs Divízió

Páfi Attila
személyzetbiztosítási vezető
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság Debrecen

Pék Attila Patrik
szolgáltatásszervezés vezető
Volánbusz Zrt. Szolgáltatás szervezés

Sáránszki István
autóvillamossági szerelő
Volánbusz Zrt. Járműkarbantartás, Fót

Sütő Sándor
mozdonyvezető
MÁV Rail Tours Kft. Üzemviteli egység

Szabó Gábor Titusz
biztosítóberendezési főnökség vezető
MÁV Zrt. Biztosítóberendezési Főnökség Pécs

Tarcsai Péter
számvetési igazgató
Volánbusz Zrt. Számvetési Igazgatóság

Varga Róbert
forgalmi csomóponti főnökség vezető
MÁV Zrt. DOMBÓVÁR állomás

Vereb Zsolt Csongor
művezető
MÁV VAGON Kft. Gyártás és hajtóforgóváz-javítás

Zsuponyó Zoltán
művezető
Volánbusz Zrt. Járműfenntartási telep Kazincbarcika

KÜLSŐS ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN RÉSZESÜLTEK

Csikós Csaba
tűzoltó alezredes
iparbiztonsági felügyelő
Bács-Kiskun Megyei
Katasztrófavédelmi Igazgatóság
Kiskunhalasi Katasztrófavédelmi Kirendeltség

Gáti Ádám Gyula
tűzoltó alezredes
iparbiztonsági főfelügyelő
Csongrád-Csanád Megyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság
Igazgató-helyettesi Szervezet

Prof. Dr. Majdán János
főosztályvezető
Pécsi Tudományegyetem Modernkori Tanszék

Mergancz Sándor
rendőr dandártábornok
főosztályvezető
Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Közrendvédelmi Főosztály

Pinczés Irma
foglalkozás-egészségügyi asszisztens
Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.
Debreceni Egészségügyi Központ

A VASÚT SZOLGÁLATÁÉRT BRONZ KITÜNTETÉSBE RÉSZESÜLTEK

Bubrovski Szilárdné
gazdálkodási koordinátor
MÁV Zrt. Budapest-Kelenföld

Ceglédiné Ónodi Katalin
kategóriamenedzser
MÁV Zrt. Eszköz- és vállalkozás beszerzés

Czene Krisztina
területi forgalmi szakértő
MÁV Zrt. Területi Forgalmi Osztály Szeged

Dr. Csaplári Diána
Jogtanácsos
MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
Jogi szervezet

Csők László
pályalétesítményi vezetőmérnök
MÁV Zrt. Pályafenntartási Főnökség Debrecen

Csorba László
járműszerelő
MÁV-START Zrt. Járműbiztosítási Igazgatóság Szeged

Dénes Csaba
pályafenntartási főnökség-vezető
MÁV Zrt. Pályafenntartási főnökség Pécs

Hegedűs Gábor
pályalétesítményi szakértő
MÁV Zrt. Pályafenntartási osztály

Dr. Héjja Dániel
kiemelt szakértő
MÁV Zrt. Pályahálózat Működtetési Jog

Karalysné Papp Katalin
kiemelt szakértő
MÁV Zrt. Vagyonkezelés

Kátai Katalin
jegyzővizsgálószemélyzet-szakértő
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság Miskolc

Katona Sándor
területi személyszállítási és vontatási igazgató
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság Debrecen

Kendrei András
mester
MÁV Zrt. Biztosítóberendezési Főnökség Debrecen

Kóvágó Mátyás
vontatási reszortos
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság Pécs

Magyaróvári-Fülöp Ágnes
műszaki szakelőadó
MÁV Zrt. Területi Ingatlankezelési és Zöldterület Karbantartási Főnökség Budapest-Kelet

Meggyes Gábor
jármű-üzemeltetési igazgató
MÁV-HÉV Zrt. Járműüzemeltetési Igazgatóság

Miklósné Kerekes Erzsébet
kontrolling szakértő
MÁV-START Zrt. Gazdasági Igazgatóság

Dr. Milovecz Márk
munkajogi vezető
MÁV-START Zrt. Humánreforrás Igazgatóság

Papp Fábrián
kimenőszámlakönyvelés-vezető
MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Kimenő számla könyvelés

Sárga József
eszköz-gazdálkodási koordinátor
MÁV Zrt. Területi TEB Osztály Miskolc

Schwalm Anikó
szakaszmérnök
MÁV Zrt. Pályafenntartási Főnökség Budapest Ferencváros

Stubán Ernő
területi pályavasúti szakértő
MÁV Zrt. műszaki igazgató-helyettes szervezet, Szombathely

Szabó Helga
KÖFI-üzemeltetési szakértő
MÁV Zrt. Területi forgalomirányítási főnökség Szeged

Szilágyi Péter
munkaerő-gazdálkodás-vezető
MÁV Zrt. Munkaerő-gazdálkodás

Tóth Csaba
balesetvizsgáló
MÁV Zrt. Területi Vasútbiztonság Szombathely

Vajda Melinda
kontrolling koordinátor
MÁV VAGON Kft. Kontrolling

Virovecz József Vince
építésvezető
MÁV FKG Kft. Gyékényes Főépítésvezetőség

A VOLÁNBUSZ SZOLGÁLATÁÉRT BRONZ KITÜNTETÉSBE RÉSZESÜLTEK

Bodó Jenő
közlekedéstechnológiai ICT-szolgáltatás-vezető
Digitalizációs infrastruktúra fejlesztés Győr

Dőri Zoltán
jármű-gazdálkodási szakértő
Járműgazdálkodás-támogatás Miskolc

Hartmann Edit
értékesítési vezető
Szolgáltatásmenedzsment Igazgatóság/
Értékesítés, Budapest

Havancsák Ágnes
képzéskontrolling-szakértő
Oktatási centrum

Kató József
forgalmi üzemvezető
Dél-Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei
Forgalmi Üzem, Nyíregyháza

Kovács Gabriella
szervezet- és személyzetfejlesztési szakértő
Szervezet- és személyzetfejlesztés

Laczkóné Birki Ilona
anyag- és készletgazdálkodási szakértő
Szakanyag készletgazdálkodás

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI DÍJBAN RÉSZESÜLTEK

Bartkóné Kovács Anikó
Kontrolling igazgató
Volánbusz Zrt./Kontrolling Igazgatóság
Budapest

dr. Bóli Lóránd
Integrációs igazgató
Integrációs Igazgatóság

Dóka Gábor
stratégiai projektmenedzser
MÁV-HÉV Zrt., Stratégiai és Innovációs Vezérgazdátgató-helyettes

Pál Zoltán
Műszaki igazgató-helyettes
Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs

Tóth Imre
technológiai vezető
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság
Szeged



Paragi József
digitalizációs stratégiai, alkalmazás fejlesztési és üzemeltetési vezető
Digitalizációs stratégiai, alkalmazás fejlesztési és üzemeltetési
Budapest

Tóth Gábor
közszolgáltatás-fejlesztés vezető
Közszolgáltatás-fejlesztés, Budapest

A VASÚTÉRT KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLTEK

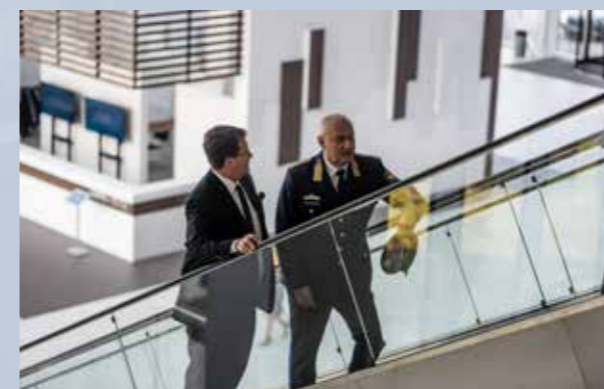
Erdélyi Krisztián
tűzoltó dandártábornok, műveleti főigazgató-helyettes
BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság
Műveleti Főigazgató-helyettesi Szervezet

Juhász Attila Ferenc
mérnök tanár oktató
Szolnoki Szakképzési Centrum

Dr. Nagy László
rendőr dandártábornok, megyei rendőrfőkapitány
Pest Megyei Rendőr-főkapitányság

Dr. Somogyi Rozália
foglalkozás-egészségügyi orvos
Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.

Dr. Török Zoltán
rendőr dandártábornok, igazgató
Repülőtéri Rendőr Igazgatóság



Gyergyói Imre
erősáramúfőnökség-vezető
MÁV Zrt. Felsővezetési és Alállomási Főnökség
Budapest-Nyugat

Kapus Béla
területi erősáramú szakértő
MÁV Zrt. Területi TEB Osztály Szeged

Kardos János
tartalékos tőrőnök
MÁV Zrt. DOMBÓVÁR állomás

Kósa Róbert András
járműszerelő
MÁV-START Zrt. Járműbiztosítási
Igazgatóság Szombathely

Kökény Zoltán
forgalmi csomóponti főnökség vezető
MÁV Zrt. Forgalmi Csomóponti Főnökség
Hatvan

Mészáros György
vontatási reszortos
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási és
Vontatási Igazgatóság Budapest

Molnár Árpád
forgalmi csomóponti főnökség vezető
MÁV Zrt. Forgalmi Csomóponti főnökség
Budapest-Ferencváros

Orosz József
vasúti gépegyes-vezető
Vasúti Munkagép Üzemeltetés, irányítás-
Nagygépek

Pápai Csaba
szakaszmérnök
MÁV Zrt. Pályafenntartási Főnökség Miskolc

Süli Gábor
féktechnikai lakatos
MÁV VAGON Kft. Féktechnika, Istvántelek

Tóth István
főnökség vezető
MÁV Zrt. Távközlési Főnökség Szombathely

A VOLÁNBUSZ SZOLGÁLTATÁÉRT ARANY KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLTEK

Barna Sándor
személyszállítási kontrolling vezető
Személyszállítási kontrolling

Bucsek Lajos
forgalmi üzemvezető
Nógrád Megyei Forgalmi Üzem

Füzi Sándor
vezető főmérnök
Járműgazdálkodás

Kocsis Tibor
forgalmi üzemvezető
Dél-Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Forg. Üzem
Miskolc

Kovács Károly
területi HR-vezető
Operatív Humán erőforrás-Igazgatóság

Lacza Mihály
forgalmi telephelyvezető
Tolna megyei forgalmi üzem, Paks

Sipos Lajos László
forgalmi technológiai szakelőadó
MÁV Zrt. Területi Forgalmi Osztály

Tomonyicka István
járműszerelő
MÁV VAGON Kft. Forgóváz-javítás

Tóth Péter
kiemelt szakértő
MÁV Zrt. Pályavasúti Kontrolling

Zseni Gábor
területi forgalomirányítási főnökség vezető
MÁV Zrt. Területi Forgalomirányítási Főnökség
Szeged

A VOLÁNBUSZ SZOLGÁLTATÁÉRT EZÜST KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLTEK

Antmann János
művezető
Járműfenntartási telep Ajka

Barsi Bálint
autóbusz-vezető
Komárom-Esztergom megyei forgalmi üzem
Tatabánya

Fehérvári Rita Mária
PR külső kommunikáció csoportvezető
PR-kommunikáció, Budapest

Dr. Füredi Gerda
üzemeltetés támogatás
csoportvezető jogtanácsos
Üzemeltetés támogatás

Molnárné Sándor Enikő
szakmai titkár
Gazdasági működéstámogatás

Mózesné Ősi Szilvia
cikktörzskezelés-vezető
Cikktörzskezelés

Pápai Péter
járműfenntartásirégió-igazgató
Járműfenntartási régió Szombathely

Sávolyi Anett
senior-HR-kontroller
Humán erőforrás-gazdálkodási Igazgatóság

A VASÚT SZOLGÁLTATÁÉRT ARANY KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLTEK

Bereczki Sándorné
építészeti fejlesztési szakértő
MÁV Zrt. Magasépítészeti
és Fenntartási Osztály

Fehér Tamás Barna
területi ingkezelési és zöldterület-
karbantartási főnökség vezető
MÁV Zrt. Területi Ingatlankezelési
és Zöldterület Karbantartási Főnökség

Görög Béla
biztosítóbereendezési szakértő
MÁV Zrt. Biztosítóbereendezési Osztály

Gulyásné Ádám Márta
logisztikai szakelőadó
MÁV Szolgáltató Központ Zrt. RKÜ Keleti
Raktárgazdálkodási Régió, Szolnoki raktárbázis

Molnár Zoltán
forgalmi üzemvezető
Észak-Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei
Forgalmi Üzem

Pomázi Zsolt
üzemeltetési működéstámogatás vezető
Üzemeltetési működéstámogatás, Budapest

Rajna József
autóbusz-vezető
Heves megyei Forgalmi Üzem, Eger

Terbócsné Szilágyi Edina
gépjárműflotta-kezelési szakértő
Gépjármű flotta kezelés és szállítás, Miskolc

Tormási Béla László
autóbusz-vezető
Somogy Megyei Forgalmi Üzem, Kaposvár

A VASÚT SZOLGÁLTATÁÉRT EZÜST KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLTEK

Antal Tibor
szakaszmérnök
MÁV Zrt. Pályafenntartási Főnökség Kecskemét

Berzsenyi Tamás
forgalmi koordinátor
MÁV Zrt. Ajka Állomás

Burján Tibor
gazdálkodási igazgatóhelyettes
MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs

Feketéné Vigóczki Mónika
működésfelügyelet-vezető
MÁV-START Zrt. Működésfelügyelet

Jándi Péterné
menetkezdvezetményi koordinátor
MÁV-START Zrt. Értékesítési Igazgatóság

Jenei Sándor
projektmenedzser
MÁV VAGON Kft. Gyártás, gyártástervezés

Kaulák Katalin Tünde
leltározás, eszköznyilvántartás-
és selejtezés- vezető
MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
Környezetvédelem, szállítás, leltározás
és vasúti tevékenység

Marosi Edina
eszközgazdálkodási koordinátor
MÁV Zrt. Területi Forgalmi Osztály Budapest

Móré Sándor
forgalmi csomóponti főnökség vezető
MÁV Zrt. Forgalmi Csomóponti Főnökség
Nyíregyháza

Nagy István
pályalétesítési szakértő
MÁV Zrt. Pályafenntartási Osztály

Nagy Zoltánné
építési főmérnök
MÁV FKG Kft. Építési Főmérnökség

Prudner András
kiemelt szakértő
MÁV Zrt. Fejlesztési és Beruházási
Főigazgatóság

MAGYAR VASÚT KONFERENCIA



Igazságos zöld átmenet?! – A vasútfejlesztés évtizede?! – # Valtsvasutra – Újabb esély Záhony előtt? Ezekkel a jelmondatokkal október 4-én, immáron tizennegyedik alkalommal szervezték meg a Magyar Vasút 2022 Konferenciát Budapesten, így idén is volt lehetőségük a vasúti szektor jeles képviselőinek arra, hogy a hazai vasút aktuális témáit, napjaink legégetőbb kérdéseit megbeszéljék.

A rangos eseményt dr. Mosóczy László, a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület elnöke, nyitotta meg. Beszédében elmondta, hogy cél a rendkívüli gazdasági környezetben testreszabott, kreatív megoldásokkal segíteni a szakmát. 2030-ra az áru fuvarozás 2/3-ának kell vasúton megvalósulnia, valamint a személyszállításban kiszámítható, tervezhető és megbízható személyszállítási szolgáltatást kell nyújtani az utasoknak. A magyarországi környezetvédelmi célok csak akkor valósíthatók meg, ha a vasút a jelenleginél nagyobb piaci részesedéshez jut, de az ehhez szükséges átalakulás hosszú folyamat.

Vitzy Dávid közlekedésért felelős államtitkár Stratégiai irányok a vasútfejlesztésben címmel tartott előadást. Kifejtette, hogy a vasút a jövő közlekedési eszköze, a jelenleg zajló szemléletváltás tükrözi azt a törekvést, amely szerint kiemelt szerepe van a vasútnak a magyar közösségi közlekedésben. Az áru fuvarozás területén a vasút kulcsszereplő, cél a hazai ipar bekötése a hálózatba, a hazai és a nemzetközi áru fuvarozás vasútra csábítása, a nemzetközi tranzit kiszolgálása, a nagybefektetők letelepedésének elősegítése. A személyszállításban ütemes menetrend, összehangolt csatlakozások, megbízható szolgáltatás, digitális vonatirányítás, valós idejű utastájékoztató, rugalmas tarifarendszer kiépítése zajlik. Cél a versenyképesség tétele és az egységes szolgáltatás.

A konferencián olyan kérdések hangoztak el, mint Vajon a jelenlegi folyamatok átrajzolják-e a vasúti szektor térképét? Milyen alakulnak, változnak a mostani gazdasági helyzetben a szektor szereplői? Mi az a helyzet, amelyben most vagyunk? Milyen fejlesztések vannak folyamatban?

Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgató előadásában válaszolt a kérdésekre: „Az állapot csak a közösségi közlekedés, a vasút megerősödésével, fog elmúlni mind Magyarországon, mind Európában. Az orosz-ukrán konfliktus, az előző évi pandémiás hatások, az energiaárak drasztikus emelkedése sújtják a vasúti szektort is. Rendkívüli időket élünk. Szükséges az energiaár-kockázat mérséklése többek között a teljes hálózat hozzáférési díj elengedésével, és az energia egységár támogatásával a pályaműködtetőkön keresztül. Előre kiszámítható árra, árfizetésre lehet szükség, amelyre új beszerzési stratégiát dolgozunk ki – azaz az aktuális negyedévet megelőzően 30 nappal 90%-os pontossággal közzétenni a villamosenergia árát. Ez kiszámíthatóságot jelent a szektor számára. Az Országos Közlekedésszervező egy üdvözlendő új szemléletet hoz be. Az 1968-as közlekedési reformhoz hasonló mértékű és súlyú reform várható. A jelenlegi humanitárius helyzetben a MÁV-START 850 ezer db Szolidaritási jegyet bocsátott ki, ezzel segítve rászoruló embertársainkat. Záhony térségében nyolcszorosára növekedett a növényi termékek forgalma. Kirajzolódik látszik egy strukturális átalakulás. A növekvő igény megköveteli az átrakási kapacitás bővítést, a forduló idejének csökkentését, a belépő tehervonatokat elegyének gyorsabb és hatékonyabb rendezését. Záhony állomás, Záhony rendező és Eperjeske felújítására 12,4 milliárd forint támogatásról született döntés. Áru fuvarozás és személyszállítás tekintetében a MÁV-Volán-csoport a tervezhetőség és kiszámíthatóság, a gyorsaság, pontosság és rugalmasság, valamint az erőforrások és költségek gazdaságos felhasználása célkitűzések mellett folytatja a munkáját.

SZAKMAI ÉS CSALÁDI NAP
A VASÚTTÖRTÉNETI PARKBAN

Október 1-jén a Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest szervezésében nagy sikerű családi napot tartottak a Vasúttörténeti Parkban. Az eseményen mintegy 400 fő vett részt, a számos program mellett főzőverseny, ultiverseny és pályakarbantartó verseny, hajtányverseny, valamint gyermekprogramok is színesítették a szombatot.

A kezdeti zord idő után délelőtt kellemes, őszi idő és sok-sok kedves kolléga fogadta a Tatai útra kilátogató munkavállalókat. A szakmai és családi nap egyik kiemelkedő programja volt a pályakarbantartó verseny, ahol a résztvevők nem csak szórakozásból indultak, hanem a Vasúttörténeti Parknak segítettek. A verseny keretében, összesen 43 darab talpfa és váltófa cseréje történt meg. Tizenöt csapat mérte össze tudását, összesen 77 fő krampácsolt, ki profiként géppel, ki lelkes hagyományörzőként kézzel végezte a munkát. Az elbírálás a normakönyv alapján történt. A normakönyvben megadott szükséges időt százalékosan viszonyították a csapatok időbeli teljesítményéhez, a zsűri vizsgálta az esztétikumot és különféle szakmai szempontokat, például a nyomtávot, a fekszintet és a derékszög értékeit, melyek együttesen adták ki a csapatok eredményességét. A legjobbnak a Ferencváros FC Frampács csapata bizonyult, ők 600.000,- Ft pénzjutalomban részesültek. A második a Tökös 5-ös csapat lett 400.000,- Ft-os díjazással, a harmadik pedig a Kecskeméti Vitézek, akik 200.000,- Ft jutalmukat felajánlották a Vasúttörténeti Parknak. A versenyt Dézsi Zoltán felügyelte.

Finom falatok és kártyalapok



A főzőverseny is nagy közönséget vonzott, Muzsik Márta szervezésében 10 csapat mérte össze tudását. Az elkészítendő étel nem volt meghatározva, mindenkinek a fantáziájára volt bízva, mit alkot. A legjobb csapat a Gyermekvasút és a DETO csapata lett holtversenyben, a második a Forgalmi Palacsintalanok, míg a harmadik az SK Sín Kitchen csapat lett. A verseny zsűrizéséért köszönet illeti Palotai Csaba – Michelin Guide minősítésű séfet, valamint Dézsi Zoltán urat, akik nagy kihívás előtt álltak mivel finomabbnál finomabb falatok kerültek tálalásra. A Gordon Ramsay-nél tanult séf kiemelkedőnek minősítette a versenyben résztvevő csapatok munkáját. Mind felkészültségben, mind az elkészített ételek minőségében és a felszolgálás módjában, amatőr kategóriában az utóbbi években általa bírált versenyek legjobbjának



ítélte meg. A vasutasok körében oly népszerű ultiverseny sem maradhatott el. Az első helyezett, Berki János nyugdíjas állomásfőnök lett, a második Pleva János, a harmadik Gócs Lajos, nyugdíjas vasutasok taborát erősítő kollégák lettek. A kártyajátékokat Kocsis Péter felügyelte. A vidám szombati napot több fellépő is tetézte, a Vasúttörténeti Park színpadján elősként a Gyermekvasút Nostalgia Fúvós Zenekara, majd a BLB (Babus Laci és Barátai) együttes muzsikált. A szervezők ezúton is szeretnék megköszönni a Gyermekvasút ifjú csapatának a segítséget a regisztrációban és szervezésben. A rendezvény sikeres lebonyolításáért külön köszönet illeti meg Sárkány László pályavasúti területi igazgató urat, a rendezvény igazgatóját, Suhajda Balázs főigazgató urat, valamint a Magyar Vasúttörténeti park részéről Schvéd Norbert és Kalocsai Richárd Igazgató urakat, akik nélkül a rendezvény nem jöhetett volna létre.



A SZÉKESFEHÉRVÁR–VESZPRÉM–KIS-CELL VONALON MÁR 150 ÉVE ROBOGNAK VONATOK



A Székesfehérvár–Veszprém–Kis-Cell (Celldömölk) vasútvonalon 150 éve indult meg a vonatforgalom. A megnyitását Veszprém-ben, Ajkán és Várpalotán október 15-én vasúttörténeti kiállítással, ünnepi műsorokkal és állomási nyílt napokkal ünnepelték.

A 20-as számú vasútvonal első szakaszát Székesfehérvár és Veszprém között 1872. augusztus 9-én adták át a forgalomnak, majd október 3-ra a Veszprém-Kis-Cell (1903-tól Celldömölk) szakasz is elkészült. A 123 kilométer hosszú vonalat annak 10 állomásával és 8 megállóhelyével az 1870-ben alapított Magyar Nyugati Vasút (MNYV) magyar-osztrák vállalat építette. A részvénytársaság egy idő után nem volt képes fedezni költségeit, így a Közlekedési és Közmunka Minisztérium 1889-ben átvette a magyarországi vonalait: a most ünnepelt kis-celli vonallal együtt az 1871-ben elkészült Győr–Kis-Cell–Szombathely és az 1872-ben épült Szombathely–Gyanafalva vonalat is.

Az egyvágányú Székesfehérvár és Celldömölk közötti pályán 1971-től 1981-ig zajlott a biztosítóberendezés korszerűsítése. Majd a 80-as években a Boba és Celldömölk közötti szakaszt kétvágányúra építette át a vasúttársaság, 1997 és 2000 között pedig villamosította a teljes vonalat. Várpalota, Veszprém, Ajka városa és a MÁV a három vasútállomáson ünnepséggel tisztelgett a térség életét 150 éve meghatározó vasútvonal megnyitása előtt: műsorral, fúvószenekarral, néptáncbemutatóval, fellépésekkel várták a látogatókat, továbbá a vonal történetét feldolgozó kiállítással, vasúti járművek és munkakörök bemutatójával emlékeztek. Az évforduló alkalmából Várpalota, Veszprém és Ajka



állomások felvételi épületeinél felavatták a MÁV és az önkormányzatok közös emléktábláit. Ajkán a forgalmi irodát is megtekinthették az érdeklődők, Várpalotán ezenkívül a hajtányozást is kipróbálhatták a helyi nyílt napokon. Veszprém-ben már az ünnepséget megelőző hetekben, szeptember közepétől október 9-ig tartó kiállításon mutatták be a vonal történetét. Október 15-én ünnepélyes megemlékezést tartottak a vasútállomáson az évforduló alkalmából. Köszöntőt mondott Konrád Károly, Veszprém megye 2. számú választókerületének országgyűlési képviselője. Hangsúlyozta: ez a vasútvonal már 150 éve is Magyarország fejlődését, az utasok és a lakosság kényelmét szolgálta, ahogy ezt teszi ma is, mert fontos szerepet tölt be a térség gazdasági fejlődésében. Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV elnök-vezérigazgatója elmondta, hogy ez alatt a 150 év alatt a transzeurópai korridor egyik lényeges elemét képező Székesfehérvár-Veszprém-Celldömölk vasútvonal töretlenül fejlődött, hogy a gazdaság és az



ország vérkeringésébe kapcsolhassa Veszprémet és a térséget. Napjainkban már óránként jár a legmodernebb magyar gyártású IC+ kocsikkal közlekedő Göcsej és Bakony Intercity Veszprém és Budapest között, 1 óra 20 perces eljutási időt biztosítva. A vasút fejlődése a jövőben sem áll meg, a magyar kormányzat támogatásával az elkövetkező években a vasúti távolsági kocsállomány 75 százaléka újulhat meg a 39 plusz 10 ingavonat és további 50 darab új mozdony beszerzésével. Bízunk benne, hogy fejlesztéseinkkel minél több utazónak tudunk valós alternatívát nyújtani, és rábírnunk arra, hogy tegye le a kocsikulcsot, és próbálja ki a kényelmes, biztonságos és környezetbarát vasúti közlekedést. A 150 éves évforduló alkalmából a vasútállomáson emléktáblát helyezett el Konrád Károly, Pafféri Zoltán és Hegedűs Barbara Szilvia, Veszprém alpolgármestere.



MEGÚJULT A BUDAPEST-HATVAN VASÚTVONAL



Immáron magas színvonalú, korszerű és az utazó közönség igényeit maximálisan kiszolgáló vasútállomási környezet, valamint utazási élmény várja a felújított 80a sz. vasútvonalon közlekedőket. A NIF Zrt. beruházásában 2017 telén indult fejlesztés 4 külön szakaszban valósult meg, és a vasúti pálya korszerűsítésén túl ETCS 2, biztosítóberendezési és távközlési munkákat is végrehajtottak.

A beruházás részeként 2,7 km hosszú, új 3. vágány épült ki a Keleti pályaudvar és Kőbánya felső vasútállomás között, melynek célja a Rákos – Hatvan projekt keretében megújult pályán bevezetésre kerülő ütemes menetrend támasztotta kapacitásigény kielégítése. A 3. vágány kivitelezési munkáinak keretében Kőbánya felső állomáson a 3. és 4. vágány között akadálymentes, sk+55 magasságú peron- és esőbeálló létesültek. A vonalon elvégezték a régi Józsefváros kihúzó csonkavágány műtárgyának jobb és bal pályáján lévő műtárgyak felújítását és a régi Józsefváros – Kőbánya felső összekötő vágány műtárgyainak felújítását is. Ezen felül 900 m hosszú zajvédő falat építettek a kivitelezésben érintett szakaszon.

Tavaly a beruházás részeként Rákos – Gödöllő vonalszakaszon új megállóhely épült a Budapest XVII. kerületi Akadémia-útelepen, melynek jelentőségét számos korszerű tulajdonsága mellett a Keleti pályaudvar 15 perc alatti megközelíthetősége jelenti: (<https://nif.hu/2021/12/uj-megallohelyel-bovult-a-budapest-hatvan-vasutvonal-elovarosi-szakasza/>).

A Rákos – Gödöllő vonalszakaszon összességében 25,2 km hosszon építették át a vasúti pályát, amely immáron biztosítja a 100-120 km/h-s sebességet az áthaladó vonatok részére. Korszerűsítették Rákosliget, Rákoscaba-Újtelep, Rákoscaba, Gödöllő-Állami telepek, Pécel és Isaszeg állomásokat. Kiépült az akadálymentes állomási környezet, magas peronok, liftek létesültek, megújult a gyalogos aluljáró, új perontetők épültek. A szakaszon 203 új P+R parkolóhely létesült. A peronokról és az utasforgalmi területekről taktilis vezetősávok segítik a látá-

sukban korlátozottak közlekedését. Ezen túl új villamos felsővezetési és térvilágítási rendszert építettek ki.

A beruházás részeként közúti felüljáró épült Budapesten a Cinkotai úton, a Czeglédi Mihály úton, a 3103 sz. úton Isaszeg és Pécel között, valamint a 3103 sz. úton Isaszeg és Gödöllő között. Különszintű gyalogos átjáró épült Akadémiaútelepen, Pécelen és Isaszegen.

Vitézy Dávid, a Technológiai és Ipari Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára beszédében elmondta: „Ennek a 160 milliárdos óriásberuházásnak a keretében 53 km-en újult meg a vasút. Aszód és Hatvan között 160 km/h sebességre alkalmas pálya, Akadémiaútelepen új megállóhely épült. A fejlesztésnek az volt a célja, hogy a szakaszon a vonatok gyakrabban közlekedjenek, az utasok pedig minőségibb körülmények között utazhassanak. A teherforgalom már kihasználja az új pályát, az utasok számára pedig – a korábbi szolgáltatásfejlesztések után – decembertől további jelentős változásokat vezetünk be.

Az óránként járó IC-k megállnak majd Hatvanban és Egerhez hasonlóan Gyöngyös irányába is elindul az egész napos, óránkénti InterRégió szolgáltatás. A két IR-járat együtt 30 percnél ad majd közvetlen budapesti kapcsolatot korszerű, alacsonypadlós Flirt és KISS motorvonatokkal a fővárostól távolabbi agglomerációs településeknek. Sok más, nem a vonal mentén fekvő település is profitál majd a fejlesztésből, például a salgótarjáni vonalon valamennyi város és falu is közelebb kerül Budapesthez.

Bátran élni

– BESZÉLGETÉS ALMÁSI KITTIVEL



A Támogatlak program szervezésében november 14-én induló Lelki Egészségnapok első előadásának októberi felvételén Almási Kitti klinikai szakpszichológussal beszélgettünk a bátorságról, elsősorban a munkahelyi helyzetek összefüggésében. Az egyórás beszélgetést online is közzéteszük, részletek a www.vasutasmagazin.hu Támogatlak rovatában.

A szakember szerint a krízishelyzeteket vagy akár a folyamatosan változó környezet kihívásait érzékenyebben kell elfogadni, egyénenként változó, és akár nagyon különböző is lehet, hogy azokra ki miként reagál. Ezeket a helyzeteket mindannyian másképp éljük meg, hiszen mindannyian más erőforrásokkal, más eszköztárral rendelkezünk, ezért ennek figyelembe vételével, ha szükséges, a munkahelyi feladatok elosztását is érdemes lehet újra gondolni az eredményesség érdekében.

Ha úgy érezzük, hogy a legnagyobb igyekezetünk ellenére is visszaesett a teljesítményünk, és nem tudjuk a korábban megszokott szinten és minőségben teljesíteni feladatainkat, érdemes konstruktív javaslatokkal előállni vezetőnk felé, melyek azok a tevékenységek, amelyeket viszont jobban el tudnánk végezni.

Mindig érdemes reálisan átgondolni, valójában milyen következményei lehetnek az adott helyzetnek. Az „úgysem fog sikerülni” hozzáállás veszélye, hogy az akár önbeteljesítő jóslatként is működhet, hiszen ezzel a szemlélettel saját félelme-

inket erősítjük. Ahogy gondolkodunk egy adott helyzetről, az eldönti, hogy milyen érzéseink keletkeznek, amely nagyjából meghatározza, hogy milyen teljesítményt tudunk nyújtani. A probléma gyökere általában abban rejlik, hogy mit ítélünk meg veszélyesnek. Az az ember, aki felkészül egy adott helyzetben a legrosszabb verziók megoldására, az nem szorong, hiszen a szorongás lényege a talajvesztettség, amiért nincs a kezünkben az irányítás. Érdemes megvárni azt a pillanatot, amikor felkészültünk a helyzet megoldására.

Az „aludj rá egyet” vagy „számolj el tízig” mondások üzenete nagyon fontos lehet, hiszen egy felhevült pillanatban könnyen tehetünk meggondolatlan kijelentéseket. Jó iránymutatás lehet az SMS-ek világából vett példa: dühből megírt üzeneteket soha ne küldjük el, érdemes időt hagynunk magunknak a helyzet átgondolására, ha lehetőségünk van rá, beszéljünk meg valakivel, és csak ezt követően kezdjük neki az új válasz megírásának.

A Támogatlak program csapata

Támogatlak – LELKI EGÉSZSÉGNAPOK NOVEMBERBEN

**MINITRÉNING · ELŐADÁS ·
FILMKLUB · MÁV-TÉKA**

Amikor 2020-ban pszichológus és humán fejlesztő munkatársak együttműködésével elindítottuk a Támogatlak programot, elsősorban a járványhelyzet következményeire reagálva kínáltunk lelki támaszt kollégáink részére. A kezdetekkor még nem lehetett látni, hogy ez a kezdeményezés egy népszerű, sokoldalú és dinamikusan fejlődő programsorozattá női ki magát.

Mára a Támogatlak program legnépszerűbb eleme a minitréning lett. A minitréning-alkalmak meghirdetésekor hónapról hónapra tapasztaljuk, hogy meglepően gyorsan, kevesebb, mint 10 perc alatt töltődnek fel a résztvevői helyek a regisztráció során.

Az online kétórás minitréningek népszerűsége és sikere bizonyítja, hogy munkatársainknak nagy szükségük van a lelki erőforrások megerősítésére.

A nagy érdeklődésre tekintettel a Támogatlak csapata – bővítve eddigi programkínálatát – egy sokoldalú, lelki egészséggel kapcsolatos programsorozat kidolgozásába kezdett, amely többféle lehetőséget kínál: szakemberek előadásaiból tanulhatunk, célirányosan fejleszthetjük néhány készségünket, bővíthetjük önismeretünket és tapasztalatokat oszthatunk meg egymással. Bízunk benne, hogy az idén induló Lelki Egészségnapok rendezvénysorozat egy új hagyomány kezdetét is jelenti.



Lelki Egészségnapok – három nap a lelki feltöltődés jegyében

November 14–16. között a Lelki egészségnapok programjai során közismert és népszerű szakemberek tartanak megerősítő és egyben gyakorlatias előadásokat mentálhigiénés témákban, amelyeket – korlátozott létszámú személyes jelenlét mellett – online teszünk közzé.

A rendezvénysorozaton empátia, reziliencia, asszertivitás és stresszkezelés témákban online és személyes minitréningeken lehet részt venni a Támogatlak csapat trénerével. Újdonság a programok palettáján a MÁV-Téka, ahol kollégáink mondják el tapasztalataikat 12 percen, és Filmklub is várja az érdeklődőket érdekes, tanulságos és erőt adó élettörténetekkel.

Időpont	November 14.	November 15.	November 16.
09:30	Nyitóesemény		
10:00–12:00	Előadás közismert szakemberrel	MÁV-Téka élettörténetek munkatársainktól	Előadás közismert szakemberrel
13:00–15:00	Személyes minitréning Empátia	Személyes minitréning Asszertivitás	Személyes minitréning Reziliencia
13:00–15:00	Online minitréning Stresszkezelés	Online minitréning Empátia	Online minitréning Asszertivitás
13:00–15:00	Online minitréning Stresszkezelés	Online minitréning Empátia	Online minitréning Asszertivitás
17:00–19:00	Online minitréning Reziliencia	Filmklub rövidfilm, személyes beszélgetés	Záróesemény
17:00–19:00	Online minitréning Reziliencia		

A rendezvény regisztrációhoz kötött. Az egyes programokról, a regisztrációról a www.vasutasmagazin.hu Támogatlak rovatában adunk részletes tájékoztatást. A programmal kapcsolatban a tamogatlak@mav.hu e-mail címen lehet érdeklődni.

A Támogatlak program csapata

„Én mindig festek, ha nem festek is festek!”

Rangos, nemzetközi, művészeti díjat vehetett át kollégánk Párizsban. Festőművész munkatársunk gyermekora óta fest, 2009-től már a nagyközönség is ismerheti művészeti alkotásait. Horváth Jánost alkotói munkájáról és karrierjéről kérdeztük.

Mesélj a kezdetekről, miért éppen a vasút?

A szakmunkásképző után egy osztálytársammal munkát kerestünk, miután a kezünkben tartottuk az erősáramú berendezés szerelő képzésünk oklevelét. Akkoriban rengeteg állami üzem volt Miskolcon, ezért sok lehetőség közül tudtunk válogatni. Azonban a bérek tekintetében a vasút 1 forinttal megelőzte a versenytársakat, így 17 éves korom óta itt dolgozom, mint vasúti járműszerelő. A vasút mindig is az életem része lesz, több mint 40 éve helytálló! 2007-ben a Wesley János Lelekészítő Főiskolán diplomát szereztem, de ezzel és a vasúttal párhuzamosan egy művészetem is van. Ott az emberek egy egészen más oldalát ismerhetik meg.

Mesélj nekünk kicsit, hogyan kerültél kapcsolatba a művészettel?

Gyerekkorom óta rajzolok és festek is. Igazi klasszikus történet az enyém, hiszen már Alsóvádaszón, az általános iskolában felfigyeltek rám a pedagógusok, hogy jó érzékem van a ceruzák, ecsetek vonásához. Később már Zsignár István

tanított az egykori diósgyőri Vasas Művelődési Központban, ahol a rajzolás alapjait sikerült elsajátítanom. Azt hiszem, valahol ekkortájt tudatosult bennem az, hogy a rajzolás számomra több mint egy egyszerű hobbi.

Tizenkilenc éves korom körül kerültem Pető János (magyar grafikus- és festőművész) szárnyai alá, aki már akkor meghódította Nyugat-Európát, ami valljuk be, abban az időben ritkaságnak számított.

Miben inspirált Pető János?

Egy klasszikus tanár-diák kapcsolat alakult ki köztünk, rengeteget sikerült tanulnom tőle. Az ő szemlélete, az ő technikai tudása mindenki számára példa lehetne. Azonban a legfontosabb dolog, amit neki köszönhetek, hogy hamar megtanultam az alázatot a szakma iránt.

Ez kicsit olyan, mint a villanyszerelő-szakmánál, amikor az idősebb szakemberek tanítják a fiatal nebulókat. Nagyon szép időszaka volt az életemnek ez a négy év, örömmel gondolok vissza rá.



Vannak olyan festményeid, amelyekben köszönnél a családnak?

A család minden szempontból fontos számomra, mind az életben, mind a művészetben. Így elképzelhetetlen, hogy ne legyenek fókuszpontban, akár az édesapám, akár a testvérem. Elsődleges célom, hogy meséljek a képeimmel, fontosak számomra a történetek, amik mögöttük állnak. Azt hiszem, ez tudatos törekvés részemről, hiszen ez vált az én stílusomná. Fontos, hogy a néző megértse a képet, meglásson benne engem!

Elvontnak érzed a képeidet?

A képeimnek mélységük van, de nem juttatom el a befogadót az elvontság világába. A megfoghatót, az emberit szeretném bemutatni, amiben a hétköznapi történetek jelenségei teszik egyszerűvé a képkockát.

Hogyan viszonyulsz a környezetedhez? Hatással van rád alkotás közben, vagy ilyenkor teljesen a saját világodba vonulsz, és ott születnek meg a műveid?

Harmincöt éve állandó inspirációban élek, hiszen a családom – ahogy korábban is említettem – mindig stabil bázisa volt az életemnek. A képeim a nappaliban születtek, miköz-

ben a gyerekek csipkedtek festés közben. Később eljött az idő, hogy változtassunk a körülményeken. Érdekes, hogy amikor kialakítottuk az első igazi műtermem, ahol egyedül, nyugalomban tudtam volna alkotni... ott bizony nem született egy festmény sem, mert a magány nem szült ihletet. Visszaköltöztem hát a családom körébe, ahol már a feleségem nyújtotta a finom kávé és a gyerekek újra lógtak mindkét oldalamon. A munka nem állhatott meg!

Hol találkozhattunk eddig a képeiddel?

Magyarországon nagyon jól fogadták a képeimet és külföldön is abszolút sikernek élem meg a kiállításokat. Igazán boldoggá tesz, hogy Miskolc, Szentendre és Budapest után Brandenburg, Bukarest és Berlin is örömmel fogadta a festményeimet.

Mi történik a jelenben? Törtetlen az inspiráció?

Most egy abszolút termékeny időszakomat élem. Nem tudja semmi sem elvenni a kedvem a művészettől, legyen az festés, fotózás vagy könyvírás. Tudod ez olyan, mint az oxigén, levegő nélkül nincs élet. Én mindig festek, ha nem festek is festek!

2022. október 3-a számodra egy fontos dátum. Miért is?

Idén megpályáztam egy francia művészeti díjat, amit sikerült is megnyernem, október 3-án vettem át Párizsban ezt a rangos elismerést. Teljes az extázis, és természetesen lelkiileg is nagyon megható számomra, hiszen a cigánytelepről indultam és nem végeztem művészeti főiskolát. Elmondani nem tudom, hogy mennyire örülök, hiszen ez egy rendkívüli dolog. A jövőben a francia asztaltársaság is támogatni fogja a karrieremet, számíthatok különböző megkeresésre, sajtómegjelenésre. Azt gondolom, a jövő még számos lehetőséget biztosít számomra, amit örömmel és izgatottan várok!

Kozma Barbara



IDÉNYZÁRÓ RETRÓ HÉTVÉGE A DÉL-DUNÁNTÚLON

Az idei év utolsó retró hétvége Pécs térségében, szeptember 17-én és 18-án került megrendezésre. Valamennyi Baranya megyei vasútvonalon megjelentek a régi korokat idéző autentikus szerelvények.



Számos újdonsággal is találkozhattak utasaink, például Bcmottal Dombóvár és Komló között, valamint M43-as Kisdácsival Villány és Mohács között, emellett forgalomba áll a nemrég felújított M41 2112 pályaszámú retró festésű Csörgő is.

Az eddigi rendezvényeken is nagy népszerűségnek örvendő típusok Nohab, Szergej, Púpos, MDamot közlekedett Pécs és Szigetvár, valamint Darány és Szombathely között is, míg a Bbmot Szentlőrinc és Sellye között szállította az utasokat.

A pécsi és kaposvári IC-ken megforduló Samu mellett ismételt forgalomba állt a legendás 424-es gőzmozdony is, amely a Kapos Expresszvonatot vitte Dombóvárról Kaposvárra.

Ezúttal két étkezőkocsi is közlekedett, az egyik Budapest, a másik Szombathely felől, amelyeken az Utasellátó különleges retró kínálatát próbálhatták ki utasaink. Az étkezőkocsik mellett újdonságként a Bcmot által vontatott SR 404 bisztrókocsiban is elérhető volt az Utasellátó szolgáltatás a komlói vonalon. Utasaink szá-

mára korlátlan utazást biztosító Pécsi Retró napijeggyel is készültünk, amellyel könnyedebbé vált az utazás. Sajnos az időjárás nem volt túl kegyes a hétvégén, de így is rengeteg érdeklődőt megmozgatott az esemény.

BRINGÁS REGGELIT TARTOTT A MÁV-START, A MÁV-HÉV ÉS A VOLÁNBUSZ

Munkatársaink Budapesten, a Népliget autóbusz-állomás melletti kerékpáros út mentén fogadták a két keréken közlekedőket kakaós- és fahéjas csigával, almával és ásványvízzel. A kedvencek között szerepelt az 50 vár és kastély vonattal című kiadványunk és természetesen az Utasellátó csokirolója. Izgalmas beszélgetések és sok mosoly jellemezte az eseményt, ahol reggeli mellett mobil szervizeléssel is vártuk a kerékpárosokat.

Miért bringázz és vonatozz munkába? Nyilván egyéneknél változik, hogy ki milyen előnyöket lát a munkába bringázásban, de egy biztos: hatalmas választék áll a rendelkezésünkre. Drasztikusan csökkenthetjük a szén-dioxid-lábnyomunkat, és lassíthatjuk a globális felmelegedést. Bringával közlekedve sokkal több lehetőségünk van felfedezni azt a helyet, ahol élünk, és nem utolsósorban egészségünk megőrzéséért is sokat tehetünk ezáltal.



ÁLOMVONATTAL AZ ÉSZAK-ALFÖLDÖN



Rendhagyó családi vagy baráti körben eltöltött hétfégi programra hívta a vasút kedvelőit a MÁV-START október 8-án.

Idén másodjára került megrendezésre az Álomvonat elnevezésű program, ahol belföldön lehetett kipróbálni az éjszakai vonatozást, és az Utasellátó vendégeként a háló-, fekvőhelyes és étkezőkocsijait. Megkóstolhatták az Utasellátó különlegességeit és egy finom vacsorát vagy egy ebédet, miközben Tokaj-Hegyalja lankáiban vagy az Alföld végtelen rónáiban gyönyörködhetnek.

Az éjszakai kényelmet a CAF háló- és fekvőhelyes kocsik, a kulináris élvezeteket a folyamatosan nyitva tartó felújított DWA étkezőkocsi biztosította, a hangulatról pedig az Utasellátó csapata gondoskodott. Az éjszakai utazás végén Debrecenben egy egész délelőtti programsorozat várta az utazókat.

XXV. BALATONFENYVESI KISVASÚTI NAP



Szeptember 3-án került megrendezésre a XXV. kisvasúti nap Balatonfenyvesen, amelyre rengeteg érdeklődő érkezett.

A színvonalas programok mellett lehetőség volt ellátogatni Csisztapusztára és Somogy-szentpálra is, ahol a helyiek meglepetésekkel készültek. A résztvevők kipróbálhatták a hajtányozást, valamint a C50-es mozdony vezetését, amivel tiszteletbeli mozdonyvezetőkké is avattuk őket.

A résztvevőket Csisztapusztán és Somogy-szentpálon is külön programmal várták a helyiek, a járatokon pedig Gyermekvasutas pajtások teljesítettek szolgálatot.

Utolsó útjukat teljesítették a komfort- és a poznani kocsik is



Szeptember végén több járműsorozat is búcsúzott a menetrendszerinti napi forgalomból, ezentúl már csak különleges alkalmakkor fognak közlekedni, forgalomba állni.

A Rába által az 1970-es években gyártott, majd az ezredforduló előtt Dunakeszin felújított és átalakított komfortkocsik (17-37 ARP) közel 40 év szolgálat után búcsúztak a napi forgalomból. négy darab készült el ezekből a belföldi forgalomra szánt kocsikból, amelyek korábbi 19-40 és 20-40-es kocsiból épültek át. A járművek 1. osztályú, termes utasterűek voltak, 38 ülőhellyel. Engedélyezett vonatási sebesség: 140 km/h volt, míg a klimatizálást légjavító berendezéssel oldották meg. Pályájuk utolsó részében a Budapest–Szeged InterCity vonatokon voltak megtalálhatóak.

1979-től érkeztek hazánkba a poznańi H. Cegielski gyárból (Lengyelország) a 19-37 (Amo, később Ao) középszámcsoporthú első osztályú és a 20-37 (Bmo, később Bo) középszámcsoporthú második osztályú, fülkés személykocsik. A sorozat tagjai elsősorban a belföldi gyorsvonatokban közlekedtek, nemzetközi forgalomra korábban sem voltak alkalmasak. Az első osztályú kocsik 9 fülkéjében összesen 54 ülőhely áll rendelkezésre; ebből a kocsiból 80 db épült. A második osztályú kocsik 10 fülkéjében összesen 80 ülőhely áll rendelkezésre; ebből a kocsiból 213 db épült. 24,5 m hosszúak, üresen a tömegük 37 t, és 120 km/h végsebességgel közlekedhetnek. Mindkét előterében egy-egy kézmosó és WC-mosdó helyiség áll az utazóközönség szolgálatában. Innen lengőajtón jutunk a folyosóra, melyről 3 dohányzó és az 1. osztályú kocsinál 6, a 2. osztályú kocsinál 7 nem dohányzó fülke nyílt. Az első osztályú kocsik fülkéjében külön-külön állítható dőlésszögű háttámlával szerelt, bordó plüssborítású, cserélhető fejtámszóval rendelkező, széles, kényelmes székek, erős, tágas csomagtartók, a falon tájképek, az ablaknál lehajtható kis-

asztalok, az ablak és a fülkefal előtt elhúzható függönyök tették kellemessé az utazást. A másodosztályú fülkében az ülőlap és a fejtám nem osztható, a háttámlájuk nem állítható, a huzat nem plüss, hanem bordó műbőr, egyebekben viszont azonos a testvérsorozattal.

A sorozat meglehetősen egységes és életük során igen kevés változáson estek át. Az egyetlen komoly módosítás 1985–88 között érintett 32 db 20-37-es járművet. Ennek következtében ők közlekedhettek a nagyvárosok közötti, minőségi szolgáltatást nyújtó első IC-vonatokban. Az új fő- és alsorozatjelet (Bko) is kapott kocsik fülkéi 6 személyesek lettek és a bordó műbőr ülészetet bordó plüss váltotta fel; ezenkívül padlószőnyeggel is ellátták a fülkéket.

Az idő múlásával a kocsik megöregedtek és mivel távlati tervek nincsenek velük a rendszeres közforgalomban, szépen lassan kikoptak a magyar kocsifloktából. Az elsőosztályú sorozat 2020. augusztus 1. óta nem közlekedik közforgalomban sem és egyelőre különvonatban sem. A jelenlegi búcsúúton 4 másodosztályú lengyel kocsit (065 Bko, 189 Bo, 205 Bko, 207 Bo) tette meg a Miskolc–Hidasnémeti–Miskolc útvonalat háromszor a hétvége folyamán – menetrendszerinti vonatokkal. Az október 1-én 13 óra körül Hidasnémetiből indult vonatot a régi időket idéző köntösbe bújtatott Szili (001) húzta.

A búcsúztatásukat követően a komfort és a lengyel kocsik is már csak különleges alkalmakkor szállítanak utasokat, mint például a retró hétvégeken.

Molnár Zsolt

DOMBÓVÁRON ÉS FERENCVÁROSBAN IS ÚJÍTOTTUNK

Munkahelyünkön töltjük időnk jelentős hányadát. Nem mindegy, hogy napunk nagy részében milyen körülmények között dolgozunk, sem biztonsági, sem esztétikai szempontból. Most ismét két újabb telephelyen számolhatunk be olyan felújítási munkálatokról, amelyek hatására ma az ott dolgozó kollégák számára kedvezőbb, biztonságosabb, szebb munkakörnyezetet sikerült biztosítani.

2022 nyarán a MÁV-START Zrt. Működéstámogatás szervezete Dombóvár telephelyén a dízel karbantartó csarnok padlózatán csúszásmentes műgyantabevonat készítését végezte el. A munkálatok a csarnok több helyiségét is érintették, a felújítás összesen 4345 m²-en, több ütemben történt. A kivitelezés 120 nap alatt valósult meg. A felújítási munkák elsősorban biztonsági okokból váltak szükségessé: a csarnok padlózatának állapota erősen leromlott, olajjal szennyezett volt, ezáltal egy csúszós felső felület képződött, amely a karbantartási munkálatok elvégzését is nehezítették, de elsősorban a dolgozók biztonságára vált veszélyessé. A felújítás az olajos szennyeződések eltávolításával kezdődött gépi marással a beton felületét elérő mélységben. Majd az előkészített fogadófelületre műgyanta padlóburkolat került, amit egyszerűbb tisztítani és egyben csúszásmentes is. A padlóburkolat felújítása mellett a vizsgálóaknák falának javítását, festését olajálló bevonattal is elvégezték, mintegy 627 m² felületen. A biztonságos munkavégzés érdekében a felületekre a munkavédelmi jelölések is felkerültek.

A kivitelezés során összehangolt ütemezésre volt szükség, hiszen a csarnokban tárolt rengeteg alkatrészt a padló műgyantázása miatt át kellett pakolni. Ebben a telephelyi munkatársak is segítettek.

Felfrissülő Ferencváros

2022. II. negyedévében a MÁV-START Zrt. Működéstámogatás szervezetének Ferencváros telephelyén a villanymozdony-karbantartó csarnok fal- és mennyezet felületeinek tisztasági festésére is sor került, mintegy 9800 m² felületen. A kivitelezés több ütemben, összesen 120 nap alatt valósult meg. A falazat, valamint a mennyezet állapota erősen leromlott, szennyezett volt. A munkakörülmények, valamint az épület állagának javítása, illetve a munkabiztonsági szemlén felvetett hiányosságok megszüntetése érdekében szükségessé vált a vakolatjavítási, festési munkálatok elvégzése.

A csarnok közel 10 m-es magasságban lévő mennyezete az évek alatt gyakorlatilag feketévé vált. A 2750 m²-nyi előre gyártott vasbeton mennyezeten a többszöri beázás nyomai és a lerakódott korom-füst miatt különleges alapozási mód után kerülhetett sor a kétszeri diszperziós festésre. A falakon 425 m²-en szükségessé vált a vakolat javítása is, illetve 210 m²-nyi felületen a korlátok mázolása is megtörtént. A kb. 740 fm-nyi csővezetékét szabvány szerinti színben mázolták, majd a munkavédelmi jelölések felvitelére is sor került. A MÁV-START számára fontos a munkakörülmények folyamatos javítása, a jövőben is beszámolunk azon folyamatokról, ami hozzájárul kollégáink jobb környezetéhez.

Völgyi Katalin



Magyarország legszebb vasútvonalai

Utazni mindig különleges élmény, ha pedig olyan tájon haladunk, ami gyönyörködteti a szemet. A szépség ugyan szubjektív és minden vasútvonalnak megvan a maga szépsége, most bemutatjuk az áltaunk legszebbnek tartott vasútvonalakat hazánkban.

A szó mai értelmében ismert idegenforgalom egyidős a vasúthálózat kiépülésével. A belföldi és nemzetközi turizmus lehetőségét ugyanis a kényelmes, gyors, tömeges utazásra alkalmas vonatok teremtették meg. Az Európában máig egyik legsűrűbb magyar vasúthálózat napjainkban is kiváló lehetőséget kínál a természetet, városi és vidéki épített környezetünket élményszerű módon felfedezni vágyók számára. Fővonalainkon korszerű, gyors, sűrű és nagykapacitású járatok, egyre több viszonylaton étkező- és bisztrókocsi-szolgáltatással, mellékvonalainkon pedig romantikus hangulat várja az utasokat.

Hazánk legszebb vasútvonalai önmagukban is megérnek egy utazást. Számos vasútvonal vonalvezetése és építése gyönyörködtető, harmonizál a tájjal és a környék építészeti értékeivel, a természet szépségét éppenséggel kiemeli. A 19. században épült vasútvonalakat tervező mérnökök sokat adtak arra, hogy a földrajzi-domborzati akadályokat minél regényesebben küzdjék le a vonatok. Ezért alagutakon és völgyhidakon át, erdőket átszelve, folyók, patakok partjain, festői falvak határában vezetnek.

Bakony

A Győr–Veszprém vasútvonal Bakonyon átvezető szakasza az egyik kedvencünk, maga is ipari műemlék. Győrt elhagyva baloldalt percekig csodálhatjuk a pannonhalmi bencés apát-ság világörökségi épületegyüttesét, majd betérünk a Bakony meredek bércei közé, és hosszan követjük a Cuha-patak

völgyét, három alagúton és több patakhídon is áthaladva. Eplény szubalpin hangulatú településén áthaladva frissen restaurált műemlék völgyhidakon és szűk ívek sokaságán át ereszkedünk le Veszprémbe. A kocsikablakából gyönyörködhetünk a tájban és nagyokat szippanthatunk a beáramló erdőillatból. Az ezredfordulón a megszűnés határára sodródott vasútvonal ma egyre népszerűbb a fenntartható, élményszerű turizmus kedvelői körében.

Dunakanyar

Budapesttől alig félóránnyira is festői útvonalakra akadhatunk. Kiemelkedően szép a 70-es vasútvonal Vác és Szob közötti szakasza, ahol a pálya a Dunakanyarban, a folyam kanyarulatait követve, időnként a Börzsöny meredek hegyoldalaiban tör utat magának. A vonatablakból a viseigrádi fellegvár, a Pilis csúcsai és a Börzsöny barlangjai is impozáns látványt nyújtanak. A vonalon közlekedő KISS motorvonatok emeletéről még pazarabb a panoráma, de kétóránként a nemzetközi vonatok étkezőkocsijában falatozva is élvezhetjük a Dunakanyar páratlan látványát.

Balaton

Nem hagyhatjuk ki a felsorolásból a Balatont sem, különösen a Székesfehérvár–Tapolca és a Tapolca–Keszthely vonalszakaszok szépsége sokadszorra is ámulatba ejti az utast. Balatonakarattya után az alagútból kibukkanva hirtelen tárul fel a Balaton keleti medencéje teljes szépségében. Aszófő és Révfülöp állomáson a vonatablakból is jól

megfigyelhetők az Árpád-kori templomromok. Jobbról pedig a Balaton-felvidék színesíti a látképet, oldalukon festői prés-házak százaival. Badacsony és Balatongyörök között a tanúhegyek és a szigligeti vár sziluettje koronázza meg a kilátást. A Balatontól délre, az egykor a Balaton medrének részét képező lapos Nagyberek területén közlekedik hazánk utolsó üzemelő közforgalmú kisvasútja, a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút. Az év minden napján érdemes felkeresni a Somogy-szentpálra és Csisztagyógyűrdőre zakatoló kályhafűtéses szerelvényeket, hiszen a sajátos vasútromantika mellett a Fekete István műveit idéző gazdag növény- és állatvilág, legelésző tehén- és bivalycsordák a vonatablakból remekül megfigyelhetők. Balatonfenyves pedig óránként elérhető a Balaton és a Tópart IC-vonatokkal.

Bükk

Az Északi-középhegység legszebb vonalvezetésű vasútja az Eger-Szilvásvárad vasútvonal. Miután az Egri csillagokból ismert vár patinás falai között átzakatolt velünk a motorvonat, Egervár megállóhelyről pazar kilátás nyílik a száz tornyú városra. Szarvaskő környékén terepasztalt idézve kerülgeti egymást a vasút, az országút és a patak, vasúti alagutakon, hidakon keresztül. Az egész út során gyönyörködhetünk a Bükk erdőrengetegjeiben, amelynek szinte magashegységi hangulatot ad a Bélkő zord sziklafala. Szilvásvárad-Szalajkavölgy megállóhely pedig néhány perces sétára található a Szalajka-völgy bejáratától.

Hortobágy

Azonban nem csupán hegyvidékeinken, hanem az Alföld rónáin is festői vasútvonalak húzódnak. Változatos szépségű a Füzesabony-Debrecen vonal Poroszló-Balmazújváros szakasza, amely előbb a Tisza-tó széles medre felett halad, majd a Hortobágy világörökségi rangú végtelen délibábos pusztaságait szeli át. Hortobágyon a csárdához és a kilenclyukú hídhöz, Poroszlón az Ökocentrumhoz érdemes kirándulni.

Számos további vasútvonalat is megemlíthetnénk, ahol már maga a vonatút is megér egy utazást, illetve kiválóan kombinálható a vonatkozás öröme és a túrázás. A Vác és Balassagyarmat, Hatvan és Somoskőújfalu, Szerencs és Hidasnémeti közötti vasútvonalak festői várak mentén kanyarognak, a Dombóvár-Baja útvonalon utazva egymás után gyönyörködhetünk a Mecsek hegyvidéki panorámájában és a gemenci erdőben. A Nyíregyháza-Szerencs és a Miskolc-Sátraljaújhely vonalokról Tokaj-Hegyalja és a Zemplén panorámája tárul fel.

Esztergom és Komárom között hosszan a Dunában és a gercei falvak népi építészetében gyönyörködhetünk. Szeged és Hódmezővásárhely óvárosát, valamint az Alsó-Tisza árterét az egész nap félóránként közlekedő vasútvillamosból csodálhatjuk meg.

Molnár Gergely



A MÁV SZK háttér munkája a Déli Összekötő Vasúti Híd megépítésében



Egy olyan nagyszabású projekt, mint a Déli Összekötő Vasúti Híd felújítása és háromvágányossá alakítása, számos szakember és szervezet összehangolt munkáját követeli meg, ráadásul hosszú éveken keresztül. A kivitelező Duna Aszfalt Zrt. és a MÁV együttműködését, a projekt sikeres teljesülését nagyban segítette a MÁV SZK háttér munkája, amelyről Tóthné Kobra Mária környezetvédelmi, szállítási, leltározási és vasútitevékenység-vezetővel, Kiss Balázs környezetvédelem és energia vezetővel és Éles Dániel hulladékértékesítés, újrahasznosítás és vasúti tevékenység-vezetővel beszélgettünk.

A MÁV SZK támogató munkájában a három fő feladat: a híd átépítése során a környezetvédelmi előírások és jogszabályok betartatása és biztosítása, a zajvédelmi előírások ellenőrzése és a keletkező fémhulladék elszállítása, értékesítése volt. Az egész felújítás sokszereplős, összehangolt munkát kívánt. „A pontosság nagyon fontos volt, hiszen az ütemezésnek megfelelően kellett nekünk is végezni a munkát, igazodni a kivitelezőhöz, az időjáráshoz, a lakossághoz és a hídon átmenő vasúti forgalomhoz is.

Figyelembe kellett venni a szoros határidőket, a meglévő híd, a helyszín adottságait, és számos hatóság elvárásait. Szinte percre pontosan terveznünk kellett egy-egy munkafolyamatot a speciális vízi helyszín és az építmény monumentalitása miatt – magyarázza Tóthné Kobra Mária. – Minden egyes centi, minden egyes szabály és minden perc számított, nem lehetett hibázni. Ennek a hatalmas jelentőségű hídnak az átalakítása emlékeztető és inspiráló feladat volt mindannyiunk számára.”

Speciális hídműveletek

A híd teljes acélszerkezetének cseréje, az új vágány hídelemeinek beépítése vízi kiszolgálással történt, a hídelemeket egyedülálló, speciális emelőszerkezet segítségével emelték a helyükre. A szakemberek erős szellel, változó vízállással viaskodtak a magassági kötöttségek mellett, egy szűkös munkaterületen. A mozgatási műveletekben óriási tapasztalattal rendelkező hajósok és szerelési szakemberek vettek részt. Igazi szakmai produkció volt ez, amit sokszor a lakosság is kíváncsian nézett. Mind az építés, mind a bontás megkövetelte a két úszódarus emelést. A hajós műveletek tolóhajók, szállító- és tárolóbarkák, emelőbarkák, valamint rohamcsónakok, horgonyzó dereglyék, lakóhajók folyamatos készenlétét igényelték.

„Feladataink végzésénél sokszor kellett az időjáráshoz igazodnunk, különösen szeles vagy aszályos időszakokban, amikor a hajózás akadályoztatva van a Dunán

– mondja Éles Dániel. – A kivitelező Csepelen bérelt egy telephelyet, ide szállították az elbontott, egyenként kb. 5-600 tonnás, 80–90 méteres hídelemeket, és innen szállították az új elemeket, melyeket a projekt során úsztatási egységnek nevezünk. Csepelen zajlott az új hídelemek festése és a régi hídelemek bontása. Összesen 8250 tonna acélszerkezetet gyártottak és szereltek össze.”

A legfontosabb az élővíz védelme volt

„A hídfelújítások egyik sarkalatos kérdése a híd alatt folyó élővíz védelme, ami esetünkben a Dunát, egyik legnagyobb folyónkat jelentette – meséli Kiss Balázs. – A munkálatok során a legkörnyezet-szennyezőbb folyamat a hídelemek homokszórása, porlasztásos festése volt, hogy elkerüljük a szennyezéseket, a szakemberek egy különleges módszerrel, vágány rögzítés (edilonos beöntés) festették az acélszerkezeteket. A festési munkálatok nagy része a csepeli telepen zajlott, egy a feladathoz méretezett hatalmas fóliasátor alatt, így elkerülve a környezet érintkezését a festékkel. Ezt a sátrat úgy kell elképzelni, mint egy esküvői sátrat, csak itt nem házasság kötetik, hanem festék.



Zaj- és rezgésvédelem a MÜPA szomszédságában

A vasúti pálya megépítése során kiemelt szempont volt a magas minőségű kivitelezés, valamint a belvárosi helyszín miatt a hatékony zaj- és rezgéscsökkentés, mind a munkálatokra, mind a jövőre nézve. A vágányerősítés során sok olyan akadályt is meg kellett ugrani, amelyekhez sem hazai, sem kül-

Az elmaradhatatlan hordógurítás

A hídatavás egy régi hagyomány szerint történt, a projektben részt vevő vasutas kollégák és a kivitelező egy hordót gurítottak végig a hídon, Pestről Budára.

A régiek hite szerint a frissen elkészült hídról először lelépő embert szerencsétlenség fogja kísérni, ennek kivédése érdekében kell először egy hordónak végigmenni, hogy átvegye az első embertől az átkot.



földi tapasztalat nem állt rendelkezésre. A legnagyobb zajjal és rezgéssel járó munkafolyamatok a cölöpözés, a szádlemezek lehajtása és a betonszerkezetek bontása volt. A MÜPA munkatársaival történt egyeztetések alapján – különösen rezgésvédelem tekintetében – még magasabb biztonsági elvárásoknak kellett megfelelni, hogy a rezgés ne okozzon kárt a MÜPA szerkezetében. „A lakosságot illetően a zajvédelmi előírások betartása nem okozott problémát – mondja Tóthné Kobra Mária. – A híd viszonylag távol fekszik a lakott területektől, csupán néhány utcában hallatszódott a munkálatok hangereje. A lakosság türelmes volt, cserébe az eddig viszonylag hangos vonatátkelések az új sínhegesztési technológiák alkalmazásának köszönhetően jóval halkabb lett.”

A hídelemek újrahasznosítása

A MÁV-Volán-csoport számára a zöldtörekvések kiemelkedő jelentőségűek. Ezért természetes volt, hogy a hatalmas, vasból készült hídelemeket értékesíteni fogják hasznosításuk érdekében. A csepeli telephelyre szállított hídelemeket darabokra bontották, majd aukciót hirdettek egy-egy csomag értékesítésére. A két hídszerkezetből 3 929,59 tonna acélhulladék került ki. Összesen 5 aukció során sikerült értékesíteni a fémeteket, mindent pontosan elszámolva a megbízókkal, hiszen a fémhulladék a magyar állam tulajdona volt. „Valahányszor elmegyünk a híd mellett, esetleg átrobogunk rajta egy vonaton, büszkeséget érzünk, hogy részesei lehettünk a felújításnak” – meséli Mária.

Sin Bettina

Könyvajánló

A Déli Összekötő Vasúti Hídról könyvet is készített a kivitelező Duna Aszfalt Zrt., amelyben részleteiben is olvashatunk az itt bemutatott munkálatokról, érdekes adatokkal, építési módszerekkel ismerkedhetünk meg.

A Híd a múltból a jövőbe című könyv méltó mementó ennek a nagyszabású, a magyar hidépítés és vasútépítés történetében egyedülálló projektnek.

„Szakmai pályafutásom csúcsának a MÁV átvilágítását tekintem”

Árva Kálmán, szépkorú vasutas nyugdíjas munkatársunk egész életét a vasút szolgálatában töltötte, s még most sem tud hátradőlni. Vasúti kötődéseim címmel írt könyvet emlékeiről. Írásában személyes élményei mellett felvázolja a vasút elmúlt száz évének történetét. Egyfajta kordokumentum ez, melyből tanulságokat is levonhatunk a jövőre nézve.

Könyve az 1904. évben kezdődik, de Ön nem ekkor lépett a vasút szolgálatába. Kihez kötődik ez a dátum?

A könyv 1904-es kezdési dátuma nagyapámhoz kötődik, aki ekkor lépett a Magyar Királyi Államvasutak szolgálatába vonatkísérőként. Édesapám is vasutas volt. Negyvenéves vasúti szolgálata viszontagságos történelmi időkben is a vasút iránti hűségéről tanúskodik csakúgy, mint két vasutas testvérenek története. Vasutas bérházban, vasutas közösségben laktunk, ami abban az időben magában hordta annak minden előnyét és árnyoldalát.

Hogyan telt a gyerekkora ilyen környezetben?

Volt a házunk mellett egy igen magas, csaknem teljes hosszában használaton kívüli vasúti töltés, ami sok lehetőséget adott a játékokra. A töltés túlsó oldalán, egy agyonbombázott területen is jól lehetett gazemberkedni. Kiskamasz korunkban portyázásaink a közeli vasútállomásokra is kiterjedtek. Úgy hiszem, hogy Moldova György elhíresült szociográfiájának címe után szabadon, engem már ebben az időben megcsapott a mozdony füstje.

Mikor döntötte el, hogy vasutas lesz?

A szüleim soha nem akarták, hogy vasutas legyek, orvosnak szántak, de ehhez nem volt meg bennem a hivatástudat.

Geológus szerettem volna lenni, de akkoriban reménytelenül keveset képeztek. Végül az Építőipari és Közlekedési és Műszaki Egyetemet elvégezve vasútépítő mérnök lettem. A második egyetemi év elején két kollégám a MÁV vezérigazgatóságra indult társadalmi tanulmányi szerződést kötni. Velük mentem. Szükség volt a csekély családi hozzájárulás kiegészítéséért az ösztöndíjra, így négy évre én is a vasúthoz szegődtem.

Mik voltak az első pozíciói a MÁV-nál?

Pályakezdőként a Soproni Pályafenntartási Főnökséghez kerültem gyakorló mérnökként. Minden frissen végzett mérnöknek fél éves szakirányú vasúti kiképzésben kellett részesülnie, amit ott kezdtem el. Sopron sajátos határsáv jellege miatt zárkóztottan élő soproniak körében nem találtam fel magam, elkíváncoltam onnan. Egy volt egyetemi évfolyamtársam szól, hogy a MÁV Tervező intézetbe hívják dolgozni, de áthelyezésének az a feltétele, hogy szerezzen valakit maga helyett Budapesti Építési Főnökségi munkakörre betöltésére. Megkérdezte, hogy vállalnám-e, amire igennel válaszoltam. A Zánkai építésvezetőségre kerültem kitzűző mérnöki és művezetői munkakörbe, majd a Ferencvárosi Építésvezetőségre helyeztek. „Fradi”-ban jó csapat dolgozott együtt, olyannyira, hogy négy évre ott ragadtam. Időközben



főművezető, építésvezető-helyettes lettem. Közben elvégeztem a négy féléves gazdasági mérnöki képzést. 1969-től a főnökség központjában építőipari előkalkulátorként, majd a kalkulációs csoport vezetőjeként dolgoztam összesen tíz évig. Ezután kineveztek előkészítő főépítés-vezetőnek. Jól éreztem magam, nem akartam a sorsomon változtatni, ám 1978-ban komoly konfliktusba keveredtem a főnökség párttitkárával, és nem voltam hajlandó vele tovább együtt dolgozni.

Ez a konfliktus viszont egyenesen a Vezérigazgatóságra repítette?

Igen, már korábban ajánlottak munkát az Üzem és Munkaszervezési Szakosztályon, amit ekkor elfogadtam. Kezdődött az új gazdasági mechanizmus, aminek fontos eszköze volt a szervezésben rejlő tartalékok feltárása. A szakosztály vezető nyugdíjazását követően kineveztek utódjának. Ebben az időben ismerkedhettem meg a MÁV valamennyi szakterületével, és azok összefüggéseivel.

Mit tekint szakmájában elért legnagyobb eredményének?

A MÁV 1989. évben elvégzett átvilágítását, ami elindította a hazai vasútreform évtizedes folyamatát. Ekkor az állam által maradék elven finanszírozott MÁV számos sebből vérzett. A fuvarozási, szállítási teljesítmények rohamosan csökkentek, a MÁV ennek ellenére csúcsteljesítményekre méretezett szervezeti és eszközrendszer tartott fenn. Már dr. Bajusz Rezső vezérsége idején felmerült a MÁV teljes körű átvilágításának igénye, azonban az csak Urbán Lajos vezérigazgatósága alatt valósult meg. A sikeres projektet, amely kiterjedt az Állam és a MÁV kapcsolatának gazdasági alapú rendezésére, valamint a MÁV gazdálkodási, működési és szervezeti rendjének piacgazdasági működésre alkalmas átalakítására, a MÁV vezetése és az illetékes minisztériumok elfogadták. A reformfolyamat első komoly lépései Csárádi János vezérigazgatóhoz kötődnek, aki szívvel-lélekkel vasutasként és határozott vezetőként alapozta meg a további tennivalók fő irányait.

Ez időtől mindvégig közreműködtem a vasútreform megvalósításában a Szervezési Főosztály, majd a Pályavasúti Központi Iroda vezetőjeként, később a vasúti közlekedési struktúra EU-irányelvekben foglaltaknak megfelelő kialakításában a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. munkatársaként. Az ezredforduló tájkán a célegyenesbe érkezett a vasútreform. Erősen racionalizált, kétlépcsős szervezetként működött a forgalmi szolgálattal kibővült Pályavasúti Igazgatóság és

sorban jöttek létre a pályahálózatot igénybe vevő áru fuvarozási, személyszállítási, gépészeti üzletágak. Mindez derékba tört, amikor a 2002-ben hivatalba lépett MÁV-vezetők elvetve az elmúlt évtized vasútreformjának eredményeit, 2003. január 1-től sajátos szervezeti és működési rendet vezettek be, aminek hatására nem kívánatos, kedvezőtlen folyamatok kezdődtek a MÁV-nál.

És azóta sem dőlt hátra, számos cikkét, írását megismerhettük az elmúlt évtizedekben.

Az írás folyamatos tevékenységeim közé tartozott. Számos vasúttörténelmi és szervezési cikket, könyvrészletet írtam. A MÁV História Bizottság Infrastruktúra Albizottságának vezetőjeként részt vettem a Magyar Vasúttörténelmi Park létrehozásának munkáiban. Mindig volt olyan feladat, amivel szívessen foglalkoztam.

Hogyan döntötte el a Vasutas kötődéseim című könyv témáját?

Olyan könyvet álmodtam meg, ami szellemében magában hordozza egyes korábbi publikációim főbb gondolatait, emellett pályafutásomat vezérfonalnak tekintve végigvezet az általam megélt évtizedek fontosabb vasúti történéseinek során és bemutatja a mindenkori politikai és gazdasági környezetet.

Milyen kitüntetésekert kapott ennyi idő alatt?

Két miniszteri elismerést, a „Kiváló vasutas” kitüntető címet, és a „Közlekedésért” szakmai érmet, a vezérigazgatói „Vasút szolgálatáért” arany fokozatot, és mikor végleg „leszereltem”, egy VPE Kft. által alapított „Elismerő oklevél” kitüntetést.

Aki kíváncsi a további történetekre, olvassa el a könyvet. Remélem szeretettel fogadják majd az olvasók a benne foglaltakat.

Sin Bettina



UIC A FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉSÉRT



Jelenkorunk környezeti problémáit felismerve, az idén százéves Nemzetközi Vasútegylet (UIC) számos fronton, több olyan kezdeményezést indított el, amelyeknek célja, hogy a vasút, mint közlekedési alternatíva, választ kínáljon a mobilitási kihívásokra.

A Fenntarthatósági Platform tevékenysége

Ugyan az UIC létrehozásának eredeti célkitűzése a műszaki előírások összehangolása és a nemzetközi forgalom megkönnyítése volt, az idő előrehaladtával hamar fontossá vált a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés kérdése is. Napjainkban a szervezet a tagvasutakkal együttműködve a Fenntarthatósági Platform zászlaja alatt közösen dolgozik különböző innovatív megoldásokon, amelyek elősegítik, hogy a vasút még zöldebb, tisztább közlekedés legyen. Aktívan dolgozik azon is, hogy a vasutat a leginkább fenntartható közlekedési formaként népszerűsítse. Az évente kétszer ülésező Platform szorosan együttműködik a vasútszakmai szervezet többi ágazatával, legfőképp az áruszállítási, személyszállítási, valamint a vasúti rendszerek szakterülettel.

A platformon belül összesen 5 fenntarthatósági ágazat működik:

- levegőtisztaság
- körkörös gazdaság
- zaj és rezgés
- fenntartható területhasználat
- energiahatékonysági és CO₂-kibocsátás

Utóbbi, az energiahatékonyság és CO₂-kibocsátás munkacsoport munkájában a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. is érintett, mivel a vonatkozó éves adatszolgáltatásokban rendszeres, aktív szereplők vagyunk.



Részvétel a klímakonferenciákon

A Nemzetközi Vasútegylet az egyetlen olyan vasútszakmai nemzetközi szervezet, amely az ENSZ-ben konzultatív státusszal rendelkezik, immár 1949 óta. Az UIC rendszeresen részt vesz az ENSZ évente megrendezett éghajlatváltozási konferenciáin. Tavaly különleges, szimbolikus keretek között az úgynevezett klímavonattal érkezett Amszterdamból és Párizsból az UIC küldöttsége a rendezvénynek helyszínt adó skóciai Glasgow-ba. A COP26 konferencián a delegáltak számos kísérőrendezvényen képviselték a vasutakat a konferencia területén és azon kívül is, több eseményt közösségi médián közvetítve.

A tavalyi gyakorlatnak megfelelően idén is részt vesz az UIC az ENSZ klímarendezvényen, szám szerint a COP27-en, melyet november 6–18. között tartanak Egyiptomban. Az UIC a konferenciára változatlan célkitűzésekkel indul: amellett, hogy továbbra is kiáll a vasúti modális váltás hangsúlyozása mellett, kommunikációs kampányt indított el, melynek célja, hogy felhívja a figyelmet a vasúti szektor szerepére az átalakuló, megváltozott gazdasági környezetben. A figyelemfelkeltő kampány erőteljes üzenetet fogalmaz meg a vasút fontosságáról – mindezt a Párizsi Egyezmény, azaz ENSZ Éghajlat-változási Keretegyezménye kontextusában.

SDG Index

Nem kis fába vágta a fejszét az UIC, amikor idén nyáron elindította új, innovatív digitális felületét a Vasúti Fenntarthatósági Indexet (Rail Sustainability Index), amely teljesítménymutatók segítségével méri a vasutak hozzáadott értékét hét, a szektor szempontjából releváns ENSZ Fenntartható Fejlődési Cél (SDG) mentén. Az értékelési rendszer mind a vasúttársaságok, mind pedig a vasúti ágazat számára támogatást biztosít a fenntartható fejlesztési célok eléréséhez. A digitális eszköz segítséget nyújt a vasutaknak a zöld befektetési formákhoz, pénzügyi eszközökhöz való hozzáférésben is. Az önkéntes pontozási rendszerben számszerűsíthetik elért eredményeiket, ezzel vonzóbbá téve a vasutakat a befektetők számára. Így a digitális rendszer globális lefedettségű referenciaként szolgál a szektor szereplői számára, és egyben hozzájárul a szektor fenntartható fejlődés elősegítésében. Az éles verzió előtt az UIC-tagokat adatszolgáltatásra invitálták meg, a pilotesztváltozathoz a MÁV is szolgáltatott adatot.

Kispéter Adél
Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság



A Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság által jegyzett cikksorozatban az idén százéves Nemzetközi Vasútegyletet mutatjuk be különböző aspektusból. Eddig többek között a műszaki megoldásokat, az UIC globális lefedettségét jártuk körbe, egyúttal a szervezet párizsi székházának titkait fedtük fel. Az utolsó előtti cikkünkhöz érkezünk, melynek keretében megtudhatjuk, hogy a Vasútegylet milyen formában járul hozzá a vasút és a fenntartható fejlődés népszerűsítéséhez.

HOGYAN VÉDEKEZZÜNK A HIDEG ELLEN?

Ismert, hogy az október elsején hatályba lépett kormánydöntés alapján – a gázválság miatt – korlátozzák az állami intézmények energiafogyasztását a hőmérsékletek központi szabályozásán keresztül. A Magyar Közlönyben megjelent „az egyes intézmények veszélyhelyzeti működéséről” szóló, 353/2022. (IX.19.) számú kormányrendelet. Ezzel való hivatkozással 2022. október 1-jét követően minden helyiségben a légbefúvás, fűtés útján biztosítható maximális hőmérséklet 18 Celsius-fok – többek között a MÁV-csoport munkavégzési helyiségeiben is. A sajnálatos módon kialakult gazdasági és energiaellátási szűkséghelyzet az egész vállalatcsoport működésére kihatással van, a kiadott szabályok betartása minden munkavállaló kötelessége. A helyiségek 18 fokos hőmérséklete valószínűleg alacsonyabb, mint az eddig általunk megszokott szobahőmérséklet, de még mindig bőven felette van annak a hőfoknak, amelynek egészségügyi következményei lehetnek. A tartósan hűvös érzet persze nem kellemes és egyéni preferenciáink is befolyásolják, de így is számos dolgot tehetünk annak érdekében, hogy komfortosabban érezzük magunkat.

Van ideális külső hőmérséklet?

Természetesen léteznek olyan alapvető szabályok, amelyeket be kell tartani, azonban az ideális hőmérséklet mindenkinek mást jelent. Hőérzetünket, és azt, hogy hány fokos környezeti hőmérsékleten érezzük a legjobban magunkat, különböző tényezők befolyásolják. Hozzáértők szerint ugyanaz a 16 fokos hőmérséklet más érzetet okoz tavasszal és mást ősszel. Máshogy érezzük egy nyári hajnalon és máshogy egy késő őszi nappal. Befolyásolnak a színek is. A meleg színek: a narancs és a piros, a sárga és a barna úgy hatnak ránk, hogy a hűvösebbet is kellemesebbnek érezzük. A hideg színek pedig hűtenek, például a kék és a szürke által hűvösebbnek érezhetjük a hőmérsékletet. Ezért szokták a lakások falait inkább meleg színekre festeni, a szakértők szerint egy meleg színű lakásban akár plusz

2 fokkal is melegebbnek érezhetjük a levegőt a hőmérővel mérthez képest. Hőérzetünket a páratartalom is befolyásolja. Átlagosan a legtöbben a 40-60% közötti páratartalmat szeretik, és minél magasabb a páratartalom, annál melegebbnek érezzük az adott hőmérsékletet. Tehát ugyanaz a 20 fok hűvösebbnek érződik 30%-os páratartalommal és melegebb a hőérzet 70-80%-os páratartalom mellett.

Életkorunk és aktuális egészségi állapotunk is befolyásolhatja, hogy hány fokban érezzük a legjobban magunkat. Időskorban vagy rosszabb vérkeringés esetén 30 fokban is fázhatsz az adott személy. A tél és a fűtési szezon közeledtével a különböző fórumokon sok hasznos tanácsot lehet találni arról, hogyan lesz gazdaságos és optimális az otthonunk fűtése, melyik helyiséget hány fokra érdemes fűteni – figyeljünk ezekre!

Mi történik a testünkkel tartós hidegben?

Vajon milyen lesz az idei tél? Figyeljük az időjárás-előrejelzéseket, pedig nem az a legfontosabb, hogy hány fok lesz. Az, hogy kinek mi a hideg környezeti hőmérséklet, esetenként és emberenként jelentősen különböző. Mint a folyadékháztartásnál, itt is a kisgyermek és az idős vagy beteg emberek hideg elleni védekezése a leglabilisabb. A hidegnek az egészségre közvetlen és közvetett hatása is van. A szervezetünk érszűkítő hatású, izommunkával, didergéssel védekezik a hideg ellen.

Ez az ún. védekező reflex, melynek következtében érszűkítés alakul ki a hidegnek kitett területeken. A védekező mechanizmus a későbbiekben azonban káros következményekkel is járhat, hiszen a tartós érszűkítés következtében sérülhet az adott terület oxigén- és tápanyagellátása. A végtagok hőmérséklete a bennük tapasztalható véráramlás függvénye. Hideg környezetben a szervezet az élet fenntartásához nélkülözhetetlen szervekbe csoportosítja a vér nagy

Hideg elleni védekezés, hasznos tanácsok

A kialakult helyzethez alkalmazkodni kell. A hideg idő, vagy a hideg időjárás ellen nemcsak a szabad levegőn, hanem a belső térben is védekezni kell. A szakirodalom a 10-15 fokot jelöli meg határnak: kihűléshez vezethet, ha a helyiségben, amelyben folyamatosan tartózkodunk, a hőmérséklet tartósan 10-15 fok alatt van. Irodai környezetben, egy helyben, ülőmunkát végezve más a hőérzetünk, és a szervezetünk is máshogyan érzékeli a hőmérsékletet, mintha folyamatosan, egész testet érintő fizikai aktivitást végeznénk. Mit tehetünk kint és bent a hőérzetünk kellemesebbé tétele, a komfortérzetünk növelése érdekében?

- Folyamatosan figyeljük a meteorológiai előrejelzéseket, és az időjárásnak megfelelő ruházatot vegyünk fel, rétegesen öltözködjünk.
- Különösen figyeljünk a végtagok védelmére, elsősorban a meleg és kényelmes lábbelire. A lábfej nagyon hamar lehűl.
- Ha szükséges, ügyeljünk az arc, az orr és a fül védelmére is, sapkával, sállal védjük a hideg ellen.
- Ülőmunkát végezve óvjuk a derekunkat is. Hátunkat, derekunkat óvjuk meleg ruhadarabbal.
- Tegyük szőnyeget a padlóra a lábunk alá, és a nem tökéletesen záródó nyílászárók elé, ablak közé helyezzünk párnát, szőnyeget. Öltözködjünk a lakásban, irodában is legyen réteges.
- Ne feledkezzünk el a megfelelő bőrápolásról sem. A tartós hideg környezet más arc- és kézápolást igényel.

részét, hogy azokat melegen tartsa és változatlan tápanyag-, illetve oxigénellátással biztosítsa megfelelő működésüket. Ennek eredményeképpen a kevésbé lényeges perifériás részekben, mint a végtagok bőrében, relatív vérszegénység alakul ki, és ez okozza a hűvösségérzetet.

Nem is gondolnánk, hogy egyes esetekben már a 10 Celsius-fokos környezet is rosszul végződő lehűléshez vezethet. Sőt, vannak bizonyos gyógyszerek is, amelyek gátolják a központi idegrendszerünk, így a hőszabályozó központunk működését, és olyanok is, amelyek a védekező mechanizmusokat blokkolják. Közismert az a tény is, hogy az alkohol csökkenti a hidegérzetet és kikapcsolja a szervezet hideg elleni védekező mechanizmusait, így a „lélekmelegítő” pont az ellenkező eredményre vezet, ha hideg időben alkoholfogyasztás után a szabadban vagy fűtetlen helyen tartózkodunk.

A nagy hideg ugyan nem kedvez a járványok terjedésének, viszont a szervezet lehűlése elősegítheti a fertőző baktériumok, vírusok szervezetünkre gyakorolt negatív hatását is.

• A téli nagy hidegben a légúti fertőzések száma megszaporodik, védekezzünk ellene. Aki náthás, köhög, feltétlenül kerülje a közösségi tereket. Tartsuk be az egészségügyi védekezési szabályokat!

• Fontos, hogyan szellőztetünk: ha gyorsan, azaz „keresztuzatot” csinálunk 1-2 percre, akkor a levegőt gyorsan kicseréljük anélkül, hogy lehűtenénk a falakat, így gyorsabban felmelegszik a friss levegő.

• Fontos a megfelelő táplálkozás is, hiszen nem csupán kívülről kell melegen tartani a testünket. A szervezetünk a melegítésre kalóriát használ el, ezt pótolni kell. Az optimális kalóriabevétel mellett hasznosak a meleg és tartalmas ételek, levelek, és természetesen a folyadék fogyasztása. Meleg teát, akár termoszból, egész nap kortyolgathatunk.

• Figyeljünk a vitamin, különösen a C-vitamin pótlására, és fogyasszunk rendszeresen nyers gyümölcsöket, zöldségeket is.

• Krónikus betegségben szenvedők lehetőleg ne tartózkodjanak hosszú ideig a szabadban extrém hideg időben. Ha nem zárt helyen vagyunk, hanem a szabadban, védjük magunkat a szélről és az átnedvesedéstől. A nedves ruhákat minél előbb cseréljük szárazra, és viseljük természetes alapanyagú gyapjú vagy pamut alsó ruházatot.

• Ha hidegben autóval utazunk, mindig legyen nálunk meleg takaró, termoszban meleg folyadék és feltöltött mobiltelefon.

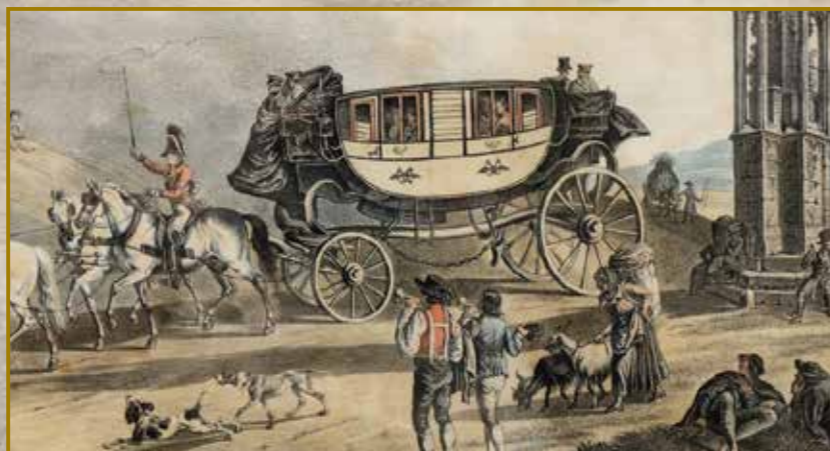
Télen is figyeljünk egymásra, nemcsak a szabadban, hanem az esetlegesen fűtetlen lakásban tartózkodókra is! Segítsünk magunkon és másokon is! Vigyázzunk magunkra és egymásra! Jó egészséget kívánunk!

Hum Krisztina

Forrás: www.egeszsegvonal.gov.hu, www.webbeteg.hu

VOLT EGYSZER EGY DELIZSÁNSZ TÁVOLSÁGI JÁRAT

Állítólag már a Mátyás király idején működő kocsis futárszolgálat is szállított utasokat, ám rendszeresen közlekedő kocsik csak három évszázaddal később indultak.



A hazai menetrend szerinti postakocsi-közlekedés kezdetének az 1752. szeptember 18-i dátumot tekintik, amikor Bécs és Pozsony között naponta, Bécs és Buda között hetente, Buda, Temesvár és Nagyszében között pedig négyhetente vált rendszeressé a forgalom.

Posta, kocsi, postakocsi

Mária Terézia uralkodása alatt (1740–1780) nem ez volt az első ilyen közlekedési eszköz, pár évvel korábban megindult a Bécs és Brünn, majd Prága között is a forgalom, az államosított posta zászlaja alatt. Az államosítás épp 300 évvel ezelőtt történt még III. Károly uralkodása idején, 1822-ben. Kezdetben az állami posta a levélforgalomra volt berendezkedve – csomagot, pénzt, utast nem szállított, így leginkább a kormányzati és hadi jellegű iratok továbbítására alkalmazták elsősorban lovasfutárokat. Ezen a gyakorlaton változtatott az 1740-es évek végén a bécsi főposta-igazgatóság a postakocsik, az ún. delizsánszok forgalomba állításával. A kifejezés közvetlenül a német dilischanz (szorgalom) szóból ered, a franciás kiejtést az indokolta, hogy a német is a „diligance” szót vette át. (A franciák pedig a latin diligentiát, és ezzel bezárul a kör.) A kifejezésnek azonban legfeljebb a munkamorál tekintetében volt köze a szorgalomhoz; a francia voiture de diligence kifejezés azt jelenti, hogy postakocsi.

Az 1752-es kezdő dátum azonban nem azt jelenti, hogy olykor ne szállítottak volna utasokat a magyar (katasztrófális minőségű) utakon a postakocsik, ám ezek alkalmi menetek voltak. A hatékony működéshez természetesen postaállomásokat is létre kellett hozni, ezeket igazgatták a postamesterek, akik jelentős kiváltságokban részesültek. A postának nem kellett adót fizetni, háborús időkben az álló

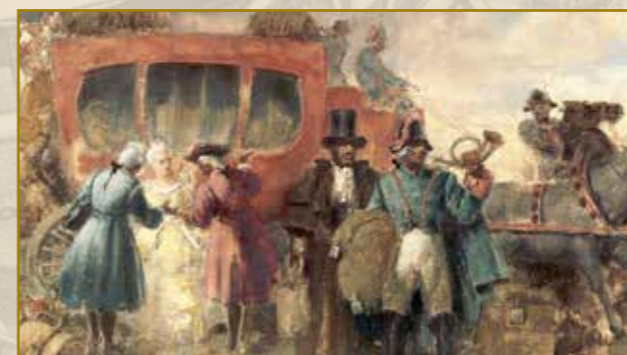
másokon nem kellett katonákat elszállásolni, a lovasfutárok és a postakocsik az út- és a hídvám alól is felmentést kaptak. De a postaállomást sem csak valamiféle, általában rosszhírű fogadóként kell elképzelni. A kincstár 8-10 hold ún. postaföldet biztosított a postamesternek, ezen kellett kigazdálkodnia a lovak takarmányozását, és itt legelhetek is az állatok. A postai tulajdonban lévő lovakat sem munkára, sem hadicélokra nem volt szabad használni. De a delizsánszokat a postahivataloknak kellett beszerezniük és karbantartásukról is ők gondoskodtak. Már a kezdet kezdetén rögzítették az utazási feltételeket: ha az utas nem jelent meg induláskor, másnak adták el a jegyét. A járatok a keskeny utakon elsőbbséget élveztek, tilos volt őket megállítani, a postakürt a szembejövő kitérésre figyelmeztetett. Ez gyakran olyan következménnyel járt, hogy a szembejövő parasztszekér beleragadt a sárba – ami persze az érintetteket leszámítva senkit sem érdekelt.

Kürttel és poggyással

Az ötszemélyes társaskocsikat a császári színekre, fekete-sárgára festették, a kocsiban ülők mellett egy ember utazhatott a bakon is. A kocsi belsejében külön rekesz volt a pénzszállításra, a csomagküldeményekre, míg az utaspoggyászokat a kocsi tetejére tették. A delizsánszot általában négy ló húzta, de előfordult, hogy tartalék ló is üggett a hámozó köté. E lovakat nevezték szélhámosoknak, tehát innen ered a ma már egész mást jelentő kifejezés. A kocsin kétfős személyzet volt: a hajtó (postillon), aki lovakért, és a kalauz (konduktor), aki a biztonságért felelt. Nagyobb érték vagy fontos ember szállításakor egy, néha több fegyveres kísérte a kocsit. A Buda–Bécs közötti heti járat vasárnap indult és keddre ért Bécsbe. Az utasoknak 2

aranyforintot kellett fizetniük, ebben a szállás és az étkezés díja is benne volt. A 19. század elején már Buda és Zimony (kéthetenként), illetve Bécs és Károlyváros (hetente) között is megindult a forgalom, de azt csak 1803-ban vezették be, hogy a pénz és a csomagok mellett levelet is szállítson a delizsánsz. Az 1805-ös szabályzat szerint egy forint volt a menetdíj, a külső helyen 45 krajcárért lehetett utazni. Az ölbé vett gyerekért „a rendes díj ötödrészét”, a nagyobbakért „akik két felnőtt között elférnek” a menetdíj harmadát kérték. De az utasoknak olyan költségeket is állniuk kellett, mint az állomást, a kocsikenőcsdíj, a kocsihasználati díj, sőt postamesteri borraalót is elkértek. Ha minden rendben zajlott, a postakocsi 9–10 km/h átlagsebességgel haladt. Ám ahogy azt a kosztümös és a vadnyugati filmekben megszokhattuk, gyakran nem zajlott minden a legnagyobb rendben. Egy német utazó feljegyzése szerint „indulás előtt a jó budai sashegyi vörösből alaposan felöntötték a vendégeket, meg a kocsis is a garatra, mert az kellett a bátorság alátámasztására”.

A Magyar Hírmondó nagyszombati tudósítója 1800-ban jegyezte le a szörnyű esetet a Konstantinápolyból Bécsbe tartó „ifjú úrról”, bizonyos Frieberth József követségi tanácsosról. „Febr. 15-dikén, a szállító posta-szekéren, az úgy nevezett Delizsánszon, egy Ifjú Asszony személylyel, és együtt” indult útnak. „De szerentsétlenül – így az újság –, mert a második posta-járáson, Kis Apold és Omlás nevezetű Helységek között úgy fordult fel velem a posta-szekér, hogy maga Frieberth Úr, és az Asszony személy szörnyű halált haltak, kiknek holt testeik ide hoztattak Febr. 16-dik éj-



szakján és más nap el is takarítottak, sok érzékeny szívű Lakosoknak könnyhullatásaik között”.

A 19. század folyamán megjelenő egyre több újság számtalan rablótámadásról is közölt beszámolót, többnyire híres betyárokkal összekötve az útonállást.

Fejlődik, bealkonyul

A postakocsi-közlekedés a 19. század húszas éveitől fejlődött a leglátványosabban. Ez elsősorban az új kocsik megjelenésének volt köszönhető. 1823-tól jelentek meg a könnyűszerkezetű kocsik, s ekkor vezették be az éjszakai



közlekedést. Ezen újítások nyomán a menetidő is jelentősen csökkent, például a Buda és Bécs közötti távolság már csak egy napot vett igénybe. Ezeket a járműveket delizsánsz mellett gyorskocsinak is nevezték, és sűrűbben is közlekedtek: 1825-től hetente három, 1840-től pedig már mindennap indult gyorskocsi Budáról Bécsbe. A régi delizsánszokkal szemben ez kilencszemélyes volt, de a külső padon is utazhatott plusz két fő.

A postakocsi-üzemeltetés állami monopóliumként működött – legalábbis hivatalosan –, de magánzók is megjelentek (posta nélkül), hogy azokat az utasokat szállítsák, akiknek nem jutott hely vagy nem volt idejük a gyorskocsira várni. Vagy éppen olyan utakon akadt dolguk, ahol nem járt postakocsi. Mivel e járművek egyszerű, ám gyorsan mozgó kocsik, gyakran sima szekerek voltak, úgy nevezték őket, hogy gyorsparaszt, de ebben semmi pejoratív nem volt. A fuvarosoknak nem volt kötött viteldíjuk, annyit vitték az utast, amennyit le tudtak gombolni róluk, és kellő szorgalommal komoly bevételre tehetek szert. Legalábbis erre utal Eötvös Károly Utazás a Balaton körül című művében: „Bojnitzer és Marosi, Szűcs Pista és Adler Márton és az öreg Pitli: ezek voltak a gyorskocsisok Budapest–Székesfehérvár–Veszprém és Balatonfüred közt. Ismertem valamennyit. Jókedvű, jólelkű és jó lovú ember valamennyi. Fele zsidó, fele nem zsidó, sohase veszték össze egymással. Bojnitzer és Marosi harminc évig voltak társak. Vettek ezalatt ezer lovat, kerestek százötvenezer forintot, sohase vezettek könyvet, sohase csináltak évi mérleget, és sohase számoltak le egymással.”

A gyorskocsikkal, a gyorsparasztokkal azonban a technika fejlődése óhatatlanul leszámolt. A vasút hazai megjelenése és térhódítása a delizsánszok alkonyát is jelentette, és igaz ugyan, hogy menetrend szerinti gyorskocsik még az 1880-as években is közlekedtek, de ekkor már mindenki előtt nyilvánvalóvá vált, hogy a hosszú távú utazásokra a vasút sokkal alkalmasabb.

Legát Tibor

Ehető kalapok – az erdei gombák világa

Sokszor ajánlottunk már kirándulásokat, hiszen a természetjárás kellemes és egészséges kikapcsolódási lehetőség. Bár az erdő mindig vár, ősszel a színpompás látványon túl valódi kincseket is kínál: illatos, ízletes, vadon termő gombákat. Tippek, tudnivalók, érdekességek a gombákról-gombászásról, hogy egy kellemes sétából vacsora is születhessen.

A Kárpát-medence erdőségeiben és mezőin csaknem 250-féle ehető gomba terem tavasztól késő ősziig – feltéve, ha kiadós csapadékot is kap a föld. A rendkívül száraz, aszályos nyár a gombászoknak sem kedvezett, az őszi azonban az ország több pontján is csapadékosan indult. És ennek a gombák is kifejezetten örültek. Azóta csak nőnek, megállás nélkül, így most igazi dömpingre számíthatunk. A novemberi kirándulásokra tehát érdemes magunkkal vinni egy kosarat, mert szinte biztos, hogy akarva-akaratlanul is belebotlunk néhány gombába. És ha már ott hevernek a lábunk előtt, kár volna otthagyni ezeket a különleges – sem állat, sem növény – élőlényeket, hiszen fantasztikus fogások készíthetők belőlük.

Az erdei gomba igazi kulináris élmény, íze össze sem hasonlítható a termesztett gombákéval. Nem véletlen, hogy a gomba fogyasztása egyidős az emberiséggel, és az sem, hogy Arisztotelész az „istenek eledelének” nevezte, Claudius császár szerint pedig „egy tál gomba többet ér minden hadvezéri dicsőségnél”. A gombafélék ráadásul értékes tápanyagforrások: igen alacsony a szénhidrát-, zsír- és nátriumtartalmuk, ugyanakkor gazdagok B-vitaminokban

és ásványi anyagokban, például szelénben, káliumban és vasban. Emellett a gomba az egyetlen „növényi” eredetű D-vitamin-forrás.

Ilyenkor ősszel leggyakrabban vargányát, tinórut, lila pereszket, rizikét, laskát, csiperkét és őzlábgombát találhatunk, a mezőkön, réteken pedig óriáspöfeteget vagy egészen apró, ám annál ízletesebb szegfűgombát szedhetünk.

Mielőtt azonban tényleg elindulunk gombászni, fontos észben tartani néhány alapszabályt. A gombák között nagyon sok a mérgező, van olyan, amelyiknek csak a kalapja használható fel, vagy csak 20 perc főzés után fogyasztható, de olyan is akad, amelyik után nem szabad alkoholt inni. Sokféleségük miatt kitérni most nem tudunk mindegyikre, mivel azonban szedés után úgymint be kell vizsgáltatni gyűjteményünket, ott minden egyéb hasznos információval ellátnak bennünket, még receptötletekkel is. Hiszen az egyik gomba levesbe való, a másik pörköltnek, a harmadik rántani, a negyedik tölteni, az ötödik fűszernek.

Hétvégén tehát jöhet a túrabakancs és a kosár, kellemeset a hasznossal, biztos, hogy jól fog esni a saját szedésű gombából készített reggeli, ebéd és vacsora.

Legyél te is gombász! – A gombagyűjtés szabályai:

- Az állami tulajdonú erdőkben személyenként naponta max. 2 kg gombát szedhetünk saját felhasználásra.
- Magánerdőkben – mennyiségtől függetlenül – engedély szükséges a szedéshez.
- Kizárólag kosárba gyűjtjük a gombát, műanyag zacskóba soha.
- Se az előregedett, férges, se az apró, nagyon fiatal gombát ne szedjük le!
- Az ismeretlen gombákat külön gyűjtjük, mert ha van közte mérgező, lehet, hogy a kosár egész tartalmát ki kell dobni.
- Ne szedjünk gombát autótűt vagy mezőgazdasági terület mellett!
- A gomba nem áll el sokáig, célszerű még aznap megfőzni vagy lefagyasztani.



Ehető, nem ehető – Irány a gombavizsgáló!

Az ismeretlen gomba mérgező! Mondhatjuk úgy is, hogy minden gomba ehető, de valamelyik csak egyszer. A viccet félretéve, ha nem vagyunk képzett gombavizsgálók, minden esetben vizsgáltassuk meg az általunk szedett gombát. Erre szerencsére ország-szerte rengeteg helyen van lehetőség ingyenesen is. A piacokon gyakorlatilag mindenhol találunk gombavizsgálót, de vannak olyan lelkes szakemberek, akik egyéni időpontokban is szívesen átnézik kosarunk tartalmát. A Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal által nyilvántartásba vett szakellenőrök, valamint a szakellenőrt foglalkoztató piacok listája megtalálható a www.netgombasz.hu oldalon.

Receptek húsimádóknak és vegetáriánusoknak

Az erdei gomba levesnek, salátának, savanyúságnak, köretnek, főételnek, zöldség- és húshelyettesítőnek vagy akár azok kiegészítőinek is kiváló. Tökéletes vegetáriánusoknak, de rántva vagy pörkölt formájában a húsimádók is rajongani fognak érte. A gombából készült ételek ráadásul villámgyorsan elkészíthetők.

Serpenyős gomba

Hozzávalók:
300 g friss vargánya (ha nincs, tinóru, csiperke vagy laskagomba is jó),
2 gerezd fokhagyma, 3 szál friss kakukkfű, 3 szál friss petrezselyem, só, bors, olívaolaj, 3 dkg vaj, pár csepp citromlé



Elkészítés: Egy serpenyőbe olívaolajat öntünk, belerakjuk a felaprított gombát, és elkezdjük pirítani. Hozzáadjuk a felaprított fokhagymát, a letépkedett kakukkfűvet és petrezselymet, és jól összeforgatjuk. Sózzuk-borsozzuk, és addig sütjük, amíg a gomba pirulni nem kezd. Ekkor hozzáadjuk a vajat és pár csepp citromlevet, majd újból összeforgatjuk az egészet. Minél frissebb a gomba, annál több levet fog eresztetni. Ha kevés a lé, adjunk hozzá egy kevés vizet, hogy az étel jó szaftos legyen. Pár perc rotyogás után pirítóson vagy főtt tésztán tálaljuk.

Tejszínes gombakrémleves

Hozzávalók: 500 g friss vargánya (vagy erdei gomba vegyesen), 1 fej vöröshagyma, 4 gerezd fokhagyma, 3 ág kakukkfű, 1 csokor friss petrezselyem, 0,5 dl száraz fehér bor, 1,5 dl tejszín, 5 dl víz, só, bors



Elkészítés: A felaprított gomba $\frac{3}{4}$ részét só nélkül, forró serpenyőben alaposan lepirítjuk. Egy lábasban megpirítjuk a finomra vágott vöröshagymát, majd hozzáadjuk a felszeletelt fokhagymát, végül a pirított gombát. Felöntjük borral, azt hagyjuk elpárologni, majd felöntjük vízzel, fűszerezzük sóval, borssal és kakukkfűvel, és tovább főzzük. Közben a maradék gombát vékonyra szeleteljük, lepirítjuk egy serpenyőben, majd hozzáadunk egy gerezd felszeletelt fokhagymát, egy csokor durvára vágott petrezselymet, három evőkanál olívaolajat és félretesszük, ez lesz a díszítés. A leveshez kb. 10 perc után hozzáadjuk a tejszínt és azzal is hagyjuk egy kicsit rotyogni. Ezután jó alaposan összeturmixoljuk a levest botmixerrel, hogy selymesen krémes állagú legyen. Még forrón tálaljuk, és minden tányér tetejére szedünk a petrezselymes pirított gombából is.



Szezonzáró a Mikulással a Vasúttörténeti Parkban

A Mikulás december 4-én, vasárnap látogat el a Vasúttörténeti Parkba, hogy ismét felejthetlenné tegye a szezonzáró eseményt! A Park ünnepi díszben, sok-sok színes programmal várja majd a látogatókat idén utoljára, hiszen legközelebb csak 2023 tavaszán nyitja meg kapuit az érdeklődők előtt.

A családi programokon a nap folyamán két alkalommal, délelőtt és délután lehet részt venni: 10 és 13 óra között, valamint 14 és 17 óra között mutatják majd be az eseményre összeállított műsort.

A szezonzáró rendezvényen a gyerekek egyik kedvence, az Apacuka zenekar adja majd a talpalálót, emellett pedig az ünnepi varázslatról Kóhalmi Ferenc interaktív bűvész showműsora gondoskodik majd. A karácsonyi hangulatot arcfestéssel is fokozhatják, a gyerekek nagy öröme. Ugyanakkor nem maradhat el az adventi kézműves foglalkozás sem, ahol szebbnél szebb karácsonyi díszek és mézeskalácsok készülhetnek. A névadó sztárvendég természetesen idén is a Mikulás lesz, aki manójával együtt várja majd a gyermekeket. A fehérszakállú autentikusan berendezett szobájában emlékeztető fotók is készülhetnek.

A belépőjegy ára 4.500 Ft/fő. Gyermekjegy esetében a belépőjegy ára tartalmazza a Mikulás-csomagot, illetve mind felnőtt, mind gyermek esetében korlátlan kerti vasutazást is.

Bővebb információ november 2-tól a www.vasuttortenetipark.hu oldalon.
A SZERVEZŐ A PROGRAMVÁLTOZTATÁS JOGÁT FENNTARTJA.

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2022. november 18.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujstag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „A Miniszterelnökség és a MÁV között 2021 augusztusában létrejött Támogatási Szerződés alapján, a Magyar Falu Program keretében a vasúttársaság 2 milliárd forint vissza nem térítendő kormányzati támogatást használhat fel vasútállomások fejlesztésére.” A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Akkerman Marianna** olvasónknak!

AZ ÉSZAKI KÖZÉP-HEGYSÉG...	FÜGGŐZÁRRAL BIZTOSÍT	KORÁBBI	BORÁSZ (ATTILA)	SZKAN-DIUM	ZORRO JELE	TÍZSER SZÁZ	FÉLRE-VEZET	BERN HATÁRAI!	RÓMAI 5-ÖS	PÁRDUC-MACSKA	A NÁTRIUM-VEGYJELE	OSZMÁN TISZTI RANG	ÓCSÁ-ROLT	VOLT. RÖVIDEN	PORSZÍVÓ MÁRKÁJA	KÖZÉPEN SZÉP!	
1																	E
... BALDWIN; AMERIKAI SZINÉSZ					JAPÁN VALLÁS				SZINÉSZ (NICOLAS)					FOGADÁSI ÖSSZEG			
FRANCIA KÁRTYA EGYIK SZÍNE			DECEMBER, RÓV. A ROZS IS EZ					A SZOBÁBA ... TOP: ROCKTRÍÓ		AMBRUS ... SZINÉSZNŐ						TÉL KÖZÉPE!	SÖVÉNYT VÁG
2											V						
NÖVÉNYI SZÁR		ARGON	ÉVAD		NÉVELŐ				SÍRÓ (BABA)					LÉGY-LÁRVA FÜL, ANGOLUL		A BÁNSÁG KÖZÉPE!	MENHELY RÉSZE!
OLDAL, RÖVIDEN		TRIBÜN KÖZÉPE!	BAJOSAN		KÉSZ-PENZ, RÖVIDEN	2/3 GÁT!		BOKA ELLENFELE (FERI)	ÉSZAK		ADUT KI-JÁTSZIK ... FLAG-RANTI						
EURÓPA LEG-NAGYOBB TAVA							CSOKOLÁ-DÉFAJTA SPANYOL FÉRFINEV		NÉZET-ELTÉRÉS CITROM NEDVE						A -RE PÁRJA RÉSZBEN CAFOL!		
	PÁL ...; FIZIKUS							LENDÜLET LOPVA SZEREZ				A TE-TEJÉRE EZEN A NAPON				SIEMENS, RÖVIDEN	LENDÜLET
... TURNER; A „ROCK-NAGYI”					MÉLTAT	DISZ-KOSZT DOB					MIILI-ALBÁNIA PENZ-NEME		FIATAL FÉRFI BETEG-SÉG				
OSZTAT-LAN			VANÁ-DIUM ZÚZNI KEZD!		CSAPA-DEK TÖRVÉNY-CIKKI!				FORMA, IDOM OLASZ NÉVELŐ						ÜRES RÉT!	HINNI KEZD!	
VÉR-FAKTOR		HEGYI KÉRŐDZŐ	SULFUR					ERRE A HELYRE AMPER JELE						KÍVÁNSÁG OSZTRÁK AUTÓK JELZÉSE			
3										KALAP SZÉLE							

Az a fránya nátha



Peti nagyon várta már az ideo ősz. És nemcsak azért, mert most kezdte az iskolát, hanem mert az iskola a városban van, és oda vonattal kell bejárnia minden nap. Márpedig Peti imádja a vonatokat. Amíg óvodás volt, csak a házuk ablakából integetett kedvenc mozdonyainak, mert csak nagyritkán utaztak a városba. De most, hogy már 6 éves is elmúlt, bérletet is kapott. Óvodáskorában az anyukája alig bírta felb-reszteni és rávenni a reggeli mosakodásra, öltözködésre. Most azonban, mintha kicserélték volna Petit. Korán kipat-tan az ágyból, és egyedül fel is öltözik. A szülei rettenetesen büszkének rá. Még akkor is, ha azért a nagy igyekezet, hogy minél hamarabb kiérjenek a vasúti megállóba. Ott ugyanis Peti minden nap lelkes integetéssel köszönti az éppen be-futó szerelvényeket: – Nézd anya, ma Csörgő jött értünk! Ma Piroska a soros, szuper! Szia Bitang, de jó, hogy te jöttél! És ez így ment minden hétköznap reggel, Peti lelkesedése nem hagyott alább. Pedig a rövidnadrágot felváltotta a hosz-szú, és gyakran az esőkabátot is fel kellett venni. Majd jött a mellény, dzseki, lehullottak a fák színes levelei, végül előke-rültek a nagykabátok is. A novemberi éjszakák és hajnalok már igencsak fagyosak, most is csak úgy hasít a jeges szél. A gyerekek sapka, sál és kesztyű nélkül már nem indulnak sehova. Kivéve Petit, akit hiába kérlek az anyukája, apukája, sőt az iskolában a tanító néni is, ő bizony nem akar sapkát és sálát húzni. Mindig azt mondogatja: – Én nem fázom, a vonaton pedig úgyis meleg van.

Egyik reggel Peti azonban nem állt ott a peronon a hatalmas iskolatáskájával. Hiába kereste Bitang, nem találta sehol kis barátját. Nagyon hiányzott neki a fiú hangos nevetése. Le-het, hogy csak szünet van a suliban – tűnődött magában az M41-es. Mikor azonban Peti már több napja nem volt a meg-állóban, Bitang lelassított a házuk előtt és bekukucsált az ablakon. Láta, hogy barátja bizony az ágyat nyomja.

Bitang nagyon megsajnálta a kisfiút, hiszen tudta, hogy be-tesznek lenni csöppet sem jó. Az a sok orrfújás, köhögés és láz! Bár a mozdonyoknál szerencsére nincs se megfázás, se nátha, de az utasoktól sok rémisztő dolgot hallott már me-net közben! Ha például folyton bedugul az ember orra, hiába fújja, semmi eredménye. Jöhet az orrszi-porszi vagy az orr-spray. – Nem is tudom, melyiket választanám! – tanakodott Bitang. És a taknyos zsebkezdőket sem szerette, amik néha elszórtan heverték a kocsi padlóján.

Másnap Bitang ismét bekukucsált Petihez, de a fiú még mindig az ágyban feküdt. Jó pár napba beletelt, mire Peti job-ban lett és ki tudott kelni az ágyból, hála a sok finom, meleg

teának, vitaminoknak és pihenésnek. A következő hétre Peti teljesen meggyógyult és újra mehetett iskolába. Már alig vár-ta, hogy ismét vonatozhasson, és persze az osztálytársai is hiányoztak neki. Reggel a vasúti megállóban azonban hiába várta a többi utassal együtt, hogy felszállhassanak a meleg, fűtött kocsiba. A vonat nem jött. 10-20-30 perc után sem. Azon a reggelen pedig éppen Bitang lett volna szolgálatban, de a piros dízel nem indult el. Ilyet még soha nem csinált. Ott gubbasztott a fűtőházban, és még az ütközőjét sem dugta ki onnan. A többi mozdony rögtön sejtette, hogy valami baj tört-ént. Mikor megpróbált beindulni, csak „köhögött” a motorja. Pedig a mozdonyoknak télen-nyáron, hóban-fagyban helyt kell állniuk. Kiderült, hogy Bitang is lebetegedett.

– Mégis csak van mozdonynátha is? – kérdezte ijedten moz-donytársaitól, akik ezen jól mosolyogtak.

– Mozdonynátha szerencsére nincs, de aki nem veszi komo-lyan a karbantartásokat, az bizony így jár – emlékeztették barátai Bitangot, aki bizony mindig csak halogatta és állan-dóan kibúvókat keresett, amikor el kellett volna mennie a szerelőműhelybe egy kis téli felkészítésre. Szerencsére nem volt komoly a baj, de az M41-es néhány napra így is kiesett a forgalomból, és megállapította, hogy betegnek lenni tény-leg nem jó. A szerelők azonban gyorsan kezelésbe vették a könnyelmű és kissé átfagyott dízelt. A hátára nagy takaró-kat tettek, a legfinomabb olajokat hozták neki, és feltöltötték fagyálló folyadékokkal, így a mozdony napról napra jobban lett. Mikor Bitang teljesen meggyógyult, első útja természe-tesen Petihez vezetett, ahol a megállóban hatalmas dudu-szóval köszöntötte kis barátját. Azóta pedig egészen biztos, hogy egyikük sem indul útnak sál nélkül.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

Online Adventi naptár 2022-ben is!



A Vasutas Magazin online felületén idén is december 1-től adventi naptárral kedveskedünk a MÁV-Volán-csoport munkavállalóinak. Hangolódjunk idén is együtt az ünnepekre érdekes cikkekkel, finom receptekkel!

Elérhetőség: www.vasutasmagazin.hu Életmód rovat

Tartson Ön is velünk, hogy karácsonyra díszbe öltöztessük a szívünket!

