

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTAS **MAGAZIN**

www.vasutasmagazin.hu

**„AUTÓBUSZAINKKAL
50 PERCENKÉNT
KERÜLJÜK MEG A FÖLDET”**

– interjú Dr. Pafféri Zoltánnal, a Volánbusz Zrt.
elnök-vezérigazgatójával és Dr. Bói Lőrénddal,
a Volánbusz Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettesével

OKOSJEGY

FENNTARTHATÓSÁG

**FENNTARTHATÓ
VASÚT**

71. ÉVFOLYAM • 2021. MÁJUS

STRATOSZ • Nyugati • Autóbuszbérlet • Állomásszépítés • Képzések • Ruhaigénylés • Támogatlak • Frontvonalban
• Göczi Czeglédy Hajnalka • START nyári szezon • Járműkonstrukció • Fenntarthatóság • Környezetünkért • Tisza-tó

VEZETŐI INTERJÚ

„AUTÓBUSZAINKKAL 50 PERCENKÉNT KERÜLJÜK MEG A FÖLDET” – interjú Dr. Pafféri Zoltánnal, a Volánbusz Zrt. elnök-vezérigazgatójával és Dr. Bói Loránddal, a Volánbusz Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettesével

HÍRVONAL

Új elnököt választott a STRATOSZ, Megújult a Budapesti PVTI épületének aulája, Szeptemberre elkészül a Nyugati felújított vágánycsarnoka, Állomásszépítő programsorozat, BGOK digitális képzésekkel biztosítja a folytonosságot

HR-HÍREK

Bértárgyalással kapcsolatos információk, Jelentős könnyítés a SZÉP-kártya használatában, Támogatlak! program

MUNKATÁRSUNK

„A kollégáink a leghitelesebb nagyköveteink” – Göcziné Czeglédy Hajnalkával, a MÁV-START szombathelyi Igazgatóságának humánpartner-koordinátorával beszélgettünk

MÁV-START HÍREK

A MÁV-START szolgáltatási tervei az idei nyári szezonban, A pandémia gazdasági hatásai, Bővült a Járműfejlesztési Igazgatóság Járműkonstrukciós szervezete

KÖRNYEZETÜNKÉRT

Vízfelhasználás takarékosan

ANNO

A MAVART és a MÁVAUT története



ELŐSZÓ

A fenntartható vasút

1987-ben az ENSZ a fenntartható fejlődést a következőképpen definiálta: „fejlődés, amely anélkül elégtí ki a jelen szükségleteit, hogy veszélyeztetné a jövő generációk lehetőségét saját igényeik kielégítésére”. Ha nagyon le szeretnénk egyszerűsíteni, a fenntartható fejlődés az, amikor összhangban élünk a környezetünkkel, a társadalom és annak környezete is jól jár. Például úgy, hogy nem használunk fel minden korlátosan hozzáférhető nyersanyagot vagy nem szennyezzük be a vizeinket és még hosszasan sorolhatnánk. De mikor válnak az életünk részévé a környezetvédelmi szempontok és a társadalmi egyensúly iránti igény?

A Nielsen kutatócég nemzetközi felmérése szerint a fogyasztók egyre környezettudatosabbak és a vásárlások alkalmával is mind nagyobb jelentőséget tulajdonítanak ennek: fenntartható termékekre és szolgáltatásokra váltanak. Ez a trend megállíthatatlanul terjed, és nemcsak az élelmiszer-vásárláskor figyelhető meg. A kutatás szerint a fogyasztókat világszerte a levegő- és vízszennyezés foglalkoztatja leginkább. Bár az emberek 73%-a megváltoztatná a vásárlási döntéseit az ökolábnyomuk csökkentése érdekében, azonban még mindig a kényelmet és az árat helyezik előtérbe a világ jobbra tétele helyett, és a cégektől várják a megoldást, hogy a környezettudatosabb működés felé lépjenek.

Ez az új fogyasztói szemlélet, a környezettudatosság erősödése a vasútnak is kedvez, hiszen egyre többen választják a kötöttpályás közlekedést a jóval terhelőbb légi közlekedés helyett. Az emberiség egyre gyakoribb és hosszabb távolságú utazásai egyre nagyobb terhelést okoznak a bolygónknak. Így összességében a turizmus lett a klímaváltozás egyik legfontosabb oka, az összes üvegházhatású gáz 8 százalékaért felel. Elrepülni New Yorkba és vissza fejenként 1 tonna szén-dioxiddal terheli a környezetet: ilyen mértékű kibocsátás 3 négyzetméterrel csökkentheti a sarkvidéki jégtakarót! A közlekedési eszköz helyes megválasztásának azért is van döntő szerepe, mert a közlekedés miatt kerül a légtérbe az üvegházhatású gázok negyede, a fejlett országokban pedig akár a 30 százaléka is.

Itt jön a vasút nagy esélye: a vonat ugyanis a legkörnyezetbarátabb utazási mód. A kötöttpályára váltás ezért egyre fontosabb a világban. Nem véletlen, hogy az Európa Bizottság 2021-et a Vasút Európai Évének választotta, hogy ezzel is népszerűsítse a vonatozást mint környezetkímélő, fenntartható, innovatív és nem utolsósorban biztonságos közlekedési formát. A cél az, hogy 2030-ra az európai vasúttársaságok megduplázzák a vasút részesedését az utasforgalomból, és a vasúti áruforgozás is elérje a 30%-os forgalmat. A szolgáltatás minősége javul, a kötöttpályás infrastruktúra egyre digitálisabbá válik a nagyobb mértékű pontosság, valamint a megbízhatóság és a kapacitás növelése érdekében.

És hogy nálunk, a vasútnál, mit hoz a jövő?

A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klímasemlegesség elérése, ennek érdekében kidolgozta fenntarthatósági célkitűzéseit, amelyek között kiemelt jelentőségű a közlekedési szolgáltatók CO₂-kibocsátásának csökkentése, a zöld digitalizáció, a hatékony energiagazdálkodás, a hulladékok környezeti terhelésének csökkentése és a körforgásos gazdaságra való áttérés, valamint a környezetbarát, fenntartható vállalati működés kialakítása. De nem elég, ha a vasút működése zöldül, a változás az egyéni hozzáálláson is múlik. Mit tehetünk a saját életünkben? Szerencsére a fenntarthatóság manapság egyre több ember számára nem kérdés, hanem teljesen alapvető dolog – és a hétköznapiak szerves részét jelenti. Sokan a közösségi média felületeken is népszerű kihívások, mint a műanyagmentes július, vagy a zero waste (nulla hulladék) mozgalom üzenetei hatására teszik meg az első lépést, és határozzák el, hogy itt az ideje változtatni. Ön mit tesz a környezetért?

Varga Zsuzsanna
főszerkesztő



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, 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: Molnár Zsolt, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum,

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

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

„AUTÓBUSZAINKKAL 50 PERCENKÉNT KERÜLJÜK MEG A FÖLDET”



Dr. Pafféri Zoltán



Dr. Bói Loránd

„A cél, hogy nagy forgalmú települések könnyen, gyorsan elérhetők legyenek közösségi közlekedéssel a legkisebb faluból is. Ebben van kiemelkedő szerepe a Volánbusznak, hiszen amellett, hogy a kistérségek és települések közösségi közlekedését biztosítja egyedülálló módon, lehetőséget teremt a vasúti személyszállítás minél szélesebb körű igénybevételére is” – vallja Dr. Pafféri Zoltán, a Volánbusz elnök-vezérigazgatója. A busztársaság vezetőjét és Dr. Bói Lorándot, a társaság üzemeltetési vezérigazgató-helyettesét többek között a Volánbusz céljairól, az integrációról, a járműflottájáról és az idei tervekről kérdeztük.

Hogyan látja a vasúti és közúti közlekedés összekapcsolását a közösségi közlekedésben, ahol a cél az utasok magas szintű kiszolgálása?

Dr. Pafféri Zoltán: Az integrációban jelentős szakmai lehetőségek vannak, hiszen a vasútvállalat és a busztársaság más-más területen erős igazán, ugyanakkor egymásra épülő szolgáltatást nyújtanak. A kötöttpályás és a közúti közösségi közlekedésnek nem egymással, hanem az egyéni közlekedéssel kell felvennie a versenyt, együtt, egymást kiegészítve. Mostantól össze tudnak adódni az erősségeink, és sokkal jobb pozíciót tudunk elérni a piaci versenyben, mint ha külön küzdenénk. A két személyszállítási társaság szervezeti integrációjának ez az egyik legnagyobb előnye. A szakmai összehangoló feladatokban a Fónagy János miniszterhelyettes úr által vezetett Menetrendi Bizottsággal együttműködve célunk, hogy a szinergiákat minél jobban feltárjuk, és az ebből adódó előnyöket az utazók számára is jól érzékelhetővé tegyük.

Milyen célok erősítik ezt a kapcsolatot? Melyek az idei év célkitűzései a szolgáltatásfejlesztés területén?

Dr. Bói Loránd: A MÁV irányítása alatt létrejött közszolgáltatási munkacsoport – amelyben a MÁV-Volán-csoport minden személyszállító tagvállalata képviselteti magát – meghatározott egy ütemtervet a bevezetendő menetrendi és tarifális fejlesztésekre, egészen a következő évi menetrendváltásig. Az első ütem a vasúti 1-es menetrendi pótlék bevezetésével április 11-től meg is valósult, a következő ütem a nyári menetrend indulásával várható, ezután szeptemberben, majd az éves menetrendváltásnál következnek az újabb intézkedések és a hozzájuk társuló, csoportszintű kommunikáció, illetve utastájékoztatás. Ugyanakkor – akár a szolgáltatásfelügyeletet, akár a személyszállítási szolgáltatásokat, akár a közszolgáltatásokat nézzük – minden területen megindult az együttműködés, a jegyellenőrzéstől egészen a talált tárgyak kezeléséig.

Melyek a lehetséges kapcsolódás pontjai a vasúti és a buszos közlekedésnek? Mi a Volán szerepköre az együttműködésben?

Dr. Pafféri Zoltán: Magyarország 3155 települése közül 3146 helyen érhető el a Volánbusz szolgáltatása, tehát a legnagyobb városoktól a legkisebb zsákfaluiig jelen vagyunk, ott is, ahol nincs vasút. Évi 600-700 millió utasnak biztosítjuk a munkába és az iskolába járást, illetve segítünk elérni úti-célját. A vasúti személyszállítással tehermentesíthető a közút, ami különösen az elővárosi forgalomban megoldandó

probléma. A cél, hogy nagy forgalmú települések könnyen, gyorsan elérhetők legyenek közösségi közlekedéssel a legkisebb faluból is. Ebben van kiemelkedő szerepe a Volánbusznak, hiszen amellett, hogy a kistérségek és települések közösségi közlekedését biztosítja egyedülálló módon, lehetőséget teremt a vasúti személyszállítás minél szélesebb körű igénybevételére is.

A Volánbusz Zrt.-ben és a MÁV-START Zrt.-ben betöltött feladatai mellett különleges feladatot kapott Dr. Homolya Róbert elnök úrtól: a MÁV-Volán-tarifaközösség előkészítése az ön szakmai irányítása mellett zajlik. Hogy áll ez a folyamat?

Dr. Bói Loránd: A tarifaközösség elsőként a bérlet jellegű termékekkel valósulhat meg. Akkor tudjuk kihasználni a forgalmi teljesítménytartalékokat, ha a közösségi közlekedési szolgáltatók – a MÁV-START, a Volánbusz, a MÁV-HÉV, a GY-SEV és a városi szolgáltatók – közösen hoznak létre olyan termékeket, amelyekkel az utas az adott együttműködésben részt vevő társaságok eszközeit egységesen igénybe veheti. Őt ugyanis csak az érdekli, hogy a szolgáltatás jó minőségű és pontos legyen, de az mindegy neki, hogy a közlekedési eszközt ki üzemelteti, milyen együttműködés van a háttérben. Néhány ilyen terméket már sikerült létrehozni a MÁV-csoporton belül is. Budapest elővárosában, illetve a Velencei-tó, Dunaharaszti vagy Mezőkövesd térségében már meg is valósult néhány ilyen fejlesztés, azon dolgozunk, hogy minél több hasonló együttműködést hozzunk tető alá.

Mit gondol, miért lesz jó az integrált együttműködés hosszú távon nekünk, vasutas és buszos kollégáknak?

Dr. Pafféri Zoltán: Ahogy az előbb is hangsúlyoztuk, a vállalatcsoporton belüli együttműködésben óriási lehetőséget látunk. Eddig a közlekedés több területén párhuzamosan zajlottak fejlesztések, a különböző társaságoknak más-más területen voltak jobb vagy előrehaladottabb fejlesztései. Az új tulajdonosi struktúrával a szakmai együttműködés új szintjére jutottunk el: a kollégák között sokkal intenzívebbé vált az információcsere, ráadásul számos olyan ötlet, terv, gondolat is megszületik, ami eddig nem, vagy nem ilyen formában jött elő.

Miért lesz jó az együttműködés hosszú távon az utasnak?

Dr. Bói Loránd: A szolgáltatások összehangolásának szükségessége nemcsak a szakma, de az utasok részéről is kifejezett igény. Jó irányban haladunk efelé. Talán ezért is érezhető, hogy a tagvállalatok munkavállalói természetesen veszik a közös gondolkodást és együttműködést.



Az előbb szóba került tarifaközösség, a szolgáltatások közös fejlesztése a legjobb példák arra, hogy az integráció jótékony hatását az utasok is érzékelni fogják, az észszerűbb, hatékonyabb működés pedig a kollégák munkáját is meg fogja könnyíteni.

Mi az, amit a Volánról a MÁV-Volán-csoport vasutas munkavállalójának tudnia kell?

Dr. Pafféri Zoltán: A 2019. október 1. óta országos lefedettséggel működő közúti közlekedési vállalat 142 autóbusz-állomást és csaknem 6500 autóbuszt üzemeltet, ezzel társaságunk országunkénti összehasonlításban a legnagyobb járműparkkal rendelkező európai autóbuszos szolgáltató. Ahogy korábbi válaszukban is említettük, évi 600-700 millió utas veszi igénybe szolgáltatásainkat, összesen 3146 településen. Évi 455 millió hasznoskilométer-teljesítményünk alapján autóbuszainkkal 50 percenként kerüljük meg a Földet. A reggeli csúcsidőben munkanapokon több mint 4 ezer helyközi autóbuszszal közel félmillióan utaznak velünk. A legszemléletesebben talán így lehetne ezt kifejezni:

„Nem tudunk 30 percet utazni az országban úgy, hogy ne találkozzunk a Volánbusszal!”

Milyen fontos feladatok várhatóak 2021-ben?

Dr. Bói Loránd: 2021 legfontosabb teendői között a buszpark korszerűsítése, ezáltal a közösségi közlekedés zöldítése, illetve összességében a szolgáltatások, azon belül is a menetrend és a jegyértékesítési rendszerek fejlesztése és ez utóbbiak vasúti közlekedéssel történő összehangolása állnak az élen – mindezt a piacnyitásra való felkészülés érdekében fokozott figyelemmel kell végrehajtanunk. Természetesen mindezek felett alapfeladatunk utasaink kiszolgálása, a magas szintű autóbuszos közszolgáltatás biztosítása.

A Volánbusz járműflottájának a megújulása folyamatos. Idén milyen járműbeszerzések várhatóak?

Dr. Pafféri Zoltán: Jelen pillanatban két eljárás van folyamatban. Az egyik 50 darab háromtengelyes, alacsony belépésű, elővárosi jármű beszerzésére szól, a másik egy 453 darabos közbeszerzési eljárás, ennek keretében városi/elővárosi, alacsony padlós autóbuszokat szerzünk be. Hamarosan kiírunk egy regionális forgalomra tervezett, normál padlós buszok beszerzését célzó tendert is. Ezekből a járművekből legalább 80-90 darabot (pontosan 79 + 8 opció) vásárolnánk, és terveink között szerepel, hogy 33 darab turistabusszal is fiatalítsuk a flottát. Idén minőségi változást fog hozni 204 darab MAN Lion's City típusú, alacsony padlós autóbusznak a forgalomba állítása. Tavaly decemberben írtuk alá a beszerzésükről szóló szerződést, átvételük várhatóan májustól szeptemberig zajlik majd. Az egyik legnagyobb kihívás azonban egy 60 darab elektromos buszból álló flotta forgalomba állítása hat vidéki városban, az Innovációs és Technológiai Minisztérium által kiírt Zöld Busz Program keretében – ez ugyancsak ez évi terveink között szerepel. A nyár elejéig várhatóan megjelennek azok a közbeszerzési felhívások is, amelyek 164 darab CNG-üzemű és 778 darab dízelbusz beszerzésére vonatkoznak.

Hogyan befolyásolja a koronavírus-járvány az autóbuszos közlekedést? A Volánbusz munkatársai hogyan élik ezt meg?

Dr. Pafféri Zoltán: A pandémiás időszakban számos hasonló problémával kellett szembenéznünk, mint a vasúttársaságnak – elég, ha csak a fertőtlenítés gyors megszervezésére és folyamatos biztosítására gondolunk –, ha működésünk sajátosságaiból adódóan helyenként eltérő módon is küzdöttünk meg a feladatokkal. Az ideiglenes járványügyi menetrend időben történő bevezetésével a társaság sűrítette a járatokat az utazók egészségének védelme érdekében. A járvány elleni védekezés mintegy 2 milliárd forintos pluszterhet rótt eddig a társaságra, de nagyon fontos látni, hogy a Volánbusz helytállt a koronavírus elleni küzdelemben, kollégáink teljesítették a köz szolgálatát, a szó legnemesebb értelmében. Biztosítjuk a mintegy 19 ezer dolgozó megélhetését, a kormányzat pedig mögöttünk áll: a társaság 2020-as pandémiás költségeit és bevételekiesését már megtérítette az állam. Fontos megjegyezni, hogy nem került sor elbocsátásokra, sőt lényegében növelni tudtuk a munkavállalói létszámot.

Varga Zsuzsanna



ÚJ ELNÖKÖT VÁLASZTOTT A STRATOSZ

2021. április 1-jén dr. Homolya Róbertet, a MÁV elnök-vezérigazgatóját választották a Stratégiai és Közszolgáltató Társaságok Országos Szövetségének elnökévé. A STRATOSZ tagvállalatainak jelentősége és gazdasági súlya alapján az egyik legjelentősebb munkaadói szövetség Magyarországon.



A szervezet főtítkári feladatait a jövőben a MÁV humánerőforrás vezérigazgató-helyettese, Steininger Zsolt látja el.

A STRATOSZ egyik kiemelt feladata – a közszolgáltató vállalatok fejlődésének elősegítése mellett – a tagvállalatok esetében a munkabéke és a rendezett munkaügyi kapcsolatok fenntartásának támogatása.

A megújult elnökség elsődleges feladatának tekinti a KVKF (Közszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fóruma) mielőbbi összehívását és a korábbi években kialakított együtt-

működés tovább folytatását ezen a területen is.

A STRATOSZ 1994-ben alakult meg, mint a stratégiai jelentőségű és közszolgáltató vállalatok (távközlés, közúti és vasúti közlekedés, energia, vízgazdálkodás, média stb.) országos gazdasági érdekképviselője.

A szövetség számos kisebb vállalat mellett szervezetébe tömörítve a legnagyobb magyar vállalatokat, gyakorlatilag az infrastruktúrát képviselő egyik legerősebb munkaadói szövetség lett.

EGER HELYI AUTÓBUSZBÉRLETEI IS MEGVÁLTHATÓK A MÁV-NÁL



A MÁV-Volán-csoport közös fejlesztéseinek köszönhetően már az egeri utasok számára is gyorsabb és egyszerűbb lesz a bérletvásárlás. Április 15-től a helyi autóbusz-bérleteket is meg lehet váltani a MÁV applikációjában és a vasúti személypénztárban.

A MÁV és a Volánbusz közötti stratégiai együttműködés kiemelt célja a városi, regionális és helyközi közösségi közlekedés fejlesztése, a szolgáltatások összekapcsolása. A MÁV-START és a Volánbusz elkötelezett a közös értékesítési csatornák bővítése iránt, aminek célja egy településeken és szolgáltatásokon átívelő, 21. századi közösségi közlekedési platform létrehozása. A tarifális átjárhatóság megteremtése azért is kiemelkedően fontos, hogy a vasúttársaság által jelentősen fejlesztett, környezettudatos szolgáltatást a vasútállomásokra érkezők és az azokról továbbutazók is igénybe tudják venni.

A MÁV mobilalkalmazása 2020 nyarán bővült a Térségi és városi jegyek menüponttal, amiben már megválthatók a szegedi 24 és 72 órás napijegyek és bérletek, továbbá a Volánbusz egyes székesfehérvári, nagykanizsai, zalaegerszegi, siófoki, várpalotai, pápai és szolnoki helyi buszbérletei is. Ezek mellett április 15-től már az egeri összvonalas éves, negyedéves, havi, félhavi teljesárú, tanuló és nyugdíjas bérletek is elérhetőek. A helyi buszjáratokra nemcsak a MÁV applikációban, hanem a vasútállomás jegypénztáraiban is lehet majd bérletet venni, míg teljesárú menetjegyet csak a vasúti jegypénztárakban lehet megváltani csütörtöktől.

Gratulálunk a rangos elismeréshez!

KERÉKGYÁRTÓ JÓZSEF VEZÉRIGAZGATÓ – AZ ÉV CÉG- VEZETŐJE DÍJ 2. HELYEZÉS

A Behaviour HR-magazin által alapított rangos versenyen azok a cégvezetők részesülhettek elismerésben, akiknek ambíciója és sikervágya rendíthetetlen, példaértékű karrierútja pedig inspirációt jelenthet a jövő generációi számára. A versenybe ajánlás útján kerülhettek be a cégvezetők, végül közel ötvenen, az üzleti élet kiválóságai mérettették meg magukat. Olyan cégek vezetői indultak a megmérettetésen a MÁV-START mellett, mint a Waberer's–Szemerey Logisztikai Kft., a Wellis, a Grundfos, a Bosch, vagy éppen a Shell.

A díjat kis-, közép- és nagyvállalati kategóriában adták át. A döntőbe jutott cégvezetőket a szakmai zsűri értékelte a pályamunkák és kisfilmek alapján. A zsűriben az üzleti élet kiemelkedő szereplői, az állami és tudományos szféra jeles képviselői kaptak helyet, akik szakmai tapasztalatukból és rendkívüli piacismeretükből adódóan rálátnak a magyar felső vezetők



teljesítményére, a vállalatok hazai és nemzetközi piacra gyakorolt hatására. Kerékgyártó József, a MÁV-START vezérigazgatója nagyvállalati kategóriában ért el 2. helyezést.

„Minden vasutas közös munkájának elismerése ez a díj, mellyel nemcsak a mindennapokban állunk helyt, hanem évtizedek óta nem látott modernizációt és integrációt hajtunk végre egy versenyképesebb, emberközpontú vasúti közlekedés érdekében.” – nyilatkozott Kerékgyártó József a díjátadót követően.

(fotó: Behaviour HR-magazin)

SZEPTEMBERRE ELKÉSZÜL A NYUGATI FELÚJÍTOTT VÁGÁNYCSARNOKA

A Nyugati pályaudvar vágánycsarnokát fedő új tetőszerkezet befejezését követően, hamarosan a pénztárcsarnok épületének külső állványozásával is elkészülnek a szakemberek, valamint megkezdődik a gyorsétterem feletti tető felújítása is.

Az elmúlt időszakban több látványos előrelépés történt a Nyugati pályaudvar vágánycsarnokának felújításán. Befejeződtek a vágányok felőli tornyok díszműbádogos, kő- és téglarestaurátori munkálatai, továbbá megújultak a nyílászárók is. Felkerültek a díszablakok, és a régi műpala fedést természetes, antiracit színű palára cserélték. A tetőszerkezet homlokzati részén elhelyezkedő koronaelem festése az acélszerkezettel azonos színárnyalattal készült.

A vágánycsarnokban jelenleg vakolatjavítás és homlokzatfestés zajlik, felújítják a nyílászárókat. A Teréz körúti üvegfalnál és az Eiffel tér homlokzatánál található órák is megújulnak.

Április 17-étől a tetőszerkezet felújításának munkálatai idejére a Teréz körútra nyíló gyorsétterem átmenetileg szünetelteti működését. A munkálatok nyár végére befejeződnek, a felújított vágánycsarnokot várhatóan tanévkezdésre vehetik újra birtokba az utasok.



Mindezen munkálatokon felül a MÁV kormányzati és uniós források segítségével további utasforgalmi fejlesztéseket és akadálymentesítési beavatkozásokat végez. A teljes aszfaltozott járófelület cseréje megvalósul és új, modern digitális utastájékoztató épül ki. A pályaudvar aluljárójában a világítási rendszer teljes felújításával, a beázási problémák megszüntetésével, majd az álmennyezet újjáépítésével megújulnak a keresztalagút utasforgalmi terei, növelve az utaskomfortot. Az akadálymentes közlekedés biztosítása érdekében, a pályaudvar gyalogos aluljáróját és a váci vágányokkal szembe fordított üveges várórészt, az úgynevezett hidegvárót összekötő és jelenleg nem működő liftet is kicserélik. A pályaudvar Teréz körút felőli akadálymentes megközelítésére új rámpa épül. A vágánycsarnokban a vakok és gyengén látók számára vezető-, úgynevezett taktilis sáv készül, aminek megtervezésében a Magyar Vakok- és Gyengénlátók Országos Szövetsége nyújtott segítséget. Ezen taktilis sáv elhelyezése a teljes pályaudvaron több ütemben valósul meg, várhatóan 2022. évi befejezéssel.

MEGÚJULT A BUDAPESTI PVTI ÉPÜLETÉNEK AULÁJA

A Kerepesi úti igazgatósági irodaház megújult aulája rangjához méltóan fogadja az épületbe lépő munkavállalókat, vendégeket, partnereket és külsőségeiben is tükrözi a MÁV törekvését a magas színvonalú, minőségi szolgáltatások nyújtására.



A Keleti pályaudvar közelségében, Budapest egyik forgalmi csomópontja mellett helyezkedik el a MÁV Budapesti Pályavasúti Területi Igazgatóság épülete a Kerepesi út 1–5. szám alatti épületegyüttesben. A kéthektáros területen hat U alakú és két I alakú épületből álló, „Nyolcház” néven ismert tömböt a Magyar Királyi Államvasutak Nyugdíjintézete építtette, a vállalat tisztjeinek, dolgozóinak szánták szolgálati lakásként. A Baross téri személypályaudvart 1884-ben adták át az utazóközönségnek, a mellette lévő nyolc házat valamivel később. A Kerepesi útra néző három, eredetileg háromemeletes épület adott otthont az irodaháznak. A vasút közelsége miatt jelentős háborús árok érték az épületeket. Az 1940-es, majd az 1950-es években a rekonstrukció során ráépítéssel ötemeletesre bővítették őket.

A 272 lakásos épületegyüttes 2000-ben alakult át egyetlen társasházzá, amelynek minden egyes tagja önálló gazdálkodást folytat. A MÁV-nak 42 százalékos tulajdonrésze maradt a tömbben. Ebből adódóan a MÁV-Volán-csoport jelenleg közel 800 munkavállalója által használt épületrészek üzemeltetése másképpen működik, mint más területi igazgatóságok esetében. Az üzemeltetés során nemcsak a MÁV szempontjait kell

figyelembe venni, hanem együtt kell működni a társasház tulajdonosait képviselő intézőbizottsággal is. A tulajdonrészek arányában képviseltetve vesz részt az egyes önálló albetéteken és az osztatlan közös tulajdoni részekben a gazdálkodásban.

Elsőként az irodaház 2001-ben átépített portája és aulája újult meg, hosszabb előkészítést követően. Az átalakítás során célul tűztük ki egy kulturáltabb, korszerűbb megjelenésű enteriőr kialakítását az épületben dolgozó munkatársak és a hozzánk érkező vendégek számára, figyelembe véve a MÁV arculatának és a katasztrófavédelmi előírásoknak való megfelelést.

A portapult fejlesztésekor a pultot épített emelvényre helyezzük megemelték, a pandémiás helyzetre való tekintettel a pultra plexifalat szereltek, ezzel csökkentve a fertőzés kockázatát. A pult építészeti kialakításával, technológiai felszereltségével, burkolataival, a szükséges épületgépészeti és elektromos átalakításokkal egy minden igényt kielégítő, korszerű munkahely jött létre. Az aula és a főlépcső új padlóburkolatot kapott, mely illeszkedik az aulával egy légtérben lévő, magasföldszinten lévő burkolathoz. A falak színvilágának kiválasztásakor igazodtak a magasföldszinten működő páternoszter által meghatározott látványhoz, harmonikus összképet hozva létre. Az aula két oldalfalára korszerű, LED-es világítótest került felszerelésre.

A BGOK DIGITÁLIS KÉPZÉSEKKEL BIZTOSÍTJA A FOLYTONOSSÁGOT



A Baross Gábor Oktatási Központ a járványhelyzetre való tekintettel sikerrel átlította át egy sor elméleti képzését digitális formátumra, hogy ily módon biztosítsa több mint 1600 fő képzésének zavartalanosságát. Bár a gyakorlati képzések nem tarthatók meg online keretek között, a digitális oktatás így is jelentős mértékben járul hozzá ahhoz, hogy a pandémiás helyzet után könnyebb legyen visszaállni a normál kerékvágásba.

A cikk megírásakor (2021. április 16-án) a BGOK-ban 74 képzés zajlik digitális formában, amelyen több mint 1600 fő vesz részt, április második felében pedig további 3 tanfolyam indul el, szintén digitális keretek között, 54 fő számára.

A vasútszakmai képzésekben részt vevő szakemberek többnyire a MÁV és a MÁV-START kollégái lesznek jegyvizsgáló, váltókezelő, forgalmi szolgálattevő és vasúti járművezető munkakörökben, vagyis a képzésükkel a vasútvállalatok humánerőforrás-utánpótlásának biztosítása a cél.

Emellett 29 tanfolyam 417 résztvevője várja, hogy levizsgálhasson – a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont

(KAV) már újraindította a vizsgák szervezését és lebonyolítását, így ennek legfőbb akadálya már elhárult –, míg 19 tanfolyam 340 résztvevője az elméleti anyag elsajátítása után a gyakorlati képzések májustól tervezett indulásával kerülhet majd közelebb a hatósági vizsgához.

A jelenleg futó, vagy hamarosan induló, összesen 77 digitális képzés segítségével a BGOK biztosítani tudja, hogy az ezeken részt vevő tanulók közelebb kerülhessenek a tanfolyamok sikeres elvégzéséhez, amely a pandémiás helyzet függvényében május-június környékén várható.

SIKERREL ZÁRULT A PONTKERETES RUHAIGÉNYLÉS



A 2021. március 31-i adatok alapján az ellátásra jogosult hozzávetőlegesen 27 000 munkavállaló 97%-a adott le jövő évi igényt a PKR alkalmazáson keresztül, így a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) a konkrét igények alapján bonyolíthatja le a ruhákra vonatkozó beszerzéseket.

A határidőre berögzített igénylések nagy jelentőséggel bírnak a 2021. évben indítandó beszerzési eljárások, illetve a 2022. évi beszerzési terv precíz összeállítása tekintetében. Így garantálható ugyanis, hogy a MÁV SZK ne csupán statisztikai alapon, hanem a tényleges szükségleteknek megfelelő mennyiségekre és méretszortimentre kösse meg a ruhás szerződéseket.

Az online igénylési lehetőség 2018-as bevezetése óta folyamatosan javulnak a kiszolgálási mutatók, ami az évenkénti igényrögzítési feladat teljes körű végrehajtásának és a kapcsolódó határidők betartásának egyenes következménye.

Az új online felület csoportszintű elfogadása és alkalmazása a 2019–2020. években kiemelkedő mennyiségű és értékű ruha kiosztását tette lehetővé a MÁV SZK raktárai számára. Ennek köszönhető az is, hogy a korábbi években elmaradt ruhaosztásokból származó hátralékot a tavalyi év végére sikerült egy negyedévnél megfelelő értékre és mennyiségre csökkenteni, ami a 2018-ban és azt megelőző években nyilvántartott aktuális elmaradások töredéke. A cél továbbra is a naprakész ellátás mielőbbi elérése, hiszen ez a legfőbb alapja a ruhaellátás igazán kiemelkedő minőségű szolgáltatásának.

ELINDULT AZ ÚJ TÍPUSÚ AUTOMATÁK PRÓBAÜZEME

Elkezdődött a MÁV-START új típusú jegy- és bérletautomatáinak 60 napos éles utasforgalmi próbaüzeme. Az összesen 13 automata tesztelése a Nyugati pályaudvaron, a Márvány- és Üvegcsarnokban, valamint a Keleti pályaudvaron, a 11–13. vágányok környezetében zajlik.



Az utasok visszajelzéseit a jegyértékesítési folyamat végén felugró QR-kóddal elérhető online felhasználói elégedettséget mérő kérdőívvel vizsgálja a vasúttársaság. Az éles próbaüzemet követően, a gyártóval közösen kiértékelik a szakemberek a megszerzett tapasztalatokat.

Ezután, várhatóan 2021. nyár végén kezdődhet meg a további 362 új típusú automata telepítése, amelynek keretében heti átlag 15 darabbal bővül a MÁV-START meglévő automata állománya 2022 februárjáig. A vasúttársaság régebben telepített automatái közül eddig több mint 60 frissült az új, MÁV Szolgáltató Központ által fejlesztett jegyértékesítő (JÉ) szoftverrel, amik szerte az országban, Pécsről Vácig, Gyulától Mosonmagyaróvárig teljesítenek szolgálatot.

Az új készüléket elsősorban a győri (1-es), az esztergomi (2-es), a szobi (70-es), a veresegyházi (71-es), a székesfe-

hérvári (30a), a pusztaszabolcsi (40a), a hatvani (80a), a ceglédi (100a), az újszászi (120a), a lajosmizsei (142-es) és a kunszentmiklós-tassi (150-es) vasútvonalon telepítik. Közülük 100 kizárólag bankkártyás, míg 275 vegyes, kártyás és készpénzes fizetésre is alkalmas. A berendezések a korábbiaknál strapabíróbbak, korszerűbbek, magas szintű biztonságrendszerrel (kamera, riasztó, pénzfestés) rendelkeznek.

Kiemelten fontos, hogy az elővárosból leszerelt eszközök, a szoftverfrissítés és karbantartás után, új helyszíneken, jellemzően a nagy utasforgalmú vidéki állomásokon és megyeszékhelyeken, valamint a balatoni vonalakon szolgálják tovább az utasok kényelmét.

Az új automaták beszerzésének összköltsége az eszközökkel és kiegészítő költségekkel együtt 4,6 milliárd forint, amit saját forrásból finanszíroz a MÁV-START.

Emlékezés Teke Bertalan Lajos vasúti gépészmérnökre

Kollégánk 2021. március 18-án kórházba került és 2021. április 5-én tragikus hirtelenséggel elhunyt. Gyászolja őt felesége, testvére, gyermekei, unokája, valamennyi rokona, barátai, kollégái.



Bertalan Lajos alap- és felsőfokú végzettséget szerzett a Vasútgépészeti Technikumban, illetve a Budapesti Műszaki Egyetemen, vasútgépész szakon. A MÁV szolgálatába lépett, a Déli Gépészeti Főmérnökségen volt vezetőmérnök, majd a kelenföldi KÜF műszaki vezetője, később a Nyugati Gépészeti Főnökség vezetője lett. Munkáját a Budapesti Igazgatóság Vontatási Osztályán folytatta osztályvezetőként, később a Személyszállítási Szakigazgatóság helyettes vezetője lett. Végül a MÁV START műszaki vezetőjeként dolgozott. Irányításával készült el a Személyszállító járművek stratégiája. Tudását szívesen adta tovább az őt követő generációknak. Pályáját és a vasútnál eltöltött szolgálatát és munkásságát 1991-ben „A VASÚTÉRT” kitüntető jelvénnel, 2009-ben „A VASÚT SZOLGÁLATÁÉRT” miniszteri elismeréssel is jutalmazták. Kollégái tisztelték és elismerték emberi és szakmai értékeit. Munkatársai voltak második családjá. Egy igazi vasutas ember volt. Magánéletét is a családcentrikusság, megbízhatóság, segítőkészség jellemezte.

ÁLLOMÁSSZÉPÍTŐ PROGRAMSOROZAT INDULT A GYŐRI FORGALMI CSOMÓPONTON



A „TEGYÜNK” névre keresztelt program célja, hogy a csomóponthoz tartozó vasútállomások üzemi és utasforgalmi területeit az ott dolgozó kollégák közös munkával megszépítsék. „Az ehhez hasonló kezdeményezések nem újkeletűek, ám annál nagyobb örömet szereznek mind az utasoknak, mind pedig a vasutasoknak” – mondta el Horváth Zsuzsanna forgalmi csomóponti főnökségvezető, a program értelmi szerzője, akit az eddig elért eredményekről és a folytatásról kérdeztünk.



Az elmondottakból arra következtetek, hogy „régí vágású” vasutas vagy. Mióta dolgozol a vállalatnál?

2007 szeptemberében kezdtem, bár a kötődés sokkal korábbi. Édesapám mozdonyvezető volt, így kiskoromtól kezdve a vasutas világ része vagyok. Voltam külsős forgalmi szolgálattelvő és forgalmi szolgálattelvő. A gyermekeim születése után forgalmi technológiai szakelőadóként jöttem vissza, aztán forgalmi koordinátor, végül pedig – tavaly decemberben – csomóponti főnök lettem. Volt alkalmam látni, hogy mi az, amin kicsi odafigyeléssel javíthatok.

Csak úgy a hozzáállás, mint a tevékenységek terén... Mi a program következő állomása?

Mosonmagyaróvár. Felkértem az állomásfőnököt és a forgalmi koordinátort, hogy segítsenek összegyűjteni azokat a feladatokat, amelyeket el kellene végezni. A programot egyébként évi négy alkalmasra tervezem.

Benke Máté

Miért hoztad létre a programot? Honnan ered az elnevezése?

Egyrészt alkalmas arra, hogy elmélyítse munkatársainkban a szolgáltatói szemlélet fontosságát. Másrészt kitűnő csapatépítő tevékenységnek tartom az állomáscsinosítást. Azt hiszem, hogy az első alkalommal mindenki jól érezte magát, jó volt jól tenni, ami lelkiileg is pozitív hatással volt ránk. Véleményem szerint, ha itt együtt tudnak dolgozni a különböző szakágak, akkor ez később, a szakmai munkájuk során is a hasznukra válik majd. A program neve „TEGYÜNK” lett (ami egyébként egy rövidítés: Társaságunkat Egyesítő Győri Üzemi Naparanyozó Karbantartó mozgalom), mert úgy érzem, hogy a tenni akarás az, ami kiveszett az emberekből és a közösségekből. A közösségnek egyébként nagyon nagy ereje van, ezt fontos lenne megta-pasztalnia mindenkinek.

Milyen munkákat tudtok elvégezni?

Négy állomásfőnökség tartozik a csomóponthoz: Győr, Hegyeshalom, Mosonmagyaróvár és Győrszentiván. A program első állomásaként Hegyeshalom vasútállomáson és Levél megállóhelyen dolgoztunk. A PFT segítségével meghosszabbítottuk a vágányok mentén az életvédelmi kerítést, a korábban összegyűjtött zöldhulladékot elszállítottuk – ez száz szemeteszákot jelentett. Lefestettük a kerékpártárolókat és a peronokra kihelyezett padokat, lemostuk az esőbeállókat, és felsepertük az utasforgalmi területeket. Az elszórt szeméttől megtisztítottuk az állomás előtti parkot, a rendezőpályaudvart és Levél megállóhelyet, az állomásépületben lévő virágokat átültettük.

Kik vettek részt az akcióban?

Nagy örömmre több szakág is képviseltette magát. Voltak velünk nappalos munkatársak, a mentor, környezetvédelmi szakelőadó, munkavédelmi szakelőadó, humán partner, hidászok, a pályafenntartás és az ingatlankezelés emberei és balesetvizsgálók.

Hogy tudtál ennyi embert bevonni? Mi a motorja a programnak?

A lelkesedés. Szerintem nem tudod jól érezni magad, ha nem vagy lelkes. Sok ember elfelejt a jól végzett munka örömeivel hazamenni, befásulttá, unottá válik. Nem felejtethetünk el örülni. Az ilyen programok – a közösségnek köszönhetően – pedig segítenek visszacsempészni az esetlegesen elveszett jó hangulatot.

Ha már a hangulatról beszélünk, vezetőként te mivel tudsz hozzájárulni a csapatod jóllétéhez, az összetartozás erősítéséhez?

Például az ehhez hasonló programokkal, ami természetesen nemcsak szemétszedés, de egy közös bográcsolás is lehet. Ezenfelül igyekszem figyelni mindenkire, a kerek éve itt dolgozó kollégákat például személyesen köszöntöm. Az eseményre süteményt sütök, valamint saját készítésű apróságot – általam varrt táskát vagy papírvirágot – viszek. Egy kis termelői mézet is kapnak az állomásfőnök úrnak köszönhetően, továbbá egy üveg bort vagy desszertet teszünk még az ajándékcsomagba. Ez sok energiát elvisz, de nagyon jó ebben a közösségben élni, ezt fenntartani.



Az állomásszépítésben részt vettek: Hornyák László, Szarvas Kálmán, Czigány Ernő, Németh Szabolcs, Szabó Tibor, Kovácsné Tóth Renáta Tímea, Szarka Pál, Béres Péter, Sipos Attila, Szép Mónika, Bognár Klára, Gaál Bence, Fehérvári Erzsébet, Vargáné Szabó Éva, Szabó Tiborné, Nagy Tibor, Stadler József, Hering Ferenc, Horváth Zsuzsanna, Vadász Miklós, Fülöp Attila, Czuppon Jenőné, Hujbert Tibor, Neuperger István, Ráczné Szabó Katalin, Sík Annamária, Böröcz Eszter, Borsodi Melanie, Balázs Péter Alajos, Bertalan Zoltán, Kozári András, Viszló Titusz, Ozsvát Károly és Szép Lajos.

BÉRTÁRGYALÁS 2021



2021. április 29-én ülésezik a Közzszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fóruma (KVKF), a köztulajdonban működő szolgáltatásokat érintő gazdasági tárgyú döntések előkészítésében közreműködő háromoldalú (munkáltatói szövetségek, munkavállalói érdekképviselések és a Kormány) testület.

Az ülésen a Máv-Volán-csoport társaságai a Stratégiai és Közzszolgáltató Társaságok Országos Szövetségének tagjaként vesznek részt. A Fórumon elhangzottak a korábbi években is meghatározóak voltak a vállalatcsoport bértárgyalásai vonatkozásában.

Az idei bérekről történő társaságcsoporthoz tartozó egyeztetések a KVKF ülése után folytatódhatnak, amelyről a későbbiekben beszámolunk.

Cikkünk a magazin nyomdába adása napján, 2021. április 26-án íródott.

JELENTŐS KÖNNYÍTÉS A SZÉP-KÁRTYA HASZNÁLATÁBAN



2021. április 25-től szabadabban felhasználhatók a SZÉP-kártya egyes alszámláin rendelkezésre álló pénzösszegek. Egy jogszabály-módosítás az idei évben átjárhatóságot biztosít a szállás-, vendéglátás- és szabadidő alszámlák között, vagyis bármelyik „zsebből” lehet költeni

bármilyen, SZÉP-kártya által engedélyezett célra, függetlenül attól, hogy az igénybe vett szolgáltatás eredetileg melyik alszámlához tartozik. A könnyítés szerint tehát például a szálláshely- vagy a szabadidőzsebből is lehet költeni vendéglátásra és fordítva.

CSAK EGY TELEFONHÍVÁS, ÉS MÁRIS MINDEN KÖNNYEBB LEHET!

Közel egy éve működik a MÁV-Volán-csoport telefonos lelkisegély-szolgálat, a **Lelki támasz**, mely a Támogatlak program keretében jött létre.



A pandémia mindannyiunk életét alapjaiban változtatta meg. Érinti mindennapjainkat, munkánkat és emberi kapcsolatainkat egyaránt. Büszkéek vagyunk munkatársainkra, akik helytállnak a frontvonalban vagy szolgálati helyükön, és azokra is, akik az otthoni munkavégzés nehézségeivel néznek szembe, sok esetben az iskolai online oktatás kihívásaival is viaskodva. Az új helyzet alkalmazkodásra kényszerít, eddig ismeretlen keretek közé szorít bennünket, rendkívüli mentális megterhelést jelent még a legedzettebbek számára is. Továbbra is sok bizonytalanságot és nehézséget okoz a mindennapokban, mégis keresnünk kell a megoldásokat.

CSAK EGY TELEFONHÍVÁS! A Lelki támasz telefonvonal pszichológusok és humán szakemberek közreműködésével abban segít, hogy a rendkívüli kihívásokat egészséges lélekkel tudjuk leküzdeni: hogyan lehet a munkát és a magánéletet jól összeegyeztetni, hogyan rendezhetjük a munkával kapcsolatos dilemmáinkat, hogyan találhatunk megoldást a felmerült nehézségekre, hogyan kaphatunk lelki támaszt, amikor arra nagy szükségünk van.

Hogyan kérhetünk segítséget?

A MÁV önkéntes segítő szakemberei az **ingyenesen hívható +36 1 511 8989 telefonszámon** várják a hívásokat minden munkanapon 7:30 és 10:00 között.

Amennyiben a Támogatlak csapata nem tud segíteni, mert úgy tapasztalják, hogy inkább mélyebb, vagy hosszabb távú pszichológiai támogatás javasolt, akkor továbbirányítanak a megfelelő szakterülethez.

A vasútegészségügy **pszichológus szakemberei** pedig a Támogatlak program keretében elérhetők munkanapokon **9:00–17:00 óra között** az ingyenesen hívható **+36 1 881 0104 telefonszámon**.

Támogatásért név nélkül fordulhatunk a szakemberekhez, és természetesen bízhatunk a titoktartásban.

Csak egy telefonhívás, és jön a segítség!

A Támogatlak program csapata

FRONTVONALBAN

A pandémia több mint egy éve tart. Kollégáink példamutató helytállásának köszönhetően a vasút folyamatosan zavartalanul üzemel. Most négy munkatársunk mesél arról, hogyan élte meg mentálisan az elmúlt időszakot, milyen segítséget kapott a vállalattól és munkatársaitól. A megszólalók ismét bizonyítják: a vasutasok összetartó és optimista emberek.



Vida József vezető jegyvizsgáló

Budapesti Területi Igazgatóság

„Jó érzés, hogy a vezetők törődnek az alkalmazottakkal”

Bizony nem kevés stresszel és érintkezéssel küzdenek meg a jegyvizsgálók. „Az első és második hullám idején fegyelmezettek voltak az emberek, szépen hordták a maszkot, tartották a távolságot, amennyire lehetett. Most úgy látom, kicsit lazult a fegyelem, sok embert figyelmeztetni kell a járványügyi szabályok betartására. Volt rá példa, hogy emiatt leszállítottam az utast a vonatról. Az elmúlt hetekben estem át a betegségen, egy hónapig voltam táppénzen és eléggé megviselt. Jegyvizsgálóként az ember mindennap vásárra viszi a bőrét, de a vírust gyakorlatilag bárhol elkapjuk. Számos kollégám átesett a fertőzésen annak ellenére, hogy sok segítséget, védőfelszerelést, tájékoztatást kaptunk a vállalattól. Hatalmas biztonságérzetet nyújt bizonyos járatokon a rendőrség jelenléte, sok komoly incidenst el lehetett kerülni az ő segítségükkel. Jó érzés, hogy a vezetők törődnek az alkalmazottakkal, szívükön viselik a munkavállalók sorsát. Örömteli, hogy nem voltak leépítések. Sajnos tapasztalom, hogy stresszesebbek, robbanékonyabbak az emberek, furcsa lett a világ. Január óta Railjeten teljesítek szolgálatot, ami nagy álmom volt. Amikor meghallom a vonat hangját, helyére kerül bennem minden, még akkor is, ha odakint kaotikus a világ. Ebben a cikkben szeretnék köszönetet mondani azoknak a kollégáimnak, akik szó nélkül végezték a munkát, a betegségben szenvedő társaikat helyettesítve. Embert próbáló egy év áll mögöttünk, reméljük, az utasok örömmel és elégedetten vették igénybe szolgáltatásainkat.”

Dudok Krisztina nemzetközi jegypénztáros

Keleti pályaudvar Nemzetközi Jegypénztár

„Összetartóak és optimisták vagyunk”

Bár az utasforgalom a pandémia alatt jelentősen lecsökkent, a külföldi jegyvásárlás 10 százalékra, a belföldi pedig 50 százalékra esett vissza, de pénztáros kolléganőnk, Krisztina még így is napi 100-150 vásárlóval érintkezik naponta. „Tavaly ilyenkor a vállalat szinte azonnal intézkedett, hogy a vírus kevésbé terjedhessen. Természetesen maszkot használunk, és a kéz-fertőtlenítőt is készpénztámvétel után. Bevallom, sokszor kiszáradt a kezem, de mára mindenkinek kialakult a maga rutinja a fertőtlenítést illetően. Ki hogy szereti, mit tart biztonságosnak. Belénk rögződött az alapos kézmosás rituáléja is. Az óvintézkedések ellenére a húsztágú csapatnak már a fele átesett a betegségen, valaki enyhébb, valaki súlyosabb tünetekkel. Bár naponta rengeteg emberrel találkozunk, úgy gondolom, a vírust bárhol elkapjuk, ezért nem voltam különösebben stresszes a munkám miatt. Idősebb kollégáim már be lettek oltva, mi, fiatalabbak még várunk a sorunkra, vagy várjuk, hogy elteljen a betegség és az oltás közötti három hónap. Akik itt dolgozunk, mind optimisták és összetartóak vagyunk, ha bárki rosszul van, nem jön be, a gyerekére vigyáz, nincs harag, megoldjuk. Szerintem sokat segít, ha nem csüngünk állandóan a híreken és a közösségi médián, ez segít a mentális egészség megőrzésében. Az oltásról vagy annak kihagyásáról sem gyözködjük egymást, elfogadjuk a másik nézeteit.”



Tóth Gyula rendelkező
forgalmi szolgálattevő
Hegyeshalom

„A kiesett kollégák pótlása fizikailag megterhelő volt”

Gyula a hegyeshalmi vasúti határátkelőnél teljesít szolgálatot, egy toronyból irányítja a forgalmat, és naponta több ember is megfordul a szolgálati helyén. „Rendőrök, hatósági emberek és vasutasok egyaránt gyakori vendégek a toronyban. Mivel ez egy határátkelő, gyakran ellenőrzik a vonatokot, az utasok és a problémák számától függően csúszhat a forgalom, ezért mindig készenlétben kell állni, hogy átszervezzem időben a forgalmat, ha épp arra van szükség. Sok kollégám átesett a koronavírus okozta betegségen, de lekopogom, úgy tűnik, én immunis vagyok a kórokozóra. Már az első oltást is megkaptam, így remélem, még kisebb az esélye, hogy megfertőződjek. A betegség vagy gyermekfelügyelet miatt kiesett kollégák pótlása fizikailag megterhelő volt, de a vezetők mindig rugalmasak voltak, minden helyzetet meg tudtunk eddig oldani. Odafigyelünk a távolságtartásra, tiszteletben tartjuk a vírus miatt jobban aggódó kollégák kéréseit. Van, aki teljes védőfelszerelésben dolgozik nálunk. Műszakcserével, pihentetéssel, rugalmassággal minden megoldható, csak vigyázzunk egymásra!”



Szabó Róbert Külső forgalmi
szolgálattevő
Forgalmi Csomóponti Főnökség
Hatvan

„Sokat kellett és kell túlóráznom”

Bár a huszonéves Róbert nem tartozik a veszélyeztetett korosztályba, már az első pillanattól odafigyelt idősebb kollégáira és nagyszüleiére. „Hatvanban vagyok külső forgalmi szolgálattevő, négy közvetlen kollégával dolgozom együtt, igyekszünk betartani a másfél méteres távolságot, rendszeresen fertőtlenítünk. Rengeteg ember megfordul az állomáson napi szinten, így elkerülhetetlen, hogy találkozzak idegenekkel. Kapcsolatba kerülök utasokkal, de mivel közterületen dolgozunk, mindenki hordja a maszkot. Voltak megbetegedések a kollégák között, és vannak kisgyermekes kollégák, akik kiestek a munkából, ezért sokat kellett és kell túlóráznom. De nem is nagyon bánom, úgysem lehet most mást csinálni, így szívesen jövök dolgozni. Mellette vasúti felsőfokú levelező tanfolyamra járok. Szeretem a munkám. Nincs bennem félelem a vírus miatt, mivel én már megkaptam az oltást, inkább csak idősebb kollégáimat, nagyszüleimet féltettem a megbetegedéstől. Sosem tudhatjuk, tovább fertőzünk-e vagy sem, ezért vigyázzunk egymásra továbbra is!”



Szacskóné Hájos Judit főrendelkező
Szolnoki Csomóponti Állomásfőnökség

„Szolidárisak vagyunk a kisgyermekes kollégákkal”

Judit munkája során sok kollégával találkozik mindennap. „Főrendelkezőként 6-7 emberrel dolgozom együtt, és nálunk jelentkeznek fel a dolgozók a szolgálatra. Legalább negyven ember naponta. Az éjszakaiak távoznak, jelentkeznek a reggeliek. Tolatásvezetők, kocsirendezők, forgalmi szolgálattevők. Ők az utasokkal kevésbé vannak kapcsolatban, de azért találkoznak velük. A vállalattól mi is megkaptunk minden segítséget, védőfelszerelést. Még nem voltam beteg, még nem vagyok beoltva, az emberben van egy természetes félelem a vírustól, és el is fárad ebben a beszűkült világban, a szabályok állandó betartásában, de azért igyekszem mentálisan egészséges maradni. Szerencsére a lányom már nem kicsi, ő élvezzi a digitális oktatás előnyeit. A kisgyermekes kollégákkal szolidárisak vagyunk, igyekszünk úgy megoldani a műszakokat, hogy senkinek se legyen probléma a gyermekfelügyelet. Segítünk egymásnak, megoldjuk a felmerülő problémákat. Nálunk természetes az összetartás.”

„A kollégáink a leghitelesebb nagyköveteink”

Az idei évben Gőcziné Czegléd Hajnalka volt az egyik, aki átvehette az Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program (EFOP) „Női Erő – Stabil alap nőknek Vas megye déli és keleti részén” program 3 éve alatt a legsegítőkészebb céges partnerek voltak: az emberi erőforrások területén legaktívabb vállalkozások, a legtöbb pályázati eseményen részt vevő vállalatok és mindazok, akik jó gyakorlattal, családbarát szemlélettel, példaértékű aktivitással járultak hozzá a projekt sikeres megvalósításához.

Gőcziné Czegléd Hajnalkával, a MÁV-START szombathelyi igazgatóságának humánpartner-koordinátorával Benke Máté beszélgetett.

Nagy örömmel fogadtál bennünket a szombathelyi igazgatóságon, az első mondatod az volt, hogy szereted ezt a miliőt. Szerintem nem túlzás azt mondani, hogy a szombathelyi területen sokak számára összeforrt a neved a vasútéval.

Megleptél ezzel a mondatoddal, én erre még soha nem gondoltam, de az tény, hogy a munkám során – az elmúlt 15 évben – valóban volt szerencsém sok embert megismerni, vasúton belül és kívül egyaránt. Ezért hálás vagyok. A vasút szeretete egyébként a gyermekkoromban kezdődött, mivel a nagyszüleim a vállalatnál dolgoztak. Nyaranta rengeteg időt töltöttem velük és mi mást tehettünk, mint vonatoztunk! Feltűnő volt, hogy bárhol jártunk az országban, a vasutasok nagy szeretettel üdvözölték egymást, jó kedélyűen beszélgettek, miközben mindenki tette a dolgát és már robogott is tovább a vonatunk. Főiskolásként is rengeteget vonatoztam és ekkor már mint lehetséges munkahely gondoltam a vasútra. Mivel akkoriban sajnos nem volt felvétel, ezért a szentgotthárdi Opel-gyár pénzügyi osztályán helyezkedtem el pályakezdőként.

Tehát tudatosan készültél a vasutasságra, de ha jól tudom, mégis egy véletlen folytán kerültél ide.

2006-ban, egy újsághirdetésben jött velem szembe a lehetőség, ami egészen szokatlan volt, főleg azért, mert humán

munkakörrel volt szó. Azonnal jelentkeztem. Az Andrásy úti MÁV-székházban volt az állásinterjú, amelyet követően 2006. április 1-jén kezdtem, mint humánpartner. A folyamatos átszervezéseknek köszönhetően több területtel is megismerkedtem, többek között a gépészettel, a személyszállítással és a vonatási munkakörökkel.

Mikor éreztél először, hogy valami újnak a megteremtésében veszel részt?

2017-ben, amikor elfogadottá vált a nagy tanfolyamok 2018-as és 2019-es indulása. Ekkor kezdett el körvonalazódni egy új működés 2018-ra pedig elnyerték a maihoz hasonló formájukat és tevékenységi köreiket a toborzási folyamatok. Az ezzel kapcsolatos főbb feladatokat bízta rám a szombathelyi igazgatóság területén, amely a nagy létszámgigény miatt újabb és intenzívebb toborzási technikákat kívánt meg. Innentől kezdve gyakorlatilag minden lehetőséget megragadtunk, hogy minél szélesebb körrel tudjuk megismertetni a vasutat. 2018-ban jött létre az EFOP projekt. Ekkor kerültünk kapcsolatba „A Változó Világ Alapítvány”-nyal, ami egy helyi szervezet, és a projekt keretében az állásbörzét szervezte. Csatlakoztunk hozzájuk, innentől kezdve pedig már az általuk szervezett börzéken is megjelentünk, csoportszinten. Ebben a körben rendezték meg először a női karrier napokat

is, ahol meg tudtuk mutatni, amit sokan nem is gondolnak, hogy a hölgyek számára is tud a vasút lehetőségeket kínálni. Ha kint voltunk egy-egy helyszínen, mindig gondoltunk a gyerekekre, ezért a „börzézéssel” párhuzamosan igyekeztünk pályorientációs tevékenységet is folytatni a szakmából érkező kollégák segítségével. Ezen felül csatlakoztunk a regionális nagyrendezvényekhez is – ezeket általában a Kamara és a Foglalkoztatási Hivatal szervezi. Tartunk iskolásoknak pályorientációs eseményeket, amelyek egy része vasúti oktatótermekben zajlik, a másik fele pedig a terepen, egy-egy műhelylátogatás keretein belül. Maga az EFOP projekt 2021 márciusában hivatalosan lezárult, ezzel az én toborzói feladataim egy része is lezárult, mivel koordinátorként újabb szakmai kihívások várnak rám. A projekt során kialakult jó gyakorlatok alkalmazása és az együttműködés a Vas Megyei Kereskedelmi és Iparkamarával a pályorientáció területén ezt követően is folytatódni fog.

Sokan lettek vasutasok a tevékenységetek nyomán?

Több börze után is megemelkedett a jelentkezők száma, de olyanok is voltak, akik utólag – erre hivatkozva adták be az önéletrajzukat. Előfordult már, hogy a standunkat délelőtt meglátogató gyermek délután a szüleiivel jött vissza, majd a szülő lett vasutas. A börzék előtt egyébként mindig átbeszéljük a szervezőkkel és a kollégákkal, hogy milyen attrakcióval tudunk készülni, egyszer már a mozdony-szimulátort is elhoztuk a területre, ami hatalmas sikert aratott.

Mondhatjuk azt, hogy a vasút népszerűsítésével kapcsolatban van benned egyfajta küldetés tudat?

Igen. Tudni kell, hogy a térségben nagy elszívóereje van Ausztriának és az autópárra épülő gyáraknak, így nem vagyunk könnyű helyzetben. Engem mindig foglalkoztatott, hogy ennek mi lehet az oka a fizetésen kívül. Mivel én is autópári vállalatnál érkeztem a vasútra, ezért a személyes tapasztalataim alapján érzékelem a különbséget. Érdekes számomra, hogy a nagy multiknál dolgozók büszkélkednek a munkahelyükkel, ami a vasút esetében kevésbé jellemző – miközben tudom, hogy nagyon sokan jól érzik magukat itt. Ugyan a munkaköreink szigorú szabályrendszer betartását követelik meg, ezen belül mégis egy sokkal szabadabb „belső világot” biztosítanak, mint például egy gyár. Ezenkívül itt mindenki tudja, hogy konkrétan mivel járul hozzá a működésünkhöz. Mi közlekedtetjük az egész országot, és erre ne legyünk büszkéek? Én, mint HR-es ugyanolyan fontosnak érzem magam, mint egy mozdonyvezető vagy egy kocsi-vizsgáló, de bármelyik szakmát megemlíthetném, hiszen ettől kerek az egész. Ezért tartom fontosnak elérni, hogy a munkavállalók beszéljenek a vasutasságról, hiszen ők a leghitelesebb nagyköveteink. Ennek érdekében az állásbörzékre olyan vasútszakmából érkező kollégákat hívunk segítségül, akik mögött szép pályáiv van, akik szeretik, amit csinálnak és ezt büszkén vállalják is a nyilvánosság előtt. Úgy hiszem, hogy alulról kell a szikrákat elhinteni.

Akkor te is büszkén kiállsz.

Mindig büszkén állok ki, amikor a MÁV-START-ot és a vasutasságot képviselem. Számomra alapkövetelmény az, hogy magadat add, de nem magadat add el, hanem a jó ügyet. Ezért is nehéz magamról vagy a díjról beszélnem. Nem én vagyok a fontos, hanem az, hogy mindenki, aki ebben a csapategységben országosan benne van, az egyformán fontosnak érezze magát.

Ha jól tudom, a munkaidőd lejártá után sem mindig szűnsz meg humán szakembernek lenni.

Az EFOP projekt keretében megalakult a Vas megyei HR-klub, amelyhez önkéntesen csatlakoztam, mert nagyon jól felkészült előadók mutattak be nemzetközileg is elismert trendeket a HR világából. Foglalkozunk itt változáskezeléssel, válságmenedzsmenttel, különböző toborzói technikákkal és munkajoggal. A pandémia kezdete után jöttek az atipikus foglalkoztatásformák, és kiemelt téma volt a nők foglalkoztatása is. A műhelymunkák során mindenki csinált valamit, te pedig azt „vitted el” belőle, amit akartál. Az itt tanultak sokat hozzáadnak a munkámhoz.



A családi életedet is ezzel a szenvedéllyel és lendülettel éled?

Mondhatnám, hiszen egy ötfős család elég lendületesen éli az életét. Nagyon szeretek sportolni, én is és a férjem is röplabdázunk, ő még edzősködik is. Ezt a családi hagyományt a nagyobbik gyermekem viszi tovább, igazolt játékos. Utazni és túrázni is szeretünk. Kipróbáltuk már az éjszakai vonatozást is, Splitbe és Opatiába jutottunk el így. Élvezzük az ilyen kalandokat, csak egy hátitáskát viszünk magunkkal. Idén a két kisebb gyermekemnek ígértem meg, hogy útra kelünk és bejárjuk Magyarországot, természetesen vonattal. Számomra fontos az életben és a munkában, hogy tudjam, mit csinálok, miért csinálom és mi lesz annak az eredménye. A vasút éppen ilyen hely.

Benke Máté

Egy család a mozdony füstjében



Könnyű a vasút rabjává válni, és még könnyebb, ha szakmai tapasztalatainkat akár egy családi ebédnél is megvitathatjuk. Szentesen, ahol a MÁV rengeteg embernek biztosít munkát, több vasutascsalád is él. Szerelmek, barátságok szövődnek, a mesterség apáról fiúra, vagy éppen anyáról leányra száll. Így van ez a Fábján család esetében is, ahol egymást érik a mozdonyvezetők és a jegyvizsgálók. Most őket mutatjuk be. A Fábján család vasutas tagjai (a képen balról jobbra): Renáta, Anita, Zsolt, Ádám, Gergő és a kis Peti

„Más szakma nem is vonzott soha, csak a mozdonyvezetés”

A családfő, Fábján Zsolt évtizedek óta mozdonyvezető Szentesen. „Mindkét nagyapám a vasútnak dolgozott. Szabó papa kocsilakatos volt, Fábján papa pedig a gőzösöknél szerek adagolásával foglalkozott, őt sajnos korán elvesztettük. Gyermekkoromban sok lakatosmunkát megmutatott nekem Szabó nagyapám, például azt, hogy hogyan kell hegeszteni, fajhidat csinálni... Édesapám is szertáros volt, majd párttitkár, utána személyügyi, sok területen megfordult. Én pedig már 5-6 évesen a nagy vonatok vezetéséről ábrándoztam, és valóra is vált ez az álom, mozdonyvezető lett belőlem. A kilencvenes évek óta a Viharsarokban járom a síneket, más szakma nem is vonzott soha. Ráadásul egy helyen van a család, együtt dolgozunk, egy főnökséghez tartozunk. S bár nem

visszük haza a munkát, ha találkozunk, átbeszéljük az élményeinket. A feleségem jegyvizsgáló, jelenleg gyesen van. Négy nagyobb gyermekemből egy mozdonyvezető, kettő jegyvizsgáló lett. A barátaink sokat viccelődnek azzal, hogy az orosházi vonalat kivehetnénk magánvasútként.

„Könnyebb az élet egy szakmabelivel”

Zsolt felesége, Renáta, aki jegyvizsgálóként dolgozik, szívesen mesél munkájáról, miért választotta a vasutat. „Zsolttal a vasútnál ismerkedtünk meg, édesanyám a kocsitakarítók főnöke volt, a motorgarázsban dolgozott, én is besegítettem nekik néha, így találkoztunk. Eredetileg jogot tanultam, de már kiábrándultam abból a szakmából. Első fiunk születése után végeztem el a jegyvizsgálói tanfolyamot, s lettem

én is vasutas. Míg dolgoztam, bár nagy szervezést igényelt, mindig megoldottuk a gyerekfelügyeletet a nagytesók, nagyszülők segítségével, összetartó a családkunk. Szeretem az állomások nyüzsgését, a vonatok hangját, az utasokat. Sok fiatal, idős megköszöni a munkámat, hálásak a tájékoztatásért, segítségnyújtásért. Ha nincs járvány, szeretünk együtt utazni, kirándulni is, számomra az egyik legszebb látvány a Vác–Szob vonalat járva a kivilágított visegrádi vár látványa... Jó dolog, ha egy házaspár mindkét tagja vasutas, mert sosem volt nehézség a rendhagyó időbeosztás. Más családoknál okoz féltékenységi problémákat, ha a másiknak a szolgálat miatt hirtelen el kell mennie, vagy nem lehet otthon az ünnepeken, de nekünk ez természetes. Könnyebb a kommunikáció is, ha mesélünk egymásnak a munkánkról, meg is értjük, miről beszél a másik, egy nem szakmabelivel ez lehet, hogy nehezebben menne. A nagyobbik fiam most nyolcéves, már mondogatja, hogy igazgató lesz vagy mozdonyvezető. A másfél éves kicsi még nem sokat vonatozhatott a pandémia miatt, de majdcsak visszatérnek a dolgok a normális kerékvágásba.”

„Szentesen mindenkinek van vasutas családtagja”

Fábján Ádám, az elsőszülött mozdonyvezető elég hamar eldöntötte, mivel szeretne foglalkozni. „Már óvodáskoromban is azt hajtogattam, hogy mozdonyvezető leszek. Gyerekként sokat jártunk vasutasrendezvényekre, vasúttörténeti parkba. Bár dolgoztam ipari alpinistaként és projektmenedzser-aszisztensként, de amint volt rá lehetőségem, jelentkeztem mozdonyvezető-gyakornoknak 2016-ban. Szegeden végeztem a tanfolyammal 2017-ben, azóta a szentesi főnökséghez tartozom. Az kicsit furcsa, hogy édesapám egyszerre az apám és a kollégám, főleg mikor felvigyázó volt és nála kellett szolgálatra jelentkezni. Gyakran váltjuk egymást vagy épp utazunk együtt. Előfordult, hogy apa segített hibaelhárításban. Hivatásomban leginkább a szabadságérzetet, valamint a vezetést szeretem. Büszke vagyok rá, hogy mozdonyvezető lehetek. A vasút egy nagy család, így a feleségemnek a nagybátyja is a vasútnál dolgozik. Szentesen szinte mindenkinek van valamilyen rokona, ismerőse, aki vasutas. Mikor összefutunk szolgálat közben mi, Fábjánok, akkor a kollégák poénkodnak is, hogy egyre több az egy négyzetméterre jutó Fábjánok száma.”

„Huszonévesen még sok választási lehetőségem van a vasútnál”

Zsolt első házasságából származó negyedik gyermeke, Fábján Gergő is a jegyvizsgáló szakmát választotta, de vonzza őt a mozdonyvezetés és a személyzetirányítás is. „Szinte gyermekkorom óta én is biztos voltam benne, hogy vasutas leszek. A mozdonyvezetés volt az álomom, először, 18 évesen a jegyvizsgálói képzést végeztem el, de szeretnék előbb-utóbb mozdonyvezető lenni, amint lesz rá Szentesen lehetőség. Érdekel a személyzetirányítás is, így, huszonévesen még sok választási lehetőségem van a vasútnál. Szeretem ezt a vállalatot, az állásom kiszámítható, stabil. A jegyvizsgálást is

élvezem, szeretem, hogy nem kell egy helyben ülnöm. Apuval, Ádámmal rendszeresen találkozom, mióta én is Szentesre vagyok beosztva. Régen Kiskunfélegyházához tartoztam, sokszor aludtam az ottani vasutaslaktanyán, ha épp úgy jött ki a műszak. Élvezem ezt a világot, szép gyermekkori emlékeim vannak a Szentesi Vasúttörténeti Múzeum Parkról, és sokszor kirándultunk a Budapesti Vasúttörténeti Parkban is, ahol még a működő gőzösöket is megcsodálhattam.”

„Jó érzés lesz ismerősökkel együtt dolgozni”

Fábján Anita a maga 24 évével az egyik legfiatalabb, leendő vasutas a családban. Kereskedelmi pályára készült, de egy jó lehetőség miatt ő is jegyvizsgálónak szegődött el, és most tanulja a szakmát. „Eddig egy drogériában dolgoztam, és bár szeretek emberekkel találkozni, untam a munka monotonitását. Úgy tűnik, a véremben van a vasutasság, és csak a megfelelő alkalomra vártam. Arra, hogy Szentesen is hirdessenek jegyvizsgálói állást. Az állásinterjú és az orvosi alkalmassági vizsga után felvételt is nyertem, megkezdtem tanulmányaimat, de a pandémia bennünket is hátráltat. Februárban két hétig személyesen tanulhattunk, jelenleg online oktatás van, de reméljük, hamarosan megkezdhetem a három hónapos gyakorlatot is, majd következik a másfél hónapos vezető jegyvizsgálói tanfolyam. Nem is tudtam, mennyi mindent kell megtanulni ehhez a szakmához: szaknyelvet, balesetes helyzeteket, vasútbiztonságot. Szerencsére van segítségem, szinte akármelyik családtagomhoz fordulhatok, ha elakadok (nevet). Eddig csak fél füllel hallgattam a családi összejöveteleken repkedő szakszavakat, de már lassan részt is veszek bennük. Úgy érzem, jó döntést hoztam a szakmaváltással, a MÁV egy biztos munkahely, élvezni fogom a sok utazást és az emberekkel való találkozást. Nekem a vonatozás szabadságérzetet ad. Ráadásul már most ismerek szinte mindenkit a munkahelyen, valakit még gyerekkoromból. Viccelődtek is velem az állásinterjún, hogy fognak nekem újat tanítani egy ilyen családi háttérrel? De azért sikerül... Jó érzés ismerősökkel dolgozni.”

Sin Bettina



„JÖJJ EL NAPFÉNY!”

A MÁV-START SZOLGÁLTATÁSI TERVEI AZ IDEI NYÁRI SZEZONBAN

2021-ben a fennmaradó korlátozások ellenére is havonta 3-4 millió utast szállítottunk az első negyedévben. A beköszöntő jó idő és a nyárra várható enyhített korlátozások miatt többszörösen megnövekedett utasforgalommal számolunk. Szolgáltatásainkat lépésenként tervezzük megindítani, az utasforgalom növekedését követve. Bízunk abban, hogy a járványt legyőzve visszatérhet életünk a megszokott kerékvágásba, és egy minden szempontból aktív nyarunk lesz.



Turisztikai fejlesztések

A 11-es vasútvonalon, amely Győr és Veszprém között húzódik az Észak-Dunántúlon keresztben átszelve a Bakonyt, egy új termékkel ösztönözzük a kirándulókat a vasút használatára: a Bakony napijegy egész nap használható a 11-es vonalon. Májustól meghatározott közlekedési rend szerint új Tiszta-tó expressz indul majd Budapest-Keleti–Füzesabony–Tiszafüred útirányon, nagy kapacitású kerékpárszállító kocsikkal, a tiszta-tavi aktív turizmus kiszolgálásának érdekében.

A 103 számú Karcag–Tiszafüred vasútvonal szintén nagyon kedvelt turisztikai célpontokra juttatja el a kirándulókat. Májustól a turisztikai időszakban bővül a vasúti szolgáltatás ezen a vonalon egy-egy pár késő délutáni és napközbeni új vonat indításával, illetve közlekedési korlátozásának kibővítésével. A Dunakanyar fenséges látványára is igen sokan kíváncsiak. Számukra a turisztikai időszakban április végétől hétfőig és ünnepnapokon új gyorsított vonatok közlekednek Budapest-Nyugati–Szob viszonylaton.

Nekünk a Balaton a Riviera...

A balatoni előszezon menetrend 2021. május 17-től 2021. június 18-ig tart. A déli parton az előszezon menetrendben tervezetten több sebesvonat közlekedik, a hétfői időszakban kétórás gyakorisággal. A főszezonban a déli parton az ideai év újdonságaként elindul a KISS motorvonatok közlekedtetése, ezzel is hozzájárulva utasaink komfortérzetének javításához.

Az északi parton a vágányzári munkák befejeztével május végétől lép életbe az előszezon menetrend, melyben kétóránként közlekednek a sebesvonatok Budapest és Tapolca között, illetve a személyvonatok Székesfehérvár és

Balatonfüred között. A hétfői közlekedési rendben kétóránként a sebesvonatok Budapest és Tapolca, valamint Budapest és Balatonfüred között is közlekednek.

A főszezonban a villamos üzem felvétele után minden ediginél nagyobb kínálattal rendelkező menetrendi struktúra lép életbe Budapest és Balatonfüred között, amely óránkénti eljutást biztosít Budapestről az Észak-Balaton keleti medencéjébe. A sűrített struktúra vázát a kétóránként IC-kocsit is továbbító tapolcai Kék Hullám vonatok, illetve az óránként közlekedő balatonfüredi InterRégio vonatok alkotják majd.

A MÁV-START számára minden évben különösen fontos a nyári balatoni utasforgalom minőségi kiszolgálása. Szolgáltatásainkat az elmúlt években a lehetőségeinkhez mérten folyamatosan fejlesztettük, melynek hatására a balatoni utasforgalmunk évek óta növekszik.

A koronavírus-járvány miatt a 2020-as nyári szezonban az utasszámunk a korábbi évekhez képest alacsonyabb volt, így 2021-ben minden olyan eszközünkkel élünk, amelyek korábban sikeresek voltak és egy sor újdonságot is bevezetünk. Sőt, az utasvéleményeket is figyelembe véve törekszünk a még színvonalasabb szolgáltatásnyújtásra. Ilyen példaként a Retró hétfőgék rendezése.

A tavalyi év nagyon sikeres tapasztalatai alapján az idei évben is tervezzük a Retró hétfőgék megtartását az északi parton. Idén még a programsorozatot is színesítjük, hiszen jelentős évfordulónk ezt indokolta is teszik: idén a 175 éves a magyar vasút és a 30 éve elindult InterCity vonatunk is színesíti majd a programokat. Idén 30 éve indult el Magyarországon az InterCity-közlekedés, melyre egy 1990-es évekbeli retró IC-szerelvényről emlékezünk majd.

Az Utasellátó újdonságai

Az idei év tervezett újdonsága, hogy az Utasellátó és ezáltal a fedélzeti vendéglátási szolgáltatás a Balatonnál már nemcsak a déli parton, hanem a tő északi partján is elérhető lesz. A déli parton az előszezon első napjától az utószezon utolsó napjáig közlekedik étkezőkocsi Budapest és Keszthely között a napi 8 pár Balaton InterCity vonatban (elő- és utószezonban 7 pár vonatban).

Nagyon fontos, hogy a fedélzeti vendéglátást csak a mindenkori járványügyi szabályozásoknak megfelelően végezzük, kiemelten ügyelve utasaink és munkatársaink egészségének megóvására.

Az idei évben mindazokat az ételeket az étlapon tartjuk, amelyeket tavaly szívesen választottak utasaink. Emellett igyekszünk a kiszolgálás színvonalát továbbfejleszteni és magasabb színvonalúra emelni, például a teát mézzel és citromgerezddel tálaljuk, a kávéféleségek mellé vizet és kekszet adunk.

Új termékeink között szerepel – a streetfood ételek mellett – néhány hagyományos, magyaros étel is, mivel ezek a korábbi Retró hétfőgéken nagy sikert arattak. Ilyen a paprikáscsirke, a marhasült és a lecsós sertéssült, valamint újdonságként balatoni halászlét és hideg gyümölcslevest is felszolgálunk majd. Igyekszünk az igényeket még jobban kielégíteni, például a különféle alapanyag-intoleranciáknak megfelelő kínálat biztosítására is nagyobb hangsúlyt fektetünk.

Többek között a kávéféleségeink kérhetők lesznek laktózmentes tejjel vagy mandulaitallal ízesítve, a fehér és barna cukor mellett édesítőszerrel is tartunk, a hamburgereink gluténmentes zsemlelével is kérhetők, valamint a vegetáriánus és vegán étrendnek megfelelő kínálatunkat is bővítjük. Különösen nagy hangsúlyt helyezünk a csomagolóanyagainkra, amelyek az Utasellátó arculatát tükrözik és környezetbarát termékként készülnek.

A fedélzeti szolgáltatások mellett az idei évi tervek között szerepel a földi vendéglátás újraindítása is: a következő hónapokban a Keleti pályaudvaron és a Batthyány téri HÉV-végállomáson tervezünk Utasellátó vendéglátóegységeket nyitni, melyeknek várhatóan jó fogadtatásuk lesz a közösségi közlekedést választók körében.

MÁV-Volánbusz közös fejlesztések

A Balaton térségében a Volánbusz az idei évben több olyan fejlesztést is végrehajt, mely a két alágazat közötti együttműködést erősíti. Jelentős fejlesztésünk lesz többek között a Siófok–Veszprém tengelyen az új ütemes viszonylat létrehozása, csatlakozva a vasúti járatokhoz, javítva a keleti medence körbeutazhatóságát, vagy a közvetlen távolsági járatok indítása olyan településekről, melyeknek nincs közvetlen vasúti kapcsolatuk (Salgótarján, Eger, Gyöngyös, Paks, Szekszárd). Reméljük ezzel is hozzájárulunk utasaink elégedettségéhez.

MÁV-START HÍREK

A nyári szezonban a nagy kerékpáros forgalomra felkészülve növeljük a kerékpárszállításra alkalmas vonatok számát, és új kerékpáros díjszabást vezetünk be. A Volánbusz menetrendi összehangolást alakítunk ki. Az utastájékoztatót tovább fejlesztjük, a vonatokon és állomásokon segítő diák munkásokat foglalkoztatunk majd ezen a nyáron is. Intézkedéseinkkel, fejlesztéseinkkel mindent megteszünk annak érdekében, hogy ez az ideai nyár maradandó, emlékeztető élmény legyen minden nyaraló, utazni, pihenni, kirándulni, szórakozni vágyónak. A MÁV-START felkészült munkatársai készséggel és örömmel állnak utasaink szolgálatába idén nyáron is.

Hum Krisztina



IDÉN IS ÖTLETJÜNK!



Van egy jó ötleted? Ne tartsd magadban! Lehet, hogy a te megoldásod teszi majd zöldebbé a vasutat vagy éppen olyan perspektívát mutatsz, amely valamelyik szakágunkat felemeli. Most lépésről lépésre lehetőség van megismerni a MÁV-START Ötletmenedzsment rendszerét és annak csapatát, és bemutatjuk az elmúlt év ötleteit is.

2014-től a MÁV-START ötletmenedzsment rendszert működtet, melynek célja a kollégák tapasztalatának, kreativitásának mozgósítása, jobbitó szándékú ötleteik hasznosítása. Az ötletmenedzsment rendszer feladata, hogy a munkatársak aktívan és mérhetően részt vehessenek munkavégzésük hatékonyságának növelésében, körülményeik jobbításában, ezáltal is hozzájárulva társaságunk fejlesztési innovatív kapacitásának gyarapodásában.

Az elmúlt években Budapestről és Debrecenből érkezett a legtöbb ötlet. A legkedveltebb témák között szerepel a karbantartás, javítás, illetve az értékesítés, továbbá dobogós helyet ért el az üzemeltetés is. Ötletet benyújtani e-mailben vagy lezárt „ÖTLET” megjelölésű borítékban a kijelölt munkavállalónak átadva lehet.

Mi történik az ötletünkkel, ha már benyújtottuk?

A beadott ötletet az Integrált Rendszermenedzsment szervezet kijelölt integrált irányítási szakértője veszi nyilvántartásba, aki erről értesíti az ötletgazdát. Az értékeléshez ötletbíráló munkacsoport alakul. Az ötlet tartalmának ismeretében a kijelölt integrált irányítási szakértő – az Integrált Rendszermenedzsment vezetővel történt egyeztetés alapján – felkéri az ötlet tárgyát illetően leginkább kompetens szervezet vezetőjét, hogy jelöljön ki szakértőt az ötlet értékelésére. Az ötletek értékelésére és elbírálására rendelkezésre álló idő az ötlet nyilvántartásba vételétől számított 30 naptári nap.

A jó ötletekért jutalom jár!

2014-től, a rendszer indulása óta összesen 168 ötlet került regisztrálásra, ebből 39-et fogadott el és jutalmazott a Társaság. A jutalom egyszeri bruttó 10 000 – 200 000 Ft közötti összeg lehet. Abban az esetben, ha az ötlet bevezetése jelentős megtakarítást, bevételt vagy bevételnövekedést eredményez, magasabb összegű jutalom kifizetésére is sor kerülhet, amelynek mértéke a bruttó 1 millió forintot is elérheti.

heti. 2019–2020. évben összesen 40 ötlet érkezett, melyből 7 db került elfogadásra. A jutalmul kifizetett összeg összesen a 2019. január 1-je és 2020. december 31-e közötti időszakban bruttó 800 000 Ft volt. Az elfogadott ötletek bevezetésének előkészítése, szakértői kidolgozása, folyamatokba illesztése jelenleg is zajlik.

A 2019–2020-ban elfogadott és jutalmazott ötletek a karbantartás, javítás és az értékesítési területekről érkeztek a következő témákban:

- A 414 és 8005 sorozatú motorkocsik és vezérlőkocsik pneumatikus visszapillantó tükrök manuálissá tétele.
- Univerzális mérőkocsi V43-V63 típ. mozdonyok nagyáramú elektromos, elektromechanikus alkatrészeinek mérésére.
- Utasbiztonság növelése TB0 üzemmód kiépítésével, a Bmx-100-as sorozatú (21-05 100-129), a Bmx-130-as sorozatú (21-05 130-139), valamint a Bdmpee (84-05 100-107) kerekpárszállító kocsik közlekedtetése során.
- A 414, 2205 és 8005 sorozatú motorkocsik, betétkocsik és vezérlőkocsik utastérvilágításának modernizálása, ledesítése.
- A BDV motorvonat és kocsijainak kényszervonó és központi vonó készülékeinek megszüntetése, átalakítása.
- 480 sorozatú TRAXX mozdony akkumulátortöltő szükségüzemi átkapcsoló.
- Személyszállítási utazószemélyzet eseményjelentő lapok elektronikus platformra helyezése.

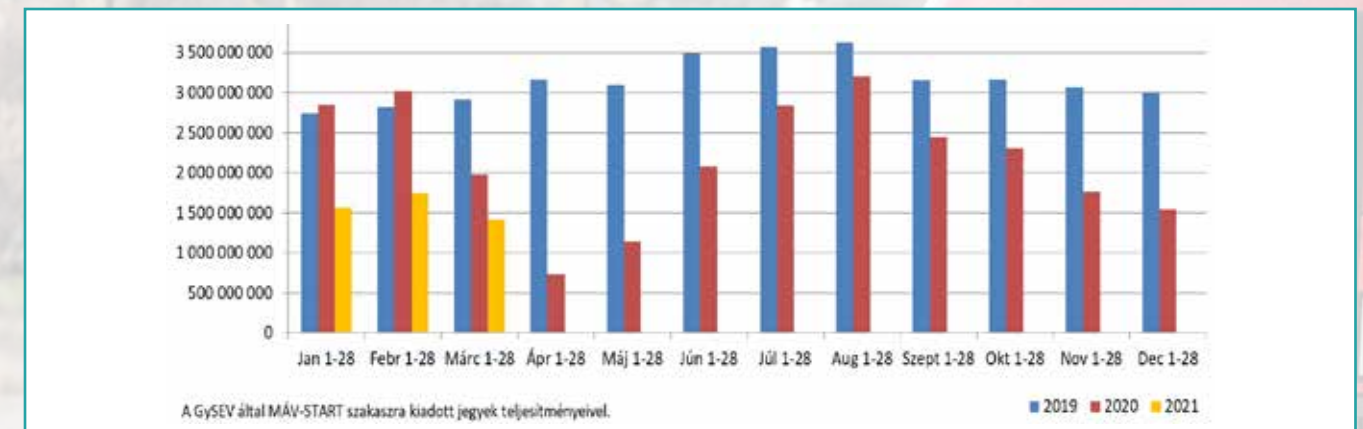
Továbbra is várjuk ötleteiket a következő e-mail címen: otlet@mav-start.hu

A cikk elkészítésében köszönjük a segítségét az Integrált Rendszermenedzsment szervezet munkatársainak.

Kozma Barbara

HATALMAS ÖSSZEGETŐL ESTEK EL AZ EU VASÚTTÁRSASÁGAI A PANDÉMIA MIATT

A koronavírus-járvány által okozott nehézségek minden iparágat jelentősen sújtottak, így a vasúttársaságokat sem kímélték. Az országok határárai, a karanténhelyzetek, az emberek mobilitásának korlátozása miatt az utazás minden spektruma visszaszorult. Aki tehette, otthonról dolgozott, a diákok otthonról tanultak, így a közlekedési eszközök használata jelentősen visszaszorult.



Az Európai Unió vasúttársaságainak komoly vesztesége van az elmúlt időszak járványhelyzete miatt, az Európai Vasúti és Infrastruktúra Vállalkozás Közössége (CER) szerint a koronavírus-járvány jelentős hatással bírt 2020-ban az európai vasúthálózatra. A CER adatai szerint összesen 26 milliárd euróval kevesebb bevétel folyt be a pandémia miatt.

Az otthon maradó emberek és a járványügyi korlátozások az Európai Unió vasúttársaságainak 2020-ban összesen 26 milliárd eurós bevételkiesést jelentettek a pandémia következtében, a 2019-es éves bevételi adatokhoz képest. Ebből a személyszállítási szolgáltatások bevételkiesése 24 milliárd euró, ami a 2019-es évhez képest 41%-os bevételkiesést jelent. Az árufuvarozás esetében mérsékeltebb a helyzet, esetükben ez az összeg 2 milliárd euró, ami a 2019-es évhez képest 12%-os bevételkiesést jelent. A személyszállítási szolgáltatások esetében a bevételkiesés 2020 augusztusában volt a legmérsékeltebb 35%-os kieséssel, ezt követően a helyzet egyre romlott, míg 2020 novemberében és decemberében a bevételkiesés mértéke már elérte az 50%-ot. 2021 januárjában ez a mérték alig mérséklődött, 49%-ot mutatott (2019 januárjához képest). Ez számszerűsítve összesen hente 555 millió euró bevételkiesést jelent az Európai Unió vasúttársaságainak összesen.

A MÁV-START-nál szintén a nyári időszak volt a legközelebb a 2019-es uniós adatokhoz, olyan hétvége is előfordult, mikor megelőzte azt. A pandémia második hullámának megérkezésével és az újabb szigorító intézkedések hatására 2020 novemberében és decemberében 50% körüli lett a kiesett összeg vasúttársaságunknál, de a legnagyobb mértékű csökkenés 2020 áprilisában volt tapasztalható, az országos kijárási korlátozások idején. 2021 első három hónapjában ugyan nem tért vissza a 2020-as nyári szintre a bevételek közti különbség, de a járvány harmadik hullámának hatására sem történt jelentős mértékű csökkenés, havonta 3,5-4 millió utast szállítottunk el.

A pandémia legjelentősebben a személyszállítási szolgáltatásokon belül a nemzetközi távolsági szolgáltatásokat érintette, a bevételcsökkenés mértéke 80-100%-os volt Európa szerte is. Míg a belföldi forgalom tavaly nyáron kissé magához tért, majd egy közepes szintre állt be, addig a nemzetközi forgalom már több mint egy éve alacsony utasszámmal stagnál, tehát elmondható, hogy a pandémia leginkább a határokon átnyúló szolgáltatásokra szakosodott vállalatokat sújtotta, például az Eurostart és a Thalyst, valamint az Eurail és InterRail vasútállatok szolgáltatásait.

Molnár Zsolt

EGY NAP, EGY JEGY Napijeggyel a legszebb hazai túraútvonalakhoz



Április 24-től napijegyek megvásárlásával korlátlanul utazhatnak a kirándulni vágyók a Dunakanyarban, valamint a Bakonyban. A Dunakanyar napijegy mellett az ingyenes MAHART regisztrációsjegyek is újra elérhetőek kollégáink számára. A közúti és kötöttpályás közösségi közlekedés összehangolásának egyik célja, hogy az utasok egyetlen bérlet megváltásával, olcsóbban és egyszerűbben közlekedhessenek indulási- és célállomásuk között.

Dunakanyar napijegy

A Dunakanyar napijegynek köszönhetően a Börzsöny, a Duna és a Pilis népszerű kirándulólhelyei egyetlen jeggyel megközelíthetővé válnak a közösségi közlekedési szolgáltatók különböző eszközeit kihasználva. Tavaly több mint 2300 ilyen szezonális napijegyet értékesített a MÁV-START.

A MÁV-START a MAHART-tal kötött megállapodás alapján idén újra értékesíti a hajótársaság egyes járataira szóló fix áras MAHART napijegyet és regisztrációs jegyet. Ennek köszönhetően április 24-től ismét elérhetőek a MÁV-START személypénztáiraiban és a MÁV applikációban a Dunakanyar körjáratokra, valamint a későbbiekben a Szentendre-Visegrád, Zebegény – Esztergom, Vác – Visegrád vonalakra szóló napijegyek. Vasúti utazási igazolvánnyal rendelkező kollégák számára ingyenes regisztrációs jegy vásárlása szükséges.



Bakony napijegy

A MÁV-Volán-csoport újdonsága a Bakony napijegy, már szintén megvásárolható. Az új jegytípus korlátlan utazási lehetőséget biztosít a MÁV-START Veszprém-Győr vasútvonalán és a VOLÁNBUSZ kijelölt környéki járatain, így az érvényesség napján korlátlan utazásra jogosít Veszprém-Lókút-Eplény-Olaszfalu-Pénzesgyőr-Zirc-Nagyesztergár-Bakonynána-Szápár-Csetény-Veszprémvarsány-Románd-Bakonyoszip-Dudar-Borzavár-Bakonybél-Porva-Csesznek-Bakonyszentkirály-Fenyőfő-Bakonykoppány-Bakonyszücs-Bakonyszentlászló-Bakonygyirót települések közötti utazásra. A térség könnyebb elérhetősége érdekében, áprilistól két óránként, ütemesen járnak a személyvonatok a két megyeszékhely között.

A MÁV-START és a Volánbusz olyan integrált díjterméket fejlesztett ki, amely egyszerű feltételeket és vásárlási folyamatot biztosít az utasoknak, kihasználva a kézenfekvő, de eddig ebben a térségben nem alkalmazott együttműködési lehetőségeket a MÁV-Volán-csoport tagjai között. Az új napijegynek köszönhetően a Bakony páratlan turisztikai úticéljai, népszerű kirándulólhelyei még könnyebben elérhetőek.



Vonattal a Tisza-tóhoz – turisztikai fejlesztések májustól

A kerékpáros turisták jobb eljutásának érdekében a Tisza-tavat érintő 3 vasútvonal mindegyikén kínálatbővítés történik május 1-től. A MÁV-START az összes Tisza-tavat érintő vasútvonalon sűrítő vonatokot indít, és a főváros és a Tisza-tó között közvetlen kapcsolatot létesít. A többletvonatok az elő- és utószezonban hétvégén, a főszezonban naponta közlekednek. Bővül a vonatok kapacitása is, így könnyebbé és kényelmesebbé válik a kerékpárok szállítása. A térségben a szezon alatt felújított, kerékpárszállításra alkalmas motorvonati mellékkocsik közlekednek, amelyek 16 kerékpár szállítására alkalmasak. A fejlesztéseknek köszönhetően kerékpárszállítással is egyszerűen megközelíthetővé válik Poroszló, Tiszafüred, Kisköre és Abádszalók.

Füzesabony – Tiszafüred – Debrecen vasútvonal

A legnagyobb újdonság, hogy közvetlen Tisza-tó expresszvonat indul Budapestről Gödöllőn, Füzesabonyon és Poroszlón át Tiszafüredre. A vonatban nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsi közlekedik garantált kerékpárhellyel, így ezt a vonatot javasoljuk minden kerékpáros utas számára. A közvetlen vonat mellett kisebb kerékpárszállítási kapacitással kétóránként közlekednek Füzesabony-Balmazújváros között személyvonatok, amelyek csatlakoznak Füzesabonyban az Agria InterRégió vonatokhoz.

Kisújszállás – Kisköre – Kál-Kápolna

Új vonatpár közlekedik Kisújszállás-Abádszalók-Kisköre és vissza viszonylatban, Kisújszálláson csatlakozással Debrecen és Budapest felől. Ezzel lehetővé válik a Tisza-tó déli medencéjének optimális időben történő megközelítése.

Karcag – Tiszafüred

A délelőtti, Karcagról 10:45-kor induló vonatpár a nyári főszezonon túl májustól október végéig közlekedik, továbbá új vonat indul Karcag-Tiszafüred-Karcag között a késő délutáni, kora esti órákban, igazodva a kerékpáros turisták igényeihez.

A fejlesztéseknek köszönhetően jelentősen javul hazánk második legnagyobb tavának, az egyre népszerűbb turistacélpontnak számító Tisza-tónak a vasúti megközelíthetősége. A tó északi részén fekvő Poroszló és Tiszafüred a közvetlen budapesti Tisza-tó expresszvonaton kívül füzesabonyi átszállással további vonatokkal is kétóránként elérhető, Tiszafüred emellett Karcag irányából is megközelíthető.

A tó déli medencéje: Kisköre és Abádszalók a Kál-Kápolna és Kisújszállás között húzódó vonalon érhető el.

Kaland a köbön: Tisza-tó

Csónakkal bebarangolni a nádtenger végtelennek tűnő labirintusát, az öreg pákász hétmérföldes csizmájába bújva lápon járni, tündérrózsák között úszni és vizák között sétálni mind-mind lehetséges. Méghozzá itthon, egy különleges helyen. A Tisza-tó olyan egyedülálló és felejthetetlen élményeket kínál, ami rabul ejti a kicsiket és a nagyokat, az aktív kikapcsolódásra és a pihenésre vágyókat, a természet szerelmeseit és a nyüzsgő strandélet kedvelőit egyaránt.

Hazánk második legnagyobb tava csupa titok, rejtély, egy felfedezésre váró gyöngyszem, ahol egyszerre van lehetőségünk megismerni az érintetlen természetet és az extrém vízi sportokat, ahol elvonulhatunk a nyugalom szigetére, de belevethetjük magunkat a pezsgő, nyári éjszakai életbe is, és ahol jól megfér egymás mellett a szigorúan védett madárrezervátum és az ország legnagyobb vízügyi létesítménye és vízerőműve, a Kiskörei Vízlépcső is. És akkor még nem említettük a horgászparadicsomokat, a tavat teljesen körülölelő kerékpárutat és a gasztronómiai élményeket.

Az Alföld északi részén mesterségesen kialakított, de azóta egyedülálló ökoszisztémával büszkélkedő (UNESCO Világörökség része) Tisza-tó vasúttal is könnyen megközelíthető, így akár egy napra, egy hétvégére vagy egy hétre is elutazhatunk. Látnivaló és program akad bőven, így valószínűleg hosszabb idő eltöltése után is úgy fogjuk érezni, hogy ide még vissza kell jönni!

Vonattal a Tisza-tóra:

A tó északi és déli felén is két-két településen szállhatunk le a vonatról.

Északon a 108-as számú, Füzesabony–Debrecen vonalon érhetjük el Poroszlót és Tiszafüredet, illetve a 103. számú, Karcag–Tiszafüred mellékvonalon Tiszafüredet és Tiszafüred-Gyártelepet.

Délen az Alföldet átszelő 102-es számú, Kál-Kápolna–Kisújszállás mellékvonalon juthatunk el az alábbi állomásokra: Kisköre, Kisköre-Tiszahíd, Abádszalók.



Bringázd körbe a tavat!

Tavaly nyáron elkészült a tó körüli kerékpárút utolsó szakasza is, így az most már teljes egészében körbetekkerhető. Nagy szükség volt rá, hiszen a Tisza-tó és környéke kedvelt bringás célpont. Amellett, hogy a túra könnyen teljesíthető, útközben gyönyörű természeti jelenségeket figyelhetünk meg. Az igényekhez alkalmazkodva a MÁV-START is bővíti szolgáltatásait a térségben, így vonattal is vihetjük kerékpárunkat. Ebben az esetben, ha Budapestre érkezünk, akkor Tiszafüreden érdemes kezdeni az utat.

A tó körbetekérésekor két útvonal közül is választhatunk. A rövidebb út, az ún. Kis kör kb. 70 km hosszú, itt Poroszló és Tiszafüred között lehet levágni az utat a 33-as autóúton. A hosszabb út, az ún. Nagy kör 95 km hosszú és teljes hosszában a gépkocsiforgalomtól elválasztva kerüli meg a tavat. Kisgyerekekkel természetesen sok rövid szakaszra bontva válogathatunk a túralehetőségek közül. Velük nem szabad kihagyni például Sarud homokos strandját, a Kalandpartot, ahol különleges vízi játszótér vár ifjakat és bátor idősebbeket.

Tiszafüred

A régió legnagyobb települése, a Tisza-tó „fővárosa”. A tavat most már teljesen megkerülő kerékpártúra kiinduló állomása lehet (ha nincs saját bringánk, itt bérelhetünk is), de válogathatunk számtalan vízitúra közül is. A strandok mellett itt termálfürdő is működik, sőt a kutyaúttal utazóknak is ide érdemes jönni, hiszen egy szuper kutyastrand is található a településen, a Tisza-tavi Mancsos Pancsoló. Kulturális kitérőnek több alkotóházat – fazekas, bőrműves – is felkereshetünk.

Tiszafüred legnagyobb vonzereje ma már mégis az ökoturizmus, az érintetlen természet felfedezése. Irány tehát a Szabics Kikötő, ahonnan több tanösvényt is bebarangolhatunk. De figyelme! Itt ne egy egyszerű sétát képzeljünk el néhány ismertetőtáblával. Az Örvényi Pákász Tanösvény vadregényes túrája során először ladikba szállunk, majd egy kötélpályán húzzuk át magunkat egy szigetre. Ezután felhúzzuk a pákász hétmérföldes csizmáját és kipróbálhatjuk a lápon járást. Ha ez is sikerült, készíthetünk nádsípot és gyermeki énlünket felidézve sárgolyóval dobhatunk célba.

A tiszavirágzás, vagyis a kérészek násztánca a világon egyedülálló jelenség, ami ma már csak itt, a Tiszán figyelhető meg. Június második felében az esti órákban milliónyi lárvát ki a folyó felett, szürke felhőket alkotva. Rövidke, néhány órás életük csak a párkeresésről szól. A látvány pedig egészen elképesztő!



Poroszló

A Tisza-tavi Ökocentrum átadása óta kihagyhatatlan helyszín minden környékre látogatóknak. Az Ökocentrum hiánypótló, egyedülálló, modern és interaktív, egyszóval fantasztikus. Minimum egész napos program, de kisgyerekekkel még így is szelektálni kell majd, annyi élményelem várja a látogatókat. A legtöbben talán az óriási édesvízi akvárium miatt jönnek el ide, amely egész Európában a legnagyobb ilyen létesítmény. Tényleg izgalmas egy tó mélyén „sétálni” és szemezni egy vízával, de ez csak az egyik látványos attrakció. A területen játszva, testközelből ismerhetjük meg a környék növény- és állatvilágát. A 10 hektáros szabadidőparkban vidrák, kormoránok, sőt még pelikánok is várnak, hiszen egykor ezek az óriásmadarak is éltek itt. A lurkókat játszótérek sokasága, köztük egy nyáron igen kellemes vízi játszótér is várja, ahol még tutajozni is lehet.

Hatalmas élmény az Ökocentrum közelében található, vízre épített tanösvény is, a Tisza-tavi Vízi Sétány. (A tanösvény csak a Fűzfai Kikötőből induló csónakjáratokkal közelíthető meg.)

A madárbarátok számára kihagyhatatlan a Tisza-tavi Madárrezervátum felkeresése.



Kisköre

Találóa a Tisza-tó bölcsőjének is szokták nevezni, hiszen 1973-ban itt, a folyó középső szakaszán épült fel az az erőmű, duzzasztómű, a Kiskörei Vízlépcső, ami létrehozta a Tisza-tavat. Célja a tiszai áradások szabályozása és az Alföld megfelelő vízellátása volt. Az évek során azonban legnagyobb mesterséges tavunknak sajátos ökoszisztémája alakult ki, mondhatnánk azt is, a természet hamar visszahódította azt, ami az övé volt, az ősi Tisza-vidéket felidéző ártéri táj alakult itt ki szigetekkel, holtágakkal, zezugos kanyarulatokkal.

A strandolás mellett mindenképpen érdemes megnézni a lenyűgöző méretekkel büszkélkedő vízlépcsőt, ami három részből áll: duzzasztómű, vízerőmű és hajószilip.

S ha már itt vagyunk, járjuk végig a létesítmény legújabb elemét is, a Kiskörei Hallépcsőt. Az ország egyetlen, Európában is legnagyobb hallépcsője néhány éve épült, hogy biztosítsa a halak szabad mozgását a tó és a folyó között, ahol, akár 10 méteres szintkülönbség is lehet.

A hallépcsőt 37 darab 20 cm-es lépcső alkotja, melyeken a halak mindkét irányba szabadon közlekedhetnek.

Abádszalók

Adrenalin, pörgés és buli – Abádszalók a Tisza-tó élményközpontja. A strandolóknak, a vízi sportok szerelmeseinek és az éjszakai pezsgésre vágyóknak itt a helyük! Nappal óriáscsúszdák, vízisí, vízi banán, jet-ski, vízi bob, wakeboard, SUP és vízidodgem, éjszaka pedig koncertek, disco és egy igazi különlegesség, a Led-Zoo. A Szabad Strand területén egy világító állatparkot csodálhatunk meg, ami természetesen a környék élővilágát mutatja be. Megtalálható itt a daru, a tiszavirág (kérész), a kócsag, a búbos vöcsök, a kecsge, a selymes durbincs, a vörösszárnýú keszeg, a jégmadár, a szivárványos ökle és a legendás nagy szürkeharcsa. Az állatok stílszerűen újrahasznosított uszadékfán kaptak helyet, amelyek szerves részei a Tisza-tónak.



Csuhány Domitilla
Fotók: Csuhány Éva

„VERSENYKÉPES VASUTAT ÉPÍTÜNK!”

Bővült a Járműfejlesztési igazgatóság Járműkonstrukció szervezete



A MÁV-START rövid és hosszú távú terveit egyaránt ugyanaz a cél írta: utasaink magas színvonalú ellátása oly módon, hogy szolgáltatási színvonalunk folyamatos emelkedésével egyre jobb, kényelmesebb, biztonságosabb, komfortosabb és zöldebb utasélményt nyújtsunk. Versenyképes, fenntartható vasutat építünk, a közösségi közlekedésben a vasút felé kell elmozdítani a mérleget, és ezt a szolgáltatásaink minőségével érhetjük el. Ebben a munkában nagy szerepe van a Járműfejlesztésnek, amely szervezet az elmúlt időszakban 29 munkatárssal bővült.

Az IC+ kocsik folyamatos forgalomba állását követően egyre nő a korszerű IC-minőségű járműállomány. Jelenleg a 70 darabos megrendelés teljesítése zajlik, és további 82 darab járműhöz már lefolytattuk a forgóváz-fék beszerzési eljárást. Folyamatban van a CAF, a DWA és DVJ járművek megújítása, nagyjavítása, a FLIRT motorvonatok ETCS-sel való felszerelése és egységesítése. Ezen járművek beérkezéséig és a felújításokkal párhuzamosan folytatjuk a meglévő járműállományunk korszerűsítő karbantartását. A 40 darab KISS motorvonat megrendelésének teljesítése szintén tart, a 8+4 darab tram-train jármű közül már a harmadik is megérkezett Magyarországra. Folyamatban van 115 darab villamos mozdony beszerzésére vonatkozó közbeszerzési eljárás, és előkészítés alatt van 81 darab további motorvonat beszerzésének elindítása. A budapesti agglomeráció közlekedésének erősítése, színvonalának emelése mellett a célunk az, hogy

megújuljon a MÁV-START távolsági flottája is. Mindez nagy kihívás a teljes műszaki állományunk számára. A jelenlegi, mindannyiunk számára nehéz, pandémiás helyzetben ennek a hatalmas rendszernek, a vasúti személyszállításnak minden szakága példásan helytáll. A végrehajtó szolgálat munkatársai, az üzemirányítás és technológiatervezés erőn felül teljesítettek az elmúlt hónapok során, hogy biztosítsák utasainknak a menetrendszerű, biztonságos vasúti közlekedést.

Ugyanígy a Járműfejlesztés munkatársai, akikre méltán vagyunk büszkék, hiszen olyan színvonalas mérnöki talentum birtokosai, amelynek valódi kézzelfogható eredményei vannak.

A Járműfejlesztési igazgatóság Járműkonstrukció szervezetében az elmúlt időszakban tervezőmérnöki bővülés történt, összesen 29 kollégával erősödött a szervezet.



Stósz István járműfejlesztési igazgatót arról kérdeztük, hogy mi indokolta a létszámbővülést, és melyek a következő évek tervei.

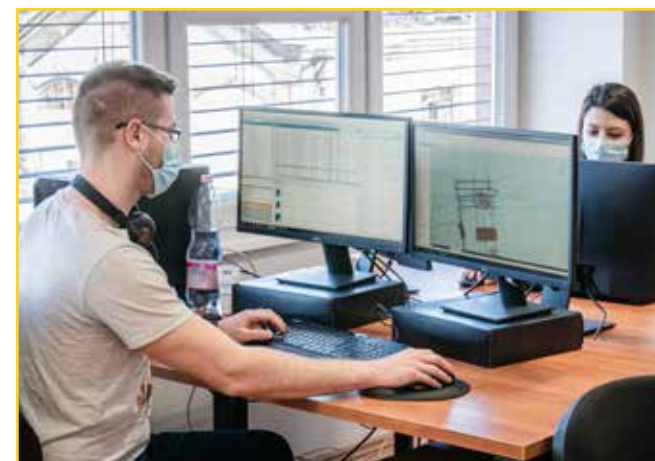
„A Járműfejlesztési igazgatóság Járműkonstrukció szervezetében a tervezőmérnöki bővítést alapvetően az IC+ 500 projekt indukálta, amely szerint a MÁV-START IC-kocsi flottájának teljes cseréjét, megújítását tervezi 2027-ig. A cél a közösségi közlekedés kiemelt szereplőjeként versenyképes vasutat építeni oly módon, hogy utasainkat korszerű és színvonalas járművekkel szolgáljuk ki.

A koncepció számos új kocsitípust tartalmaz azok mellett, amelyek már eddig elkészültek és amelyek jelenleg fejlesztés alatt állnak. Nagy újdonság az IC+ vezérlőkocsi mellett az alacsonypadlós kocsik kifejlesztése. Az alacsony padlósint a kényelmes beszállás érdekében fontos, hiszen egyszerűbb lesz a beszállás kerekesszékes és mozgásukban korlátozott utasainknak, babakocsis családoknak és a kerékpárral közlekedőknek.

Ebből a fajtából készülni fog többcélú teres, nagy kapacitású kerékpárszállító és 2. osztályú ülőhelyes kocsi. De a magaspadlós kocsitípusok között is lesznek új típusok: bárkocsi, teljesen 1. osztályú és étkezőkocsi résszel kialakított változat, továbbá nemzetközi forgalomra szánt, részben alacsonypadlós háló- és fekvőhelyes kocsik is. Mindez újabb 8-féle kocsitípus megtervezését igényli. Még ha minden típust nem is kell teljesen a nulláról elkezdni a tervezés során, hiszen fel

lehet használni a korábbi konstrukciók bizonyos részeit, ez akkor is rendkívül nagy feladat és igen komoly tervezői kapacitást jelent. A 29 fős tervezői kapacitásbővítéssel a szükséges járműfejlesztéseket párhuzamosan is tudjuk a jövőben végezni, így a szükséges járműjavítói kapacitásbővítéssel – amely szintén szerepel a MÁV-START terveiben – 2024-től már több vasúti jármű legyártására lesz képes vállalatunk. A létszámbővítéssel bizonyos hiányterületeinken is tudtunk kapacitást bővíteni, növekedett a villamos tervezőmérnökök, a végeselemes szilárdsági ellenőrzést végző gépészmérnökök létszáma, valamint most már dizájnér és formatervező szakemberekkel is kiegészült a járműfejlesztői csapatunk. Az IC+ 500 projekt mellett kidolgoztuk a regionális motorvonat koncepciókat, amely alapján a későbbiekben ezzel a létszámmal képesek leszünk egy regionális motorvonatcsalád kifejlesztésére is, és sikerrel el tudjuk látni a MÁV-csoporton belül jelentkező különféle mérővonatok fejlesztési igényeit is.

A kollégáim nagy tapasztalattal és szakértelemmel rendelkeznek. Hiszem, hogy megkezdett munkánk eredményeként a következő években megújul a járműállományunk és egyre megbízhatóbb, a mai kor elvárásainak eleget tevő, magas színvonalú szolgáltatást biztosíthatunk megfelelő infrastrukturális feltételek mellett. Ez garancia arra, hogy növekedjen az utasok elégedettsége, és egyre többen vegyék igénybe az általunk kínált szolgáltatást.”



Köszöntjük új munkatársainkat, jó munkát kívánunk a Járműfejlesztés szakembereinek!

Hum Krisztina

Felvesszük a versenyt!

A MÁV-START legújabb jegye, az Okosjegy

A belföldi távolsági közlekedés igen kedvelt formájává vált a telekocsi szolgáltatás, amelyre a MÁV-START jól reagálva, bevezette a Televonatokat a nyíregyházi és a szegedi vonalon. A sikeres akciót tovább fejlesztették munkatársaink, így a Televonatok kivezetése, illetve helyettesítése kapcsán vasúttársaságunk Okosjegy néven kidolgozott egy új, kedvezményes jegytípust. Az Okosjegy áprilisban elstartolt, utasaink a MÁV applikációban és az interneten vásárolhatják meg. Az új jegytípusnak köszönhetően mindkét kocsiosztályon elérhető az IC vonatrészekben helybiztosítást is tartalmazó, a telekocsival versenyképes árú jegyek, amelyek vonatonként eltérő mennyiségűek, és a dinamikus árazás miatt a korábbi jegyvásárláshoz képest akár nagyobb kedvezményt is jelenthetnek. Okosjegy vásárlásával egyszerűbb, olcsóbb és gyorsabb a jegyváltás, valamint olyan helyek értékesítését is versenybe hozza, amelyek korábban kevésbé voltak népszerűek.

**Díjazzuk azokat,
akik előre terveznek.**

OKOSJEGY

mav.hu/okosjegy



Vegye meg Okosjegyet a Szeged és Budapest között járó IC-vonatokra minél előbb, és spórolja meg akár a jegyár 40%-át!

MÁV-START

MÁV app és jegy.mav.hu

A különböző eredmények és statisztikák jól mutatják, hogy hol kell a problémákat alaposan kivizsgálni. A célközönség között szerepelnek azok az utazók, akik korábban a telekocsi szolgáltatásokat választották, továbbá akik az egyéni közlekedést preferálták. A rendszeresen utazóknak, illetve a lehetséges új utazóknak kényelmes és olcsóbb alternatívát kívánunk ajánlani, amely átgondolt terelôhatásra lesz képes, ezáltal a versenyképességünk is erősödni fog. Az Okosjegy üzletpolitikai kedvezmény megjelenése hasonló módon hat a belföldi értékesítésre, mint ahogy a korábbi időszakban láthattuk a nemzetközi jegyek fellendülése kapcsán is: a JÉ-rendszer képességeinek kihasználásával a nemzetközi közlekedésben hamar népszerűvé vált a korszerű, távolsági, dinamikus árazású ajánlatrendszer.

Az Okosjegy a MÁV applikációban és az ELVIRA felületen lesz elérhető. A fejlesztésnek köszönhetően utasaink rögtön a menetrend megjelenítésekor látni fogják az Okosjegy árát, továbbá a közszolgáltatási díjtábla szerinti teljes árú jegyet is, ezáltal könnyen összehasonlíthatják az árakat.

Az Okosjegy mellett ugyanis a megszokott jegyek is megválthatók az érintett vonatokra, így az utas eldöntheti, hogy a saját kedvezményével utazik, vagy az Okosjegy lehetőségével él. A fontos célok között szerepel továbbá az is, hogy az 1. osztály vonzóbb legyen az utazóközönségnek, ezáltal a kihasználtság javulása is várható a szegedi IC-ken.

Az Okosjegy bevezetésével várhatóan jelentkezni fog átrendeződés a zsúfolt másodosztályról az első osztályra, hiszen Okosjeggyel kedvező áron vehető igénybe az első osztály a rendelkezésre álló jegyek erejéig. Olyan egyszerűen lehetséges majd jegyet váltani, mintha csak egy mozijegyet vásárolnánk.

A vásárlás végén az utas egy virtuális jegyet kap, amely nincs megbontva menetjegyre és helyjegyre, de a menetjegyet és a helybiztosítást is magában foglalja. A Televonatok helyettesítése járműkapacitást szabadít fel, amely szerelvény- és teljesítménymegtakarítással jár.

Az Okosjegyek megjelenésével új lehetőség nyílik a versenyképesebb vasúti közlekedésre, és várhatóan azokat az utasokat, akik korábban csak alternatívaként számítottak a vasútra, a jövőben biztos utasokként üdvözölhetjük.

Kozma Barbara

**Díjazzuk azokat,
akik előre terveznek.**

15
MÁV-START

15 éve történt A MÁV-START Zrt. alapítása

15 éve, 2006. október 15-én történt a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. alapítása. Ebből az alkalomból a Vasutas Magazin októberi lapszámaig végigkövetjük az elmúlt 15 év legfontosabb eseményeit, mindig más és más évekre visszatekintve. Az előző lapszámokban 2010-ig emlékeztünk vissza. Következzenek újabb nevezetes évek: 2011–2012.

Stratégia és irányítás

A MÁV-START vezérigazgatója 2010. szeptember 16-tól 2011. november 7-ig Monszpart Zsolt, 2011. november 7-től Kővári Zsolt volt. 2012. május 21-től Ungvári Csaba töltötte be a vezérigazgatói pozíciót, 2012. december 1-jét követően a MÁV-TRAKCIÓ és a MÁV-GÉPÉSZET vezérigazgatói feladatait is ellátta.

2011-ben ötéves pályaműködtetési szerződést kötött a MÁV-START az állammal, amely a pályafenntartás költségeinek finanszírozásáról gondoskodott. 2012. január utolsó napján a Szolnoki Vasútjármű Javítási Telephelyén a MÁV-GÉPÉSZET aláírta a Nemzeti Fejlesztési Ügynökséggel az Új Széchenyi Terv keretében elnyert Támogatási Szerződést. Az uniós támogatással elérhető céljá vált a hazai járműgyártás újraindítása.

Szolgáltatás

2011-ben a MÁV-START által szállított utasok száma 10 év óta először mutatott emelkedést: 3%-kal, azaz 137 millióról 142 millióra nőtt, míg a fizető utasok száma 5,8%-kal növekedett 2010-hez képest. Megkezdődött a jegyértékesítés modernizálásának hosszú távú folyamata, hogy a sok manuális munkát és az alacsony gépesítést korszerű megoldások válthassák fel.

Járműállomány

2011-ben büszkéek voltunk arra, hogy új, korszerű pályadiagnosztikai mérőkocsink munkába állt. A 25 darabos TRAXX villamos mozdony üzembeállítási projekt utolsó két darabja is megérkezett 2012. április végén. A két utolsó mozdony, a 480 024 és a 480 025 gyári futópróbájára 2012. január végén került sor Németországban. Magyarországra 2012 februárjában érkeztek meg Ferencváros állomásra.

2012-ben volt öt éve, annak, hogy 2007. április 6-án forgalomba álltak az első FLIRT motorvonatok. 2012 tavaszán már 60 ilyen jármű szállította az utasokat.

Integráció

Az integrált, egységes személyszállítási értéklánc kialakítása jegyében a MÁV igazgatóságának 2011. októberi döntése a MÁV-START számára részleges tulajdonosi joggyakorlást tett lehetővé a MÁV-TRAKCIÓ a MÁV-GÉPÉSZET, illetve a MÁV-Vagon Kft. felett.

2012. december 1-jétől új szervezeti struktúrában működött a MÁV-START vasúti személyszállító vállalat. Új vezetői struktúra és új szervezeti felépítés alakult. A GÉPÉSZET és a TRAKCIÓ bizonyos szervezeti egységei egyesültek, illetve beépültek a START szervezeteibe. A különböző működési területek üzemeltetési feladatainak összehangolása komoly szakmai munkát igényelt. 2012. december 1-je: az integráció után a MÁV-START a vasúti személyszállításhoz olyan elengedhetetlenül szükséges vasúti tevékenységeket foglalt magában, mint amilyen a járműjavítás, járműkarbantartás, személypénztárosok, jegyvizsgálók, kocsivizsgálók, mozdonyvezetők munkája.

Társaságunk átalakítását a piaci szükségszerűség indokolta és annak felismerése, hogy együtt, közös erővel eredményesebben tudunk dolgozni a versenyképességünk fokozásáért, munkánk minőségének és hatékonyságának javításáért. Az átalakulás folyamata nem egyik napról a másikra történt, 2013-ban további változások történtek.

Az új vállalati struktúra kialakításának elsődleges célja volt, hogy a vasút működése és működtetése hatékonyabbá, az utaskiszolgálás európai színvonalúvá váljon.

Hum Krisztina

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT FENNTARTHATÓSÁGI CÉLKITŰZÉSEI A FÖLD MEGÓVÁSA ÉRDEKÉBEN

A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klímasemlegesség elérése, ennek érdekében kidolgozta fenntarthatósági célkitűzéseit. A zöldstratégiai célokat a Föld napján ismertette a vállalatcsoport, amelyek között kiemelt jelentőségű a közlekedési szolgáltatók CO₂-kibocsátásának csökkentése, a zöld digitalizáció, a hatékony energiagazdálkodás, a hulladékok környezeti terhelésének csökkentése és a körforgásos gazdaságra való áttérés, valamint a környezetbarát, fenntartható vállalati működés kialakítása.



A vállalatcsoport zöldkampánya a Vasút Európai Évéhez kapcsolódva indult 2021. február 17-én. Ettől az időponttól a MÁV-START által kiállított elektronikus vonatjegyen, bérleten, valamint azokon a nyomtatott jegyeken és bérleteken, ahol ez nem okoz többlet-papírfelhasználást, a vasúttársaság feltünteti a távolságra vonatkozóan a CO₂-kibocsátás megtakarítását. A személyautó helyett a MÁV-START által biztosított vasúti közlekedést választó utas kilométereként átlagosan több mint 70%-kal kisebb CO₂-kibocsátással terheli a környezetet.

A MÁV-Volán-csoport fenntarthatósági stratégiai célkitűzései között szerepel a közlekedésből származó CO₂-kibocsátás további csökkentése a villamosított vasútvonalak hosszának, az elektromos vasúti és közúti járművek darabszámának növelésével, valamint az áruszállítás vasútra terelésével. Kiemelt cél továbbá – és a fejlődés egyik alappillére – a járműpark korszerűsítése. A megrendelt 40 darab KISS emeletes motorvonatból kilenc már forgalomba állt, a 90 darabos szériából ötvenöt saját gyártású IC+ kocsi járja

az országot és folyamatban van az első osztályú, bisztrókocsival felszerelt IC+ szerelvény gyártása is. Megérkeztek Szentésre az első tram-train járművek, amelyek év végétől közlekedhetnek majd Hódmezővásárhely és Szeged között. Folyamatban van 115 darab mozdony és 50 darab hibrid motorvonat beszerzése is. A nemzeti buszstratégia része, hogy 2022-től kizárólag elektromos autóbuszok helyezhetők forgalomba a 25 ezer főnél népesebb településeken. A Zöld Busz Program keretében elektromos autóbuszokat tesztel a Volánbusz és állít forgalomba nyolc városban és a Mátrai Erőmű térségében. Végső cél a korszerű autóbuszpark létrehozása, a buszos közlekedés károsanyag-kibocsátásának és üzemeltetési költségeinek redukálása a fenntartható környezetvédelem érdekében.

Az 50 megújuló állomásprojekt keretében több mint 20 állomáson és megállóhelyen épít ki a MÁV B+R parkolókat, megkönnyítve a váltást a kerékpáros, autós, illetve a vasúti közlekedés között. Az önkormányzatokkal együttműködve létrehozott P+R parkolók építésével arra ösztönözzük az

embereket, hogy tegyék le autóikat és válasszák a környezetbarát közlekedési formát, a vasutat. Az elmúlt két évben 8 helyszínen épültek P+R és B+R parkolók, 2021-ben további 9 helyszínen folytatódnak a munkálatok. A Volánbusz országszerte 97 autóbusz-állomáson létesített kerékpártárolókat, amelyek összesen 3112 db bicikli biztonságos tárolására alkalmasak. Emellett 58 nagyobb műszaki telephelyen is épült kerékpártároló összesen 958 db-os tárolókapacitással dolgozóink kerékpáros munkába járásának támogatása érdekében.



A fenntarthatósági célkitűzéseknek fontos eleme a zölddigitalizáció. Magyarország optimális, zöld közlekedésének megteremtésében fontos lépés volt a vasúti és a közúti autóbuszos közlekedés egyesítése, amely lehetővé teszi a vidéki közlekedés összehangolását, a felesleges párhuzamosságok és a kihasználatlan járatok megszüntetését, ezáltal az energiafelhasználás csökkentését. A zöld digitalizáció kiemelt projektje a jegyvásárlást megkönnyítő vasúti és közúti közös elektronikus jegyértékesítő rendszer, melynek fejlesztését a MÁV-START megrendelésére a MÁV Szolgáltató Központ végzi. Egyre több busz- és vonatbérlet, jegy is elérhető a felhasználóbarát ELVIRA-ban és a MÁV Applikációban egyaránt. Az informatikai rendszerek fejlesztésének meghatározó szerepe van a hatékony utastájékoztásban és kiszolgálásban, a vasúti és közúti menetrend optimális tervezésében, és mindazon folyamatokban, amelyek racionalizálásával a környezeti erőforrások kímélhetők. Cél az integrált állomási és fedélzeti utastájékoztatás megteremtése, az integrált diszpécserközpont kialakítása, valamint az egységes menetrendi és díjszábsási alapadat-kezelő rendszer megvalósítása. Már zajlik a vasúti és közúti közös jegyértékesítő rendszer kifejlesztése, valamint a központi forgalomirányítási rendszerek kiterjesztése új vonalszakaszokra. A megújuló technika alkalmazásával megbízhatóbb és pontosabb információk jutnak el a vasutat és autóbuszos közlekedést használókhoz. A Déli pályaudvar vizuális utastájékoztató rendszere kiegészült három nagy méretű, ipari üzemre is alkalmas vandálbiztos LCD-monitorral. A Keleti pályaudvaron modern LED-es utastájékoztató kijelzőfalat alakítottunk ki, az épülő utascentrum ügyfélszolgálat központilag vezérelt utastájékoztatói kijelzők segítik majd a tájékozódást. A Nyugati pályaudvaron szintén nagy méretű LED-es kijelző épül.

A MÁV-Volán-csoport környezetvédelmi célkitűzései között kiemelt jelentőséggel bír a hulladékok környezeti terhelésének csökkentése, a fenntartható és körforgásos gazdaság kialakítása a kommunális hulladékok szelektív gyűjtésének megvalósításával, a felesleges hulladék keletkezésének megelőzésével, az újrahasználat és újrahasznosítás arányának növelésével, valamint az innovatív hulladékgyűjtési,

kezelési és csökkentési technológiák bevezetésével. A vállalatcsoport közel 500 telephelyén képződő, több mint 160-féle hulladékból a tavalyi év során országosan több mint 21 000 tonna hulladék keletkezett, amely nagyságrendileg egy Eger méretű város éves kommunális hulladéktermelésével azonos. Ezt a mennyiséget csak az erre alkalmas hulladékgyűjtési rendszer működtetésével lehet megfelelően kezelni, így minden hulladékot szelektíven gyűjt és tárol a vállalatcsoport az erre a célra létesített 1800 munkahelyi gyűjtőhelyen, és 28 saját üzemeltetésű veszélyes hulladék üzemi gyűjtőhelyen mindaddig, amíg kezelésre át nem adja. A vasúti pályák felújításából származó fémhulladékok újrahasznosításra átadott mennyisége 2019-ben meghaladta a 24 000 tonnát, ebből a fémanyagból akár két darab Eiffel-tornyot is fel lehetne építeni. A „zöldebb”, papírmentes munkahelyek feltételeinek megteremtésével érhető el, hogy a digitalizáció segítségével minél kevesebb papírt használjon fel a vállalatcsoport mindennapi működése során.

A vállalatcsoport arra törekszik, hogy működése során növelje a zöldenergiából származó elektromos áram felhasználási arányát, ennek érdekében fenntartható épületenergetikai fejlesztéseket tervez.

A Föld napján mutatta be a MÁV-Volán-csoport a Vasút Európai Éve alkalmából felmatricázott FLIRT motorvonatot, amely a vasúti közlekedés népszerűsítésével a környezet védelmének fontosságát szimbolizálja, míg a CREDO Innovel autóbusz a közúti közösségi közlekedés megújuló, környezetkímélő járműállományát, a zöldülő autóbuszos közlekedést és az új beszerzéseknek köszönhető jelentősen csökkenő CO₂-kibocsátást jelképezi.



A MÁV-Volán-csoport fenntarthatósági weboldalt indít, amelyen a zöldstratégiai célkitűzések részletei mellett a legfőbb fenntarthatósági mutatókról, az aktuális zöld hírekről és érdekességekről is tájékozódhatnak az érdeklődők.

A zold.mavcsoport.hu oldalon számláló is fut, amely a teljes utaskilométerre vetített CO₂-megtakarítást mutatja másodpercenként az autós közlekedéshez képest. A weboldalon létrehozott CO₂-spórolás játékban minden jeggyel, bérlettel rendelkező utas regisztrálhat és elolvashatja a vállalat fenntarthatósággal kapcsolatos célkitűzéseit a zajszenyezéssel, a vontatási energiából származó CO₂-kibocsátással és a pálya melletti illegálisan elhagyott hulladékkal kapcsolatos témakörökben. Az oldalon regisztráltak között értékes nyemrényeket sorsolnak ki.

ÚJRAINDUL AMERIKA LEGMAGASABB VASÚTJA



Három évig tartó felújítási munkálatok után, májusban ismét megnyílik a nyilvánosság számára a Pikes Peak Cog Railway, hogy újra elvigye a túrázni vágyó utasokat a Pikes Peak csúcshoz. A Pikes Peak, magyarra fordítva Csukák csúcsa, de nevét felfedezőjéről Zebulon Pikeről kapta, Colorado államban található a Sziklás-hegység déli részén.



A fogaskerekű vasút 1889 és 1891 között épült Zalmon Simmons feltaláló és befektető támogatásával. Utasokat először 1891 júniusában vitt fel a hegyre, de azóta is az Egyesült Államok legmagasabb vasútként tartják számon. A pálya 14,3 kilométer hosszúságú, normál nyomtávú (1435 mm) és 16%-os emelkedőn kúszik fel a csúcsig.

Eredetileg Abt-rendszerű fogaskerekű vasút volt, a rendszert Carl Roman Abt svájci mozdonytervező mérnök találta fel, aki egy Riggenbach-rendszerű vonalon dolgozott, tehát a Riggenbach-rendszer továbbfejlesztésének tekinthető. Az Abt fogassín két vagy három függőleges, pontos profillal fogazott acéllemezt használ, melyek fogai fölfelé állnak, és párhuzamosan egymás mellé szerelnek úgy, hogy a fogazat el van tolva fél fogazással egymástól. Ezzel biztosítható, hogy legalább egy fog mindig kapcsolatban áll a fogassín és a hajtó fogaskerék között. Ez az elrendezés sokkal simább és zajtalanabb üzemet tesz lehetővé, mint a Riggenbach-rendszer, továbbá kiküszöböli a korábbi rendszer fogassín-toldásánál az osztási hibákat és olcsóbb is a Riggenbach-rendszerénél. Abt egyedülként alkalmazott 100 mm-es fogosztást a szokásos 120 mm helyett. A lamellák szélessége a fellépő legnagyobb fognyomástól függ, többnyire 32–40 mm között van. Ez a rendszer terjedt el legjobban a világon. Európában főként a kétlamellás változatot használták, a háromlamellás – Európában egyedül az egykori Harzbanon – inkább a tengerentúlon volt alkalmazásban. A fogasléc könnyű, ámde viszonylag gyenge és érzékeny a jegesedésre. A fogazott lemezek öntöttvas nyergen vannak, melyeket a sínaljakhoz (talpfa) erősítik. A két- vagy három fogasléc hosszirányban fél-, vagy harmadhosszal eltolva van felszerelve, így biztosítva a toldásoknál az osztáshibák okozta problémák kiküszöbölését. A többlemezes kapcsolódás előnye a csendes, ütésmentes és megbízható kapcsolódás. Az egyes fogaslécet egyenletes terhelése miatt fontos a meghajtó fogaskerekek torziós csatlakozása. A felújítás során ezt a rendszert egy újabb, úgynevezett Strub-rendszerre cserélték. Az Emil Strub által feltalált rendszer hasonlít az Abt-rendszerre, de csak egy széles fogassínt használ, melyet egy T-szelvényre hegesztenek rá. Ezt a fogassínt lehet a legegyszerűbben karbantartani, és ezért igen népszerűvé vált.

A százmillió dolláros beruházásnak köszönhetően megújultak a vonatok, a régi svájci szerelvények helyett a STADLER által gyártott fogaskerekűek fognak szolgálatot teljesíteni, megújultak a vágányok, a fűtőházak, és egy új látogatóközpontot is kialakítottak. Ez utóbbi kilátóként és oktatási centrumként is szolgál, hiszen az érdeklődők nemcsak a csúcs monumentalitásában gyönyörködhetnek, hanem megismerhetik a hegy történetét és geológiáját is. A háromórás oda-vissza út a Pikes Peak oldalán vezet végig, megfelelő időjárási körülmények mellett pedig még a denveri felhőkarcolók is láthatók. Lehetőség van egyirányú jegyváltásra is, így a kirándulók gyalog vagy akár kerékpárral is leereszkedhetnek a hegy oldalán.

Sziklás-hegység

A Sziklás-hegység (angolul **Rocky Mountains** vagy **The Rockies**) hegylánc Észak-Amerikában. Több mint 4800 kilométer hosszan nyúlik el a kanadai Brit Columbia legészakibb részétől az Amerikai Egyesült Államok Új-Mexikó államáig. Legmagasabb csúcsa a Colorado államban található Mount Elbert, amely 4401 méteres magasságig emelkedik.

A hegység alapja az ún. larámi kéregmozgások által keletkezett a késő kréta korszakban körülbelül 70-80 millió éve. Bár a hegységképződés fő időszaka lezárult, a földi léptékben viszonylag fiatal hegységben továbbra is masszívan dolgoznak a belső erők. Az észak-amerikai lemez mellett elmozduló csendes-óceáni lemez miatt keletkező feszültségek időről időre nagy erejű földrengésekben és katasztrofális erejű vulkánkitörésekben mutatkoznak meg. A Lassen Peak 1915-ös vagy a Mount St. Helens 1980-as apokaliptikus kitörése messze nem a legnagyobb, amit ez a vidék produkálni tud.

A hegység másik híres nemzeti parkja, a Yellowstone korábbi gigantikus kitörések maradványai között terül el: a park területén a 2 100 000 és 640 000 évvel ezelőtti időszakban három óriási vulkánkitörés is volt, melyek nyomán olyan mennyiségű vulkáni anyag (a legnagyobb kitörésnél 1000 köbkilométer) jutott a légkörbe, hogy Földünk éghajlata jelentősen megváltozott. Mivel a köpenyből származó „forró pont” helyzete állandó, azonban a felette lévő kőzetlemez ez alatt az idő alatt elmozdult, a Yellowstone egy jól kivehető, U alakú vulkáni terület végpontjában helyezkedik el.

A terület mai vulkáni működésének ékes bizonyítéka a rengeteg gejzír, fumarola és egyéb „fortyogó”. Ezek aktivitása az utóbbi 15 évben megnőtt, ami azt jelzi, hogy a belső erők még számos meglepetést tartogathatnak számunkra Észak-Amerika legnagyobb hegyláncában.

Molnár Zsolt

Fotók: Wikipédia, Flickr



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

Fogadják szeretettel az első cikket, amely a MÁV különleges járműveit mutatja be!

SPECIÁLIS VAGONOK VASÚTI KOCSIK KÜLÖNLEGES SZEREPEBEN

A technikai fejlődés, a történelem fordulatai és olykor a MÁV-alkalmazottak fejéből kipattanó váratlan ötletek eredményeként a magyar vasút XIX–XX. századi történetében született néhány szokatlan megoldás. A távíró és a vasút találkozása az utazó társadalom egészének biztonságát javította. A ki-

rályi és kormányvonatok a vasút működését az elit privilégiumaihoz igazították. Az aranyvonatok története Magyarország második világháborús tragédiájának egyik fejezete. Mindemellett találunk járműtörténeti érdekességeket is, például egy sínekre állított luxusautót.

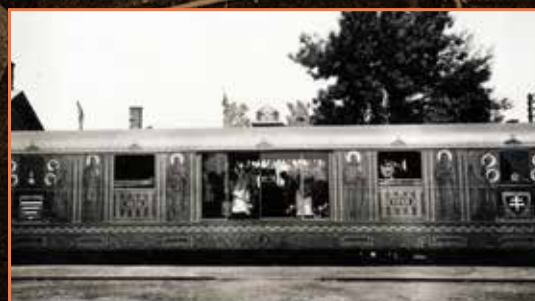


A vasúti kommunikáció forradalma: a „távírdakocsik” bevetése

A távíró gondolatát elsősorban sokan örültségnek vagy legfeljebb a gyakorlatban alig hasznosítható tudományos érdekességnek tartották. Ekkor még bele sem lehetett gondolni, a találmány hányféle területen fogja majd forradalmasítani a hírközlést. Ezek egyike volt a vasúti közlekedés.

A vonatok „távírdakocsija” lehetővé tette az egyes állomások közötti kapcsolattartást. Az útban lévő szerelvények mozdonyvezetője hírt kapott az előtte álló pályaszakasz minden történéseiről, például az esetleges vonatszerencsétlenségekről, így reagálhatott a megváltozott körülményekre. A távíró annak el- lenére is jelentős fejlesztés volt, hogy a Liverpool–Manchester vonalon már 1829-ben menetrend szerint közlekedtek a vonatok, és kidolgozott vasúti szabály- és utasításrendszer állt rendelkezésre. 1846-ban az első magyarországi vasúti szakasz, a Pest–Vác vonal már Morse-távíró berendezéssel épült ki.

Az állomások később nyilvános távíróállomásként működtek. A vasúti szállításra és a távíron keresztül történő kommunikációra épülő kereskedelmi infrastruktúra pedig hatalmas fejlődést indított el.



175 ÉVES A MAGYAR
VASÚT

Luxus és biztonság: a királyi vonatok



A vasút nemcsak meggyorsította az uralkodók utazását, de veszélyes is tette azt. A királyi vonatok kényelme, pompája mellett legalább ennyire fontos volt azok biztonsága mind a balesetek, mind a merény- letek elkerülése végett.

A személyzetet a legtapasztaltabbak és legmegbízhatóbbak közül választották ki. Magyarországon 1846 és 1914 között 41 udvari kocsit építettek, az utaskocsikat poggyász-, kalauz- és konyhakocsik kísérték. A zajt igyekeztek csökkenteni, a háló- terembe dupla ablakot és zsaluzatot szereltek. Ezenfelül Er- zsébet királyné szalonkocsijába egy „cukrászda szakaszt” is elhelyeztek. A vonatban minden testi szükséglet kényelmesen kielégíthető volt. Fürödni azonban a kocsikon nem lehetett, ha- bár ez a korszakban már technikailag megoldható volt, a király és a királyné menetközben csak mosakodott. A millenniumra elkészült udvari vonatba billenő ezüst mosdótállal ellátott, már- ványlapos mosdót és vízóblítéssal, majolikakagylójú illemhelyet építettek. Ha mindez nem lett volna még elég: a szerelvényről lelépő király lába elé szőnyeget is terítettek.

Országjáró úton a Szent Jobb



„Egy hatalmas Pull- mann-kocsit (valójában egy poggyászkocsit) alakítottak át mozgóká- polnává, és díszítettek fel csodálatos fénnel, pompával, művészettel. Maga a vonat öt kocsi- ból áll, a mozdony ele- jén cserkoszorú övezte, arany-fehér színben tündöklő apostoli kettős kereszt” – írta a Kis Újság 1938. június 1-jén. A Szent Jobbot hordozó, a népnyelv által aranyvonatnak keresztelt szer- levény a Budapesten tartott Eucharisztikus Világkongresszust követően, a Szent István-év megnyitása után indult országjáró körútjára. Az úgynevezett Ereklékocsit kívülről magyar zen- tek képei, belsejét pedig vörös bársony és fehér selyem díszítet- te. A vonat többi kocsija közönséges 1. és 2. osztályú, dekorá- ció nélküli személykocsi volt. Maga a királyi kézfej a harmadik vagonban, egy rezgécscsillapítóval ellátott állványon kapott he- lyet. Az egyes számítások szerint 19 ezer pengőbe kerülő kocsi tetejét hatalmas korona díszítette. A Szent Jobb 1771 óta első ízben hagyta el Budapestet, először Esztergomba, másnap pe- dig Székesfehérvárra látogatott.

Arany, ezüst, porcelán: az aranyvonat(ok)

Az aranyvonat története tulajdonképpen az aranyvonatok históriája. A második világháború végén ugyanis az országot nyugati irányba elhagyó két szerelvényt is ezen a néven őrzött meg a történeti emlékezet. Az egyik vonat 1945 januárjában a Magyar Nemzeti Bank értékeit menekítette ki az országból, és május 7-én az amerikai hadsereg kezére jutott. Az értékek nagy része 1946–1947 folyamán visszakerült az országba. A má- sik, az úgynevezett „zsidó aranyvonat” sorsa már jóval kalan- dosabb volt. Az 1944 októberében Zirc felé indított szerelvény zsidó állampolgárok elkobzott értéktárgyait – aranyat, ezüstöt, festményeket, perzsaszőnyegeket, porcelánokat – szállította.

Az amerikaiak megállapították, hogy a javak beazonosítása lehetetlen, így azokat visszaszolgáltatni nem tudják, a magyar zsidó szervezetek erre vonatkozó kéréseit pedig sorban el- utasították. A hadizsákmányként tekintett értékek egy részét eladták, a műtárgyakat később elárverezték, ennek bevételeit javarészt a nemzetközi zsidószervezet, a Joint kapta meg. Az amerikai katonák mindemellett saját részre is kiutaltak a mű- tárgykból és a drága berendezési cikkekből. A salzburgi rak- tárhelyiségbe több alkalommal be is törtek, az aranyvonat rako- mánya majdnem hogy szabad préda volt. Az értékek többsége sosem került vissza az egykori tulajdonosokhoz.

Szerény enteriőrök és kártyaszoba: a Kádár-vagon



Egy diktatúrában a pártvezetők biztonsá- gos utazása elsődleges szempont, nem volt ez másképp a titkosan közlekedő Kádár-vonat esetében sem, amely- nek kialakítására a pártvezető puritánsága és kedvenc szabadidős tevékenysége is hatás- sal volt.

Kádár János 1970-ig a Rákosi Mátyás számára átépített, de ál- tala szinte sohasem használt Hargita motorvonatot használta, később a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár által készített, Ezüst vagy Kék nyílnak keresztelt Rába motorvonattal utazott. A lég- javító berendezéssel ellátott fülkéket telefonnal és világvevő rá- dióval is felszerelték. A hálókocsok mellett konyha, tárgyaló és zuhanyzós fürdőszoba is volt a vonaton. A Rákosi-korszakban általánossá vált személyi kultusznak Kádár körül már nyoma sem volt, így nem borították a falakat sem a pártvezér portréi, sem a tőle származó idézetek. Kádár puritánsága leginkább az esztétikai kivitelezésen látszott meg, ám ultiszenvedélyén némileg meg is bicsaklott. Személyes kívánságára ugyanis a háromrészes szerelvényen egy kártyaszoba is helyet kapott.

Pártautók a síneken: a Csajka „vágányjárgány”



A Csajka sínautó bőrülésekkel, elektro- mos ablakemelővel, rádióval, ám kormány és abroncs nélkül köz- lekedett. A furcsa szer- kezet a megszületését a szocialista luxusautó hanyatlásának köszön- hette.

A Csajka típusú, luxuskategóriájú gépkocsik 1959-től a Gorkij Autógyárból gördültek ki, hogy aztán a Szovjetunió és más szo- cialista országok párt- és állami tisztviselőinek, magas rangú diplomatáknak és katonatiszteknek a garázsai- ban landoljanak. A négy keréken guruló, egykori presztízsszimbólumokat az idő előrehaladtával szép lassan leselejtezték. Az egyik jármű 1968- ban a MÁV állományába került. Az Építőgépjármű Üzem mun- katársai a gépkocsit vasúti kerekre és tengelyekre helyezték. Így született meg a „Csajka vágánygépkocsi”, amely évtizede- kig szállította a vasúti vezetőket és MÁV-alkalmazottakat, ma- napság pedig a vasúttörténeti parkban indítják alkalmanként útra, pontosabban sínre.

Huhák Heléna

Vízfelhasználás takarékosan

A föld édesvízkészlete véges. A világnak ezen a térfelén sokszor bele sem gondolunk, mekkora kincs a víz, olyan természetes számunkra a megnyitott csapból folyó tiszta ivóvíz. Akinek bőven van, nem gondol arra, hogy bolygónk édesvízkészletével takarékosan kell bánnunk, hiszen nem áll korlátlanul a rendelkezésünkre, és sokan élnek olyanok, akiknek nem jut belőle. A tiszta víz maga az élet, valóban minden cseppje számít. Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a saját környezetünkben az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a takarékoság jegyében.



Az élet nélkülözhetetlen feltétele

A vizet számos jellemzője szerint vizsgálhatjuk. Tudjuk, hogy létszükséglet, globális erőforrás, a légkör és az éghajlat fontos szereplője. Nemcsak testi szükségleteinkhez nélkülözhetetlen, hanem egy olyan erőforrás, amelyet mindennap közvetlenül és közvetve igénybe veszünk. Tisztálkodunk, mosunk, főzünk, fűtjük az épületeinket és működtetjük erőműveinket. A víz az életünk minden területén jelen van.

A földi élet a vízben kezdődött, minden élőlénynek az életben maradáshoz vízre van szüksége. A Föld felszínének mintegy 70 százaléka vízzel borított, de ennek mindössze 1 százaléka édesvíz. Ennyi az, amely a természetben emberi fogyasztásra alkalmas. Az ivóvizünk a természetből, a természetes és a talaj alatti vizekből ered. Napjainkban a vízkészlet komoly veszélynek van kitéve, az egyre növekvő népesség, az ipar és a mezőgazdaság vízigénye, a súlyosbodó klímaváltozás miatt. Az ember igyekszik saját vízhasználatát segíteni azzal, hogy folyókat terel el, gátakat épít, szennyvíztisztító berendezéseket működtet, vízhálózatokat építve sok-sok kilométerre elszállítja a vizet a földalatti rétegekből.

Előrejelzések és cselekvés Európában

A világ más részeihez képest Európában viszonylag bőséges édesvízi készlettel rendelkezünk, amely azonban nem oszlik meg egyenletesen a földrészen. A számítások szerint Európa egyharmada vízhiányos. Ez azt jelenti, hogy egyes helyeken a kereslet bizonyos időszakokban meghaladja a rendelkezésre álló kínálatot. Ezt a helyzetet csak nehezíti a klímaváltozás terhe, hiszen egyes területeket áradások, az alacsonyabban fekvőket pedig a tengerszint emelkedése és vihardagályok veszélyeztetik. Ezért a nagyvárosok és a régiók különböző intézkedésekkel igyekeznek csökkenteni az ebből fakadó károkat. Az utóbbi négy évtizedben Európa jelentős fejlődést ért el a vízminőség szabályozása, a szennyvíz tisztítása, a tengeri és édesvízi élőhelyek és fajainak védelme érdekében. Az előrelépés ellenére azonban az európai felszíni vizek ökológiai és kémiai állapota továbbra is aggodalomra ad okot. A vízi erőforrás fenntarthatósága érdekében számos regionális és globális intézkedés, együttműködés jött létre. A víz, és a vízi erőforrások fenntartható használata hatékonysággal, innovációval, a pazarlás kerülésével

(pl. szivárgáscsökkentéssel), újrahasználatával és újrahasznosítással – vagyis egy körforgásos gazdaság összes fontos elemével – lehetséges. Ha egyetlen erőforrással takarékosan bánunk, azzal a többivel is spórolunk. Erről bővebben például az Európai Környezetvédelmi Ügynökség honlapján is lehet olvasni (www.eea.europa.eu/hu).

Mekkora a „vízlábnymunk”?

A vízfogyasztásunknak is van ökológiai lábnyoma. A fogyasztás csökkentése érdekében elsősorban érdemes lehet tudatosítani, hogy valójában mennyi vizet használunk naponta: a közvetlen és közvetett vízfogyasztásunknak is van lábnyoma. Az előbbi kategóriába tartozik többek között az ivás-főzés, tisztálkodás, mosás során felhasznált víz, utóbbiba például a megvásárolt ruhadarab vagy élelmiszer előállításához szükséges víz. A vízlábnym három típusú vízből tevődik össze: kék-, zöld- és szürkevízből. A kékvíz a termékhez vagy szolgáltatáshoz felhasznált friss, felszín alatti és feletti vizet, a zöldvíz a földben vagy növényekben nedvességként tárolt csapadékvizet, a szürkevíz pedig a termék vagy szolgáltatás kapcsán keletkezett szennyezett vizet jelenti. Egy átlagos, 4 fős család napi 5-600 liter vizet fogyaszt el. A Fővárosi Vízművek adatai szerint egy kádfürdő átlagosan 100 liter, zuhanyzás 40 liter, WC-öblítés 15-20 liter, kézmosás 5 liter, a mosógép egy alkalommal 120 liter vizet, összességében 1 ember 1 nap alatt 100-150 liter vizet használ el.



Mit tehetünk mi?

Egy lassan csöpögő csap, amit véletlenül nyitva felejtettünk vagy nem csináltunk meg, egy nap alatt 40-120 liter vizet pazarol el. Zárjuk el a csapokat a lakásban, és ellenőriztessük a gumigyűrűket. Így megakadályozzuk a zuhanyfejek csöpögését, WC-tartályok szivárgását. A csapból csöpögő víz a lefolyón keresztül elfolyó pénz, hiszen az elpazarolt víz miatt magasabb vízszámlát fizetünk. Fürdés helyett inkább zuhanyozzunk, és nem kell feleslegesen folytatni a vizet fogmosáshoz, használjunk fogmosó poharat. A mosógépet rakjuk tele ruhával, vagy használjuk a gazdaságosabb félprogramot. A kertet reggel és este locsoljuk, ilyenkor kevésbé párolog a víz, és lehetőleg a növények gyökeréhez juttassuk. De locsolásra használhatjuk az összegyűjtött esővizet is. Nagyszüleink hordóba gyűjtötték össze az esővizet, mert illatos lett tőle a ruha és selymes a lányok haja. Ha kertes házban lakunk, gyűjtsük az esővizet mi is, és a kertet, szobanövényeket locsoljuk ezzel. Alkalmazhatunk vízmegtakarító technológiákat, alacsony nyomású zuhanyfejek és vécék, több öblítési fokozatú WC-tartályok, automata vízcsapok, kevés vizet használó mosogató- és mosógépek használatával a pénztárcánkat is kíméljük hosszú távon.

A spórolással és hatékony felhasználással egyénileg is profitálhatunk és globálisan is jót teszünk. Egyéni takarékoskodásunkkal csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is. Takarékoskodással élhetőbb jövőt teremtünk a számukra.

Hum Krisztina

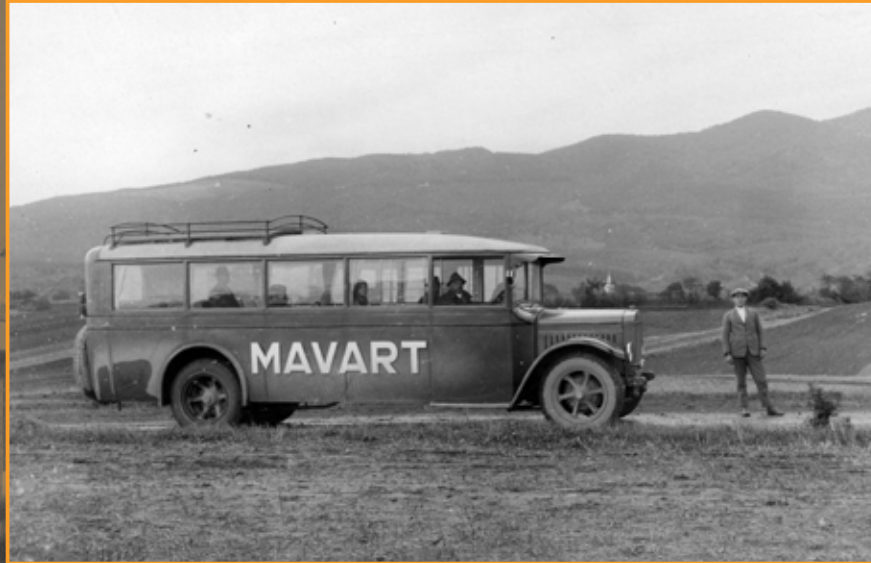
Következik: Környezetvédelem a mindennapjainkban és az egyéni felelősség

Később: Tisztítószerek a háztartásunkban

A MAVART ÉS A MÁVAUT TÖRTÉNETE

BUSSZAL A VONAT NYOMÁBAN

Tavaly nyár óta a MÁV lett a tulajdonosa a Volánbusz Zrt.-nek, s ezzel a hazai autóbusz-közlekedés egyik legfontosabb szereplőjévé vált. De azt nem mondhatnánk, hogy története során először. A hazai helyközi és távolságibusz-közlekedés kezdetén épp a MÁV alapította az egyik legnagyobb ilyen jellegű társaságot.



A hazai buszközlekedés kialakulása és térhódítása nem volt a vasúthoz vagy a budapesti villamoséhoz mérhető. Az új közlekedési eszköz az 1903-as kudarcos miskolci rajt után az 1920-as évek közepéig még a fővárosban sem vált jelentőssé. Egyedül Arad városa büszkélkedhetett buszhálózattal, az is csak 1907–1914 között, utána szinte az összes aradi járművet elvitték a frontra.

Hiánypótlás

De Trianon után a háború előttinél is katasztrofálisabb volt a helyzet. Sok jármű az új határokon kívül rekedt, például a legnagyobb buszos cégnek, a Magyar Királyi Postának 1918-ban még 32, két évvel később már csak 2 járműve volt. A helyzetet súlyosbította, hogy Magyarországon megszűnt a buszgyártás (korábban épp Aradon készültek licenclvázak), de az infláció miatt a járműimport is ellehetetlenült. Jellemző, hogy Budapest 1921-ben csak 5 használt buszt tudott megvásárolni.

A magyar gazdaság a húszas évek közepén kezdett magához térni, miután az inflációt a pengő 1926-os bevezetésével sikerült megfékezni. Ugyanekkor az állam igyekezett egyéb feltételeket is megteremteni, amelyek a hazai ipari fejlődést segítették elő. Ennek volt az egyik jelentős eleme, hogy a MÁV gép- és járműgyártó részlege egyesült a budapesti és a diósgyőri vasgyárral, valamint a győri ágyúgyárral, s ennek nyomán létrejött a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak, vagyis a MÁVAG, amely a vasúti járművek és hídszerkezetek mellett teherautókat, traktorokat és buszokat is gyártani kezdett. Noha ezután Budapesten is több vonal létesült (1915–1924 között csak egy volt), és más városokban is megindult a busz-

közlekedés, még 1926 végén is mindössze 234 busz volt az országban, az is többnyire magánvállalkozók kezében. E szolgáltatások hiányosságait látva döntött úgy a MÁV, hogy a társaság égisze alatt működő önálló közúti fuvarozási részvénytársaságot alapít. A döntés hátterében az állt, hogy a vasút ugyanúgy rá volt szorulva a teherautós, buszos magánvállalkozókra, ám e szolgáltatások enyhén szólva is igen rapszodikusán működtek. Az új cég, a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalat Részvénytársaság (Mavart) 1927. január 8-án alakult 2 millió pengő alaptőkével, amelynek a felét a MÁV, a másik felét pedig az akkori másik négy vasúttársaság, illetve a Budapesti Autó-taxi Vállalat jegyezte. A Mavart megalakulásával azonnal a legnagyobb ilyen jellegű vállalat lett, és a továbbiakban is fontosnak tartották, hogy kisvállalkozásokat vásároljanak ki, a nagyobbakkal pedig társuljanak.

A hazai iparvédelem okán azt is rögzítették, hogy kizárólag magyar járműveket fognak vásárolni, elsőként 25 teherautó-alvázat rendeltek meg a MÁVAG-tól. Az első Mavart-teherszállítók már 1927 októberében megkezdtek munkájukat, az első buszok pedig 1928 májusában álltak forgalomba a Baja–Kalooca, Baja–Jánoshalma és a Nagykanizsa–Kaposvár vonalakon.

Az év végére már 20 busza volt a társaságnak, amelyekkel Nógrád, Heves és Szabolcs-Szatmár megyében is közlekedtek rövid, maximum 30 kilométeres távon. A következő három évben is e koncepció jellemezte a Mavart buszközlekedését. Rövid utakat jártak be, és általában a vasút nélküli települések lakóit szállították a legközelebbi állomásra, így biztosítva a vonatra való átszállást.

Távolsági járatok

A Mavart nem sokáig elégedett meg a „ráhordással”, 1931. május 30-án már egy távolsági buszt is forgalomba állítottak Budapest és Bécs között. Az osztrákokkal közös vállalkozásban működtetett járat az Oktogonról indult és az óbudai Bécsi úton haladva Dorog, Komárom és Győr érintésével érkezett a bécsi Schwarzenbergplatzra. Sokan úgy vélekedtek erről, hogy a vasút magának csinál konkurenciát, de a következő években még több távolsági járat indult Budapestről számos nagyvárosba. Mindennél többet mond, hogy 1934-ben már 3734 kilométeres vonalhálózata volt a Mavartnak, és autóbuszaikkal 409 településre lehetett eljutni.

A fejlődésnek azonban meg kellett fizetni az árát, ezért a Mavart hét éves működése során mindvégig veszteséges vállalat maradt. 1935. január elsejétől megszűnt a részvénytársaság, és ettől kezdve 100 százalékos MÁV-tulajdonú vasúti üzemként működött tovább. Erre legfőképp a csőd elkerülése miatt volt szükség; igaz, hogy minden bevétel a vasúté lett, de a veszteséget is a MÁV állta.



A járművekre Mavart helyett „Mávaut” felirat került, bár ez nem a hivatalos Magyar Királyi Államvasutak Közúti Gépkocsiüzem elnevezés rövidítése volt, inkább afféle mozaikszó. Igaz, hogy a Mávautot az ésszerűbb gazdálkodás és veszteségek minimalizálása hívta életre, ennek ellenére mint új vállalat is egyre több buszt szerzett be, és egyre több útvonalon indított járatot. De a sofőröket igyekeztek is érdekeltté tenni, például az üzemanyag-megtakarításért prémium járt, sőt akkor is, ha a busz fő alkatrészei egy meghatározott kilométerszám után sem hibásodtak meg.

A hatékonyabb munkavégzést segítette, hogy a Mávaut olyan vonalfőnökségi rendszert hozott létre, ami budapesti központi szerepét csökkentette. Tizenhat főnökség alakult, amelyek 10-18 busszal bonyolították a megyei forgalmat. Mindez tovább bővült az 1938-as és 1940-es bécsi döntések nyomán, amikor számos csehszlovák és román busz mellett több ezer kilométernyi hálózattal és jó néhány újabb vidéki főnökséggel is gazdagodott a Mávaut. Míg 1930-ban a Mavartnak 33 busza és 28 teherautója volt forgalomban, tíz évvel később a Mávautnak már 305, illetve 248; az utasok száma az évi 320 ezerről 5 millióra emelkedett, a vonalhálózat 1272 kilométerről 7373 kilométerre.



Csak a név maradt

Az „aranykor” nem tartott sokáig. A háború miatt a vállalat 1941 nyarán jelentős korlátozásokat vezetett be, és az év végén már a buszok egyharmadát sem tudták forgalomba adni a gumihiány miatt, nem beszélve arról, hogy több mint 100 buszt át kellett adni a honvédségnek.

A háborús helyzet súlyosbodásával a Mávaut szolgáltatásai egyre ritkultak. A front közeledtével sorra zártak be a vidéki irodák, 1944 végén pedig megkezdődött a még itthon maradt buszok Németországba szállítása. A háború végén mindössze 35 üzemképes busza és 11 teherautója maradt a Mávautnak, a járműparkot előbb a roncsokból összerakott kocsikkal, később pedig néhány nyugatról visszakérült busszal tudták bővíteni. Ahogy az I. világháború után, a magyar ipar most sem volt felkészülve a járműgyártásra, a Szovjetunió az újdonsült „barátság” ellenére sem segített, így 1947–48-ban végül francia importtal tudtak enyhíteni a járműhiányon: a Mávaut 90 Chausson típusú buszt vásárolhatott, és ezekkel gurulhattak át az ötvenes évekbe, amikortól már az Ikarus lett a szinte kizárólagos beszállító. Csakhogy ekkor a Mávaut már nem tartozott a vasút kötelékébe. 1949. április 1-jén leválasztották a MÁV-ról, és létrehozták az Autóközlekedési Nemzeti Vállalatot, amely ugyan az 1970-es évek elejéig megőrizte a Mávaut nevet, de a vasúthoz már nem volt semmi köze.

Legát Tibor



ITT AZ EPERSZEZON

Az egyik legnépszerűbb bogyós gyümölcs a világon, és nem véletlenül. Íze ellenállhatatlan, sokoldalúan felhasználható, tetszetős, ráadásul rendkívül egészséges. Cikkünkben megmutatjuk, miért is érdemes fogyasztani, és néhány ínycsiklandó receptet is megosztunk az olvasókkal.

Az eper története a francia királyi udvarban indult. Európában csupán az apró erdei szamóca volt ismert, melynek XIV. Lajos is nagy rajongója volt. Az 1700-as években dél-amerikai felfedezők hozták haza magukkal az úgynevezett chilei epret, aminek ökölnyi termései voltak. Az erdei szamóca és a külföldi eper találkozásából született meg a mai, lédús fajta, ami évről évre elárasztja a boltok polcait.

Az eper élettani hatásai

Mint a bogyós gyümölcsök általában, az eper is rendkívül gazdag antioxidánsokban és flavonoidokban, ezt ragyogóan piros színe is bizonyítja. Az antioxidánsok segítik a szervezet regenerálódását, rákmegelőző hatásúak, lassítják a szervezet öregedési folyamatait. Az eper édes íze ellenére kalóriaszegény, így fogyókúrázók is bátran fogyaszthatják (hacsak nem hintik meg porcukorral). Ez a gyümölcs erős gyulladáscsökkentő hatással is bír, ezért csökkenti a

szív- és érrendszeri betegségek kialakulásának kockázatát. A hiedelemmel ellentétben az eper a citromnál is több C-vitamint tartalmaz, 10 dkg eper kb. 70 mg C-vitamint rejt! Kiváló mangánforrás, ami szintén gyulladáscsökkentő hatású, akár csak az eperben egyedülálló kombinációban jelenlevő, egymás hatását növelő fitonutrientek, amik olykor még a gyógyíthatatlan betegségekkel is csodákat művelnek. Ugyanis olyan biokémiai reakciókat indíthatnak be, amelyek eredménye a rákos sejtek pusztulása, és végül soron a daganatok megszűnése. Az eperben található polifenolok a cukorbetegség számára kedvezőek, ugyanis gátolják a felesleges mennyiségű cukor feldolgozását a szervezetben. A gyümölcs fogyasztása még az agyműködésre is hatással van, javítja a gondolkodást. Egyetlen hibája, hogy mérhető mennyiségű oxalátot is tartalmaz, ami vese- vagy epekő képződésére hajlamosít, így fogyasztása már kialakult kövek vagy hajlam esetén nem ajánlott.

EPRES ÉTELEK

Nagyon sok finom ételt alkothatunk eperből, most egy levest, egy piskótatekercset és egy különleges lekvárt ajánlunk az olvasók figyelmébe.



Tejszínes eperkrémleves

Akár vacsorára, akár könnyű előételnek, mindenkor és mindenkinek nagy kedvence a percek alatt elkészíthető leves.

Hozzávalók: Fél kg eper, 1 csomag vaníliás cukor, 2 evőkanál cukor, 2 dl tej, 1 dl tejszín

Elkészítés:

A hozzávalókat összeturmixoljuk, pár órára hűtőben pihentetjük (ez akár el is hagyható, de így érnek össze az ízek). Tálaláskor friss eperszemekkel, mentalevelekkel díszítjük.

Bazsalikomos eperlekvár

A zöldfűszer és az eper találkozása egészen különleges ízvilágot eredményez.

Hozzávalók: 2 kg eper, fél kg cukor, 1 marék bazsalikom

Elkészítés: a gyümölcsöt megmossuk, feldaraboljuk. Egy lábasban feltesszük főni a cukorral, folyamatos keverés mellett addig főzzük, míg besűrűsödik. Ekkor hozzáadjuk az apróra vágott bazsalikomot, majd az egészet sterilizált üvegekbe öntjük. Az üvegeket jól bezárjuk, 5 percre fejjel lefele fordítjuk, majd dunszt alatt hagyjuk kihűlni a lekvárokat.



Epres piskótatekercs

Egy igazi klasszikus a tavaszi szezonra hangolva.

Hozzávalók:

A tésztához: 5 evőkanál liszt, 5 evőkanál cukor, 5 db tojás, 1 evőkanál étolaj, 5 evőkanál tej, 1 csomag vaníliás cukor, 1 csipet só, 1 csipet szóda bikarbóna

A krémhez: 25 dkg eper, 25 dkg mascarpone, 2 dl tejszín, 2-3 evőkanál porcukor

A tésztához a tojásfehérjét kemény habbá verjük, majd összedolgozzuk a többi hozzávalóval. Sütőpapírral kibéelt tepsiben laposra simítjuk, 160 fokon 10–15 perc alatt megsütjük, majd melegen, tiszta konyharuha segítségével feltekerjük. Ha elkerülnénk a sütést, vegyünk a boltban kész piskótatekercset!

A krémhez a tejszínhabot felforraljuk, belekeverjük az apróra vágott epret, a mascarponét és a cukrot, majd megtöltjük vele a kihűlt piskótát. A tekercs tetejét porcukorral meghintve díszíthetjük.

Sin Bettina

Eper vagy szamóca?

Sokan vérré menő vitákat folytatnak, mi is az eper igazi neve. Az eper hivatalos neve földi eper, vadon termő változata az erdei szamóca, és egyik sem tévesztendő össze a faeperrel, ami az eper fákon termő változata, levele a selyemhernyók kedvenc csemegéje.

Út a berekbe

Zöld főveny vezet a vízpartig, lassan lépdelek rajta. Nem szeretném megzavarni a sás között megbúvó élőlényeket. A fel-fel erősödő szél lágyan simítja végig a különböző nádfélék bóbítáját, így azok mint száraz, világosbarna tenger a vízzel együtt hullámanak. Mellettem egy óriási, kidőlt fa hever, törzsét mértani pontossággal rágtá el egy hód. Leülök rá, és figyelek. Itt még a csend is mozgalmas: a víz lassú, megnyugtató csobogása, a kakukkszó vagy a zöld küllő kopácsolása egy korhadt fatörzsön elfeledtet velem minden gondot. Ekkor vadkacsapár húz át a pasztellkék égen. Légies könnyedséggel lépdelve landolnak a tavon.

Aztán hirtelen elkapom a tekintetem - mintha nehéző követ hallanék csobbanni - egy mocsári teknős ugrik éppen a vízbe. A távolban bütyköshattyú fészkel, párja körülötte járőrözik. A rókák, és a hermelinek már visszahúzódtak az erdő sötétjébe, éjjeli ittlétükre csak az út porán felejtett lábnyomaik emlékeztetnek.

A berek békés, sőt, talán nem túlzás, ha azt mondom, hogy ez itt a béke szigete, már ha nevezhetek szigetnek egy ekkora kiterjedésű lápvidéket. A természet itt érintetlen, nem csoda hát, hogy egyensúlyban van minden mindennel.

A fény az árnyékkal, az élet a halállal, a gyarapodás az erózióval. A huhogó unkákra és brekegő kecskebékákra a lápságban gázló kócsagok és gémekek vadásznak. Csak annyit fogyasztanak el, amennyire szükségük van. Elgondolkodtató.

Bár ez csak egy emlék a számos, berekben töltött napjaim egyikéről, mégis elég ahhoz, hogy felderítsen. Írás közben Nagy László egyik megzenésített versét dúdolom, amely gyönyörűen körvonalazza az ember és a természet különleges, intim viszonyát. „Senki se látta, csak magam csodáltam, ott a víz partján még sokáig álltam. Játszott a nádas széllel és derűvel, s haza indultam nádihegedűvel.” – szól a dal, ami a felfedezés, és a megfigyelés öröme csábítja az olvasót.

Népszerű írónk, Fekete István is nagy szeretettel járta a berek lápvidékét, és figyelte az itt élő állatok kifogyhatatlanul színes és végtelenül inspiráló világát. Neki köszönhetjük Kele, Csí, Lutra vagy Hú karakterét, és az ő tollából született (több klasszikus mellett) a Vuk, a Téli berek és a Tüskevár című ifjúsági regény is. Utóbbiból a Magyar Televízió 1967-ben nyolc részes sorozatot gyártott Zenthe Ferenc, Dajka Margit, Tábori Nóra és Bánhidi László emlékeztető főszerkesztésével. Mind a könyv, mind pedig a film adaptáció hangulatosan meséli el a két városi fiú, Tutajos és Bütyök kalandjait ebben a különleges „nádivilágban”, ahol a megfigyeléseikre és a tapasztalataikra alapozva kell boldogulniuk.



A berek varázslatos világán vezet keresztül a MÁV 39b számú, Balatonfenyves–Somogyszentpál vasútvonala, amely lehetőséget ad az egyedülálló tájegység áttekintésére, megismerésére. A keskeny nyomtávú vasút megépítését egyébként 1950. október 13-án kezdték meg. Az ingoványos területet egymásra merőleges vágányokkal hálózta be, hogy az itt megtalálható majorságokból mezőgazdasági terményeket, tőzeget és mészsapport szállíthassanak a balatonfenyvesi vasútállomásra. 1953-tól dízelmozdonyok közlekedtek a vonalon, a menetrend szerinti személyszállítás pedig 1956. június 3-án indult meg. Az 1980-as évektől kezdve egyre csak nőtt a vasút turisztikai jelentősége, mert elérhetővé tette a csisztapusztai termálfürdőt. 2002-ben a gyógyfürdőt kiszolgáló csisztai ágot felszedték, de majd 20 évvel később a vonal helyreállítása megkezdődött, és idén nyáron újra indulhatnak a vonatok Balatonfenyves és a közelmúltban felújított csisztapusztai Gyógyfürdő között.



Régi-új vonalszakasszal térhet vissza nyáron a balatonfenyvesi kisvasút

A Balatonfenyvest övező vidék korábban a Balaton vízfelületéhez tartozott, de a hullámozgás hatására létrejött turzágátak elszakították a tótól. Az így létrejövő mocsaras területet az 1860-as években lecsapolták, majd megkíséreltek a területen termőföldeket létrehozni. A terület megközelítését azonban hátráltatta a sáros, süppedős talaj. Ennek a helyzetnek a megoldására a két világháború között 4 km hosszban 600 mm nyomtávolságú vasútvonalat építettek a balatonfenyvesi MÁV állomás és Imre-major közé.

Ekkor a vasúti kocsikat még lóval vontatták, menetrend szerinti utasforgalom nem volt. Ez a rövid vonal a második világháborúban elpusztult, ezért a háború után új vasút építésére volt szükség. A Balatonnagyberek Állami Gazdaság kezdeményezésére 1950. október 13-án kezdték meg a 760 mm nyomtávolságú gazdasági vasút pályájának lefektetését.

Napjainkban mind a turisták, mind a helybeliek szívesen utaznak a kisvasúton. Menetrendszerű forgalom jelenleg csak a Balatonfenyves–Központi Főmajor (Imremajor)–Somogyszentpál vonalon van, ez utóbbit a pályaszakasz állapota jó, mivel teljesen fel lett újítva, ezért itt a vasút Mk48-as dízelmozdonya is közlekedhet.

Tavaly szeptemberben töltötte a kisvasút a 70. születésnapját, amelyet kisvasúti nappal ünnepeltek Balatonfenyvesen. Egész nap színes programokkal várták a családokat és a kisvasút-barátokat a végállomáson. A tervek szerint idén nyáron elkészül, és ismét utazhatnak a kirándulók a csisztafürdői vonalon, melynek újjáépítési munkálatait már megkezdtek.

Az utasok a Nagyberek gazdag állat- és növényvilágában gyönyörködhetnek az utazás során, az oda-vissza bő egy órás vonatkozás kellemes kikapcsolódást nyújt felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt. A kisvonatokon regionális tarifa van érvényben, ezért az országos árakhoz képest 25 százalékkal olcsóbban lehet jegyet váltani. A MÁV-START által üzemeltetett kisvasúton a nyári főszezonban mindennap 7 pár vonat indul. A 14 kilométeres utat most már 35 perc alatt teszik meg a szerelvények.

Benke Máté
fotók: Peszmege Miklós,
vezető jegyvizsgáló, forgalmi szolgálattevő, vonali tolatásvezető

JÁTSZANI JÓ! A JÁTÉK ÖRÖME

Végre beköszöntött az igazi jó idő, a hosszú és hűvös tavasz után élvezhetjük a napsütést és a természetet. A napfény hatására testünk jobban érzi magát és olyan változásokat él át, amelyek pozitívan hatnak fizikailag, és jótékony hatásában mentális egészségünk is részesül. Ha a jó időt a szeretteinkkel a szabadban töltjük, akár egy önfeledt játékkal is hozzájárulhatunk testünk-lelkünk egészségéhez.

Játék felnőttként

„A játszótársam, mondd, akarsz-e lenni, akarsz-e mindig, mindig játszani...?” Kosztolányi szép és sokat értelmezett versében az élet-játék egyre komolyabbá válik. Az értelmező szótár számos magyarázata közül az egyik megfogalmazás szerint a játék egy kedvtelésből, szórakozásból, testi-lelki erőnkkel végzett cselekvésünk. De miért is találhat örömet a felnőtt a játékban? Volna az embernek olyan szükséglete, amely játék segítségével kielégíthető? Mit mond a pszichológia erről? Bizony, az emberi szükségleteink egyike a játékszükséglet. Ez az, amely szórakozásra, nevetésre, viccre, sportolásra, táncra stb. késztet bennünket. A felnőttkor számos felelősségteljes feladatot ró ránk, játszani pedig elfelejtünk közben, vagy időnk sincs rá. Sőt, felnőttként azt is hihetjük, hogy játszani már nem odaillő dolog. Gyerekkorunkban még a játékról szólt minden, de felnőttként a saját és a világ gondjaira figyelünk, és egyre kevesebbet játszunk. Pedig játszani jó! A tudósok szerint ilyenkor az agyi örömközpontok aktiválódnak, a pozitív érzelmek növelik a kognitív képességeinket, miközben a másokkal való kapcsolatteremtés által szociális energiaforrás-raktáraink is feltöltődnek. A játékkal növeljük kreativitásunkat is, így agyunk eredetibb módon lesz képes gondolkodni, ez segíthet megoldást találni a kihívást jelentő helyzetekben. A játék, a nevetés, az önfeledt szórakozás kimozdít minket a mindennapok örlömléből, rövid időre megszabadulhatunk terheinktől, enyhül a stressz és a feszültség.

Szabadtéri játékok

Persze nem feltétlenül kell tudományos indoklás ehhez a tézishez, hiszen mindenki tudja, átélte már, micsoda nagyszerű dolog a játék maga a családdal vagy a barátainkkal. A szabadban eltöltött játék pedig a család aktív együttléte, a lehető legjobb a gyermekeknek is, pedig

olykor nehéz őket rávenni arra, hogy kikapcsolják a tévét, számítógépet, egyéb kütyüket. Remek dolog a kertben focizni vagy tollasozni apával, anyával! Szabadtéri ügyességi játékokat szinte mindenki ismer, különösebb befektetés sem szükséges jó néhányhoz, csak egy kis kreativitás. Ilyenek a különböző labdás ügyességi játékok, ütős labdajátékok, ugróiskola, papírsárkány-eregetés. A hinta, libikóka, buborékfújás, ugrókötelezés és a bunkerépítés is jó móka a kertben a gyerekekkel. Építettek már babsátrat, ahol az ügyesen elültetett és a pálcákra felfutó bab egyre lombosabb és titokzatosabb rejtékhelyet eredményez? Készítettek már célbadobós játékot színesre mázolt konzervdobozokból? Akadálypálya és kincskeresés a kertben – emlékeztetés és örömteli, aktív kikapcsolódási lehetőségek a szabadban – felnőtteknek és gyermekeknek egyaránt.

A lényeg, hogy együtt

Együtt lenni jó, a közös játék a család, a barátok összetartozásáról szól – arról az időről, amelyet önfeledten megosztunk egymással. Persze a koronavírus-járvány megváltoztatta szokásainkat, mindennapi ritmusunkat, kapcsolattartásunkat. A családtagoknak új élethelyzetet kellett megoldaniuk azzal, hogy a gyermekek otthon tanultak, és a szülők közül is, aki tehetett, otthon dolgozott. A kijárási korlátozás is sok család életében nyitott új fejezetet. A kialakult helyzetben talán egyre jobban felértékelődött a család szerepe, a kapcsolatainkra is új nézőpontból tekintünk. Ez az időszak megmutatta, hogy mekkora érték van érzelmi kötődéseinkben. Bízunk abban, hogy ezt az időszakot lassan magunk mögött hagyjuk, és ebben a késő tavaszi – kora nyári napsütésben önfeledten játszhatunk, nevelhetünk családtagjainkkal, barátainkkal együtt.

Hum Krisztina

A Fortepan könyvek legújabb kötetében a vasúté a főszerep



2018-ban indult útjára a Fortepan könyvek elnevezésű sorozat, amely a páratlan és méltán népszerű honlap képei közül válogat bizonyos témákban száz-száz képet, közöl hozzá kísérő szöveget. Az első kötet az Elfelejtett Budapest címet viselte, és a főváros elmúlt száz évben bekövetkezett változásait mutatta be, amit még abban az évben követett a Pesti nő című válogatás. 2019-ben az eszpresszókát és a kávéházakat vette górcső alá Sándor Dávid és Legát Tibor szerkesztő a Kérek egy feketét című könyvben, a Hirdesse büszkén címűben pedig a reklámokat és hirdetéseket. A járványhelyzet miatt tavaly kissé lelassult a kiadás, és csak Beat, pop, rock címmel jelent meg a hazai könnyűzenei életet bemutató Fortepan-képekből válogatás, de 2021 áprilisában megjelent végre a régóta tervezett új kötet,

a Jön a gőzös, amely vasúti témájú képeket közöl. „Nem meglepő, hogy a Fortepan gyűjteményében is több ezer vasúti fotót találunk, amelyeket sokféleképpen csoportosíthattunk volna, de úgy véltük, hiba lenne egyvalamit kiemelni. Végül arra jutottunk, hogy sorozatunk legújabb kötetében nemcsak azt próbáljuk 100 képbe összesűríteni, amit a vasút jelent a mindenkori utas számára, hanem igyekszünk azt is bemutatni, hogy a vasút nyomán milyennek mutatja magát a 20. századi magyar történelem...” – írják a szerkesztők, és a képanyag valóban felöleli szinte a teljes korszakot, annak bájos és tragikus, nosztalgikus és felejthető emlékeivel egyaránt.

A Fortepan könyveket 3000 Ft-os áron lehet megrendelni a fortebolt.hu oldalról, bolti ára 3650 Ft.

Peronkakas

Megjelent Walter István, egykori forgalmi szolgálattevő, most 80 éves nyugdíjas vasutas kollégánk könyve, melyben 43 év vasúton töltött évének 111 személyes történetét meséli el.

István már kisfiúként is imádta a terepasztalt, szerette irányítani a közlekedést. Felnőttként a nagy terepasztalt választotta, és forgalmi szolgálattevőnek állt. Innen ered a könyv címe is, a forgalmista beceneve: Peronkakas.

„Ilyen történeteket minden vasutas tudna mesélni, talán még többet is, de én le is írtam” – vallja a szerző. – „Éppen ezért némelyik történet ismerős lehet, sőt a szereplők egyik-másikára is rá lehet ismerni. A könyv hibája, hogy 620 oldalasra sikerült. Pedig nincsenek benne színes képek, mert akkor még nagyobb lenne. A vasutat szeretők bizonyára örömmel forgatják majd.”

A Peronkakas című könyvet Horváth Tünde kapcsolattartótól lehet megrendelni a 06 1 475 1140 telefonszámon vagy e-mailben: t.horvath@united-pc-publishing.com.



VASUTASNAP – 2021

BUDAPEST

NYÍREGYHÁZA

BÉKÉSCSABA

SZOLNOK

PÉCS

ZALAEGRSZEG

Julialis

A MÁV-Volán-csoport várja munkavállalóit és családtagjaikat a vasutasszakma hagyományos ünnepén, a 71. Vasutasnap júliálisain!

A rendezvényekre 2021. július 10-én kerül sor.

Az étkezési jegyek igényléséről és a rendezvény további részleteiről hírlevélben és a **vasutasmagazin.hu** oldalon folyamatosan adunk tájékoztatást.

