

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTAS **MAGAZIN**

www.vasutasmagazin.hu

**„A VASÚT A ZÖLDEBB
ÉS INNOVATÍVABB
KÖZLEKEDÉS MOTORJA”
– Párizs 2022**

**TÖBB MINT 1 MILLIÓ
REGISZTRÁLT FELHASZNÁLÓ
A MÁV APPBAN ÉS
AZ ELVIRÁN**

**MAGYAR
FALU
PROGRAM**

72. ÉVFOLYAM • 2022. MÁRCIUS

Hidrogén meghajtású autóbusz • Integrációs Igazgatóság • Vikopál Zsuzsanna • Gigant • Balatonfenyvesi gazdasági vasút • Szakképzés
• Vasúti menetrend megjelenése • Munkakörülményjavító fejlesztések • Kiállítás Petőfiszálláson • Fonyód állomás • Nőnap • Vasúti órák

HÍRVONAL

„A vasút a zöldebb és innovatívabb közlekedés motorja”,
Több mint 1 millió regisztrált felhasználó a MÁV appban és
az ELVIRÁN, Videókamera segíti a határrendészeti vizsgálatot,
Hidrogén meghajtású autóbusz áll forgalomba,
Magyar Falu Program

MUNKATÁRSUNK

Ezerarcú alkotó - Vikopál Zsuzsannával,
a MÁV projektmenedzserével beszélgettünk

MÁV-START HÍREK

Régi-új Gigant - Folyamatos a járműfelújítás a MÁV-START-nál,
Megújuló állomásépületek a Balatonyfenyvesi Gazdasági
vasút mentén, Jelentős változások a vasúti szakképzés területén,
A közforgalmú vasúti menetrend megjelenése

MÁV SZK

Innovatív és folyamatosan fejlődő közszolgálat
– ezért dolgozunk – interjú Sárándi Attilával,
a MÁV SZK Információs és technológiai
szolgáltatások üzletágvezetőjével

ZÖLD VASÚT

2021 – a zöld fejlesztések tükrében

ÉRDEKESSÉGEK

Hány az óra bakter úr?

ANNO

Jedrassik György, a dízelmotorok atyja

ÉLETMÓD

Bőjtöltni jó – testnek és léleknek



4

16

18

32

44

46

50

54

ELŐSZÓ

Március 1. Szinte varázserővel bíró dátum, a naptári tavasz kezdete. A nap, amikor fújhat a szél, eshet a hó, bármilyen is az idő, lelkünkben mégis megszületik a megkönnyebbülés, hogy magunk mögött hagyhatjuk a telet, és várjuk az élet megújulását. S bár voltak olyan májusok, mikor a zöld levelekre hó hullott, ez az időszak mégiscsak a remény és az újrakezdés időszaka.

S hogy mit hoz a tavaszi szél? Reméljük, végleg elfújja a koronavírus ötödik hullámát, s egy darabig, talán végleg fellélegezhetünk a vírus nyomasztó közelsége után. A legtöbben félünk a változástól, szorongva gondolunk a jövőre, pedig olykor a sors maga rugdos új utakra akár fájdalmas veszteségek árán is. Ha nehéznek érezzük, gondoljunk arra: az igazi fogadalmak ideje nem január elseje, hanem a tavasz, mikor kellő energiát és jókedvet kapunk a természettől a változással járó nehézségek leküzdéséhez.

Idén számos új rovatot indítottunk. A MÁV-Volán-csoport különböző szervezeti egységei érdekes anyagokkal készültek az olvasóknak. A Nemzetközi Igazgatóság a nemzetközi vasútegylet székházának titkairól írt, a MÁV Szolgáltató Központ Sárándi Attilával, az Információs és technológiai szolgáltatások üzletágvezetőjével készített interjút, az Orlai Produkció Hernádi Judit színházi produkcióit mutatja be, és a TEB Igazgatóságtól is érkezett egy érdekes cikk a vasúti órák világáról.

Vezércikkünkben olvashatnak „**A vasút, a zöldebb és innovatívabb közlekedés motorja**” elnevezésű rendezvényéről, amelyen Dr. Homolya Róbert is részt vett. A Párizsban megrendezett 700 fős vasúti csúcstalálkozón bemutatták az európai vasúttársaságok vezérigazgatói által aláírt szándéknyilatkozatot, amelyben elkötelezettségüket fejezik ki az európai va-

sutak fejlesztése mellett. Mindezt a fenntarthatóságért és a környezetvédelemért, ami továbbra is a MÁV-Volán-csoport egyik kiemelt célkitűzése idén is.

Betekintést nyerhetünk az Integrációs Igazgatóság munkájába, megismerhetjük a közforgalmú vasúti menetrend látszólag evidens, mégis érdekességeket rejtő alakulását. És persze munkatársaink közül megismerhetünk újabb alkotókat, gyűjtőket és Fonyód állomást, ahol a vasúti munka nem csak foglalkozás, hanem hivatás, ahol a tagok évtizedek óta együtt tevékenykednek a pezsgő közösségi életért, állomásuk szépségéért és az utasok szeretetéért.

Számos kultúrában a kora tavasz a böjt kezdete. Áldozathozatal egy nemesebb ügyért, a megtisztulásért. A böjt nem csak egy diéta, hanem egyfajta számvetési lehetőség is, mit kell elengednünk és mit kell megtartanunk az életünkben. Ha ki szeretnénk próbálni, életmód rovatunkban most tippeket is adunk a hatékony böjtöléshez.

Inspirálódjunk, töltődjünk az elkövetkezendő időszakra! A tevékeny, változásokban gazdag tavasz megannyi lehetőséget nyújt; ültessünk fát, kiránduljunk vonattal a szépséges magyar tájakon!

Sin Bettina

Vasutas Magazin szerkesztő
MÁV Zrt.

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; Főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztő: Sin Bettina

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

Mlecsenkov András, Molnár Zsolt, Pandi Ágnes, Pete Gábor, Sin Bettina, Tárník Eszter, Völgyi Katalin

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

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

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

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

ISSN 1785-8070, ISSN 1785-8372

„A vasút a zöldebb és innovatívabb közlekedés motorja”

Február 21-én, Párizsban több mint 700 fő részvételével, vasúti csúcstalálkozón mutatták be az európai vasúttársaságok vezérigazgatói által aláírt szándéknyilatkozatot, amelyben elkötelezettségüket fejezik ki az európai vasutak fejlesztése mellett. Az uniós elnökség keretében a francia vasút-vállalat (SNCF) szervezésében megrendezett magasszintű eseményen Magyarországot és a nemzeti vasúttársaságot dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató képviselte.

MINISTERIAL
ROUND TABLE

Ha a fenntarthatóságról és a környezetvédelemről beszélünk Európában, akkor fontos megállni és megjegyezni azt, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátásának a negyedéért a közlekedés felelős, és a közlekedésen belül ehhez a vasúti ágazat csak 1 százalékkal járul hozzá. Nincs más olyan közlekedési mód, amely ilyen kevés széndioxid-kibocsátással terheli a környezetet működése során. Jelentősen növelni kell tehát a vasút szerepét a személy- és áruszállításban ahhoz, hogy az Európai Unió által 2050-re megfogalmazott klímacélt elérjük, és 90 százalékkal csökkentsük az üvegházhatású gázok kibocsátását.

„A vasút, a zöldebb és innovatívabb közlekedés motorja” elnevezésű konferencián bemutatott szándéknyilatkozat a leginkább környezetbarát motorizált közlekedési módként a vasút kulcsszerepét hangsúlyozza az uniós klímacélok teljesítésében. Ennek érdekében 2030-ig jelentősen növelni kell a vasúti szektor részarányát, ezért az aláírók elkötelezettségüket fejezték ki amelle, hogy vonzóbbá tegyék a vasutat többek között a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások fejlesztésével. A klímacélok elérése érdekében elkötelezték a vasút fenntarthatóbbá tétele mellett is, ezért törekednek a vasúti közlekedés károsanyag-kibocsátásának csökkentésére. Az aláírók célul tűzik ki a szektor befogadóképességének növelését, ezért vállalják a munkavállalók között a nők arányának növelését, ezen kívül a vasút innovatívabbá tétele érdekében növelik a kutatási, fejlesztési és innovációs keretüket.

Célkitűzések a karbonsemleges közlekedésért

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója az eseményen kiemelte, hogy a csaknem 24 ország képviselője/32 európai vasútvállalat által aláírt közös nyilatkozat meg fogja határozni az európai vasúti közlekedés és ipar jövőjét. A vasúti közlekedés mind környezetvédelmi, mind társadalmi szempontból a legfenntarthatóbb közlekedési mód, így piaci részarányának duplázódása nélkül nem lesz karbonsemleges a közlekedés Európában. Bemutatta a vasútvállalatok célkitűzéseit a befogadóképességhez kapcsolódóan, és felhívta a figyelmet a nagyobb volumenű stratégiai beruházások költségigényére. Az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) és a digitális automatikus vonatösszekapcsolás (DAC) olyan technológiák, amelyek jelentősen növelik a vasúti rendszerek átjárhatóságát és a vasútüzem hatékonyságát, ugyanakkor jelentős költségterhet rónak a vasútvállalatokra a járműállomány felszerelése miatt. Elmondta, hogy 2018-ban az európai vasútvállalatoknál a nők aránya átlagosan meghaladta a 21%-ot, ez az arány a MÁV esetében 2021-ben 18% volt, míg a felsővezetők körében megközelítette a 36%-ot. Kiemelte, hogy a MÁV megfelelő munkaidő-beosztással és egyenlő fizetési feltételekkel törek-

szik arra, hogy a nők számára vonzó munkahely legyen. A vasúti szektorban különösen nagy kihívás a munkavállalók között a nemek kiegyensúlyozott arányának elérése, hiszen a munkakörök többsége fizikailag megterhelő, ám a digitalizáció segíthet ennek enyhítésében is. A dokumentumban arra kéri az Európai Uniót és a nemzeti kormányokat, hogy foglalkozzanak meg konkrét nemzeti szintű célokat a modális váltás megvalósítása érdekében, támogassák a közlekedési módok közötti egyenlő versenyfeltételeket, valamint biztosítsanak megfelelő forrásokat a vasút modernizálásához. A szándéknyilatkozatot 24 európai ország 32 vasútvállalati vezetője látta el kézjegyével.

A vasúti csúcstalálkozón európai intézmények magasrangú képviselői vettek részt, valamint tagállami közlekedési miniszterek és európai vasúttársaságok vezérigazgatói. A szándéknyilatkozatot bemutató kerekasztal-beszélgetés résztvevői között szerepelt dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója, Adina Vălean, közlekedési biztos; Jean-Baptiste Djebbari, francia közlekedésügyi miniszter; Georges Gilkinet, belga miniszterelnök-helyettes és mobilitási miniszter; Aleš Mihelič, a szlovén infrastruktúra minisztérium államtitkára; Volker Wissing, közlekedésért és digitális ügyekért felelős német szövetségi miniszter; Nicoletta Giadrossi, az FSI elnöke; Richard Lutz, a DB vezérigazgatója; valamint Jean-Pierre Farandou, az SNCF vezérigazgatója. A MÁV vasútdiplomáciai tevékenységének történelmi jelentőségű sikere, hogy a vállalat elnök-vezérigazgatója ilyen magasszintű fórumon vehetett részt.

A konferencián a résztvevők megvitatták, hogy a vasút miért jelenthet megoldást a közlekedés széndioxid-mentesítésére, illetve a digitális technológiákkal és különféle innovációkkal hogyan lehet a vasúti rendszert korszerűsíteni és hatékonyabbá tenni. A rendezvényen érintették a vasúti rendszer fejlesztésének finanszírozási igényeit, valamint kiemelték a vasúti rendszerbe történő befektetések társadalmi előnyeit. Az eseményen elindították a vasúti szektor kutatás-fejlesztését célzó „Európa Vasútja” közös vállalkozást is, és hivatalosan lezárták a vasút európai évét, amelynek során 2021-ben számos kiemelt vasúti eseményre és kezdeményezésre került sor.

Az Európai Számvevőszék becslése szerint az európai vasúti járműflotta ERTMS-szel történő felszerelése 11 milliárd euróba kerül, míg a DAC esetében 8,5 milliárd euró szükséges a technológia Európa-szerte történő működtetéséhez. A megfelelő finanszírozáshoz elengedhetetlen, hogy a vasútvállalatok állami támogatására vonatkozó uniós szabályok rugalmasabbak és átláthatóbbak legyenek. Hangsúlyozták, hogy fontos figyelembe venni az európai vasútvállalatok elté-

MINISTERIAL ROUND TABLE



rő költségigényét is annak érdekében, hogy a technológiákat a kontinensen hasonló ütemben építsék ki.

Idén is fókuszban a fenntarthatóság

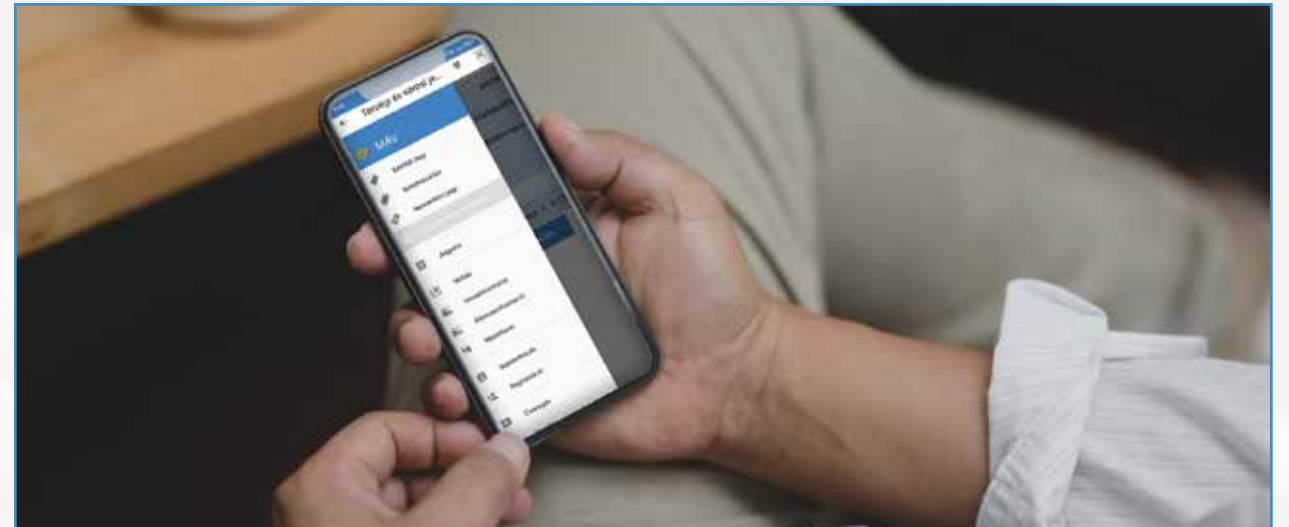
A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klímasemlegesség elérése, ennek érdekében kidolgozta fenntarthatósági célkitűzéseit. A zöldstratégiai célokat 2021. április 22-én a Föld napján ismertette a vállalatcsoport, amelyek között kiemelt jelentőségű a közlekedési szolgáltatók CO2 kibocsátásának csökkentése, 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 vállalatcsoportnál folyamatosak azok a fejlesztések, amelyek a régi, még a széndioxidra épülő technológiák kiváltására vonatkoznak, azonban a célok eléréséhez elengedhetetlen a

szemléletformálás, a tudatos környezetvédelem beékelése a társadalom értékrendjébe. Tavaly február óta a MÁV-START

által kiállított elektronikus vonatjegyen, bérleten valamint azokon a nyomtatott jegyeken és bérleteken, ahol ez nem okoz többlet papírfelhasználást, a vasúttársaság feltünteteti a távolságra vonatkozóan a CO2-kibocsátás megtakarítását, amelynek alapvető célja annak tudatosítása, hogy mennyi a széndioxid-kibocsátás megtakarítással járult hozzá az utas a fenntartható jövőhöz azzal, hogy a vasúti közlekedést választotta. Ez a törekvés idén is folytatódik: a vállalatcsoport március 1-jével „Közösségi közlekedés a zöld jövőért” címmel fenntarthatósági kampányt indított, amelyben felhívja a figyelmet az egyéni döntések fontosságára a közlekedési mód megválasztásában. A vállalatcsoport a www.zoldkozosszegikozlekedes.hu oldalon mutatja be célkitűzéseit és a környezet védelmében tett legfontosabb intézkedéseit.

Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság

TÖBB MINT 1 MILLIÓ REGISZTRÁLT FELHASZNÁLÓ A MÁV APPBAN ÉS AZ ELVIRÁN



A vonatos és buszos ajánlatokat is tartalmazó MÁV app és az ELVIRA 2020 decembere óta átjárhatók, megtörtént a korábbi, esetenként duplikált felhasználói fiókok összevonása, egyetlen regisztráció mindkét felülethez alkalmas. Az online regisztrációk száma februárban elérkezett egy jelentős, 1 milliós mérföldkőhöz. Az online értékesítést használók száma nem csak az utasok bizalmát támasztja alá, hanem azt is, hogy a MÁV-Volán-csoport online jegyértékesítő (JÉ) rendszere megkerülhetetlenné vált a hazai közösségi közlekedés terén.

A vasúttársaság eredetileg menetrendi tájékoztatást biztosító alkalmazása 2018-ban bővült a jegyértékesítés lehetőségével, elterjedését azonban nemcsak a kor technológiai elvárásai indokolják. A koronavírus-járvány és az ehhez kapcsolódó óvintézkedések sora szintén jelentős érv volt amellett, hogy a vasúttársaság folyamatosan tovább fejlessze az érintésmentes vásárlási lehetőségeket, és ezzel együtt a JÉ rendszert is, amely nem csupán a MÁV-Volán-csoport termékeinek értékesítésére alkalmas, hanem arra is, hogy az országos egységes jegyrendszer alapja legyen.

Az app segítségével egyszerűen, sorban állás nélkül és 10 százalékos kedvezménnyel vásárolható e-vonatjegy, a START Európa nemzetközi vonatjegyek széles választéka, a Budapest közigazgatási területén kívüli HÉV jegyek is, illetve itt is megválthatók egyes vidéki városok – a Volán-busz üzemeltetésében lévő – helyi busz közlekedésében felhasználható napijegyek, bérletek, a kínálat pedig egyre bővül.

A JÉ rendszer tavalyi nagy fejlesztése volt továbbá a május óta folyamatosan több úti célra is bevezetett kedvezményes Okosjegy, ami a várakozásoknak megfelelően jól debütált. Ezt már csaknem 160 ezren kipróbálták, és a közlekedők csaknem 20 százaléka 1. osztályú kocsikkal utazott. Az Okosjegy a nyári szezonban a Balaton térségében is elérhető volt, míg egész évben használható Szeged, Debrecen, Nyíregyháza és Pécs felé.

2021-ben 15 milliónál is több terméket vásároltak az alkalmazáson keresztül utasaink, több mint 8 milliárd forint értékben. A megvásárolt termékek 64,4 százaléka volt menetjegy, és több mint 58 ezer bérletet is vásároltak. A tapasztalatok tehát azt mutatják, hogy egyre többen választják az online értékesítési csatornákat, melyek fejlesztése összhangban áll a MÁV-Volán-csoport digitalizációs törekvéseivel is. Ennek részei nem csupán az utasok számára „kézzel fogható” értékesítési csatornák, hanem az ezeket kiszolgáló Jegyértékesítési (JÉ) rendszer is. Ezt – az utasok által jól ismert MÁV app és új az ELVIRA mellett – a vasúttársaság saját belső erőforrásaira alapozva a MÁV Szolgáltató Központ fejleszti. A fejlesztés során természetesen az utasok igényei sem szorulhatnak háttérbe, az eredmények pedig megmutatkoznak a MÁV app forgalmán is.

A jelentős mérföldkövet kétféle módon is emlékeztetessé kívánja tenni a MÁV-Volán-csoport: Az utasok számára most meghirdetett nyereményjáték mellett – amelyben mind a korábbi 999 999, mind a játék időtartama alatt újonnan regisztrálók részt vehetnek – az egymilliomodik regisztrálót is megjutalmazzuk.

A MÁV-Volán-csoport folyamatosan azon dolgozik, hogy az ország vasúti és közúti hálózatán modern, összehangolt, kiszámítható és jó minőségű szolgáltatást tudjon kínálni. A cél, hogy a közösségi közlekedés versenyképes alternatíva legyen az utazók számára, és egyre többeket ösztönözzön ennek használatára az egyéni utazás helyett.

VIDEOKAMERA SEGÍTI A HATÁRRENDÉSZETI VIZSGÁLATOT



A Somogy Megyei Rendőr-főkapitányság és a Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság sikeres együttműködésének eredményeként 2022. január végétől kettő darab, éjszaka is kiváló képminőséget biztosító videokamera segíti Gyékényes határállomás tehervonati szerelvényeinek határrendészeti vizsgálatát.

Az illegális migráció elleni fellépés jegyében a vasút felsővezetési hálózatának keretállásaira, rácsos tartóira szerelt kamerák jelentősen megkönnyítik és meggyorsítják a rendőrség által végzett tehervonati átvizsgálást, kutatást, a szükséges technológiai idők lecsökkentését.

Magyarország vasúti határállomási forgalmát figyelembe véve Gyékényes az utóbbi években kiemelkedően teljesített, szinte mindig dobogós helyen állt a ki- és belépő tehervonatok számát tekintve. Ehhez párosult az Adriára irányuló és egyre népszerűbbé váló nemzetközi éjszakai személyszállító vonatok (Night Train) forgalma. 2021 nyarán voltak fennakadások a rendszerben, az elhúzódó határrendészeti kutatások esetenként késedelmet okoztak a határforgalomban.

A Somogy Megyei Rendőr-főkapitányság vezetője és a pécsi területi igazgató 2021 őszén személyes találkozó alkalmával arról egyeztettek, mi módon lehetne megnövelni az állomás forgalmátbocsátó képességét, csökkenteni a tehervonati vizsgálati időket. Ekkor merült fel a videokamerák elhelyezésének gondolata a frekvenciált és minden vonat által érintett kitérők, vágányszakaszok fölé.

A kamerák felszerelésének helyét meghatározó helyszíni egyeztetés 2021. november 18-án történt a rendőrség és MÁV Zrt. szakemberei között. Az elkészült rendszer próbaüzeme, finomhangolása 2022 január közepén kezdődhetett. A kamerák beszerzésében a területi vasútbiztonsági szervezet működött közre, telepítésüket a pályavasúti területi igazgatóság távközlési, erőáramú és biztosítóberendezési szakemberei végezték.

Molnár Gábor a Somogy megyei rendőrfőkapitány levélben köszönte meg a pécsi pályavasúti területi igazgatónak, Szabó Csaba úrnak a gyors és szakszerű munkát.

KOLLÉGÁINK ÉLETET MENTETEK A VONATON

Február 15-én a Balassagyarmat és Aszód között közlekedő személyvonaton, Mohora megállóhelyre érkezve egy utas rosszul lett és eszméletét veszítette. Cseh Zsuzsanna jegyvizsgáló kolléganőnk azonnal hívta a mentőket a 65 év körüli férfihez. Kolléganőnk megvizsgálta a beteg életfunkcióit a mentésirányító telefonos instrukciói szerint. A férfi már nem lélegzett, így Cseh Zsuzsanna és Benkő Tamás nőgrádkövesdi állomásfőnök együttesen megkezdték az újraélesztést. A mentőszolgálat megköszönte kollégáink életmentését, mert a segítségük nélkül a beteg meghalt volna.

A szerelvény megállt az első vasútállomáson, ahol Rónási Gábor mozdonyvezető is csatlakozott az életmentéshez. A nyolc percen belül érkező mentőegységek emelt szinten folytatták az ellátást, ami az időben megkezdett mellkasi

nyomásoknak köszönhetően sikerre vezetett, stabilizálták a beteg állapotát. A férfit végül kórházba szállították. Az eset után a szerelvény utasait vonatpótlóbuszra irányították, míg a jármű visszatért Balassagyarmatra fertőtlenítésre. A jegyvizsgáló és a mozdonyvezető folytatta szolgálatát az eset után.

Az utas újraélesztése ritka eseménynek számít, de a mentő hívása rosszul lévő utashoz szinte napi szinten előfordul országos viszonylatban. A jegyvizsgálók és a mozdonyvezetők részesülnek elsősegélynyújtási ismeretekben képzésük és időszakos oktatásaik során, hogy szakszerűen tudjanak ilyen esetekben segíteni.

A betegnek mielőbbi felépülést kívánunk, az életmentésben résztvevőknek gratulálunk!

ELHUNYT DR. ZOBORY ISTVÁN PROFESSOR EMERITUS



A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kara megrendülten tudatta mindazokkal, akik ismerték, tisztelték és szerették, hogy elhunyt Dr. Zobory István professor emeritus, a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar egykori dékánja.

Dr. Zobory István 1973-tól a BME Vasúti Járművek Tanszékén dolgozott. 1986-ban tanszékvezetőnek nevezték ki, amely beosztást 2009-ig látta el. 1990-ben a Közlekedésmérnöki Kar dékánjává választották. 1993-ban megszerezte a műszaki tudomány doktora tudományos fokozatot. Ugyanebben az évben egyetemi tanári kinevezést kapott a BME Vasúti Járművek Tanszékén. 1991–2009-ig ellátta a gépészmérnöki szak szakvezetői teendőit, 1996-tól a járműgépész szakmérnöki szak szakvezetői feladatát, egészen a 2014. júniusi nyugdíjaskoráig. 2002–2014-ig vezetője volt a Kandó Kálmán Gépészeti Tudományok Doktori Iskolának.

A Magyar Tudományos Akadémia Gépszerkezettani Bizottságának Tribológiai Albizottsága 1987-ben, a Gépszerkezettani

Bizottsága 1993-ban, az MTA Közlekedéstudományi Bizottsága pedig 1994-ben választotta tagjává. A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar Tanácsa 2014-ben professor emeritus címmel ruházta fel.

Zobory professor urat nagy tisztelet övezi vasúttársaságunknál. Az elmúlt évtizedek alatt számos szakemberünk sajátította el Tőle a vasúti járművek terén megszerezhető ismereteket. A vasútszakmai felsőoktatás elkötelezett híve volt. Bizonyára nagy öröm volt számára, hogy tavaly megalakult a Vasúti Járművek és Járműrendszeranalízis Tanszék, ahol a vasúti járművek szakterületére képzik a fiatalokat. Zobory professor generációkat oktatott, hatalmas tudásával, feledhetetlen előadásmódjával, precíz írásával és rajzaival a táblán sokunk számára örök emlék marad.

A MÁV-Volán-csoport és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kara, a Vasúti Járművek és Járműrendszeranalízis Tanszék évtizedes együttműködést ápol. Jó kapcsolatunk töretlen, célunk továbbra is az, hogy a kiválóan képzett vasutas mérnökök tudásukat és elköteleződésüket a vasúti közösségi közlekedés fejlődésére fordítsák vasúttársaságunknál.

A vasúti szolgáltatók és a vasúti járműgyártásra specializálódott vállalatok, a vasúti szakemberek Dr. Zobory István professor emeritus emlékét tisztelettel és szeretettel megőrzik.

HIDROGÉN MEGHAJTÁSÚ AUTÓBUSZ ÁLL FORGALOMBA



Először vesz részt hidrogén meghajtású autóbusz a közösségi közlekedésben Magyarországon a következő hetekben. A HUMDA szervezésében a Volánbusz üzemelteti a Kőbánya-Kispest és Vecsés között közlekedő Solaris Urbino 12 electric H2 típusú üzemanyagcellás buszt. A Zöld Busz Program több mint három hétig tartó demonstrációs mintaprojektje hasznos tapasztalatokkal szolgálhat a technológia hétköznapi felhasználhatóságával kapcsolatban.

A 89 utas szállítására képes, háromajtós, 12 méter hosszú Solaris Urbino 12 electric H2 autóbusz február 11-től március 6-ig közlekedik Vecsés és a főváros között közforgalmú személyszállítási szolgáltatásban. A tesztjelleggel közlekedő járművet bárki kipróbálhatja, díjmentesen igénybe vehető. A Prim-Vol Trade Kft. által biztosított buszban egy 70 kW teljesítményű hidrogén üzemanyagcella működik, amelybe hidrogéngázt juttatnak. A hidrogén és a légköri oxigén kémiai reakcióba lép, mely eredményeként víz és elektromos energia keletkezik. A Zöld Busz Program demonstrációs mintaprojektjében közlekedő buszt egy ZF AV 130 integrált elektromos motor hajtja. A jármű tetején elhelyezett, összesen 1560 literes összetérfogatú kompozit hidrogéntartályok egyszeri feltöltésével 350-400 kilométert képes megtenni a jármű. A tartályokban összesen 36,8 kilogramm hidrogéngázt lehet tárolni 350 bar nyomáson. A zöld hidrogént a Linde Gáz Magyarország Zrt. szolgáltatja.

SZÉP-KÁRTYA MINDEN ALSZÁMLÁJÁRÓL LEHET HIDEG ÉLELMISZERT VÁSÁROLNI

Mivel az alszámlák 2022. december 31-ig átjárhatók, ezért a 2022. február 1-jétől életbe lépő szabályozás szerint – 2022. május 31-éig – mindegyik SZÉP-kártya minden alszámlájáról lehet hideg élelmiszert is vásárolni.

A korábban kijelölt szolgáltatások (szálláshely-, vendéglátás és szabadidő szolgáltatások) vásárlása továbbra is zavartalanul minden alszámláról megvalósítható. Mind a három alszámlán lévő teljes pénzösszeg felhasználható hideg élelmiszer vásárlásra, függetlenül attól, hogy mikor került az utalásra.

A személyi jövedelemadóról szóló törvényt, a Széchenyi Pihenőkártya felhasználásának veszélyhelyzetben történő eltérő alkalmazásáról szóló 781/2021. kormányrendeletet és a Széchenyi Pihenő Kártya kibocsátásának és felhasználásának szabályairól szóló 76/2018. kormányrendeletet együttesen kell értelmezni a SZÉP-kártyáról történő hideg élelmiszer vásárlásakor.



A HÁROMÉVES BÉRMEGÁLLAPODÁS TELJESÜLÉSE A MÁV ZRT.-NÉL

A tavalyi év júniusában született meg a 2021–2023. közötti időszakra vonatkozó bérmegállapodás. A megállapodásban foglaltak eredményeként 2021. évben – a tavaszi 100 000 Ft-os SZÉP-kártya-kifizetés után – további 200 000 Ft SZÉP-kártya juttatás vagy bruttó 200 000 Ft pénzjuttatás került kifizetésre. Ezt követően decemberben a 300 000 Ft lojalitás juttatás kifizetésekor ugyancsak választani lehetett, hogy nettó 300 000 Ft összegű SZÉP-kártya juttatást, vagy azonos bruttó összegű pénzjuttatást kérünk. A MÁV Zrt. munkavállalói ezenfelül még további, bruttó 60 000 Ft összegű juttatásban is részesültek év végén. A 2021. évi többleteljesítmények és az elkötelezettség elismerésére is sor került, így differenciált összegű teljesítményjuttatásban részesült 13 480 fő, míg a karácsonyi munkavégzésért 7678 vasutas kap szolgálatonként bruttó 20 000, illetve 10 000 Ft többletjuttatást. Azok akiknek tavalyi rendkívüli munkavégzése meghaladta a 230 órát, egyszeri, bruttó 100 000 Ft juttatásban részesültek, ami februárban került kifizetésre.

A bérmegállapodásban foglaltaknak megfelelően 2022 januárjától 10 százalékkal, de minimum 40 000 Ft-tal nőttek az alapbérek; vagyis 40 000 Ft béremelésben mindenki részesült. Ugyancsak a bérmegállapodás részeként bruttó 50 000 Ft egyszeri juttatás is utalásra került januárban, amit további bruttó 30 000 Ft összegű kifizetés követett februárban.

Az idei javadalmazás keretében 2022. április 30-ig 100 000 Ft alanyi jogú SZÉP-kártya juttatásra kerül sor, majd év végén bruttó 350 000 Ft lojalitás juttatásra is számíthatunk.

Továbbra is élnek a már ismert béren kívüli javadalmazási elemek, azaz a MÁV Zrt. az alaphár 4 százalékának megfelelő mértékű önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítéssel támogatja az öngondoskodást, valamint – 2000 Ft egyéni tagdíj vállalása esetén – havonta nettó 3000 Ft-tal egészíti ki az önkéntes egészségpénztári tagdíjakat.

Év végi – év eleji kifizetések	Kifizetésben részesült
Lojalitás juttatás 300 000 Ft	minden munkavállaló
Decemberi 60 000 Ft juttatás	minden munkavállaló
Januári 50 000 Ft juttatás	minden munkavállaló
Differenciált teljesítményjuttatás	13 480 fő
230 óra feletti túlóra	776 fő
Karácsonyi munkavégzés elismerése	7678 fő
30 000 Ft juttatás februárban	minden munkavállaló

MAGYAR FALU PROGRAM – A KISTELEPÜLÉSEK LEHETŐSÉGE

Magyarország teljes népességének hozzávetőlegesen egyharmada él ötezer lélekszám alatti kistelepülésen. A 2018-ban indult Magyar Falu Program küldetése hazánk 2867 kistelepülésének megerősítése és fejlesztése, a helyiek életminőségének és közszolgáltatásainak javítása és a lakosság elvándorlásának megállítása. A kedvezményezettek körének bővítésével a MÁV is lehetőséget kapott a kistelepüléseken működő vasútállomások és megállóhelyek fejlesztésére.



A kistelepülések népességmegtartó erejének növelését kezdetben a kisléptékű falusi fejlesztéseket támogató pályázati alprogram, a lakhatási támogatás és a Falusi útalap segítette, majd a kedvezményezettek köre folyamatosan bővült. A számos önkormányzati pályázati lehetőség mellett a program fontos eleme az állami infrastruktúra, azaz a közút- és vasúthálózat fejlesztése is az érintett falusi térségekben.

Kétmilliárdos támogatás vasútállomások fejlesztésére

2021 augusztusában megszületett a támogatási szerződés a Miniszterelnökség és a MÁV Zrt. között, amelyben rögzítették a Magyar Falu Program keretében megvalósuló vasúti projekt tartalmát, és forrásának kormány általi biztosítását. A Miniszterelnökség 2 milliárd forint vissza nem térítendő támogatást biztosít a MÁV részére a programban szereplő kistelepülések vasútállomásainak és megállóhelyeinek fejlesztésére. A projekt célterülete a falusias, közlekedési főtengelyektől távolabb eső térségeket érintő regionális vasúthálózat, amely az elmúlt 10–15 év vasútfejlesztési projektjeiből kimaradt. A program azokra a vasútvonalakra fókuszál, amelyeken más fejlesztés nem várható, azaz nem érinti NIF-beruházás, nem Budapest elővárosi vonala, és a személyszállítás nem fővonalis jellegű. Olyan kistelepülési állomások újulhatnak meg a Magyar Falu Program fejlesztéseinek köszönhetően, amelyekre egyébként nem lenne saját forrása a vasúttársaságnak. Fontos törekvés, hogy az e térségekben élők is hasonló minőségű szolgáltatást kapjanak a vasútállomásokon, mint a fővonalakon vagy a budapesti elővárosban utazók, ugyanakkor a fejlesztések által a vasutasok munkakörülményei is nagymértékben javulnak.

Érintett vasútvonalak



Megújuló, komfortos állomásépületek, szép környezet és kedvező munkakörülmények

A projekt műszaki tartalmáért az Infrastruktúra-fejlesztési Igazgatóság, a lebonyolításért pedig a Projektiroda és a területi ingatlanos szervezetek (TIZO) és a BLI műszaki ellenőrei felelnek. Az önkormányzattal szoros együttműködésre törekszik a vasúttársaság az épületek környezetének rendezése, a felesleges helyiségek, épületek hasznosítása, valamint az utasforgalmi létesítmények üzemeltetése tekintetében is. Ahol a korábbi romos épület helyén új létesítmény készül, ott a színvilág és külső dekoráció tervezésekor figyelembe veszik az önkormányzatok igényeit, hiszen alapvető cél, hogy a fejlesztéseket a helyi lakosok is magukénak érezzék.



A Magyar Falu Program keretében megújuló és az új utasforgalmi épületekben egységes megjelenésű, temperált várótermeket alakítanak ki dinamikus utastájékoztatással, digitális eszköz-töltési lehetőséggel, állomási wifiszolgáltatással, valamint a szolgálat nélküli helyszíneken kamerás felügyelettel. A legforgalmasabb helyszíneken, például Pocsaj-Esztáron és Medgyesegyházán, illetve ott, ahol az önkormányzat is részt vesz a fejlesztésben és az üzemeltetésben – például Szanyban, Mernyén, Mádon – egységes kialakítású, korszerű utasmosdó épül. Egyes nagyobb forgalmú állomásokon mint Okány, Biharnagybajom vagy Medgyesegyháza a MÁV-START helyszínenként egy jegykiadó automatát is telepít. Az utasforgalmi épületek környezetében elbontják a nem használt, romos melléképületeket, helyükre rendezett zöldfelület, valamint fedett kerékpártároló kerül.

Megújul a meglévő utasforgalmi épület és annak környezete Berkenye, Nagyigmánd-Bábolna, Szany-Rábaszentandrás, Csömödér-Páka, Mernye, Zichyújfalu, Mád, Vaja-Rohod, Biharnagybajom, Nagykereki, Pocsaj-Esztár, Okány és Medgyesegyháza vasútállomásokon.

Bashalom, Tiszaalpár, Szalatnak, Pécsudvard, Püspökhatvan, Nyírbogát, Szerep, Sárrétudvari, Tiszajenő alsó és Győrasszonyfa megállóhelyeken új, korszerű utasforgalmi épület készül. Kisvárdán új vasúti megállóhely is létesül a faluközpontban, Jósavő-Ágtelek megállóhelyen

pedig közös busz-vonat peron épül. További kétszázal több vasútállomásra és megállóhelyre telepít a MÁV fedett kerékpártárolókat, utcabútorokat, megújul a statikus utastájékoztató, valamint egyes helyszíneken fedett-nyitott utasbeállók telepítésére is sor kerül.

Az önkormányzati együttműködéseknek köszönhetően a vasúti üzem helyiségek mellett több állomás eddig kihasználatlan épületrészei közösségi funkciókat kapnak, például polgárőrség Biharnagybajomban, képgaléria és kávézó Medgyesegyházán, múzeum Nagykerekiben, turisztaszállás Csömödér-Pákan, vagy előadóterem és vendégszobák Szany-Rábaszentandrásan.

Az utasforgalmi terek megújításához kapcsolódóan a vasutas kollégák munkakörnyezete is javul az érintett állomásokon. A szénkályhákot hűtő-fűtő klímaberendezés váltja fel, az ürgödrös WC-k helyett pedig több helyen új szolgálati mosdó létesül, ilyenek például Okány, Biharnagybajom, Vaja-Rohod és Nagyigmánd-Bábolna.

A Magyar Falu Program keretében a meglévő épületek megújításának tervezett befejezése nyár elejére, az új épületek kivitelezése az év második felére várható. Az eszközök – pad, kerékpártároló, kuka, utastájékoztató – telepítése teljes évben zajlik, a projekthez kapcsolódó munkák legkésőbb jövő áprilisig befejeződnek.

Fuchs Adrienn



Fókuszban a közös szolgáltatás: megalakult az Integrációs Igazgatóság

2021. augusztus 1-jén alakult meg a MÁV Zrt. Stratégiai és Projektfelügyeleti Főigazgatóságon belül működő Integrációs Igazgatóság Dr. Bói Loránd vezetésével. Az Integrációs Igazgatóság fő feladata a MÁV-Volán-csoporton belül a közösségi közlekedési szolgáltatást nyújtó társaságok egységes és integrált szakmai tevékenységének kialakítása a csoportszintű üzletfejlesztési és stratégiai célok mentén.

Hangsúlyos közlekedéspolitikai célkitűzés, hogy a közösségi közlekedés alágazatai a társadalmi, lakossági utazási igényeket az erőforrások és költségek gazdaságos és hatékony felhasználásával, a párhuzamos kapacitások csökkentésével szolgálják ki. Az utasok igényeinek kielégítéséhez tervezhető és kiszámítható, gyors, pontos eljutásokra, komfortos, kényelmes utazási környezetre van szükség. Mindehhez csoport szinten is elengedhetetlen az integrált szemlélet kialakítása a vonalhálózatban, a menetrendben, az értékesítésben és utastájékoztatásban egyaránt.

A közlekedési közszolgáltató társaságok az integrációt megelőzően sok esetben egymás versenytársaiként működtek, ezáltal egyes térségekben felesleges párhuzamos kapacitások, máshol hálózati hiányosságok alakultak ki. Megszüntetésük fontos eszköze – a közlekedéspolitikai és az uniós elvárásoknak is megfelelően – az integrált vállalatcsoport kialakítása közös és egységes közösségi közlekedési szolgáltatási struktúrával.

Kiemelt célkitűzés, hogy a vasúti törzshálózat fejlődő közszolgáltatásai – például új alacsonypadlós járművekkel közlekedő vonatok, megújuló fedélzeti szolgáltatásokat tartalmazó IC-vonatok, egyre sűrűbb menetrendi kiszolgálást biztosító regionális vonatok – jelentsék a közösségi közlekedés gerincét. Szükséges annak biztosítása is, hogy a szolgáltatásokhoz azon települések lakosai is hozzáférjenek, amelyek jelenleg a vasútvonalaktól távolabb helyezkednek el. Például a budapesti agglomeráció azon településeiről, amelyeknek nincsen saját vasútállomásuk, számos esetben kedvezőbb menetidővel, azonos vagy kisebb kapacitással a jelenlegi néhány közvetlen autóbuszjárat helyett akár félórás ütemben lehet ráhordást szervezni a közeli elővárosi vasútállomásra, megsokszorozva a fővárosi eljutások számát. Ennek jó példái már elindultak egyebek közt a Pilisben vagy a Velencei-tó környékén, és számos más helyszínen folytathatók a fejlesztések Budapest elővárosában és a vidéki nagyvárosok vonzáskörzeteiben is.

Az integráció folyamatának infrastrukturális, tarifális, utastájékoztatási és stratégiai feladatai is vannak. Infrastrukturális szempontból alapvető, hogy a vasúti és autóbuszos fejlesztések során a jövőben érvényesüljön az integrációs szemlélet már a tervek véleményezési és jóváhagyási szakaszában is, ezért az Integrációs Igazgatóság a jövőben véleményezőként szerepel az integrációs szempontból meghatározó infrastruktúra-fejlesztési projektek előkészítésében és tervezésében.

A meglévő vasúti utasátadó pontok korszerűsítése során autóbusz-megállóhelyek létesítésével vagy a már használaton kívüli állomási rakodóhelyek buszfordulóvá és tárolóvá alakításával megteremthetők az autóbuszos ráhordás feltételei.

Fontos továbbá a vasútvonalakon új megállóhelyeket létesíteni olyan helyszíneken, ahol a létező helyi vagy helyközi közlekedési gerincvonalakhoz gyors csatlakozási pont alakítható ki. A kiemelt stratégiai projekteket, fejlesztéseket alágazat-függetlenül, egységes szempontrendszer szerint szükséges összefogni. Egységes eszköz- és ingatlangazdálkodási stratégiával számos szolgálati helyen az ingatlanhasználat egyszerűsíthető, közös jegypénztárak, várótermek, személyzeti tartózkodók alakíthatók ki akár állandó használatra, akár a vasút- vagy buszállomás átépítése idejére ideiglenes tehermentesítés céljából.

Az igazgatóság tevékenysége során törekszik arra, hogy a vasúti közlekedés, mint az integrált közlekedési hálózat gerincét képező rendszer legyen az alapja a menetrendnek. Továbbá figyelembe kell venni a menetrendek kialakításánál a vasúthoz hangolt autóbusz-menetrendeket, komodális feladatelosztást, a feleslegesen rendelkezésre álló párhuzamos kapacitások megszüntetését és a csatlakozási, átszállási lehetőségek megteremtését. Fontos a Volánbusz Zrt. autóbuszainak gyors rendelkezésre állását biztosítani különösen operatív vonatpótlások esetén, szükség szerint a kis forgalmat bonyolító viszonylatokról átcsoportosítva is, hiszen így üzemzavar esetén

AZ INTEGRÁCIÓS IGAZGATÓSÁG CÉLKITŰZÉSEI:

- A vasúti által magasabb szolgáltatási színvonalon kiszolgálható viszonylatokban a kötött pályás közlekedés előnyben részesítése.
- A vasúti és közúti közszolgáltatók együttműködésének koordinálása és felügyelete.
- Az integrációs folyamatok és feladatok végrehajtásának elősegítése, csoportszintű koordinálása és felügyelete.
- A vállalatcsoport egységes képviseletének biztosítása a közszolgáltatásokat megrendelő Innovációs és Technológiai Minisztérium irányába a személyszállítási közszolgáltatásokat érintő ágazati szintű stratégiai és szabályozási ügyekben.
- A közösségi közlekedés versenyképességének szolgáltató oldali előmozdítása, az utazási igények magas szintű kiszolgálása, a menetrendi összehangolással kapcsolatos célok, valamint a közösségi közlekedésre fordított közforrások hatékony felhasználása érdekében.

nagyságrenddel több utas kellemetlenségei csökkenthetők. Szolgáltatási szempontból különösen kiemelendő az egyszerű, átlátható tarifarendszer kialakítása: zónatarifa, egyjegyrendszer bevezetését célzó munkafolyamatok előkészítése, amelyekhez integrált értékesítési infrastruktúrafejlesztések (jegypénztárak, jegykiadó automaták, a Szolgáltatók különféle díjtermékeinek közös értékesítését támogató elektronikus értékesítési csatornák) is szükségesek.

A közös, integrált utastájékoztatási fejlesztések és a közlekedési szolgáltatók együttes és egységes kommunikációja segíti az alágazatok közötti egyértelmű tájékozódást, illetve a nagyobb infrastruktúra-fejlesztési beruházások során a szolgáltatók által közösen biztosított vágányzári közlekedésről való informálódást.

Kiemelt háttérfeladat az informatikai, humán és beszerzési rendszerek konszolidációja is, amely egyaránt előfeltétele a

közös tarifaképzésnek, jegyértékesítésnek és utastájékoztatásnak. A távlati célkitűzés nem lehet kevesebb, mint hogy az utasoknak semmiféle többlet kellemetlenséget ne okozzon a módváltás. Fontos feladat a Volánbusz Zrt. valamennyi területén az operatív folyamatok egységesítése és integrálása, a MÁV-Volán-csoport vállalataihoz hasonló működési struktúra kialakítása a folyamatok konszolidálása révén, valamint a vasúti és az autóbuszos alágazat felkészítése a közelgő piacnyitásra. Zajlik a MÁV-csoport átalakulása is, a tulajdoni részesedési viszonyok rendezése, közvetlenebb működési és ügyviteli folyamatok kialakulása, csoportszintű eszköz- és ingatlankezelési stratégia kidolgozása, a támogató funkciók kiterjesztése a Volánbusz Zrt.-re, az informatikai illetve támogató funkciók teljes körű egységesítése a MÁV SZK Zrt.-n keresztül.

MÁV Integrációs Igazgatóság



Ezerarcú alkotó

A művészember érzései ihletté, következtetései alkotássá válnak a vásznon – akár betűk, akár ecsetvonások formájában. Vikopál Zsuzsanna, a MÁV projektmenedzsere is így van ezzel, hiszen sokoldalú tehetség. Sok oldalát sokévnnyi tapasztalat és alázat csiszolta azzá, ami lett, története talán többeket is arra buzdít majd, hogy idejüket olyan tevékenységekkel töltsék ki, amelyekben örömeiket lelik.

Mikor fogalmazódott meg benned először az igény, hogy valamilyen alkotáson keresztül kifejezd önmagad?

Hatévesen, a napköziben. Az iskolai kreatív csomagban behasított színes lapok is voltak, amelyeket össze lehetett fűzni, így különböző minták jöttek létre. Ez a szövés alapja. Általános iskolában – ezen az analógián keresztül – már saját szövőkeretet gyártottam magamnak, de csak később, 14 évesen jöttem rá, hogy mit is csináltam, amikor a ruhapari szakközépiskolában találkoztam egy valódi szövőszékkel.

Ezek szerint ennek a kezdeti élménynek a hatására tanultál tovább?

Így van, hiszen nemcsak a szakközépiskola, de a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Kara, azaz a géptervezői szak is ezzel állt kapcsolatban. A könnyűipari ágazaton végeztem, ahol textilszövással foglalkoztam. Az egyetem után a Pannonplast Műanyagipari Vállalatnál helyezkedtem el, mint beruházó, az osztályon dolgozó fiúk egyből rám hagyták a papírmunkát. Kezdetben sok nehézséggel szembesültem, ezért elvégeztem a Pénzügyi és Számviteli Főiskolát, így lettem közzgazdasági szakokleveles mérnök. Innentől kezdve az összes olyan feladat megtalált, amelyhez pénzügyi, számviteli vagy kontrollingtudás szükséges.

A beruházások bonyolításának már sokkal kevesebb köze van a kreativitáshoz, mégsem hagytál fel az alkotótevékenységekkel. Mikor emelkedett a művészeted olyan szintre, hogy azt mások is észrevehessék?

A környezetemtől sokszor hallottam, hogy ügyes a kezem, ennek megfelelően mindig én csináltam a gyermekeim farsangi jelmezeit, de a valódi művészeti alkotások a hímzéssel együtt jöttek 2004-ben, véletlenül. Betévedtem egy kiállításra, és ott, a vásznak előtt döbbsentem rá, hogy a képeket, amiket látok, hímezték. Annyira megtetszett a technika, hogy rögtön elmentem egy boltba, hogy beszerezsem a szükséges eszközöket. Nagy méretű képpel kezdtem, amiről az üzletben megpróbáltak lebeszélni, mondván túl nagy feladat lesz elsőre. Ismerve magamat, ezzel vajmi keveset törődtem, hiszen bele sem kezdek valamibe, ha nem vagyok kellően elszánt. Hónapok alatt készültem el az első művemmel, amelyet még kétő követett. A rákövetkező évben jelentkeztem az országos keresztiszemes hímzőbajnokságra, amelyen első helyezett lettem. Ezt még többévnnyi hímzés követte, összesen négy alkalommal lettem első, többször pedig díjazott.

Most, elsősorban mégis a festményeid miatt kerestünk fel. Ha jól tudom, 2017-ben ez váltotta fel a hímzést.

Igen, és ez is egy véletlennek köszönhető. Mindig szerettem volna festeni, de mindig tartottam tőle. A szakközépiskolában rengeteg remek, tehetséges osztálytársam volt, én mindig úgy éreztem, hogy nem rúghatok labdába mellettük. Sok év elteltével mégsem szűnt bennem a kíváncsiság, ki akartam magam próbálni ebben is, amikor egy élelmiszerbolt kínálatában észrevettem egy festőkészletet. Megvettem, nekiálltam. Az első képem nem tetszett, de hosszasan inspirálódtam és végül arra jutottam, hogy leginkább nőalakokat

festek szívesen – ebből született A nő ezer arca című kiállításom. Egy ideje a képek struktúrájával is játszom, időnként csipkét, másszor gyöngyöket, kagylókat vagy faleveleket komponálok a vászonra.

„A nő ezer arca” – ez akár téged is jellemezhetne, hiszen igazán sokoldalú vagy. Fontos volt számodra, hogy megmutathasd az alkotásaidat?

Az édesapám nagyon szerette volna, ezért a Szelmann Házban megrendeztük az első önálló kiállításomat. A hely különleges számunkra, hiszen a nagyszüleim itt ismerkedtek meg 1931-ben a szüreti mulatságon. Nekem egyébként is ez a környék a kishaza, itt töltöttem a gyermekkoromat, itt neveltem a gyermekeimet és az első munkahelyem is itt volt.

Az első munkahelyedről már meséltél, a másodikról viszont még nem! Mióta vagy vasutas?

Tizenöt éve kerültem a MÁV-hoz, mint beruházó. Akkoriban semmit sem tudtam a vasútról, de idővel kibővültek az ismereteim és nagyon megszerettem itt. Azóta is ezen az osztályon dolgozom, a beruházások előkészítéséért felelünk.

Hogyan viszonyulnak hozzád a munkatársaid?

Nagyon aranyosak és befogadóak. Jó csapatban dolgozom, összetartóak vagyunk, mindenben segítjük egymást. A lányok az alkotásban is támogatnak – a behozott műveimnek minikiállítás szerveztek az irodában, amit aztán sokan megnéztek. Azt viszont soha nem értik, hogy honnan van minderre időm.

A kérdés jogos, a válasz engem is érdekel! Mikor készíted el ezt a rengeteg képet?

Éjjeli bagoly vagyok, egészen a hajnali órákig szoktam dolgozni, akkor vagyok a legaktívabb. Az idő egyébként már kevésbé probléma, főként akkor volt ez nehézkes, amikor a gyer-

mek még kicsik voltak. Ilyenkor megszokott rendben zajlott minden: délután és este a családdal foglalkoztam, éjszaka pedig alkottam. Ez így fenntartható és lehet csinálni folyamatosan, nincs is bennem hiányérzet e tekintetben.

Mindenképpen beszélnünk kell még valamiről, ez pedig az írás. Többkötetes szerző vagy, milyen témában alkotsz?

Fantasy. Az első regényemnek akkor fogtam neki, amikor a második kislánnyal voltam terhes. Eldöntöttem, hogy írok valamit, aminek van eleje, közepe és vége. A könyv legnagyobb része egy év alatt készült el, aztán úgy döntöttem, hogy megírom a folytatását. Ezzel együtt sikerült befejezni az első részt. 1998-ban a kiadatása mellett döntöttem, így felkerestem a Cherubion Kiadót. A válasz cseppet sem volt kedves, így egy hosszas levélváltásba kezdtünk, amelynek egy tartós barátság lett a következménye a kiadó vezetőjével, aki aztán évekig tanítgatott. Az első könyvet végül nem adták ki, a későbbiek azonban igen, összesen hármat.

Mi kell az alkotáshoz, mit érzel közben?

Teljes kikapcsolódást. Ha írok vagy festek, teljesen kizáródik a világ. Bár nagyon szétszórt ember vagyok, ez mégis megváltozik, ha „beköt a gipsz” az agyamba. Akkor addig nincs megállás, amíg el nem készül a mű.

A családotban miből volt több, vasutasból vagy művészből?

Egyikből sem. Kilógók a sorból, mert senki sem foglalkozott ilyenekkel. Autodidakta vagyok és mindent a magam kárán tanulok meg, akár festésről akár hímzésről, akár írásról van szó. Sziszifuszi küzdelem ez, mert mindennap fel kell menni arra a bizonyos hegyre, hogy elkészüljön az adott alkotás. A legnehezebben azt élem meg, amikor tétlenül lézengek, az eltűnő idő miatt van csak lelkiismeret-furdalásom. Fontos, hogy valami maradjon utánam, ami túlmutat a létezésemen.

Benke Máté



Régi-új Gigant

Folyamatos a járműfelújítás a MÁV-START-nál

Új köntöst kapott az ország legöregebb Gigantja. A Dombóváron megújuló jármű nemcsak külső, hanem belső felújításon is átesett, ami után eredeti gyári festésében szeli a kilométereket. Rajta kívül még további 60 jármű újulhat meg az idén.

A nehéz tehervonatok és a nehezebb személyvonatok számára rendelte meg a MÁV a 70-es években a V63-as villamosmozdony-sorozatot. A már korábban kikísérletezett tirisztoros szabályzással az első mozdonyt, a V63 001 pályaszámút 1975-ben szállította a Ganz, majd egy évvel később a második prototípust, mely a V63 002 pályaszámot kapta. Mindkét mozdony még nyugati elektronikával rendelkezett. A V63 003, V63 004, V63 005, V63 006 és V63 007 pályaszámú nullszériás mozdonyok 1980–1981-ben készültek, immár magyar elektronikával és forgóvázal. 1984-től a Krupp Művektől megvásárolt licenc alapján más, jobb futástulajdonságú forgóvázakkal kezdődött meg a szériamozdonyok építése: 1988-ig 49 darab készült el belőlük, így összesen 56 tagot számlált a Gigant-flotta.

A legidősebb működőképes Gigant

A V63-004 pályaszámú villamosmozdony 1980-ban készült a Ganz-MÁVAG és Ganz Villamossági Művek vállalkozásában, a Ganz-MÁVAG Kőbányai út – Orczy út által határolt sarok közelében ma is megtalálható, 236. számú csarnokában. A mozdony a sikeres műtanrendőri próbát 1981. 03. 25-én teljesítette Újszász térségében, ekkor vette át a MÁV. A mozdony az átvételt követően a Budapest-Keleti fűtőház állagába került, ahol a többi addig elkészült V63-as mozdonnal

kiemelt szerepet kapott a nagy terhelésű gyors és tehervonatok továbbításában. Utolsó nagyjavítását 1990. 11. 28-án kapta az Északi Járműjavítóban Budapesten, amely nagyjavítás óta 2 100 000 km-t, míg egész élettartama alatt összesen 2 930 000 km-t futott. 1996-ban, a V63 001, V63 002 és V63 003 pályaszámú mozdonyokat selejtezték, ezért a ma üzemelő, legidősebb V63-as mozdony a V63 004.

Külső-belső megújulás 30 év után

A mozdony 1990-ben elvégzett nagyjavítása óta komolyabb műszaki javításra nem került sor, ezért 2018-ban az alaposan elhasználódott mozdony leállításra került Dombóváron V5*K jelű nagyjavításra, ahol teljesen szétszedték: a mozdony 6 darab kerékpárját Szolnok Járműjavítóba küldték vizsgálatra, valamint a szükséges javítások elvégzésre, ill. újraabroncsozásra, míg a villamos forgógépek, mint például a Tc. vontatómotorok, szellőzőmotorok a békéscsabai javítóba utaztak nagyjavításra. A többi egység, köztük a forgóvázkeretek, a főtranszformátor, az egyenirányító szekrények, a simítófojtók, kontaktorok, kapcsolóhengerek Dombóváron maradtak, ezek felújítása helyben történt. Szintén Dombóváron végezték a levegős hálózat teljes felújítását, valamint a főlégtartályok víznyomáspróbáját is, továbbá az elhasznált mozdonysekreány korábbi festékrétegeinek teljes eltávolítását, lakatolását, korróziómentesítését, felújítását és fényezését is. Tekintettel arra, hogy a mozdony a legidősebb üzemelő példány a sorozatból, a mozdonysekreány fényezése során Vitális Csaba, a V63-as sorozat típusfelelőseinek közbenjárására, az eredeti Ganz-MÁVAG színterv szerint készítették el a fényezést, továbbá – megfelelő a hatályos pályaszámozási rendszernek – a mozdony visszakapta az eredeti V63 004 pályaszámait, valamint a MÁV feliratot, az egykori vöröscsillag helyén a gyártó Ganz-MÁVAG logójával.

A V5*K nagyjavítás keretein belül a mozdonyt a mozdonyvezetők jobb munkakörülményei érdekében klímaberendezéssel látták el, továbbá a mozdony mozdonysekreány – forgóváz kapcsolatát a MÁV-START Zrt. az ITM Vasúti hatóság átalakítási engedélye alapján átalakította. Az átalakítás során:

- az eredeti forgóváz-mozdonysekreány kapcsolat függőleges, erőátadó elemei rétegelt gumirugókkal kerültek kiegészítésre a hozzá kapcsolódó szerkezeti elemek módosításával,

- forgóvázanként kettő darab hidraulikus, közel vízszintes helyzetbe beépített keresztirányú, valamint kettő darab hidraulikus kigyózásgátló lengéscsillapító biztosítja a forgóvázról érkező gerjesztő szekrénymozgások drasztikus mérséklését a futásminőség javítása érdekében.

Az átalakított villamosmozdony hatósági járművizsgálója 2021. 12. 08-án került megtartásra Budapest-Kelenföld – Székesfehérvár állomások között. A járművizsga alapján az ITM Vasúti hatósága a mozdony közlekedését utasforgalmi típusvizsgálati próbaüzem keretében engedélyezte.

A mozdonyt a próbaüzem ideje alatt személyvonatok továbbítására fogjuk felhasználni, az első napokban Dombóvár és Gyékényes között fog jární, futásteljesítményétől függően fog máshova bevetésre kerülni. A mozdonyvezető munkatársaink – reményeink szerint – az eddigiekhez képest jobb futásminőséget fognak tapasztalni a mozdonyon.

Folyamatos járműfelújítás

A korábbi években megkezdett jármű-korszerűsítési program 2021-ben is folytatódott. Az elmúlt 10 évben a jelenlegi fenntartásba bevont járműállomány már 52 százaléka esett át valamilyen szintű komfortjavításon, felújításon.

2021-ben a MÁV-START összesen 57 személykocsijának, 28 motorkocsijának, valamint 44 mozdonyának felújítása, illetve komfortjavítása készült el. 2022-ben a pandémia gazdasági hatásai ellenére is tovább folytatódnak a felújítások, tervek szerint idén mintegy 60 személykocsi esik át komfortjavításon; 22 szerelvényrel folytatódik a FLIRT motorvonatok egységesítése; a Bz-k és az orosz motorvonatok megújítása sem áll meg, továbbá folytatódik az IC+ kocsik gyártása és forgalomba állnak a fennmaradó KISS motorvonatok, valamint a tram-train szerelvények is.

Molnár Zsolt



MEGÚJULÓ ÁLLOMÁSÉPÜLETEK A BALATONFENYVESI GAZDASÁGI VASÚT MENTÉN



2022. február 11-én adták át Balatonfenyvesen a – Balatonfenyves Önkormányzat által nyert TOP-os pályázati forrásból megépült – Gazdasági Vasút állomásépületét, amelyen jelentős felújításokat végeztek, valamint – szintén pályázati forrásból – megújult a vonal többi megállója és állomásépülete is. Így a tavaly nyáron átadott, 20 év után újjáéledő csisztai vonalrész után ismét jelentős fejlesztések történtek a kisvasút életében. Például Imremajorban egy teljesen új szilárd falazatú esőbeálló épületet, Csisztafürdő állomásra pedig egy kilátóval is rendelkező teljesen új állomásépületet építettek.

Balatonfenyves GV állomás

Az állomásépület teljes átépítésen esett át. Megújult a közműrendszer, a villamos rendszer (gépészet, elektromosság), megtörtént a nyílászárók cseréje, valamint új védelmi (riasztó, kamera) rendszert alakítottak ki. Az utasforgalom részére a korábbi várótermet megnagyobbították, melyben egy büféhelyiséget (raktárral, WC-öltöző helyiséggel) is kialakítottak. Az átépítés után az épületben helyet kapott egy peronról nyíló mozgáskorlátozott-WC, melyben pelenkázót is felszereltek. A személyzet által használt helyiségek kialakítása is változott. Több mint kétszeresére bővült a pénztárhelyiség, kulturált pihenő-étkező is létesült. A korábban a váróteremből nyíló főnöki irodát a forgalmi helyiségből nyílóan alakították ki.

Az épület a funkcionalitásán felül külsőleg is megújult. A tetőszerkezet hajlásszögének csökkentésével a kinézete is más formát kapott. Egy pluszoszlopos építésével a korábbi előtető nagyobb lett, és így az épület déli részén található utas-WC-k bejárata fölé is előtető került. Az épület teljes külső energetikai szigetelést kapott, teljesítve ezzel

a szabvány szerinti hőkibocsátási értékeket. Az energetikai fejlesztés részeként egy napelemből is telepítettek. A további tervek tartalmazták a kisvasút motoros hajtányának tárolására szolgáló külső épület felújítását is. Az épületet az állapota miatt elbontották és a helyére egy új, nagyobb épületet építettek, melyben egy raktár, és egy kukatároló helyiség is helyet kapott.

Imremajor megállóhely

Az elbontott fa esőbeálló helyén egy új, szilárd falazatú 25 m² alapterületű esőbeálló épült. A beálló 1/3-ad része fedett kerékpártárolóként 2/3-ad része az utazóközönség várakozásának céljából lett kialakítva. Az épületbe helyet kapott még egy zárt raktár és egy későbbiekben WC-helyiséggé alakítható rész (jelenleg nincs a településrészen közmű). Az épület mellett mozgáskorlátozott-parkolót is kialakítottak. A peron világítására napelemből rendszeres világítótesteket telepítettek.



Csisztafürdő állomás

Az épületet úgy alakították ki, hogy szervesen kapcsolódjon a kerékpáros túraútvonalakhoz, illetve összeköttetést jelentsen a vasútállomás és a közeljövőben szintén átadásra kerülő Berek Látogatóközponttal, melyhez gyalogút vezet majd. A kerékpáros turizmushoz kapcsolódva az épületben férfi-női zuhanyzókat is kialakítottak. A vonatra várakozók kiszolgálására az épületben kialakítottak egy kávézót, terasszal. Az állomás melletti észak-nyugati irányban található terület kimondottan alkalmas a Berek madarainak megfigyelésére, ezért az épület nyugati oldalán egy kisebb méretű kilátótornyot is építettek.

Somogyszentpál felső

Nem ennek a projektnek a része, de mindenképpen megemlíten-dő fejlesztés, hogy 2021. szeptember elsején Somogyszentpál felső megállóhelyre egy új kulturált esőbeállót állítottak fel. Az esőbeálló Somogyszentpál Önkormányzat és a Pécsi Pályavas-úti Igazgatóság közös kivitelezéseként valósult meg.

Nagy sikerű újraindítás

2020-ban 60 ezren utaztak a kisvasúttal, aminek akkor csak a somogyszentpáli része működött. 2021-ben adták át a for-galomnak ismét a csisztai részt, ami fél év alatt utaztak csak-nem 60 ezren váltottak jegyet, valamint körülbelül 36 ezren voltak azok, akik Balaton 24/72 napijeggyel vagy díjmentesen vették igénybe a kisvasutat.

Az utasszámok a fedélzeti utasszámlálások során felmért eredményt mutatják, mivel több olyan napijegy típus is van, amivel használható a kisvasút. A csisztai részt júliusban és augusztusban is 24 ezren vették igénybe, de még december-ben is több mint 600 fő utazott rajta.

A vonalon a pandémia előtt, 2019-ben 64 ezren utaztak ös-szesen, de 2x3 hónapos vágányzár volt érvényben, amely az utasszámokra is befolyással volt.

Molnár Zsolt



Jelentős változások a vasúti szakképzés területén

Az új szakképzési rendszer, új kihívások és lehetőségek a MÁV-START életében



A szakképzés intézményes szabályozásának története a magyar jogszabályok sorában 180 éves múltra nyúlik vissza, az 1842-ben létrejött Országos Iparegyesület tekinthető kiindulópontnak. Később az 1872. évi ipartörvény már tételesen is említi a szakoktatást, majd az 1884-es törvény megalkotta a tanoncképzés részletesebb szabályozását a diákok és az oktatók kötelezettségeire is kitérve. A diákokat a múlt évtizedek alatt nevezték tanoncnak, inasnak, segédnek, iparostanulónak, iparitanulónak. Az iskolák, a szakmunkásképzők, szakközépiskolák, technikumok a kapcsolódó vállalati tanműhelyek kezdetben az ágazati minisztériumok irányításával, 1985-től a közoktatás részeként működtek. A vasúti szakképzés területén régen várt az a fordulat, amely a Szakképzési törvény változásával a vasúti szakképzés területén tapasztalható.

Az új törvény elvei és keretei

A 2019. évi LXXX. törvény gyökeres változásokat hozott a szakképzés lebonyolításában és finanszírozásában. Az új jogszabály megalkotásának célja a tudásalapú gyakorlati tanulásra, a kreatív és széles látókörű gondolkodásra oktató, a szakképzés és a gazdasági szféra közötti együttműködés erősítésére alapozó szakképzési rendszer kialakítása volt – arra törekedve, hogy a cégek minél nagyobb mértékben vegyék ki részüket a saját munkaerő-utánpótlásuk kinevelésében. Ez az elv különös jelentőséggel bír ott, ahol elvárás a magas színvonalon képzett munkaerő és speciális, esetleg csak az adott cégnél alkalmazható ismeretekre van szükség. A vasút kifejezetten ilyen szakterület. Az új rendszer lehetővé teszi, hogy a szakmai ismeretek átadása mellett a tanulók megismerjék az adott üzem életét, hagyományait, elkezdődjön a vasúti közlekedési szakemberré válás összetett folyamata. A vizsgák után így sokkal rövidebb, zökkenőmentesebb lesz a beilleszkedés időszaka és – reményeink szerint



– hosszú távon a vasútnál dolgozó, elkötelezett, elégedett munkavállalókat nyerünk. Az új szabályozás lehetőségeinek feltárásával, bevezetésével és a problémák feloldásával jelenleg is foglalkoznak a MÁV-Volán-csoport szakemberei.



Melyek a változás legfontosabb elemei?

A több mint 700 OKJ-s szakma helyett „csak” 176 szakmát tartalmaz az ÚJ Szakmajegyzék. A képzés minden esetben ágazati alapozó képzéssel indul, melynek lebonyolításáért az iskola felel. A szakmákat iskolarendszerű képzés keretében lehet megszerezni, kétféle iskolatípusban. A szakiskolai képzések 3 évesek, a technikumi képzések 5 évesek. Mindkét esetben ágazati alapozó vizsgával zárul a képzés, majd megkezdődik a tényleges szakmai oktatás, optimális esetben a duális vállalati partnernél, szakképzési munkaszerződéssel. A képzés végén a szakmai vizsgákat akkreditált vizsgaközpontok szervezik.

Az új szakképzés a MÁV-START-nál

Társaságunkra jellemző vasútspecifikus szakmák és szakképesítések a vasúti szakmák széles palettáját érintik. Idetartozik a vasúti jármű-szerelő technikus, kocsivizsgáló technikus, vasúti jármű-diagnosztikus, korszerű vasútkocsi-villamosság-szerelő, vasúti személykocsifékberendezés-karbantartó, vasúti vontatójárműfékberendezés-karbantartó, közlekedésüzemvitel-ellátó technikus, fedélzeti jegyellenőr és jegyvizsgáló szakmák.

A vasútspecifikus szakmák mellett néhány általánosabb szakma esetében is megjelennek területeink, mint duális partner. Erre példa a Szombathelyi Járműbiztosítási Igazgatóság, ahol várhatóan szeptembertől a vasúti járműszerelő mellett a villanszerelők képzésében is részt veszünk. Szolgáltatásaink bővítése, fejlesztése nyomán az Utasellátó Igazgatósághoz kapcsolódó szakmai utánpótlás kinevelése is feladatunk lett. Ez egy rendkívül izgalmas és különleges kihívás, hiszen a vasútról eddig nem a vendéglátóipari szakmák jutottak elsősorban eszünkbe.

Hogyan kapcsolódik a MÁV-START a szakképzés rendszeréhez?

A folyamat során a Képzés és szervezetfejlesztés szervezet szakértői tájékoztatják, segítik, koordinálják az új rendszerben érintett kollégákat, külső és belső partnereket. A BGOK, valamint a szakmai vezetők által kijelölt kollégák közreműködésével megtörténik az adott szakmai programkövetelmények felülvizsgálata. Ezután következik az egyeztetés az iskolával a képzési programról. A képzési program szolgál az adott szakmai képzés kerettanterveként. Ezt a folyamatot földrajzi területenként, szakmánként, iskolánként kell végrehajtani. A szakképzési tevékenységünk tárgyi és személyi feltételeit jogszabály írja elő. A tudás átadásában olyan munkatársakra van szükség, akik a szakmai felkészültség mellett hozzájárulnak a fiatalok vasút iránti elkötelezettségének megalapozásához.

Több helyen (pl.: Dombóvár, Budapest Istvántelek, Miskolc) tanműhelyek, máshol oktatótermek (pl.: Szombathely, Budapest Ferencváros) állnak rendelkezésre, de még nagyon sok munka vár ránk, amíg valamennyi feltétel teljesül és fogadhatjuk az első tanulókat. A régi rendszerben 2019 szeptemberében indultak utoljára szakgimnáziumi képzések, melyekhez kapcsolódóan még fogadunk tanulókat. Ebben a munkában jelenleg is több kollégánk aktívan részt vesz, mivel a kifutó OKJ-rendszerben alapvetően az iskolák feladata a szakmai elméleti képzés, a vállalat feladata pedig a gyakorlati oktatás. Valójában azonban a vasútszakmai képzések esetében az iskoláknak nincs a vasúti szakmákhoz értő oktatójuk, de nemcsak a személyi, hanem a tárgyi feltételek is hiányoznak.

A tárgyi feltételek hiányát a vasúti gyakorlati képző a tanuló-szerződés megkötésével általában tudja orvosolni, de a személyi feltételeket az iskola csak az aktív vasúti szakemberek bevonásával képes megoldani. A szakképzés új rendszerében az első évfolyamok a 2020 szeptemberében indultak el. A 3 éves képzések esetén 2021 szeptemberében az 5 éves képzések esetén 2022 szeptemberében nyílik először lehetőség szakképzési munkaszerződések megkötésére.

Izgalmas, sokrétű együttműködést kívánó feladat a szakképzés új rendszerének integrálása a vasút világába. Együtt dolgozunk ezen az iskolák, a vizsgaközpontok képviselőivel, a MÁV-Volán-csoport munkatársaival, a BGOK szakembereivel, MÁV-START Zrt. szakmai és humán szervezetének szakértőivel. Már nagyon várjuk az új rendszer beindulását és eredményeit!

Tárnyik Eszter – Mlecsenkov András
Képzés és szervezetfejlesztés (MÁV-START)

A közforgalmú vasúti menetrend megjelenése

Honlapon, az elektronikus utastájékoztatási és értékesítési rendszerekben

A vasúttársaság alapvető és meghatározó céljai között szerepel az utastájékoztatás folyamatos javítása és fejlesztése. Az utastájékoztató rendszereknek „információs láncot” kell képezniük, egyre pontosabb és megbízhatóbb információt kell eljuttatni az utasokhoz. Mindezen rendszerek egyik legfontosabb, alapadatokat és közlekedési információkat biztosító tárháza az Innovációs és Technológiai Minisztérium által megrendelt és elfogadott közforgalmú vasúti menetrend. A vasúti menetrendtervezés fő folyamatának lépései közül az utolsó, az utasok oldaláról azonban az egyik legfontosabb a közforgalmú vasúti menetrend elkészítésének és közzétételének rendkívül összetett és izgalmas folyamata. Kérdéseinkre a MÁV-START Menetrendtervezés szervezetének szakembere, Pataki Csanád publikációs koordinátor válaszol.

Kezdjük az alapoktól. Mi is az a menetrend és mi a szerepe az utastájékoztatásban?

A közforgalmú menetrend elsősorban utastájékoztatási célból készül, emellett kiemelt szerepe van a cégcsoporton belüli munka során is, mivel a menetrend a vasútüzemi munka szervezésének alapja és általános terve, illetve kapcsolódó számos fejlesztés előfeltétele is egyben. Tartalmazza a közforgalmú személyszállítás legfontosabb tájékoztató adatait, így a menetrend a vonatok útvonalait, megállóhelyeit, indulási és érkezési időpontjait, valamint a vonatok szolgáltatási szintjét és azok minőségi követelményeit tartalmazó szolgáltatási előírást is.

Ismert, hogy évente elkészül az ún. éves közforgalmú menetrend, valamint ennek tervezetten három évközi módosítása. Az ezekkel kapcsolatos közzétételi munkán túl milyen feladatokra lehet még gondolni, amikor a menetrend publikációjáról beszélünk?

A publikációs folyamatok egyik legfőbb eredményterméke a kézzel fogható, utasok felé – újabban már jellemzően

PDF formátumban – közzétett menetrendi mezők és oldalak. Fontos, hogy amennyiben a különböző módon megjelentetett menetrendek tartalma között ellenmondás van, irányadónak minden esetben a vasúttársaság honlapján az adott napra érvényesként közzétett, vonalanként táblázatos formában összesített alap- vagy vágányzári menetrendet kell tekinteni. De a menetrendi mezők felhasználása üzemi szempontból is jelentős, ezért a mezők generálása már akkor megtörténik, amikor a menetrendek még csak terv fázisban vannak. Továbbá 2021 óta az éves menetrendtervezés esetében a menetrendtervezetekről készült menetrendi mezők már a társadalmi egyeztetési eljáráshoz és a menetrendtervezetek lakosság általi véleményezéséhez is elkészítésre kerülnek.

Létezik rendkívüli menetrend módosítási helyzet is?

Igen, a tervezett évközi módosítások mellett számos rendkívüli menetrend módosítás is felülírhatja az éves menetrendet. Ilyen volt az elmúlt évben startoló tram-train első menetrendi fázisa, az ideiglenes járványügyi menetrendek,

a COVID-19 koronavírus-járvány veszélyhelyzet kapcsán a nemzetközi vonatok közlekedésének korlátozásai. Említhető a 39-39b vonalon a csisztafürdői vonal újranyitása, az elő- és utószezon menetrend finomhangolása, a meghirdetett mentesítő vonatok közlekedtetése a Balaton partján és a nemzetközi repülőnapra, a Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszusra és Vadászati Világkiállításra történő eljutást megkönnyítő vonatmegállítások, vagy akár egy villányi-palkonyai fesztiválrendezvény miatti közlekedési korrekció.

A vágányzárak meghirdetése hogyan történik?

A tervezett és rendkívüli menetrendi módosítások mellett a vágányzárak meghirdetése is nagyon komoly kihívások elé állítja a szervezet munkatársait. A menetrendváltásra figyelmeztető felhívást minden érintett állomáson és megállóhelyen ki kell függeszteni, a teljes hirdetmény a vasúttársaság oldalán érhető el. A Menetrendtervezés kezelésében a tavaly több mint 300 db vágányzári hirdetmény került kiadásra, ezek összesített oldalszáma elérte a 1300-at. A meghirdetésnek természetesen ebben az esetben is a módosítás bevezetését megelőzően, törvényben meghatározott idő alatt kell megtörténnie.

Létezik-e a publikációs munkát és a menetrendi mezők elkészítését segítő informatikai rendszer vagy program, amelyet a Menetrendtervezés munkatársai használhatnak, illetve milyen adatforrásokra van szükség ennek folyamatos működtetéséhez?

Hosszú utat jártunk be, amíg a szigetszerűen működő kiadványszerkesztőktől és az Excelben készült vágányzári hirdetményektől eljutottunk odáig, hogy a közforgalmú menetrendi oldalak, a menetrendi és vágányzári hirdetmények elkészítéséhez a Menetrendtervezés szervezet részére rendelkezésre álljon a MÁV-START egységes menetrendi és díjszabási alapadat-kezelő rendszere (továbbiakban: M2). A rendszer egyaránt biztosítja a menetrendi mezők elkészítésének lehetőségét, a vonatok alapadatainak szerkesztését és azonos információtartalommal való átadását az ezeket felhasználó különböző vasúti szakrendszerek számára. A JÉ rendszeren túl ugyanazon M2 rendszerből exportált tervadatokkal találkozunk az online Vonatinfó felületén, az ÖBB-DB menetrendi keresőkben hazánkat illetően, a fedélzeti utastájékoztatóban, a MENETRENDI INFO-ban, vagy akár a még elérhető régi ELVIRA-keresőben. Az M2 rendszerből természetesen nem csak kifelé kerülnek adatok, a közforgalmú menetrend elkészítéséhez és publikációjához a rendszer fogad is menetrendi adatokat. A menetrendhez az alapadatokat a menetvonal-megrendelések során a VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. KAPELLA2 rendszerébe a MÁV-START által beadott és a kapacitáselosztó által kiutalt menetvonalak adattartalma szolgáltatja. 2021-ben 132 532 db menetvonal interfész és 66 db csomagban 4128 releváns törzsadat került M2 oldalon feldolgozásra. A belföldi menetrendeken felül az M2-ben a nemzetközi MERITS adatbázis felhasználásával 9 ország menetrendi adatainak és ezzel 49 521 vonat para-

métereinek feldolgozására került sor, heti rendszerességgel átlagosan 12 000 vonat frissítésével. A vágányzárakhoz és az ideiglenes járványügyi menetrendekhez kapcsolódóan 4156 vonatpótló autóbusz manuális rögzítésére volt szükség, ezen kívül 22 604 vágányszámadat módosításra is sor került az elmúlt évben.

Milyen elvárásoknak kell megfelelni a közforgalmú menetrend publikációja során?

A közforgalmú menetrend elkészítése és publikálása során a minőség és a hatékonyság szempontjából jelentős eredményeket értünk el az elmúlt években, de a velünk szemben támasztott követelmények ezzel párhuzamosan emelkedtek. A munka során az olykor szűkös határidők betartása mellett különös figyelmet kell fordítani a készülő menetrendi mezők pontosságára és hiteles adattartalmára, a helyes és érthető megjelenítésre, a kinézetre és összképre is. Az utazóközönség részéről elvárás, hogy a nyári menetrendi időszakban közlekedő vonatok menetrendje már a májusi hónapban rendelkezésre álljon. Ennek szerelnék megfelelni azzal, hogy a nyári menetrendi elemek túlnyomó részének publikációja már az 1. sz. menetrendi módosítás keretében (érvényes: 2022. április 3-tól) a vasúttársaság honlapján, az elektronikus utastájékoztatási és értékesítési csatornákon megtörténik. Megoldásra váró kihívásokban sincs hiány, elég, ha az eddigi távolságalapú díjszámítási megjelenítést a tram-train esetében felváltó zóna megjelenítésre, vagy a vonatpótló autóbuszok megállási helyeivel kapcsolatos fejlesztésekre gondolunk. Ezek sok esetben az elvi szintű kérdések tisztázásán túl informatikai kérdéseket és komplex rendszerfejlesztési igényeket is felvetnek. A MÁV-START Menetrendtervezés szervezet munkatársai e kihívásokat is igyekeznek felkészülten, a legjobb tudásuk szerint kezelni.

Hum Krisztina



ÉV VÉGÉN MUNKATÁRSAINK 87%-A KAPOTT RENDELKEZÉSRE ÁLLÁSI PÓTLÉKOT! NÁLUNK A SZOLGÁLTATÁSÉRT, AZ UTASOKÉRT HOZOTT ÁLDOZAT ÉRTÉK!

A karácsonyi és az év végi vasúti forgalom zavartalan lebonyolítása miatt felmerülő többletteleterheltség kompenzálásaként társaságunknál az év végi rendelkezésre állási pótlékból munkavállalóink közel 87%-a, a karácsonyi pótlékból pedig munkavállalóink 56%-a részesült.

A MÁV-START-nak szolgáltatóként és munkáltatóként egyaránt fontos a jövőben is, hogy a közszolgáltatás biztosításával, az üzembiztonság folytonosságával összefüggő többletjeljesítményeket elismerje, és az egyéni teljesítményt ösztönző rendszereket kialakítsa.

2022 januárjában a MÁV-START munkavállalóinak az alábbi jogcímenek történtek kifizetések:

Jogcím	Kifizetésben részesült* (fő)
Év végi rendelkezésre állási pótlék 80 000 Ft/fő vagy 120 000 Ft/fő	10 461
Karácsonyi pótlék szolgáltatónként 10 000 Ft vagy 20 000 Ft	6 382
Egyszeri kifizetés 50 000 Ft/fő	12 397
Lojalitási bónusz 300 000 Ft/fő	12 669



Dr. Tura Szvetlana,
a MÁV-START Zrt.
humán erőforrás-igazgatója

* - a 2021. évi lezárt adatok alapján.

A hatályos, hároméves bért megállapodás alapján, 2022. januártól 10%-kal, de legalább 40 000 Ft-tal emelkedtek a bérek a MÁV-START Zrt. teljes munkaidőben foglalkoztatott, arra jogosult munkavállalói esetében. Továbbra is támogatjuk munkavállalóink öngondoskodását azzal, hogy nyugdíjpénztári és egészségpénztári munkáltatói tagdíj-hozzájárulást biztosítunk.

Köszönjük kollégáink elkötelezett munkáját!

SZEMÉLYI VÁLTOZÁSOK A MÁV-START ZRT. VEZETÉSÉBEN



Vezérigazgatói Kabinet

2022. február 1-jétől a MÁV-START Zrt. Vezérigazgatói Kabinetének vezetői feladatait Babics Enikő és Drimál Andrea látják el.

Babics Enikő 2017-től eszkozigazdálkodási szakértő volt a Kínai–Magyar Vasúti Nonprofit Zrt.-nél, majd 2018-tól a MÁV-HÉV Zrt.-nél először a szakmai titkári, 2018 decemberétől a kabinetvezetői pozíciót töltötte be. Diplomáját a Zsigmond Király Egyetemen vette át 2020-ban, Nemzetközi gazdálkodás szakon végzett.

Drimál Andrea több mint két évtizedes középvezetői tapasztalattal bír. Az Államigazgatási Főiskolán szerezte igazgatásszervezői diplomáját 1986-ban, majd igazgatási rendszerszervezői másoddiplomáját 1999-ben. Pályafutását a bankszektorban kezdte, a MÁV-HÉV Zrt.-hez 2017-ben érkezett, döntés-előkészítési szakértői, szabályozási csoportvezetői, senior folyamatmenedzseri feladatokat látott el.

Biztonsági Igazgatóság

2022. február 1-jétől a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. biztonsági igazgatója Dr. Horváth Krisztián.

Dr. Horváth Krisztián a MÁV HÉV Zrt. biztonsági igazgatója volt 2018 decemberétől. Pályafutását 2000-ben kezdte a Budapesti Közlekedési Zrt.-nél elővárosi vasúti járművezetőként, majd 2008-tól vasútbiztonsági revizor volt. 2016-tól több vezetői pozíciót betöltött a szakterületén. Személyügyi szervezői (PTE 2007), majd jogi diplomáját követően (KGE 2015) 2015-ben a Széchenyi István Egyetemen balesetvizsgáló szakértői oklevelet is átvett.

Mindannyiuknak jó egészséget és további szakmai sikereket kívánunk!



MÁV-START HÍREK

A MÁV appal mindenki nyer! A MÁV-START marketingkampánya a tudatos közlekedésért

Rendkívül népszerű volt az utasok körében a „MÁV appal mindenki nyer” kampány. Csaknem 20 ezren jelentkeztek és közel 22 millió alkalommal találkozhattak a felhívással az utasok. A 10 nyertes pedig elektromos kerékpárt, valamint egy-egy 50%-os START Klub kártyát vehetett át. Keresztes Péter, a MÁV-START vezérigazgatója és Hegyi Zsolt, megbízott szolgáltatás-fejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettes személyesen adta át az egyik nyertesnek az e-bike-ot, amit ő rögtön ki is próbált.

Az utasok a 2021. november 15. és december 31. közötti időszakra érvényes MÁV alkalmazásban megváltott belföldi vonatjegyüket vagy bérletüket regisztrálva jelentkezhetnek a nyereményjátékra.

A cél az volt, hogy a zöld közlekedési módok választására, valamint a háztól házig utazás egyéb lehetőségeire felhívjuk a figyelmet az egyéni autózással szemben, miközben még több utast ösztönzünk a MÁV app használatára is, ami egyben az alkalmazás előnyeinek tudatosítására is remek eszköz.

A fenntartható közlekedési módok kombinációja

Az EU üvegházhatású gáz kibocsátásának egynegyedéért a közlekedés felelős, amely folyamatosan nő. Ezért az Európai Unió megfogalmazta Zöld Megállapodását, melynek értelmében 2050-re 90%-kal kell csökkenteni a közlekedésből származó CO₂-kibocsátást. A MÁV-START 2021-es kutatása alapján az utasok körében azonban nem elsődleges szempont a zöld megfontolás. Nem nehéz tehát belátni, hogy a vonatozás mellett a fenntartható közlekedési módok kombinálhatósága is feladatunk, ami kényelmes, gyors, kedvezményes alternatívát kínál. A vonaton szállítható bicikli erre tökéletes megoldást nyújt. A járműflotta folyamatos megújításának köszönhetően ráadásul számos járaton már e-bike töltésére is van lehetőség.

A jegyváltási szokások is változnak

A megváltozott utazási szokások nemcsak a közlekedési, hanem a vásárlási módokra is hatással vannak. A MÁV alkalmazás rohamos terjedését nemcsak a kor technológiai elvárásai indokolják, hanem a járványhelyzet és az óvintézkedések is elősegítették. Az érintésmentes, kedvezményes, gyors és kényelmes vásárlás, amivel a sorban állás is elkerülhető, még lényegesebb szemponttá vált. De számít a belföldi vasúti jegyekre a MÁV appban kapható 10%-os kedvezmény is. Ez a forgalmon is megmutatkozik. A MÁV applikáció és az új

ELVIRA felületén 2021-ben az utasok majdnem egyharmada váltotta meg jegyét. Február közepén pedig már elérte az egy milliót az online regisztrálók száma.

A jegyváltás és az utazás módjának megválasztása kapcsán a „MÁV appal mindenki nyer” kampányunkkal olyan döntésekre ösztönöztük utasainkat, ami – az ő igényeikre hangolva – az egyéni és közösségi preferenciáikkal, valamint a klímacélokhoz összhangban vannak. Ezúttal tíz utasunk nyert, azonban azzal, ha még többen még tudatosabban a környezetkímélő közlekedést választják, mindannyian nyerünk.

A kampányról további információ a www.mav.hu/appnyeremeny oldalon található.

Völgyi Katalin



Folyamatos fejlesztések munkakörülményeink javításáért

A MÁV-START munkáltatóként kiemelt figyelmet fordít munkavállalói munkakörülményeire, hiszen mindannyiunk számára fontos, hogy milyen munkakörnyezetben dolgozunk. A korábbi évekhez hasonlóan, 2021-ben is folytatódtak és 2022-ben is lesznek felújítások, karbantartások annak érdekében, hogy munkatársaink komfortérzete javuljon, a munkában töltött idő szebb, praktikusabb, komfortosabb, modernebb környezetben teljen. 2022 januárjában is lezárultak olyan projektek, amelyek munkakörülményeink fejlesztését célozták.

Szeged állomás irodaépületében

A 3. emeleten elkészült a férfimosdó felújítása, és a tusoló helyiséget is újjávarázsolták a mesterek. Többek között valamennyi vezetékét felújították és új csempe is felkerült. Mivel ezen az emeleten kapott helyet a személyszállítási szakértő (vizsgabiztos) irodája, így az időszakos oktatások, képzések okán a felújítás nagyjából 40-50 főt érint. Az emeleti irodákban dolgozó kollégák és az oktatásokra érkező utazó és pénztáros kollégák részéről is nagy meglepetés kísérte az átadást.

Celldömölk állomás felvételi épület

A homlokzat felújítási munkái mellett többek között a nyílászárókat is kicserélték, és a felújításhoz kapcsolódóan (a munkakörülmények javítása érdekében MÁV-START forrásból) a pénztár klimatizálása és nyílászáróinak átalakítása is megvalósult oly módon, hogy megfeleljenek a biztonsági előírásoknak, ugyanakkor illeszkedjenek az állomás új arculatához is. Többek között felújításra került még a jegyvizsgálói pihenő, a vezénylők munkahelye és a mozdonyvezetők étkezőhelyisége is jobb felszereltségű lett.

Szombathely JBI szociális épület

A munkakörülmény-javító beruházás érintette az öltözőfelújítást, nyílászárók cseréjét, padozat felújítását, radiátorok cseréjét, teljes tisztasági festést. Továbbá megtörtént az öltöző mesterséges légcserejét biztosító hálózat, a villamos és világítási hálózat felújítása is. Az öltöző felújítása mintegy 100 fizikai munkakörben foglalkoztatott munkavállaló szociális körülményeinek javított.

Személypénztár Tuzsér állomáson

A Nyíregyháza-Záhony 100. sz. fővonalon található személypénztáraink közül Tuzsér állomáson a tavalyi évben elkezdődött munkakörülmény-javító intézkedéseink szintén januárban fejeződtek be. Egy tágas és a mai elvárásoknak maximálisan megfelelő munkakörnyezet került kialakításra, esztétikus bútorzattal felszerelve. A pénztárban egyidejűleg egy pénztáros teljesít szolgálatot, az intézkedés három fő számadó- és jegypénztáros munkakörülményében okozott javulást. A nyitott térben levegősebb, világosabb munkaterületen végezhetik munkájukat munkatársaink, laminált padlóburkolatú, kifestett, új kiszolgálópulttal, új bútorzattal és új hűtőszekrényrel ellátott munkahelyen.

Reméljük, hogy minden érintett munkatársunk örömmel dolgozik majd a felújított, megszépült munkakörnyezetekben.

Hum Krisztina



„A magyar vasútnak szép jövője van” Járműgyártás, járműkarbantartás új keretek között

„Úgy gondolom, hogy a MÁV VAGON munkatársai kitűnőre vizsgáztak az elmúlt hónapokban, hiszen a szervezeti átalakulás zökkenőmentesen lezajlott, és a folyamataink nem álltak meg egy pillanatra sem. Vannak fejlesztendő elemek, de erre a felkészült munkatársaim folyamatosan újító javaslataival megfelelő módon tud reagálni Társaságunk. Mindent megtettünk és megteszünk a továbbiakban is, hogy a legjobb tudásunk szerint ellássuk a ránk bízott feladatokat és kiszolgáljuk a biztonságos vasúti közlekedést.” – mondja Stánicz János, a MÁV VAGON Vasúti Jármű Gyártó és Javító Kft. ügyvezető igazgatója. „A magyar vasútnak szép jövője van, és mi a MÁV-Volán-csoport tagjaként mindent megteszünk a vasúti közösségi közlekedés fejlődéséért.” Milyen célokat tűztek ki 2022-re a MÁV VAGON szervezetei? Tekintsünk be a rövid és hosszú távú tervekbe, a járműgyártó és javító műhelyek és támogató szervezeteik világába.



Humán erőforrás

Kiemelt figyelmet fordít a megfelelő létszámú, összetételű, képzettségű és motiváltságú munkaerő hosszú távú biztosítására, a bérpolitikai rendszer hatékony működtetésére. 2022-ben a vállalati kultúra kialakítása, az élhető és szerethető munkahely megteremtése, a szervezetfejlesztés és az elérhető egészségmegőrző szolgáltatások, a hatékony és biztonságos munkavégzés körülményeinek megteremtése az elsődleges. Mindezek mellett a rekreációs lehetőségek fejlesztése is hangsúlyos feladat, hiszen a kiegyensúlyozott, pihent és tenni akaró munkavállaló nélkülözhetetlen a termelési feladatok magas színvonalú ellátásához.

Gazdasági Igazgatóság

2022-ben is elhivatottak a társaság rentábilis működéséhez szükséges feltételek megteremtése, a pénzeszközök hatékony felhasználása, valamint a pénzügyi egyensúly és fizetőképesség mindenkori biztosításával és fenntartásával, a törvények és szabályok betartásával, jól átlátható és követhető gazdasági folyamatok kialakítása mellett.

Az üzleti tervben kiemelt fontossággal bírnak a funkcionális szervezetek által megfogalmazott és rögzített hatékonyság-javító intézkedések, melynek tudatos végigvitele a Társaság és a MÁV-START Zrt. mint legnagyobb megrendelő működésében is pozitív eredményeket hozhat.

Termelési igazgatóság, Területi központok

A megrendelői elvárások kihívás elé állítják a Területi központok munkatársait, ugyanakkor a felkészült kollégák megfelelő szervezés és anyagellátás mellett ezeket meg tudnak felelni. A személykocsik fővizsgálata, a korábban elindított jármű-korszerűsítés és -átalakítás, az ütemezett forgóvázcsere elvégzése csak akkor tud eredményesen megvalósulni, ha a szükséges feltételek biztosítva vannak a termelő területek számára. Ennek elengedhetetlen eleme a megfelelő anyagok,

fődarabok időben történő rendelkezésre állása, ami megfelelően előkészített beszerzési eljárások lebonyolításával érhető el. Természetesen az IC+ program tovább dübörög, és remények szerint nemcsak a 35. első osztályú, prémium- és büfé résszel felszerelt kocsi állhat forgalomba, hanem újabb kocsik gyártása is megkezdhető. A cél a gyártási tevékenység szempontjából az IC+ járműgyártási programban épülő járművek gyártásához szükséges alkatrészek minél szélesebb körű biztosítása, ehhez a korszerű technológiai háttér kiépítése és stabil fenntartása, új technológiák bevezetése.

Fontos, hogy a teherkocsi-javítás területén szerzett sokéves gyártási és javítási tapasztalatokat kamatoztassák a piaci szereplők számára nyújtott karbantartási, javítási szolgáltatások során. A meglévő tudás fejlesztésére jelentős hangsúlyt fektetnek az elkövetkező években is. Amennyiben mind a gyártási, mind a javítási, karbantartási feladatokat a megrendelői elvárásoknak megfelelően teljesítik, úgy biztosítható a Társaság kiszámítható árbevétele. Ezzel teremtik meg nem csupán a jelen működés, de a jövőbe mutató fejlesztések alapját is.

Beszerzési és logisztikai Igazgatóság

A globalizálódott világ kiélezett versenyében egy vállalat beszerzési tevékenysége kulcsszerepet kell, hogy betöltsön mind a hazai, mind a nemzetközi piaci szereplőkkel folytatott üzleti kapcsolatokban. Ehhez elengedhetetlen egy jól szervezett, szakmailag folyamatosan fejlődni és megújulni képes beszerzési szervezet, amely hatékonyan segíti a vállalat működését, piaci szerepvállalását, kiaknázva mindazon piaci szegmens adta üzleti lehetőségeket, melyek a vállalat sikerének kulcsát adják. A központi Beszerzési szervezet ezen irányelvek mentén kerül újraszervezésre, hogy a vállalati célok hatékony és stabil bázisaként biztosítsa a vállalatcsoporton belüli megrendelői igények mellett az piaci partnercégek igényeinek is megfelelő,

magas szintű kiszolgálását. A munkatársak tudása és annak folyamatos szakmai fejlesztése mellett az eredményességük legfőbb záloga egy elkötelezett és céghez lojális beszerzői csapat, amely munkájával hatékonyan támogatja a vállalat stratégiai céljainak megvalósítását.

A készletgazdálkodás szervezet célja egy átlátható, hatékony készletgazdálkodási stratégia kialakítása, készletezési modellek bevezetése, amellyel a társaság készleteinek alakulását optimalizálják. Emellett a vonalkódrendszer bevezetése és további raktárokra történő kiterjesztése – reményeik szerint szintén – nagymértékben segíteni fogja a gyorsabb anyagellátást. Kiemelt figyelmet fordítanak a társszervezetekkel való közös munkára és együttműködésre a társaság eredményes működése érdekében, valamint fontosnak tartják a szervezetben dolgozó munkatársak szakmai fejlődésének támogatását, amellyel tovább erősíthető a szervezet hatékonysága.

Működéstámogatás

Az elmúlt évek egyik legnagyobb problémáját jelentette a Szolnoki Járműjavítóban a szociális és öltözőhelyiségek viseltes állapota és a 499 férőhelyes szociális öltöző több éve húzódó felújítása. 2020 év végén megkezdődött a beruházás és idén február első napjaiban a már mind külső mind belső tartalmában megújult létesítmény átadás-átvételének folyamata kezdődhetett el. A tervek szerint a létesítményt a dolgozók március első napjaiban vehetik birtokba.

Kiemelt feladat a koros géppark megújítása, ez a berendezések felújítását és új gépek beszerzését is jelenti a hatékony munkavégzés feltételeinek biztosítása érdekében. A üzleti terv szerint rendelkezésre álló források mértékéig 2022-ben is folytatódnak a munkakörülmény-javító fejlesztések, ennek részeként a társaság telephelyein étkezők felújítására, klímaberendezések telepítésére kerül sor. Valamint előtérbe kerülnek a társaság telephelyeinek energiahatékonysági fejlesztései is, hiszen a környezettudatos gazdálkodás a MÁV-Volán-csoport fenntartható vasúti stratégiájának is szerves része.

Értékesítés

A MÁV-Volán-csoport bevételeit a vasúti műszaki szolgáltatások piacán (vasúti járműgyártás és -javítás, illetve kapcsolódó gépészeti szolgáltatások) történő proaktív fellépéssel, a magas színvonalú vasúti járműjavítási szolgáltatás nyújtásával kívánják növelni. 2022-ben a már meglévő partnerek mellett számos új piaci partnerrel akarnak hosszú távú szerződést kötni és szoros együttműködést kialakítani, a vasúti járműjavítási és -gyártási tevékenységben az élményben maradni. Elengedhetetlen, hogy a Társaság új piacokon, új szegmensekben jelenjen meg olyan szolgáltatásokkal, amelyek a vevői igényeket messzemenőig kielégítik. Ennek záloga, hogy a karbantartási, gyártási kompetenciákat folyamatosan fejleszték mind az emberi erőforrás biztosításával, mind pedig az alkalmazott új technológiák meghonosításával.

Műszaki fejlesztés

Az idei év kiemelt célkitűzései az IC+ járműcsaládban a vezérlőkocsi tervezésének befejezése és az IC+ alacsony padlós kocsik tervezési folyamatában a járműszekrény terveinek elkészítése. Részt kívánnak venni a Desiro motorvonatok C-javítás keretében szükséges átalakítások, modernizálások megtervezésében, valamint fontos feladatuknak tekintik a járműgyártási, -felújítási tervezések mellett azt is, hogy a karbantartó személyzet munkájához szükséges, azt

megkönnyítő fejlesztésekkel foglalkozzanak. Ennek egyik kiemelt eleme a személykocsik fékpróbáinak elvégzéséhez szükséges mobil fékpróba-berendezés fejlesztése, amely a korábbi alkalmazott szerkezethez képest számos új megoldást tartalmaz. Emellett szintén prioritást élvez a KISS motorvonatok fékberendezésének teszteléséhez szükséges mobil berendezés fejlesztése, amely rövidebbé teszi a vizsgálati időt. Ennél a járműnél nagyon fontos a magas rendelkezésre állás biztosítása, hiszen a szerelvény karbantartó műhelyben eltöltött idejét ezzel a berendezéshasználattal lehet csökkenteni.

Integrált Rendszermenedzsment

A rendszerek működési hatékonyságának növelése, a folyamatok fejlesztése és a dokumentációs rendszer egységesítése az idei feladatok közé tartozik. A munkavégzés minősége mellett fontos, hogy a nyomon követés, a nemmegfelelőségek kezelése egyaránt hangsúlyt kapjon a termelő területek munkája és az adminisztrációs feladatok során is. A környezet és energiatudatosság növelésével a vállalati működési költségek csökkentését, a munkabiztonsági tudatosság növelésével pedig a munkabalesetek számának és súlyosságának mérséklését kívánják elérni.

Megfelelés támogatás

2022-ben a bővített szervezet igényeihez igazodva az alapértelmezett és beépített folyamatok jogszabályi megfelelésének nyomon követése, az esetleges hiányosságok feltárása, valamint megfeleléstudatossági képzések megtartását tekintik kiemelt feladatnak. Különös hangsúlyt fektetnek a személyes adatok kezelésére és megővésére.

Biztonsági Igazgatóság

A szervezet célja egy olyan széles körű biztonsági stratégia kidolgozása, biztonságirányítási rendszer létrehozása és működtetése, mely támogatja a társaságot üzleti céljainak az elérésében oly módon, hogy az megfeleljen a törvényi szabályozásnak. Fontos a biztonság valamennyi elemének összehangolása, komplex rendszer létrehozása, a biztonsági egyenszilárdság megteremtése.

Belső ellenőrzés

Alapvető szándék, hogy munkájával fejlődjön a szervezetek irányítási és belső kontrollrendszerének hatékonysága, hogy az ellenőrzött szervezet működését fejlessze, eredményességét növelje, továbbá rendszerszemléletű megközelítéssel és módszeresen értékelje. A Belső ellenőrzés szervezet független, objektív munkájával járul hozzá a társaság eredményes működéséhez.

Jog

A 2021. október 1-jei tevékenységkihelyezés révén megnövekedett szervezet munkavállalóinak és menedzsmentjének a kibővült feladataik ellátásában minél hatékonyabb támogatása, és ehhez minden szakmai segítség biztosítása idén is az elsődleges feladata a szervezetnek. Aktív szerepet kívánnak betölteni a fennálló pandémia miatti bizonytalan világpiaci helyzet következtében keletkező jogvitás helyzetek (például teljesítési nehézségek, késedelmek, áremelési igények) hatékony – lehetőség szerint peren kívüli – kezelésében is.

„Innovatív és folyamatosan fejlődő közszolgálat – ezért dolgozunk”

Interjú Sárándi Attilával, a MÁV SZK Információs és technológiai szolgáltatások üzletágvezetőjével

Sárándi Attila 2013-ban csatlakozott a cégcsoporthoz a MÁV-START IT vezetőjeként, majd 2017-ben vette át a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Információs és technológiai szolgáltatások üzletágának vezetését. A vasút-vállalathoz azzal a küldetéstudattal csatlakozott, hogy modern informatikai megoldásokkal tegye kellemesebbé, gördülékenyebbé és élhetőbbé az utazásokat a MÁV-START járataival közlekedők számára. A vele készült interjúnak ehhez kapcsolódó, és kiemelkedően fontos aktualitása is, hogy a MÁV Jegyértékesítési rendszere februárban jelentős mérföldkövet ünnepelt, az Elvira és a MÁV app regisztrált felhasználóinak száma ugyanis elérte az egymillió főt!

Kezdjük talán a legfontosabbal, hiszen bizonyára sokan nem tudják, hányféleképpen vannak folyamatosan kapcsolatban az SZK Információs és technológiai szolgáltatások üzletágával (ITSZÜ) – hol érhető tetten napi szinten ez a kapcsolat?

Minden, ami informatikai megoldás, ahhoz így vagy úgy kötődünk. Mi működtetjük az adatközpontokban a szervereket, adattároló eszközöket, az állomások jegykiadó automatáit, a vasúti pénztári és fedélzeti eszközöket, az informatikai alkalmazásokat, a több tízezer elektronikus postafiókot. Lényegében bármely MÁV-Volán-csoport társaságnál dolgozva, ha valaki céges számítógéppel, telefonnal rendelkezik, céges e-mailjéhez fér hozzá, home office-ban dolgozik, szabadságot igényel egy elektronikus felületen, jegyet ad el vagy ellenőriz, könyvel, mozdonyt vezet, vagy éppen raktárban bevételez, akkor egészen biztosan találkozott már velünk, az általunk biztosított szolgáltatásokkal. Emellett kollégáim fejlesztik a MÁV appot és az Elvirát, amely felületekre 2020 vége óta nem szükséges

külön regisztráció. Egy felhasználói fiókkal mindkét felületet használhatják az utasok, akik körében rohamosan nő az online jegyvásárlás népszerűsége, hiszen február közepén a regisztrált felhasználók száma elképesztő mérföldkőhöz érkezett, elértük az egymillió főt! Szintén mi fejlesztjük a jegykiadó automaták szoftvereit, illetve a cégcsoport weboldalát is. Ha egy utas jegyet vásárol, vagy épp tájékozódik a menetrendről, akkor abban minden esetben részünk van.

A 2021-es év több szempontból sem volt könnyűnek mondható. Hogyan élte meg ezt a csapata, hogyan sikerült kezelni a nehézségeket?

2021-ben már túl voltunk azon a kritikus időszakon, amikor Müller Cecíliát és a pandémia kifejezést megismerve 2-3 hét alatt kellett biztosítanunk a cégcsoport otthoni munkavégzéséhez szükséges informatikai feltételeket. A szabályok ugyan már enyhültek, de a munkacsoportok hibrid, azaz home office-ban és irodákban párhuzamosan dolgozók eszközellátását, együttműködését továbbra is

szükséges támogatni. Mi magunk is így működtünk azokon a szakterületeken, ahol ez lehetséges, de a szakmánk jellege miatt ez nálunk nem okozott törést – legalábbis szakmailag, mert egyébként emberi oldalról mindannyiunkat megviselt az elhúzóódó járványhelyzet. Ezért 2021-ben a szokásosnál többet kellett a kollégáimmal törődnöm, coachingolni, ápolni a lelküket és összetartani a csapatot, erősíteni az emberi kapcsolatokat. A digitalizációnak köszönhetően, sokkal több feladatot kapunk, illetve a meglévőket gyorsabban, magasabbra, erősebben kell teljesíteni, így 550 főre bővült a létszámunk.

2021-re vonatkozóan az RKÜ-t vezető kollégája, Bozó György is rengeteg sikerről tudott beszámolni – mi a helyzet az ITSZÜ-ben?

Nálunk is hasonló a helyzet, a nehézségek ellenére nagyon hosszú listát tudnék hozni arról, hogy mi mindent értünk el a tavalyi évben. A teljesség igénye nélkül, nem feltétlenül időrendi sorrendben az alábbi eredményeket mindenképp szeretném kiemelni:

Rengeteg olyan feladatot oldottunk meg sikeresen, amelyek elsősorban nem kifelé, az utasok felé bírnak jelentőséggel, hanem sokkal inkább a cégcsoporton belül. Idetartozik, hogy 2020 utolsó napjaiban elindítottuk az informatikai szolgáltatásainkat a Volánbusz Zrt. számára, 2021-ben pedig rengeteg energiát mozgósítottunk, hogy folyamatosan fejlődő, a MÁV-Volán-csoport többi társaságánál megszokott nagyvállalati informatikai szolgáltatást nyújtsunk számukra. A MÁV VAGON és a MÁV-START közötti tevékenység áthelyezése miatt a tavalyi évben megtörtént az SAP rendszer kiterjesztése a Vagonra is, emellett a MÁV-székház beléptetőrendszer cseréjének projektjében is nyakig benne vagyunk.

Az utasok számára nagyobb jelentőséggel bíró fejlesztések is folyamatosan pörögtek – zászlóshajónk, a MÁV-START összes értékesítési csatornáját kiszolgáló JÉ jegyértékesítési rendszer fejlesztése is kézzelfoghatóvá tette a Volán-integrációt azzal, hogy elindult a Volán-bérletek értékesítése, egyelőre Tokaj–Sárospatak régióban. Fontos lépés volt az Elvira akadálymentesítése, amiről a fejlesztésben részt vevő látássérült kollégám sikeres prezentációt is tartott a Látássérült Emberek Segédeszköz Konferenciáján, illetve elindult a nemzetközi jegyértékesítés az Elvirán, valamint a START innovatív, új termékének, az okosjegynek az értékesítése is. Emellett

a PASS2 fejlesztése is tovább dübörög, grafikus megjelenítési és járműkövetési modulokkal. A Szegedet és Hódmezővásárhelyet összekötő tram-Train-ben is ott a kollégáim keze nyoma, hiszen részt vettünk az elektronikus utastájékoztató rendszerek kialakításában, és abban is, hogy az április 15-ig tartó díjmentes időszakot követően a tram-train jegyek elérhetővé váljanak a jegykiadó automatákban és a többi csatornán. Ha pedig az automatáknál tartunk, akkor mindenképp kiemelném azt is, hogy elindult a MÁV-START 375 darab új jegykiadó automatájának telepítése, ami a fizikai üzembe helyezésén túl nagyon komoly szoftverfejlesztési munkát igényelt a gépházban a terepre való kihelyezést megelőzően, mivel egyedi, bonyolult hardverről van szó.

Ha a múlt év helyett inkább előretekintünk, akkor mit gondol, mely feladatok, milyen kihívások határozzák majd meg a 2022-es évet?

Innovatív embernek tartom magam, így örülök annak, hogy nincs két egyforma évünk – lehet két egyforma hetünk sincs – és 2022 is egészen biztosan mozgalmas lesz. Viszont bízom abban, hogy a jelenlegi korlátozások oldódnak, idén a home office egészségesebb arányával tudunk dolgozni és visszatér az élet egy normális mederbe. A feladatokat tekintve kiemelt fontosságú a JÉ rendszer olyan átalakítása, ami lehetővé teszi, hogy több közszolgáltató is a saját nevében tudjon belőle értékesíteni, ezenkívül sok munkát jelent a jegykiadó automaták, mobiltelefonok, tabletek számának folyamatos növekedése. Emellett a Volánbusz számára egyelőre más is nyújt informatikai szolgáltatásokat, ezek fokozatos átvétele is fontos elem az idei feladatlistán, de az információbiztonsági kockázatok fokozódásából fakadó tennivalókra is számítok.

Pandi Ágnes



Újabb vasúti kiállítás nyílt Petőfiszálláson „Ez már a Vasúttörténeti Alapítvány tizedik tárlata!”



A Szegedi Vasúttörténeti Alapítvány vezetőjénél, Nagy Józsefnél jártunk, aki mesélt az alapítvány gyűjteményéről, és együtt ellátogattunk a Petőfiszálláson újonnan létrehozott vasútmúzeumhoz is.

Szíve-lelke a vasútért

Nagy József régi vágású vasutas, aki ötven évig szolgált a vállalatot, és nyugdíjasként sem dől hátra, továbbra is mindennap bejár a szegedi MÁV-palotába. „Kecskeméti születésű vagyok, vasútgépészeti technikumot végeztem. A kis fűtőházban dízelmotorok szerelője voltam, majd kisvasúti mozdonyvezető lettem. 1971-ben átkerültem a nagyfűtőházhoz, gőzmozdonyreszortosnak. Akkoriban szerettem bele a füstös, olajos gépekbe, s kezdtem el fotózni őket, majd hamarosan rájöttem, hogy bizonyos alkatrészeket gyűjteni kellene, mert különben megsemmisülnek, elvesznek az utókor számára. Az első feleségem forgalmista volt, vele költöztem Szegedre, itt volt lehetőségünk dolgozni és én 1974 óta a szegedi MÁV-palotában vagyok. Először Vasúti Fotókört alapítottam, majd hogy a gyűjteményemnek formát öltsek, a Vasúttörténeti Alapítványt is létrehoztuk 1993-ban pár hasonlóan lelkes kollégával. Azóta töretlenül dolgozunk a közös célokért, a magyar vasút emlékeinek megőrzéséért. Műszaki főtanácsosként mentem nyugdíjba, gyönyörű életem volt és van.”

Kincsek az alagsorban

József minden energiáját az alapítványra fordítja. Eleinte furcsán néztek rá gyűjtögetési szenvedélye miatt, de aztán a vállalat is a pártjára állt, raktárt és támogatást biztosított, hiszen érdemes megőrizni a múlt relikviáit. Jelenleg tíz kihelyezett, állandó kiállítást igazgatnak a Dél-Alföldön, nosztalgiavonatokat, rendezvényeket szerveznek. Szentesi gépészeti gyűjteményük a legnagyobb, de a szegedi MÁV-palota pincéje is rengeteg kincset rejt. Például a vezetőállást, amin egykor dízelmozdonyt lehetett irányítani, mozdonytáblákat, kocsitáblákat, pecséteket, táskákat. Külön szoba szolgál különböző korok vasúti egyenruháinak tárolására, 10 000 vagy még több negatív található a fotósszobában, akad itt vasútmodellező helyiség is, nemzetközi emlékek, könyvek, menetrendek, naptárak. „Hivatalosan nyolcan gondozzuk a gyűjteményt és önkéntesek is segítenek. Sok évfordulós eseményt rendezünk, füzeteket adunk ki és az országos fotókiállítást is mi szervezzük, ami az ország vasútállomásain vándorol. Több évtizedes vasúti munkánk mellett rendszeresen

foglalkozunk a vasút történetének tanulmányozásával, fontos dokumentumok gyűjtésével is. Például Felföldi Károly – a kecskeméti pft. vezetőjeként – a Cegléd–Szeged vasútvonal történeti kutatásait végezte az 1980-as években és fő szervezője volt a 125 éves jubileum kecskeméti rendezvényeinek. Jómagam 1984-ben megalapítottam a Bugaci Kispöfögő Baráti kört, a Kecskeméti Kisvasút Napját pedig 25 éven keresztül rendeztem meg. Csendom Lajosnak – mint az akkori kecskeméti vontatási főnöknek – nagy szerepe volt a 490.053 sz. mozdony és a kisvasút személy- és teherkocsiparkjának megóvásában. Szabó Gyula – a szegedi Vasútigazgatóság vezetőjeként – 1982-ben a Pest–Zimony vasútvonal 100 éves jubileumi ünnepségének fő szervezője volt. A Közművelődési Bizottság titkáraként kóstolt bele a megemlékezések és a méltó ünnepségek megszervezésébe.” Az alapítvány hangsúlyozottan a szegedi és környéki vasút múltját dolgozza fel. A kiállításokon a látogatóközönség megtalálhatja a számára oly ismert vagy éppen kevésbé ismert vasúti múlt tárgyi eszközeit.

A legújabb kiállítás

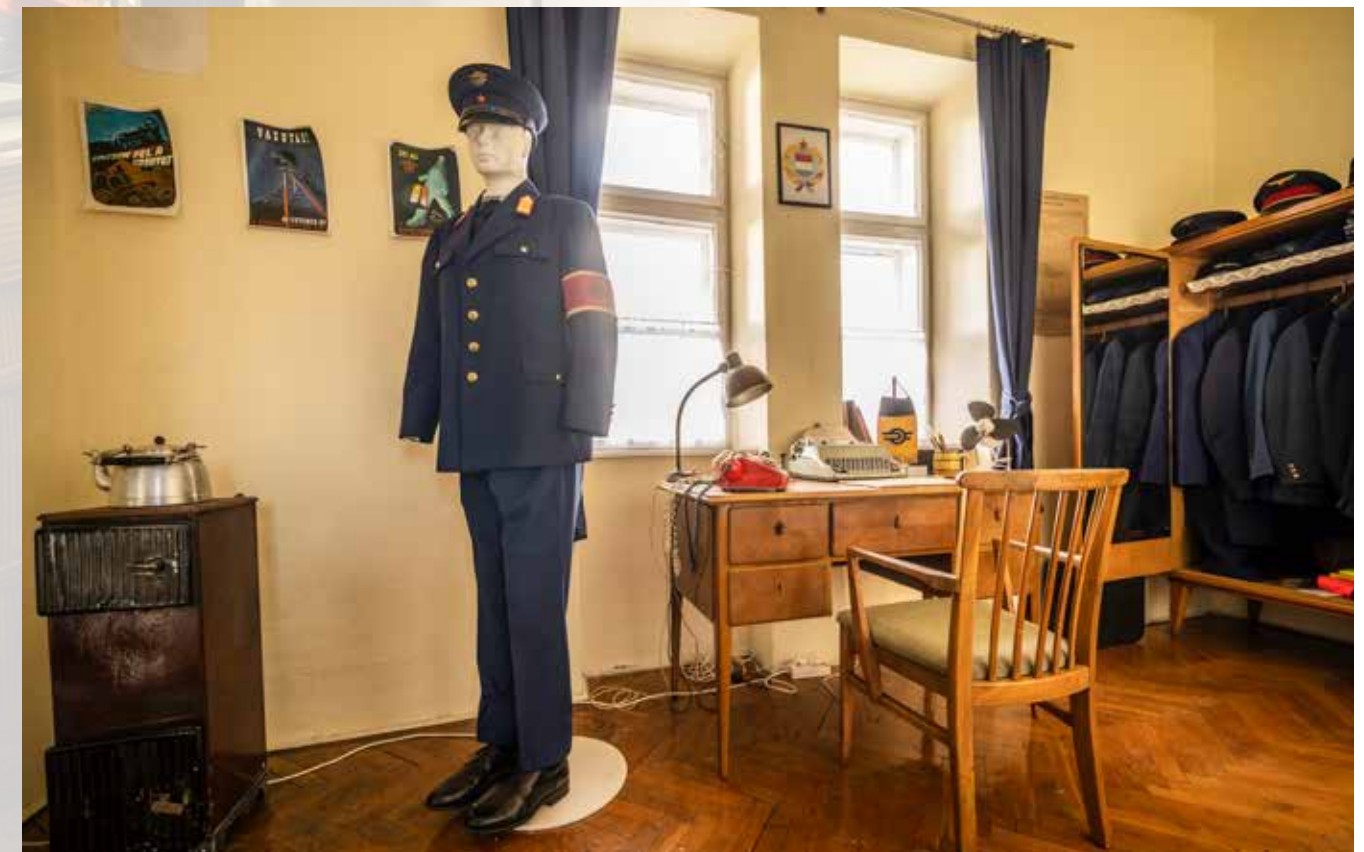
Petőfiszálláson, avagy az egykori Szentkút falujában már az önkormányzat munkatársa, Nagy Péter mutatja meg az alapítvány újonnan kialakított kiállítását, amit a felvételi épület felső szintjén rendeztek be, összesen hat helyiségben.

ÉRTÉKEINK

Az emeletre tartva válogatott vasutas fényképek fogadják a látogatót. A kiállított tárgyak a Vasúttörténeti Alapítvány és Nagyvárad Andrei magángyűjtő tulajdonát képezik, aki az önkormányzat tagjaival együtt jelentős szerepet vállalt a kiállítás létrehozásában. Az első szobában egy irányítóközpont található és az emlékhely rövid leírása. Itt megtudjuk, hogy nem kicsi harc volt rendbe tenni a helyiségeket, festést, új burkolatot, világítást és ajtókat igényeltek. A második szobában utazós részleg lett berendezve, mintha csak vonaton ülnénk. Pénztár, resti installáció, váróterem, s ehhez kapcsolódó emlékek várják a látogatókat.

A hely egész milliója a hetvenes évekbeli időszakot tükrözi. Ugyanilyen hangulatot idéznek a terepasztalon lévő működő, és a vitrinben lévő kiállított vasútmmodellek is a következő helyiségben. Az ott lakók mindennapi életéhez tartozó épületrészeket is megtekintheti az érdeklődő, mint például a szolgálati lakást, amelyben a forgalmi szolgálattevő és az állomásfőnök lakott, vagy a korabeli konyhát, teljes felszereltségével. A kiállítást állandóra tervezték, előre egyeztethető tárlatvezetéssel. Ha szeretnénk meglátogatni, a telefonszámot az állomás bejáratánál lehet megtekinteni, de megtalálható az önkormányzat honlapján is.

Sin Bettina



Az állomás, ahol mindenki felfigyel a rendre

Tiszta udvar, rendes ház! – így szólt az utóbbi évtizedek egyik jellegzetes mondása, amelynek roppant egyszerű volt az üzenete: a saját környezetét mindenki tartsa rendben. A fonyódi vasútállomás látképe többszörösen túlmutat mindezen, hiszen nemcsak szép és rendezett, de olyan különlegességekkel és figyelmességekkel tarkított itt minden szeglet, amely könnyedén meglepi az idelátogatót. Az állomás vezetője, Both István koordinálja a folyamatokat, aki 40 éves vasúti pályafutást tudhat a magáénak: kocsifelíróként kezdett, majd végigjárta a vasúti ranglétrát. Tevékenységeiről, ötleteiről és közösségépítő munkájáról Benke Máté kérdezte kollégánkat.

Ha jól tudom, már több díjat is bezsebelt a fonyódi vasútállomás...

Ez így van. A balatoni állomások között meghirdetett versenyen mi lettünk 2010-ben a legvirágosabbak, és kétszer nyertük el a legrendezettebb vasútállomásnak járó díjat is a Pécsi Területi Igazgatóság által rendezett megmérettetésen.

Hogyan lehet ekkora rendet tartani egy olyan vasútállomásnál, amely kimondottan nagy utasforgalmat bonyolít nyárra? Több ember nem okoz többszörös terhelést a környezetre nézve?

Nézd, ha az utas azt látja, hogy rendezett a környezet, akkor igyekszik tartani magát a rendhez. Így – ahhoz képest, hogy nyáron mennyivel nagyobb az utasforgalom – nem nő meg aránytalanul a piszok, nem jellemző a felelőtlen szemtelenség. Annak ellenére sem, hogy számos esemény vonzza ide csakúgy a turistákat, mint a helyieket: nyáron több kulturális programot is a közelben tartanak. Az állomás és a part között például egy szabadterei színpad található, ahol az operettestektől kezdve a mulatók zenét kedvelőkön át minden réteg és korosztály megtalálja a kedvére való stílust. Fonyód ad otthont a város által szervezett RockBalaton Fesztiválnak is, ezért az állomáson tényleg nagyon sok látogató keresztlátogató – és nem csak keresztlátogató, hiszen a létesítmény maga is bekapcsolódik ebbe a körbe, mert nemcsak áthaladásra, de kikapcsolódásra is alkalmas! Az állomás előtti terület kialakítása során figyelembe vettük az utasok és az itt

élők igényeit is. Ennek az egyik ékes példája a két – vonat megfigyelésére alkalmas – pad, amelyeket a vágányokhoz közel, azonban azoktól kerítéssel elválasztva helyeztünk el.

Miért volt erre szükség?

Megfigyeltük, hogy több kisgyermek a szüleivel, nagyszüleivel azért érkezik, mert szereti nézni az itt közlekedő vonatokat. A padokról izgalmas közelségből, mégis teljes biztonságban tehetik ezt meg. A különlegességek sorát a restivel folytatom, amely a maga nemében kuriózum, hiszen a fogyasztás mellett egy komplett galériát tekinthet meg az idelátogató. A számos elemből álló vasúti gyűjtemény mellett egy 50-es, 60-as, 70-es és 80-as éveket idéző technikai kiállítás is látható. A helyiség legérdekesebb látványát mégsem a régi rádiók, vagy Orion tévék jelentik, hanem az az 1896-os pad, amely az akkori felvételi épület eredeti várótermi padja volt.

Hogy került hozzátok ez a 136 éves ritkaság?

1981-ben, amikor idekerültem, Németh János volt az állomásfőnök. Az ő fia keresett meg néhány évvel ezelőtt, és elárulta, hogy az édesapja által ráhagyott tárgyak között van ez a felújított pad, amelyet szívesen rá, azaz az állomásra hagyna, hiszen itt van a legjobb helyen. Megköszöntük a felajánlást, el is fogadtuk, így a padot a mai napig meg lehet tekinteni, sőt rá is ülhetnek a látogatók.

Az aluljáró – hatalmas méretével és az utolsó négyzetcentiméterig kifestett falfelületével – egészen megdöbbentő hatást ér el. Kinek az ötlete volt, hogy falfestményekkel díszítsék az általában szürke és unalmas közlekedőutat?

Én kezdeményeztem az átalakítást. Szerettem volna, ha olyan festmények kerülnek a falra, amelyek megidéznek egy részt a Balaton közelségét, másrészt informatívak és vidámságot sugároznak. E gondolat mentén találtam rá a Tárnoki Művészeti Egyesületre, akik szívesen vállalták ezt a nemes feladatot. Összességében roppant sok szervezőmunkát igényelt a felújítás és rengeteg kapcsolatra volt szükség ahhoz, hogy jól és flottul működjön minden. Az eredmény persze mindig kárpótolja az embert.

Eddig leginkább egy utas szemüvegén át nézve kérdezősködtem, most arra lennék kíváncsi, hogy kik azok, akiknek ténylegesen köszönhető ez a rendezettség, és hogy mivel lehet a dolgozókat rávenni arra, hogy nekik is fontos legyen a tisztaság?

Nevelési tevékenységgel! (nevet) Viccet félretéve, nem hátrány, hogy kialakult gárda van és minél régebb óta dolgozik itt valaki, annál inkább a magáénak érzi a helyet. Ha változik az állomány, az mindig egy-két főt jelent, őket pedig sokkal könnyebb belenevelni ebbe a szemléletmódba. Egyébként leginkább a köz munkások és az állomási gondnokok végzik a „renddel” összefüggő munkákat, de a tolatásvezetők is besegítenek hétfőre.

Akkor ez egy jó és összeszokott munkaközösség?

Ahogy említettem, a dolgozók legjava évtizedek óta itt dolgozik, ez pedig már az alapja lehet egy jó közösségnek. Igényük van a rendezvényekre, ezért is kerül megrendezésre az évszaknak megfelelően a „NYUSZ-IQ-PA” és a „M-IQ-LÁS KUPA” – amelyekbe most a pandémiás időszak sajnos belerondított. Ezekon a vetélkedőkön több fordulóban bizonyíthatják a kollégák rátermettségüket. A műveltségi blokkokat ügyességi blokkokkal egészítjük ki, dartsdobásokkal növelhetők a



BÜSZKESÉGEINK

megszerzett elméleti pontok. A játékhoz gyakran egész tourok, családok, baráti körök, vagy máshonnan érkező vasutasok csatlakoznak. Ezenfelül, az emeleti helyiségben darts-bajnokságot is szervezünk.

Nem túl megterhelő egy versenyt vagy egy aluljárófestést megszervezni?

A közösségnek jót tesz, nekem pedig nem esik nehezemre. Szerintem legalább annyira kell népművelőnek lenni, mint főnöknek, mert a főnöki tevékenységhez nem csak a „szakmaiság” tartozik hozzá.

Nem lehet túl könnyű megtalálni az arany középutat?

Ez valóban így van, de azt hiszem, hogy jó úton járok, mert valahol a két véglet között vagyok: az embernek meg kell találnia a megfelelő távolságot és a megfelelő közelséget, ott lesz a jó főnök. Annyit mindenképp elmondanék, hogy hálás vagyok mindenkinek, aki a tevékenységeimben tud engem támogatni. Akár a munkavállalóknak, akár azoknak, akik szponzorálnak bennünket, akár azoknak akik egy-két jó szóval megerősítenek abban, hogy érdemes ezt csinálni.

Benke Máté

2022 januárjában horvát vasutasokból álló küldöttség érkezett Budapestre, akik pihenés céljából útba ejtették Fonyód vasútállomást. A zágrábi vezérigazgatóságon dolgozó külföldi kollégák maximális elismerésüket fejezték ki a látottakkal kapcsolatban, véleményük szerint még soha nem találkoztak ilyen mintaszerű állomással –, mindemellett a magyar vasutas munkavállalók precíz és pontos munkavégzését is dicsérték.

Díva, bohóc, ember és színésznő



Őszintesége, nyíltsága, önazonossága és fanyar humora miatt sokan kedvelik. Az Orlai Produkció előadásaiban folyamatosan rácsodálkozhatnak arra, milyen kivételes és sokoldalú tehetséggel rendelkezik. Ő Hernádi Judit, aki évtizedek óta a legismertebb hazai művészek közé tartozik.



Anyaszerepekben

Sokan tudják, hogy Hernádi Judit a magánéletben lányos anya: gyermeke, Tarján Zsófia elismert zenész, képzőművész. A színésznő már játszott együtt egy zenés darabban a lányával, amelynek témája az anya-lánya kapcsolat volt és a nemrégiben megjelent közös könyvükben (Ne maradjon közöttünk címmel) is ezt boncolgatják.

De nézzük, milyen szerepeket játszik az Orlai Produkció előadásaiban?

Becéző szavak

A Becéző szavak Auróraja nem könnyű eset. Szípkázó, szórakoztató, de valahogy mindig a legrosszabbkor vet oda egy viccesnek szánt ironikus megjegyzést. Mindenki imádja őt – a lányán kívül, akinek természetesen a legjobbat akarja. Ő az, aki megmondja előre, és nincs neki más gondja, mint az, hogy megoldja mások, és különösen a lánya problémáit. Az egész életét parkolópályára állítja, hogy végre gatyába rázza a lányát – aki már férjes asszony, és gyerekei vannak. Aurora mindenbe beleszól, egyetlen dologról azonban nem beszél. A fájó magányról, ami miatt mohón kapaszkodik a lányába. A Becéző szavak könnyed szórakozás, sok-sok nevetéssel, és mégis, nem is annyira a felszín alatt, megfogalmazódnak benne az állandósult félelmeink. Ezt Hernádi Judit ember- és élettapasztalatának, játékkedvének és jóféle, csípős humorának köszönhető.

Amy világa

Az Amy világában egy testhezálló karaktert, egy színésznőt alakít. Egy divát, Judy Allent, akinek a lába előtt hever a londoni közönség. Pályája csúcsán jár, de nem ebben a világban él, a hétköznapi dolgokkal nem nagyon törődik. Csodálatos, szellemes, szenvedélyes és mérhetetlenül felelőtlen. A történet azonban nemcsak a színházi és filmes kulisszák mögé visz. Láthatjuk Judyt anyaként is, akinek a szeretetért kártóan küzd a lánya, aki az anyja tökéletes ellentéte. Amy elvesztése azonban rádöbbeníti Judyt saját hibáira, érzékenyebbé válik családtagjaira, barátaira, kollégáira. Ezt az átalakulást, a csúcsról a kiszolgáltatottságba zuhanást Hernádi Judit óriási empátiával, finom színészi eszközökkel teszi átélhetővé a nézők számára is. „Mintha egyenesen neki írták volna a szerepet” – fogalmazott az egyik kritikus az Amy világa kapcsán.

Válaszfalak

A Válaszfalakban szintén egy anyát alakít, ám ebben a történetben két felnőtt fia van. És már a darab első mondatával bombát robbant. „El akarok válni” – jegyzi meg a megszokott rutin szerint zajló vacsoránál férjének a jól szituált, frissnyugdíjas Nancy. „Jó” – nyugtázza férje, Bill, akivel jó negyven éve élnek látszólag boldog házasságban. A gyerekek persze nem értenek semmit, és megpróbálják visszaállítani az idillt. A keserűes vígjáték fontos kérdésekre keresi a választ. Mit

jelent az önazonosság a hatodik ikszben? Kezdet-e új életet egy 60 fölötti nő? Hogyan élheti meg a vágyait? Mikor engedheti el a családi kötelességeket a saját boldogsága érdekében? Milyen következménye van annak, ha felvállalja önmagát? Hernádi szípkázik az előadásban, s ebben olyan partnere van, mint a férjét alakító Kern András.

Hernádi–Kern páros

Hernádi Judit és Kern András szípkázó humorú, zseniális színészek, párosukat három végtelenül szórakoztató és lebilincselő darabban láthatják az Orlai Produkciónál. A Válaszfalak, a Valódi hamisítvány és a Hitted volna? is igazi jutalomjáték számukra.

A Valódi hamisítvány szereplői Maude, egy munkanélküli pincérnő, aki egy lepukkant lakókocsiparkban él Kaliforniában, és Lionel, aki egy neves művészeti alapítványnál dolgozik a kontinens másik felén, New Yorkban. A külön, szabadszájú, harsány nő és a kifogástalan modorú, művelt, de cinikus férfi sosem találkoztak volna, ha Maude-nak nem lenne egy féltve őrzött kincse. Egy festmény, ami szerinte milliókat ér, de a valódiságáról kell egy hiteles szakértői vélemény. Lionelre vár a feladat, hogy megállapítsa, a festménye valódi vagy hamisítvány. Lionel látogatása azonban nem úgy sül el, ahogy normálisan számítanánk rá. Nemcsak a képről, de szinte minden másról is kiderül, hogy nem az, aminek elsőre látszik...



MŰVÉSZET

A Hitted volna? Hermanja és Christine-je több mint harminc éve barátok. Mindketten özvegyek, és bár amíg házastársaik éltek, állandóan összejártak négyesben, ma már alig találkoznak. Christine megunta a magányt, úgy döntött, hogy elköltözik a városból, új életet kezd. Minden készen áll, de ebben a pillanatban váratlanul betoppan Herman, hogy feleségül vegye őt.

Két előadás, kétszer két bohókás karakter, váratlan fordulatok, rengeteg humor és sok szeretet mutatja be, hogy csodák márpedig bármikor történhetnek.

Hernádi itt, Hernádi ott

Hernádi Juditot a legtöbbször a Belvárosi Színházban láthatják a nézők, de az Orlai Produkció előadásai – nem feltétlenül vonattal – eljutnak az ország minden pontjára. Érdemes a közeli művelődési központok és színházak programját böngészni! És érdemes a SzínházTV.com oldalt felkeresni, ahol rugalmas időpontokban és extra tartalmakkal nézhetik meg a Valódi hamisítvány, a Hitted volna? előadásokat, illetve a HERNÁDI pontot. Mi hangzik el ezen a zenés önálló esten? „Mondatok, amiket már elmondtam, amiket nekem szántak vagy szánhattak volna. Dalok, amiket nekem írtak vagy írhattak volna a szerzők, ha kicsit jobban odafigyelnek. Ez az est rólam szól! Szerintem szórakozni fognak. Én is szórakoztam, amíg kigondoltam” – üzen Hernádi Judit.

Orlai Produkció

Hernádi Judit – névjegy

1978-ban végezte el a Színház- és Filmművészeti Főiskolát. Pályája a Vígszínházban indult. 1986 óta szabadúszó művész. 1992 és 1994 között a Művész Színház társulatának tagja volt.

Jászai Mari-díjjal, Érdemes Művész kitüntetéssel, a Magyar Köztársasági Érdemrend tisztikeresztjével ismerték el.

A Színkritikusok díját két alkalommal kapta meg. Megkapta a Varsányi Irén-émlékgűrűt és az Ajtay Andor-émlékdíjat, az Erzsébet-, a Déryné-, a Sűgő Csiga díjat és a Psota Irén-díjat. A Halhatatlanok Társulatának tagja. Több közéleti elismerés birtokosa. 2011 óta játszik az Orlai Produkció előadásaiban.



TITKOK A NEMZETKÖZI VASÚTEGYLET SZÉKHÁZÁBAN

Mint ismeretes, az 1922-ben alapított Nemzetközi Vasútegylet (UIC) székháza Párizs szívében, az Eiffel-torony közvetlen szomszédságában található. Azonban nem volt ez mindig így. Azt már kevesebben tudhatják, hogy a száz évvel ezelőtt létrejött világszervezet mostani központjának helyén eredetileg vasúti pályák, vasútállomások helyezkedtek el. Ahhoz, hogy átfogóbb képet kapjunk az épület történetéről, vissza kell utaznunk a vasút fénykorába, a 19. század második felébe.

Vasút az Eiffel-torony szomszédságában

Párizs több világkiállításnak is otthont adott már, egészen a 19. század közepétől kezdve. Az egyik leghíresebb, a nagyközönség számára megnyitott óriáseseményt 1889-ben rendezték meg, amikor Gustave Eiffel tervei alapján felépítették a Mars-mező (Champ-de-Mars) szélén azt a tornyot, amelyet később a francia építészről neveztek el.



© UIC / Marc Fauvelle

Székház beltere – vitrin a vasutaskalapokkal

Az Eiffel-tornyot csak ideiglenes attrakciónak szánták, ám végül a lebontás helyett Párizs legismertebb jelképévé vált. A vasútépítés fénykorában sorra létesültek az állomások a francia főváros szívében. Az első vasútállomás éppen az 1867-ben megrendezésre kerülő világkiállítás kiszolgálása érdekében nyílt meg, hiszen a több hónapig tartó világkiállításra rengetegen érkeztek vonattal. A személyforgalom lebonyolítása mellett a kiállítások felépítéséhez, működtetéséhez egy teherpályaudvar létesítése is elengedhetetlené vált, ezért telepítettek végül a Mars-mező határához vasúti síneket és pályaudvarokat.

Az Eiffel-torony lábához érkező vasútvonal 1894-ben megszűnt, az impozáns állomásépületet elbontották, majd átszállították és újból felépítették azt egy Párizs környéki településen. E körzetben kapta meg később végleges helyét a Nemzetközi Vasútegylet egy 99 évre szóló bérleti szerződés keretében.

UIC az Eiffel-torony árnyékában

A vasúti szervezet többször költözködött Párizs különböző pontjai között – többnyire a Szajna túlsó partján –, míg végül elfoglalta jelenlegi otthonát, közvetlenül az Eiffel-torony mellett. A 16 Rue Jean Rey szám alatt elhelyezkedő épületet az 1960-as évek elején kezdték el építeni a korszakban nagy népszerűségének örvendő brutalista stílusban, és 1963-ban adták át a vasútszakmai világszervezet részére. A brutalizmus szó a francia béton brut szókapcsolatból ered, melynek jelentése nyers, csupasz beton – ennél fogva maguk az épületek is hatalmasak, egyszerű geometrikus formák jellemzik őket.

A székházban több impozáns konferenciaterem található, ahol regionális és globális szintű bizottsági üléseket, közgyűléseket, valamint szakértői munkacsoporti értekezleteket tartanak – hibrid vagy személyes jelenléttel. Mindemellett a székházban a közös vasútszakmai együttműködés erősítése érdekében a tagvasutak közötti adminisztratív és technikai koordinációt segítő munkatársak dolgoznak. Az UIC vasútszakmai tevékenysége leányvállalatai révén kiegészül fordító-tolmácsolási szolgáltatással, döntvények és szakmai kiadványok publikálásával, valamint interaktív médiacenter működtetésével – sőt mi több, rendezvényszervezéssel is, hiszen a székház termeit külső eseményekhez is bérbe adják. Az impozáns panorámának köszönhetően

a székház tetőterasa kiváló lehetőséget nyújt ünnepélyes fogadások megtartására is. Vasutasok számára pedig különlegesség, hogy a földszint egyik folyosóját olyan vitrinfal díszíti, amelyben a világ minden tájáról származó – így Magyarországról is – vasutas sapkákat állítottak ki.

Vasarely az Eiffel-torony mellett

A székház átadása alkalmából az állami tagvasutak a nemzeti, tradicionális hagyományait jelképező alkotásokat ajánlottak fel a Nemzetközi Vasútegyletnek. A MÁV ajándékát a székház központi csarnokában állították ki. Az op-art mozgalom és művészeti irányzat megalkotója, a pécsi származású Victor Vasarely egyik mozaikfal alkotása díszíti a székház falát. Az ünnepélyes avatási ceremónián maga a művész is személyesen jelen volt. A Zsolnay Porcelángyár által gyártott kerámialapokból álló kompozíció a Hexa-3 címet viseli. A kihelyezett mozaikfal a szobrászművész Hódolat a hatszögnek című korszakából származik, amelynek stílusjegyeit Vasarely szívesen alkalmazta. Ráadásul a Hexa-3 alkotás utal Franciaország alakjára is, ugyanis az országot a formája után a franciák hatszögnek azaz Hexagone-nak is becézik.

Érdekesség, hogy az absztrakt stílusáról elhíresült művész más módon is kapcsolódik a vasút világához – ennek egyik tanúbizonysága mellett akár nap mint nap elhaladhatunk. A Déli pályaudvar előtti keringőben található ugyanis az a hatszögű formából álló geometrikus köztéri szobor, amelyet Vasarely tervezett 1986-ban. Sőt, a párizsi Montparnasse pályaudvar falát is két hatalmas Vasarely-kép díszíti napjainkban.



Vasarely-mozaikfal

© UIC / Marc Fauvelle

A magyar származású művész egyébként életének túlnyomó részét Párizsban töltötte, ahol a francia kultúra jelentősen hatott stílusára, míg jellegzetes művészete számos francia alkotót inspirált. Vasarely stílust teremtett, amelynek emlékét a Nemzetközi Vasútegylet székháza a mai napig hordozza.

A cikksorozat következő részét az áprilisi Vasutas Magazinban olvashatják.

Kispéter Adél
Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság



© UIC

Különleges cikksorozattal ünnepli az idén százéves Nemzetközi Vasútegylet (UIC) magazinunk. 2022-ben különböző témák köré rendezve mutatunk be érdekességeket az UIC-múltjáról, jelenéről és jövőjéről, a Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság által jegyzett cikksorozatban. Az első számban betekintést kaptunk a Nemzetközi Vasútegylet történeti háttérébe. A második cikkben merüljünk el a székház rejtelmeiben...



Az UIC első székháza a párizsi 24 rue Georges Bizet szám alatt

© Christian Besnard / Photorail – SNCF

Ültessünk fát!

Erdők és fák nélkül nem élhetünk, az emberi tevékenységnek és a klímaváltozásnak köszönhetően évente mégis 15 milliárd fával csökken a föld erdőállománya. Ezért az ENSZ közgyűlése 2013-ban úgy határozott, hogy felhívja az emberiség figyelmét erre a tényre, és március 21-ét az Erdők Világnapjává avasztotta. De mit tesz a MÁV, illetve mit tehetünk mi magánemberként, hogy megóvjuk a fákat, s újra egyre több legyen belőlük?

JELES NAPOK

Hogyan segíthetünk?

Számos kezdeményezéshez csatlakozhatunk, vagy akár pénzzel is támogathatunk bizonyos szervezeteket, hogy minél több fát elültethessenek újra, így növelve a zöldterületeket hazánkban, vagy akár a nagyvilágban. És persze ha megtehetjük, ültessünk el mi is néhányat a kertünkben!

Például a **MyForest** kezdeményezést támogathatjuk adományok révén, másrészt önkéntesként is ültethetünk fákat, de a földtulajdonosoktól is várunk felajánlásokat az alapítók. A vállalatokat arra buzdítják, hogy termékeik, szolgáltatásaik mellé kínáljanak ajándék faültetést. Emellett náluk akár örökbe is fogadhatunk fákat, illetve ajándékozhatjuk azokat.

www.myforest.hu



Az ember megjelenése előtt a föld szárazföldi területeinek felét erdő borította. Ma már csak a területek alig egyharmadán találhatunk összefüggő erdőségeket, és a fák elpusztításával együtt jár az állatok és a növényfajok kihalása is, melyek szoros szimbiózisban élnek az erdővel. Az erdők szén-dioxidot kötnek meg, csökkentik a talajeróziót, oxigént termelnek, ott hont és élelmet biztosítanak több ezer élőlénynek, ráadásul a föld vízkörforgásában és hűtésében is jelentős szerepet játszanak. Összetett ökológiai rendszerek, a szárazföldi biodiverzitás zalogai. A városokba telepített fák hűtik a városi környezetet, s ezáltal energiát is megtakarítanak a lakosságnak.

A világ erdeinek több mint felét öt ország birtokolja, Oroszország, Brazília, Kanada, az Egyesült Államok és Kína. Magyarország mai területének 85,5%-át erdő fedte, mára ez kevesebb, mint 20 százalék. Szerencsére az emberek és a döntéshozók felismerték a faültetés fontosságát, és ezért számos kezdeményezés indul a fák védelmére és új fák telepítésére.

A MÁV és az erdők

A MÁV több mint 7000 km vasúti pályát üzemeltet. Közben a vállalat számára kiemelt jelentőséggel bír a közlekedés biztonságos és zavartalan fenntartása, szem előtt tartja a vonalmenti zöldterületek és élőhelyek állapotmegóvását is, valamint a benne élő vagy ezeken átvonuló vadak védelmét. Mintegy 2381 hektár erdőművelési ágba sorolt területet kezel a vasút a sínek mentén. A cél az egyensúly megteremtése a biztonság, a teljesítmény és a környezeti eredmények között.

Mivel a vasútvonalak mentén történő fásítás a pályabiztonság fenntartása miatt csak korlátozottan vagy egyáltalán nem lehetséges, ezért a biológiai sokféleség csökkenését a kezelésünkben lévő egyéb területek fejlesztésével lehet biztosítani. Ilyen például a pályaudvarok, állomások, kiszolgáló létesítmények zöldfelületeinek növelése, az ökológiai rendszerek feldarabolódását csökkentő vadátjárók létesítése, a vadon élő madarak védelme.

Fatelepitések a vasút mentén

A vasút munkatársai 2014–2020-as vasúthálózati fejlesztések zöldfelületi rekonstrukciója során az állomási területeken 657 db facsometét telepítettek. A MÁV fenntartóként a nyíltvonalak mentén az üzembiztonság érdekében úrszelvénytisztítást és az erdészeti hatóság által előírt faállomány-kezelési és fapótlási kötelezettségeket lát el. Összességében a vonalas létesítmények tervezése, építése és üzemeltetése során a műszaki és ökológiai követelmények az esztétikai elvek figyelembevételével együttesen kell, hogy érvényesüljenek. Az egyéb fásított üzemi területek kezelése a vasúti szabványoknak, a talajtani adottságoknak és nem utolsósorban a betelepítésre kerülő zöldfelület funkciójának – pl. hóvédó erdősáv, szélfogó erdősáv, vízvédő erdő, rézsűvédelemre telepített erdő stb. – együttesen kell, hogy megfeleljen. Természetesen a telepítéssel egyetemben többéves fenntartással is tervezni szükséges, amely jelenleg munkaerő-kapacitás hiányában a legnagyobb korlátozó tényező.

Sin Bettina

Boldog Nőnapot kívánunk!

A Vasutas Magazin szerkesztősége boldog nőnapot kíván minden kedves hölgy kollégának!

Ezen alkalommal az Orlai Produkcióval együttműködve egy színházi kedvezménnyel is meglepjük Önöket!

Minden vasutas hölgy 50% kedvezménnyel vásárolhat jegyet magának és kísérőjének az Orlai Produkció Belvárosi Színházban vagy a 6színben játszott előadásaira.

Az 50%-os kedvezmény érvényes a készlet erejéig, de legkésőbb 2022. május 31-ig.

Az igénylést a kollégák az orlai@orlaiprodukcio.hu e-mailen adhatják le névre szólóan, majd a jegypénztárakban vehetik át a jegyet. A kedvezmény érvényesítésére személyesen is lehetőség van a Belvárosi Színház jegyirodájában (1075 Budapest, Dohány utca 1/a., nyitvatartás: hétfő-péntek 10:00-18:00). A jegy átvételekor kérjük, legyen Önnél a kuponszelvény. Egy kuponnal 2 db jegy vásárolható.

Reméljük, az előadások felejthetetlen percekkel adnak majd!

2021 A ZÖLD FEJLESZTÉSEK TÜKRÉBEN



Az EU 2021-et a Vasút Európai Évének választotta, ezzel is népszerűsítve a vonatozást, mint fenntartható közlekedési formát. A jeles év kapcsán számos kezdeményezést indítottunk, és mindennapi tevékenységünkben is egyre hangsúlyosabb szerepet kapnak a környezeti megfontolások. Most számba vettük, hogy melyek voltak a tavalyi év legfontosabb zöld mérföldkövei a vasúti közlekedésben.

Fenntarthatósági célkitűzések

A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klímasemlegesség elérése. A zöldstratégiai céljainkat a Föld napján ismertettük, 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.

CO₂-kibocsátás csökkentése

Az Európai Unió Zöld Megállapodása alapján, 2050-re 90%-kal kell csökkenteni a közlekedésből származó CO₂-kibocsátást. A közlekedésen belül a közúti ágazat csaknem 70%-ban, a légi és a vízi közlekedés 13-13%-ban felel az üvegházhatású gázok kibocsátásáért, a vasút kevesebb mint fél %-ért. Az EU-ban az utasforgalom 8%-a és a teherforgalom 17%-a terelődik a vasúti közlekedésre. Ez jól mutatja, hogy a vasúti részarány jelentős növelése szükséges ahhoz, hogy a 90%-os szén-dioxid-kibocsátás csökkentését el tudjuk érni. Ezt a célt hatékonyan támogatja a villamosított vasútvonalak hosszának, az elektromos járművek darabszámának növelése, az áruszállítás vasútra terelése, valamint a járműpark korszerűsítése.

A MÁV Zrt. több mint 7000 km vasúti pályát üzemeltet, a villamosított vonalak mennyisége azonban 40% alatt van. Ez 10%-kal kevesebb, mint az európai uniós átlag. Ennek eléréséhez még 700 km pályát kell villamosítanunk az elkövetkezendő 3 évtizedben, és így a CO₂-kibocsátást 2050-ig csaknem 60%-kal tudjuk majd csökkenteni.

A MÁV által működtetett gépjármű- és vasúti járműállomány 75%-a 40 évnél idősebb. Ezek nagymértékben hozzájárulnak a környezet terheléséhez és szennyezéséhez. A vasúti közlekedésből származó CO₂-kibocsátást legalább 15%-kal szeretnénk csökkenteni évente. 2030-ig ehhez csaknem 800 darab új vasúti jármű beszerzése szükséges. Nagy előrelépést könyvelhettünk el 2021-ben ezen a téren is. A megrendelt 40 darab KISS emeletes motorvonatból 30 már forgalomba állt, az elővárosi vonalakon. A jelenlegi ütemezés szerint 2022 végéig a teljes flotta közlekedhet. A 90 darabos szériából 69 saját gyártású IC+ kocsijárja az országot. November óta tesztüzemben közlekedik 8 tram-train jármű is, Hódmezővásárhely és Szeged között. A tavalyi évben a MÁV-START összesen 57 személykocsijának, 28 motorkocsijának, valamint 44 mozdonyának felújítása, illetve komfortjavítása készült el. Folyamatban van 115 darab villanymozdony beszerzése is.

CO₂-kibocsátás megtakarítása a vonatjegyeken

2021. február 17-étől a vonatjegyeken, bérleteken feltüntetjük a rajtuk szereplő távolságra a CO₂-kibocsátás megtakarítását. Így minden utas láthatja, mennyit tesz a környezetért azzal, hogy a vasutat választja az egyéni autós közlekedés helyett.

Fenntarthatósági weboldal

Létrehoztuk fenntarthatósági weboldalunkat www.zoldkozossagikozlekedes.hu címen. Ezen elindítottunk egy számlálót, amely a teljes utaskilométerre vetített CO₂-megtakarítást mutatja az autós közlekedéshez képest. Arra törekszünk, hogy mindenki számára érzékelhetővé váljon, egyéni választásaink miként befolyásolják környezetünket. A számláló 1 év alatt meghaladta a 860 ezer tonnát.

Környezetbarát közlekedési módok ösztönzése

Az 50 Megújuló Állomás Projekt keretében 2021-ben 3 helyszínen 100 P+R és 26 helyszínen 1298 B+R parkoló épült, megkönnyítve a váltást a kerékpáros, autós, illetve a vasúti közlekedés között. Az állomások közelében egyre szaporodó B+R parkolók mellett a kerékpárszállítási lehetőségek bővítése is a biciklisek kényelmét szolgálja. A kerékpáros utazásokat nemcsak megfelelő járművekkel, de a különböző kedvezményekkel is próbáltuk ösztönözni. Mindezeknek köszönhetően 4. helyezést ért el a MÁV-START az európai kerékpárosbarát vasutak rangsorában. A járműbeszerzések és -felújítások alkalmával is mérvadó szempont a kerékpárszállítási lehetőségek kiterjesztése. 2021. év végén a MÁV-START flottája már több mint 4000 kerékpárhelyet biztosított az utasok számára. Ennek jegyében újult meg az a 7 BDzx mellékkocsi is, amelyek egyenként 16-16 kerékpár szállítást teszik lehetővé. A közeljövőben megújul a vasúttársaság honlapjának kerékpáros aloldala is.

Események

Kiemelt figyelmet fordítunk a szemléletformálásra, amivel tudatosítjuk, hogy a közlekedési módok megválasztásával is jelentősen csökkenthető a CO₂-kibocsátás. Ezért zöld eseményeken is aktívan jelen vagyunk. 2021-ben a Fenntarthatósági Témahét keretében online tanórákat tartottunk a közösségi közlekedés, Zöld Busz program és hulladékgazdálkodás témaköreiben. Az Európát összekötő, a vasút hálókon átívelő összetartó erejét szimbolizáló Connecting Europe Express egyik kocsiját a MÁV-START biztosította, ami szeptember folyamán kétszer is járt Magyarországon. A mobilitási hét alkalmából idén is vendégül láttuk a munkába kerékpárral igyekvőket. Az év végén pedig kiállítóként vetünk részt a régió legnagyobb fenntarthatósági eseményén, a Planet Budapest 2021 Fenntarthatósági Expón.

Zöld digitalizáció

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 utastájékoztatásban és kiszolgálásban, a vasúti és közúti menetrend optimális tervezésében, és mindazon folyamatokban, amelyek racionalizálásával a környezeti erőforrások kímélhetők.

Papírmentes vásárlás

A környezeti szempontokat leginkább előtérbe helyező online értékesítés térnyerése jól kimutatható: 2021-ben az utasok közel 1/3-a váltotta meg jegyét az új ELVIRA felületén a MÁV applikáción keresztül. Az elektronikus jegyértékesítés népszerűségét jól mutatja, hogy nemrég köszönthettük az 1 milliomodik online regisztrálót. A 2019-es egyharmadhoz képest 2021-ben már az online értékesítés 2/3-a az applikáción keresztül történt, és közel minden 5. belföldi vonatkozó itt megváltott jeggyel utazott. December elején környezetbarát fejlesztéssel frissült a jegyértékesítési rendszer is, a papíralapú nyugtát elektronikus váltotta fel. Az évente kiállított nyugtákkal 34 foci pályát lehetne betakarni. Ezzel az intézkedéssel évente 28 tonna papírral kevesebbet használ fel a MÁV-START.

2022-ben továbbra is azon dolgozunk, hogy a fenntarthatósági céljainkkal összhangban a vasúti közlekedést minél vonzóbbá, elérhetőbbé és még zöldébbé tegyük.

Völgyi Katalin



HÁNY AZ ÓRA BAKTER ÚR?



Vajon hogyan hangolták össze az órákat az internet előtti időkben? Egyáltalán honnan tudhatták meg a pontos időt az emberek, ha a világon működő számtalan óra közül egy sem volt kapcsolatban a másikkal? Cikkünkben kiderül, hogy a vasútnak több köze van ehhez a fejlesztéshez, mint azt valaha is gondolták volna... Tartsanak velünk és a különböző óraműveken keresztül ismerjük meg az utóbbi közel 175 év „pontos idejét”!

Az ember életét eleinte a természet ritmusa, a nappalok változó hossza szabályozta. Az óra semmilyen szerepet nem játszott, napi tevékenységeiket, munkavégzésüket a nappalok hossza határozta meg – az egyetlen pontos időhöz kötött esemény az istentisztelet volt, amelyre a harangozás figyelmeztetett. A 19. század végéig minden településen akkor volt dél, amikor a nap a legmagasabban járt az égen: ehhez az egyszerű eszközökkel (napórával) is könnyen meghatározható időponthoz igazították az órákat – pl. a templom toronyóráját –, ezt nevezzük helyi időnek.

A mobilitás hajnalán az egyes települések közti egy-két perces időeltolódásnak, a közlekedés akkori lassúsága mellett nem volt jelentősége. Az úttalan utakon közlekedő postakocsiknak 2–2,5 óra kellett a 15 km távolságonként megtalálható postaállomások közötti út megtételéhez. 1824-ben a Buda–Bécs közötti utat a gyorskocsi folyamatosan haladva is közel 30 óra alatt tette meg!

A vasúti közlekedés kezdete

A vasutak fokozatos elterjedésével, a pályahálózatok összeállításával a közlekedő vonatokat, menetrendet ütemesen össze kellett hangolni, ehhez viszont a vasúttársaságok az általánosan használatos helyi idő helyett a székhelyük vagy egy nagyobb helységben érvényes helyi időt használták, ami akár néhány perccel is eltérhetett az indulás helyi idejétől. Emiatt az összes vasúttársaságra érvényes üzleti rendtartás 40.§-a szerint minden nagyobb állomáson (kiindulási, elágazási, vég- és nagyobb középállomáson) egy könnyen látható, sötétben kivilágítható órának kellett lennie.

Egységesítési törekvések

A vasúttársaságok hálózatainak fokozatos összekapcsolásával és a távolsági vonatok közlekedésével kialakult az igény a vasúttársaságoként eltérő pontos idők számának csökkentésére. 1852. április 16-tól kezdődően a Magyar Királyság területén működő vasúttársaságok állomási óráit

a telegráf által szabályozták minden délben, mégpedig a „prágai astronomiai idő” szerint, amely a bécsi időnél 8 1/3 perccel később jár. 1871-től a vasúttársaságok közös meg egyezés alapján már a budai időt használták, ami viszont 18 perccel előrébb járt, mint a prágai idő! Az időváltó állomásoknál kellett a vonatszemélyzetnek az órákat átállítani.

Hálózati óraszinkron – budapesti időt mindenhová!

A budapesti helyi középídot hetente egyszer csillagászati úton állapították meg az Országos Meteorológiai és Földmágnassági Intézetben, majd erre az értékre állították a napi 1/10 s pontosságú kronométert. Ezt a helyi középídot minden nap 11 órakor távirda útján közölték a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséggel. A főfelügyelőség ezt a MÁV Igazgatóságának továbbította, ahonnan az üzletvezetőségeknek (ma Területi igazgatósági szint) 11:45-kor érkezett meg. Pontban déli 12 órakor valamennyi szolgálati helynek távirón vagy harangjelzőn leadták a pontos időt, ahol a Morse-távíró jelzéséhez, ill. a harangmű ütéséhez igazították a helyiségek falióráit. Az óra viselésére kötelezettek pedig ehhez igazították a zsebóráikat! Zsebórával egyébként a forgalmi szolgálatban részt vevő alkalmazottaknak kellett rendelkezniük, például a mozdony- és vonatvezetőknek, az állomásfőnököknek, a pálya- és váltóőröknek.

Egységes időt mindenhová! – kialakulnak az időzónák

Európában egészen 1891-ig 21 féle vasúti időt használtak, ami az országhatárokon át közlekedő vonatok utasainak és személyzetének meglehetősen sok fejfájást okozott. Ráadásul a vasúti időtől eltérően a vidéki városok és falvak továbbra is a helyi időt használták. A megoldást az 1890-ben a közép-európai vasutak által elfogadott zónaidő egységes bevezetése jelentette a magyarországi vasútvonalakon is: 1891. október hó 1-jén hajnalban a közép-európai zónaidő bevezetésével valamennyi pesti helyi időt mutató vasúti órát 16 perccel visszaállították.

Időjelzés a vasúton – a mai villamos órahálózatok kialakulása

1846-tól a vasútállomásokon önálló, egyre precízebb óraszerkezetű állomási órák mutatták az időt. Időközben Angliában kifejlesztették és fokozatosan tökéletesítették a villamos impulzusokra lépő órarendszereket. Nagyobb állomásokon így elegendő volt egyetlen pontosan járó főóra, aminek percenként váltott polaritással adott impulzusaira a hálózatba kötött lényegesen egyszerűbb szerkezetű villamos mellékórák együtt léptek. Az 1884. augusztus 16-án, Európa akkor legmodernebb indóházaként megnyíló eklektikus stílusú Keleti pályaudvar eredeti tervrajzain is szerepel már a ma is ismert impozáns homlokzati óra.



A pályaudvar 1884-ben, megnyitásának évében (forrás: fortepan.hu)

Ez volt az ország első köztéri villamos órája, amit Kulicska Antal órásmesternek köszönhetünk. Idegenben eltanult technika alapján építette villamos óráit, s amint azok kifogástalanul működtek, az államvasutaknak tett ajánlata alapján saját költségén szerelte fel egy évi próbára a Keleti pályaudvar óráját. A tökéletesen bevált kísérlet után a vasút megrendelésére Kulicska Antal 1898-ra építette ki azt az órahálózatot, amelyben elektromos összeköttetés biztosította, hogy a Keleti, a Nyugati, a Józsefvárosi, a Felső-Kőbányai, a Rákosi és a Kelenföldi pályaudvar főórája egyformán járjon.

1911-ben Keleti pályaudvarról föld alatti kábel segítségével vezérelve Hatvanig már mintegy 50 db Kulicska-féle központi időmutató óra működött az egyes vasútállomások forgalmi irodáiban és váltóállító tornyaiban. Az évtizedekig meghatározó Kulicska-féle órákat a Riefler asztronómiai ingaóra, majd a Siemens & Halske főóra követte, amelyeket a nagy pontosságú elektronikus rádióvezérlésű vezérórák váltottak fel. Ezek az óraszinkronjelet már a Frankfurt melletti Mainflingenben található DCF77 atomidő-szinkronjeladójától vagy GPS-műholdaktól kapják.

A nyári időszámítás kérdései

1980 óta általános az órák nyári időszámításra történő átállítása. Vasúti érdekesség, hogy az óraátállításkor közlekedő néhány éjszakai nemzetközi vonat ősszel 1 órát vesztegel, míg tavasszal 1 óra késéssel közlekedik! A tavaszi óraátállításkor a kettő óra előtt induló vonat az eredeti időszámítás szerint közlekednek, az eredetileg kettő és három óra között induló belföldi személyszállító vonatokat pedig egységesen három órakor indítják el. A hagyományos ingaóránál az átállítás komoly feladatot jelentett, míg a mai elektronikus főóránál önműködően megtörténik az átállítás, a felügyeletet adó kollégáink csupán szükség esetén avatkoznak be.

A teljes cikk a www.vasutasmagazin.hu oldalon olvasható, ahol szó lesz még a mellékórákról és a hagyományos mechanikus faliórákról is.

Pete Gábor
kiemelt szakértő, TEB Igazgatóság



Nagy Albert Miskolc MÁV Pályaórás zsebóra

A Nemzetközi Energiatakarékossági Világnap margójára

Magyarországon 2000 óta, március 6-án tartjuk az Energiatakarékossági Világnapot. A célja elsősorban az, hogy a közösség érdekében cselekvésre ösztönözze az egyént – felhívva a figyelmet arra, hogy egy kis odafigyeléssel sok energiát, ezáltal a háztartásunknak pénzt takaríthatunk meg. A mi egyéni megtakarításunk pedig „sok kicsi sokra megy” alapon, végső soron az egész világunk energiaforrásának előnyére válik. A föld népessége egyre csak növekszik, az egy főre eső erőforrások csökkennek. A környezet-tudatosság, az energiatakarékosság, a megújuló energiaforrások témaköre már régóta a legfontosabbak egyike. Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a környezetünk megóvása érdekében, az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a legszélesebb értelmezésben a takarékoság jegyében.

Új szemléletmód és tudatosság szükséges

Ahhoz, hogy a mindennapok környezetkímélőbbek legyenek, új szemléletre, tudatosságra és takarékosagra van szükség. A Nemzetközi Energiatakarékossági Világnap azt a nagy kérdést járja körbe, hogy hogyan lehet rávenni az embereket a környezettudatosabb háztartásra, a környezettudatosabb mindennapokra. Március hónapban különböző programokat kínálnak és aktivitásokra szólítanak fel az energiatakarékos életmódot a zászlójukra tűző szervezetek.

Bizonyos, hogy ahhoz, hogy a környezeti szempontok fontossá váljanak az egyén számára, új nézőpontra van szükség. Előfordulhat, hogy mindennapi szokásaink, akár a kényelmi szempontok, megakadályozzák, hogy reáisan tudjuk értékelni a környezetünk jelenlévő problémáit. Meg kell tanulnunk azt, hogy az embert nem helyezhetjük a természet fölé. Egyéni döntéseinket saját motivációink, tudásunk, értékeink, kötődésünk, a szociális és kulturális tényezőink befolyásolják.

Azonban ezek az egyéni döntések összeadódnak, ezért döntéshozatali folyamatainkat tudatosan kell új szokásokká alakítanunk. A Nemzetközi Energiatakarékossági Világnap is éppen ezt célozza, hogy ismeretek átadásával, folyamatos figyelemfelhívással, idővel megváltozzon a szemléletmódunk.

Mit tehetünk mi?

Aki figyelemmel követi cikksorozatunkat, tudja, ez az a kérdés, amelyet minden alkalommal felteszünk. A legfontosabb az, hogy fel kell ismernünk a fenyegető problémát, és a globális megoldási módokat le kell fordítanunk a saját egyéni hétköznapijainkra. Kis lépésekkel, a magunk egyéni módján sokat hozzá tehetünk az élhetőbb jövőkéért. Lássuk a leggyakrabban használt erőforrásainkat!

Fűtés

Az idei tél megkímélt bennünket a szélsőségektől. Már lassan tavaszt ír a naptárunk, így készíthetünk számvetést a fűtési szezonunkról, amely általában október 15. és április 15. között tart. Ebben az időszakban a háztartások a felhasznált energia 50-75 százalékát fordítják a lakás fűtésére. Tehát a háztartási kiadások egyik legnagyobb tételét a téli hónapokban kétségkívül a fűtésszámla jelenti, ahhoz, hogy spóroljunk, alaposan oda kell figyelnünk. Szeretünk melegben lenni otthon, de nem szükséges 25 fokra felfűteni a léghőmérsékletet. A komfortérzetünkhöz általában a 20-21 °C elegendő, a gyerekek szobájában 1-2 fokkal magasabb, míg a hálószobában ugyanennyivel hűvösebb az ideális. A meleg fele nagyjából a falakon, ablakokon, padlón és a tetőn át távozik, tehát jó, ha ezeken a területeken megfelelő szigetelés. Akár egy ajtó- és ablakszigeteléssel már 15-20%-ot is megtakaríthatunk a fűtési energiából.

Víz

Egy egészséges ember táplálék nélkül hetekig is életben maradhat, de tiszta ivóvíz nélkül mindössze három napot bír ki. Magyarországon egy ember átlagosan 150 liter vizet használ el naponta. Napi igényünk kielégítésének majdnem felére feleslegesen használunk ivóvíz minőségű vizet. Pedig a harangot már kongatják egy ideje, a közeljövőben súlyos gond lesz az ivóvízellátás a föld egyes pontjain. Persze a megoldás nem az, hogy mostantól víz helyett valami mást iszunk. Felelős döntéseinkkel hozzájárulhatunk a föld vízkészletének minél tovább megőrzéséhez. Az, hogy a csepegő csapokat meg kell javítani – reméljük, már mindenki számára kézenfekvő – és nem csupán azért, mert idegesítő a csepegés. Ezekről a víztakarékosságot elősegítő ötletekről már írtunk korábban. Most inkább e helyen az ún. „szürkevízről” beszéljünk.

A víztakarékosság alapelve az ivóvíz minőségű vizet óvja: a bejövő vízmennyiséget ahol csak lehet, kétszer kell felhasználni. Háztartásunkban szinte mindenre ivóvíz minőségű víz folyik el. A szürkevíz az, ami már felhasznált, ezért enyhén szennyezett, tehát ivásra nem alkalmas. Viszont a WC öblítésére, felmosásra vagy locsolásra kiválóan felhasználható.

Amíg várod, hogy kellően felmelegedjen a zuhany, az így elfolyó vizet fogd fel egy vödörbe, hiszen ez tiszta víz, használd fel ruhaáztatásra vagy locsolásra. Apropos, locsolás. Pici befektetéssel és némi átalakítással pompás esővíz felfogó- és tároló „rendszer” építhetünk magunknak az ereszcsontra közelében.

Áram

Rövid távon saját pénztárcánk, hosszú távon a föld is jól jár a csökkentett üzemmóddal. A háztartási takarékoság esetében visszatérő téma a készenléti fogyasztás. Egy átlagos háztartás készülékeinek készenléti fogyasztása éves szinten közel 2 hónapnyi villanyszámláért felel, nem is beszélve az erre jutó energiatermelés környezeti hatásairól. Ma már számos megoldás létezik, mellyel automatizálható a használaton kívüli készülékek áramtalanítása. És természetesen kapcsoljuk le a villanyt, ha nem vagyunk a helyiségben, kapcsoljuk ki a tévét, ha nem nézzük!

Számtalan, most nem érintett olyan ötlet van, amellyel hozzájárulhatunk a takarékos energiafelhasználáshoz a saját környezetünkben. Továbbra is járjunk nyitott szemmel, és érdeklődjünk a téma iránt, találjunk új környezettudatos megoldásokat, alakítsunk ki új szokásokat, bányunk takarékosan a forrásainkkal. Spórolással és hatékony felhasználással egyénileg is profitálhatunk és globálisan is jól teszünk. Egyéni takarékoskodásunkkal csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is. Takarékoskodással élhetőbb jövőt teremtünk a számukra.

Hum Krisztina



JENDRASSIK GYÖRGY, A DÍZELMOTOROK ATYJA

Nem lehet vita abban, hogy a Ganz egykori munkatársa a hazai vasúti járműgyártás legendája, aki pártfogójához, Kandó Kálmánhoz hasonlóan számos szabadalommal vette ki a részét a hazai vasúti közlekedés korszerűsítése terén.



1949-ben a Ganz Vagon- és Gépgyár mérnökét, Erőssy Lajost Kossuth-díjjal tüntették ki, az indoklás szerint azért, mert egyebek mellett „nagy része van a Ganz–Jendrassik-motorok megtervezésében”. Mindez azért volt érdekes, mert az akkor 73 éves, és kommunistának egyáltalán nem mondható kiváló szakember mégsem tudásának köszönhetette az elismerést. Inkább azért, mert kollégája, később főnöke, a nála majd' húsz évvel fiatalabb Jendrassik György ekkor már Angliában élt az országból elűzött emigránsként. Ám az nem mondható a Ganz világhírű mérnökéről, hogy „csak úgy lelépett”; Jendrassik azután távozott, hogy hátrahagyta egy nagy teljesítményű dízelmozdony tervdokumentációját. Erőssy Lajos Kossuth-díja a megelőlegezett bizalom jele volt. Mert igaz ugyan, hogy a mozdony tervmunkálataiból Erőssy bőven kivette a részét, mégis leginkább azt várták tőle, hogy valósítsa meg a „Jendrassik-elképzelést”. Ráadásul úgy, hogy a projekttel kapcsolatban a „diszidens és hazaáruló” Jendrassik Györgyöt nem illett emlegetni. Még úgy sem, hogy a megelőző két évtizedben a hazai vasúti járműgyártás egyik legfontosabb alakjának számított. És nem csak a vasúti járműgyártásnak.

Csupa kitűnő

Jendrassik György 1898-ban született Budapesten, apjának Jendrassik Kornél szabadalmi bírónak ugyan-csak gépészmérnöki diplomája volt. Bátyja visszaemlékezése szerint játékos kedvű, élénk, de a „kívánságaihoz makacsul ragaszkodó, követelőző” gyerek volt, aki már tízévesen kiváló repülőgépmodelleket készített. A később sikeres mérnöki pályafutás ettől fogva mintha kikövezett úton haladt volna. Jendrassik a Horánszky utcai reálgimnáziumban kitűnő minősítéssel érettségizett, majd – mivel katonai szolgálatra alkalmatlan volt – már 1916-ban megkezdte apjához hasonló műegyetemi tanulmányait. 1919-ben már a berlini Technische Hochschule ösztöndíjasa, aki magánszorgalomból a tekintélyes Német Fizikusok Társasága (Deutsche Physikalische Gesellschaft) rendezvényeit is gyakran látogatta, ahol egyebek mellett Albert Einsteint és Max Planckot is megismerhette.

Jendrassik azonban a „gyakorlati fizika” terén alkotott maradandót. 1920-ban tért vissza Budapestre, két évvel ké-

sőbb kiváló minősítéssel végzett gépészmérnök lett. Nem csoda, hogy ugyanabban az évben kutatómérnökként alkalmazta a Ganz-gyár, ahol ekkor hozták létre az úgynevezett tanulmányi osztályt. Azzal a céllal, hogy a Trianont követő tragikus gazdasági helyzetben bővítsék termékpalettájukat, egyúttal lendítsenek a magyar ipar katasztrofális helyzetén. (Erre azért is szükség volt, mert Magyarország „büntetésből” nem juthatott hozzá a legújabb technikai eljárásokhoz, szabadalmakhoz, importálni azonban anyagi okok miatt nem tudott.) Mondhatnánk azt is, hogy Jendrassik jókor volt jó helyen, bár gyors előrehaladásában nem ártott az sem, hogy a Ganz akkori vezérigazgatója, Kandó Kálmán jó barátságban volt az ifjú mérnök apjával.

Jendrassik György első komolyabb munkája önhordó acélvázás szekrényű kocsik szilárdsági számítása és a terhelési próbák előkészítése volt. Kiváló munkát végzett, de ezt követően érdeklődése a dízelmotorok felé fordult. Mi több, 1924. szeptember 9-én megjelent az első szabadalma is „Belső égésű hőerőgép és ehhez való üzemeltetés” címmel, amelynek fókuszában az egyszerű kivitelű, kis és közepes teljesítményű, gyorsjáratú dízelmotorok voltak.

Motorvonat, sínautóbusz

A szabadalmat Jendrassik György és a Ganz-gyár közösen jegyezte, majd három évvel később, amikor az első motor elkészült, megszületett a közismertté vált Ganz–Jendrassik-motor elnevezés. Az új motor az I Jm 130 típusjelölést kapta (a római egyes a hengerek számát, a Jm rövidítés a Jendrassik-motort, a 130 a furatának átmérőjét jelöli). Ebből látható, hogy az „első fecske” mindössze egyhengeres volt, de hamarosan a nagyobb gépek is elkészültek. A Ganz 1927 végéig még csak egy-, illetve kéthengeres motorokat gyártott, de rövid idő múlva elkészültek a négy- és nyolchengeres változatok is, amelyek vasúti járművek és hajók meghajtására is alkalmasak voltak. Az első

dízelmotoros sínautó – ami az első magyar dízelmotoros vasúti jármű volt – 1928 tavaszára készült el, három évvel később a budapesti HÉV egyik tolatómozdonyába is szereltek dízelmotort. A kedvező tapasztalatok nyomán a gyártás felélénkült s a Ganz-gyár motorfejlesztési projektje hamarosan meghozta gyümölcsét: a Ganz–Jendrassik-dízelmotorok, illetve az azokkal hajtott járművek keresett exportcikkeivé váltak világszerte. Ugyancsak a dízelmotoroknak köszönhető, hogy a magyar vasutak ún. motorosítása is – amely kezdetben benzinüzemű volt – költséghatékonyabbá vált. 1934-ben kezdődött meg az a nagyszabású MÁV-beruházás, amelynek során az akkor már 8 éve közlekedő Bcmot, illetve Bcymot jelű mellékvonali motorvonatok hajtását Ganz–Jendrassik-dízelmotorokra cserélték, s ennek nyomán a motorkocsik nemcsak olcsóbban, és a korábbinál jóval nagyobb, (55 km/h) sebességgel közlekedhettek. Az így átalakított 116 vonat motorjai egészen a 1970-es évek közepéig használatban voltak.



Hathengeres Jendrassik-motor / Wikipédia

Ugyancsak Ganz–Jendrassik-motor hajtotta a korszak talán legszebb és leggyorsabb (128 km/h) hazai gyártású vasúti járművét, az Árpád motorvonatot, amit ennek dacára sínautóbusznak neveztek. Ekkor a Ganz-gyár egyik részlege már a Jendrassik Motorszerkesztési Osztály nevet viselte, a névadó irányítása alatt. Nem vasúti téma, ám mindenképp említésre méltó, hogy Jendrassik György a gázturbinákkal is foglalkozott. Már 1929-ben voltak ezirányú szabadalmi, melyek nyomán a világ első légcsavaros modelljét, amit 1939-ben sikerült megépíteni. Az ebből kifejlesztett a Cs-1 típusjelű repülőgép-gázturbina ugyan nem volt képes az elképzelt 1000 lóerős teljesítményre, ám szerkezeti megoldásaiban megelőzte korát, mi több, külföldön csak 1948-ban próbálták ki az első légcsavaros gázturbinát.

Angol beteg

Jendrassik György pályafutásában az 1942-es év volt a fordulópont, amikor is a Ganz-gyár vezérigazgatójává nevezték ki, ráadásul háborús időkben. A hadiüzemi bizalmi állást is igyekezett legjobb tudása szerint betölteni, ám e munkakör miatt alkotó tevékenységre nem maradt ideje. Némi kárpótlást jelenthetett számára, hogy 1943. május 14-én levelező tagjai közé választotta a Magyar Tudományos Akadémia – annak ellenére, hogy sem doktori, sem

más egyetemi titulusa nem volt. Tekintélyének és szaktudásának volt köszönhető, hogy állását a háború után is megtarthatta, de 1946-ban már azzal vádolta meg a Szabad Nép című lap, hogy a Ganz-szabadalmakat kiárúsította az angoloknak. Utolsó hazai műve a cikkünk elején említett 2000 lóerős dízelmotor terve volt, amelynek munkálatai Erőssy Lajos vezetésével kezdődtek meg, de a mérnök 1952-ben bekövetkezett halála után lelassultak. Végül csak 1957-ben készült el az új motorral hajtott jármű prototípusa, ami próbafutásai során tönkrement, a projektet pedig leállították.

Jendrassik György erről már nem szerezhetett tudomást. 1947 májusában tett hivatalos külföldi útjáról már nem tért haza. Angliában telepedett le, s vállalt tanácsadói munkát jelentős brit cégeknél. Ugyanekkor Magyarországon megfosztották akadémiai tagságától, hazaárulóként tekintettek rá, majd 1951-ben bizottságot küldtek Londonba, hogy mondjon le szabadalmairól. Így tett, mivel vélhetően meg is fenyegethették. Az megalázó eljárást mégsem hagyta annyiban, nemzetközi bírósághoz fordult, amely az addig gyártott motorai után részesedést ítélt meg számára. 1954. február 7-én bekövetkezett halálához minden bizonnyal az efféle méltatlan csatározások is hozzájárultak.

„György állandóan öntudatnál volt, és bár az orvos nem engedte mozogni és beszélni, mégis néhány világos kérdést tett fel a betegségére vonatkozólag. Megjegyzem, hogy ő maga egyezett bele a kórházba való szállításába. Még éjjel beszéltem még egyszer az orvossal, aki azt mondta, hogy ha néhány napig nem kap új rohamot, akkor erőre kaphat, és remény van a fölépülésre. Sajnos a remény nem vált valóra. Néhány órával az orvos elmenetele után, vasárnap hirtelen újabb rohamot kapott (ezt már az ápolónőtől tudtuk meg), amelyik hirtelenül jött, és úgyszólván pillanatok alatt befejezte életét. Nem hiszem, hogy szenvedett volna” – írta haláláról egykori kollégája, jó barátja, Stein Andor. Jendrassik György mindössze 56 éves volt ekkor.

Legát Tibor



Az Árpád sínautóbusz / Fortepan

FELÜLTÜNK A SEMMERING EXPRESSZRE!



A Vasutas Magazin szerkesztősége február 12-ére meghívást kapott a Semmering Expressre. Úti beszámolónkban bemutatjuk a MÁV Rail Tours egyik legnépszerűbb járatát, exkluzív szolgáltatásait, és megpróbáljuk leírni a lehetetlent: Semmering báját, és az első, UNESCO Világörökséggé nyilvánított vasútvonal szépségét.

A Semmering Expressz Budapestről indul, és a világ első magashegyi vasútvonalán, az 1854-ben átadott Semmering-bahnon keresztül éri el célállomását, Mürzzuschlagot. A gyönyörű természeti panoráma mellett a 40 kilométeres vasúti pályaszakaszh tereptárgyainak építészeti megoldásai – melyeknek köszönhetően a vasútvonal az UNESCO Világörökség Listájára is felkerült – gondoskodnak a lenyűgöző látványról és feledhetetlen élményről: 14 alagút, 16 viadukt, több mint 100 köhíd és átjáró illeszkedik az alpesi tájba. A vonat a Semmering-hágó több településén is megáll, de a legnépszerűbb célpont a névadó osztrák falucska, mely amellett, hogy híres síparadicsom, a Monarchia legszebb korszakát idézi építményeiben és hangulatában. Mi is ezt választottuk úti célul.

Mint a mesében

Az expressz a Nyugati pályaudvarról indult, mi utunkat kora reggel Budapest-Kelenföld pályaudvaron kezdtük. Ekkor már szinte tele volt minden kocsi: a hajnali kelés nem riasztotta el az embereket, rengetegen befizettek az utazásra. Többféle kocsiból és szolgáltatásból lehetett választani, ki-ké pénztárcájának és igényeinek megfelelően vett jegyet magának. A kényelmes, négy személyes boxokkal felszerelt termes, légkondicionált Standard osztályra érvényes jegyek magukban foglalták az üdvözlő- és búcsúajándékot.



A Comfort osztályra érvényes jegyek az üdvözlő- és búcsúajándékon túl öt zsetont tartalmaztak, melyet a kocsikban található üdítő- és snackautomatákban használhattak fel a vendégek. Hatalmas ablakok, kényelmes, foteleszerű ülések és nagy asztalok garantálták a gondtalan utazást a Panorama osztály vendégei számára. A Panorama Max osztályra érvényes jegyek magukban foglalták az üdvözlő- és búcsúajándékon túl az ülőhelyen felszolgált reggelit és vacsorát, továbbá a korlátlan ásványvíz- és forróital-fogyasztást. Nekünk ide szolt a jegyünk, ezért a vonattal való utazás minden kényelmét kiélvezhettük, az ablakokból pedig csodálatos kilátás nyílt az alpesi tájra.

Túrázás a friss levegőn

Vonatunk tizenegy órakor futott be Semmeringbe, mi ezt a célpontot választottuk ki felderítésre. Az idegenvezető már a járaton elmesélte a semmeringi vasútvonal rövid történetét, és néhány érdekességet a faluról és annak látványosságairól. Az itt leszállók kétféle programból választhattak: vagy a faluközpont felé vették az irányt, hogy aztán a sífelvonón felkapaszkodva tekinthessék meg a végtelen hegyi panorámát, vagy belevágtak egy másfél órás túrába. Mi ez utóbbi mellett döntöttünk, így volt szerencsénk eljutni a Hús Schillinges kilátóba, mely nevét arról kapta, hogy az egykori osztrák papírpénzen az innen látható táj szolgált dekorációul. Utunkat folytatva csodálatos szállodák és villák mellett haladtunk el, majd egy másfél órás gyaloglás után értünk a központba, ahol választhattunk a barátságos helyi vendéglők között, vagy akik még nem fáradtak el eléggé, befizettek a sífelvonóra és még fentebbről nézhettek körül. Innen ereszkedtünk le délután, a vonat öt órakor érkezett meg, s vette fel a megfáradt, de elégedett turistákat.

Egyéb leszállóhelyek és programok a Semmering Expressen

Gloggnitz

Csendes, tiszta kisváros hamisítatlan osztrák hangulattal. Gloggnitz, az Eichenberg lábánál fekvő város számos nevezetességet kínál, köztük az 1992-es országos kiállítás alkalmából restaurált kastélyt, mely a város kulturális és társadalmi központja, de a finom édességeket kínáló Lindt csokoládéboltba is érdemes betérni.

Payerbach-Reichenau

A folyó déli partján található a Payerbach park és annak említésre méltó pavilonja. Mögötte örökdió a község védővára-ként a Szent Jakabról elnevezett gótikus plébániatemplom. Érdemes megtekinteni a régi pályaudvart a mellette levő múzeumparkkal együtt. Itt befizethetünk a Raxalpe túrára is.

Breitenstein

Breitenstein vasútállomásáról túrával juthatunk el a 20 schillinges kilátóig, majd onnan Semmering vasútállomásra. Utközben érdemes felkeresni a Ghega Museum kiállítását.

Mürzzuschlag

A város gazdag történelme és a kortárs alkotóművészet a múzeumok és kiállítások figyelemre méltó számában mutatkozik meg. A Südbahn Museum a vasútállomás közvetlen közelében található. A Brahms Múzeumhoz egy könnyed sétával lehet eljutni.

RAIL TOURS

Semmering expressz legközelebb 2022-ben május 21-én és július 30-án indul.

Hazafelé tartva

A visszafele út már egy partinak is beillett. Felszállás után nem sokkal a Panoráma Max kocsiban már feltálták a vacsorát: többféle főfogásból választhattunk. Vörösboros marharagu galuskával, bardírozott trikolor csirkerolád vajmártással és sáfrányos jászminrizsellel, valamint gerslivel és dióval töltött paprika olasz paradicsommártással volt a három opció, s utána mindenkinek egy-egy sajtorta koronázta meg az élményt. S ha valaki még mindig nem lakott jól, ellátogathatott az elegáns, meghitt atmoszférájú étkezőkocsiba, s választhatott magának még repetát. A bárkocsiban nevéhez hűen italokat szolgáltak fel, tökéletes helyszín volt új barátok megismerésére, és egy-két finom ital elfogyasztására. A zongorista háttérben szóló kellemes játéka már csak hab volt a tortán. Tizenegykor érkezett vissza Budapestre a járat, hamar eltelt ez a tizenkét óra a vasúton, és mi boldogan fogunk visszaemlékezni a csodaszép tájakra, a friss hegyi levegőre, és a végtelen, meghitt beszélgetésekre, míg a vonat halkán duruzsolt alattunk.

Sin Bettina



BÖJTÖLNI JÓ – TESTNEK ÉS LÉLEKNEK

Túl a töltött káposztán, a disznótoroson és a farsangi fánkon eljön az a pillanat, amikor nemcsak a hideg évszaknak, de a nehéz, zsíros téli ételeknek is búcsút kell intenünk – legalábbis egy időre. És ezzel nem vagyunk egyedül, szerte a világon évezredes hagyománya van a böjtnek mind vallási, mind egészségügyi szempontból.

Kik nem böjtölhetnek?

- várandósok, szoptatós anyák
- műtét utáni lábadozók
- krónikus betegségben szenvedők
- gyerekek

A tavasz beköszöntével nemcsak ruhatárunkon, hanem étkezési szokásainkon is változtatni szoktunk. Vágyunk a friss, ropogós, új ízekre, és a piacok standjain is hívogatóan mosolyognak ránk az első fej saláták, retkek, újhagymák. Erre a változásra szervezetünknek is szüksége van, tudták ezt már az ókorban is, legyen szó rómaiakról, perzsákról, japánokról vagy olyan görög filozófusokról, mint például Platón, Arisztotelész és Szókratész. A változást magunkon, magunkban kell elkezdni, hogy javítani, növelni tudjuk szellemi és fizikai teljesítményünket. A módszer több ezer éve ugyanaz, a böjtölés, amely során teljesen vagy részlegesen tartózkodunk az evéstől és az olyan káros tevékenységtől, mint például az alkoholfogyasztás vagy a

dohányzás. A méregtelenítés tarthat egy napig, egy hétig vagy egy hónapig is attól függően, hogy melyik változatát gyakoroljuk (pl. léböjtkúra, húsmentes étkezés stb.), illetve vallási vagy egészségügyi célból végezzük-e. Egy azonban biztos, ha erőt veszünk magunkon és megszületik az elhatározás, a végeredmény látványos lesz: a test megtisztul, frissülnek az agyi funkciók, pihen az emésztőrendszer, csökken a diabétesz kockázata, csökken a vérnyomás és javul az anyagcsere. Szokták mondani, hogy a puding próbája az evés, a böjté pedig a nem evés. Aki viszont egyszer kipróbálja, a hamar érezhető jótékony hatásoknak köszönhetően valószínűleg minden évben be fogja iktatni ezt az időszakot az életébe.

A keresztény böjt

A keresztény kultúrában évezredes hagyománya van bizonyos ételek és italok időleges fogyasztási tilalmának. A böjtölés kifejezés hallatán hazánkban a legtöbb embernek a húsvét előtti 40 napos nagyböjt időszaka jut eszébe. Nem véletlenül, hiszen ez a legnagyobb keresztény ünnep, amikor Krisztus kínszenvedésére, kereszthalálára és feltámadására emlékezünk. A szimbolikus 40-es szám arra emlékeztet, amikor Jézus nyilvános működésének a megkezdése előtt negyven napra a pusztába ment és csak imádkozott, valamint harcolt az őt megkísértő Sátán ellen. A Jézus által véghezvitt böjt a lehető legradikálisabb volt, követői azonban ennél enyhébb változatot alkalmaztak, alkalmaznak. A középkorban még az egész nagyböjti időszakban tilos volt a hús, a tojás és a tejtermék fogyasztása, és naponta csak egyszer ettek. Ma már a Katolikus Egyház csak hamvazószerdán (a nagyböjti időszak első napján) és nagypénteken rendel el szigorú böjtöt. Ez azt jelenti, hogy tilos a hús, a nap folyamán egyszer szabad jóllakni, de megengedett két másik, csökkentett mértékű étkezés.



Borsos-tejfölös kalács

A friss saláták mellett igazi különlegességeket is készíthetünk böjti ételnek, mint például a borsos kalácsot, ami hazánk csak egy kis régiójában, a Duna alsó szakasza mentén mindössze néhány sárközi településen ismert. Viszont ha egyszer valaki megkóstolja, nem tudja elfeledni. Omlós, puha, édes és sós-borsos egyszerre, és ha ezt megesszük, garantáltan nem fog hiányozni a hús sem!

Hozzávalók 4 főre:

- 0,6 l tej
- 5 dkg élesztő
- 1 kg liszt
- kevés étolaj
- csipet só
- 1 ek. cukor

Mártáshoz:

- 5 dl tejföl
- 20 dkg sertésszár
- 1 mk. só
- 1 kk. törött bors

Elkészítés: A hozzávalókból hólyagos kelt tésztát dagasztunk. Meleg helyen 1 órán át kelesztjük. Deszkára borítva csukló vastagságú rudakat sodrunk belőle, majd 5-6 cm-es darabokra vágjuk és ujjnyi vastag „kolbászokat” sodrunk. Olvasztott zsírral vagy olajjal megkenjük és fonatot készítünk.

Olajozott sütőlemezre tesszük, és az oldalukat is megkenjük olajjal, hogy ne keljen össze a tészta. Félórát kelesztjük. Forró sütőben szép pirosra sütjük.

A tejfölt az olvasztott zsírral, sóval, borssal összekeverjük és felforraljuk. A megsült kalácsot forróan beforgatjuk a mártásba.

Csohány Domitilla

Léböjtkúra

Ha tavaszi fáradtság gyötör, túl sok a stressz, megszábadulnál néhány kilótól vagy csak szeretnéd szervezetedet megtisztítani a méreganyagoktól, érdemes belevágni és kipróbálni egy léböjtkúrát, ami a böjtölés egyik lerövidített, de annál hatásosabb változata. Ennek a lényege már a nevében is benne van, ebben az időszakban nem szabad szilárd táplálékot magunkhoz venni, kizárólag folyadékot. Nem kell megijedni, ez nem azt jelenti, hogy kizárólag vizet lehet inni, hanem egészséges, tápláló, sok vitamint és ásványi anyagot tartalmazó zöldség- és gyümölcslevet, gyógyteákat és leszűrt zöldséglevest. Mindemellett pedig szénsavmentes ásványvizet. Összesen körülbelül 3 liter folyadékot naponta. Létezik három- és ötnapos változata, de akár két-három hetes is. A hosszabbakat kizárólag orvosi felügyelet mellett, szanatóriumban vagy erre szakosodott helyen lehet elvégezni, a rövidebbeket azonban nyugodtan végigcsinálhatjuk

saját magunk is. A kúra alatt fontos a nyugalom, és célszerű egy kis mozgást is beiktatni, reggelente pedig frissítő váltózuhanyt alkalmazni.

Gyömbéres-fahéjas smoothie

Könnyű rászokni erre a zöld italra, mert nemcsak egészséges, hanem finom is. Ráadásul a gyömbér és a fahéj remek párost alkotnak. Az előbbinek tisztító hatása van a bélrendszerre, az utóbbi pedig gyulladáscsökkentő, úgyhogy a tisztulásban a spenóttal keverve tökéletes ital a léböjtkúrához. A hozzávalókat csak összeturmixoljuk és kész a reggeli!

Hozzávalók:

- 1 kis darab gyömbér
- 1/2 teáskanál őrölt fahéj
- 1 maroknyi spenót
- 1 pohár víz



KIRÁNDULÁS PALÓCFÖLDÖN

Egyik legkisebb megyénk nem hivalkodó, ritkán szerepel a turisztikai ranglisták élén, pedig látnivalókban, programlehetőségekben és felfedezésre váró helyszínekben is igen gazdag. Kincseket rejt mind a családoknak, mind a bakancsos turistáknak, mind az irodalom, a történelem és a népművészet rajongóinak. Ha valami eredetire, ha valami zöldre, ha valami természetesre vágyunk, irány Nógrád megye!

Hollókő, az ipolytarnóci ősmaradványok, a palóc néphagyományok – hogy csak a legismertebbeket említsük Nógrád-ból. Ennél azonban sokkal több ez a fővároshoz is közeli, északi kis megye. Madách és Mikszáth világa ma is élénken jelen van mindannyiunkban, a történelem szerelmesei várak és kastélyok egész sorát kereshetik fel, Somoskő, Salgó, Drégely, Nógrád, Szécsény, hogy csak néhány gyöngyszemet említsünk. A salgótarjáni bányamúzeumról már korábban mi is beszámoltunk, de itt található hazánk egyik leghíresebb búcsújáró helye, a Mátraverebély mellett fekvő Szentkút is. És amit még nem említettünk, a táj... Vonzza a tekintetet. Hegyek-völgyek, lankák-dombok, és zöld, amerre csak a szem ellát. A megye területének ugyanis csaknem fele, több mint 40%-a erdővel borított, így ez az ország leginkább erdős térsége. Az erdőseket hol különleges geológiai képződmények, pl. a kazári riolitufa vagy a zagyvarónai sa-

lakkúp, hol folyók és tavak gazdagítják, így bátran tervezhetünk ide gyalogos, kerékpáros és vízitúrákat is. Ha pedig valóban a természettel összhangban szeretnénk megtervezni kirándulásunkat, egyértelmű, hogy vonattal kell utaznunk – s ha már így teszünk, a kerékpárunkat se hagyjuk otthon!



Nyírjes – ahol mindenki talál programot

Nyírjes Balassagyarmat egyik olyan városrésze, ahová helyi lakosként és turistaként is érdemes kilátogatni. Itt található a nyírjesi tórendszer, ami hét kisebb-nagyobb tóból áll, valamint a Nyírjesi Fűvészkert és Vadaspark. Ez utóbbi csaknem 40 hektáron várja a kirándulókat. A Fűvészkertben 3 kontinens 600 növényfaját ismerhetjük meg, míg a Vadasparkban a hazai fajok mellett emuk, kenguruk és ormányos medvék is laknak, ráadásul a gyerekeket állatsimogató és erdei játszótér is várja.



Civitas fortissima – A legbátrabb város

Mostani úti célunk Balassagyarmat, Nógrád megye egykori székhelye, ma a második legnagyobb városa, ami remek kiindulópontja lehet akár egy egynapos, akár egy többnapos látogatásnak Palócföldön. A közvetlen vonathát (75. sz. vonal) a Dunakanyarból, Vácról indul és először a Börzsönyön, majd az Ipoly-völgyén halad keresztül, így a kétórás út a táj csodálásával szinte elroppen. Közben több vár mellett is elhaladunk, végül megérkezünk Balassagyarmatra, a legbátrabb városba, ami már több mint 100 éve viseli büszkén ezt a címet, és ebben a helyi vasutasoknak is jelentős szerepük volt. Az I. világháború bukása után a monarchia darabjaira hullott, és az országban uralkodó káoszt kihasználva több nemzetiség is megpróbált vagy elszakadni, vagy újabb területeket szerezni magának. 1919 januárjában a cseh alakulatok átlépték az Ipolyt, és elfoglaltak több települést és vasútvonalat. Balassagyarmaton azonban összefogtak a magyar katonák, vasutasok és lakosok, így sikeresen visszafoglalták a várost. Azóta használja Balassagyarmat a legbátrabb város címet, ami kiváló példája a hősiességnek, a hazaszeretnek és a polgári összefogásnak.

Palócok két keréken

A városban több különleges múzeumot is érdemes felkeresni. A leghíresebb természetesen a Palóc Múzeum, amelynek a fő tematikája a néprajz, és az egykori helyi paraszti kultúrát mutatja be, de emellett külön termet kaptak Madách Imre relikviái is. A múzeum másik különlegessége az impozáns

főépület mellett meghúzóódó zsuffedeles házikók, melyek a gyermekeket is vonzzák, hiszen belépve a múlt azonnal élővé válik, a néprajz pedig műveltséggé. Az itteni kiváló és korszakalkotó muzeológusok ismerték fel először, hogy a skanzen a legjobb tanító, így itt hozták létre Magyarország első szabadtéri gyűjteményét. A 200 éves lakóház mellett istálló, pajta, olajútó és „káponka” is várja a látogatókat. A két keréken közlekedők két ritkaságszámba menő múzeumot is felkereshetnek Balassagyarmaton. Az egyik a Pannónia Motorkerékpár Múzeum, ahol több, mint 30 motort és számos kiegészítőt lehet eredeti állapotában megcsodálni. A másik az ország első kerékpár múzeuma, ami hihetetlen ütemben bővül és fejlődik a megnyitása óta. Izgalmas, tartalmas és szórakoztató, ahol a kerékpár-történelem klasszikusai – mint például a velocipéd – mellett olyan kuriózumokat is láthatunk, mint a trabikikli vagy a rugókerekű bringa.

Csohány Domitilla



Három túra három szinten

Magazinunk három különböző nehézségű és időtartamú biciklitúrát állított össze azoknak, akik vonattal és kerékpárral érkeznek Balassagyarmatra:

• Családos/kezdő túra:

Balassagyarmat vasútállomás – Nyírjesi Fűvészkert és Vadaspark – Balassagyarmat vasútállomás
Táv: 8,5 km

• Haladó túra:

Balassagyarmat vasútállomás – Nyírjes tavak – Csesztve, Madách Imre Emlékmúzeum – Szügy – Balassagyarmat vasútállomás
Táv: 24 km

• Profi túra:

Balassagyarmat vasútállomás – Palóc Múzeum – Ipolyszög – Drégelypalánk – Kemence – Ipolytölgyes – Szob vasútállomás
Táv: 68 km

Bence az óvodai farsangon



Egykori mozdonyvezető kollégánk dédunokája, Szabó Bence még csak négy éves, de odavan a sínekért: ha szülei megkérdezik, mi legyen a program, ő csak vonatozni szeretne.

Az óvodai farsangon is vasutasnak öltözött, a Gyermekvasúttól kapott kölcsön egyenruhát, a kiegészítőket pedig az ajándékboltban vásárolta neki édesapja, hogy teljes legyen a szett.

Reméljük, egy nap felnőttként is köreinkben üdvözölhetjük őt!

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2022. március 20.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujsag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „A Nemzetközi Vasútegylet (UIC - Union internationale des chemins de fer), fennállásának száz éves évfordulóját ünnepli idén.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Makai Tímea Kamilla** olvasónknak!

AZ ÚJ KÉPZÉSI RENDSZER A VASÚTI SZAKKÉPZÉSBEN IS VÁLTOZÁSOKAT HOZ. VASÚTSPECIFIKUS SZAKMÁINK - TÖBBEK KÖZÖTT - A KOCSIVIZSGÁLÓ TECHNIKUS... SÜTŐDEI TANONC	RÁZZA A HIDEG	SZILÁRD ELHATÁROZÁS	SAJÁT KEZÜLEG, RÖVIDEN	ÁGYÜVÉGI	GURÍTÓS SPORTÁG	ILYEN LÉTESÍTMÉNY A GYÁR	JOULE, RÖVIDEN	LÁDA KÖZEPE!	BUDAI GYÓGYFÜRDŐ	ÜZEMI MINŐSÉG-ELLENŐR	TÜZ MAGJA!	DIRECT CURRENT, RÖVIDEN	SKÓT JÁNOS!	ÓKORI RÓMAI PÉNZ	PIPERKŐC (RÉGIÉS)	
CSOMAG, POGY- GYÁSZ				1/2 EPER!							ÓRA- MÁRKA LABDÁT PASSZOLÓ					N
ÖTLET, TANÁCS			ELŐ- FORDUL RUHA- KÉSZÍTŐ									NITRO- GÉN		GADÁCS HATÁRAI! ÁGYÓ, KEDVES!		
A FŐSOR FOLYTA- TÁSA													CUKOR- KAMÁRKA BIM-...			
HAMIS ELLEN- TÉTE					IPAROS- SEGÉD VITA MAGVA!					ENCSE RÉSZE LONDONI FRÉDI!						
NEWTON, RÖVIDEN	BECÉZETT TAMARA NÉMET NÉVELŐ				TOVA AMELY SZEMÉLY				HALEVŐ EMLŐS PAPÍR- MÉRTÉK					RÓMAI 51-ES IGAVONÓ ÁLLAT		
JÓTÉ- KONY- KODIK		OKOS EL- LENTÉTE ORÁKU- LUM				ILY IRÁS AZ OGAM MÁTHÉ...; SZÍN.NŐ				ROSKAD A FAL FILC						
MAGÁN- EGYÉNI				ÜDVÖSKÉ SAJTOLÓ- ESZKÖZ									ÓDON, ŐSI SZÉNHID- ROGÉN		URÁN KÍNAI SÚLY- MÉRTÉK	
AZ EGYIK ALAPÍZ A FŐSOR BEFEJEZŐ RÉSZE				KISSZERÚ EGYÉ- NISÉG					ZENEI FELHANG AMELY DOLOG					TONNA- SÚLY, RÖV. KRISZTUS ELŐTT, R.		
VANÁ- DIUM	ESZKÖZ HOLLAND AUTÓJEL				USA-BELI SZAB- VÁNY FÉL ZSÁK!				BECÉZETT MIHÁLY DABAS HATÁRAI!							TÜZFEGY- VERT HASZNÁL
INDIA SPORT- JELE			KÖTSZER MÉTER, RÖVIDEN			AZONBAN UGYAN, DEHOGY!					FONALAT ERŐSÍT KÉRDŐ- SZÓCSKA					

Tavaszi nagytakarítás



A sarokban nyolc apró szem figyelte árgus tekintettel, repül-e felé végre valami friss falat? Nem repült. Pókunk azonban türelmes volt, várt kitartóan. Néhány óra elteltével azonban a türelem fogyóban volt. Az éhség nagy úr, ha jelez a gyomor, valamit tenni kell, pontosabban enni kell. Mivel új kapás nem volt, maradt az utolsó, gondosan becsomagolt légy, ami jó ideje várta már a hálóban elkerülhetetlen sorsát. Pókunk odatrappolt hát a korábbi fogáshoz, de a falatozás előtt váratlanul egy halvány napsugár törte át magát a szürke felhőkön, majd a mozdonyszín hótól, esőtől, fagytól, szélviharoktól viseletes, és áttetszőnek semmiképpen sem mondható ablakán, hogy egyenesen rávilágítson a sarokban megbújó pókhálóra. Pókunk örült is, meg nem is e hirtelen jött ragyogásnak, hiszen pontosan tudta, mit jelent ez: jön a tavasz! Jön a tavasz??!! Egy gyors falatot még bekapott, aztán uzs-gyi be a repedésbe a falon, mert...

– Azt a motorolajos, mozdonyfűtő nem jóját neki! Hát mi csoda por van itt? És az ablak? Szinte ki sem látni rajta, olyan piszkos. Még ez az ócska pókháló is olyan poros a sarokban, hogy... inkább nem is mondom – zsörtölődött hangosan Lencse, a csapat mindenese.

Még hogy ócska! Az ő gondosan, mérnöki pontossággal megalkotott hálója?! Ami egész télen olyan jó szolgálatot tett? – gondolta pókunk, aztán kicsit igazat adva a nagy, sárga, darus járműnek, félretette sértettségét, és csendben figyelte a repedésből viseltes hálója végzetét. Lencse ugyanis tisztaság- és rendmániás volt. Állandó tüsténkedését azonban senki sem bánta, szíve legmélyén pókunk sem, hiszen tudta jól, hogy egy ilyen poros hálót még a legbüdösebb légy is messzire elkerüli, kapásra így már nem számíthatna benne.

A következő pillanatban pedig már jött is a seprű, a vödör, a csutakoló, szállt a por, habzott a víz, jártak a szivacsok. A mozdonyok csak kapkodták a fejüket, mert nekik bizony nem volt túl sok kedvük a takarításhoz. Nem is csinálták.

Volt, aki csak nézte, volt, aki elsunnyogott, volt, aki hangosan szurkolt, és lelkesen mutogatta, hol kellene még extra söprögetés. Lencse nem szólt egy szót sem, csak tette a dolgát. Olyan könnyedén, olyan vidáman, olyan lelkesen, hogy a mozdonyok egy idő után kezdtek kicsit zavarba jönni. Tulajdonképpen ők is itt laknak, a piszkot, rendetlenséget ők sem szeretik. Lencse sem takarítónak van itt, ettől sokkal-sokkal fontosabb feladatai vannak: szállítás, rakodás, karbantartás, bozótirtás. Így a mozdonyok szépen lassan fogták magukat, és beálltak Lencsének segíteni. A végeredmény fantasztikus lett, a mozdonyszín hamarosan úgy ragyogott, mint Nohab egy ünnepi felvonuláson.

– Örülök, hogy segítettetek! – szólt Lencse meghatottan, közben látta, milyen büszkén tekintenek körbe a többiek is a csarnokban. – Így már nyugodtan mehetek a saját dolgomra, hiszen, ahogy látom, kipattantak az első rügyek is. Ez pedig azt jelenti, hogy kezdődhetnek a tavaszi munkák a pályán! Mert Lencsének ez volt az igazi terepe. Kint a pályán rendet tartani. Vitte a köveket az aljathoz, pakolta a sínzálakat, rakta az új talpfákat, de oly könnyedén, mintha csak egy porcicát söpört volna arrébb. Lencsénél erősebb és sokoldalúbb járművet nem ismertek a környéken. Az pedig, hogy szereti a rendet? Máshogy nem is mehetne a vasút. Tudta ezt az icike-picike pókunk is, aki éppen egy vadiúj hálót szövögetett a sarokban...

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt

Keltsd életre a plakátot az okostelefonoddal!



1. Telepítsd az Artivive alkalmazást



2. Tekintsd meg a plakátot az okostelefonodon keresztül

Közösségi közlekedés A ZÖLD JÖVŐÉRT

Rajtunk múlik, hogyan döntünk.

