

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**Köszönetnyilvánítás
az erejükön felül
teljesítő kollégáknak**

**BÚCSÚ A BDDF 300-AS
SOROZATSZÁMÚ VEZÉRLŐKOCSITÓL**

**MENETRENDI
VÁLTOZÁSOK**

**MAGYAR
FALU
PROGRAM**

72. ÉVFOLYAM • 2022. ÁPRILIS

Bokrétaünnep • Celledömök vasútállomás • Kábellopás • Baleset-megelőzési Program • Kítüntetések • Asztahov Vazul • Nők a vasúton
Felújítás Hatvanban • Kuponkódos vásárlás • Tompa Attila • Adó 1% • Költészet Napja • Föld Napja • Színterápia • Húsvét • Tollaslabda

SEGÍTSÉGNYÚJTÁS

Köszönetnyilvánítás az erejükön felül teljesítő kollégáknak

4

HÍRVONAL

Megújult Celldömölk vasútállomás épülete, Bokrétaünnep a hűvösvölgyi gyermekvasutas táborban, Zöldebb, csendesebb, modernebb: új gázüzemű buszokkal bővül a Volánbusz járműparkja, Újabb kábellopókat fogtak el a Biztonsági Főigazgatóság emberei és a rendőrség

7

HR-HÍREK

Röviden a bértömeg-gazdálkodásról, Pályaorientáció a Gyermekvasúton, Kollégáink rangos elismerésekben részesültek március 15-e alkalmából

12

FEJLESZTÉSEK

Megújult Mád és Szany-Rábaszentandrás vasútállomása

16

MUNKATÁRSUNK

Tovább zöldíthető a vasúti közlekedés? – Asztahov Vazullal, a MÁV mérnökgyakornokával beszélgettünk

18

MÁV-START HÍREK

Nők a vasúton, Szociális épület felújítása Hatvanban, Újabb fejlesztés a MÁV applikációban: Tesztüzemben a kuponkódos vásárlás, Egy ikonikus járműsorozat búcsúja, Új járatokkal és szolgáltatásbővítéssel érkezik az 1. számú menetrendi pótlék, Életet mentettek munkatársaink

20

MÁV SZK

Jegyértékesítés mesterfokon – A Jegyértékesítési rendszer születése és a fejlesztés legfontosabb mérföldkövei

30

ZÖLD VASÚT

Hidrogén: A jövő járműveinek hajtóereje

44

ANNO

„Roppant próbának tétetett ki” – A szegedi vasúti Tisza-híd szomorú története

50

ÉLETMÓD

Az újjászületés ünnepe: Húsvét

54

ELŐSZÓ

Egy porszemet sepertem le az asztalról. Nem volt apró, jól láttam, ahogy a földre hull, ezért eszembe jutott: vajon mi lesz ezzel a szemcsével ezután? Egy pillanattal később viszont már az foglalkoztatott, hogy vajon mi lehetett ez a szemcse azelőtt? Ez érdekes – gondoltam, és továbbgondoltam. Először az asztalom szélére néztem. Sorjás, talán arról morzsolódott le. Akkor viszont ez deszka volt. De ha deszka volt, akkor fa is volt, ha pedig fa volt, akkor erdőben is állott. Fújta a szél, kapaszkodott, ellenállt. Öröknek és szilárdnak tűnt. Aztán arra gondoltam, hogy ugyan mi kavaroghat még körülöttünk a napsugárnyalábokban? Beomlott templomok, ledöntött szobrok maradványai? Elnémult színházak faláról lehulló puskaporos kőpor? Esetleg emberek? Hajszál vagy csont? De ha emberek, akkor megszakadt életek. Megszakadtak, ez biztos, hiszen a vágyaik nem élnek tovább, nem tudják élvezni a napfényt és nem éghetnek a szerelem tüzeiben... De nem így a gondolataik! Azok akár – ha elég fontosak, elég éleslátók voltak – ki is állhatták az idő próbáját és itt keringhetnek máig, bármelyik lángoló beszélgetésben, csak úgy, mint a porszemek a napfényben. József Attila is valahogy így él ma velünk, közöttünk, bennünk, az ő születésének az ünnepe a magyar költészet napja, minden év április 11-e.

Gondolatokból és légben kavargó porszemekből jut most elég: harc dúl, ami felforgatja a nyugalmat – sokan tekinthetnek ezért aggodalommal a jövőbe. Az értelmetlen ütközik meg az ártatlannal, az erőltetett a védtelennel. Azt hiszem, a gondolkodó embereknek egyetlen kötelessége Arany János gondolatai mentén cselekedni, és „ember lenni mindég, minden körülményben” – azaz emberi jósággal fordulni embertársaihoz – határon innen és határon túl. Kezet nyújtani sokféleképpen lehet azoknak, akiknek nincs kapaszkodójuk.

A MÁV-Volán-csoport is kiveszi a részét a segítségnyújtásból. Szolidaritási jegyekkel támogatja a menekülteket, a Volánbusz a határ mellett járműveket biztosít az elszállításukhoz, több leányvállalatunk pedig gyűjtést szervez.

Ismét bizonyítottuk, hogy a vasutas közösségre mindig lehet számítani, hiszen egy emberként fogtunk össze, ezért dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató videóüzenetben fejezte ki elismerését és köszönetét a vállalatcsoport munkavállalóinak. Az áprilisi számunkban a vezetői interjú helyett ezt a köszönetet olvashatják. Megismerkedhetnek továbbá életmentő munkatársainkkal, olvashatnak a leköszönő BDdf vezérőrkocsiról, valamint betekintést nyerhetnek egy FLIRT járműszerelő mindennapjaiba is. Egy fiatal kollégánkkal a fenntartható és zöld közlekedési módokról, valamint azok kombinációjáról beszélgettünk, míg a témával összhangban a környezetbarátabb, gázüzemű buszok beszerzése, valamint a hidrogénmeghajtású járművek is szóba kerülnek.

Mielőtt belelendülnének az olvasásba, hadd emlékeztessem Önöket: tömegek nem csak jó ügyek mellett gyűlhetnek, mi viszont most kiállhatunk valami mellett, ami jó, sőt nemes, megfeszített munkánkkal a menekültek sorsán könnyíthetünk. Legyen ez a lapszám most egy elismerés, leginkább az Önöké. Azoké, akik erejükön felül teljesítenek.

Jó olvasást kívánunk!

Benke Máté
kommunikációs szakértő
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, Honti Márk, Hum Krisztina, Kispéter Adél, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Pandi Ágnes, Sin Bettina, Sós Imre, 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, Fortepan, Nagy Gábor

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

Köszönetnyilvánítás az erejükön felül teljesítő kollégáknak



Az ukrajnai háború miatt naponta több ezer menekült érkezik hazánkba. A MÁV-Volán-csoport a kezdetektől fogva nagy szerepet vállalt szállításukban és ellátásukban. Záhonytól Budapestig számos kolléga erejét megfeszítve dolgozik, hogy segítsen bajba jutott embertársain. Ezért dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató videóüzenetben fejezte ki elismerését és köszönetét mindazoknak, akik vállalatcsoportunknál segítséget nyújtanak az ukrán menekülteknek. Szeretnénk, ha a köszönet minél több MÁV-Volán-csoport munkavállalójához eljutna, ezért a magazinban is olvashatóvá tesszük:

„Kedves Munkatársaim!

Nyugodtan mondhatjuk, hogy minden komoly válság idején kiemelkedő szerep jut a vasútnak és a vasutasoknak is, nem hiába neveznek minket összetartó közösségnek, hiszen felelősséget kell vállalnunk egymásért és utasainkért.

Kevesen gondoltuk volna, hogy a koronavírus-járvánnyal terhelt kettő év után még súlyosabb kihívással kel szembeesünk. Február 24-én az orosz agresszió miatt keleti szomszédunkban, Ukrajnában háború tört ki, amelynek következményei azonnal elérték Magyarországot. A kirobbanó háborúra villámgyorsan kellett reagálnunk, fel kellett készülnünk a menekültek fogadására és megsegítésére. Át kellett alakítanunk a záhonyi állomást, a Nyugati majd a Keleti pályaudvaron pedig minden rendelkezésre álló helyet fel kellett szabadítanunk a megnövekedett utasforgalom kiszolgálására. Már a háború negyedik napján különvonatot közlekedtettünk Záhonyból Budapestre, és tesszük ezt a mai napig is. Az Ukrajnából menekülteket szolidaritási jeggyel segítettük, amellyel ingyenes utazást biztosítottunk Magyarország területén a vasúti közlekedésben. A mai napig eddig több mint 100 000 ilyen jegyet értékesítettünk. A Volánbusz a határ mellett biztosított buszokat a menekültek elszállítására és több leányvállalatunk is gyűjtést szervezett a menekültek megsegítésére. Többek között a MÁV VAGON és a Volánbusz. Többletfeladat és többletfelelősség hárult elsősorban a határ mellett szolgálatot teljesítő kollégáinkra, a mozdonyvezetőkre, a jegykezelőkre, a jegypénztárosokra, különös tekintettel a budapesti nemzetközi jegypénztárosokra és minden érintett területi igazgatóság munkatársaira.

Szeretném megköszönni minden kollégámnak azt a helytállást és emberséget, amelyet az elmúlt hetekben tanúsítottak. Ismét bebizonyítottuk, hogy ránk, vasutasokra mindig lehet számítani, hiszen egy emberként fogtunk össze. Egy emberként fogtunk össze embertársainkért, utasainkért, egymásért és Magyarorszáért.

Köszönöm munkájukat, jó egészséget és kitartást kívánok mindannyiunknak!

MÁV-Volán-csoport, csak így tovább!”

Dr. Homolya Róbert
elnök-vezérigazgató



Humanitárius tranzitpont nyílt a BOK-csarnokban

Egy egész világ fogott össze az ukrán menekültekért, így a magyar kormány is igyekszik segíteni a bajbajutottakon. Ezért a budapesti BOK-csarnokban humanitárius tranzitpontot nyitott, karitatív szervezetekkel együttműködve.

A háború elől menekülő nagy többsége pályaudvarainkra érkezik, innen autóbuszokat indítanak a BOK-csarnokba, ahol kulturált körülményeket alakítottak ki az emberek fogadására. A csarnokban többek között étel, ital, orvosi ellátás, tisztálkodási lehetőség várja őket, a kisgyermekes anyák számára baba-mama sarok, a gyermekeknek játszósarok áll rendelkezésre, valamint az emberek információt kaphatnak a szállás- és további utazási lehetőségekről.

A továbbutazóknak vállalatcsoportunk nemzetközi pénztárt nyitott, ahol a menekülők átvehetik szolidaritási jegyüket, és ki is szállítják őket a pályaudvarokra vagy a Liszt Ferenc repülőtérre. A menekültek szállításához szükséges buszokat a Budapesti Közlekedési Központ és a Volánbusz biztosítja. Akik csak néhány napig akarnak Magyarországon maradni, azok számára a humanitárius szervezetek biztosítanak szállást, azoknak az elhelyezéséről pedig, akik tartósan maradnának, az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság gondoskodik, a megyei védelmi bizottságokkal együttműködve. A Volánbusz továbbra is elkötelezett az Ukrajnából menekülő segítésében, a munkatársak helytállnak a határátelőknl is. Ukrajna és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye között öt határátelőknlhely működik, ezért a megye forgalmi és műszaki üzeminek munkatársaira is jelentős, ugyanakkor nemes feladat hárul a jelenlegi krízishelyzetben. Az Észak-Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei forgalmi üzem öt, a Dél-Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei forgalmi üzem hét autóbusszal, napi 24 órában végzi az Ukrajnából érkező menekültek szállítását a segély- és gyűjtőpontokra. Azok az autóbusz-vezetők, akik vállalták, hogy ebben a komoly fizikai és főként lelki teherrel járó feladatban részt vesznek, humánumból, együttműködésből, segítségnyújtásból és emberségből jelesre vizsgáltak. Dr. Pafféri Zoltán, a Volánbusz elnök-vezérigazgatója 2022. március 9-én Lónyára látogatott, találkozott a szállításban részt vevő munkatársakkal és dr. Tilki Attila országgyűlési képviselővel, valamint Nagy Ernő

polgármesterrel egyeztetett a rendkívüli szállítási feladatok szervezéséről és végrehajtásáról. Felkereste a lónyai határátelőknlhelynél szolgálatot teljesítő autóbusz-vezetőinket, hogy személyesen köszönje meg emberfeletti munkájukat. Természetesen ez a köszönet megilleti a többi határátelőknlhelyen szállítási feladatot végző munkavállalókat is.

A Volánbusz munkatársai más területeken is kiveszik a részüket a menekültek segítésében. Március 9-én a Volánbusz Kommunikációs Igazgatóság munkatársai szerveztek gyűjtést a Baptista Szeretetszolgálat népligeti segélypontjának támogatása érdekében. A befolyt összeget gyümölcslé, ásványvíz, keksz, instant leves, szalvéta, papír zsebkendő és műanyag evőeszközök beszerzésére fordították – összesen 207 kilogrammnyi ital, élelmiszer és egyéb eszköz vásárlására volt elegendő az adomány!

Tiszabecstre szállították a MÁV VAGON szervezésében összegyűjtött adományt

A háborús válsághelyzetben az otthonukat elhagyni kényeszerülő családok támogatására a MÁV VAGON Kft. gyűjtést szervezett. Megmozdult a vasutasság, a MÁV-Volán-csoport ismét az összefogásról tett tanúságot. Gyűjtőpontjaink Szolnokon, Székesfehérváron és a budapesti MÁV-székházban voltak elérhetőek, de érkeztek adományok a fényeslitkei és békéscsabai telephelyekről is.

Ezúton szeretnénk tolmácsolni a vasutas munkatársak felé Tiszabecs polgármesterének, Lőrincz Gusztáv úrnak a köszönetét. 2022. március 11-én, pénteken, Stáncz János ügyvezető igazgató és kollégái a 3 gyűjtőpontról összesen 70 doboznyi tartós élelmiszert, higiéniai terméket, babaápolási terméket és bébiételt, továbbá ásványvizet és háztartási papírárut, játékokat szállított a határmenti településre. Megérkezésünkkor láttuk, hogy jó helyre kerül az adomány, segítve az otthonukat elhagyókat ebben a nehéz helyzetben.

Köszönet minden kollégának, aki adományával, segítségével támogatta a háború sújtotta területekről menekülőket! Tegyük ezt továbbra is!

LÁTOGATÁS ZÁHONYBAN



A határmenti településen a háború elől menekülők széles körű és összehangolt támogatására van szükség, melyben a vasút is nagy szerepet vállal. Mager Andrea miniszter-asszony és Szentkirályi Alexandra kormányzóvivő is ellátogatott Záhonyba, megtekinteni a helyiek tevékenységét és az átalakult várost.

A hölgyeket dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató és Hadnagy Attila pályavasúti területi igazgató fogadta. „Először körbevezettük őket az állomáson, bemutattuk az intézkedéseket, amiket a MÁV tett a menekültekért a kezdetektől napjainkig. Bemutattuk a folyamatot, hogyan egyeztet a vasúttársaság a többi hatósággal, milyen helyiségeket alakítottunk át a menekültek fogadására és ellátására. Megmutattuk a baba-mama várat, illetve azt a helyiséget, ahol a menekültek megpihenhetnek. Sok olyan munkaszervezési intézkedésre volt szükség, ami a mindennapos ellátáshoz nélkülözhetetlen. Például középvezetői ügyeletet szerveztünk a hatóságokkal való gördülékeny együttműködésért. Ismertettük miniszter asszonnyal, hogy a MÁV-Volán-csoport valamennyi területen lévő szervezeti egysége szoros együttműködésben egymással és a hatóságokkal, önkormányzattal, karitatív szervezetekkel a kezdetektől a segítségnyújtáson dolgozott teljes erőbedobással. A miniszter asszonynak és a kormányzóvivőnek megmutattuk a hatóságoknak kialakított helyiségeket is, és részletesen ismertettük a menekültek elhelyezésének folyamatát. Mager Andrea nagyon elégedett volt, szóban többször kifejezte köszönetét a vasutasoknak, melyet ezúton szeretnék én is továbbítani. Ez most mindenkinek kiélezett, nehéz helyzet, kell erő a folytatáshoz.” Miniszter asszony és a kormányzóvivő ajándékokat és élelmiszereket hoztak a menekülteknek, amit a karitatív szervezeteknek nyújtottak át.

Aztán találkoztak a város polgármesterével, Helmeczi Lászlóval, akivel a hölgyek a vasútállomás után a helyi középiskolában kialakított Segítségpontra látogattak el. Ezt követően Gubik Lászlóval a Záhony Port Zrt. vezérigazgatójával a záhonyi vasúti és logisztikai infrastruktúra fejlesztéséről esett szó és a MÁV-os vezetőkkel az átrakókörzet átrakólétesítményeit tekintették meg. A háború miatt felértékelődik a vasúti áruszállítás szerepe is, melyben a magyarországi Záhony is jelentős feladatot kap. A politikai asszonyok Barabáson a Katolikus Karitászzal vezetésével működő Segítségpontra szolgálatot teljesítőkkel is találkoztak, a napot pedig Tarpán, önkéntes asszonyok társaságában zárták. Ők azok a helyi lakosok, akik több környékbeli településen azért dolgoznak, hogy az érkező menekülteket meleg étel és szállás fogadják.



MEGÚJULT CELLDÖMÖLK VASÚTÁLLOMÁS ÉPÜLETE



Celldömölk igazi vasutas város, felvételi épülete az „50 megújuló állomás” program keretében újult meg. A patinás állomás ismét eredeti fényében fogadhatja az utasokat, az itt dolgozókat és a város lakóit egyaránt. Ünnepléses sajtótájékoztató keretében adták át az épületet.

Celldömölk vasútállomás újabb részének felújítása és az épület külső homlokzatának megszépítése tavaly tavasszal kezdődött meg. Az állomás építészeti helyreállítása a mai kor követelményeinek megfelelően zajlott. A beruházást a vasúttársaság 453 millió forint saját forrásból, közel nyolc hónap alatt valósította meg, a kivitelezési munkálatokat a MÁV FKG szakemberei végezték el.

Megszépült a celldömölki állomásépület

Felújították a tönkrement épületszerkezeti elemeket, visszaállították a régi és impozáns külső megjelenést. Az épület homlokzatát teljesen újravakolták és festették, új fa nyílászárókat építettek be, kicserélték a bádogos szerkezetet, a főbejárat melletti két toronyépület új fémlemezfedést kapott. A használaton kívüli kéményeket, antennákat és kéményseprő járdákat elbontották, a megmaradó kéményeket pedig felújították. Az utascarnok belső világítását is korszerűsítették, továbbá fotocellás ajtókat is beépítettek, megkönnyítve az utascarnokba való be- és kijutást. A peron térkö borítást kapott, és új peronbútorokat helyeztek ki, valamint fémlemez fedést is készítettek az I. vágány melletti peronra. Az épület keleti oldalán a megsüllyedt épületrészt helyreállították, emellett új villámvédelmi rendszert építettek ki, továbbá az épület melletti első vágányt is felújították.

Ünnepléses átadás

Az állomás a korábbi átépítéseknek, belső felújításoknak és a mostani homlokzati felújításnak köszönhetően méltó épülete lesz mind a vasútnak, városnak egyaránt. A tavaszi



menetrendváltástól pedig további szolgáltatásfejlesztés is várható a térségben. Az április 3-án életbe lépő menetrend módosításnak köszönhetően többek között egy pár Göcsej InterCity vonattal több közlekedik majd. Budapestről már korán, 4:45-kor indul IC Zalaegerszegre Székesfehérvár, Veszprém és Celldömölk érintésével. A zalai megyeszékhelyre 8:08-kor érkezik meg.

Korábbi fejlesztések Celldömölkön és térségében

Az állomás épületén és környezetében a korábbi években (2015–2017 között) több kisebb-nagyobb karbantartást és felújítást is elvégeztek. Megújult az állomásépület előtti tér, az épület mellett autóbusz-várakozót és P+R parkolókat alakítottak ki, illetve az épület utasterét is felújították és elvégezték az akadálymentesítést. Az elmúlt években nemcsak az állomás újult meg, hanem a Celldömölkhez kötődő menetrendi szolgáltatások is. A 2019/2020-as menetrendváltás már több újdonságot hozott, továbbá korszerűbb járműveket is forgalomba állítottak a térségben, például a népszerű, magyar fejlesztésű IC+ kocsikat a Bakony, és Göcsej InterCity-kben. Emellett Győr–Celldömölk–Balaton-szentgyörgy között légkondicionált Desiro motorvonatok, és kétórás ütemes menetrend szerint HELIKON InterRégió vonatok közlekednek, melyek minden korábbinál több, és színvonalasabb kapcsolatot biztosítanak a Nyugat-Dunántúlon.

A Győr–Celldömölk viszonylatú személyvonatokkal a 10-es vasútvonal mentén fekvő fontosabb településekre óránkénti eljutási lehetőség áll rendelkezésre.

BOKRÉTAÜNNEP A HŰVÖSVÖLGYI GYERMEKVASUTAS TÁBORBAN



A Széchenyi-hegyi Gyermekvasúttáborában idén nyáron már egy megszépült és korszerű tábor várja majd a gyermekvasutasokat. A szállásépületet március 24-én bokkrétával díszítették, hamarosan az épület melletti parkos terület is teljesen megújul, az ifjú kisvasutasok nagy öröme.

A Gyermekvasúton az 1948-as megnyitása óta a 10–14 éves gyerekek látják el a vasúti szolgálatot. Gyermekvasutasnak lenni napjainkban ismét egyre népszerűbb a fiatalok körében, tanévről tanévre maximális létszámmal indulnak a tanfolyamok, a nyári avatási ünnepségeken az elmúlt két nyáron is 160-170 ifjú vasutas tett ünnepélyes fogadalmat. Jelenleg 700 gyermekvasutas rendelkezik a szükséges vizsgákkal és a februárban indult tanfolyamon is százan tanulnak. A szolgálatokon kívül is összetartó közösséget alkotnak a gyermekvasutasok: rengeteg szabadidős programon vesznek részt, a tanév egyik csúcspontja a kéthetes nyári táborozás, mely életre szóló élményeket ad a fiataloknak. A hűvösvölgyi tábor 1962 óta üzemel, most a napjainkra már elavult, régi faházak helyére a vasúttársaság egy korszerű szállásépületet épített, és a körülötte lévő parkot is teljesen megújítja. A bokrétaünnepen Mager Andrea, a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter beszédében arra hívta fel a figyelmet, hogy fontos a közlekedési ágazatban dolgozó szakemberek utánpótlása, melyhez kiváló szakmai alapokat jelenthet a gyermekvasutasként eltöltött pár év, és sok fiatal itt válik egy életre elkötelezett vasutasná.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója kiemelte, hogy az elmúlt években látványos felújításokba kezdett a vasúttársaság a Gyermekvasúton is: két éve adták át a megújult hűvösvölgyi végállomást, jelenleg is zajlik Csillebérc állomás rekonstrukciója, és a jövőben is nagy figyelmet kell

fordítani az utasok kiszolgálásával összefüggésben az állomások és a kisvasúti járművek felújítására.

Az ünnepségen az épület tetejére bokkrétát helyeztek el, az érdeklődők megtekinthették a készülő létesítményt, megnézhették a már berendezett mintaszobát. Az új, kétszintes szállásépület nyaranta 23 nyolcágyas szobával, modern vizesblokkokkal ad majd otthont a gyerekeknek, egyszerre akár száznolcvannak is. A parkban több közösségi teret alakítanak ki, melyek sportolásra, közös játékokra alkalmasak, új térbútorokat helyeznek el ivókutakkal és párapapával. A projekt költsége 600 millió forint, melyet a MÁV saját forrásból biztosít, a terveket a Fiatal Építészek Műhelye készítette.

A tábor ünnepélyes átadása a tanévben indított két tanfolyamot elvégző gyermekvasutasok avatásával egyszerre lesz júniusban.



ZÖLDEBB, CSENDESEBB, MODERNEBB: ÚJ GÁZÜZEMŰ BUSZOKKAL BŐVÜL A VOLÁNBUSZ JÁRMŰPARKJA



Mager Andrea, nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter beszédében kiemelte: „Az új autóbusszok beszerzésével a Volánbusz nem csak a járműfiatalítás, hanem a környezetvédelem és a fenntartható közlekedés területén is óriási lépést tett előre, köszönhetően az állami vállalatok példaértékű, sikeres összefogásának.”

Összesen 164 darab új, sűrített földgázzal (CNG) üzemelő autóbusszal bővül a Volánbusz flottája 2022-ben. Az MAN Lion's City 12 G típusú, alacsony padlós járművek közül 75 darab a fővárosi agglomerációban, 10 Szegeden állhat forgalomba nyár végéig; Szolnokon 40, Zalaegerszegen pedig 39 darab elővárosi kivitelű jármű szolgálhatja az utasok kényelmét idén őszig. A modern, alacsony károsanyag-kibocsátású buszok jelentősen hozzájárulnak a szolgáltatási színvonal emeléséhez és a közlekedési társaság környezetvédelmi céljainak eléréséhez.

A Volánbusz 2021 nyarán írt ki közbeszerzést 164 darab új, sűrített földgázzal (CNG, Compressed Natural Gas) üzemelő autóbussz beszerzésére. Az eljárások eredményesen lezárultak, a nyertes ajánlattevő mindkét kiírás esetében az MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft. lett. A 2022. február 28-án aláírt szerződés értelmében MAN Lion's City 12 G típusú, alacsony padlós, kéttengelyes, szóló kivitelű (nem csuklós) járművekkel bővül a közlekedési társaság flottája. Valamennyi új autóbusszt Euro 6-os környezetvédelmi besorolású, CNG-üzemű motor hajtja. A sűrített földgáz a hagyományos hajtóanyagokhoz képest alacsonyabb szén-dioxid- és koromkibocsátást eredményez. Emellett a CNG-motorok lényegesen csendesebben üzemelnek, mint dízelüzemű társaik, így mérsékelik a környezet zajterhelését.

A Volánbusz a MÁV–Volán-csoport fenntarthatósági célkitűzéseivel összhangban az autóbussz-állomány fiatalítása mellett fokozatosan annak zöldítésére is törekszik új, alternatív meghajtású, lokálisan alacsony vagy zero károsanyag-kibocsátású járművek beszerzésével. Ennek

érdekében a Zöld Busz Program keretében meghirdetett, elektromos autóbusszok és a kapcsolódó töltő-infrastruktúra beszerzését támogató felhívásán a Volánbusz 7 pályázata szerepelt sikerrel, aminek eredményeként összesen 100 darab zöldbusz kezdheti majd meg szolgálatát a közlekedési társaság kötelékében: Székesfehérváron 12, Győrben 13, Zalaegerszegen 11, Egerben 6, Szolnokon 10, Szegeden 8, a budapesti agglomerációban pedig 40 darab új, elektromos, szóló (nem csuklós) autóbussz állhat forgalomba. Az elektromos járművek beszerzését követően a Volánbusz üzemeltetheti majd az egyik legnagyobb, alternatív meghajtású járművekből álló autóbusszflottát Közép-Európában. A nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter beszédében kiemelte: „Az új autóbusszok beszerzésével a Volánbusz nem csak a járműfiatalítás, hanem a környezetvédelem és a fenntartható közlekedés területén is óriási lépést tett előre, köszönhetően az állami vállalatok példaértékű, sikeres összefogásának.”

A MÁV–Volán-csoport egységes stratégiai irányításának is köszönhetően egyre színvonalasabb, korszerűbb és környezetkímélőbb közösségi közlekedési szolgáltatások várják az utasokat. A Volánbusz 2018-ban indult járműfiatalítási programja keretében – a 2021 végéig lezárt beszerzéseknek köszönhetően – több mint 1700 új és újszerű autóbussz állt, illetve áll forgalomba. A társaság idén további 1000 új jármű beszerzését tervezi. A nagyarányú járműfiatalítás eredményeként az év végéig a vállalat teljes autóbussz-állományának 40 százaléka megújulhat, és a flotta átlagéletkora 8 évre csökkenhet.

ÚJABB KÁBELLOPÓKAT FOGTAK EL A BIZTONSÁGI FŐIGAZGATÓSÁG EMBEREI ÉS A RENDŐRSÉG



A vasúti kábellopások jelentős anyagi kárt okoznak a vasúttársaságnak, veszélyeztetik a vasút biztonságos működését és számottevően hátráltatják a napi forgalmat is. Ezért is kiemelkedően fontos a Biztonsági Főigazgatóság munkája. Fegyveres biztonsági őrök újabb kábellopókat fültek le a rendőrség munkatársaival együttműködve, ezúttal a 80a vonalán, a Hungária körüti híd közelében.

Március 12-én 14 óra körül Ferencváros és Kőbánya felső állomások között megrongálták a 12 sz. szelvényben lévő E2 elosztót. Nem sokkal később a Budapest-Keleti pályaudvar és Ferencváros állomások között a jobb vágányon a T3, a bal vágányon a T2 és a T3 térszólólagos foglaltá vált. A két állomás között több helyen elvágták a vonalkábel. A rendőrséget a vasúttársaság kollégái értesítették, a helyszínelés késő estig tartott. A helyreállítást a biztosítóberendezési szakszolgálat munkatársai március 14-én este fejezték be. Az események miatt az 1 sz. fővonalon 132 személyszállító vonat összesen 480 percet, 1 tehervonat 15 percet késett. A 80a fővonalon Budapest-Keleti pályaudvar és Rákos állomás között részlegesen elmaradt 137 személyszállító vonat, 587 személyszállító vonat, melyek összesen 4141 percet késtek.

Az események miatt a Biztonsági Főigazgatóság fegyveres biztonsági őrseit, avagy reagáló őrseit március 12-én az esti szolgálatkezdéstől a terület őrzésére csoportosították át, melynek eredményeképpen március 13-án tetten értek

és elfogtak két főt, akik biztosítóberendezési kábeleket akartak eltulajdonítani. Az eseményt Takács Csaba fegyveres biztonsági őr jelentette.

„Rejtett megfigyelést végeztünk az AT 26 térszóló területén. Arra lettünk figyelmesek, hogy egy személy a velünk szemközt lévő oldalon éppen egy kábelt próbál szétfűrészelni. Az adott területre érkezvén közöltük vele, hogy kik vagyunk, és hogy hagyja abba a törvénysértő magatartást. Próbált elfutni, ezért megbilincstük. A társa kb. két perccel ezután érkezett a helyszínre, akivel szemben ugyanúgy jártunk el. Ezután értesítettük a hatóság embereit. A rendőrség munkatársai, Giliga Marcell és Kárpáti Tibor megérkeztek a helyszínre. Közben mi az elfogott személyeken ruházatvizsgálatot végeztünk. Zsebeikből tapétavágó és bicska került elő. Adataik rögzítése után átadtuk őket a rendőröknek. Gombár László blokkmester megállapította, hogy a keletkezett kár mértéke 500 ezer forint.” Az elkövetőket a VIII. kerületi Rendőrkapitányságon előállították.

„FÉNYEK – SÍNEK – ÉLETEK” NÉVEN SZERVEZETT BALESET-MEGELŐZÉSI PROGRAMOT A MÁV ÉS A RENDŐRSÉG BÉKÉSCSABÁN

Általános iskolásoknak szervezett baleset-megelőzési programot a MÁV és a rendőrség a Békéscsabai Turisztikai Főpályaudvaron 2022. február 22-én. Három iskolából mintegy 70 diák vett részt azokon a szakmai előadásokon, amelyeket Bánszki Hajnalka rendőr őrmester és Bajkai Zsolt, a MÁV balesetvizsgálója tartottak meg. A gyerekek tudását kérdésekkel mérték fel a szakértők, ezenkívül pedig egy működő fényorompót is megtekinthettek a jelenlévők.

Ezen a napon nemcsak a fényorompó működésével, a vasúti átkelés szabályaival és a vasúti átjáró jelzéseivel ismerkedhettek meg az itt lévők, hanem különböző fotók alapján – és a rajtuk szereplő balesetek ismertetése révén – magyarázták el a szakemberek, hogy az elsőrendű vesztes elsősorban a közúti jármű lehet. Ez a méret és a tömeg különbsége miatt is így van, de a fékút is nagyon különböző, hiszen amíg egy személygépkocsi 50 km/h sebességnél 17 méteren belül meg tud állni, addig a vonatszerelvénynek – szintén 50 km/h sebesség mellett – több mint 500 méterre van szüksége mindehhez.

Az előadók a két távolság szemléltetése érdekében kijelölték, majd a gyerekekkel együtt végigsétálták a két távolságot – ezzel érzékeltetve a kettő közötti különbséget.

A MÁV és a rendőrség munkatársainak rendkívül pozitív hozzáállása és a média nagy érdeklődése alapján nemcsak a mostani járművezetők figyelmét sikerült felhívni a vasúti átjáróban (is) minél fokozottabb figyelemre, hanem a folyamatosan felnövő generációk is azzal a tudattal fognak majd volán mögé ülni, hogy a kormányt fogva a felelősség is részben a kezükben van.

„Ha sikerült a kezdeményezéssel elérni, hogy a jelen lévő gyerekek a szülőknek elmesélik az itt elhangzottakat, valamennyien elgondolkodnak rajta, és már megérte, hogy az érintettek összefogásával megvalósult a Fények – Sínek – Életek program” – mondták el a szervezők.

Sós Imre



KEDVES MUNKATÁRSUNK!



A jelenleg fennálló háborús helyzet és az e mentén kialakuló bizonytalanság váratlan lelki terhet ró mindannyiunkra. A MÁV-Volán-csoport Támogatlak csapata most is szeretne segítséget nyújtani a kollégák számára Lelki Tamasz szolgáltatásával.

A Lelki Tamasz telefonvonal önkéntes humán segítő szakemberei az ingyenesen hívható +36 1 511 8989 telefonszámon várják a hívásokat minden munkanapon 7:30 és 10:00 óra között. Segítségért kollégáink név nélkül fordulhatnak a szakemberekhez.

Abban az esetben, ha a Támogatlak önkéntes csapata úgy érzi, hogy nem tud segíteni, mert inkább mélyebb vagy hosszabb távú pszichológiai támogatás javasolt, a kollégát továbbirányítják a megfelelő szakterülethez. A vasútegészségügy pszichológus szakemberei – szintén a Támogatlak program keretében – elérhetők munkanapokon 9:00–17:00 óra között az ingyenesen hívható +36 1 881 0104 telefonszámon!

Szükség szerint élj a lehetőséggel, minden beszélgetés segít!

A Támogatlak program csapata

ELHUNYT BARANYAI DEZSŐ



Mély fájdalommal tudatjuk, hogy Baranyai Dezso területi ingatlankezelési szakértő, a MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely Területi Ingatlankezelési és Zöldterületkarbantartási Osztályának munkatársa 2022. március 13-án, életének 62. évében, méltósággal viselt hosszú betegség után elhunyt.

Baranyai Dezso a Pollack Mihály Műszaki Főiskolán a magasépítési üzemmérnöki diploma megszerzését követően kezdte meg vasúti pályafutását 1982 szeptemberében Szombathelyen, a MÁV Épület- és Hídfenntartási Főnökségen építésztervező munkakörben. Korábbi felsőfokú tanulmányainak helyszínén megszerzett épületfenntartási szaküzemmérnök másoddiplomája után, 1986-tól fő-építésvezetőként irányította az akkori Építésvezetőséget. Az 1990-es években magasépítési vonalbiztos, majd főmunkatársi munkakörökben dol-

gozott, épületdiagnosztikai és műszaki ellenőr képezéseket is szerzett, és szakmai felügyeletet látott el az egykori MÁV Ingatlankezelő Kft. tevékenysége felett. A Vas Megyei Építész Kamara tagjaként számos beruházási, felújítási és épületkarbantartási projekt aktív részese volt. 2001-től a Pálya-, Híd- és Magasépítési szervezet területi főépítésze, 2003-tól a Területi Építésfelügyeleti Osztály vezetője lett. 2006-ban igazgatói dicséretet, majd 2009-ben munkája elismeréseként vezérigazgató-helyettesi, üzletágvezetői kitüntetést kapott. 2016-ban szakterületének a Pályavasúti szervezetbe történt integrációját követően ingatlankezelési szakértő munkakört töltött be.

Munkatársai körében országos ismertségét és elismertségét széles körű szakmai tudásával és megfontolt, higgadt döntéseivel vívta ki. Embersége és munkatársaihoz fűződő közvetlen viszonya példaértékű volt, közel négy évtizedes tevékenységét mindig tisztelet, személyét pedig figyelemre méltó szeretet övezte, tervezői munkáját számos vasúti és középület, továbbá polgári épületek őrzik meg az utókornak. Emlékét szívünkbe zárva örökre megőrizzük, családjá gyászában fájó szívvel és együttérzéssel osztozunk.

Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely

RÖVIDEN A BÉRTÖMEG-GAZDÁLKODÁSRÓL

A tavalyi év nyarán új fogalom jelent meg a humán „eszköztárában”, a bértömeg-gazdálkodás. De mit is takar ez a szó, mit jelent a gyakorlatban, mi benne az új a korábbi létszám-gazdálkodással szemben?

Létszám-gazdálkodás esetén a létszám csökkenése együtt járt a hozzá tartozó bértömeg csökkenésével. Így a magas létszám fenntartásában volt érdekelt a szervezet, és korlátozottak voltak a vezetők eszközei a jobban felkészült, hatékonyabban munkát végzők elismerésére.

Ezzel szemben a bértömeg-gazdálkodás az elvégzendő feladatot és az ahhoz tartozó bért kezeli korlátként. A vezetők szabadabban dönthetnek arról, hogy az adott feladathoz rendelkezésre álló bértömeget hogyan használják fel: ha ugyanaz a feladat elvégezhető a korábbiaknál alacsonyabb létszámmal, a feladathoz rendelt bértömeg változatlan marad – azaz nőhet az egy főre jutó bér.

A magasabb bérek teszik lehetővé a jól felkészült, motivált munkatársak megtartását, újak toborzását. Fontos látni,

hogy a bértömeg-gazdálkodás nem jelent elbocsátást – az üres pozíciók zárolásával, az azokhoz tartozó bértömeg felhasználásával növelhető a meglévő kollégák anyagi elismerése.

A bértömeg-gazdálkodás sokkal nagyobb lehetőséget ad a vezetőknek arra, hogy a helyi lehetőségeket és adottságokat jól ismerve dönthessenek az üres pozíciók zárolásáról és az azokra tervezett források béremelésre történő felhasználásáról.

A bevezetett új eszköz eredményeként a tavalyi év során 120 üres pozíciót zártak le, és az így felszabaduló bérekből több mint 1100 fő bére növelhető átlagosan 10 százalékkal. Ezek a kollégák már az új, emelt bérükre kaphatták meg az idei 10 százalékos bérfeljesztést.

Az idei évben tovább folytatódik a program, s a lezárásra kerülő üres pozíciók bére továbbra is bérfeljesztésre kerülhet felhasználásra.

PÁLYAORIENTÁCIÓ A GYERMEKVASÚTON

2022. március 6-án az „Újszerű pályáorientációs és toborzási eszközök” projekt keretében a hűvösvölgyi Gyermekvasút ifivezetői számára a MÁV Zrt. humán kollégái workshopot szerveztek.

A program célja az ifivezetők véleményének a megismerése arról, mit gondolnak a MÁV-Volán-csoportról, és hogyan vélekednek róla, mint munkahelyről. Elmondták azt is, hogy számukra milyen lenne a vasút, mint ideális munkahely.

Az 5 egyetemista és 8 középiskolás ifivezető lelkesen vett részt a 3 órás programon, a vasúti szakma iránti elhivatottságuk az egész program alatt érezhető volt. A nap végig jó hangulatban telt, az izgalmas és kreatív feladatokon keresztül az ifivezetők elmondták véleményüket a „nagyvasútról”. Kiemelten pozitívnak tartják, hogy a MÁV egy biztos munkahely, ahol folyamatosan van lehetőség a szakmai fejlődésre. Különösen vonzóknak találják a belföldön ingyenes utazást biztosító vasúti arcképes igazolványt, illetve az egyes béren kívüli juttatásokat.

A workshop során az ifivezetők megismerhették a MÁV középiskolásoknak és egyetemistáknak szóló karrierprogramjait. Számos kérdés érkezett az ösztöndíjprogrammal, a duális képzéssel és a pályakezdő diplomásoknak szóló lehetőség-

gel kapcsolatban. A vállalatcsoport tevékenységeinek megismerése és a szakmai ismeretek bővítése érdekében többen jelezték, hogy szívesen részt vesznek a MÁV Nyílt Napján is. A Gyermekvasúttal a továbbiakban is intenzív együttműködést szeretnénk fenntartani annak érdekében, hogy bármely területen is tanulnak tovább a fiatalok, elsődlegesen a vasúttársaságot képzeljék el a jövőbeli munkahelyükként.



Kollégáink rangos elismerésekben részesültek március 15-e alkalmából



Az idei évben is rangos állami elismerésekben részesültek kollégáink, akik szakmai tudásuk, példamutató munkavégzésük és a MÁV-Volán-csoportnál töltött éveiknek köszönhetően megérdemelten vették át kitüntetésüket a magyar állam minisztereitől.



Az Innovációs és technológiai miniszter által adományozott Baross Gábor-Díjban részesült **Kelemenné Bándoli Melinda**. Kolléganőnk 2022. március 15-én történő nyugdíjba vonulásig a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. ügyvezető pozícióját töltötte be. Korábban a társaság általános ügyvezető-helyetteseként több mint 20 éven keresztül eredményesen irányította a gazdasági-, humánpolitikai-, és controlling szakterületeket. A munkavállalói elégedettség növelése érdekében előtérbe helyezte a munkakörülmények javítását. Munkájával hozzájárult ahhoz, hogy a társaság meghatározó szereplővé vált a hazai- és a környező országok vasúti közlekedési piacán. Kiemelt figyelmet fordított a Társaság belföldi és a nemzetközi hírnevének és elismerésének biztosítására és fenntartására. Lelkiismeretes munkájával hozzájárult ahhoz, hogy a MÁV KFV Kft. alapítása óta eredményesen működik.

Közlekedésért Érdemérem kitüntetést kapott **Kántor Tamás** a debreceni Pályavasúti Területi Igazgatóság gazdasági igazgató-helyettese, akinek fegyelmezett munkavégzését a vasút iránti elkötelezettség, nagyfokú kreativitás, újító és innovatív munkamódszerek alkalmazása, nyitott gondolkodás jellemzi. Hozzáállása, gondolkodásmódja, eredményorientáltsága következményeként azoknál a szervezeti egységeknél, ahol pályafutása során dolgozott mindig kézzelfogható volt a teljesítmény és a hatékonyság növekedése. Az évek során több olyan feladatot látott el kimagasló teljesítménnyel és eredménnyel, ahol új módszereket, eljárásokat, folyamatokat kellett hálózati szinten kidolgozni, bevezetni, működtetni.

Miniszteri Elismerő Oklevélben részesült **Palásti Ferenc** a szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság TEB osztályának biztosítóberendezési szakértője. Tevékenységét széleskörű szakmai tudás, nagyfokú munkabírás, lelkiismeretes, pontos munkavégzés jellemzi. Munkája során folyamatosan tartja a kapcsolatot a szakszolgálatokkal, elősegítve ezzel a feladatok gördülékeny, problémamentes megoldását. Területi szintű tevékenységén túl aktívan részt vesz a vasúti kiterőkhöz kapcsolódó biztosítóberendezési és pályás szakmát érintő, hálózati szintű feladatok ellátásában. Rendszeresen oktat a felsőfokú biztosítóberendezési mesterei tanfolyamokon, továbbadva tudását a szakma iránt elkötelezett munkatársaknak, támogatva a szakmai terület a munkaerő utánpótlását.



Miniszteri Elismerő Oklevél elismerésben részesült **Tóthné Kobra Mária**, a MÁV SZK Zrt. Környezetvédelem, szállítás, leltározás és vasúti tevékenység vezetője. Munkáját több mint 30 éve nagy küldetéstudattal, szorgalommal, odaadással és kiemelkedő szakmai tudással látja el. Számos új innovatív megoldással él a szakmai tevékenysége során, melyek közül kiemelendő a vontatási villamos energia beszerzés új alapokra helyezése a MÁV-Volán-csoport részére, valamint a 2020. évtől új feladatként szakmai irányítása alatt kidolgozásra került az NVTNM társasági részére történő, szinergiahatást elérő villamos energia beszerzési műszaki, energetikai koncepció. Kiemelkedő szakmai munkát végez az illegális hulladéklakók felszámolásához kapcsolódó projekt tervezése, megvalósítása során.



A Nemzeti vagyonkezelésért felelős tárca nélküli miniszter által adományozott Állami Vagyongazdálkodásért Érdemérem kitüntetésben részesült **Bádonfainé Szikszay Erzsébet**. 2011 és 2013 között a MÁV Zrt. pénzügyi igazgatója volt, 2013-tól 2018-ig pedig a gazdasági vezérigazgató-helyettesi szervezetet irányította. 2018-2020 között a Volánbusz Zrt. gazdasági vezérigazgató helyetteseként a regionális Közlekedési Központok beolvadását, az általa irányított területek munkájának komplex igazgatását látta el, biztosítva ezáltal az immár országos lefedettségű társaság zavartalan gazdálkodását. A több mint három évtizedes szakmai tapasztalattal rendelkező szakember 2020. október 15-től a MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettesi feladatait látja el.



Miniszteri Elismerő Oklevél elismerésben részesült **Lócsei Virág** a Volánbusz Zrt. kommunikációs igazgatója. A regionális közlekedési szolgáltatók integrációja után, a jogelőd társaságok kommunikációs munkatársainak bevonásával szervezte meg az országos vállalat kommunikációját. Az általa képviselt stratégia alapján többek között megújult a Volánbusz arculata, irányítása alatt – a hagyományos, már meglévő kommunikációs felületek megújításával párhuzamosan – új külső és belső kommunikációs csatornák kezdtek meg működésüket sikeresen társaságunknál. Az új stratégiának köszönhetően a Volánbusz kommunikációja proaktívává vált, az irányváltás célja a közlekedési szolgáltató elismertségének, megbecsültségének és jó hírének erősítése.



Miniszteri Elismerő Oklevél elismerésben részesült **Oláh Katalin Bianka** a Volánbusz Zrt. humánerőforrás gazdálkodási igazgatója. A Társaságnál 2018. óta fennálló munkaviszonya alatt részt vett a Volánbusz és a Közlekedési Központok integrációjának lebonyolításában, ahol ő koordinálta több mint 18 ezer munkavállaló migrációját, az SAP HCM moduljának integrációt követő felépítésének kialakítását. Az integrációt követően humánerőforrás gazdálkodási igazgatóként az ő vezetésével - mindössze 3 hónap alatt - került 2020. április 1-jével egységesítésre a 7 eltérő autóbusszvezetői bérrendszer, mely közel 11 ezer munkavállalót érintett. Az új bérrendszerrel a munkavállalók, munkáltatók és érdekképviselők is elégedettek voltak. 2021. január 1-jével egységesítette a járműfenntartási üzemek fizikai munkavállalóinak bérrendszerét is, mely több mint 3000 munkavállalót érint.

MEGÚJULT MÁD ÉS SZANY-RÁBASZENTANDRÁS VASÚTÁLLOMÁSA

Márciusban átadták Mád és Szany-Rábaszentandrás vasútállomások felvételi épületét, amelyek a Magyar Falu Program keretében indított MÁV projektben újlhattak meg. Az első átadásokkal fontos mérföldkőhöz érkezett a 2 milliárd forintos vissza nem térítendő kormányzati támogatásból finanszírozott program.



A Magyar Falu Program keretében indított MÁV 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 vonal, és a személyszállítás nem fővonali jellegű. A projekt műszaki tartalmáért az Infrastruktúra-fejlesztési Igazgatóság, a lebonyolításért pedig a Projektiroda, a területi ingatlanos szervezetek (TIZO), valamint a BLI műszaki ellenőrei felelnek.

Mád – a bor és gasztronómia fellegvára

A Tokaji borvidék központi részén elterülő Mád vasútállomása az 1909-ben átadott egykori HÉV vonalon, ma Szerencs-Hidasnémeti vasútvonalon fekszik, amelyen a környékbeli ásványbányászat felfutásával az 1930-as évek végén jelentős fejlesztéseket végeztek. Ebben az időszakban átalakult a vágányhálózat, és elkezdődött a bányászat-hoz kapcsolódó ipari létesítmények felépítése, amelyek ma is láthatók. Ennek során – a korábbi IV. osztályú HÉV-épület helyett – épült a korszakra jellemző neoklasszicista stílusú, most megújult, lapostetős állomásépület, amelyben az



utasforgalmi tereket nagy, padlótól mennyezetig érő üvegfelületek határolják, és a falu felől négyoszlopos portikusz fogadja az utazót. A vágányok felőli homlokzat jóval kevésbé összeszedett és reprezentatív, így jelentett némi kihívást a megjelenésének javítása a tervezéskor. A helyreállításnál a tervezők a miskolci terület által végzett munkák során kialakult, szürkeárnyalatos színkombinációt alkalmazták, így az épület színvilága Szikszó, Bodrogolaszi és Taktaharkány épületéhez hasonlít.

A megújult felvételi épület új burkolatokat kapott, a temperált váróterem USB-asztallal, padokkal, vitrinekkel, és akadálymentes mosdóval szolgálja az utasok kényelmét. A nettó 48 millió forintos fejlesztés során helyreállított épület a külső homlokzat megújulásával, a nyílászárók és a tetőszigetelés cseréjével, valamint a forgalmi helyiségek klimatizálásával vált korszerűvé, és újra impozánssá. A vasútállomásra hamarosan új, tízállásos fedett kerékpártárolót is telepít a vasúttársaság.



Két falu találkozója – Szany-Rábaszentandrás

A vasútállomás a két névadó falu találkozásánál fekszik Győr-Moson-Sopron megyében. Az 1896-ban épült II. osztályú HÉV felvételi épületen 1970 óta nem történt számottevő beavatkozás. A 2005 óta üresen álló, erősen leromlott állapotú épület a megújulással az eredeti stílusjegyeket őrző modern állomásépületté, és a helyi kulturális élet egyik színterévé is vált.

A 60 millió forint értékű fejlesztés során a megújult, korszerű, temperált utasváróban az utasok kényelmét wifi-kapcsolat, digitális eszköz-töltési lehetőség, valamint az önkormányzat segítségével kialakított utasmosdó szolgálja. Az épületen a külső homlokzat felújítása és a tetőszigetelés cseréje mellett a korszerűsítés során minden nyílászárót kicseréltek.

A Magyar Falu Program projektben a MÁV célja, hogy a fejlesztéseket a helyi lakosok is magukénak érezzék, ennek érdekében valamennyi önkormányzattal szoros együttműködésre törekszik. Szany-Rábaszentandrás állomáson a vasútüzem számára nem szükséges épületrészeket az önkormányzat hasznosítja. A helyiségeket főként Szany színjátésköre használja majd próbateremként és előadóterként, emellett a közeli Vadász ház vendégszobái kerülnek át az épületbe. A környezetet egységes, burkolt felülettel



szépítették, és fedett kerékpártárolókat is telepítenek a vasútállomásra. Az átadással egyidejűleg a menetrend fejlesztése sűrűbb eljutást kínál Szany-Rábaszentandrás állomásról Csornára, ahol kedvező átszállás lesz biztosított az InterCity vonatokkal Győr – Budapest, illetve Sopron irányába. Az új, ütemes menetrendi struktúra szerint Pápa – Csorna viszonylatban a jelenlegi két pár, naponta közlekedő vonat mellett a diákforgalmi utazási igényeknek is megfelelő harmadik vonatként fog közlekedni pénteki és vasárnapi



közlekedési rend szerint. Ezeket további két pár Csorna–Szany-Rábaszentandrás viszonylatú betétjárat egészíti ki naponta.

A 2023-ban záruló MÁV projektben megújul további 11 vasútállomás meglévő utasforgalmi épülete és annak környezete, 11 helyszínen új, korszerű zárt utasváró épül, valamint kétszáznál több vasútállomásra és megállóhelyre telepít a MÁV kültéri eszközöket: fedett kerékpártárolókat, utcabútorokat, statikus utastájékoztató elemeket, egyes helyszíneken utasbeállót.

Projektiroda és Kommunikációs igazgatóság



Tovább zöldíthető a vasúti közlekedés?

A vasúti és rolleres közlekedés kombinációja célszerű és észszerű elegyet alkot, amely egyaránt fenntartható és megfizethető. Legújabb interjúnkban néhány egyszerű példán és egy ifjú kollégánk gondolatain keresztül szeretnénk rávilágítani a személyes felelősség vagy éppen az észszerű gondolkodás fontosságára.

Asztahov Vazullal, a MÁV mérnök gyakornokával Benke Máté beszélgett.

Honnan jársz be a budapesti munkahelyedre? Mi indokolta a választásodat, a rollert?

Velencén élek, innen járok be a Kmety György utcába, a Hősök tere mellé. A vasútállomástól egyébként két kilométerre lakom, ez nagyjából félórás út – gyalog. A távolság tipikusan olyan, ami túl rövid ahhoz, hogy autóba üljek, de túl hosszú ahhoz, hogy rövid idő alatt legyalogoljam, közösségi közlekedés pedig nincs az otthonom és közte. Adott volt hát a probléma, amire a rollerörülettel együtt érkezett a válasz. Én is egy ilyen eszköz beszerzése mellett döntöttem, úgy egy évvel ezelőtt meg is vásároltam a járművet. Ezzel egy irányba egy órát tudok spórolni a gyalogláshoz képest, hiszen a vonatozás után a munkahelyemre is két keréken futok be.

Kényelmesen el lehet fénni a vonaton a rollival?

Tökéletesen, könnyedén befér mindenhol. A 30a vasútvonalon járok, itt javában FLIRT-ek közlekednek, a roller pedig kézipoggyászként elhelyezhető. Ezzel máris egy érv szól a használata mellett, hiszen el lehet kerülni a kerékpáros-jegy megváltását.

Nehezen kerüli el a figyelmet a MÁV logó az elején, ez hogy került oda?

Amint megvettem, egy sablon és némi festék segítségével egy éjszaka alatt ráfestettem a logót. Egyrésztől azért, mert büszke vagyok arra, hogy a vasútnál dolgozom, másrésztől pedig ötletet szeretnék vele adni: az általam bejárt vasúti területek nagy részén hasznos lenne a „céges” roller.

Az elektromos kerékpároknak borsos az ára. Mennyibe kerül egy ilyen roller, és milyen többletköltségeket ró rád az eszköz feltöltése, karbantartása?

Én 110 000 forintért vásároltam, azóta napi használatban van. Egy év alatt 1600 kilométert tettem meg vele, a távot mindenfajta hiba nélkül teljesítette. A fokozott igénybevételből adódóan vannak rajta esztétikai hibák, de komolyabb, szerkezeti károk soha nem jelentkeztek, hiszen felelősen használom. Az eddig felmerült pluszköltségem – a rendszeres töltésen túl – a kopó alkatrész, azaz a fékberék cseréje volt csupán, amelynek 1000 forint a darabára. A roller töltése az utóbbi egy évben 1225 forintba került, tehát kimondható, hogy elenyészők a kiadásaim, főleg egy rendszeresen meg-

váltott közösségi közlekedési bérlettel vagy egy személygépkocsi fenntartási költségével szemben.

Praktikus és még a környezetet is védi. Mennyire tartod felelősnek azokat az embereket, akik nap mint nap autóval járnak a munkahelyükre, egyedül?

Ha az ember egyedül jár munkába, én úgy gondolom, hogy a mai elővárosi közlekedésben a vonat felülírja a személygépkocsit: kényelmesekek, csendesekek, tiszták, tehát minden adott ahhoz, hogy a menetidőt tanulásra, illetve munkavégzésre fordítsuk. Jelenleg a belvárosi gépjármű-közlekedés szempontjából használhatatlan, így rollerrel sokkal szabadabb és gyorsabb vagyok az autókhoz képest. Ugyan az autó fizikailag kényelmes, de mentálisan megerőltető tud lenni, és az én szememben a kényelem elsősorban azt jelenti, hogy gyorsan eljutok A-ból B-be úgy, hogy nem pazarolok el órákat az életemből dugóban való üldögéléssel. Számomra sokkal nagyobb frusztráció ülni egy kényelmes autóban és nem haladni, ebben az esetben személygépkocsit választani – pusztán a kényelem szempontjából – pazarlás. A korábban említett helyzethez való alkalmazkodás szülte a környezettudatosságot, amely csak egy járulékos, pozitív hatás a roller megvásárlásának pillanatától. Ettől függetlenül persze ez már egy rövid távon értelmesebb és élhetőbb jövőt eredményező cselekedet, amely belátható időn belül megtérülő változást hoz.

Hogyan állsz a személyes felelősség kérdéséhez?

Előfordul, hogy az ember szuper környezettudatosan akar élni és próbál megfelelni az aktuális trendeknek, de nekem mindig az volt az elsődleges, hogy értelmesen éljek. Ha gondolkodom, könnyen észrevehető, hogy sokszor mások által kreált, természetből távol álló érdekeket szolgál. Keveset látok át mindebből, de amit igen, az nyomasztó. Fontos, hogy ne a hangzatos marketingkampányok hatására hozzam meg a döntéseimet, cseréljem le ész nélkül az eszközeimet, hanem egy magam elé kitűzött célt kövessek, amitől nem kanyarodom el. Jó példa erre a PET palackok tömegtelen használata. A termékeket olcsó ebbe csomagolni, akkor is, ha azt

kommunikálják, hogy újrahasznosítható. Ezzel egy meglévő, elrontott világot majmolunk, pedig voltak értelmesebb idők is: amikor üveget és azok visszaváltására kialakított rendszert használtak. Az értelmes élet ennek az átlátása, a sorok közötti igazság felfedése.

Tehát szkeptikus vagy a legtöbb „üzenettel” kapcsolatban?

Mindig is objektíven próbáltam tájékozódni, első olvasásra semmit nem fogadtam el igaznak. Leginkább az ellentmondásokra figyelek fel, tehát amit elolvasok vagy hallok, abból igyekszem gondolatokat is meríteni, majd azokat ütköztetni egymással.

A munkádba hogyan illeszkedik a hitvallásod?

Úgy, hogy a vasútnál rengeteg jó és észszerű törekvést látok. Engem például a napelem-technológia érdekel, amely a jövőben várhatóan egy meghatározó energiaforrássá fog válni. Jelenleg a lakossági napelemrendszerekkel hobbiszinten foglalkozom, viszont ahogy módom és lehetőségem nyílik, egyetemi szinten szeretném továbbképezni magam, majd szakmérnöki végzettséget szerezni. Bízom benne, hogy belátható időn belül a MÁV-nál is hasznát fogják venni ennek a tudásnak.

A Technológiai Rendszerüzemeltetési Igazgatóságon dolgozol. Sok dologgal foglalkoztok, ami jövőbe mutató, ami értelmes. Jó hely ez itt számodra?

Így van, hiszen a vasúti infrastruktúrához tartozó távközlő, erősáramú és biztosítóberendezési, pálya menti jármű-diagnosztikai, valamint a GSM-R rendszer felügyeleti, központi üzemeltetési feladatait látjuk el. Nálunk meghatározó a mérnöki munkafolyamat, amelyhez az adott terület szakértőjének kell lenni. Nekem ez nagyon tetszik, így nem is gondolkodom másban, itt képzelem el a jövőmet. Szeretnék szerves része lenni a vasút jövőjének.

Benke Máté

Az e-Roller műszaki adatai:

Roller ára: 110 000 Ft
Önsúly: 12,5 kg
Akku kapacitás: 7,5 Ah / 270 Wh
Akku névl. fesz. : 36 V
Kerékméret: 8,5" (inch)
Teljes töltési idő: 4-5 óra
Töltő teljesítménye: 63 W (42 V 1,5 A)
Hatótáv: 13 km
Végsebesség: 25 km/h

e-Roller

Összes töltés költsége (1 év alatt)
 1600 km-en 35 forintos villanyáram
 árral számolva:

1 225 Ft

Személygépkocsi

1600 km megtétele 8 literes
 átlagfogyasztással és 480 Ft-os
 üzemanyagárak mellett:

61 440 Ft

Az e-Roller használati költsége különböző közlekedési módokkal összevetve:

1 km megtétele e-Rollerrel: **0,77 Ft/km**
 1 km megtétele a fentebb említett sz.autóval: **38,4 Ft/km**
 1 km megtétele lime rollerrel: **150 Ft/km**

Nők a vasúton



Azt szokták mondani, hogy a vasút jellemzően férfiak által dominált szektor, azonban az évek alatt a hölgyek egyre nagyobb számban jelentek meg a vállalatban belül, különféle munkakörökben. A nők és a vasút története valahol 1874-ben kezdődött, hiszen ekkor már biztosan felvettek legalább két kezelőnőt a MÁV-hoz. Az első hölgyek között szerepel Tonheiser Carolina kezelőnő és Piller Rafaelné pénztárkezelőnő.

Ha közelebbről nézzük a mai számokat, akkor jól látható, hogy a MÁV-START női munkavállalók létszáma összesen 3508 főre ugrott már 2022-ben, amiből az aktív munkavállaló 3167 fő. Érdekes, hogy fizikai munkát a nők körülbelül 33%-a, míg szellemi munkát 67%-a végez. A főbb munkakörcsoportok szerint a legtöbben pénztárosként dolgoznak, majd őket követik a jegyvizsgáló hölgyek, de növekvő számmal bírnak már a motorvonat-vezetők és járműszereléssel összefüggő munkakörökben elhelyezkedők is.

Szervezeti megoszlás szerint az Irányításban összesen 402 fő dolgozik, az Utasellátó Igazgatóságon 83 fő. A JBI-ken 189 fő, továbbá a TSZVI területén 2375 fő. Női munkatársaink remekül megállják a helyüket a fizikai vagy épp szellemi munkakörökben is. Végül, de nem utolsósorban kismamáink 198-an vannak, akiket természetesen várunk vissza sok szeretettel.

Sáfrány Fanni motorvonat-vezetőként dolgozik a vasúttársaságnál, több mint 2 éve. Már gyerekként magával ragadta a sínek világa, hiszen a vezetés szerelmese. Érettségi után nem volt kérdés számára, hogy a MÁV-START munkatársa legyen, és megkezdje nem épp hétköznapi pályáját. Karrierjéről, motivációjáról kérdeztük.

Miért lesz valaki a MÁV-START motorvonat-vezetője nő léte?

Valójában már kisgyerekként is inkább a fiúsabb dolgok érdekelték. Természetesen én is, mint a legtöbb kislány barbiztam, de nem volt idegen a barbiházban egy matchbox sem. Valahogy egyszer csak eldőlt bennem tinédzserként, hogy én vezetni szeretnék, igaz, akkor még nem döntöttem el, hogy a vasút lesz az én utam, de a vezetés az biztos volt. Később egy jó barátom megengedte, hogy bepillantást nyerjek a vezetőállásba, ott már egyértelmű volt, hogy ez a szakma bi-

zony szerelem első látásra. A megerősítést azt gondolom, hogy 16 éves koromban éreztem, amikor már az első motorvonat-vezetőkről (nőkről) lehetett hallani a hírekben. Azt hiszem, ezen a ponton már nem is volt kérdés bennem, hogy vár a vasút. Szerencsére a családom is teljes mértékben támogatott, így azt csinálhatom, amit szeretek.

Mióta vezetsz motorvonatokat?

2020 februárjában kezdődött a gyakorlati időm, ahol felügyelet alatt kezdtem vezetni. Önállóan 2020. szeptember 9-e óta.

Hogyan reagálnak az utasok, amikor meglátnak?

Huh! (nevet) Ebből vicces szituációk is adódnak. Van, aki csak mosolyog és örül nekem, sőt volt olyan is, aki gratulált nekem. Máskor bekopogtak az ablakon, és mondták, hogy szívfolt a nők jelenléte. Összességében pozitív! Van egy kedves történetem is! Egyszer Gödöllőre vittem egy ovis csoportot... és nyitva volt az ablakom, így megláttak a csöppségek, sorban mindenki meglepődve köszöntött, majd egy kislány egyszer csak ezt mondta: Ha apa tudja, biztos nem enged el!

Hogyan viszonyulnak hozzád a kollégáid?

Nekem kimondottan negatív élményem, tapasztalatom sosem volt. Gyakornokként egyszer egy kolléga ugyan azt mondta, hogy a vasút nem nőknek való, de hozzátette azt is, hogy sok sikert kíván!

Mit szeretsz a munkádban a legjobban?

Nekem a vezetés jelenti az igazi örömet, mert mindegy, hogy autóról vagy motorvonatról beszélünk, a lényeg ugyanaz. A vezetés teljesen megnyugtat, kikapcsol. Elmondhatom, hogy nekem a munkám nem teher, szeretem amit csinálok, és ez fontos.

Mit üzennél azoknak, akik eddig csak gondolkodtak azon, hogy ezt a szakmát válasszák?

Legyenek kitartóak, mert szükséges lesz a tanfolyam elvégzéséhez. Nagyon fontos, hogy nemcsak megtanulni kell az anyagot, hanem érteni is. Második gondolatként a szorgalom jutott az eszembe, mert az előzőkhez kapcsolódva fontosnak tartom, hogy mindenki éljen a lehetőséggel, és utazzon a gyakornoki idő alatt minél többet, mert kint tanul az ember, és ott találkozik olyan szituációkkal, amiket a tankönyv fölött nem lehet megtanulni. Végül pedig azt javaslom mindenkinek, hogy legyen alázatos a munka iránt. Nem érdemes befásulni, nem szabad előre pánikolni, de tisztában kell lenni az itteni erőviszonyokkal, és tudatosítani azt, hogy mekkora felelősség van a kezünk alatt.

Kozma Barbara



Nőnap alkalmából köszöntöttük valamennyi hölgy munkatársunkat!

A MÁV-START Zrt.-nél nagyon fontosnak tartjuk a vasutashagyományokat, a különböző jeles napokat, és természetesen a nemzetközi nőnapot is.

Társaságunknál 3508 hölgy dolgozik a legkülönbözőbb munkakörökben. Március 8-án a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója, Keresztes Péter személyesen köszöntötte a szolgálatban lévő budapesti motorvonat-vezető és jegyvizsgáló munkatársakat.

SZOCIÁLIS ÉPÜLET FELÚJÍTÁSA HATVANBAN

A MÁV-START Zrt. hatvani gépészeti telephelyén a szociális épület leromlott állapota miatt halaszthatatlanná vált annak korszerűsítése. A munkálatok azért is váltak időszerűvé, mivel az épületben a melegvíz-szolgáltatás már régóta akadozott, a régi kazánok folyamatosan meghibásodtak, továbbá a zuhanyzóhelyiségekben az ablakok elavultak, így nem lehetett szellőztetni.



A korszerűsítés 283 m²-en valósult meg. Ennek során megújult 4 öltöző a hozzájuk tartozó 4 vizesblokkal és 16 zuhanyzóval, illetve a külső és belső nyílászárók, a padló- és falburkolatok. Energiatakarékos LED lámpatesteket szereltek fel, a vizeshelyiségekben pedig mozgásérzékelők gondoskodnak arról, hogy csak használat közben égjen a villany. A meglévő 3 bojler is kevésnek bizonyult, így jelenleg további 5 bojler gondoskodik munkatársaink melegvíz-szükségletének biztosításáról. Kicserélték a szanitereket, a zuhanyzóknak pedig ezentúl automatikus szellőztetőventilátorok biztosítják a pára kivezetését. Az épület előregedett fűtési és vízvezetékei számos helyen beázásokhoz vezettek, így szükségessé vált a gépészeti vezetékek, strangok felújítása is.

Az épületben ezeken felül rendszeresen észleltünk beázást, vizesedést. Ennek oka egyrészt a tetőszigetelés leromlott

állapota, másrészt az épület pincésintjét teljes mértékben elárasztó víz. Az épület állagmegóvása érdekében a tető és a pince soron kívüli szigetelése is megtörtént. A MÁV-START Zrt. karbantartási munkáival párhuzamosan a MÁV Zrt. megbízásából megtörtént a pincében álló víz kiszivattyúzása, valamint az ott lévő előregedett vezetékek cseréje.

A hatvani szociális épület mellékhelyiségeit 110 mozdonyvezető és vasúti járműkarbantartó kollégánk használja. Fontos, hogy kulturált, higiénikus tisztálkodási körülményeket biztosítsunk számukra. A szociális épület öltözőinek és vizesblokkjainak karbantartását saját forrásból valósítottuk meg, melynek összköltsége nettó 67 802 030 forint volt.

Völgyi Katalin

ÚJABB FEJLESZTÉS A MÁV APPLIKÁCIÓBAN: TESZTÜZEMENBEN A KUPONKÓDOS VÁSÁRLÁS

Elsőként a Szegedi Tudományegyetem diákjai tesztelhetik a MÁV applikáció legújabb fejlesztését, a kuponkódos bérletváltást. Ennek során a pilot projektben részt vevő 400 hallgató egy kód megadásával érvényesítheti a szemeszterbérletre szóló kedvezményét. A fejlesztés lehetőséget nyújt arra, hogy a jövőben más típusú kedvezményes ajánlatokat is kényelmesen, egyszerűen lehessen igénybe venni a MÁV alkalmazásban. Az innováció nemcsak a MÁV applikációban, hanem a közösségi közlekedési ágazatban is újszerű megoldás.



Tapasztalatok

A tesztfelévben a programban önkéntesen részt vevő 400 egyetemista a MÁV applikációban beváltja a Szegedi Közlekedési Kft.-től kapott kuponkódját, amikor szemeszterbérletet vásárol, így egy jelképes, 100 Ft-os összegért jut a bérlethez.

A hallgatók élesben tesztelik a rendszert annak érdekében, hogy ősszel már ez a digitális csatorna legyen az elsődleges az egyetemen.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy azok is zökkenőmentesen töltötték le az applikációt és regisztráltak, akik korábban soha nem használták a MÁV appot, végül pedig a kuponkódok működése is mindenben megfelelt az elvárásainknak.

Hogyan zajlik a kuponkódos vásárlás?

Az elektronikus kuponkód az online vásárlások során a kedvezmények érvényesítésére széles körben alkalmazott eszköz.

A kuponkódos fizetés a MÁV applikációban is úgy történik, mint más online vásárlás során a kuponkód érvényesítése.

A megfelelő kódot beírva egy termék, szolgáltatás értékéből kedvezményt kaphat a vásárló.

Újszerű megoldás a közösségi közlekedési ágazatban

A speciális igény alapján most megvalósult fejlesztés jelentős mérföldkő nemcsak a MÁV applikáció történetében, hanem a közösségi közlekedési ágazatban is. Az eljárás az utazóközönség különböző csoportjaira szabva, a legkülönbébb kedvezmények biztosítását vetíti előre. A MÁV-START ezáltal egy olyan online díjszabási eszköz bevezetésének kapujában áll, amellyel az utazóközönség jól körülhatárolható csoportjai, az ő igényeikre szabott kedvezményekkel ösztönözhetőek arra, hogy a zöld közlekedést válasszák.

A fejlesztés nyomán a MÁV-START Zrt. a MÁV Szolgáltató Központ Zrt.-vel szoros együttműködésben vizsgálja annak további lehetőségét, hogy alkalmassá tegye jegyértékesítési rendszere online csatornáit arra, hogy a jövőben hasonló kedvezmények nyújtását széleskörűen is kiterjessze. A vasúttársaság már jelenleg is a kedvezmények széles skáláját alkalmazza, ami vonatkozhat menetdíjra, helyjegyre vagy akár a kerékpár viteldíjára is. De a 2021-ben debütált és hamar népszerűvé vált Okosjegy is a pénztárcabarát kínálatok sorát bővíti. Számos nagy tömegeket vonzó rendezvény kapcsán biztosít továbbá kedvezményes utazást a MÁV-START, de a szezonális igények kiszolgálására is alkalmazható lehet a kuponkód, mint új díjszabási eszköz, hogy még versenyképesebb ajánlatokat tudjunk nyújtani utasainknak.

Völgyi Katalin

Egy ikonikus járműsorozat búcsúja



Február 19-én utolsó útját futotta a BDdf (korábban BDt) 300-as sorozatszámú vezérlőkocsi utolsó üzemképes szerelvénye. A járművet a Miskolci JBI munkatársai és sok vasútbarát búcsúztatta, amelyet Tiszaújváros és Miskolc között futott. A jármű a későbbiekben a Közlekedési Múzeumban lesz kiállítva.

Búcsú a BDdf 300-as sorozatszámú vezérlőkocsitól

A 300-as vezérlőkocsi típus a MÁV Bt személykocsiból lett átalakítva az 1970-es évek végén, összesen 79 darab készült el belőlük, és a V43-as sorozat ezres sorozatú villanymozdonyaival voltak kompatibilisek. A vezérlőkocsi kialakításával lehetőség nyílt ingavonati közlekedésre, így időt nyerve a korábban szükséges körbejárásokon. Többféle vezérlőkocsi lett kialakítva, a 0-s pályaszámúak a gőzösökkel, a 100-as pályaszámúak az M41-es Csörgőkkel, a 200-as pályaszámúak a V42-es Leóval és az M40-es Púpossal, a 300-as pályaszámúak pedig a V43-as Szilikkel voltak kompatibilisek. A vezérlőkocsi kialakításával lehetőség nyílt ingavonati közlekedésre, így időt nyerve a korábban szükséges körbejárásokon. A szerelvények, amelyek a FLIRT motorvonatok megjelenéséig az elővárosi közlekedésben szolgáltak. Budapestről indulva Győr, Oroszlány, Székesfehérvár, Pusztaszabolcs, Kunszentmiklós-Tass, Vác, Szolnok és Hatvan irányában teljesítették szolgálatukat.



A vezérlőkocsiközlekedés több előnnyel is jár a hagyományos közlekedéshez képest. Ilyen előnyök a tolatási munkák csökkenése, a fékpróbák egyszerűsödése, a gépmenetek számának csökkenése, a mozdonyok szerelvényekkel megtett üres menetel számának csökkenése, a vontatójárműmegtakarítás, a menetidő-csökkenés, a személyzeti idők jobb kihasználása, valamint a rövidebb vágányfoglaltsági idők révén az állomás teljesítményének növekedése.

A régi vezérlők az elővárosból elkerülésük után a miskolci térségben közlekedtek Miskolc és Tiszaújváros, Füzesabony és Eger, valamint Vámosgyörk és Gyöngyös között. A vezérlőkocsival az engedélyezett legnagyobb sebesség 100 km/h volt. A BDdf 318-as jármű pályafutása alatt 1978-tól több millió kilométert tett meg, 2014 óta, mióta elektronikusan van nyilvántartva, 603 ezer km-t. A járművet a Közlekedési Múzeum vásárolja meg és állítja ki, emléket állítva a sorozatnak.

A járműtípus tiszteletére a futási idejének az utolsó napjára újra csataterre állították, és klasszikus felállásban teljesíthette útját Miskolcra egy tisztaújvárosi kört megtéve. A búcsúztató eseményen legalább 60 vasútbarát utazott a járművel és köszönt el tőle. A vasúttársaság kis információs prospektussal készült, így mindenki számára jutott egy kis emlék az utolsó útról.

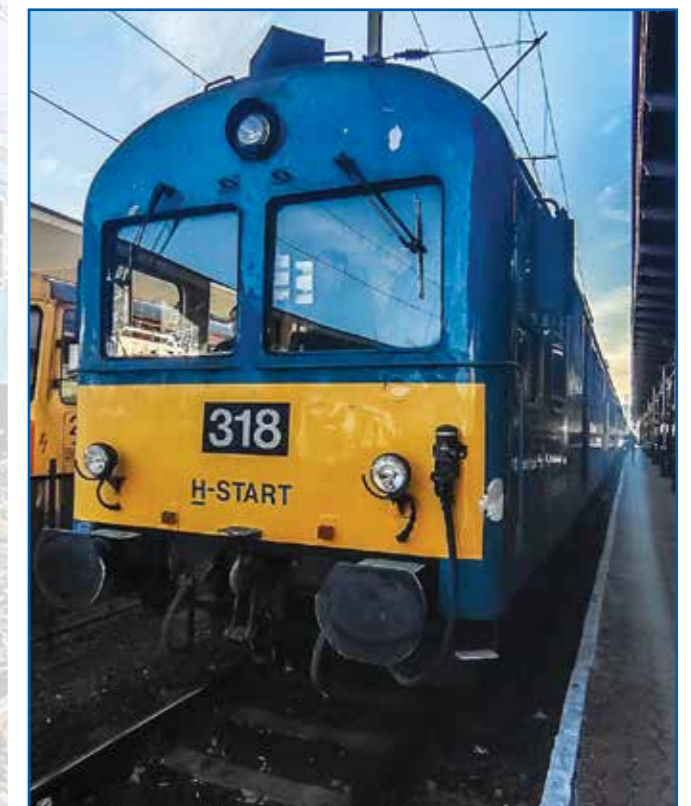
Találkozhatunk még vezérlőkocsikkal

A BDdf 300-as vezérlőkocsi búcsúja nem jelenti azt, hogy a hazai pályákról is eltűnnek a vezérlőkocsik. Bár a hazai és nemzetközi trendek is a motorvonatok beszerzése felé hajlik, itthon még több típus koptathatja a sínkoronákat. Legtöbbször a BDt 400-as sorozatú járművekkel találkozhatunk

az elővárosban és az ország keleti felében. Ezek a járművek is korábbi személy- és vezérlőkocsiból lettek átalakítva, modernizálva a 2000-es évek elején. A modernizált vezérlőkocsikhoz több V43-ast is átépítettek, ezekből készültek az úgynevezett Papagáj Szilik vagy a V43 2000-es sorozatúak. 2021-ben pedig több ilyen vezérlőkocsi került átalakításra, amivel már a remot M41-esekkel is tudnak ingavonatként közlekedni. Ilyen szerelvényekkel Debrecen–Mátészalka–Fehérgyarmat között találkozhatunk.

A 2000-es évek közepén megvásárolt használt halberstadti személykocsikkal érkeztek vezérlőkocsik is, amelyek használatához ismét pár V43-ast építettek át, ezzel megszülettek a Cirmosok, vagyis a V43 3000-es sorozatú mozdonyok. Az új gépeket a német vezérlőkocsikhoz alakították, melyek üzemszerű használata ugyan több kezdeti akadályba is ütközött, mára már rendszeresen találkozhatunk velük Budapest–Mór között az elővárosban, illetve a Budapest–Pécs közötti InterCityken is, valamint a dél-dunántúli személyvonatokon. A halberstadti vezérlők a 2010-es évek elején érkező Traxx mozdonyokkal is kompatibilisek, ezzel a párosítással közlekednek a monori elővárosi fordában.

Molnár Zsolt



Új járatokkal és szolgáltatásbővítéssel érkezik az 1. számú menetrendi pótlék



Az idei menetrendi évben április 3-án lépett életbe a menetrend első számú módosítása. A pótlék újdonsága, hogy már most tavasszal szerepelnek benne a nyári balatoni menetrendre érvényes adatok is. A módosítás több új vonatot, szolgáltatásbővítést és egységes InterCity elnevezéseket hozott, ezeket mutatjuk be.

Új vonatok

A főváros és Siófok kapcsolatát a déli part elérését a kora reggeli órákban javítandó, a jelenleg 4:05-kor induló nagykanizsai személyvonat egy órával később, 5:05-kor indul, Nagykanizsára változatlanul, 8:41-kor érkezik. Budapest és Siófok között munkanapokon 4:05-ös budapesti indulással közvetlen személyvonat közlekedik.

Hétfégi és ünnepnapokon új éjszakai vonatok közlekednek Budapest és Székesfehérvár között, 1:40-es és 2:40-es budapesti indulással.

Szintén elővárosi fejlesztésként új S80-as személyvonat indul este 20:05-kor Budapestről Gödöllőre.

Nem csak a fővárosi elővárosban fog több új személyvonat közlekedni, Győrből Hegyeshalomba fél hét előtt indul új járat a délutáni csúcsidő meghosszabbítása miatt továbbá a Keleti pályaudvarról 17:01-kor induló emeletes KISS motorvonatból álló, G10-es gyorsított vonat Győrből 18:46-kor tovább közlekedik Hegyeshalomba, valamint Nyíregyháza és Debrecen környékén több új elővárosi vonat fog közlekedni a reggeli

időszakban, Záhonyból 6:19-kor indul személyvonat Nyíregyházára (Nyíregyházán InterCity csatlakozás biztosított Debrecen át Budapest irányába), míg Nyíregyházáról Debrecenbe 7:10-kor.

A hétfégi fővárosi gyors kapcsolat létesítésének érdekében, új közvetlen vonat közlekedik vasárnapként Kazincbarcika és Budapest között 16:35-ös indulással, amely vonat Miskolc-Tiszai pályaudvart kihagyja. Útközben megáll Sajószentpéteren, Sajóecsegen, Miskolc-Gömörin és Nyékládházán.

Új Göcsej IC közlekedik Budapest és Zalaegerszeg között reggel 4:45-ös indulással új peremidős eljutási lehetőséget biztosítva Zalaegerszegre. Zalaegerszegről Budapestre 19:49-kor induló, jelenleg csak vasárnapi napokon közlekedő Göcsej InterCity munkanapokon is közlekedik.

A menetrendváltástól több vonattal kiszolgált 47-es Dombóvár–Komló vonalon is új vonat közlekedik, Sásd és Komló között a reggeli órákban.

A késő délutáni időszakban új vonat közlekedik Békéscsaba és Kőtegyán között, a Békés megyei megyeszékhelyről 18:44-es indulással.

A kora reggeli órákban a 145-ös Kecskemét–Szolnok vonalon egy Szolnokra tartó személyvonat meghosszabbított útvonalon közlekedik, Lakitelek helyett Tiszakécskéről indul.

Kiszolgálás bővítés

Az idén újrainduló és megnövelt kerékpárkapacitással közlekedő Tisza-tó expresszvonatok a Hortobágy jobb kiszolgálásának érdekében meghosszabbított útvonalon, Tiszafüred helyett Balmazújvárosig közlekednek.

Lakossági kérésre csúcsidőben egyes G72-es vonatok Piliscséven, egyes Z72-es vonatok Magdolnavölgy megállóhelyeken is megállnak, bővítve ezzel a két település közvetlen budapesti kapcsolatait.

A reggel Püspökladányból Debrecen és Miskolcon át Budapestre közlekedő Tokaj IC Szolnokról fog indulni.

A nyári elő- és utószezonban a Székesfehérvár–Balatonfüred személyvonatok hétvégénte már Katica InterRégió néven közlekednek Budapest és Balatonfüred között. Szintén InterRégió-vonatként közlekednek a Déli parti sebesvonatok az elő- és utószezon illetve nyári időszakban.

Egységes nevű IC-k

Az elmúlt időszakban több InterCity járat nevét egységesítettük a könnyebb megjegyezhetőség érdekében, ilyen volt a Békéscsabára közlekedő BÉKÉS IC-k, a Kassára közlekedő HERNÁD IC-k és a Sátoraljaújhelyre közlekedő ZEMPLÉN IC-k, a Szombathelyre futó BAKONY IC-k és a Zalaegerszegre menő GÖCSEJ IC-k neveinek egységesítése. A folyamat folytatásában a Budapest Keleti–Győr–Szombathely között közlekedő InterCity-k SAVARIA néven, a Budapest Keletiből Miskolc – Nyíregyháza–Debrecen–Szolnok–Cegléd irányba Budapest

Nyugatiba és vissza induló kör InterCity-k TOKAJ fognak a jövőben közlekedni egységesen.

Feltételes megállások

A menetrendi módosítással az alábbi megállóhelyeken kell előre jelezni a leszállási szándékot az utasoknak: 29-es vonalon Székesfehérvár–Repülőtér, Füle, Balatonfőkajár felső; a 44-es vonalon Seregélyes és Seregélyes–Szőlőhegy, a 45-ös vonalon Belsőbáránd, valamint a Tram-train járatok egyes szegei és hódmezővásárhelyi megállóhelyein.

Változások a Volánbusz menetrendjében

Az április 3-tól életbe lépő új Volánbusz-menetrendből érdemes kiemelni, hogy Szombathely és Kőszeg között új menetrend szerint közlekednek az autóbusszok. A változás legfontosabb eleme, hogy a két város között az autóbusszok a vonatokkal összehangolt menetrend szerint indulnak, munkanapokon a reggeli és a délutáni időszakban jellemzően már 20 percenként. A módosítás további előnye, hogy az autóbusszok Kőszeg vasútállomáson a település belvárosa felől óránként néhány perces csatlakozást biztosítanak a GYSEV Szombathely–Kőszeg vonalán közlekedő vonatokra, ezáltal Kőszeg és a megyeszékhely közötti utazási lehetőség autóbusszal és vonattal egyaránt lényegesen kedvezőbbé válik. További részletek ezen az oldalon találhatóak: <https://www.volanbusz.hu/hu/hirek/hir/38433>

Molnár Zsolt



Életet mentettek munkatársaink



„Mi vagyunk ott, mi vagyunk azok, akik bármilyen módon segíteni tudunk”

Keresztes Péter vezérigazgató és Rónási Gábor

A példás lélekjelenlétnek, a vasúti személyzet összefogásának és a mentők hathatós támogatásának köszönhetően sikeresen újraélesztették azt a 65 év körüli férfit, aki egy nógrádi vonaton nemrég eszméletét veszítette. A vezető jegyvizsgáló, Cseh Zsuzsanna, illetve a vonaton tartózkodó nógrádkövesdi állomásfőnök, Benkó Tamás gyorsan cselekedett, akikhez az első vasútállomáson a szerelvény leállítását követően Rónási Gábor mozdonyvezető is rögvést csatlakozott.

Zsuzsanna így mesélt az esetről: „Mohora megállóba érkezünk, amikor egy puffanásszerű hangot hallottam, és megláttam, hogy az utas ledől az ülésről. Akkor nem is gondoltam, hogy ennyire súlyos a helyzet. Odamentem hozzá, szölongattam, de nem válaszolt és nem is reagált semmire. Szóltam a mozdonyvezetőnek, hogy hívja az irányítót, én pedig a 112-t hívtam, akik kapcsoltak a mentőkhöz. A mentős hölgy irányításával megvizsgáltam az utas életfunkcióit. Mivel nem lélegzett, se a pulzusát nem tudtuk kitapintani, így megkezdtük a mellkasi kompresszoros nyomásokat, amit a mentők kiérkezéséig folytattunk. Két mentőkocsi érkezett ki, akiknek sikerült stabilizálni az utas állapotát. A mentőorvos elmondása alapján ez annak is köszönhető volt, hogy idejében megkezdtük az újraélesztést.”

Benkó Tamás állomásfőnök épp Nógrádkövesdre, a munkahelyére utazott. „Mohora megállóhely előtt egy 65 év körüli férfi leesett az ülésről. Mint utólag kiderült, szívinfarktust kapott. Odaléptem és megszólítottam, eközben a vezető jegyvizsgáló is odajött. A férfi nem reagált, légzése gyenge volt. A vezető jegyvizsgáló megvizsgálta, mentőt hívott.

A mentésvezető kérdések után kérte, hogy az újraélesztést a mellkaskompressziókkal kezdjük meg. A férfit kihúztam az ülések közül a Bz-motor középső részére, és elkezdtem a mellkaskompressziót. A vezető jegyvizsgáló kb. 3 perc után átvette, majd ismét cseréltünk, és én folytattam a mellkaskompressziót a mentők kiérkezéséig. A mozdonyvető a teljes életmentés alatt segített. Egy főnek nagy feladat lett volna, de így hárman eredményesen tudtuk életben tartani az úriembert a mentők kiérkezéséig.”

Az életmentésről az Országos Mentőszolgálat is beszámolt Facebook-oldalán „Életet mentett egy vonaton a kalauznő és a masinista” címmel. A bejegyzés azt is megemlíti, hogy az időben megkezdett mellkasi nyomásoknak köszönhetően az életmentés sikeres volt. Megtudhatjuk továbbá, hogy a férfit stabil állapotban szállították kórházba. A poszthoz a mentősök gratulációja mellett rengeteg elismerő hozzászólás is érkezett. Sok utasban talán nem is tudatosul, hogy a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet nem csupán feladatát végzi, hanem hatalmas a felelőssége bármilyen egészségügyi,

technikai vagy egyéb probléma elhárítása kapcsán is. A hősi es helytállásáért Cseh Zsuzsannát és Rónási Gábort Keresztes Péter, a MÁV-START vezérigazgatója és dr. Kormányos László, a MÁV-START műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese személyesen köszöntötte és vezérigazgatói dicséretben részesítette. Benkó Tamásnak dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgatói dicséretet adott át.

Cseh Zsuzsannának, Benkó Tamásnak és Rónási Gábornak külön köszönjük, hogy ilyen kritikus helyzetben is helytálltak, és ezzel megmentették egy embertársunk életét!



dr. Homolya Róbert és Benkó Tamás

A mentésben résztvevő munkatársainkat kérdeztük

Volt-e már szolgálat közben olyan eset, hogy elsősegélynyújtásban kellett részesíteni valakit?

Cs.Zs.: Szolgálat közben ez volt az első konkrét segítségnyújtás, bár többször előfordult, hogy mentőt kellett hívni. Magánéletben fordult már elő máskor is konkrétan hasonló helyzet.

B.T.: Velem először fordult elő.

R.G.: Nem volt még ilyen eset.

Mi volt az első gondolatod, amikor láttad, hogy baj van?

Cs.Zs.: Sok minden megfordult a fejemben egy pillanat alatt: mi történt vele, az előbb még viccelődünk is, fel kell hívni az irányítót, hívni kell a mentőt, segíteni kell neki... De minden más megszűnt körülöttem, és csak a történetekre koncentráltam.

B.T.: Azt hittem vasutas munkatársam lett rosszul. Odaléptem, hogy megnézzem, mi történt. Akkor láttam, hogy nem munkatárs, hanem egy utas.

R.G.: Az első gondolatom az volt, hogy mindenképp segíteni kell, megállni és segítséget hívni.

Hasznosnak érezted, hogy korábban részt vettél elsősegélynyújtó tanfolyamon?

Cs.Zs.: Mindenképpen hasznos, mert nem csak a munkánk során tudjuk a tanultakat hasznosítani.

B.T.: Igen, minden évben van egy 4 órás oktatás. Ez egy igen hasznos tanfolyam. Az oktató a mentőszolgálattól érkezett, ő napi szinten csinálja azt, amibe mi belecseppentünk.

R.G.: Igen. Szerencsére a mentést irányítók is pontosan elmondták, mit csináljunk, és az értesítést követően 6-8 percen belül a mentők is megérkeztek.



Cseh Zsuzsanna és Keresztes Péter

Mit üzensz a kollégáknak az eset kapcsán?

Cs.Zs.: Sok kollégával beszélgettem az esetről, legtöbbjük azt mondta, hogy nem tudja, mit tett volna, vagy egyáltalán képes lett volna-e erre. Szerintem mindenkiben megvan ez a tulajdonság, és amikor az ember ilyen helyzetbe kerül, akkor csak az van benne, hogy segítenem kell. Biztos vagyok benne, hogy sokan voltunk már hasonló helyzetben, és segítettünk másokon. Mi vagyunk ott, mi vagyunk azok, akik bármilyen módon segíteni tudunk, ha másképp nem, akkor a mentők hívásával, vagy egy olyan személy megkeresésével a vonaton, aki tud segíteni.

B.T.: Oda kell menni, el kell kezdeni!

R.G.: Nagyon fontos a gyors segítségnyújtás!

Milyennek érezted az együttműködést a mentősökkel?

Cs.Zs.: A diszpécser hölgy elég határozott és egyértelmű utasításokat adott, amit pontosan lehetett követni. Ők biztos hogy fel vannak készülve arra is, ha valaki bizonytalan lenne a segítségnyújtás során.

B.T.: Megdöbbentő és megnyugtató volt látni, hogy mennyire profi felszereléssel, tudással rendelkeztek. A mentésirányító hölgy a telefonon mindenben segített. Jóleső érzés volt, hogy dicsértek engem és munkatársaimat!

R.G.: Minden jól működött, maximálisan felkészültek voltak.

Mi az, amit a legjobban szeretsz a munkádban?

Cs.Zs.: A mozgalmasságát (még ha elég fárasztó is tud lenni), a változatosságát (hisz nincs két egyforma szolgálat), és ami egyben a legnehezebb is: emberekkel foglalkozni! Van rá példa, hogy egy egész élet tárul ki előttünk két megálló között. Gyerekek nőnek fel, felnőttek mennek nyugdíjba az évek alatt, és bizony még tanácsot is kérnek tőlünk. Sok könnyet és mosolyt láttam már, sok fáradt embert, akik megkönnyebbülten szálltak le a vonatról, mikor hazaértek.

B.T.: A vonatforgalom szabályozását-szervezését, a felmerülő döntési helyzeteket-problémamegoldás lehetőségét.

R.G.: Az utazást, a változatosságot. Azt, hogy nem irodában ülök, esetleg műhelyben vagy gyárban dolgozom, és így nem kell a napom a 4 fal között tölteni.

Völgyi Katalin



Jegyértékesítés mesterfokon

A Jegyértékesítési (JÉ) rendszer születése és a fejlesztés legfontosabb mérföldkövei

A mára már vonatos és buszos, sőt BKK termékeket is tartalmazó Jegyértékesítési (JÉ) rendszer hatalmas utat járt be, mióta több mint 10 éve először felmerült az ötlete, az utóbbi években pedig hihetetlen mértékben pörögtek fel az események, hiszen a MÁV Szolgáltató Központ (MÁV SZK) 2018 óta kiemelt projektként kezeli a fejlesztését. Az országos tarifaközösség felé vezető úton folyamatosan új termékek és funkciók válnak elérhetővé, idén februárban pedig a bűvös egymillió regisztrált felhasználószámot is elérte az immár közös felhasználói fiókkal rendelkező MÁV app és új Elvira.

Az egymillió mérföldkövet apropóján vesszük most sorra, hogy honnan indult és hol jár most a JÉ – ahogy azt is, hogy hova tart, és milyen lehetőségeket rejt a mára már a MÁV-START összes értékesítési csatornáját (vagyis a pénztári és fedélzeti értékesítést, a jegykiadó automatákat, valamint a MÁV appot és Elvirát is) kiszolgáló rendszer.

Honnan hova

A JÉ tervezése egészen 2011-ig nyúlik vissza, akkor fogalmazódott meg az igény arra, hogy a korábbi értékesítési megoldásokat egy modernebb rendszer váltsa le. A korábban működő megoldás több okból is zsákutcát jelentett a vasúti személyszállítás számára. Egyrészt minden csatornát más-más alvállalkozó fejlesztett, amelyek nem kapcsolódtak egymáshoz, vagyis minden változást, fejlesztést, hibajavítást külön-külön kellett végrehajtani, letesztelni. A legnagyobb problémát mégis az jelentette, hogy ezek a csatornák (külső

vállalkozók, fedélzeti és pénztári jegyértékesítő rendszerek, majd a 2008-ban indult MÁV-on belül fejlesztett Elvira jegyértékesítés) mind eltérő logikával dolgozták fel a menetrendi és a díjszabási adatokat. Így jelentős erőforrásokat kötött le a különböző csatornák összehangolása, és az értékesítési statisztikák feldolgozása is manuális módon zajlott, vagyis lassan, és jóval több hibalehetőséggel, mint amit egy automatizált rendszer biztosít. A tervezés során négy fő célt fogalmazott meg a MÁV-START, és a csoporton belüli informatikai szolgáltató, a ma már MÁV SZK-ként működő leányvállalat. Lássuk, mik voltak ezek – és hogy pontosan mit is jelentenek:

A már említett alvállalkozói függés felszámolása mellett a másik három pont volt az, ami informatikai szempontból igazi kihívássá tette a feladatot. Ezek az alábbiak voltak: Adatvezérelt, egységes rendszer minden értékesítési csatornához: olyan megoldás kialakítása, amely a START menetrendtervezési rendszere alapján teszi elérhetővé a díjtermékeket a

jóváhagyott csatornákon. Így az egyes új ajánlatok, jegytípusok bevezetése a MÁV-START döntése alapján történik. Ez tette lehetővé az ukrán háború kapcsán rendszerfejlesztés nélkül a szolidaritási jegy bevezetését.

Kontingentált, dinamikus árképzés támogatása: az egyáltalán nem közismert kifejezés lényegét (ha magát a szót nem is) mindenki ismeri, aki már utazott fapados légitársasággal – a jegy árát nemcsak az befolyásolja, hogy mennyire előre veszünk meg azt, hanem az is, hogy mennyire népszerű az adott útvonal az adott időszakban.

Mára már elérhetőek olyan termékek, amik kihasználják a JÉ rendszer ilyen árképzési képességét: a 2020-ban bevezetett és egyre bővülő START Európa ajánlatok, illetve ezek tavaly bevezetett belföldi változata, az Okosjegy.

Bevételi adatok azonnali hozzáférhetősége: a korábban manuális adatfeldolgozással kezelt, a közlekedési szolgáltatók közötti el- és leszámlához kapcsolódó adatok feldolgozási folyamatainak felgyorsítása nem csupán vezetői igény volt, hanem a nemzetközi jegyértékesítésben érintett partnerek és a nemzetközi elszámolásra vonatkozó szabályok miatt is szükségessé vált.

Egyre több csatorna

A 2012-ben megkezdett fejlesztés után az első tesztüzem 2014 végén zajlott a Budapest-Déli–Pusztaszabolcs vonalon, elsőként a pénztári és a fedélzeti értékesítési csatornán, ennek sikere után, 2015-ben indult el a rendszer kiterjesztése.

Ez először a belföldi jegyértékesítésre kijelölt, nagyjából 500 db pénztárban, valamint a jegyvizsgálók között történt meg, 2018 nyarán pedig a nemzetközi jegypénztárakban is a JÉ-re cserélték a korábbi rendszert. Ugyanebben az évben került sor arra is, hogy az eredetileg tájékoztatási céllal megszületett, ma már MÁV app néven működő Vonatinfó alkalmazás bővült a jegyvásárlás lehetőségével – természetesen a JÉ rendszer alapján. 2019 decembere óta a külső jegyértékesítő partnerek is a JÉ rendszert használva értékesítenek, így ekkorra már csak az Elvira (e-Ticket) és a jegykiadó automaták (JKA-k) használtak más háttérrendszert.

Az Elvira külső-belső megújítása 2020. év végére készült el, azóta ezt a csatornát is a JÉ rendszer szolgálja ki. A közös háttérnek köszönhetően lehetővé vált, hogy a MÁV app és az új Elvira átjárható legyen: ugyanazzal a fiókkal lehet a két rendszerhez hozzáférni, és a fiók beállításai, tartalma mindkét rendszerben elérhető, módosítható. Az Elvira átállításával nagyjából egyszerre, 2020 decemberében elkezdődött a korábbi jegykiadó automaták átszerelése is, amivel az MÁV SZK szakemberei 2021. június végére készültek el, vagyis ez volt az a dátum, amivel a MÁV-START összes értékesítési csatornája megérkezett a JÉ rendszerbe.

Nem csupán jegyértékesítés, nem csupán a START számára

A JÉ rendszerrel kapcsolatban eredetileg megálmodott és a későbbiekben több ponton is bővített elképzelés rengeteg lehetőséget nyitott – a rendszer lényegében alkalmas arra, hogy ne csupán a MÁV-START utasait szolgálja ki, hanem további közlekedési társaságokét is. Ez a képessége különösen felértékelődött akkor, amikor 2020. július 15-ével a MÁV vált a Volánbusz tulajdonosi jogkörgyakorlójává.

Elsőként a MÁV appban elérhető termékek köre bővült buszos ajánlatokkal is: a térségi és helyi jegyek menüpontban mára már 13 város (Békéscsaba, Debrecen, Dunaharaszti, Eger, Nagykanizsa, Nyíregyháza, Pápa, Siófok, Szeged, Székesfehérvár, Szolnok, Várpalota és Zalaegerszeg) helyi termékei is elérhetőek, amelyek közül 10 város jegyei 2022 márciusa óta a JKA-kból is megvásárolhatók, ahogy többféle BKK-bérlet, és időszakos jegy is.

Hova tartunk?

A városi helyi közlekedési termékek mellett 2021 decembere óta a Volánbusz Tokaj és Sárospatak vonzáskörzetében közlekedő 14 autóbusszvonala járataira már viszonylati bérletek is megválthatók, ez pedig lényegében az előfutára annak, hogy a Volánbusz további járataira szóló bérletek (később pedig jegyek is) elérhetővé váljanak a JÉ által kiszolgált értékesítési csatornákon.

A JÉ rendszer már most is a magyarországi közösségi közlekedés legtöbb értékesítési csatornával bíró, legszélesebb kínálatot nyújtó jegyértékesítési felülete, amely arra is alkalmas, hogy az országos elektronikus jegyrendszer alapja legyen, így hozzájárulva a régóta várt tarifaközösség létrehozásához is. Az online értékesítési rendszerben regisztrált egymillió felhasználó pedig igazolja azt, hogy a fejlesztés jó úton jár.

Pandi Ágnes



Megújult a MÁV VAGON szolnoki járműjavítójának szociális épülete

A MÁV saját beruházásában újult meg a MÁV VAGON szolnoki járműjavítójának Kőrösi úti, 499 főt kiszolgáló szociális épülete. A közel 1 milliárd forintos fejlesztésnek köszönhetően a négyszintes létesítmény teljesen átalakult, új öltözőket, fürdőt és mosdókat építettek, amit márciusban már használatba is vehettek a MÁV VAGON Kft. munkatársai.

A felújítás terve és előkészületei

A helyben dolgozó kollégák is emlékeztek rá: az épületet már több éve bezárták, hiszen funkciójának betöltésre már nem volt alkalmas az állapota miatt. Ugyan az üzemorvosi rendelő még üzemelt, de a körülmények nem voltak ideálisak. Az bizonyos, hogy olyan felújítás valósult most meg, amely már egy évtizede szükségessé vált. A bontási munka 2020 decemberében kezdődött, gyakorlatilag a „vázig” elbontották a szakemberek az épületet, tehát az épület összes falazatát és berendezéseit érintette, komoly kihívást jelentve a kivitelezőknek. Az épületből a vasbeton pillérváz, a födémek és a belső lépcsősor maradt meg, innen építették újra a négy szintet.

Természetesen a munkák megkezdésével az itt működő üzemorvosi rendelőt is be kellett zárni, így a szükséges ellátást, alkalmassági vizsgálatot a Forgalmi csomóponton rendelkezésre álló rendelőben biztosították. A lezárás ideje alatt az öltöző funkcióit különböző ideiglenes átcsoportosítással oldották meg, így a Tanműhelyben, a Kovácsműhely öltözőjében és a Központi öltözőben kerültek elhelyezésre a kollégák. Ez az átmeneti időszak nem mindig volt kényelmes, de a kollégák türelmesen kezelték a helyzetet, hiszen tudták, hogy hamarosan birtokba vehetik a kényelmes és modern kiszolgálóépületet.

A felújítás megvalósítása

A felújítás eredményeként a földszint és mindhárom emelet teljes egészében megújult. Új hőszigetelést kapott a tetőszerkezet, a homlokzati nyílászárókat kicserélték, melyek hőhídmentes alumíniumból készültek. A padló és fal elegáns és esztétikus burkolatot kapott, emeletenként különböző színberakással. A három szinten összesen 114 zuhanyzó és össze-

sen 66 állással rendelkező mosdósorok kerültek kialakításra. A kollégáknak a fehér és fekete öltözők, a hozzájuk tartozó szekrényekkel biztosítják a munkába érkezéskor és távozás-kor a kulturált ruhaváltás lehetőségét.

Teljesen megújult az épület villamos hálózata, és kiépült a korszerű villámvédelem is, valamint a – fenntarthatósági szempontokat is figyelembe véve – modern energiatakarékos, ugyanakkor megbízható LED világítást helyeztek el a falakra és a mennyezetre.

Az új épületbe modern épületgépészeti megoldások is kerültek, megújult az épület fűtési és légtechnikai rendszere is, így most korszerű kondenzációs kazánok, radiátorok, valamint a zuhanyzóknak megfelelő légcserét megvalósító berendezések és a szükséges szabályozást biztosító egységek teszik komfortossá a tartózkodást. Az épület és a benne tartózkodók biztonságát a kiépített teljes felügyeleti rendszer segíti, amellyel az üzemeltető számítógépéről a szükséges monitoring elvégezhető, rendellenesség esetén pedig azonnal információt tud biztosítani a személyzet számára.

Az átadást követően a munkatársak néhány napon belül birtokba vehetik a felújított létesítményt, és ezzel együtt megnyitjuk a korábbi személyi beléptetőkaput is. Hamarosan viszszerülnek az üzemorvosi szolgáltatás is, így néhány héten belül újra itt kerülhet sor a szokásos alkalmassági vizsgálatok elvégzésére.

A MÁV VAGON Kft. fontos feladata a magas színvonalú vasúti járműjavítási szolgáltatás nyújtása, az ütemezett jármű-korcszerülések és átalakítások, fővizsgák, forgóvázcserék, és az IC+ járműgyártási programban a gyártási tevékenység.



Kalmár Ibolya járműmosó-műhelytakarító csoportvezető

Ez egy hatalmas felújítás volt, sokkal jobb érzés lesz bejönni, hiszen össze sem lehet hasonlítani a korábbival. Mindannyiunk nevében szeretnénk köszönetet mondani a MÁV és a MÁV VAGON vezetésének. Örülünk annak, hogy modern környezetben öltözhünk át, és az üzemorvosi rendelő is sokkal szebb körülmények között működhet.

Mindezekkel hozzájárulnak ahhoz, hogy a vasúti közösségi közlekedés egyre sikeresebb, elismertebb legyen, hogy a MÁV-Volán-csoport mind magasabb szolgáltatási színvonalat nyújthasson utasainak a kényelmes, biztonságos és fenntartható vasúti közlekedéssel. Mindezeket a feladatokat csak olyan munkatársakkal végezhetik el sikeresen, akik szakmájukhoz jól értenek, elkötelezettek és szívvel-lélekkel dolgoznak valamennyi munkaterületen. Ezért a MÁV VAGON vezetése igyekszik mindent megtenni annak érdekében, hogy munkavállalói számára élhető és szerethető munkakörülményeket teremtsen. A megszüpült szociális épület is egy ilyen lépés, azt remélve, hogy a kollégák örömmel és megelégedéssel fogják használni.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója 2022. március 3-án az ünnepélyes átadáson beszédében elmondta: „A MÁV VAGON fontos pozíciót tölt be a vasúti műszaki szolgáltatások piacán, az itteni munkavállalók számára így kiemelten fontos a megfelelő kompetenciák megszerzése és fejlesztése. A vasúttársaság pedig mindent megtesz annak

érdekében, hogy dolgozói számára megfelelő színvonalú és vonzó munkahelyi körülményeket teremtsen, ennek érdekében újította fel most Szolnok Területi Központ Kőrösi úti szociális épületét.”

Stánicz János, a MÁV VAGON Kft. ügyvezető igazgatója az esemény kapcsán kifejezte örömét és köszönetét: „Köszönjük a MÁV együttműködését, a projekt lebonyolítását és azt, hogy a MÁV saját forrásból megvalósította ennek a négyszintes, közel 1700 négyzetméter hasznos alapterületű épületnek a teljes körű átépítését. Szolnokon dolgozó munkatársaink egy európai színvonalú szociális épületet vehetnek birtokba, az új épülettel jelentősen javultak munkakörülményeik. Az átadást követő napokban közel 350 kolléga költözhetett be az új helyiségekbe. Az épületben korábban üzemorvosi rendelő is működött, így ez a szolgáltatás is elérhető lesz az épület földszintjén.”

Hum Krisztina



Bajnóczki István járműszerelő IV. csoportvezető

Nekem a nagyszüleim és édesapám is itt dolgozott, testvérem is itt dolgozik. Én magam 1986-tól 2014-ig öltöztem az épületben, tehát bőven van tapasztalatom és látom a különbséget. Az elavult és elhasználódott épület most megújult, valóban modern és biztonságos körülményeket teremt az öltözködéshez, tisztálkodáshoz. Nagyon örülünk, hogy megvalósult.



Oláh Levente, a MÁV-START járműszerelő-csoportvezető munkatársa többek között a FLIRT motorvonatok karbantartásáért, szereléséért felel az Istvántelken található motorvonat-karbantartó műhelyben. Leventét már gyermekkorában lenyűgözték a vonatok, azóta tudta, hogy ebben a világban leli majd meg hivatását.

Mozdonyvezető szeretett volna lenni, de az orvosi alkalmassági vizsga eredménye sajnos ezt nem tette lehetővé. Így maradt a kérdés, hogy merre is tud továbbhaladni. Érdeklődésének és tanárai biztatásának hála, először elvégezte a dízelmotoros vasúti járműszerelő-, majd a vasúti járműtechnikus-képzést. Járműszerelői pályafutását a ferencvárosi dízelműhelyben kezdte. Közel két évet töltött itt, és ez idő alatt értékes tudásra tett szert. A „kék” FLIRT motorvonatok érkezésével Levente Istvántelken folytatta pályafutását. Az országos szinten 123 darabot magába foglaló FLIRT állományból 63 jármű náluk kerül karbantartásra, javításra.

Miből áll egy nap az Istvántelki főműhelyben?

Egy átlagos munkanap két műszakból áll, melyek egyenként 12 órák. Nappali műszak esetében reggel 6 órakor megbeszélésen vesznek részt a munkavállalók, s itt tervezik meg a napi teendőket. Általában a különféle szintű karbantartási munkák teszik ki a munkaidő nagy részét. A különböző szintek a munkálatok részletességei alapján vannak osztályozva. K0 típusú karbantartás során tulajdonképpen csak egy általános

működéspróbán, illetve szemrevételezésen esik át a jármű. Ezt kéthetente szükséges elvégezni, és nem tart tovább 2-3 óránál. A K1-es karbantartás havonta esedékes, s a vonatbefolyásoló rendszerek működéspróbáján túl magába foglalja a K0 szintet is. Fontos megjegyezni, hogy a magasabb szintű karbantartási munkák mindig magukban hordozzák az alacsonyabb szintű tevékenységeit is. Így tulajdonképpen minden K1-es karbantartás során elvégzik K0 feladatait is. Így megy ez tovább minden egyes karbantartási szint során. K2 karbantartás során klímák átvizsgálásával és a szűrők cseréjével is kiegészülnek a munkafolyamatok. Erre 3 havonta kerül sor. K3 már csak félévente esedékes ugyan, de itt már olyan lényeges ellenőrzéseken is átesik a jármű, mint a kerekek ultrahangos vizsgálata, mely segítségével az apró repedéseket tudják kiszűrni. Amennyiben a vizsgálati eredmények ezt indokoltá teszik, úgy a jármű kerékesztergára kerül. Az éves karbantartás K4 név alatt fut, mely során az utastér nagy része is megbonthatásra kerül és kap egy átfogó takarítást. Levente külön kiemelte, hogy K5 kategóriába már azok az esetek tartoznak, ahol jelentősebb javítást kell véghezvinni. Ilyen például a forgóváz-

csere, a kompresszorok javítása, a WC szennyvíz tartályának citromsavas vízkőmentesítése vagy más nagyobb részegység kiszerelese, javítása.

A leggyakrabban előforduló problémák

Bár a FLIRT egy rendkívül megbízható modell, mégis akadnak tipikus meghibásodások, amik gyakran előfordulnak. Ilyen például a kimozduló lépcsők meghibásodása, ez gyakran szorul javításra, ez mondhatni rutinjelleggel történik náluk. Nem csak a vonat hibájából adódhatnak problémák. Könnyen megeshet, hogy valamilyen idegen tárgytól meghibásodik a WC lefolyórendszere. Az utasok gyakran húznak le különféle dolgokat, amelyek végül duguláshoz vezetnek. A legbizarrabb objektum, ami ilyen módon valaha is a rendszerbe került, az egy biciklilánc volt. Nem értik, miért akarna bárki egy bicikliláncot lehúzni egy vonat WC-jén, vagy éppen különböző méretű elemeket, esetleg egy komplett strandtörülközőt. Az utasok továbbá sok esetben megrongálják a vonat egyéb részeit. Az ablakok megkarcolása nem ritkaság, de pótlásra csak akkor kerül sor, ha az üveg már veszélyes mértékben megsérült. Elő szokott fordulni az is, hogy az ülések kárpitját sértik fel, de ez azonnal javítandó, hiszen az utasok közvetlenül érintkeznek vele.

A nagy javítás

Levente mesélt élete egyik legnagyobb szakmai kihívásáról is. Egy FLIRT oldalát hosszan megrongálta egy markológép őrszelvénybe lógó része. Utasok nem sérültek meg a balesetben, de a vonatnak 2 kocsija nagymértékben roncsolódott. Három-négy fős csapatot alkotva, heti 4 nap, 12 órában, 8 hónap keresztül dolgoztak a motorvonaton. Amit csak lehetett, megmentettek a sérült kocsikból. Ilyen volt többek között a padlóelemek egy része is. A magas hozzáértésnek, a megfejtett munkatempónak és a szolnoki Stadler üzem közreműködésének hála, sikerült úgy helyrehozni a részegységeket, hogy azok gyári minőségben kerültek vissza az állományba. Két éve működnek, azóta is hibamentesen. Elmondása szerint ez volt a típus pályafutásának legnagyobb helyreállítási projektje. Levente szerint a munkálatok sikerességét az is lehetővé tette, hogy annak idején több hetet tölthetett a Svájcban, illetve Lengyelországban található vasúti járműgyártó üzemekben, így alaposan megismerhette a motorvonatok felépítését.

Egyéb feladatok

A javítási és karbantartási munkákon kívül még két olyan feladatkör nevezett meg Leventét, amelyek a csoportvezetőség mellett órák háruznak. Az egyik a keletkezett veszélyes hulladékokkal való gazdálkodás. Ezek többnyire különféle olajok, fénycsövek, valamint egyéb kiemelt kezelést igénylő hulladékok. A másik feladatkör pedig nem más, mint a vasúti jármű-

veken található kamerarendszerek felvételeinek kimentése a hatóságok részére. Meglátása szerint ez egy olyan bizalmasnak mondható pozíció, melyre alkalmasnak találták, így szerették volna felkérni rá. Így aztán előfordulhat olyan eset is, hogy akár a rendőrök közreműködésével kell a helyszínre eljutni, ahol kimentési részükre a bűntény bizonyítékát.

Munka és magánélet

Bár egy műszak 12 órát tesz ki, ennek is megvannak az előnyei. A jelenlegi karbantartási rendszerből kifolyólag a FLIRT járműszerelőknek hétvégén nem kell dolgozniuk, még akkor sem, ha munkanap esik akkorra. Ezzel szemben hétköznap akkor is mennek, ha az épp ünnepnap. Általánosságban elmondható, hogy ha jól jön ki a beosztás, egyes esetekben akár 3 és fél nap szabadidejük is lehet a hétvégével együtt, így természetesen marad kapacitás szabadidős tevékenységekre. Levente például mountain bike túrákat csinál cross country jelleggel, vagyis a természetben kerékpározik, nemcsak nagy távokat, de komoly szintkülönbségeket is leküzdve. Amatőr jelleggel versenyeken is szeret részt venni, de elmondása szerint rájár a rúd a sportág szervezett, hivatalos részére. Ezenkívül imád túrázni, bár ezt nem a teljesítményért, sokkal inkább a természet szeretetért csinálja.

Egy olyan személyt ismerhettünk meg Levente képében, aki már fiatalon nagy tudásra tett szert, s látszik, hogy nem hiába. A nemrégiben megszerzett felsőfokú vasútszakmai képesítésének és szakértelmének köszönhetően már csoportvezetőként végzi feladatait, illetve számos fontos kérdésben is tudja, hogy hozzá érdemes fordulni. Nincs is jobb zárómondat, mint Levente régi szaktanárainak egyszerű, ám igaz állítása, „Igenis értsen az ember a mozdonyhoz”.

Honti Márk



Most aztán tényleg tavasz! Mi fán terem a színterápia?

Miközben a naptári tavasz első hónapjának elején még hatalmas hópelyhek hullottak nemegyszer és a mínuszok miatt már aggódtunk a fák kipattanó rügyei miatt is, mostanra már tényleg megadta magát a tél. A fehér és barna színeket felváltotta a zöld ezernyi változata, és harsogva, ragyogva hirdeti: most aztán tényleg itt a tavasz! Ha körülnézünk a természetben, elsőként a fák elképesztő állapotváltozását vesszük észre, és a színeket, fényeket, amelyeket az április hoz magával. Életünket el sem tudjuk képzelni színek nélkül. Vannak kedvenceink, házuk fala, bútoraink, ruháink, autónk jó esetben ízlésünk szerinti. De hogyan hatnak ránk? Igaz, hogy nem csupán a hangulatunkat, de akár egészségi állapotunkat is befolyásolhatják?

A színekről a tudomány szerint

Egy dolog színét az határozza meg, hogy a Nap sugarai-ból mennyit nyel el, azaz mely sugarakat veri vissza. A tudományos definíció szerint a szín a látással érzékelhető fiziológiai érzet, amelyet a látható fény kelt annak hullámhosszától függő minőségben. A szemünk a visszaverődő fények egyedi sajátosságát (azaz a hullámhosszát) színként érzékeli. Agyunk pedig az érzékelt színt az adott tárgy tulajdonságaként értelmezi. A színek érzékelése tehát a fény hullámhosszától függően változik. A látható spektrum (azaz a látható fény) az elektromágneses spektrumnak az a része, amit a szemünk érzékelni tud. A hétköznapi életben ezt fénynek nevezzük, az emberi szem a 380 és 750 nanométer közötti hullámhosszúságú elektromágneses sugárzást érzékeli, ez a teljes látható színspektrum. Sok állatfaj képes az emberi látásnál szélesebb spektrumban látni. Például a háziméh elsősorban az ultraviola tartományban számára megjelenő színek alapján ismeri fel az egyes virágokat.

A színterápia nem új keletű dolog

A színeknek szinte minden kultúrában szimbolikus a jelentése. Az alkimista irodalomban a vörös többnyire az aranyat, a fehér vagy a kék a higanyt vagy az ezüstöt jelöli. Számos feljegyzés örökölte meg a színek előállításának kísérleteit is. Az ókori Egyiptomban gyakran mágikus-vallásos eszmék szerint alkalmazták a színeket. A piramisokban is találtak olyan szobákat, ahol a színes falak mellett



a gyógyításhoz megfelelő színes kristályokat helyeztek el. A színek szimbolikája az orvoslásban is megjelenik, a színek gyógyító szerepéről a római, görög vagy egyiptomi emlékek között egyaránt találunk feljegyzéseket. De az indiai és kínai orvoslás ősi irataiban is jelentős szerepet kapnak. Indiában a különböző csakrákhoz különböző színeket rendeltek. A kínai orvosok a beteg ablakára olyan függönyt raktak, amelynek árnyalata az adott betegség gyógyítására szolgált.



Gyakoriak voltak a vörös amulettek, amelyek az egyiptomi hit szerint megóvták a katonákat a sebesüléstől és elállították a vérzést. Széles körű irodalma van a régészeti, mitológiai kutatásoknak, az érdeklődőknek van miből meríteni. Amit ma színterápiának nevezünk tehát, nem új keletű találmány. Ezeket az ősi megfigyeléseket modern tudományos kísérletek is alátámasztják, ma már bizonyított, a színek befolyásolhatják az anyagcserét, hatással lehetnek az idegekre és az immunrendszerre.

Egészségünk és a színek

A színes fények a hangulatunk mellett az egészségi állapotunkat is befolyásolják. A színterápia éppen azon a megfigyelésen alapul, hogy a különféle árnyalatok más és más reakciókat váltanak ki belőlünk. A modern kromoterápia a színek segítségével igyekszik visszaállítani a test és a lélek egyensúlyát. A színekkel a test rezgéseit olyan frekvenciára hozzák, amelytől kiegyensúlyozottabbnak és egészségesebbnek érezheti magát az ember. Az egyedi rezgésfrekvenciával rendelkező színekhez különböző fizikai tüneteket kapcsolnak.

Az elmélet szerint a gyógyító hatás sejteink rezgőmozgásával áll összefüggésben: a betegségeinket ugyanis a sejtek rezgésszámában létrejövő diszharmonióra vezetnek vissza, melyek meghatározott frekvenciájú színek segítségével visszaállíthatók az eredeti egyensúlyi állapotba. A színterápia energiapontokat stimulál, a látható fény teljes tartományát használva állítja vissza a szervezet természetes egyensúlyát. Az alternatív gyógyászatban a színeket testünk különböző módon veheti fel: speciális gépekkel végzett fény-sugárzás által, meditációval, speciális termékekkel történő masszázssal, színes ételek fogyasztásával vagy akár mindennapi ruháink viseletével.

És most nézzük a zöldet!

Bevezetőnkben az éledő természet ezernyi zöld színéről írtunk. Mit jelent a színterápiában a zöld? Az egyiptomiak a Nílus vidékét festették meg zölddel a freskókon. A zöldnek gyógyító erőt tulajdonítottak, az örök életet jelképező skarabeuszokat gyakran zöldre festették. Japánban az örök élet, a fiatalság színe. Kínában a remény és a regeneráció, Indiában az új kezdet és az aratás szimbóluma.

A zöld a természet egyik alapszíne, erős nyugtató hatása van, ezért igen jó a központi idegrendszer bajainak kezelésére. A régiek úgy tartották, hogy a zöld szín felelős a testünk ritmikus tevékenységeinek, többek között a szívünk működéséért. A színterápiában nyugtató hatással bír, szív- és keringési panaszok, a magas vérnyomás enyhítésére alkalmaszák.

A remény és az optimizmus színeként az egyensúly elérésében segít. Használják álmatlanság és idegesség ellen, lehetővé teszi, hogy az ember felülemelkedjen a stresszen, és nyugodtan rendbe hozza érzéseit és gondolatait.

Mozduljunk ki, tegyünk egy kirándulást a természetbe! A friss levegő és a testmozgás mellett a színek is jó hatással lesznek ránk. Jó egészséget, kellemes kapcsolódást és feltöltődést kívánunk!

Hum Krisztina



AJÁNLJUK FEL AZ ADÓNK 1%-ÁT VASUTAS SZERVEZETEKNEK!



Éves személyi jövedelemadónk 1 százalékát 1997 óta ajánlhatjuk fel alapítványoknak, egyesületeknek. Vasutas munkavállalóként támogathatjuk a MÁV-Volán-csoport által is kitüntetett figyelemben részesülő, a vasutasok segélyezésére, művelődésére, sportolására vagy akár a múltunk ápolására létrehozott szervezeteket is! A közelgő adóbevallási időszak miatt összegyűjtöttük azokat a vasutas kötődésű szervezeteket, ahová érdemes felajánlanunk a jövedelemadónk 1 százalékát.

Gyermekvasút

A Gyermekvasutasokért Alapítvány küldetése a gyermekvasutasok szabadidős programjainak szervezése és támogatása. A gyermekvasutas csoportok a szolgálatokon kívül is összetartó közösséget alkotnak, a közösen eltöltött évek alatt felejthetetlen élmények részesei lesznek a gyerekek, többnapos kirándulásokon, nyári táborozáson és más izgalmas programokon vesznek részt.

Név: Gyermekvasutasokért Alapítvány
Adószám: 18075144-2-42

Vasúttörténeti Park

Adója 1%-val ön is hozzájárulhat a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány járműparkjának folyamatos karbantartásához, örökségünk megőrzéséhez! Kérjük, hogy támogassa adója 1%-ával a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítványt a magyar vasút történelmi értékeinek megőrzéséhez, fenntartásához.

Név: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány
Adószám: 18168341-2-42

Vasúttörténeti Alapítvány

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben az alapítvány céljaira felajánlották. Támogatásukat a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez, kiállításokon való megjelenítéséhez, valamint aktuális rendezvényeink költségei fedezésére használják továbbra is.

Név: Vasúttörténeti Alapítvány
Adószám: 8450716-1-06

Szolnoki MÁV Sportegyesület

A szervezet nyolc szakosztályban (atlétika, birkózás, kosárlabda, sumo, súlyemelés, természetjárás, teke, vívás) biztosít sportolási lehetőséget a vasutas kollégáknak és külsősöknek is. Számos programot, versenyt szerveznek. Szolnok Véső úti Sporttelepén várják az érdeklődőket.

Név: Szolnoki MÁV Sportegyesület
Adószám: 19866774-2-16

Vasutas Önkéntes Támogatási Alap

Az egyesület tagjai és szimpatizánsai 1997 óta rendszeresen támogatják SZJA 1%-os felajánlásaikkal. Ez idáig 179,6 millió Ft bevételünk keletkezett a felajánlásokból, amelyet teljes egészében a tagok segélyezésére fordítottak. A személyi jövedelemadóból származó SZJA 1%-os bevételeinket továbbra is segélyezésére kívánjuk fordítani.

Név: Vasutas Önkéntes Támogatási Alap
Adószámunk: 19653613-2-42

AZ EMBERÉRT Alapítvány

AZ EMBERÉRT Alapítvány kiemelten támogatja a MÁV-Volán-csoport azon munkavállalóinkat, akik egyedül nevelik kiskorú gyermekeiket, házastársuk keresőképtelenné válik, vagy valamilyen okból egyedüli családfenntartóvá válnak. A szervezet minden munkatársunk támogatási kérelmét fogadja, aki önhibáján kívül olyan élethelyzetbe kerül, hogy gyermekei neveléséhez, vagy családja megélhetésének biztosításához külső segítségre van szüksége.

Név: MÁV Vasutas Sport Club
Adószám: 18892073-1-43
Bankszámlaszáma: 10201006-50141250

MÁV Vasutas Sport Club

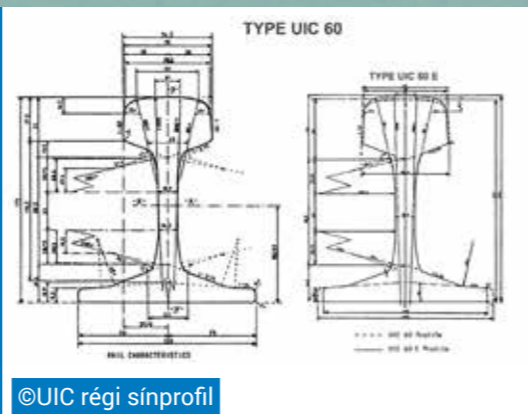
A szervezet nyolc szakosztállyal (futó, horgász, kerékpáros, labdarúgó, női torna, tenisz, természetjáró, tollaslabda) várja a sportolni vágyó vasutasokat és családtagjaikat. Köszönjük, hogy adójuk 1%-ával az elmúlt években támogatták egyesületünket.

Név: MÁV Vasutas Sport Club
Adószám: 19804132-1-42



UIC, AVAGY A MŰSZAKI STANDARDOK INTÉZMÉNYE

Tudta-e Ön, hogy a manapság is népszerű raklapbútorok oldalán mit is jelent az UIC felirat? Vajon mi a jelentősége, és hogyan kapcsolódik a divatos kerti garnitúrán feltüntetett nyomtat a vasúthoz? A kérdés megválaszolásához a Nemzetközi Vasútegylethez (UIC) vezetnek vissza a szálak. Napjainkban a vasút szinte összes szakterülete alkalmazza az UIC által egységesített és harmonizált technikai standardokat. A következő cikkben kiderül, hogy az idén százéves évfordulóját ünneplő Nemzetközi Vasútegyletnek milyen fontos szerepe van a vasút életét meghatározó műszaki standardok megalkotásában és harmonizálásában.



©UIC régi sínprofil

Mi fán terem a döntvény?

Ahhoz, hogy megértsük a vasúti szektorban alkalmazott különböző standardok jelentőségét, vissza kell ugranunk az időben egy évszázadot. A Nemzetközi Vasútegylet 1922-es alapításának évében megfogalmazódott az igény a nemzeti vasúttársaságok részéről az egységesített, harmonizált vasúti szabványrendszer megalkotására. Ezáltal a globális UIC elsődleges célkitűzése a különböző szabványok és műszaki előírások összehangolása volt a nemzetközi forgalom megkönnyítése érdekében. Így lett az UIC fő profilja az a műszaki együttműködés, amely a vasút valamennyi technikai területét lefedő munkacsoportokban a tagvasutak között zajlik immár egy évszázada. A közös munka révén jöttek létre az UIC legfőbb termékei, a döntvények néven (leaflet) futó önkéntes műszaki standardok. Ezek a döntvények kiemelt jelentőséggel bírnak, mivel egy ajánlott iránymutatást adnak a technikai specifikáció terén, így a vasutak önkéntesen alkalmazhatják azokat. A döntvények jelentik az UIC százéves szellemi örökségét, amely alappilléreként nyújt szilárd támaszt a tagvasutak részére.

Miért is fontos ez?

Az évek során az UIC hivatalos nyelvein – angolul, franciául és németül – kiadott döntvényeket az úgynevezett UIC Kódexbe (UIC Code) rendszerezték. A teljes anyag jelenleg 993 döntvényt tartalmaz. Ezek részletes műszaki specifikációkkal szolgálnak a vasút működtetésének valamennyi területén, így például gördülőállomány, infrastruktúra, vágányberendezés, személyszállítás és áru fuvarozás, jegyértékesítés, pénzügy, statisztika tekintetében. Az egyes ágazatok dokumentumai mindig azonos sorszámmal kezdődnek, így például a 4-es az üzemeltetést, az 5-ös a gördü-

lőállományt jelzi. Az ezekkel dolgozó vasúti szakértők általában már a döntvények sorszámból tudják, hogy milyen témáról van szó.

A mindennapi életből számos példát tudunk említeni az UIC döntvények alkalmazása kapcsán – a vasútnak alig akad olyan területe, ahol ne használnánk ezeket a közös műszaki megoldásokat. Kiváló példaként szolgálnak a vasúti személykocsik UIC jelölései, amelyek már egységesített gyakorlatként épültek be a vasúti köztudatba. Létezik UIC döntvény a rendkívüli küldemények tervezésére és kezelésére, a kis forgalmú vonalak üzemeltetésére, de a nagy sebességű vonatok technikai kompatibilitásának biztosítására is. A vasút fundamentumaként szolgáló sínprofilok paramétereit úgyszintén az UIC műszaki eredményének tudhatjuk be. Megválaszolva a bevezetőben feltett kérdést, természetesen ide tartozik a raklapok gyártására és egységesítésére vonatkozó 435-ös döntvény is, amelyet a Nemzetközi Vasútegylet tagjai 1961-ben publikáltak. Ennek köszönhetően került az UIC felirat a raklapok oldalára.

IRS, az új döntvény

A műszaki standardok folyamatos fejlődése hosszú utat tett meg az első, 1928-ban kiadott döntvény óta. A 2000-es években a Nemzetközi Vasútegylet egy nagyszabású programba kezdett. A döntvényeket egy modern, a 21. századi technológia kihívásainak megfelelő műszaki iránymutató rendszerbe kívánták átmenelni a hatékonyabb vasúti átjárhatóság érdekében. A folyamatos munka eredményeként a döntvények utódjai az úgynevezett Nemzetközi Vasúti Megoldások, International Railway Solutions, azaz az IRS-ek lesznek. A vállalkozás nem csekély, hiszen nem csak átnevezésről van szó: a döntvények teljes műszaki tartalmát

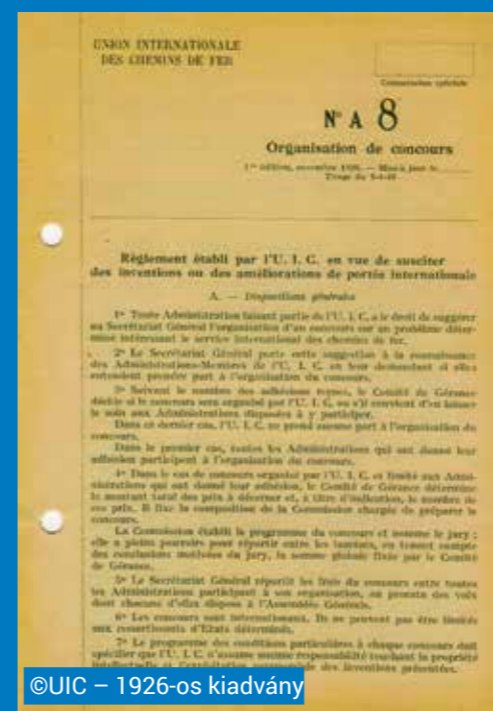
felülvizsgálják, megújítják. Az elavult dokumentumokat kivézetik, az új döntvények pedig már csak ebben a formában születnek. A naprakészség jegyében az IRS-ek 5 éves időtartamra szólnak, ezután kötelező szakmai felülvizsgálaton esnek át. Mindez természetesen nem lenne lehetséges a vasúttársaságok szakembereinek, így a MÁV szakértőinek munkája nélkül. Ők gondozzák az UIC munkacsoportokban a döntvények szakmai tartalmait, vetik fel az őket foglalkoztató problémákat és keresnek ezekre közös válaszokat.

Az UIC nagy hangsúlyt fektet a tagok üzleti érdekeinek, műszaki igényeinek kiszolgálására, ennek ösztönzésére díjat alapított. Nagy siker, hogy tavaly a Nemzetközi Vasútegylet Standardizációs Kiválósági Díjban részesített egy új típusú IRS-t, amelynek kidolgozásában aktívan részt vettek a MÁV Zrt. szakemberei, dr. Rónai Péter pályavasúti szolgáltatások igazgató, Urvald Krisztián pályavasúti elszámolási vezető, Friedmann Szilárd értékesítési szakértő és Komló Tünde beszámlolási szakértő személyében.

Kispéter Adél
Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság



©UIC raklapok



©UIC – 1926-os kiadvány



©UIC centenáriumi logó

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 előző számban betekintést kaptunk a Nemzetközi Vasútegylet székházának történeti háttérébe. Jelen cikkünk az UIC műszaki megoldásait járja körül.

Játék és sport: a tollaslabda

Egy játék, amit mindenki szeret – egy sportág, amit mindenki űzhet. A legkisebbek a móka kedvéért, a nagyobbak hobbi-, amatőr és versenyszinten is játszhatják e megunhatatlan ütős sportot. A jó idő beköszöntével ráadásul ismét egyre többen állnak neki tollasozni, hiszen nem kell hozzá más, csak egy-egy ütő és labda. De milyen? Egy jó felszerelésen nagyon sok múlhat, egy rossz választás ugyanis a kedvünket is elveheti a játéktól. Magazinunknak Marton Roland, a MÁV VSC Tollaslabda Szakosztályának vezetője, tollaslabda edző adott tanácsokat, mire érdemes odafigyelni, hogy a játék valódi élmény és életre szóló kikapcsolódási forma legyen.

HELYSZÍN

Szabadtéren vagy teremben játszunk?

A rövid válasz az, hogy mindegy. A mozgás és a játék öröme mindkét esetben garantált, mégis jelentős, sőt alapvető különbségek vannak a két helyszínválasztás között, például maga a játék célja is. Míg otthon, kint a kertben vagy a parkban általában azért „küzdünk”, hogy a labda minél tovább a levegőben maradjon és minél többet tudjunk egymásnak ütögetni, a teremben általában a versenysport szabályai érvényesek.

A játékosok célja a kijelölt pályát kettészelő háló felett az ellenfél térfelére juttatni a labdát olyan ütéssel, amit az már nem tud visszaadni. Ha így játszunk, egészen más élményben lesz részünk, és nem is lesz olyan „egyszerű” a mérkőzés. Többek között ennek is köszönhető, hogy a tollaslabda már 30 éve olimpiai sportág, amihez nagyfokú ügyesség, kitűnő reflexek és kiváló állóképesség szükséges.

Szabadtéren figyelni kell az időjárásra, hiszen a szél nem teszi jóvá a játéknak, sőt el is lehetetlenítheti azt. Fontos még a talaj, ahol játszunk, mivel pl. a füves pálya gyakran lehet egyenetlen és csúszós, ami könnyen vezethet sérüléshez. Beton- vagy aszfaltfelületen kiemelten fontos a jó csillapítási tulajdonsággal rendelkező lábbeli megválasztása (lásd a ruházatnál).

FELSZERELÉS

Ütő

A tollaslabdaütők választéka hatalmas, és árban is széles skálán mozognak. A lényeg, hogy mindenki megtalálja a számára legideálisabb eszközt a játékhoz. Hobbiszinten tökéletes lehet egy kezdő ütő. Azonban ha rendszeresen játszunk teremben, érdemes a saját stílusunknak megfelelő (védekező/támadó/univerzális) ütőt választani. Fontos figyelni a súlyra (80-120 g) és az anyagra (ma már többnyire grafit). A könnyebb ütő jobb, mivel kevésbé terheli meg az ízületeket és az izomzatot. Profiszinten fontos a húr minősége és feszessége is, de egy idő után még a legjobb hurok is elszakadnak. Az ütőt természetesen nem kell lecserélni, szaküzletekben újra tudják húrozni azokat. A hurok élettartamát úgy tudjuk növelni, hogy odafigyelünk az ütők megfelelő tárolására. Például ha télen két edzés között kint felejtjük az autóban az ütőt, majd bemegyünk vele játszani a fűtött terembe, a nagy hőingadozás következtében könnyen számíthatunk szakadásra.

Labda

Első ránézésre talán csak azt tudjuk megkülönböztetni, hogy műanyag vagy eredeti toll-labdáról van-e szó. Versenyeken kizárólag tollból, egészen pontosan 16 db libatollból készült labdákat használnak, amelyeknek további szigorú

kritériumoknak kell megfelelniük. Otthoni, illetve szabadtéri használatra azonban az ár és a tartósság szempontjait szem előtt tartva célszerűbb műanyag labdát választani. Ezek sem mind egyformák, súlyuk alapján vannak, amelyek jobban bírják az enyhe szelet, és vannak, amelyek kevésbé. Fontos szempont lehet még a labda repülési sebessége, amit a fejen található színes csík jelöl. A zöld a leglassabb, ezt meleg időben, a kék a közepes, míg a piros a leggyorsabb, amit hidegben érdemes használni.

RUHÁZAT

Cipő

Az öltözet közül a cipőre érdemes a legnagyobb hangsúlyt helyezni, lábunk ugyanis erős igénybevételnek lesz kitéve tollasozás közben. A teremcipőknél fontos, hogy a talp ne csf-

kozzon, azaz ne fesse össze a padlót. Beltéri edzéseken csak olyan cipőt használjunk, amiben utcán nem közlekedünk, és kezdéskor minden alkalommal jól húzzuk meg a cipőfűzőt. Az egyik legfontosabb szempont a cipőválasztásnál a csillapítás legyen, mert ezáltal csökkenthetjük az ízületekre/csontokra ható erőket, amelyek eredménye gyakran lehet térd- vagy sarokfájás. Léteznek speciális tollaslabdacipők is, de nem kell feltétlenül ehhez ragaszkodni, mivel például egy röplabdás cipőnek nagyobb csillapító hatása lehet, így bátran választhatunk ilyet is.

Ruha

A legpraktikusabb és legkényelmesebb viselet tollaslabdázás közben a rövid ujjú póló és a rövidnadrág/teniszszoknya, lehetőleg olyan, ami elvezeti az izzadságot (clima cool).

Csohány Domitilla

Ha mást is kipróbálnál!

Több, a tollaslabdához hasonló ütős labdasport létezik, találd meg a számodra leginkább megfelelőt:

- **Tenisz:** ismert sportág, de csak speciális pályán lehet játszani.
- **Squash:** a fallabda egy hazánkban fiatal teremsport, amit egyre többen próbálnak ki.
- **Speedminton:** a tenisz, a squash és a tollaslabda keveréke. Beltéren és kültéren is lehet játszani, speciális labdáinak köszönhetően pedig szélben, sőt vízben is lehet ütögetni!
- **Waboba Flyer:** magyarul talán úgy hívhatnánk: kéz-láb tollas. A speciális labda végtelen lehetőséget rejt magában. Egyedül, párban vagy csoportban is játszhatunk vele, ráadásul ütő sem kell hozzá, hanem kézzel, lábbal, fejjel, vagy bármely más testrészünkkel ütögethetjük.



Tollasozz kollégákkal!

A MÁV Vasutas Sport Club Tollaslabda Szakosztálya csaknem 30 éve működik. Tagjai hetente egyszer jönnek össze edzeni, ahol általában forgásban játszanak páros mérkőzéseket, így mindenki játszik mindenkivel. Bárki csatlakozhat hozzájuk, hiszen népszerűek a vegyes párosok, és a tapasztaltabbaktól rengeteget lehet tanulni.

Edzések helyszíne: Szent István Gimnázium (1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 15.) – tornacsarnok 4 pályával, öltözővel, zuhanyzóval.

Időpont: minden kedden 19–21 óra (tanítási időszakban)

Szükséges felszerelés: teremcipő, sportruházat, ütőt és labdát a szakosztály tud biztosítani

További információ: Marton Roland – szakosztályvezető, e-mail: mavvsc.tollaslabda@mav.hu

HIDROGÉN: A JÖVŐ JÁRMŰVEINEK HAJTÓEREJE



A MÁV-Volán-csoport elkötelezett a fenntartható közösségi közlekedés és a környezetvédelem mellett. Éppen ezért minden olyan törekvést támogat, melyek által új technológiákkal, zöldebb járművekkel csökkenthető az emberi közlekedés okozta károsanyag-kibocsátás. Vállalatcsoportunk ott volt az első magyar hidrogénmeghajtású busz tesztüzembe állításakor, és nagy erővel dolgozik azon, hogy egy nap vasúti járművek is róják a magyar síneket. Cikkünkben az első hidrogénmeghajtású buszról számolunk be, valamint megkérdeztük Kékesi Márton, a MÁV VAGON járműfejlesztő mérnökét az új technológiában rejlő nehézségekről és lehetőségekről.

Február és március hónapban először vett részt hidrogénmeghajtású autóbusz a közösségi közlekedésben Magyarországon. A HUMDA szervezésében a Volánbusz üzemeltette a Kőbánya-Kispest és Vecsés között közlekedő Solaris Urbino 12 electric H2 típusú üzemanyagcellás buszt.

A hidrogén előnyei

A 89 utas szállítására képes, háromajtós, 12 méter hosszú Solaris Urbino 12 electric H2 autóbusz február 11-től március 6-ig közlekedett Vecsés és a főváros között közforgalmú személyszállítási szolgáltatásban. A buszban egy 70 kW teljesítményű hidrogén üzemanyagcella működik, amelybe hidrogéngázt juttatnak. A hidrogén és a légköri oxigén kémiai reakcióba lép, aminek eredményeként víz és elektromos energia keletkezik. A buszt egy ZF AV 130 integrált elektromos motor hajtja. A jármű tetején elhelyezett, összesen 1560 literes ösztérfogatú kompozit hidrogéntartályok egyszeri feltöltésével 350-400 kilométert képes megtenni. A tartályokban összesen 36,8 kilogramm hidrogéngázt lehet tárolni 350 bar nyomáson. A helyi és agglomerációs közösségi közlekedésben jó megoldást jelent az akkumulátoros technológia, de a hosszabb fordákhoz, azaz napi járműfordulótervekhez a nagyobb távolság miatt már a hidrogén-

hajtás jelenthet optimális megoldást. Az üzemanyagcellás buszok előnye, hogy hatótávban már felveszik a versenyt a hagyományos dízelüzemű buszokkal, és a töltési idejük sem sokkal hosszabb hozzájuk képest.

Lehetőségek a vasúti közlekedésben

A vasúti gördülőállomány fiatalításához úgy kell lecserélni a járműveket, hogy azok megfeleljenek az uniós kibocsátáscsökkentési terveknek. A vasúttársaságnál már kidolgozás alatt állnak a hidrogén üzemanyagcellás vasúti járművek, motorvonatok műszaki feltételei, melyet követhetnek ezek alkalmazhatóságának műszaki és gazdaságossági szempontú vizsgálatai. Külföldön már találkozhatunk új technológiás vonatokkal. A világon elsőként az Alstom épített hidrogénmeghajtású, üzemanyagcellás vonatot, a Coradia iLintet, amelyet 2018 szeptemberében a német piacon mutattak be. A Németországban és Ausztriában üzemelő Coradia iLint vonatok már több mint 200 000 kilométert tettek meg úgy, hogy egyetlen gramm szén-dioxidot sem bocsátottak ki, Hollandiában pedig sikeresen tesztelték őket. Az Alstom hidrogéntekológiáját már az SNCF (Franciaország) és az NFM (Olaszország) is megvásárolta. A hidrogénüzemű vonat kizárólag vizet bocsát ki és nem termel sem-

milyen káros anyagot vagy gázokat. Az üzemeltetéséhez hidrogéntöltő állomásokra van szükség. A Siemens jelenleg 1000 km hatótávolságú hidrogénüzemű vonatot tesztel, sikeresen. Tehát a legnagyobb vasúti járműgyártók hisznek a hidrogéntekológia jövőt formáló erejében, s csak idő kérdése, hazánkban mikor jelennek meg ezek a vonatok.

„Az igazán piacképes megoldásokhoz még mindig van mit fejleszteni” A hidrogénmeghajtású vonatok elterjedésének folyamatáról és az új típusú járművek forgalomba állításának lehetőségéről Kékesi Márton, a MÁV VAGON járműfejlesztő mérnökét kérdeztük.

Van magyarországi felelőse a hidrogénmeghajtású vasúti járművek meghonosításának? Vagy egyelőre más technológiák, járművek bevezetése áll fókuszban? Kik foglalkoznak hazánkban ezekkel a modern technológiákkal?

A MÁV Vagon Járműkonstrukció szervezeténél vannak munkacsoportok, akikkel járműpiaci újdonságokat elemzünk, illetve járműkonstrukciós előterveket készítünk, de pályavasúti oldalról is vizsgálták már a töltőkutat létesítésének a kérdését. Én személy szerint mindig fontosnak tartottam az innovációs törekvéseket, amelyek a vasút megújulását szolgálják. A hidrogénhajtás és az akkumulátoros hajtás egyértelműen fókuszban van, véleményem szerint mindegyiknek mások az előnyei, ezért más lesz a felhasználási területük is, de most még nehéz megmondani, hogy melyiknek mekkora szelet juthat a későbbiekben.

Mik a legnagyobb akadályok a hidrogénmeghajtású vonatok meghonosításában? Milyen feladatokat kéne elvégezni ahhoz, hogy egyáltalán fogadni tudják a pályák ezeket a járműveket?

Elsősorban a töltési infrastruktúrát kell kiépíteni. Jelenleg közúton is csak egyetlen töltőkút van Magyarországon, vasúton pedig egy sincs. A következő töltőkutat célszerű lenne úgy kiépíteni, hogy a vasutat és a közutat egyaránt kiszolgálja. Sok újdonság Budapesten épül meg először, de ebben az esetben ez nem lenne praktikus, mert az ide befutó vasútvonalak egy kivételével mind villamosítva vannak. Az első vasúti töltőkutat én Debrecenben vagy Szentesen hoznám létre, ahol sok villamosítatlan vasútvonalat lehet kiszolgálni, és közúton is nagy területről lehetne fogadni a hidrogéntöltési igényeket.

Ön mikorra datálja a hidrogén meghajtású vonatok megjelenését Magyarországon?

Tesztüzemben igen hamar megjelenhetne néhány hónapra egy bemutató jármű, akár pár éven belül is, de hogy menetrend szerinti forgalomban a MÁV-START saját járműve utasokat szállítson, arra szerintem még nagyjából egy évtizedet

kell várni. De ez csak a saját megérzésem, természetesen a kormány és a vasút felső vezetőinek akaratán is múlik a dolog, valamint azon, hogy milyen külső hatásokkal kell szembenéznünk. Az akkumulátorokhoz szükséges nyersanyagok szűkössége, valamint a magas energiaárak segítik, a járványok és háborúk pedig gátolják ezek megjelenését.

**Tényleg olyan zöld megoldás ez a technológia? Nincsenek olyan hátrányai, mint pl. az elektromos autók akkumulátora-
inak környezetszennyező mivolta stb.?**

Természetesen vannak hátrányai. Csak akkor tekintjük zöldnek, ha a hidrogén előállítására megújuló energiaforrásokból származik. Ez azonban manapság jellemzően nincs így, ugyanis ez a legdrágább technológia. Pillanatnyilag tehát nem zöld, de azzá tehető.

Hogy lehet, hogy ez a technológia csak most kezd szárnyra kapni, amikor már olyan régóta hallunk az ilyen járművekről?

Műszakilag azért sosem volt egyszerű dolga a mérnököknek. A hidrogén elég kellemetlen anyag, kicsi molekula, ezért sok anyagon átdiffundál, oxigénnel elegyedve pedig durranógázt képez. Emiatt a szállítása, tárolása, töltése egyaránt problémás, vagy legalábbis a korábbiaktól eltérő műszaki megoldásokat igényel. Kezdetben a hidrogénből elektromos áramot előállító tüzelőanyag-cellák hatásfoka gyengébb volt, ehhez is sok fejlesztés kellett, hogy elfogadható megoldást lehessen találni. Ezért, bár régóta ismert maga az alapfolyamat, az igazán piacképes megoldásokhoz még mindig van mit fejleszteni.

Sin Bettina



A KÖLTÉSZET NAPJA ÉS A VASÚT



1914 tele jeges volt és kegyetlen. Kitört a világháború. A Ferencvárosi pályaudvaron apró fiú szaladt, kilencéves, szemet lopott. A szén fűteni kellett, mert rettentően fázott, csakúgy mint az édesanyja és két kistestvére. A gyermek később felnőtt, és József Attila néven vonult be a magyar kultúra legnagyobbjai közé. Az ő születésnapján, április 11-én ünnepeljük a magyar költészet napját. Ebből az alkalmából szeretnénk megemlékezni József Attiláról és két másik költőnk vasúttal, vonatozással kapcsolatos verséről.

József Attila

József Attila máig velünk lévő szentenciái oly mértékben formálták a hazai közgondolkodást és közéletet, mint senki másé. Verseiből átsütött az értelem, bennük több ízben bizonyította mérhetetlen elszántságát, kitartását és őszinteségbe vetett hitét. Mindez jól kiolvasható Kertész leszek és Tanítások című verseiből is, amelyekből most egy-egy részletet közlünk:

„És lesznek, akik elszörnyülködve
llyesfélét beszélnek egymásnak:
Miket össze nem fecseg ez az ember!
Hisz ez bolond, zárjuk el hamar,
Lázás hitét lehűti majd a magányosság.

Erre pedig csak azt mondhatom,
Az én akarásom nem bolondság,
Hanem tövigkalászos táblája a tibennetek
Még csak csirázó búzaszemeknek.
Az én hitem a földnek melegsége
És miként a föld szétosztja melegét
Gyenge füveknek, rengeteg erdőknek egyaránt,
Az én hitemet úgy osztom szét közöttetek.”

*József Attila, Tanítások, részlet
1923.*

Kertész leszek, fát nevelek,
kelő nappal én is kelek,
nem törődök semmi mással,
csak a beojtott virággal.
Minden beojtott virágom
kedvesem lesz virágáron,
ha csalán lesz, azt se bánom,
igaz lesz majd a virágom.
Tejet iszok és pipázok,
jóhíremre jól vigyázok,
nem ér engem veszedelem,
magamat is elültetem.
ha már elpusztul a világ,
legyen a sírjára virág.

*József Attila, Kertész leszek, részlet
1925.*

József Attila költészete alapjaiban változtatta meg a magyar emberek önmagukhoz fűződő viszonyát. Jelentősége akkora, hogy nem is kísérlem meg cikkem eszközként tenni és bármely vasúttal kapcsolatos versét felvonultatni, hiszen úgy gondolom, ő tette le az alapjait mindannak, amiért ez az anyag egyáltalán megszülehetett. A továbbiakban viszont két olyan verset szeretnék röviden bemutatni, ahol a vasút, mint költői kép szerepel.



Babits Mihály – „Érted, édes, messziről jöttem a vasúton”

A Szerenád minden bizonnyal az egyik legszebb szerelmes vers Babits Mihály költeményei közül, amelyben alvó kedvese megfigyelése közben számol be iránta érzett csodálatáról a költő. Felelegeti azt a nehéz utat is, amely a kedvese megszerzéséhez vezetett, a viszontagságokat a sár, a hó és a távoli, bérc mögüli indulás szimbolizálja – elszántságát pedig a mindezeket leküzdő vonat ereje. Az utolsó versszakban kétségbeesés lesz úrrá a költőn. Itt – a kezdetben kellemes hangfestéshez társított szél a zenetéből zúgásba vált, és felerősödik a tehetetlen megfigyelő szerepe. Azé, aki pusztán fizikailag kerülhet közel választottjához, vele nem egyesülhet az örökkévalóban. Így furcsa, paradox módon a végtelen idővel érzékelteti az idő végességét és az ebben a felismerésben meglelt fájdalomt.

„Zeng a nád a tó fölött
zeng a szél a nádon –
édes, álmaid között
halld a szerenádom:
ima rád e szerenád,
tested titkos templomát
dallal így imádom.
Érted, édes, messziről
jöttem a vasúton
hó közül és bérc mögül
sáron, havas úton,
nyáron át és télen át
nádon át és éren át,
szálltam a vasúton.
Béka zenél, zug a sás
szél kel az erdön át
szomorú a bujdosás
ezer esztendőn át,
ezer évig élek én
s mindig, mindig sírok én
az egész időn át.”

*Babits Mihály, Szerenád, részlet
1911*

Weöres Sándor – Kocsi és vonat

Nem árulok el nagy titkot, ha azt mondom, hogy nem a Kocsi és vonat Weöres Sándor legfajsúlyosabb költeménye, a gyermekeknek szóló mondókát mégis érdemes időről időre elővenni, megemlíteni. Az alkotást hallgatván könnyedén elmélázhat bárki. A hangutánzó kifejezések, mint a „zim-zim” vagy a „zum, zum” magával ragadóak, erőt kölcsönöznek, a szövegkörnyezettel kiegészülve pedig utalnak kocsi és vonat, kerék és sín kapcsolatára, így az összefüggések, egymásra hatások felismerésére. A haladást szimbolizálják, amely fejleszt a gyermekek térérzékelését, a történeteket pedig folyamatként ábrázolják, amely az időben való eligazodást segíti.

„Jön a kocsi, fut a kocsi:
Patkó-dobogás.
Jön a vonat, fut a vonat:
Zúgó robogás.
Vajon hova fut a kocsi?
Három falun át!
Vajon hova fut a vonat?
Völgyön, hegyen át!

Zim-zim, megy a gép, megy a gép,
Fut a sínen a kerék,
Forog a kerék.
Zum, zum, nagy az út, nagy az út,
Fekete az alagút,
A masina fut.”



A három költő különböző témájú költeményei célközönségtől függetlenül mind ugyanarra törekszenek: értelmezést kívánnak meg az olvasótól, életben tartva a magyar nyelvet, a magyar kultúrát és az értelem lángját – amelyet ha életben tartunk, az közös kincsünk és reményünk lehet a nehezebb időkben is.

Benke Máté

A Föld napja

Denis Hayes amerikai egyetemi hallgató – aki időközben az alternatív energiaforrások világhírű kutatója és szakértője lett – 1970. április 22-én mozgalmat indított el a Föld védelmében. Már akkor, 1970-ben 25 millió amerikai emelte fel szavát a természetért. Ez a történelmi jelentőségű esemény az Egyesült Államokban és határain túl is fontos változásokat indított el: szigorú törvények születtek a levegő és a vizek védelmére, új környezetvédő szervezetek alakultak és emberek milliói tértek át és tanulják folyamatosan az ökológiailag érzékenyebb életvitelt. Azóta minden április 22-én, idén 52. alkalommal a Földet köszöntjük, felhívva a figyelmet az emberi tevékenységek környezetpusztító voltára is.

Az környezettudatosság, 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.

Mindannyian felelősek vagyunk

A Vasutas Magazin Zöld vasút rovatában hónapról hónapra hírt ad a MÁV-Volán-csoport zöld törekvéseiről, amelynek nagy lendületet adott, hogy az EU 2021-et a Vasút Európai Évének választotta, ezzel is népszerűsítve a vonatozást, mint fenntartható közlekedési formát. Az elmúlt évben különböző kezdeményezéseket indítottunk, és mindennapi tevékenységünkben is egyre hangsúlyosabb szerepet kapnak a környezeti megfontolások, Zöld kampányt indítottunk és számos fenntarthatósághoz köthető területen cselekedtünk aktívan. A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klímasemlegesség elérése. A zöldstratégiai céljainkat 2021-ben a Föld napján tettük közzé, 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. Létrehoztuk a www.zoldkozossegekkozlekedes.hu weboldalt, ahol mindenki tájékozódhat a MÁV-Volán-csoport fenntarthatósági törekvéseiről.



Egy nap a hónapért, Föld napja!

A Föld napja 1970 óta az évtizedek alatt nemzetközi esemény lett, minden évben április 22-én világszerte sokféle akcióval erősítik meg az üzeneteit. Több mint 125 ország polgárai és civil szervezetei kapcsolódnak be a programokba évről évre növekvő számban, évről évre nagyobb elkötelezettséggel. Magyarországon 1990 óta rendezik meg. Mára hazánkban szinte valamennyi oktatási intézmény, önkormányzat, civil szervezet és jó néhány vállalat is szervez a Föld napján önálló programot vagy csatlakozik valamelyik országos nyílt rendezvényhez. A mozgalom egyaránt szólít fel közösségi cselekvésre, és egyaránt irányítja rá a figyelmet az egyén felelősségére. Célja az, hogy mi, emberek, végre ráébredjünk, hogy ne másoktól várjuk a megoldást, mi magunk is tegyünk a jobb és élhetőbb jövőért. A Föld napja rávilágít arra, hogy egyszerű, mindennapi cselekedetekkel, változtatásokkal is milyen sokat tehetünk, hogy a legapróbb lépés is közelebb visz ahhoz, hogy jobbá és fenntarthatóbbá változtathassuk a körülöttünk lévő világot. Elég, ha tudatosságot viszünk hétköznapi rutinos cselekedeteinkbe és odafigyelünk azok következményeire. Ha mindennap teszünk valami apróságot, tudatosan vásárolunk, közlekedünk, máris hozzájárultunk környezetünk fenntarthatóságához. Ültess fát, takarékoskodj a vízzel és az árammal, szelektáld a hulladékot! A mozgalom jelmondata: „Ki mondta, hogy nem tudod megváltoztatni a világot?”

Ahogy a mozgalom weboldalán, a www.earthday.org oldalon is írják: itt az alkalom, hogy mindent megváltoztassunk – az üzleti környezetet, a politikai légkört és megtegyük az éghajlattal kapcsolatos lépéseket. Itt az ideje annak, hogy bátrak legyünk, és megóvjuk egészségünket, családjainkat és megélhetésünket. Itt az ideje, hogy összefogjunk a bolygóért. A 2022-es Föld napja alkalmából bátran kell cselekednünk, újítanunk és megvalósítanunk.

Mit tehetünk mi?

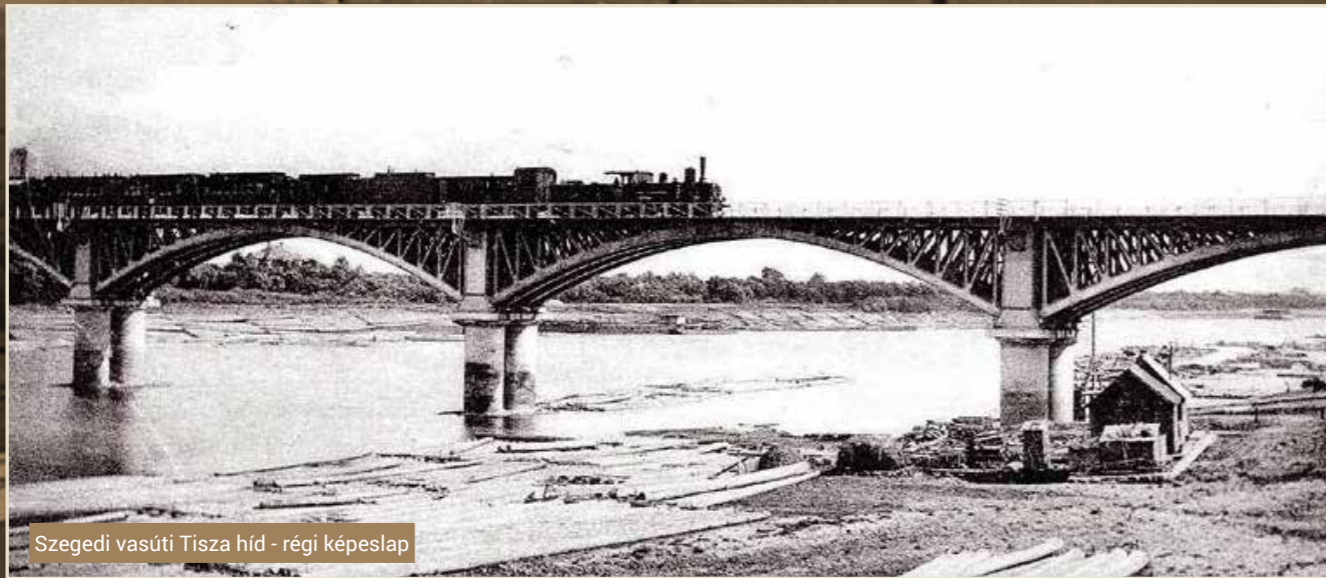
E rovatban számtalan témát érintettünk már, és sok olyan ötletet adtunk, amelyekkel egyéni háztartásunkban alkalmazva hozzájárulhatunk a takarékos energiafelhasználáshoz a saját környezetünkben. **Kedves Olvasó! Sorozatunkat folytatjuk, hiszen a téma kimeríthetetlen. Amennyiben van javaslat, hogy mely témáról írjunk bővebben ebben a rovatban, köszönettel fogadjuk, kérjük, írja meg szerkesztőségünknek a vasutasmagazin@mav.hu címre!** Továbbra is járjunk nyitott szemmel, és érdeklődjünk a téma iránt, találjunk új környezettudatos megoldásokat, alakítsunk ki új szokásokat, bánjunk takarékosan a forrásainkkal. A spórolással és hatékony felhasználással egyénileg is profitálhatunk és globálisan is jót teszünk. Egyéni takarékoskodásunkkal csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is. Takarékoskodással élhetőbb jövőt teremtünk a számukra.

Hum Krisztina



„ROPPANT PRÓBÁNAK TÉTETETT KI”

A SZEGEDI VASÚTI TISZA-HÍD SZOMORÚ TÖRTÉNETE



Szegedi vasúti Tisza híd - régi képeslap

„Teljes erővel folyik a szegedi vasúti híd roncsainak a kiemelése. A bűvárok 10 méterrel a víz tükre alatt a sebeseen sodró, átláthatatlan vízzel küzdve, tapogatózva keresik a roncsot, hogy megállapítsák pontos fekvését. A roncskiemelő különítmény július elsején kezdte meg bravúros munkáját. (...) Remény van arra, hogy hónapon belül eltűnnek a mederből a hídroncsok és ideiglenes pillérmaradványok” – írta 1947. július 15-én a Vásárhely Népe című lap, de a cikk lelkes szerzője bizonyosan nem gondolta, hogy ez lesz az utolsó tudósítása, amit a szegedi vasúti hídról ír. A 1858 óta álló műtárgy három évvel korábban pusztult el, de az újjáépítés lázában szó sem volt arról, hogy ne pótolnák; arról meg különösen nem, hogy 75 évvel később mindez nem lesz egyéb, mint egy egyre halványuló közlekedéstörténeti emlék.

Francia kapcsolat

Amikor 1847. szeptember 1-jén megnyitották a Pest–Cegléd–Szolnok vasútvonalat, nemcsak a debreceni folytatás tervei voltak készen, de a Cegléd–Kecskemét–Szeged–Temesvár vonalé is, a szabadságharc miatt azonban az építéséről szó sem lehetett. Bukása után azonban az osztrák állami vasút szinte azonnal munkához látott. 1853. szeptember 3-án átadták a (Kiskun) Félegyházaig tartó szakaszt, 1854. március 4-én már Szegedig közlekedtek a vonatok, de a tiszai átkelés még megoldásra várt. Noha korábban felmerült, hogy a vasút – bácskai kerülővel – a vajdasági Magyarokizsánál szelje át a folyót, 1852-ben egyértelműen Szeged mellett tették le voksukat az illeté-

kesek; leginkább azért, mert a vasút így sokkal hamarabb juthatott el a leendő temesvári végállomásra.

A híd tervezését a francia Ernest Cézanne-ra bízták, aki a híres Ernest Gouin & Cie vállalat alkalmazottja volt. Eltérően a kiegyezés után időszakkal, ekkor még nem merült fel hazai szakember bevonása a munkába, és nem csak az osztrák dominancia miatt. A hídon kifejezetten jelentős forgalommal számoltak, ezért már az építkezés megkezdése előtt eldöntötték, hogy rendhagyó módon, a kor szokásaitól eltérően nem egy-, hanem kétvágányos pályát állítanak – a legújabb technológiák felhasználásával. A munkálatok 1857. március 1-jén, a cölöpözéssel kezdődtek. Süllyesztőszekrényeket, ún. keszonokat használtak, miután a folyóban felállított pillérszövekben túlnyomást hoztak létre, ahol a munkások kézi erővel ásták egyre mélyebbre a pilléreket. „Ezt a módszert Cézanne (...) Trger nevű francia kollégája alkalmazta a világon elsőnek 1841-ben, a Loire völgyében fekvő Anger mellett a Loire egyik szigetén, aknamélyítés céljára. A módszert utána Angliában több helyen sikerrel alkalmazták, azonban arról csupán kevés értesülés volt hozzáférhető” – írja Gáll Imre „A szegedi vasúti Tisza-híd története” című tanulmányában (Közlekedéstudományi Szemle; 1992/6.), s ebből az is kiderül, hogy a híd vasszerkezete külföldön készült, és darabokban szállították Magyarországra, hogy itt újra összeszereljék. Jellemző, hogy a helyszínen szállított bonyolult egységeket szegedi és környékbeli munkások szerelték össze a francia tervezőmérnök vezetésével. A híd egyedülálló volt abból szempontból is, hogy Magyarországon itt

alkalmazták először a szerkezet elemeit egymáshoz rögzítő vasszegecskéket. „Teherhordási képessége oly roppant próbának tétetett ki, mint talán soha más híd. Ugyanis november 24-től 29-ig ezen próbák folyamatosan tartottak, melyek egyike abban állt, hogy egykorúan 30 gőzmozdony, 44 terhelyt kocsit mindegyik 440 mázsát, 6000 darab vasín öszvesen 60,000 mázsát nyomván, teljes 24 óráig a hídra nehezedett” – írta a hídatavás előtt a Pesti Napló a terhelési próbáról, ami olyan látványosság lehetett, amilyen addig sosem volt Magyarországon. Végül másfél évi megfeszített munka után, 1858. december 2-án adták át a hidat, amivel Szeged kereskedelmi és ipari fejlődését is megalapozták.



Szegedi vasúti híd – Somorjai Ferenc grafikája/Wikipedia

Trianon: első végállomás

E fejlődést azonban megakasztotta az 1879-es nagy árvíz, melynek során a város nagy része a víz alá került és pusztult el; az árvízvet követő újjáépítés három évig tartott. A katasztrófa annyiban érintette a szegedi vasútvonalat, hogy bebizonyosodott: töltése árvízi védekezésre alkalmatlan, illetve, hogy a Tisza medrét ki kellene szélesíteni, ám ennek legfőbb akadálya éppen a vasúti híd volt, amelyet nem tudtak – vagy inkább nem akartak – bővíteni. Annak ellenére sem, hogy az árvíz a műtárgyban nem tett károkat. Az 1879-es katasztrófa csak annyiban érintette a Tisza-hídat, hogy a november eleji karbantartás során kisebb baleset történt, miután állványzatot emeltek az egyik hídoszlophoz, hogy munkások akadálytalanul dolgozhassanak. „Az állvány rakva volt munkásokkal s javában folyt a munka, midőn egy fenyőtalpából összeállított tutaj ereszködött a vízben lefele. A tutaj-kormányos vagy részeg volt, vagy ügyetlen, mert az irányt eltévesztette s a helyett, hogy az elég tágas hídníválás közepének tartott volna, tutajában nekiment az állványnak és azt elsodorta. Az emberek mind lepotyogtak róla; szerencsére azonban csak egy esett a Tiszába s azt is kimentették. Hanem a munkásszerszámok mind a vízbe hullottak s odavesztek” – számolt be a Szegedi Híradó, ugyancsak megerősítve, hogy ritka szerencsés kimenetelű baleset történt.

Szeged újjáépítése 1883-ban fejeződött be, így akár jelképesnek is tekinthető, hogy az ekkor induló nemzetközi

luxusvonal, az Orient Expressz is Szegednél szelte át a Tiszát – igaz, csak öt évig. A vasútvonal 1891-ben került a MÁV tulajdonába, ám az ekkor a már több mint 30 éve változatlanul működő, de addigra az egyre nagyobb forgalmat bonyolító híd szerkezete „fáradni kezdett”, s az illetékesek hamarosan meghozták a döntést: a leendő rekonstrukcióig egyszerre csak egy szerelvény lehet a hídon. 1903-ban Kossalka János műegyetemi tanár végzett részletes statikai felmérést, majd javaslatokat is megfogalmazott a felújítással kapcsolatban, ám erre az első világháborúig nem került sor, utána pedig okafogyottá vált. Trianont követően Szeged szinte határvárossá vált, ami azt is jelentette, hogy a híd forgalma folyamatosan csökkent, nem sokkal később az egyik sínpárt is felszedték.

Robbanások után

A gyérülő forgalom ellenére a Tisza-híd a hazai vasúti közlekedés nélkülözhetetlen objektumának tűnt, így nem csoda, hogy 1944-ben a szövetséges bombázók fontos célpontjává vált. Először 1944 júliusában érte találat, majd augusztus 24-én – ekkor már jelentősebb károkat is okozva –, bár a forgalom még nem állt le. Azonban tíz nap múlva, amikor a bombák beszakították az egyik medernyílás áthidaló szerkezetét, amely a folyóba zuhant és alátámasztó pillérét is magával rántotta, a vasúti forgalmat be kellett szüntetni. A tragédia ezzel nem ért véget: a híd megmaradt részeit 1944. október 9-én visszavonuló németek robbantották fel. Azonban a szegedi vasúti átkelés hamarosan ismét biztosítva volt; a híd roncsaitól 20 méterre, fajármokra ideiglenes szerkezetet építettek, s ezzel már 1944. november 12-én megteremtették a vasúti összeköttetést a Tisza fölött. Az ideiglenes híd 1946. december 6-ig bírta: forgalmát azután szüntették meg, hogy nem sokkal korábban helyreállították az algyői és a csongrádi vasúti hidakat, így biztosítva a dél-magyarországi tiszai átkeléseket vasúton. Azóta eltelt 75 évben többször is előkerült az új szegedi vasúti híd ideája, de megvalósítása továbbra is várat magára. Annyi biztos, hogy a régi vasúti híd helyén nem építhető már új műtárgy a város terjeszkedése miatt. A szegedi vasúti hídnak csak az újszegedi hídfője maradt meg (romosan, összefirkálva), amelyre 1988. május 6-án, a híd felépítésének 130. évében helyeztek el emléktáblát.

Legát Tibor



A szomorú valóság

LÁTOGATÁS ISTVÁNTELKEN

A MÁV RAIL TOURS LEGNÉPSZERŰBB ÜZEMLÁTOGATÓ PROGRAMJA



A MÁV Rail Tours legnépszerűbb programjai közé tartoznak az úgynevezett kulisszatitkok látogatások, melyek során a vendégek beleshetnek egy-egy vasúti üzem működésébe. Ezek között is a legkedveltebb Istvántelek megtekintése, ahol a kíváncsi turisták egy időutazásba csöppennek: megismerhetik az egykori gőzsjavító műhely mindennapjait, a fekete óriások működését, és persze fotózkodhatnak az érdekesnél érdekesebb járművekkel.

S hogy kik szeretnek ellátogatni az üzembe? Meglepően egyes a társaság, aki befizet erre a programra. Nők és férfiak, fiatalok és idősek, családok és egyedülállók, szakemberek és laikusok, tényleg mindenki szereti ezt a programot. Olykor többségben vannak a laikusok és még a kor sem meghatározó. Sokan vannak olyanok, akiknek egy felmenője itt dolgozott, és kíváncsiak egykori rokonuk munkahelyére. Vagy csak tudni szeretnék, hogyan működik a gőzös. De volt olyan kisfiú, aki minden járműről leszedetetett zsebkendővel egy kis olajat emléke... Istvántelek nosztalgikus hangulata mély nyomot hagy bennük. A maximális létszáma egy-egy csoportnak negyven fő. Sajnos meg kell húzni a határt, mert annyi az érdekesség, hogy a turisták hajlamosak elcsábulni, leszakadni a többiektől és a legkülönbözőbb helyeken kíváncsiskodni. Ezért nagyon oda kell figyelni, többen is kísérik az embereket egy-egy túrán. „A túrán alapvetően behelyezzük a látogatókat a magyar vasút történetébe, és kapnak egy minimális felvilágosítást a gőzmozdony működéséből, bemutatjuk a szegecshevítőt is, ami sokaknak a program fénypontja – meséli Belák Viktor, a MÁV Rail Tours személyszállítási igazgatója. „A turistákon kívül más látogatóink is vannak, nagyon sokan forgatnak itt, Istvántelken, sorozatokat, reklámokat, filmeket és videóklipet, de a titoktartási kötelezettség miatt erről nem beszélhetünk.”

„Már nincs olyan képzés, ami kineveli a következő gőzsjavító nemzedéket”

Az üzemlátogatás az Istvántelki Főműhely bejáratánál kezdődik. A gőzmozdonyok letűnt világa elevenedik meg olyan emberek tolmácsolásában, akik egész életüket a vasparipák életre keltésének, karbantartásának, restaurálásnak szentelték. A gőzösműhelyben megállt az idő, de az élet nem. Jó ez így. Érdemes megnézni. A vasút fénykorában mintegy ezer ember dolgozott itt, manapság csupán egy tucat szakember javítgatja a gőzösoket, melyeket a MÁV Rail Tours a nosztalgiautazásaihoz használ. Az üzemlátogatás során a vendégek betekintést nyerhetnek a gőzösműhelyben folyó munkálatokba. Ottjártunkkor épp egy szakembert látunk egy hajtott kerékpár síklóágyát csiszolni. A 424.247-es Bivaly mozdony alkatrészének finomítása nagyon precíz munkavégzést, lelkiismeretes perfekcionizmust igényel. A műhelybe mindenki tiszta kézzel érkezik, s olajosan, feketén távozik, akárcsak a gőzösok az üzemeltetés után. Egyre kevesebb a szakember, aki képes a gőzösok javítására. Sajnos nincs már olyan képzés, ami kineveli a következő nemzedéket. Ez a szép szakma eltűnőben van. A csarnokban a látogatók megtekinthetnek régi posztereket, a régi belépési dobozt, ahol le kellett pecsételni, ki mikor érkezik. Állítólag egészen könnyedén lehetett csalni...

Felmászni egy régi járműre, csodálatos érzés

A műhelyhez tartozó csarnokban a látogatók megtekinthetik az ott tárolt járműveket. Akad itt minden: régi villamosok, melyek Szeged és Miskolc sínjeit járták, óvodába készült, virágosan színesre festett Bcmot motorkocsi, régi mozdonyok lecsupasztva, hogy tanulmányozható legyen rajtuk a belső szerkezet. A vendégek itt szinte mindenre felmászhatnak, fényképezkedhetnek, és kipróbálhatják a vonatok csarnokban történő mozgatását lehetővé tevő tolopádot. Jelenleg itt található a hírekben sokat emlegetett, Pozsonyból hazaszállított étkezőkocsi is, melyen Horthy Miklós kormányzó utazott egykoron. A kocsi renoválás alatt van, kívülről már régi, zöld fényében pompázik. Ha készen lesz, a Közlekedési Múzeumba

Egyéb kulisszatitkok, programok

A MÁV Rail Tours nem csak Istvántelekre indít vezetett túrákat, hanem más legendás vasúti műhelyekbe is.

Ferencváros

Ha valaki meg akarja tanulni a vasutat, Ferencvárosban kell kezdenie. A Fradi az ország legnagyobb pályaudvara, az ország vasúti fordítókorongja. Mérete alapján egyaránt Magyarország és területét tekintve Közép-Európa legnagyobb rendező pályaudvara. Középponti szerepe az Összekötő vasúti híd megépítése (1877) után alakult ki, ugyanis ezen a hídon keresztül halad át Magyarország keleti és nyugati országrésze közötti tehervonati forgalmának mintegy 80-90%-a. A 2,5-3 órás látogatás során szakmai kíséző mutatja be ennek a „város a városban” pályaudvarnak a működését, a látogatók megismerkednek a különböző munkafolyamatokkal, bepillantást nyerhetnek a pályaudvar mindennapjaiba és az azt működtető vasutas kollégák munkájába. Megtekinthetik a gurítódombot és megismerkednek a kocsisorozás rejtjelmeivel.

Szegedi pályaudvar

Ezen az új programon a látogatók bejuthatnak olyan helyszínekre is, melyek általában zárva vannak a nagyközönség előtt. A kétórás program a szegedi Nagyállomás gyönyörűen felújított épületének megismerésével kezdődik, ahol a Szegedi Forgalmirányítási Központot és a mai vasúti közlekedésben alkalmazott vonatkövető és forgalmirányítási rendszereket ismerhetik meg a látogatók. A fölfedező út Szeged-Rendező pályaudvaron folytatódik. Az irányítás mellett igazi különleges élmény testközelből szemlélni a különböző mozdonyokat, köztük egy ritkaságot, egy gőzöst, a szerelőműhelyeket, ahol a gépek részletei is föltáruznak a szemek előtt.

szállítják tovább. Ezen a játszóterén különösen figyelni kell a látogatókra, hiszen szinte mindenkiben felébreszti a gyermeket a sok látványosság, de attól még a vasút veszélyes üzem, ahol figyelni kell. A programra érkezőket mindössze egy csatlódás érheti: az interneten elterjedt fotókról megismert romos csarnoképület nem része a túrának. De csakis mert oda belépni tilos és életveszélyes! Egy komoly, modern csarnok is van Istvántelken, ahol modern járművek javításával foglalkoznak, ottjártunkkor épp egy Desirot vettek kezelésbe a szakemberek. Nemhiába legendás hely mindenkinek, aki szereti a vasutat, s múltját és jelenét, jövőjét ápolni egyaránt fontosnak tartja.

Sin Bettina
Fotók: Nagy Gábor



AZ ÚJJÁSZÜLETÉS ÜNNEPE: HÚSVÉT

Krisztus feltámadása, a tavasz köszöntése, a természet megújulása, locsolkodás, hímes tojás, hagyományos menü, illetve megannyi más népszokás és szimbólum kapcsolódik a keresztény világ legnagyobb, legfontosabb ünnepéhez.



Ünnepek ünnepe

Jézus keresztre feszítése és a halálból való feltámadása hívők milliárdjai számára a legfontosabb történelmi esemény, ezért is nevezi a kereszténység a húsvétot az ünnepek ünnepeként. Poncius Pilátus, Róma helytartója a zsidó húsvét előtt ítélte halálra Jézust, nagypénteken keresztre feszítették, majd vasárnap hajnalban, föltámadva a halálból, megjelent tanítványainak. A húsvétot a negyvennapos, hamvazószerdától nagyszombatig tartó böjti időszak készíti elő. Az ünnepkör előtti – virágvasárnaptól húsvéti tartó – utolsó hetet nagyhétnek nevezzük. Nagycsütörtök az utolsó vacsora emléknapja. Az esti misén az orgona és a harangok is elnémulnak („a harangok Rómába mennek”), és egészen szombat estig nem szólalnak meg. Ez jelképezi, hogy az ítélethozatalkor senki sem szólt Jézus mellett. Nagypéntek Jézus kereszthalálának emléknapja. Ez az egyházi év legcsendesebb napja, a legszigorúbb böjti és gyász ideje, amikor Krisztus szenvedésére és keresztre feszítésére emlékeznek.

Nagypénteken a hívők tartózkodnak a húsételektől, a legfeljebb háromszori étkezés során egyszer szabad jóllakniuk. Régen ez tisztálkodási nap is volt: meszelték, takarítottak, nagymosást tartottak. Tilos volt a munka, még sütni sem lehetett, mert a hiedelem szerint a kenyér úgyis kővé vált volna.

Nagyszombat a húsvéti örömnep kezdete. Az esti feltámadási szertartáson újra megszólalnak a harangok. Az ünnep tűzszenteléssel kezdődik, ez jelképezi a világosság győzelmét a sötétség, az élet győzelmét a bűn és a halál, vagyis a jó győzelmét a rossz, a szeretet győzelmét a gyűlölet felett. A nagyszombati estén, a húsvét vigiliáján, már a feltámadást ünneplik.

Húsvétvasárnap a feltámadás napja. A pápa az ünnepi szentmisén mondja el hagyományos húsvéti üzenetét és Urbi et orbi (Róma városához és a világhoz intézett) apostoli áldását. A húsvéti időszak záró ünnepe pünkösöd, amikor a Szentlélek eljött az emberekhez, s az apostolok elkezdtek hirdetni Jézus tanítását.

A nyúl és a tojás esete

A húsvéti időszakhoz számtalan népszokás kapcsolódik nemcsak a keresztény egyháznak, hanem a tavasznak, vagyis a természet ébredésének, megújulásának köszönhetően is. Az ünnepi asztalt ilyenkor a friss tavaszi virágok mellett sok helyen barka díszíti. Ez hazánkban a pálmaágakat jelképezi, amelyekkel a nép a Jeruzsálembé bevonuló Jézust üdvözölte. Ennek emlékére szentelik meg a barkát virágvasárnap. A hagyomány szerint a megszentelt barka ereszt alá helyezve villámcsapástól őrzi a házat.

A megterített asztalon ugyanazok az ételek szerepelnek évszázadok óta: bárányhús, sonka, tojás, kalács és bor. A keresztény értelmezés szerint maga Jézus az áldozati bárány, isten báránya, aki az emberek bűneinek megváltásáért adta az életét, a bor pedig a vérét jelképezi. A tojás az újjászületés szimbóluma. Csak az a kérdés, hogy azt miért

a nyúl hozza? Ez a szokás a germán-kelta mondavilághoz köthető. Ostara kelta istennőnek volt egy színes tojásokat tojó madara, amelyet a gyermekek szórakoztatására nyúlá változtatott, és az hamarosan színes tojásokat kezdett tojni, amiket az istenség a gyerekeknek ajándékozott. Így kapott helyet a húsvéti ünnepkörben a nyuszi, ami fészket rak és azt tojásokkal tölti meg. Német nyelven a húsvét (Ostern) szó is innen ered. Más vélekedések szerint a húsvét a termékenység ünnepe volt. Az emberek bő termést és a háziállatok szaporulatát kívánták elérni, így kötődik a nyúl a tojáshoz, mivel a nyúl szapora állat, a tojás pedig magában hordozza az élet ígértét.

A locsolkodás, ami az öntözésre utal, szintén a bő termést hivatott jelképezni. E mai napig is élő szokás során a fiúk, férfiak húsvéthétfőn vízzel vagy kölnivel locsolják meg a lányokat, amiért cserébe hímes tojást kapnak.

Tojásfestés otthon

Húsvét közeledtével szebbnél szebb hímes tojásokban gyönyörködhetünk. Ezeket mi magunk is elkészíthetjük, ráadásul nem kell hozzá bolti festék sem, csak hagyományos, természetes alapanyagok, az eredmény mégis csodaszép lesz.

Hozzávalók: tojás, vöröshagyma héja, lila káposzta feldarabolva, kávézacc, kurkumapor, vörösbort, ecet, tavaszi virágok, növények, nejlonharisnya (kb. 10 cm-es darabokra vágva).

A tojásokat keményre főzzük. Ha kihültek, rányomunk egy szép kis virágot, levelet vagy pl. a petrezselyem zöldjéből egy darabot, ráhúzzunk egy kis harisnyát úgy, hogy a virág ne mozduljon el, és jó szorosan összekötjük a harisnya végeit. Így tudjuk elérni, hogy a tojás szép minták legyenek.

A színezőanyagokat külön lábasokban kevés vízzel kb. 20 percig főzzük, kivéve a vörösbort, azt nem kell megfőzni.

Ha kicsit kihültek, mindegyik lábasba öntünk egy kevés ecetet, beletesszük a tojásokat, és hűtőbe téve várunk egy napot. A vöröshagymától vöröses, a kávétól barna, a kurkumától sárga, a vörösbortól lila, a lila káposztától pedig kék színű lesz a tojás. Mielőtt kis „fészekbe” tesszük a színes-mintás tojásokat, töröljük át enyhén olajos kendővel, hogy szép fényesek legyenek.



Nem csak a nyulak kedvence: Répatorta



Ha a húsvéti asztalra egy gyorsan elkészíthető, de garantáltan nagy sikert arató újdonságot szeretnénk, akkor az a répatorta legyen, fehér krémvariációval megbolondítva.

Hozzávalók: ½ kg sárgarépa, 25 dkg liszt, 30 dkg cukor, 1 cs. vaníliás cukor, 1 cs. sütőpor, 200 ml olaj, 5 db tojás, 20 dkg puolt dió, 10 dkg mazsola, 1 kezeletlen citrom reszelt héja, ½ kezeletlen narancs héja és leve, 1 kk. őrölt fahéj, ¼ kk. őrölt gyömbér, só, 250 g mascarpone, 100 g fehér csokoládé, 200 ml zsíros habtejszín, marcipánrépa.

Elkészítés: A megtisztított sárgarépát lereszeljük. Egy tálban habosra keverjük a cukrot, az olajat és a tojásokat. Egy másik tálban összekeverjük a lisztet, egy csipet sót, a vaníliás cukrot, a sütőport, a fahéjat és a gyömbért. A lisztes keveréket óvatosan beleforgatjuk a tojásos masszába, majd az egészbe belekeverjük a sárgarépát, a lereszelt citrom- és narancshéjat, a narancslevet, az apróra vágott mazsolát és a durvára tört diót. A tésztát egy kivajazott-belisztezett kerek tortaformába öntjük, és 200 °C-ra előmelegített sütőbe toljuk kb. 50 percre. Amikor elkészült, rácson hagyjuk kihűlni. Közben elkészítjük a krémet. A csokoládét vízgőz felett megolvasztjuk, majd belekeverjük a mascarpone-t. A tejszínt kemény habbá verjük, és óvatosan beleforgatjuk a csokoládés krémbe. A tortát három egyforma lapra vágjuk, és a rétegek közé kenjük a krémet úgy, hogy a tetejére is jusson belőle. Megszórjuk egy kevés dióval, és díszítésként ráhelyezünk néhány marcipán répát.

Csohány Domitilla

TAVASSZAL IS ZENÉBEN UTAZUNK

A MÁV Szimfonikus Zenekar különleges hangversenyei Budapesten

A MÁV Szimfonikus Zenekar a 2021/22-es évad tavaszi hónapjaiban is olyan sikeres és nemzetközileg elismert vendégművészekkel ad közös hangversenyeket, akiket a klasszikus zene rajongói szeretnek és tisztelnek a világban, de Budapesten csak ritkán találkozhat velük a közönség. A zenekar művészeti koncepciója, hogy a zeneirodalom legszebb és legizgalmasabb műveit kiváló karmesterek vezényletével és a legkitűnőbb szólistákkal mutassák be rangos helyszíneken.

Hazatérők találkozása

A tavasz beköszöntével, április 21-én, Antonín Dvořák két remekműve, a Gordonkaverseny és a Brahms által ihletett VII. szimfónia csendül fel a Műpában. Ez alkalommal két olyan magyar vendégművészt hallhatunk a nagy múltú zenekarral, akik külföldön, Németországban élnek, de mindig nagy öröm őket viszontlátni itthon is. Káli Gábor karmester Budapesten megkezdett tanulmányait Berlinben fejezte be, részt vett több nemzetközi versenyen, 2018-ban elnyerte a Hong Kong-i Nemzetközi Karmesterverseny első díját. Németország legnagyobb városainak operaházaiban vezényel.

Dvořák Csellóversenyének szólistája, Fenyő László gordonkaművész is Budapesten tanult a Zeneakadémián. Művészdiplomáját a Lübecki Zeneakadémián szerezte meg. 2004-ben első díjat nyert a Pablo Casals Nemzetközi Csellóversenyen. Németországban él, a Karlsruhe-i Zeneakadémia professzora, és sokat koncertezik szerte a világban. Antonín Dvořák, a nagy cseh zeneszerző 1891-ben meghívást kapott New Yorkból, hogy legyen az ott frissen alapított National Conservatory of Music igazgatója. Munkája mellett tanulmányozta az indián népdalokat és az afroamerikai spirituálékat is. Ezek az új ismeretek és folyamatos honvágya ihlették Amerikában komponált műveit: a IX.

(Az Újvilágból) szimfóniát, az F-dúr („Amerikai”) vonósnégyest és a h-moll gordonkaversenyt. Utóbbin 1894–95 telen dolgozott, az ősbemutatóra viszont Európába való hazatérése után, 1896. március 19-én Londonban került sor. Jó tíz évvel korábban keletkezett VII. szimfóniájára Brahms III. szimfóniája gyakorolt nagy hatást, első témája azonban a prágai vasútállomáson jutott eszébe, amikor egy Pestről érkező ünnepi vonat robogott be, rajta honfitársaival.



Fenyő László

Hangverseny a 2021. évi Tokiói Nemzetközi Karmesterverseny győztesével

Április 29-én, a Zeneakadémia nagytermében egy különleges hangversenyen vehetnek részt az érdeklődők, hiszen egy fiatal, tehetséges karmester fogja vezényelni a MÁV Szimfonikus Zenekart. Az utóbbi években jelentősen megszaporodtak a nemzetközi zenei versenyek. Ez egyrészt több lehetőséget biztosít fiatal muzikusoknak, hogy nemzetközi szinten bemutatkozhassanak, másrészt óhatatlanul veszélyeztetik a megmérettetések színvonalát. Van azonban néhány olyan nagy hagyományokkal rendelkező verseny, amelyek az új körülmények között is őrzik rangjukat. Egyik közülük a Tokiói Nemzetközi Karmesterverseny, amelyet először 1967-ben rendeztek meg.

Ezen a rendkívül igényes és magas színvonalú versenyen nyert első díjat José Soares, a 23 éves brazil karmester, aki São Paulóban született, és jelenleg a São Paulói Egyetem Zenei Fakultásán tanul, emellett 2020-tól a Brazil Állami Filharmonikus Zenekar vezető karmestere.

A hangverseny szólistája a Csehországban született, de hosszú ideje Dániában élő gordonkaművész, Michaela

Fukačová, aki számos nemzetközi díjjal büszkélkedhet. A hangversenyen Antonín Dvořák gyönyörű Gordonkaversenyét játssza.

Az izgalmasnak ígérkező esten Heitor Villa-Lobos: Bachianas Brasileiras (Brazil Bach-darabok) és Antonín Dvořák: VIII. szimfóniája is felcsendül.



Michaela Fukačová



A Zene Showja

Rendhagyó zenei programok kicsiknek és nagyoknak

Érdeemes ellátogatni a MÁV Szimfonikus Zenekar weboldalára, ahol további nagyszerű hangversenyekeket találnak a fent említett két rangos koncerteremben, továbbá olyan különleges helyszíneken, mint a Festetics Palota, a Magyar Nemzeti Múzeum díszterme. Nem véletlenül említik gyakran a MÁV Szimfonikusokat úgy is, mint a nemzedékek első koncertélményét nyújtó zenekart, hiszen a legkisebektől a fiatal felnőttekig rendszeresen tartanak speciális, rendhagyó előadásokat. A Búgócsiga koncerteket, játékos foglalkozásokat igen nagy érdeklődés kíséri, amelyeken

bölcsődések a szüleikkel együtt vesznek részt a zenekar próbatermében Budapesten, a Stefánia úton. A Budapest Jazz Clubban a kisiskolás korú gyerekek ismerkedhetnek meg a Zene-Tér-Kép Plusz tematikus előadásain a komolyzenével, a hangszerekkel. A Zene Show-ja pedig fiatal felnőttek számára kínál különleges élményt, amelynek főszereplője a zenekar mellett mindig egy közismert személyiség. Az ő élettörténetének egyes pontjaira reflektálnak a zenészek a műsorban megszólaló zeneművekkel. Ennek a programsorozatnak a helyszíne az Akvárium Klub.

Utazzon zenében Ön is a MÁV Szimfonikusokkal!
www.mavzenekar.hu

I LOVE VAGON feliratot formáztak leányvállalatunk kollégái



Az **I LOVE VAGON** felirat emberek alakzatba állásából rajzolódik ki ezen a fotón, mely 280 munkatárs közreműködésével készült el Szolnokon, március 3-án, az újjáépült 499 fős szociális létesítmény átadásakor. Ezzel is szeretnék kifejezni közösségük összetartozását „Szeretjük a munkánkat, a közösségünket, szeretjük a MÁV VAGON-t! Úgy érezzük, hogy összefogásunkkal válunk erőssé, és nincs legyőzhetetlen akadály előttünk. Büszkék vagyunk magunkra, egymásra és a közösen elért sikereinkre.” - vallják a kollégák. **Gratulálunk lelkes hozzáállásukhoz!**

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2022. április 20.**
 Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujsag@mav.hu
 Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Az új képzési rendszer a vasúti szakképzésben is változásokat hoz. Vasútspecifikus szakmáink - többek között - a kocsivizsgáló technikus, vasúti jármű diagnosztikus, korszerű vasúti kocsik villamosági szerelő.”
 A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Kiss Tibor** olvasónknak!

ISMÉLTEN MEGINT	KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ	AZ ARGON VEGYJELE	BASSZUS, RÖVIDEN	OSTOBA, ZAGYVA (BESZÉD)	MŰKORCSOLYÁUGRÁS	EURÓPAI UNIÓ, RÖVIDEN	JOULE	CSEREHÁTI FALUBAN ÉL	MARONZSÁN ...; SZÍNÉSZNŐ	PADLÓT SÚROLO	PUZDRA KÖZEPE!	A TÁRGY RAGJA	TOVÁBBÁ	PEST MEGYEI VÁROS	ÁSZOKHORDÓ NYILÁSA, LYUKA
1															NEVELŐ OLASZ HEGEDŰMÁRKA
MŰKÖDIK AZ ÓRA			FÉM RÖVID NEVE ESZTEN-DŐ			SZÁRAZ (KLÍMA) HASONMÁS					TAGOZAT FÖLDKE-REKSÉG				
RADÍR-VEGÉK!		ÉDUA, BECÉZVE KÁROSAN HAT			AMELY EMBEREK HASADÓ ÁSVÁNY					VOLT CSURGÓ HATÁRAI!		MOSÓPOR MÁRKÁJA „NEMES” SZÍN			
2															
KÖZMOSZ DISZKOSZT HAJJIT		RÁDIUSZ MAGASBÓL ESÍK		A SZOMSZÉDBA HERÉLT KOS		AZ ALJÁTÓL ÖRÖMITTAS							TANTÁL ... PRIMO; ELŐSZÓR		
RÓMAI 5-ÖS	TALLIUM LÓVÁ TESZT		TAKTUS APRÓ ÉLŐSKÖDŐ ÁLLAT		REGI, ÓDON CIPŐ-MÁRKA	BECÉZETT ÁRPÁD SZŰRKÉNEK TART									SÓVÁR-GÁS
UGATÓ ÁLLAT		FÜL, ANGOLUL KETTŐS!		SEMEMRE SZÁL KÖZÉPE!		PARLAG KENYAI AUTÓK JELZÉSE						... WYLE; AMERIKAI SZÍNÉSZNŐ PERSZE!			FÉL ÁR! AMELY HELYRE
3															
NYIT EL-LENTÉTE				NŐI NÉV BESZÉD ELEMÉ		NYUGAT, RÖVIDEN NÉMET FAGY!							SZÓLÍT (NÉPIES) BAR, RÖVIDEN		
AZ ARZÉN VEGYJELE		HORPASZ A POLÓNIUM VEGYJELE		VEGTELEN ÓRA! AJÁNDÉKOZ		MAUNA ...; VULKÁN FÉLTŐN VÉD					HOKIS ESZKÖZE TÖRÖK AUTÓJEL				
KERTI SZERSZÁM			KASZA VÉGE! KELVIN JELE		OLLÓ SZÉLEI! OLDAL, RÖVIDEN		JELT AD UGYAN MÁR!						A -VÉ PÁRJA LITER		
U															

Hol jártál, báránykám?



Nem is olyan rég, a tél kellős közepén, nagy volt az izgalom a Búzavirág Farm háza táján, ugyanis lassan meg kellett születniük az idej kisbárányoknak. A Búzavirág Farmról tudni kell, hogy egy csodahely. Három kis domb között terül el, van hozzá szántó föld és legelő, veteményes és gyümölcsös, karpigálás baromfiudvar és dagonyázó a konnektororrúaknak, istállók a legelésző állatoknak és egy csinos kis parasztház a gazdának. Természetesen őrszolgálat is működik a tanyán. A gabonát egerek tartják szemmel, az egereket pedig macskák – arra az esetre, ha a kis rágcsálók túl közelről próbálnák szemrevételezni a takarmányt, de a macskáknak is akad felügyelőjük öt kutya személyében. Van közöttük házőrző és nyájörző, terelő és kergető, és egy mókamester, kinek legfőbb mutatványa a hanyatt vágódás, hogy a gazda gyerekei véletlenül se felejtsek el minden egyes alkalommal megsimogatni a pocakját. A Búzavirág Farm tehát egy csodahely volt, telis-tele állatokkal és csupa finomsággal. És ami még külön jó volt benne, hogy az autók is messze elkerülték, nem zúgtak és nem bűdösítettek, csak a traktor zúgott fel alkalomadtán, de azt mindenki szerette, néha-néha pedig egy vonat zakatolása hallatszott.

De térjünk vissza az istállóba, ugyanis valóban, sorra kezdtek megszületni a kisbárányok. 12 fehér kisbárány már az anyukája mellett pislogott, és a nyájból már csak egy birkamama várta, hogy az ő barikája is megszülessen. Egy zord, fagyos februári éjszakán pedig eljött a pillanat, és megszületett végre Bors is, az egyetlen fekete bárány az idej csapatból. A hír azonnal bejárta a környéket, hiszen mindenki várta már az új lakók érkezését. A birkák szóltak a disznóknak, a disznók a tehéneknek, a tehének az egereknek, az egerek a tyúkoknak, a tyúkok a kakasnak, a kakas a kacsáknak, a kacsák a libáknak, a libák a pulykáknak, a pulykák a páváknak, a pávák a macskáknak, a macskák a kutyáknak, a kutyák a szomszéd kutyáknak, így hamarosan az egész környék a szeleburdi fekete bárányt kereste. Éjszaka senki nem aludt egy hunyásnyit sem a farmon, de Bors csak nem került elő. Másnap is folytatódott a keresés, mikor a szikrázó napsütésben Flórián az egyik vasútállomásra begördülve egy fekete kis pamacsot vett észre a fűben. Bors bégetett ott keservesen, hiszen jócskán megbánta már, hogy elhagyta biztonságát adó otthonát. Flórián azonnal hazafuvarozta a kis csavargót. Nagy volt az öröm, mikor megérkeztek, az aggódó mama nem győzött hálálkodni neki. Bors is ugrabugrált örömeiben, azt sem bánta volna, ha kap egy nagy szidást, de legnagyobb meglepetésére anyukája nem szólt egy szót sem, csak odabújt hozzá jó szorosan.

A kicsik szépen cseperedtek, egyre bátrabbak és merészebbek voltak, különösen Bors, aki nemcsak a színe miatt volt különleges, hanem kópéságban, csibészességben is, alig bírt már magával odabent az istállóban. Ám egy szép tavaszi napon a gazda kitarja a kapukat, és kiterelte a nyáját a legelőre, ahol a nap meleg sugarai, friss fű és vadvirágok várták a juhokat. Nagy volt az öröm a kisbárányok körében is, hiszen régóta várták, hogy felfedezhessék a kinti világot.

Az anyukák persze féltették a kicsiket, ezért töviről hegyire elmondták, hogy mit szabad és mit nem. „Nappal, szép időben mindig kimegyünk a virágos tavaszi rétre friss, zsenge fűvet legelni, de sötétedés előtt mindig visszajövünk az istállóba, mert az éjszaka veszélyes, különösen egy kisbáránynak. Kint a legelőkön a karámot sosem hagyjuk el, mert azon túl is sok veszély leselkedik ránk.”

A kisbárányok hallgattak is az anyukájukra – kivéve egyet. Bors úgy gondolta, ő mindent jobban tud mindenkinél, így egy nap fogta magát, átbújt a karám alatt és elindult világot látni. Mikor már messzire elkóricált, megéhezett, de nem tudta, hogy az a boggyó, ami a bokrokon van, ehető-e. Aztán meg is szomjazott, de nem talált patakot a közelben. Ahogy pedig elkezdett sötétedni, minden félelmetesnek és veszélyesnek tűnt.

Időközben a farmon is észrevették Bors eltűnését, így ismét beindult a riadólánc. A birkák szóltak a disznóknak, a disznók a tehéneknek, a tehének az egereknek, az egerek a tyúkoknak, a tyúkok a kakasnak, a kakas a kacsáknak, a kacsák a libáknak, a libák a pulykáknak, a pulykák a páváknak, a pávák a macskáknak, a macskák a kutyáknak, a kutyák a szomszéd kutyáknak, így hamarosan az egész környék a szeleburdi fekete bárányt kereste. Éjszaka senki nem aludt egy hunyásnyit sem a farmon, de Bors csak nem került elő. Másnap is folytatódott a keresés, mikor a szikrázó napsütésben Flórián az egyik vasútállomásra begördülve egy fekete kis pamacsot vett észre a fűben. Bors bégetett ott keservesen, hiszen jócskán megbánta már, hogy elhagyta biztonságát adó otthonát. Flórián azonnal hazafuvarozta a kis csavargót. Nagy volt az öröm, mikor megérkeztek, az aggódó mama nem győzött hálálkodni neki. Bors is ugrabugrált örömeiben, azt sem bánta volna, ha kap egy nagy szidást, de legnagyobb meglepetésére anyukája nem szólt egy szót sem, csak odabújt hozzá jó szorosan.

Írta: Csohány Domitilla
 Illusztráció: Győri Zsolt

Húsvéti TOJÁSVADÁSZAT A VASÚTTÖRTÉNETI PARKBAN!

2022. ÁPRILIS 18., HÚSVÉTHÉTFŐ

A SZÍNPADON

ÁKOM-BÁKOM
BÁBCSOPORT:

A három nyúl

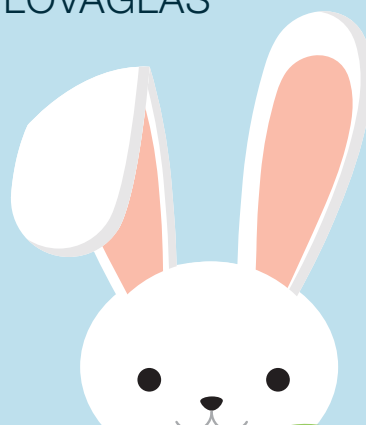
PROGRAMOK

INTERAKTÍV VASÚTI
PROGRAMOK

KREATÍV
FOGLALKOZÁSOK

ÁLLATSIMOGATÓ

PÓNILOVAGLÁS



nlc.

Szélförgő

WWW.VASUTTORTENETIPARK.HU