

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

VASÚTBIZTONSÁGI KAMPÁNY

115 ÚJ MOZDONY BESZERZÉSÉRE
ÍRT ALÁ KERETMEGÁLLAPODÁST
A MÁV-START

„OLYAN DÖNTÉSEKET
KELL HOZNOM, AMELYEK
HOSSZÚTÁVRA SZÓLNAK”

– INTERJÚ KERESZTES PÉTERREL,
A MÁV-START ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

72. ÉVFOLYAM • 2022. MÁJUS

VO teherforgalmi vasútvonal • Nyílt Nap • Munkatársunk • Balatoni előszezon • Tisza-tó kerékpárral • MÁV SZK • MÁV Vagon • Nagyrákosi völgyhíd • Jubileumi Közíg Foci Kupa • Nyugati pályaudvar tervpályázat • Egészség • Rail Tours • Anno

VEZETŐI INTERJÚ

„Olyan döntéseket kell hoznom, amelyek hosszútávra szólnak”
– interjú Keresztes Péterrel, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójával

4

HÍRVONAL

Kiválasztották a V0 teherforgalmi vasútvonal nyomvonalasávját, Figyelemfelkeltő vasútbiztonsági kampányt indítottunk, Május 1-jétől a Volánbusz pótolja a Kelebia vonal elővárosi szakaszát is, 115 új mozdony beszerzésére írt alá keretmegállapodást a MÁV-START Zrt.

8

HR-HÍREK

Rengeteg diák jött el a Nyílt Napra

12

MUNKATÁRSUNK

„Minden évre boldogan emlékszem vissza”
– Csorján Zsolt nyugdíjba ment kollégánkkal beszélgettünk

14

MÁV-START HÍREK

Újult erővel készülünk a balatoni előszezonra, Munkatársunk vezette nyomra a rendőröket, akik elfogták a bántalmazóját, Megújult a MÁV-START menetrendi és díjszabási alapadat-kezelő rendszer (M2) publikációs modulja

18

MÁV SZK

„A rugalmasság növelése és a digitalizációs megoldások kulcsfontosságúak” – interjú Szaniszló Ágnessel, a MÁV SZK Humán üzletágvezetőjével

30

ÉRDEKESSÉGEK

Híd a völgy fölött

36

EGÉSZSÉG

„Gyomnövény? Gyógynövény!, Mentés receptek

46

ANNO

130 éves a Budai Körvasút

50

ÉLETMÓD

Istenek eledele: a cseresznye

54



ELŐSZÓ

„Az élet maga a vonat, nem az állomás”

Ülök a vonaton. Kint borús az idő. Bámulok kifelé, figyelem, ahogy az aranyat érő májusi eső kopog az ablakon. A vonat zakatol. Nyugalommal tölt el. Elmélyedek gondolataimban. Mi mindent hoz ez a hónap? Hiszen május nemcsak a természet éledését szimbolizálja, hanem azt is eszembe juttatja, hányféle szerepben kell helytállni az élet minden területén. Miről is emlékezünk meg májusban? Anyák napja, gyermeknap, a munka ünnepe, a család nemzetközi napja. Környezetvédelmi témájú világnapból öt is jut erre a hónapra. Felelősség, megoldandó feladatok cikáznak a fejekben. Szerepeink formálják egyéniségünket, fejlődésre készítetnek. Sokfélék vagyunk, sokféle erősséggel bírunk, ami mind összeadódik. A munkánk során is különféle funkciókat látunk el. Mégis, a közös szerepünk az, hogy az utazóközönség minél szélesebb rétegét meggyőzzük arról, érdemes a zöld és biztonságos vasutat választani. Ehhez ki-ki a maga eszközeivel járul hozzá. Értékteremtő munkát végzünk egy élhetőbb és fenntarthatóbb jövőért. Felelősségteljes, sokrétű feladat ez, főleg napjainkban.

Épphogy a pandémia alól kicsit – lehet csak átmenetileg – fellelegeztünk, az ukrán válsághelyzet újabb kihívás elé állít minket. Támogatnunk kell azokat az embereket, akik arra kényszerülnek, hogy elhagyják hazájukat. Megszervezzük ingyenes utazásukat, a menekülteket ellátó BOK-csarnokban nemzetközi jegypénztárat állítunk fel, adományokkal segítjük őket, de sokszor egy kedves mosoly, gesztus is rengeteget számít. Közben gőzerővel készülünk a nyári szünetre, és az azt megelőző előszezonra. Növeljük a szolgáltatás színvonalát, legyen szó kerékpárszállításról, utazási kedvezményekről, a turisztikailag kiemelt régiók elérhetőségéről, fedélzeti vendéglátásról.

Keretmegállapodást írtunk alá új villanymozdonyok beszerzésére, amivel megnyílik a lehetőség, hogy járműállományunk korszerűbb és környezetkímélőbb mozdonyokkal gyarapodjon. Mindközben számos egyéb nehézséggel is meg kell küzdenünk: drasztikusan emelkedik a vasúti balesetek száma. Fontos szerepünk van abban is, hogy felhívjuk a közvélemény figyelmét a veszélyekre. És nem utolsósorban saját munkatársaink biztonságának védelme is fókuszba kerül.

Paulo Coelho sorai visszhangoznak a fejekben: „Születésünk pillanatától halálunk percéig életünk egy folyamatos utazás. A táj, az emberek és a vágyaink is változhatnak, miközben a vonat megállíthatatlanul halad tovább. Az élet maga a vonat, nem az állomás.” Mi itt, a vasútnál képletesen is vonaton ülünk, minden szerepkörünkkel együtt. Élünk! Mi mindannyian egy apró porszem vagyunk a nagy gépezetben, de mi tartjuk mozgásban az országot. Ebben valamennyiünknek nagy szerepe van. Ahogy Keresztes Péter, a MÁV-START vezérigazgatója is kifejti, a lényeg, hogy mindig legyen közöttünk olyan, aki a feladatot magáénak érzi. Így jutunk előrébb!

Mindannyiunknak kellemes utazást kívánok!

Völgyi Katalin
kommunikációs szakértő
MÁV-START 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, Hum Krisztina, Kispéter Adél, Kozma Barbara, Legát Tibor,

Molnár Zsolt, Pandi Ágnes, Sin Bettina, Vajda Boglárka, Völgyi Katalin

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

Címlap: Müller-Róka Bertold 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

„Nagyon fontos elvem, hogy függetlenül attól, hogy meddig vezetem a vállalatot, olyan döntéseket kell hoznom, amelyek hosszútávra szólnak”

Interjú Keresztes Péterrel, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójával

Keresztes Péterrel egy új, teljesítményösztönző program-rendszerről, a vasút múltjáról és jövőjéről is beszélgettünk.



Közel sem ismeretlen Ön előtt a vasút világa. Már gyermekként a Gyermekvasúton teljesített szolgálatot. Most, sok évvel később vezérigazgatóként dolgozhat a magyar vasútert, a vasúti közlekedésért. Milyen területeken érzi, hogy változásra van szükség a vállalatban?

Egy új vezetőtől mindig megkérdezik, hogy milyen változtatásokat tervez. Nagy rendszereink vannak, amelyek viszonylag lassan képesek a változásra. Ez persze a kapkodásból fakadó hibáktól is megóv minket, de nehéz így gyorsan reagálni a világ változásaira. Szinte minden területünkön ráfér a változtatás.

Nagyon sok szereplőn múlik, és nem mindenki szeretné, hogy ez a változás sikeres legyen: ezt ki kell sajnos mondanom, hogy köztem és a végrehajtó szolgálat közötti láncban vannak olyan kollégák, akik többet tehetnének meg azért, hogy egy megújulási folyamat eredményes legyen.

Milyen hiányok merültek fel Ön szerint eddig a rendszerben, amelyre megoldási javaslatát van?

Egy dolgot mindenképpen hiányoltam a rendszerünkben. A vállalatban van egy senioritási elv: a fizetés attól függően nő a kollégáknál, hogy milyen régóta dolgoznak nálunk. Annak az elismerése azonban nincs benne a rendszerünkben, hogy a kollégákra mennyire lehet számítani, hogy az önképzésben vagy a vállalati képzési formában mennyire bővítik, javítják a kompetenciáikat, és ezáltal annál több feladatra vethetők be nálunk, minél rugalmasabbak. Egy lojalitási bónusz ezt a különbséget nem ismeri el.

A lojalitási bónusz például a mozdonyvezetők esetén azt az embert ugyanúgy ismeri el, aki egyetlen mozdonytípust tud vezetni, és csak egy mellékvonalon közlekedik, mint azt is, aki tízfélét tud vezetni: a Rail Jettől kezdve egészen az állomási tolatószolgálatig minden járművet.

Ez kompetenciakülönbségeket feltételez.

Igen, és ez a kompetenciakülönbség sajnos még nincs elismerve. Ezeket azonban nem szabad pótlékként figyelembe venni, mert rossz irányba mozdítja el a rendszert. Nagyon sok paraméterben különböznek a kollégák. Más-más erőfeszítéseket is tesznek. Van, aki minden hónapban éppen annyit szeretne dolgozni, amennyire bevezényelték, ha túlórával vezényelték be, akkor is, és van, aki pedig azt mondja, hogy „van az alap, de még szeretnék jönni, hívj engem”. Az eddig megszokott módon érdemben nem lehet jól elismerni az egyéni plusz teljesítményeket, azt, hogy valaki nem csak a szükséges minimumot teszi meg a vállalatért.

Ezek mentén milyen új rendszer pilot programjának bevezetésén dolgozik?

Ez egy, a mozdonyvezetőket érintő pontrendszer, amelynek célja: a munkavállalói teljesítmények növelése, az arra irányuló motiváció, és a kiemelkedő munkavállalói teljesítmények elismerése. Egyelőre ezt a programot munkavállalók kis csoportján teszteljük, figyelembe véve és beépítve az ő véleményüket.

Szeretném ezzel az új, pontozás alapú rendszerrel a munkavállalóink pozitív hozzáállását értékelni, ha nem is egy klaszrikus teljesítményalapú bérezéssel, de mégis a plusz teljesítmény vagy a hozzáálláshoz kapcsolódó tevékenységek elismerésével. Természetesen előfordulhat olyan eset, hogy a kollégákra - hosszabb időszakokra is a többiekhez képest - nehezebb feladat hárul. Ez a vezénylésnek nem kívánt velejárója. Az ő teljesítményüket szeretném elismerni.

Ez a rendszer egyfajta teljesítményalapú értékelést vezet majd be. Olyan helyen kezdtük pilot projektként tesztelni, ahol már a mozdonyvezetőkkel létrejött egy szoros párbeszéd. Itt már többé-kevésbé sikerült kialakítani a vezénylés oldaláról egy olyan megoldást, ami nekik is működőképes és nekünk is elfogadható. Ugyanezt a csapatot találtam első körben alkalmasnak arra, hogy próbaként elindítsuk ezt a teljesítményalapú - egyrészt teljesítményelismerést, másrészt pedig pozitív attitűdöket egyszerre elismerő - rendszert. Ezt a programot 2022 májusától teszteljük.

Ebben a teljesítményösztönző programban milyen területeken és hogyan lehet pontokat gyűjteni?

A mozdonyvezetői teljesítményösztönző pilot program 10 pontja: telephelyi minimális kompetencia, állomási tartálkon teljesített szolgálatok száma, feszített vezénylés elismerése, változáskezelési rugalmasság, túlóra szintek meghaladása, nappali szolgálati nehézségi mutató, éjszakai szolgálati nehézségi mutató, menetrendszerűség teljesítése, szolgálatképtelenség, változáskezelés optimalizálása.

Teljesítménykategóriánként maximálisan elérhető pontszám havonta/munkavállaló: 1 pont 10 teljesítménykategória

Összességében: a pilot programban munkavállalónként 100 ezer Ft a keretösszeg – így például ha van egy 100 fős telephely, ott személyenként 100 000 Ft-ról beszélünk, tehát ebben az esetben a szétosztható keretösszeg 10 000 000 Ft-ot jelent. Jó hír, hogy mindenki részesül majd ebből az összegből a végén. Mindenki tud pontokat gyűjteni, és az év végén a pontjai arányában kap ebből a nagy tortából. Ebben az is benne van, hogy valaki 200 000 Ft-ot visz haza és van, aki csak 20 000 Ft-ot.

Ha valaki egyáltalán nem kap pontot, az arra irányítja rá a figyelmet, hogy nincs helye a vállalatban.

Hogyan állították össze a szolgálatok nehézségi fokait? Mi az alapja a pontrendszernek?

A próbaprogramban résztvevő telephelyen korábban, a szolgálatokat a mozdonyvezetők együttműködésével már besúlyoztuk: vannak a könnyű szolgálatok, azok az 1-esek, vannak a nehéz szolgálatok, azok a 3-asok, és vannak a közepes nehézségű szolgálatok, a 2-esek. Ebből fakadóan minden hónapban kiadódik, hogy a munkavállaló adott hónapban 1-es, 2-es 3-as szolgálatból mennyit csinált, és ebből lesz egy havi átlag.

Amennyiben ebből a telephelyi havi átlagból valakinek az átlaga kitűnik a nehezebb szolgálatokkal, akkor mivel nehezebb szolgálatot vitt az adott hónapban, ezért neki jár a pont. Példaként vegyük az éjszaka/nappal közötti szolgálat közötti különbséget. Lehet, hogy a nappali szolgálatai alapján valaki benne van az átlagban, de éjszaka nagyon nehéz szolgálatokat vitt, akkor majd az éjszakaért kap pontot. Vagy, hogy hány alkalommal volt olyan szolgálat, amikor a lehető legrövidebb időn belül folyamatosan behívtuk dolgozni, például volt-e olyan, hogy 5 napig minden nap jött este. Ez megterhelő, amiről azt gondoljuk, el kell ismerni. Mi így tudtuk kiadni a szolgálatot, mert például valaki megbetegedett és be kellett hoznunk az embereket: így többet vállalt, nehezebb jutott rá, mint amit terveztünk, ezt el kell ismerni, kap rá pontot.





Viszonylag sok kötőpályás járműre van alapvizsgálója. Milyen járműveket vezet szívesen?

A kötőpályás járművek vezetését 2005-ben a villamosmal kezdtem. A TATRA-ra és a legtöbb idősebb járműre van vizsgám. A HÉV-nél a nosztalgia járműveket, és a BoBo-t sajátítottam el. A balatonfenyvesi kisvasúton található vontatójárműtípusok mindegyikét vezethetem. Havonta 1-2 alkalommal vezetek valamilyen vasúti járművet.

Miért szeret vasúti járművet vezetni?

Egy szóval élve: kikapcsol. Azt valom, mindenki, aki vasúti járművet vezet, a legfontosabbat adja, a teljeskörű figyelmét. Minden mást kikapcsol. Én is kiszakadok ilyenkor a vállalattal kapcsolatos feladatokból, hiszen arra koncentrálok, amit akkor éppen csinálok. Nincs közben más, nem olvasok e-maileket, én akkor vasúti járművet vezetek, a szolgáltatási leírás szerint haladok.

Fontos a vezetői döntéshozatali lépéseknél az, hogy valaki ismerős a terepen és ismeri a viszonyokat?

Nagyon fontos. Egy vezérigazgató alaphelyzetben nagyon messze van a vasúttól. A székházban a szervezetek vezetőivel egyeztet problémákról, megoldási javaslatokról.

Tény, azonban, hogy nem lehet mindent a számokból megállapítani. Ezek bonyolult, összefüggő rendszerek. Jó döntéshozatalhoz jó döntéshozókészítés kell. Ezekhez elengedhetetlen a kontroll, és az adott területről a helyismeret is.

Mit jelent vasutasnak lenni?

Vasutas az, akinek ez nemcsak munka, hanem hivatás is. Már a Gyermekvasúton is mindig egy közös célért dolgoztunk. Ez nagyon sok mindent előre mozdít ma is. Több, egykori gyermekvasutas kollégám van. A vasutas közösség egy nagy család, de azok alkotják a húzóerőt, akik szeretik is, amit csinálnak.

Miért fontos Önnek, hogy a régi járműveket felújítva, működésképesen lássa?

Széchenyi István örök érvényű gondolatai jutnak eszembe: „Tiszteld a múltat, hogy érthesd a jelent, és munkálkodhass a jövőn.” A vasút minden szempontból egyfajta technikai fejlődéssel volt azonosítható, még a repülőgép megjelenése után is. A vasút minden időszakban a modern technikát is képviseli. A vasúthoz azonban szervesen hozzátartozik az is, hogy nagy múltja van. Amik régen modern technikák voltak, azt ma megmosolyogjuk, de látni kell a régi eszközöket, és nem-

csak fényképről, nemcsak elmondásból, hanem működés közben, mert különben csak egy lefestett vasdarabbá válnak.

Az új technika is megdobogtatja a szívét, amikor lát egy modern járművet?

Mindegyik technika megdobogtatja a szívem. Mindnek megvan a maga sajátos varázsa. Egy új motorvonat például jól gyorsul, nagy a befogadóképessége. Itt van a vasút és még mindig életképes és van jövője - nem is akármilyen - pedig a 90-es évek elején elkezdtek temetni, hogy leáldozott a vasútnak. Nem áldozott le, a vasútnak megvan a maga fontos szerepe. Az új technikák mellett egy gőzmozdonyért is tudok lelkesedni, hiszen 100-150 év fejlesztése és számtalan ember óriási tudása van benne: az ember a környezete feletti kontrolljának egy gyönyörű példánya.

Milyen gyakran utazik vonattal?

Hetente többször. Amikor az időbeosztásom engedi, akkor vonattal járok be.

Mit jósol milyen lesz a vasúti közlekedés évtizedek múlva?

Röviden: erős budapesti elővárosi szolgáltatás, korszerű villanymozdonyok, IC+ szerelvények azonos szolgáltatással. A Nyugati pályaudvarra érkező vonattal a Déli pályaudvarra 5 perc alatt átérek. Valahogy így látom és remélem a jövőt.

A közösségi közlekedés népszerűsítése ma fontos. Milyen területeken fejleszthető a vasúti közlekedés?

Ott érdemes fejleszteni, ahol sok embert érünk el. A vasút is akkor olcsó, ha sokan használják. Ha üresen közlekedik, akkor rendkívül drága.

Van olyan, hogy minden területen minden jól működik? Létezhet ilyen rendszer?

Persze. Létezhet, de a vállalatnál általában a felmerülő problémákra koncentrálnak. Ennek tükrében nem vesszük észre, amikor problémamentes az élet. Nagyon nagy a hálózat, ezen a hálózaton természetesen egy nap százánál is több esemény keletkezik. A tragikusabb dolgoktól kezdve az apróbb, de eseményszámba menőkig, például a sorompóhibáig vagy, hogy egy jelzőben kiégett az izzó. Ezek mind-mind kihatnak a működésünkre. Nem olyan rossz a helyzet, mint ahogy sokan látják vagy gondolják. A negatív élményt sokkal erősebben éljük meg az emberek, ráadásul, ha valaki úgy áll hozzá, hogy a vasút valamiben neki rossz, akkor nehezen lehet meggyőzni arról, hogy jó. Például ha valaki úgy érzi, hogy a vonat mindig késik, és jön egy vonat, ami pontosan leközeledik, akkor „ez csak véletlen”. De ha megnézzük a napi statisztikáinkat, egyáltalán nem rossz a helyzet.



Ez elismerés is, hogy az emberek számítanak a pontos érkezésre, jól látom?

Így van. A vasút pontossága generációkon átívelő elvárás-ként jelenik meg, és a vasút mindig is teljesítette ezt, tehát döntő többségében pontosak vagyunk. Ha valakinek a késéssel felborítottuk a napját, az azt jelenti, hogy ő nagyon számított ránk. Ezzel szemben az élet más területén, például a közúti közlekedésben, ha kell, még hamarabb is elindulnak az emberek, hogy biztosan időben odaérjenek.

Túlzás azt mondani: „mindig késik a vonat”. Ebből csak nagyon kevés paraméter múlik rajtunk és nagyon sok nem rajtunk múlik. És ami a legfontosabb, hogy mi mindig pontosan be szeretnénk érni.

Ön, hogy látja vezetőként, milyen tulajdonságokra van szükség ahhoz, hogy egy ilyen nagyvállalat előre haladjon, fejlődni tudjon?

Azt látom kulcsfontosságúnak az előre haladásban, hogy mindig legyen valaki, aki a feladatot magáénak érzi. A végrehajtó szolgálatban tiszta és egyértelmű a feladat. A vállalat stratégiai részén, a háttérszolgáltatási részen kell racionalizálnunk.

Sokan úgy vélik, könnyű dolgom van, mert oda megyek, ahová akarok, szabadon. Sokkal kötöttebbek a hétköznapjaim, mint azt a legtöbben gondolnák. Ez sok esetben zavar, mert szeretek kimenni a területre, ahol igazán történik, és ahol zajlik a vasúti személyszállítás, mert meg akarom tapasztalni, hogyan működnek a rendszerek. Nem szeretném, ha az irodaházzal azonosítaná bárki a vasútvállalatot.

Nagyon fontos elvem, hogy függetlenül attól meddig vezetem a vállalatot, nekem olyan döntéseket kell hoznom, olyan döntéseket tudok csak nyugodt szívvel hozni, mintha időtlen időnkig itt maradnék és viselném a következményeit. Nem a saját cégem, és igen, nem leszek itt időtlen időnkig, de a vállalat érdekeit és ezáltal a vasút érdekeit is az szolgálja, ha olyan döntéseket hozunk, amelyek nagyon hosszútávra szólnak.

Vajda Boglárka



KIVÁLASZTOTTÁK A V0 TEHERFORGALMI VASÚTVONAL NYOMVONALSÁVJÁT

Kiválasztották a V0 teherforgalmi vasútvonal nyomvonalát, az új teherforgalmi folyosó Budapestet délről elkerülve kelet–nyugati irányban biztosít majd összeköttetést meghatározó ipari és gazdasági központok között – közölte Palkovics László innovációs és technológiai miniszter a dr. Homolya Róberttel közösen tartott sajtótájékoztatón.

Az előkészítés alatt lévő V0 teherforgalmi vasútvonal Záhonytól Győr térségéig teremt majd korszerű vasúti teherszállítási kapcsolatot. A döntéssel a Szolnok–Kecskemét–Székesfehérvár–Győr irányú összeköttetés nyomvonalát határozták meg. A további munka során a nyomvonalát megvizsgálva, a beruházással kapcsolatos minden szempontot figyelembe véve jelölik majd ki a konkrét nyomvonalat. A tervezett összeköttetés létrehozásához a Dunán új vasúti híd építésére van szükség, ennek pontos helyszínével, illetve megoldásával kapcsolatban több alternatíva van, amelyeket még vizsgálnak. A V0 útvonalának kijelölésénél figyelni kell a Natura 2000 és egyéb természetvédelmi területek elkerülésére is, a nyomvonal kiválasztása után megkezdődhet a környezetvédelmi engedély beadásához szükséges környezeti felmérés. Folyik a beruházás megvalósításához szükséges dokumentumok elkészítése. Azt tűzték ki célul, hogy a teljes, Záhonytól Győrig tartó vonal kiépítése 2030-ig elkészüljön, ezen belül először a középső, Kecskemény és Adony térségében lévő szakaszt építenék meg.

Dr. Homolya Róbert elmondta: a vasúti teherszállítás most nem versenyképes Magyarországon, a naponta közlekedő mintegy 400 tehervonatot meg kellene duplázni, de a jelenlegi hálózatok ezt nem bírják el. Ismertette, hogy folyamatban van egy észak–déli útvonal, a Budapest–Belgrád szakasz kiépítése, a kelet–nyugati irányú vasúti kapacitás azonban hiányos.

A magyar vasúti teherszállítás versenyképesebbé tételéhez új vasúti korridor kiépítésére van szükség, amely a ferencvárosi rendező pályaudvart kiváltva Budapestet is tehermentesíti, jelenleg ugyanis majdnem minden második tehervonat áthalad a fővároson. Az európai uniós és a magyar klímacélok alapján 2050-re 90 százalékkal kell csökkenteni a közlekedés szén-dioxid-kibocsátását, ami megoldhatatlan a vasúti közlekedés teljesítményének duplájára növelése nélkül.

Hozzátette: a 400 tehervonat mellett jelenleg naponta mintegy 3200 személyszállító vonat közlekedik Magyarországon.

FIGYELEMFELKELTŐ VASÚTBIZTONSÁGI KAMPÁNYT INDÍTUNK



A vasúti átjárós balesetek száma 2022-ben drasztikusan megemelkedett, ezért vállalatcsoportunk országos közlekedésbiztonsági kampányt indított elsősorban a figyelemfelkeltés és a közlekedési morál javítása érdekében. Idén, április 11-ig harminckettő vasúti átjárós baleset történt a KRESZ megszegése vagy figyelmetlenség miatt, amelyekben tizenhatan meghaltak, egy híján annyian, mint tavaly egész évben. A www.mav.hu/erjhaza oldalon elrettentő baleseti helyszíni fotók, magyarórák és alap vasútbiztonsági információk és a témában készült saját videók találhatóak.

A vasúti baleseti statisztika idén drasztikus emelkedést mutat: kevesebb mint kétnaponta történt baleset a KRESZ-szabályok megszegése, vagy a közlekedők figyelmetlensége miatt. Eddig már több mint 30 ember vesztette életét vasúti átjáróban vagy tiltott helyen tartózkodva, közel fele annyi, mint tavaly egész évben. Most induló baleset-megelőzési kampányunkban szerte az országban, de kiemelten a vasúti átjárók közelében találkozhatunk figyelemfelkeltő plakátokkal. Online felületeken is megjelennek vasútbiztonsági témájú üzeneteink, filmjeink. Legfőbb cél a baleset-megelőzés: felhívjuk a figyelmet arra, hogy a balesetek elkerülhetők lennének, ha a gyalogosok és a gépjárművezetők figyelmesen, kiemelt körültekintéssel, a közlekedési szabályok betartásával közelítenék meg a vasúti átjárókat.



MÁJUS 1-JÉTŐL A VOLÁNBUSZ PÓTOLJA A KELEBIAI VONAL ELŐVÁROSI SZAKASZÁT IS



A Budapest–Kunszentmiklós–Tass–Kelebia (150-es számú) vasútvonal több évig tartó átépítésének következő menetrendi üteme május 1-jétől lép érvénybe. Ekkortól a teljes vonalon szünetelni fog a vonatforgalom, nem közlekednek vonatok a Keleti pályaudvar és Délegyháza közötti szakaszon sem. A Volánbusz autóbuszai pótolják a Budapest–Kunszentmiklós–Tass–Kelebia vasútvonal Budapest és Délegyháza közötti elővárosi szakaszát, valamint a Délegyháza–Kunszentmiklós és Kelebia közötti térséget is. A közlekedési társaság növeli a kapacitását, több buszt állít forgalomba.

A Budapest–Kunszentmiklós–Tass–Kelebia vasútvonal rekonstrukciós munkálatainak következő ütemeként, május 1-jétől a Budapest és Délegyháza közötti, elővárosi szakaszon is szünetel a vonatközlekedés. Ennek megfelelően, az elővárosi térségben is a Volánbusz regionális autóbuszjártai veszik át a vasút szerepét – ahogyan az február 1-jétől már a Délegyházától délre eső vonalszakasz esetében is történik.

Május 1-jétől nem közlekednek a továbbiakban a Délegyháza és Kunszentmiklós közötti, valamint a Kecskemét és Kelebia közötti pótlóbuszok, ezek helyett a vasútvonal mentén a meglévő és új helyközi autóbuszjáratok biztosítják az eljutási lehetőségeket.

Az elővárosi szakaszon az autóbuszjáratok budapesti végállomása egységesen a Népliget autóbusz-állomás, ahol mind az M3-as metróra, mind pedig az 1-es villamosra biztosítanak átszállási lehetőséget. Az M3-as metró felújításának jelenlegi szakaszában (várhatóan május közepéig), a metrópótló buszok közvetlen elérése érdekében, a munkanap reggeli időszakban a térségből érkező autóbuszok a Nagyvárud tér érintésével közlekednek.

A járatok többségénél alacsony padlós, nagy kapacitású, szülő vagy csuklós autóbuszok végzik majd a szállítást annak érdekében, hogy lehetőség szerint valamennyi utas számára biztosítani lehessen az ülőhelyen történő utazás lehetőségét.

115 ÚJ MOZDONY BESZERZÉSÉRE ÍRT ALÁ KERETMEGÁLLAPODÁST A MÁV-START

Lezárult a 115 új villamos mozdony beszerzésére kiírt közbeszerzési eljárás, a Siemens Mobility Kft. és a Siemens Mobility Austria GmbH közösen nyert. Április 13-án keretmegállapodást írt alá a MÁV-START, ez alkalomból sajtótájékoztatót tartottak a Vasúttörténeti Parkban.

A keretmegállapodás alapján még idén megszülehetnek a szállítási szerződések, a beszerzésben érkező első mozdonyok 2024-ben állhatnak forgalomba – közölte Palkovics László innovációs és technológiai miniszter. Az infrastruktúra és a járműállomány folyamatos korszerűsítését a fenntartható gazdasági növekedés és a javuló életminőség alapfeltételeként kezeli a kormány, a környezetkímélő és energiahatékony vasút megbízhatósága, kényelmesebb használata a közösségi közlekedés versenyképességének fontos eleme. A kormány a következő években mintegy két-ezermilliárd forintot szán a vasúti gördülőállomány megújítására.

A gyártó vállalása szerint az év végére szállítják le a teljes, 40 darabos flottát, így hamarosan a budapesti elővárosi forgalomban a még villamosításra váró lajosmizsei vonal kivételével mindenhol korszerű motorvonatok közlekednek majd. A hazai gazdaság jövője magyar, high-tech és zöld, a MÁV ennek megfelelően maga fejlesztette és gyártja IC+ járműcsaládját. A mintegy 40 milliárd forintból elkészülő első 90 IC+ jármű több mint 50 százalékos hazai beszállítói aránnyal készül, és a jövőben ezt szeretnék növelni. A gyártás 250 embernek biztosít munkát a vasúttársaságnál, és még többnek közvetve. A magyar kocsik közel harmadával

olcsóbb a piacon elérhető, hasonló tulajdonságokkal bíró járműveknél. A közlekedés zöldítését a vasút villamosított hálózatának folyamatos bővítésével is segítik. A villamosított vasúti vonalszakaszok összes hossza 2010 óta több mint 500 kilométerrel, mintegy 3200 kilométerre nőtt Magyarországon, és folytatják a munkát. Már a kivitelezésnél tart a Budapest–Belgrád vasútvonal hazai szakaszának kapacitásbővítő korszerűsítése. A miniszter stratégiai jelentőségűnek nevezte a beruházást, mint mondta, az előkészületben lévő VO teherforgalmi vasútvonallal együtt kiemelt szereplővé teheti Magyarországot a kontinensek közötti vasúti áru fuvarozásban.

A sajtótájékoztatón dr. Homolya Róbert elmondta: több százmilliárd forint értékben vannak folyamatban vasúti pályarekonstrukciók, amelyek már több mint 500 kilométer hosszú szakaszon teszik lehetővé, hogy 160 kilométer/órás sebességgel közlekedjenek a vonatok, de ehhez egyebek mellett megfelelő mozdonyok is szükségesek – mutatott rá. Az új mozdonyok vontatják majd a Szolnokon gyártott IC+ kocsikat is – tette hozzá. Több mint 400 IC+ kocsi gyártásával teljesen megújul a távolsági vasúti szolgáltatás, gyorsabb, megbízhatóbb és kényelmesebb lesz a hazai vasúti utazás.



RENGETEG DIÁK JÖTT EL A NYÍLT NAPRA



Közel 1000 diák látogatott el március 30-án a Magyar Vasúttörténeti Park Orient csarnokába, a MÁV-Volán-csoport ötödik alkalommal megrendezett Nyílt napjára. Az esemény célja vállalatcsoportunk sokszínű tevékenységének és szakmáinak interaktív megismertetése, elsősorban középiskolában tanuló és pályaválasztás előtt álló felső tagozatos diákokkal, de a rendezvény kapui az érdeklődő egyetemisták előtt is nyitva álltak. Reméljük, a későbbiekben több látogatót is kollégaként üdvözölhetünk majd.



A MÁV-Volán-csoport különböző szakterületeit bemutató rendezvényre elsősorban azokat a fiatalokat várták kollégáink, akik szeretnék jobban megismerni a vállalatcsoport tevékenységét, működését, és akár lehetséges jövőbeli munkahelyükként gondolnak rá. A diákok részletes információkat kaphattak a választható szakmákról, a vállalatcsoportunknál működtetett ösztöndíjrendszerről, illetve a pályakezdő diplomásoknak szóló programról is. Az eseményen az érdeklődők nemcsak a szakma képviselőivel ismerkedhettek meg, hanem sokféle interaktív programban, játékban is részt vehettek. A szervezők minden évben törekednek arra, hogy egyre kreatívabb módon mutassák meg a közlekedési szakmákban rejlő különlegességeket és lehetőségeket.

Idén is mintegy harminc szakmaszigeten várták az érdeklődő diákokat, és több új aktivitás került a kínálatba, például a buszvezető szimulátor, az IC+ bisztrókocsi, a biztosítóbe-

rendezési modellépítés, a pályadiagnosztikai berendezés, vagy a lézeres kerékprofilmérés. További szakmaszigetek voltak a nyílt napon: Közúti személyszállítás, Járműfenntartás és járműgazdálkodás, Utasellátó, Járműkarbantartás, Értékesítés, Üzlet- és szolgáltatásfejlesztés, Üzemeltetés, Menetrendtervezés, Járműfejlesztés, Híd- és műtárgyépítés, Pályadiagnosztika, Pályaépítés, Pályafenntartás, HÉV, Mozdony-szimulátor, Logisztika, Számvitel, Eszközgazdálkodás, Humán adminisztráció, Informatika, Beruházás, Távközlés, GSM-R torony, Erősáram, Biztosítóberendezések, Forgalom, a HR, valamint a Pályaorientációs tanácsadás.

A jelentkezés lehetősége mindenki előtt nyitva állt. A Nyílt napon többségében a MÁV-Volán-csoport vállalataival már hosszabb ideje együttműködő szakképző intézmények diákjai vettek részt, de olyan intézmények is elfogadták a meghívást, amelyekkel szakmai együttműködés kialakítása várható.



„MINDEN ÉVRE BOLDOGAN EMLÉKSZEM VISSZA”

Csортán Zsolt kollégánk 46 évet dolgozott a MÁV-Volán-csoport kötelékében. Nyugdíjas-búcsúztatóján nagy meglepetésként érte, hogy ajándékai közt szerepelt egy interjú a Vasutas Magazinban. Beszélgetésünkben életútjáról, szakmájáról kérdeztük, s arról, mi tartotta meg mindvégig a vasúttásaság mellett egyéb csábító lehetőségek ellenére is.

Hogyan kezdődött a karrierje a vasútnál?

Kellő időben be lettem oltva a vasút szeretetével. Édesapám is végigjárta a szakmai ranglétrát, a forgalomnál kezdett, a Diósgyőr-Vasgyár állomáson rendelkezett, majd a Miskolci MÁV Igazgatóságról ment nyugdíjba. Sokan ismerték. Miskolciak vagyunk, így az én történetem is itt kezdődött. Már 14 évesen ismerkedtem a vasúttal, emlékszem, akkor ültem először V42-es irányozdonyban édesapám egyik barátja révén. A hetvenes években ezt egy kicsit lazábban vették...

Ez egy óriási élmény volt nekem. Utána nyári munkát is a PFT-nél vállaltam tizenévesen, pályaépítéssel foglalkoztam, megismertem az alkatrészeket, szerszámokat, talpfát cseréltem, nagyon szívesen csináltam. Kellő időben eldöntöttem, hogy sehol máshol nem fogok dolgozni, csak a vasútnál! Ennek ellenére szakmát nem a MÁV-nál tanultam, hanem irányítás-technikai műszerészként végeztem, műszerek javításával

foglalkoztam, a Miskolci Lenin Kohászati Műveknél voltam gyakorlaton. Szerettek volna ottmarasztalni, de a kiemelt szakmunkásbért nem fogadtam el, hanem kevesebbért jöttem a vasúthoz. 1977-ben, szeptemberben, 20 évesen a távközlési szakszolgálatnál dolgoztam műszerészként, 12 évet ebben a pozícióban töltöttem. Közben tanultam, elvégeztem a tisztképzőt, majd a kilencvenes évek elején kezdtem el átlavagolni az informatikára, azóta ebben a szférában dolgozom.

Milyen volt ez az új terület?

A kilencvenes évek az IT-forradalom ideje volt, ezért rendkívül izgalmas időszak volt számomra. IT-technikusként a MÁV Informatikai Szakigazgatóságán a Miskolc Területi Központ műszaki csoportjának oszlopos tagja voltam, majd 1996 novemberében megalakult a MÁV Informatika Kft., majd MÁV Informatikai Zrt. lett, és én több mint 20 évet dolgoztam ott. Amire a legbüszkébb vagyok, hogy az 1995-ben indult

Szállítási Irányítási Informatikai Rendszer kialakításában tevékenyen részt vettem. Ez egy koprodukció volt egy amerikai céggel, a projekt során több mint 1000 gép zárt hálózatát valósítottuk meg. Európai szinten is nagyot alkottunk, erre nagyon büszke vagyok ma is. Az Andrassy úton is építettünk strukturált hálózatot 1400-1500 végponttal. A Könyves Kálmán körúti székház IT-infrastruktúrájának kialakításában is mi segédkeztünk 2009-ben. 2010-től Pécssett álltam helyt, és onnan mentem nyugdíjba.

És hogyan került az ország egyik végéből a másikba?

A párom miatt költöztem át, aki ma már a kedves feleségem, és Szentlőrincen, Baranya megyében lakunk. Csak zárójelben jegyzem meg, ha egy pasi ekkorát ugrik az országban, annak csakis egy nő lehet az oka.

Milyen volt a búcsúztatója?

Nagyon bensőséges és megindító. Nagyon szerettem ezt a kollektívát és a környezetet. Berényi Szabolcs kollégám szervezte a búcsúztatót, akivel mindig is jól megértettük egymást és ugyanúgy rajong a vasúttért, mint én. Kedves ajándékokat kaptam, és hab volt a tortán ez az interjú a Vasutas Magazinban, amin nagyon meghatódtam. Ezt a munkát csak abbagyni lehet, befejezni nem. Olyan, amit mellesleg 20 éven át csináltam, emlékezetes időszak az életemnek a zenélés is. Aki zenész, egész életében zenész marad, aki vasutas, az nyugdíj után is vasutas. Nem lehet letenni a szakmai érdeklődést.



MUNKATÁRSUNK

Milyen napi feladatai voltak?

Az IT-szakértők alapvetően a hardverek javításában és a MÁV rendszereinek üzemeltetésében vesznek részt. Karbantartjuk és alakítjuk a számítógépes rendszereket, üzemeltetjük a gépeket, és a kliensoldalt is kezeljük. Ma a MÁV Szolgáltató Központ IT üzletághoz tartozunk, rendkívül szerteágazó a feladatkörünk.

Több helyen is dolgozott, de melyiket szerette a legjobban?

Talán az utolsó évtizedet Pécssett, és a SZIR projektet 1995-ben. Lett volna lehetőségem máshol dolgozni, pl. a Westelnél, voltak álmatlan éjszakáim is, mégis a MÁV szeretete döntött. Jókora elhivatottság kellett a 46 évhez, ez nemcsak munkahely, hanem kötődés is. Akik nem voltak elhivatottak, azok nem maradtak a vasúttársaságnál. De talán ez minden munkahelyen így van.

Mit csinálna másképp?

Nem érdemes ezen gondolkodni. Ha apukámra hallgattam volna, talán a forgalomban csinálhatok karriert, de műszaki beállítottságom miatt ezt kellett csinálnom. Minden évre boldogan emlékszem vissza, sosem éreztem azt, hogy rosszul döntöttem.

Jó egészséget és hosszú, boldog nyugdíjas időszakot kívánunk!

Sin Bettina

Közös célért otthon és a munkahelyen

Mindig nagy öröm vasutascsaládokkal találkozni, legfőképpen azért, mert ebben az esetben az együtt elvégzett munkának otthon és a munkahelyen is közös az eredménye. Anyák napja alkalmából ezért egy édesanyát és két fiát szeretnénk most bemutatni, akiknek köszönhetően mindig frissen festett és ragyogóan tiszta vasúti személykocsik gördülhetnek ki a MÁV VAGON Kft. Szolnok Területi Központból.

Tóth Ferencné Jolánnal, Tóth Róberttel és Tóth Istvánnal beszélgettünk.

Hozzá tartozik az igazsághoz, hogy nemcsak ti dolgoztok a vasútállomásnál, hanem édesapátok, Ferenc is, aki itt van velünk. Ki mióta erősíti a vasutasok népes családját?

Jolán: Akkor kezdeném én: Róbert 18 éve, István 8 éve, én 12 éve, a férjem pedig 1975 óta dolgozik a járműjavítóban.

Ferenc: Én dolgozom itt a legrégebben, 14 évesen kezdtem. Ugyan nem volt másik munkahelyem, mégis jól emlékszem, hogy mennyire meglepődtem ezen a közösségen. Minden munkatársam tisztelettudó volt, segítettek a fiatalabbakat, egymást, sőt egymás családját is! Ha egészen őszinte akarok lenni, nem vártam ezt egy munkahelytől.

Ez ma is elmondható az itteni közösségről?

Ferenc: Abszolút. A közösségi szellem ma is megvan, ahogy idősödik az ember, úgy látja, hogy az ideérkező fiatalok is átveszik ezt a viselkedési formát és beállnak a sorba. Aki nem tesz így, az igazán nem is akar közénk tartozni.

Jolán, neked is hasonlóak a tapasztalataid?

Jolán: Nekem ez a harmadik munkahelyem, 18 évesen dolgoztam először és én azóta ezt a szemléletet viszem magammal – legyünk egyek, húzzunk egyfelé, legyen ez a munkaszellem, hiszen így könnyebb a feladatokat hatékonyan elvégezni. A fiatalok is látják, hogy ezzel csak segíteni akarunk nekik, ezért a legtöbben könnyedén beilleszkednek, hiszen nem mindegy, hogy milyen hangulatban dolgozunk, hogy megegyezünk-e, hogy nevetünk-e. Az a tapasztalatom, hogy itt minden szakma

hozzáállása a következő: „becsületesen végezzük el a munkát”, ez pedig nagyon jó.

Mivel foglalkoztok pontosan?

István: Mi Robival és apával a vasúti kocsik szépségéért felelünk, látványos a munkánk, hiszen a festés-előkészítés, fényezés gyáregységénél dolgozunk. Egyébként takarítóként kezdtem a vállalatnál, a különböző munkafolyamatokhoz csak beálltam segíteni. A főnökeim ezt észrevették, láttak bennem fantáziát és beiskoláztak. Budapesten elvégeztem a Bánki Donát Technikumot, ahol járműfényező képesítést szereztem.

A kocsik festése egyébként egy érdekes, többlépcsős folyamat, ahol az egyszerűbb díszítéseket maszkolószalaggal, fóliával és papírral hozzuk létre, a bonyolultabbakat pedig előre legyártott öntapadós ívekkel.

A felület mérete összehasonlíthatatlanul nagyobb egy autóéhoz képest és bonyolultabb, többretű munkát is igényel, ezért jóval nagyobb a kihívás annál, mint amit az iskolában tanulunk. Technikában azt hiszem, hogy már jó vagyok, mert a kollégáim sokat segítettek, hála az égnek, jó szakemberekkel dolgozom együtt, leginkább csak tanultam mindenkitől.

Róbert: Amikor én idekerültem, nagyon sok volt az idős kolléga, akik nekem sokat segítettek. Most én tanítom a fiatalokat. A festéselőkészítés, fényezés gyáregységénél dolgozom, ahol személy szerint én az új gyártású kocsikkal nem, csak felújítandókkal foglalkozom.

A folyamat általában úgy épül fel, hogy bejön egy kocsi, amit már letisztítottak, átesik egy korrózióeltávolításon, kap egy alapozást, késtapaszolással javítjuk a hibákat, lecsiszoljuk, majd a finommunkák elvégzésére egy fényezőműhelybe kerül.

Jolán: Én a kocsik takarításával foglalkozom a kocsijavítás gyáregységén. Ez magába foglalja a járművek külső, előkészítő mosását is, ami a festési folyamat első lépése, de takarítjuk a belső tereket is, ablakokat, ülészeteket.

Tehát a ti esetekben is megfigyelhető a folyamatok egymásra épülése – még családon belül is. Jolán előkészíti a kocsikat a mosással, Róbert az alapozásért felel, István pedig a festéssel zárja a sort. Egyébként sokszor vonatkoztatok? Mennyire itatta át az életeteket a vasút?

Jolán: Három fiam van, amikor kicsik voltak, sokszor mentünk Budapestre. Vittük a gyerekeket az Állatkertbe, a Vidámparkba. Ilyen téren is elmondható, hogy összekovácsolt bennünket a vállalat, mert lehetőséget adott közös programokra.

István: Így van, vonattal jártunk mindenfelé, én és a testvérem Bécsben is voltunk szabadjegygel.

Mennyire volt egyértelmű számotokra, hogy a vasúthoz gyertek dolgozni? Hatással voltak rátok a szüleitek?

Róbert: Igen, mert apától láttuk, hogy ez jó hely. Korábban építkezésen dolgoztam, ezért tudom, hogy egy vállalkozónál – ha épp nincs a szakmámnak megfelelő munka – be kell segíteni a többieknek. Itt mindig van a képzettségemnek megfelelő feladat, mert a kocsik festése folyamatos. Egyszerre három fér be a munkaterületre, azokat sorban megcsináljuk, aztán jönnek a következők.

Milyen érzés, hogy ti öltöztetitek új ruhába a vasúti járműveket?

István: Jó érzéssel tölti el az embert, hogy mi csináltuk, akár a régit, akár az új fényezést látjuk. Az utóbbi egyébként kvalifikáltabb szakembereket igényel, esztétikailag viszont sokkal szebb. Egy-másfél hét az elkészülési ideje. A festendő járművek mennyisége változó, van, hogy havi 20-25, de van, hogy csak 14-16 áll a sorban. Mozdonyokat és keskeny nyomtávú kocsikat is fényezünk, sőt az épület előtt kiállított Bobót is mi újítottuk fel.

A vasúton kívül sok időt töltötök együtt? Mit csináltok szünetekben a szabadidőtökben?

Jolán: Sokat vagyunk együtt, mert együtt élünk Kengyelen. Általában dolgozni is együtt jövünk. A gyerekek régebben nagyon szerettek focizni, de ezt mára már a közös bográcsoszások, vagy a szórakozóhelyek látogatása váltotta fel. Mi sűrűn megyünk a munkatársakkal Budapestre vagy Egerbe.

Róbert: Sokáig fociztam a vasút mellett, sőt, a vasút csapatában is több éven keresztül játszottam. Még az országos bajnokságon is dobogós helyezést értünk el.

Mit gondoltok, folytatódik a hagyomány? Ha lesznek gyermekeitek, ők is vasutasok lesznek?

Róbert: Igen, van rá esély.

Jolán: Én örülnék neki, ha a vasúton vállalnának munkát.

Benke Máté
Fotó: Molnár Zsolt



Anyák napja alkalmából ezen cikken keresztül is kívánunk Tóth Ferencné Jolánnak és a MÁV VAGON Kft., valamint a MÁV-Volán-csoport többi tagvállalatánál dolgozó valamennyi édesanyának boldog anyák napját, kívánjuk, hogy legyenek még sokáig közöttünk erőben, egészségben, boldogságban!

Újult erővel készülünk a balatoni előszezonra



A tavalyi rendkívül sikeres balatoni szezont követően ismét fokozottan készül a MÁV-START arra, hogy idén tavasztól a kedvelt turisztikai célpontok vonattal is kényelmesen, gyorsan és kedvezményesen elérhetőek legyenek. 2021-ben már az előszezonban 204 ezren szálltak vonatra, hogy ellátogassanak hazánk legnagyobb tavához. A jó idő közeledtével pedig az utazási kedv is egyre fokozódik. Ezért mind a Balatonnál, mind a Bakonyban már április 15-étől, a Dunakanyarban pedig április 30-ától lehet igénybe venni a kedvezményes napijegyeket.

2021-ben az előszezonban ismét Siófok volt a legkedveltebb úti cél: több mint 18 ezren utaztak a fővárosból Siófokra. Az iskolai félév végéhez közeledve a legtöbben, mintegy 14 ezren június 12-én keltek útra, de a június 5–6-ai retró hétvége is jelentős számú látogatót vonzott a tó partjához. A tavalyi újítások között szerepelt a Balaton 24/72 Duo napijegy, mely korlátlan utazást nyújtott az egész balatoni térségben. A Balatonnál elérhető napijegyekből az előszezon során 2246 darabot vásároltak. A kedvezmények sorában tavaly szintén újdonságként debütált a MÁV-START Balaton Okosjegye, ami az ideai főszezonban is várható.

A biciklis forgalomra felkészülve a vonatokon a nyári időszakban megnöveltük a kerékpárszállító kapacitást, az összes kerékpárszállító járművet forgalomba állítottuk. A zsúfoltság elkerülése érdekében a balatoni vonatok többségén a biciklik számára a kerékpárhelyjegy megváltása is kötelezővé vált.

A balatoni utazást pedig 2021-ben is színesítette a fedélzeti vendéglátás. A nyári szezonban a Balaton InterCity-járatok Utasellátó étkezőkocsijában a pihenni vágyók hűsítő italo-

kat, leveseket fogyaszthattak, de megkóstolhatták az egyik slágerterméket, a START burgert is, rendelhettek főételeket, rágsálnivalókat, illetve desszerteket. Az utasok hamar rákaptak az étkezőkocsik kínálatára: a bevétel 36%-kal haladta meg 2021-ben a 2020-as balatoni adatokat.

Mi várható az ideai előszezonban?

2022. május 16-ától lép életbe a balatoni előszezon utasforgalmához igazított menetrend, ami 2022. június 17-éig lesz érvényben. Az előszezon menetrend egyik nagy újdonsága a Pécs és Keszthely között közlekedő FENYVES expresszvonat lesz, ami lehetővé teszi a csoportok és a kerékpáros utasok könnyebb utazását a Balatonhoz.

Az északi partra Budapestről pedig a Kék Hullám sebesvonatok mellett újra közlekednek a Katica és a Vízipók InterRégiók is. A Katica InterRégió vonatok Budapestről csak hétfőre indulnak, munkanapokon a Tópart InterCity vonatokról székesfehérvári átszállással biztosított az eljutás Balatonfüredig. Szombathely–Keszthely között április végétől idén is közlekednek a közvetlen gyorsvonatok, melyekhez az elősze-

zoni hétvégéken Tapolcán csatlakoznak a Révfülöpig és Balatonfüredig közlekedő személyvonatok.

A déli parton a tavaly csak nyáron Szob–Fonyód között közlekedő JÉGMADÁR expresszvonat, valamint Budapest–Déli és Keszthely közötti Bagolyvonat is közlekedik már hétfői napokon. Az előszezonról a tavalyi évhez hasonlóan a Balaton InterCity vonatok 1. osztályú és étkezőkocsikkal közlekednek.

A MÁV-START 2022-ben már április 15-étől kínálja a rendkívül népszerű Balaton24 és Balaton72 jegyeket, illetve ennek 26 év alattiaknak szóló változatait. A 24, illetve a 72 órás érvényességű napijegy korlátlan számú utazásra jogosít a Balaton körül, így egyszerű, kényelmes, jól tervezhető a tó partján elérhető turisztikai attrakciók felkeresése. 2021-ben több mint 29 ezer darabot vásároltak ezekből a termékekből.

Idén a Balaton24/72 Duo termékkel már nem találkozhatunk, azonban a megújult Balaton24/72 a korábbiakhoz képest több Volánbusz járaton is felhasználható lesz: a tó keleti partján közlekedő Volánbusz-járatokon (így a Balaton akár körbe is utazható a napijegyvel); vasúti összeköttetéssel nem rendelkező, azonban turisztikai szempontból jelentős településekre (pl. Tihany), illetve a tóparton közlekedő járatokon. A Balaton24/72 mellett a Dunakanyar április 30-tól és a Bakony napijegy is ismét elérhetővé válik, szintén április 15-étől.

A Balaton változatlanul a kerékpárosok legkedveltebb célpontja. Az északi parton közlekedő tapolcai sebesvonatok már az áprilisi hétvégéken is nagy kapacitású kerékpárszállító kocsival közlekednek. Továbbá a Balaton és a Tópart InterCity járatain a kerékpárok elhelyezésében és a hangosításban segédkező diákok is a kerekéző utasok rendelkezésére állnak. A tavalyi évhez hasonlóan a főszezonban kerékpárhelyjegyet kell majd váltani a vonatok többségére a zsúfoltság elkerülése érdekében, míg az elő- és utószezonban, illetve szezonon kívül ez csak az IC-vonatokon lesz kötelező.

A 2021 novemberében megkezdett új automatatelepítési projektnek köszönhetően az eddig elővárosi forgalomban üzemelő, régi típusú, felújított berendezések egy része, 34 darab a balatoni vonalakra kerül. Ez idáig 15 áthelyezett, felújított automata beüzemelése történt meg a Balatonnál, továbbá Siófokon már használatban van egy új típusú készülék is, és tervezetten május közepétől Balatonfüredre is új berendezés kerül. A jegykiadó automaták a jegypénztárak terhermentesítését, illetve a gyorsabb jegyvásárlást hivatottak ellátni. A jegykiadó automaták olyan állomásokra, megállóhelyekre is kerültek készülékek, melyeken korábban nem voltak, vagy szünetelt pénztári értékesítés, így az utasok csak érvényes menetjeggyel szállhatnak fel a vonatokra.

Völgyi Katalin



Utasejtő - Balatoni előszezon



Az Utasejtő 2019-ben indította el az étkezőkocsi-szolgáltatást a dél-balatoni vasútvonalon, Budapest és Keszthely között. Az Utasejtő sikereiről és a balatoni előszezon terveiről, folyamatáról kérdeztük Soha Pétert, a MÁV-START Utasejtő Szolgáltatás vezetőjét.

Milyen tapasztalataitok voltak 2021-ben, az előszezonban?

2021 az első olyan év volt, amikor az előszezonban is biztosítottuk az étkezőkocsi-szolgáltatást a Budapest és Keszthely közötti Balaton IC-vonatokon. Tekintettel arra, hogy a tavalyi évben már a harmadik szezon kezdődött az étkezőkocsi 2019-es újraindítása óta, az utasok már ismerték a szolgáltatást, és sokan kifejezetten keresték azokat a Balaton-parti vonatokat, amelyeken elérhető volt az Utasejtő fedélzeti vendéglátás. Munkatársaink pozitív visszajelzéseket kaptak arra vonatkozóan, hogy nemcsak a főszezonban, hanem már annak kezdete előtt visszatértek az étkezőkocsik a Balatonhoz.

Mik voltak a legnépszerűbb termékek a balatoni járatokon?

A prímet továbbra is a hamburgerek és a csapolt sör viszi, előbbiből tavaly közel 4 ezer adagot, utóbbiból pedig több mint 11 ezer korsóval adtunk el a Balatonnál. A hamburgerekhez hasonló mértékben fogytak az egyéb streetfood jellegű termékek is, például a tavaly újdonságként bevezetett amerikai hot dog.

Hogyan fogadták az emberek az Utasejtő szolgáltatásait?

Az utasok 2019 óta megszokták, hogy visszatért a fedélzeti vendéglátás, sokan kifejezetten azért utaznak a Balaton IC-ekkel a Balatonhoz vagy onnan haza, mert azokon van étkezőkocsi. Ennek is köszönhető, hogy a balatoni járatokon realizált Utasejtő-árbevételünk 2020-hoz képest 36%-kal növekedett, míg a tranzakciók száma 18%-kal nőtt 2021-ben.

Hogyan készültek idén, hol lesznek a járatok és milyen sűrűn?

Az idei évben ugyanazzal a járatszámmal és járatsűrűséggel készülünk a balatoni forgalomban, mint tavaly: a főszezon mellett idén is fognak közlekedni az étkezőkocsik az elő- és az utószezonban is a Balaton InterCity-vonatokban. Az elő- és az utószezonban ez napi 14, a főszezonban pedig napi 16 vonatot jelent.

Idén tervez az Utasejtő újdonságokkal megjeleni a menülapon?

Természetesen idén is készülünk újdonságokkal, frissítjük kínálatunkat annak érdekében, hogy a törzsutasaink is változatos menüsorral találkozzanak. Az alap klasszikusok, mint a START Burger, a csapolt sör persze maradnak, de a streetfood vonalat is erősítjük, például a helyben kisütött, ízletes lepényekkel, amelyek az IC+ bisztrókocsikon már jól vizsgáztak. Emellett tervezzük a desszert- és az italkínálat frissítését is, az idei évben – a tavaly bevezetett Adria-koktél után – szeretnénk a balatoni utasokat egy Balaton-koktéllal várni a fedélzeten.

Hogyan lehetséges hozzátok csatlakozni? Milyen pozíciókban keresitek az új munkatársakat?

Szinte minden munkakörben szükségünk van új munkavállalókra, hiszen az Utasejtő-szolgáltatások volumene folyamatosan bővült eddig, és ez terveink szerint folytatódik az idei év folyamán. Fontos, hogy idén már nem számolunk negatív pandémiás hatásokkal, ezért a nyári időszakkal kapcsolatban arra készülünk, hogy a balatoni és a nemzetközi szolgáltatásainkat egyszerre kell fenntartanunk, amely mindenképpen többlet személyzetet igényel. Elsősorban felszolgáló-szakács és utaskísérő munkakörbe keresünk munkatársakat, de olyan pozíciókra is várjuk az új jelentkezőket, amelyek a háttér-folyamatok biztosításához, például a raktározáshoz, logisztikához, adminisztrációhoz szükségesek. A nyitott pozíciókat a MÁV-Volán-csoport karrier oldalán lehet megtekinteni, ahol a jelentkezést is be lehet adni.

Tervezitek, hogy idén is foglalkoztatotok diákokat?

Idén is építünk az érdeklődő és magas hozzáadott értékkel bíró diák munkavállalókra, akikkel kapcsolatban csak pozitív tapasztalatról tudok beszámolni. Mind a főállású kollégák, mind az utasok részéről kedvező visszajelzéseket kaptunk az elmúlt években a diákok munkája tekintetében. Több olyan, jelenleg utaskísérőként vagy felszolgálóként dolgozó kollégánk is van, aki az előző években diákként dolgozott nálunk, majd munkavállalóként csatlakozott hozzánk – tehát az utánpótlás szempontjából is kiemelkedő jelentőségű a diákfoglalkoztatás. Idén minden Balaton IC-n tervezünk diákokat alkalmazni. Itt a diákok a színvonalas, termékajánlót is tartalmazó, többnyelvű fedélzeti hangos utastájékoztató feladatok ellátása mellett a felszolgálásba is közreműködnek szükség esetén, valamint az 1. osztályú kocsiban is be tudnak segíteni a helyben kiszolgálás biztosításában.

Munkatársaink gyermekei is jelentkezhetnek?

Természetesen a munkatársaink gyerekeit is várjuk. Erre is szép számmal volt példa az előző években, szép hagyománynak gondoljuk, hogy a vasutas családok gyermekei diákként, a vállalat szolgáltatásainak színvonalasabbá tételét segítik. Ők ugyanúgy tudnak jelentkezni, mint bármely más diák, azaz a Nebuló Melő Iskolaszövetkezetet kell keresniük a betölthető pozíciók iránt érdeklődve.

Kozma Barbara



Munkatársunk vezette nyomra a rendőröket, akik elfogták a bántalmazóját



Jutalomban részesítette Keresztes Péter, a MÁV-START vezérigazgatója a Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság rendőreit, és a veszélyhelyzetben is példásan helytálló jegyvizsgálót, akire késsel támadt egy utas.

Jegyvizsgáló kollégánk 2022 februárjában a Budapest és Székesfehérvár között teljesített szolgálatot. A jegyek ellenőrzése során kiderült, hogy a későbbi támadójának nem volt érvényes jegye, így munkatársunk tájékoztatta, hogy pótdíj ellenében érvényes menetjegyet kell váltania, vagy a vonatról le kell szállnia. Sajnos az érintett ezt többszörös felszólításra is visszautasította és agresszíven kezdett viselkedni. Kést rántott, és többször próbálta megszúrni kollégánkat, majd később dulakodni kezdett. A sérülést szenvedett jegyvizsgáló az elkövető után ment, és telefonon értesítette a rendőröket. Egy szolgálton kívüli rendőr sikeresen feltartóztatta a férfit, majd az intézkedő rendőrök őrizetbe vették.

Keresztes Péter, a MÁV-START vezérigazgatója jutalomban részesítette Szabó Richárd jegyvizsgáló kollégánkat,

valamint Unger András rendőr törzsszászlóst, Szűcs Tamás rendőr főtörzsőrmestert és Kertész Bence rendőr főtörzsőrmestert.



JEGYVIZSGÁLÓ MUNKATÁRSAINK TÁMOGATÁSA

A vasúttársaság mélyen elítéli a munkavállalóit érő támadásokat, és mindent megtesz a vezető jegyvizsgálók, fedélzeti jegyellenőrök biztonságáért. A jegyvizsgálók közfeladatot ellátó személyek, ezért az őket ért támadások a Büntető Törvénykönyv szerint közfeladatot ellátó személy elleni bűncselekménynek minősülnek, és szigorúan büntetendők. Összegyűjtöttük, hogy milyen képzések, fejlesztések, szolgáltatások nyújtanak segítséget kollégáinknak a nehéz helyzetek megelőzésében, megoldásában, illetve feldolgozásában.

ALAPKÉPZÉSBE ÉPÍTETT CÉLIRÁNYOS FEJLESZTÉSEK

A jegyvizsgáló alapképzésbe beépítésre került egy 16 órás szolgáltatói magatartás tréning, valamint egy 24 órás konfliktuskezelés, krízishelyzetek kezelése tréning.

MENTOR TRÉNING – BÁNTALMAZÁSOS KONFLIKTUSKEZELÉS

A vonatkísérő kollégáink számára 2019 őszén elindult a már hagyományosnak tekinthető mentor tréning is, amelynek tematikája kiegészült a bántalmazásos konfliktuskezelés kérdésével. Emellett a nem mentor vezető jegyvizsgáló, jegyvizsgáló kollégáink egynapos, kifejezetten a bántalmazással kapcsolatos konfliktuskezelésről fognak tréninget kapni. Ez a fejlesztő programegyüttes a pandémia miatt megtorpant, várhatóan 2022 őszén folytatódhat.

VONATKÍSÉRŐK KÉZIKÖNYVE

A Társaság stratégiai céljaként minden eddiginél erőteljesebben meghatározott az utasbarát szemlélet, az utas-kiszolgálás minőségének, színvonalának emelése. A kézikönyvben hangsúlyt kapott az is, hogy a kollégáink testi épsége mindennél fontosabb számunkra. A könyv 2020. február 14-én készült el, ezt követően valamennyi vezető jegyvizsgáló, jegyvizsgáló munkatársunk megkapta. A kézikönyv külön fejezetben foglalkozik a nehéz helyzetekkel, ezen belül az agresszív utasokkal, az együttműködést megtagadókkal, amely témákkal kapcsolatban különféle kommunikációs és gyakorlati tanácsokat fogalmaz meg. Szó esik a hatóság bevonásáról, a TicketChecker SOS pánikgombjának használatáról, a testkameráról, az önvédelem törvényi háttéréről is. A szervezetfejlesztő kollégáink olyan viselkedési és kommunikációs ajánlásokat fogalmaztak meg a könyvben, amelyek segíthetnek ezen helyzetek kezelésében, mederben tartásában.

TÁMOGATLAK PROGRAM

A programban 2020 áprilisa óta pszichológusok, fejlesztő- és humán szakemberek nyújtanak segítséget a krízishelyzetek megoldásában, TELEFONOS LELKI segélyvonal

működtetésével, hasznos tanácsokkal, értékes támogató tartalmakkal, a személyes fejlődést segítő ismeretekkel gazdagítják az arra nyitott kollégákat.

Hogyan kaphatunk lelki támaszt, amikor arra nagy szükségünk van?

A MÁV önkéntes segítő szakemberei és a vasútegészségügy pszichológus munkatársai az ingyenesen hívható +36 1 511 8989 telefonszámon várják a hívásokat minden munkanapon 7:30 és 10:00 óra között. Segítségért név nélkül fordulhatunk a szakemberekhez, és természetesen bízhatunk a titoktartásban.

Online minitréning lelki ellenállóképességünk erősítéséért

A Támogatlak program 2021 őszétől kezdve biztosít ingyenes és a MÁV-Volán-csoport minden munkavállalója számára elérhető online minitréningeket változatos témákban, melyek hozzájárulnak az önismerethez, a tudatos életvitelhez, a személyes fejlődéshez. A kurzusokra hírlevél hívja fel a figyelmet és online lehet regisztrálni rájuk.

NORMATÍV UTASÍTÁS

35/2017. (III. 24. MÁV-START Ért. 20.) sz. vezérigazgatói utasítás a közfeladatot ellátó munkavállalók elleni erőszak esetében a MÁV-START Zrt. által alkalmazott eljárásról.

A 2017-ben megjelent START normatív utasítás célja a közfeladatot ellátó munkavállalók munkáltató általi védelmének fokozása, a támadások káros hatásainak enyhítése és a közfeladatot ellátó személyek elleni erőszak esetében követendő eljárás szabályozása. Az utasításban megfogalmazásra kerültek a főbb támogatási lehetőségek is, így a jogi tanácsadás, jogi képviselő, a rehabilitációs program, valamint a lelki segítségnyújtás és pszichológiai szolgálat igénybevétele.

Köszönjük a MÁV-START Zrt. Képzés és szervezetfejlesztési munkatársainak segítségét!

Kozma Barbara

KOLLÉGÁINK A RENDKÍVÜLI HELYZETBEN IS HELYTÁLLNAK

A háborús konfliktus miatti menekült-helyzetben a munkatársainkra (pénztáros, jegyvizsgáló, mozdonyvezető és több más munkakörben dolgozó kollégánkra) is megnövekedett teher hárul. A BOK Sportcsarnokban menekülteket befogadó központ nyílt, amelybe nemzetközi jegypénztár is kitelepült. A rendkívüli helyzet gyors kezeléséről, a nehézségekről, a tapasztalatokról Lóczi Csabával, a budapesti TSZVI igazgatójával beszélgettünk.



Hány pénztáros kolléga tevékenykedik a helyszínen?

A Keleti pályaudvar nemzetközi pénztárának létszámát az ukrán válság előtt napi utaslétszám alapján határoztuk meg. A nappali 4-5, illetve az éjszakai 2 fős személyzet a menekültek megjelenésével kevésnek bizonyult. A létszám növelését csak rendkívüli munkavégzéssel lehetett megoldani, melyben a pénztárosok nagyon együttműködők voltak, így a nappali szolgálat állományát 7-8 főre, az éjszakai rendelkezésre állást 3 főre tudtuk megemelni. A Nyugati pályaudvaron pedig 2 helyett 3 nemzetközi személypénztáros állt szolgálatba.

Ebben a rendkívüli helyzetben mi okozta kezdetben a legnagyobb nehézséget?

A kollégák napi 12 órát folyamatosan dolgoztak, gyakorlatilag csak néhány percre tudták elhagyni a pénztárat. Lelkileg és szellemileg is rendkívül kimerítő volt ez. A munkatársak termentesítésére több nemzetközi pénztáros is vállalta, hogy besegít a budapesti területről. Április elejétől pedig Miskolcra 1, Pécsről pedig 2 fő segíti a Keleti személyzetet.

A jelentősen megnövekedett utasszám mellett a menetjegykiadás felül kezdetben a kommunikáció okozta a legnagyobb akadályt. A menekültek közül ugyanis sokan csak az anyanyelvükön beszélnek.

Nehézséget okozott még a helyzet bizonytalansága, a naponta változó rendeletek, hiszen egyre több ország lépett be a kedvezményes, illetve díjmentes utaztatás rendszerébe. Ez a későbbiekben konszolidálódott, mert a menekültek már egymástól is értesültek a friss információkról. Egyre több önkéntes segítő is megjelent, akiket a helyszínen kifüggesztett hirdetményekkel, szóróanyagokkal is elláttunk a naprakész tudnivalókról.

Az Ukrajnából érkező menekültek kezelésével kapcsolatban a Védelmi Bizottság úgy határozott, hogy 2022. március 21-én 8:00 órától a menekültek kezelésének csomópontja a Dózsa György úti SYMA Csarnok (új néven BOK Sportcsarnok) lesz. Itt nemzetközi pénztár is helyet kapott. Hogyan zajlott ennek a kialakítása?

Valamennyi, a menekültek ellátásával, segítségével kapcsolatos funkció (karitatív szervezetek, orvosi ellátás, idegenrendészeti eljárás, szociális lehetőségek, nemzetközi jegy váltásának lehetősége, mobilszolgáltatók tevékenysége, baba-mama szoba, szállás elosztás, konténer-WC stb.) itt kapott helyet. A különvonatokról a menekülteket Kőbánya felső állomásról autóbuszok szállítják a BOK Sportcsarnokba. Szintén transzferbuszok szállítják a tovább utazni szándékozó menekülteket a Nyugatiba és a Keletibe, illetve a repülőtérre. Elsődleges cél

volt, hogy az átutazó, állomásokra visszaszállított menekültek már előzetesen minden ellátást megkapjanak és menetjeggyel rendelkezzenek.

2022. március 21-én öt nemzetközi pénztárat nyitottunk 0–24 órás nyitvatartással. A pénztárosokat a Keleti létszámából biztosítottuk. Emiatt a Keleti nemzetközi pénztárának nyitvatartását korlátozni kellett, hogy mindkét helyszínen biztosítani tudjuk a személyzetet. A kialakult rendkívüli helyzet ellenére azonban viszonylag gyorsan tudtak reagálni a különböző szervezetek, napról napra egyre összehangoltabban folyt a menekültek ellátása.

Pszichésen is nagyon megterhelő a munkatársak számára ez a helyzet. Mit tapasztal, hogyan kezelik ezt a kollégák?

A pénztárkezelők az első pillanattól megértették a helyzet súlyosságát és azt is, hogy nagy szükség van a segítségükre. Önként vállaltak túlórákat, rendkívüli munkavégzést és minden tőlük telhetőt megtettek. Csak elismerően tudok nyilatkozni munkájukról, hozzáállásukról.

Hogyan lehet ilyen helyzetben megfelelő munkakörülményeket nyújtani a BOK Sportcsarnokban?

Nem volt egyszerű, mert gyakorlatilag egy sportcsarnok közepén kellett a semmiből egy pénztárat felállítani. Törekedtünk arra, hogy egy jól elkülönülő, viszonylag zárt pénztári részt alakítsunk ki, amely mind a munkavédelmi, mind a biztonsági előírásoknak megfelel. A helyiség berendezését az Értékesítési Igazgatóság, a MÁV-SZK és a Budapesti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság tagjai együttes erővel március 21-én reggeltől folyamatosan végezték.

Mennyire kihasználtak a jegypénztárak? Melyek a BOK Sportcsarnokban üzemelő nemzetközi jegypénztár első napjainak a tapasztalatai?

A menekültek BOK Sportcsarnokba irányításával a Nyugatiban és a Keletiben is normalizálódott az utasforgalom, bár tapasztalható ingadozás egy-egy nagyobb létszámú csoport megjelenése alkalmával. A BOK Sportcsarnokban a 4-5 pénztáros leterheltsége folyamatos, a menekültek főbb úti céljai továbbra is Ausztria, Németország és Lengyelország.

Milyen visszajelzések érkeznek a kollégáktól?

Nagyon pozitívan értékelték a támogatásokat, főleg a személyes segítségnyújtásokat. A Keleti pénztárosai nagyon sok segítséget kaptak az Értékesítési Igazgatóság munkatársaitól – kiemelten a nemzetközi értékesítési koordinátortól – akik nagyon sokszor személyesen is jelen voltak és szakmailag támogatták őket. Továbbá rendkívül fontos volt számukra igazgatóságunk pénztárfőnökének közel folyamatos, személyes jelenléte a BOK Sportcsarnokban és a Keleti pénztáraiban.

Milyen az együttműködés a hatóságokkal és a helyi segítő civil szervezetekkel?

A Keleti pályaudvaron a pénztárkezelők rövid ideig voltak csak támogatás nélkül, mert a karitatív szervezetek hamar a segítségükre siettek, hogy tolmácsoljanak részükre. Eleinte kis létszámban érkeztek, de egy-két nap múlva már anynyi ukránul beszélő segítő állt rendelkezésre, hogy minden pénztárablakhoz be tudtak ugrani, ha nyelvi nehézségek támadtak.

A Nyugati pályaudvaron az ukránul és oroszul beszélő önkéntesek közreműködésének köszönhetően sokat javult a kommunikáció, és így a menetjegyváltás folyamata is felgyorsult.

Milyen támogatást tud a társaság biztosítani ebben a helyzetben a munkavállalóknak?

Elsősorban szakmai támogatást, mert külön szabályozások váltak szükségessé a rendkívüli helyzet kezelésére. Továbbá átszervezéssel, más állomásokról áthelyezéssel tudjuk növelni a létszámot és ezzel csökkenteni a leterheltségüket.

Nagy segítség volt a JÉT és a díjszabási csoport szakembereinek jelenléte a pályaudvarokon mind szakmai, mind pszichés szempontból. A bizonytalanságokból eredő kérdésekre kapott azonnali válasz könnyítette a munkát. A nyomtatásra elkészített ukrán és orosz nyelvű hirdetmények előzetes tájékoztatással szolgált mind a menekültek, mind a segítő diákok és önkéntesek számára is, így már kevesebb kérdéssel érkeztek a pénztárablakhoz.

Völgyi Katalin



Megújult a MÁV-START menetrendi és díjszabási alapadat-kezelő rendszer (M2) publikációs modulja

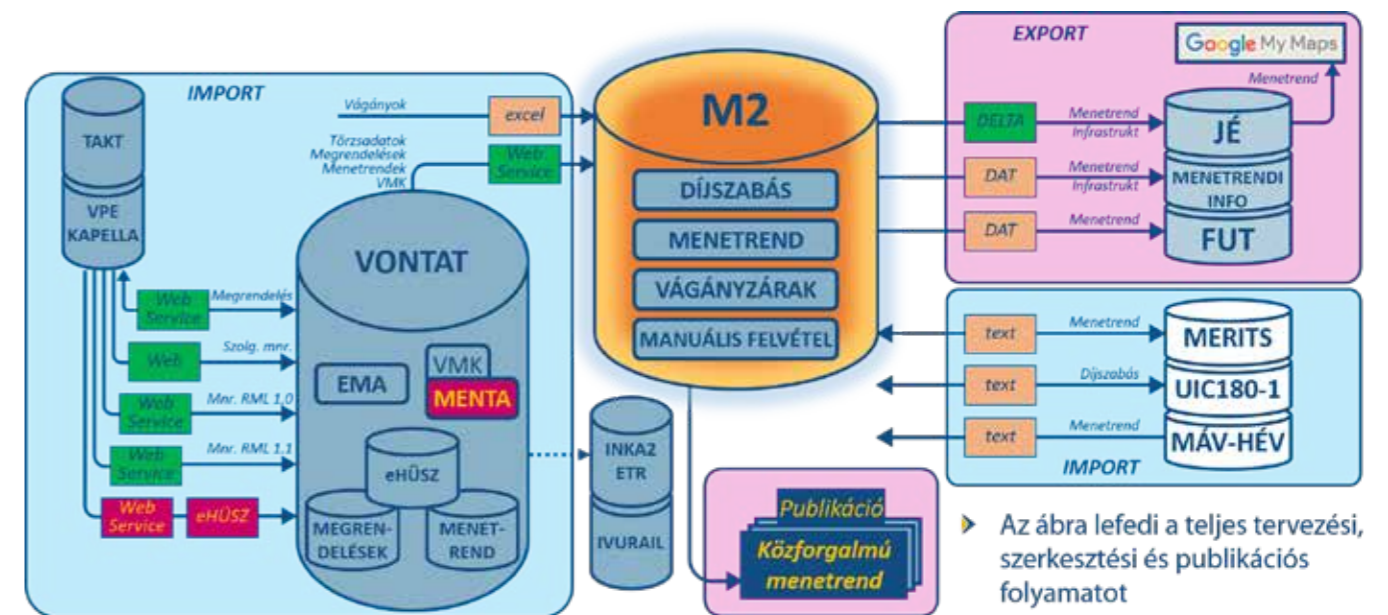
| 10:43:55 | | Abfahrt | INDULÓ VONATOK | Departures | Ankunft | | ÉRKEZŐ VONATOK | Arrivals |
|----------|----------------------|---------|----------------|------------|-----------------------------------|-----|----------------|----------|
| Train | To | Tr. | Tr. | Vonat | Honnan | Vp. | | |
| 10:45 | Vác | 6 | 10:44 | Vác | Dobó - Dunakeszi | 3 | | |
| 10:48 | Szeged | 12 | 10:47 | Lajmizse | Dabas - Ócsa - Otyál | 14 | | |
| 10:51 | Esztergom | 7 | 10:54 | Szob | Vác | 8 | | |
| 10:53 | Cegléd | 15 | 10:59 | Vác | Veregyház | 8 | | |
| 10:58 | Monor | 17 | 11:02 | Monor | ÓB - Vecsés - Ferihegy | 16 | | |
| 11:00 | Vác | 9 | 11:07 | Cegléd | Monor - Ferihegy | 11 | | |
| 11:07 | Szob | 5 | 11:09 | Esztergom | Pilisvörösvölgy - Pilisvörösvölgy | 12 | | |
| 11:13 | Lajmizse | 14 | 11:12 | Szeged | Dobó - Dunakeszi | 4 | | |
| 11:15 | Vác | 3 | 11:14 | Vác | ÓB - Vecsés - Ferihegy | 17 | | |
| 11:18 | Nyíregyháza | 13 | 11:32 | Monor | ÓB - Vecsés - Ferihegy | 17 | | |
| 11:21 | Esztergom | 1 | 11:39 | Esztergom | Pilisvörösvölgy - Pilisvörösvölgy | 1 | | |
| 11:28 | Monor | 16 | 11:42 | Záhony | Vác | 3 | | |
| 11:40 | Prága hl. n. (Prága) | 7 | 11:44 | Vác | Dobó - Dunakeszi | 14 | | |
| 11:45 | Vác | 4 | 11:47 | Lajmizse | Dabas - Ócsa - Otyál | 14 | | |
| 11:48 | Szeged | 4 | 11:54 | Szob | Vác | 8 | | |
| 11:51 | Esztergom | 1 | 11:59 | Vác | Veregyház | 7 | | |

Testüzem valós utastájékoztató adatokkal. Testüzem valós utastájékoztató adatokkal.

INFOPIX

1 - 9 14 - 17

A közforgalmú menetrendi mezők elkészítéséhez és a front office elektronikus utastájékoztató és értékesítési rendszerek megfelelő információval történő ellátásához elengedhetetlen az M2 rendszer megbízható működése, amelyhez a publikációs modul teljes körű megújítása nagymértékben hozzájárult.



A vasúttársaság szakemberei az M2 rendszer publikációs moduljában végzik a közforgalmú vasúti menetrendek előállítását, a vonat menetrendi és díjszabási szempontú karbantartását. A publikációs megújításnak elsősorban technológiai okai voltak (pl. Oracle kliens kiváltása), azonban a megújítás során a MÁV SZK fejlesztői az adatkezelő műveletek gyorsítására, a munkát segítő felhasználói funkciók optimalizálására is nagy hangsúlyt tudtak fektetni. A megújítás emellett lehetőséget nyújtott mind a publikációs kiadványokon keresztül végzett vonatkarbantartó műveletek, mind a vonat ellenőrzésfolyamatának átalakítására. A VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. KAPELLA2 rendszerbe benyújtott és a kapacitáselosztó által kiutalt menetvonalak verzióiról a felhasználóknak az eddigieknél szélesebb körű információ áll mostantól rendelkezésére, a publikációs modul új kijelzéseivel segíti a kollégákat a sokszor nagy mennyiségű, érvényességi és hatálykezelt verziók közötti eligazodásban.

Az eddigieknél hatékonyabb munkavégzés érdekében a karbantartó műveletek a fejlesztés eredményeképpen már letisztult, jelentősen átalakított menüpontokon keresztül érhetőek el. Ennek keretében a csatlakozásra nem várt jelek felvételének, vonatok lábjegyzetének megadásának, valamint a menetrendi és díjszabási jóváhagyásoknak az időigénye jelentősen lerövidült.

Az átfogó átalakítás mellett lehetőség volt kisebb fejlesztések megvalósítására, mint a tram-train zóna megjelenítés kialakítása, az évközi módosításokat és vágányzari hirdetményeket csoportosító menetrendi kiadványok áttekinthetőségének javítása, vagy a 24.00 időformátum megszüntetése mellett a nemzetközi szabványokhoz igazodó 00.00 megjelenítése.

MÁV-START Menetrendtervezés

VONATTAL, KERÉKPÁRRAL A TISZA-TÓ KÖRÜL



Március 12-én idén is elindult az elsősorban kerékpáros utasok számára optimalizált Tisza-tó expresszvonat, ami a biciklisek körében az évről évre népszerűbb tó közvetlen megközelítését biztosítja a fővárosból. Április 3. óta már meghosszabbított útvonalon, egészen Balmazújvárosig közlekedik, így a Hortobágy is közvetlenül elérhetővé vált. A 63 bicikli szállítására alkalmas járaton mutatkozott be az idei szezonra elsőként átépített Bdmpee (ex-Bmx) kocsi, amiben 24 kerékpáros férőhely található. A járat március 12-étől közlekedik hétfőként Budapestről Tiszafüredre, nyáron pedig minden nap lehet majd utazni vele. Kerékpáros szakosztályunk tagjai már az első járatmal útnak indultak. Kedvcsinálólként beszámoltak élményeikről, valamint az újonnan átalakított kerékpárszállító kocsival kapcsolatos tapasztalataikról.

Élménybeszámoló a kerékpáros túráról

Az első idei kirándulás alkalmából, a tavaly életre hívott Tisza-tó expresszt „avattuk fel”. Stílszerűen már az első járaton ott voltunk, és a hajnali –7 Celsius-fokos hőmérséklet sem retenthetett vissza bennünket, hogy kétkerekű szenvedélyünknek hódoljunk.

Mire a BDbh, Shlieren és Bdmpee (ex-Bmx) kerékpáros kocsiból álló szerelvényünket a Keleti pályaudvarról Tiszafüredre segítette egy jóvágású Szili, majd Csörgő mozdony, addigra az idő is barátságosabbá vált. A kellemes napsütésben már nem érződött a hideg.

Hat főből álló lelkes kis csapattal indultunk. Utunk során a tiszadorogmai komprikötő felé haladtunk. Poroszlón, a Tisza-tó partján elfogyasztottunk egy szendvicsebédet, és megnéztük a poroszlói Tiszahídnál az áthaladó Bz-t. Az utak minősége kielégítő volt, a tó sekély vize pedig gyönyörűen csillogott. Az egyenes utakon ráértünk megfigyelni a gazdag madárvilágot és a rügyeiket bontogató növényeket. A Tisza-tó nagyon kel-

lemes és praktikus célpont az év eleji bemelegítő túrákhoz, amelyeken kipróbálhatjuk a télen nyugalomban pihengető izomzatunk és biciklink állapotát is. A túra többfélekepp rövidíthető és variálható a dinamikusan fejlődő infrastruktúrának és a sűrű vasúthálózatnak köszönhetően.

Hazafelé Kiskörén szálltunk fel 17:31-kor a kál-kápolnai Bz-re. A vonatban a tavaly átalakított regionális kerékpárszállító kocsi egyike is közlekedik, így járgányaink kényelmes szállítása biztosított volt, az egész napos tekerés után szinte álomba ringatott a kis kéttengelyes pusztajáró vonat zakatolása.

Mindenkinek csak szívből ajánlani tudjuk, hogy tekerjen egyet a Tisza-tó körül az idén, és ehhez feltétlenül próbálja ki hazánk első dedikáltan kerékpáros járatát, a Tisza-tó expresszvonatot. Budapest-Keleti pályaudvarról 7:55-kor indul és 10:07-re érkezik Tiszafüredre, sőt április 3-tól már Balmazújvárosig jár. Így közvetlen eljutással egy hortobágyi kiruccanással is kombinálható a kerékpártúrázás. A járat visszafelé Tiszafüredről 17:46-kor indul és 20:05-re érkezik Budapestre.

A túrák szervezésének megkönnyítéséhez egy kerékpáros kiadvánnyal is készültünk, melyben a Tisza-tavi vasúti megközelíthetőségről és az ottani kerékpáros útvonalakról adunk tájékoztatást. Ezeket az információkat túránk alkalmával mi magunk is felhasználtuk. A kiadványokhoz a vonat fedélzetén és a környező nagyobb állomásokon lehet majd hozzájutni.

A Bdmpee kerékpárszállító kocsi

Utazásunk alkalmával felavattuk az új, kerékpáros Bdmpee (ex-Bmx) kocsit is, amelynek tapasztalatait veletek is szeretnénk megosztani. A kocsival az első tapasztalatok pozitívak: a széles, gombnyomásra nyíló ajtókon könnyebb a kétkerekűek fel- és lepakolása, a kerékpárszállító térbe való bejutását nem akadályozzák belső szakaszajtók, a bringákat pedig kétféle módon is el lehet helyezni: egyrészt kampóra akasztva, másrészt pedig támasztva, szíjjal rögzítve. Kritikaként merült fel a régebbi nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsikkal kapcsolatban, hogy nincsenek – vagy csak nagyon korlátozott számban – ülőhelyek, így aki nem akarta/merte otthagyni a biciklijét, kénytelen volt mellette állni az út során. Ebben a kocsiban azonban 48 ülőhely is található, ahonnan rálátni a biciklikre, így kényelmes az utazás.

Kovács Gábor Balázs, Molnár Gergely

Tesztelési lehetőség

Egy új, eddig nem használt rendszert is tesztel a MÁV-START Szolgáltatásfejlesztés csapata a kocsiban: az egyik ajtó a kerékpárok fel-, a másik pedig a lepakolásukra lett kijelölve, a belső térben pedig nyilak mutatják a közlekedés irányát. A rendszerrel kapcsolatban várják a visszajelzéseket, észrevételeket Nagy Enikőnél (MÁV-START termékfejlesztési szakértő), a kerékpáros-szakosztály vezetőjénél.

A kocsi használatának bemutatására egy videó is készült, itt tekinthető meg:



Tervek szerint további 6 ilyen kerékpárszállító kocsi készül el a nyári főszezonig, amikor a Balaton északi partján közlekedő Kék Hullám InterCity vonatokban lehet majd utazni velük.

A Tisza-tó nemcsak a Füzesabony–Debrecen vonalon érhető el vonattal, hanem a Kál-Kápolna és Kisújszállás között futón is. Itt a tavalyi évben átépített, 16 kerékpárferőhelyes Bz-mellékkocsik (BDzx) közlekednek a vonatokban, amelyekben szintén együtt lehet utazni a kerékpárokkal. Idén ebből a kocsitípusból is készül egy újabb darab, így a 8 db-os flottával bővíteni tudjuk majd a kerékpárszállítási lehetőségeket a Tisza-tó mellett a Börzsönyben (Vác–Diósjenő–Balassagyarmat vonal) és a nyári főszezonban a Balaton északi partján,



A kerékpáros-szakosztály

A Kerékpáros-szakosztály 2019. május 20-án, 21 alapító taggal jött létre, kiegészítve a MÁV Vasutas Sport Club akkor meglévő 7 szakosztályát. Azóta 35 főre bővült a csapat. Tagjaik aktív, napi szintű kerékpárhasználók, a kerékpár a munkába járáshoz használt fő közlekedési eszközük. Az igényekhez igazodva változó létszámban kerékpártúrákon is részt vesznek, illetve az idei évben szervezett kerékpártúráikat szélesebb körnek is meghirdetik.

a Balatonfüred és Tapolca között közlekedő személyvonatokban is. Folyamatosan újul meg a vasúttársaság honlapjának kerékpárszállítási lehetőségeket bemutató oldala is. A korábbiaknál strukturáltabban, átláthatóbban, és érthetőbb formában érhetőek már el a kerékpáros utazással kapcsolatos tudnivalók: a szállítás feltételeiről, díjszabásáról, az elérhető célpontokról, fővárosi elővárosi és országos kerékpárszállítási lehetőségekről lehet itt tájékozódni, valamint a járműtípusokat is bemutatjuk. Kiemelten jelenik meg az egyre növekvő turisztikai célú kerékpárszállítási lehetőségek bemutatása, számos térségben térképek is segítik a biciklis eljutás megtervezését. A turisztikai szezon alatt több kiadvánnyal is készülünk a témában.



„A rugalmasság növelése és a digitalizációs megoldások kulcsfontosságúak”

Interjú Szaniszló Ágnessel, a MÁV SZK Humán üzletágvezetőjével

Ahol sok a munkavállaló, ott különösen jelentős a humán terület szerepe is – a MÁV-Volán-csoport esetén pedig – amely jelen pillanatban az ország egyik legnagyobb munkáltatója közel 56 ezer munkavállalóval – elmondható, hogy feladatokban abszolút nincs hiány. Így volt ez már azelőtt is, hogy a Volánbusz Zrt. is a cégcsoport részévé vált, mostanra pedig még hangsúlyosabbá vált a humán terület munkája, amelyet a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. több mint 600 fővel működő Humán üzletága biztosít a cégcsoport számára.

Sokan sokféle elképzeléssel rendelkeznek arról, hogy mivel is foglalkozik a humán terület, az SZK esetén önálló üzletágként működő szervezet mivel tud hozzájárulni a cégcsoport működéséhez?

Röviden azt mondhatnám, minden olyan szolgáltatással, ami a cégcsoportnál foglalkoztatott kollégákhoz kapcsolódik. A legérzékenyebb terület a humán szolgáltatás, amely a bérszámfejtést, a táppénzek folyósítását, vagy épp a bérkifizetést eredményezi – ez értelemszerűen minden hónapban nagy jelentőségű a cégcsoport működésében. Ezen a területen legutóbb március utolsó napjaiban a SZÉP-kártyákon jóváírt összegek mögött van ott a működésünk eredménye. Emellett ritkábban ugyan, de néhány havi rendszerességgel a Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) képzési szolgáltatása is megjelenik a munkavállalók életében. Legyen szó új tudás megszerzéséről tanfolyami képzésen, vagy a jogszabály által előírt időszakos oktatás teljesítéséről, vagy épp e-learningról,

a kollégák minden esetben a BGOK-val kerülnek kapcsolatba. A harmadik szolgáltatástípus a munkavédelmi és néhány vállalat esetében a tűzvédelmi szolgáltatás, ami magában foglalja például a személyesen megtartott munka- és tűzvédelmi oktatásokat, munkavédelmi és tűzvédelmi ellenőrzéseket, kockázátértékeléseket és úti és munkahelyi balesetek kivizsgálását is.

Nehéz időszak áll mögöttünk: több éven át mindent felülíró jelentőségű volt a koronavírus-járvány, mostanra pedig háború zajlik a szomszédunkban – milyen kihívásokat jelentett mindez a Humán üzletág számára?

Kulcsfontosságú lett a folyamataink rugalmasságának a növelése, továbbá a digitalizációs megoldások minél gyorsabb alkalmazásba vétele. A világjárvány valóban sok, váratlan eseményt generált, amelyekre a 2020–2021 években megoldást kellett adjunk. Az oltások bevezetésével, vállalati szervezésé-

vel és az oltások utáni pótszabadság biztosításával a MÁV SZK is támogatta munkavállalóit a védekezésben. A gyorsan és zökkenőmentesen kiterjesztett home office teljesen új helyzetet teremtett a foglalkoztatásban. Ennek gyakorlatát vállalati szinten felmértük, megkérdeztük a kollégákat, ki hogyan élte meg az új felállást, milyen jó tapasztalatok, milyen problémák merültek fel, és azt is, hogy milyen javaslatok vannak a további működtetésre. Ezekre a felvetésekre és javaslatokra alapozva 2022-ben vállalati szintű projektet alapítottunk, amelynek eredményeként szeretnénk egy olyan rendszert biztosítani, ami támogatja a munkavállalókat és a vezetőket, miközben természetesen a menedzsment eredményességjavító elvárásának is megfelel.

Az utóbbi két évben a vasúti képzések területe érezte meg leginkább a pandémiát, de a 2020-as tapasztalatoknak köszönhetően a tavalyi évben a korábbi 10 helyett már kevesebb mint 5 munkanap alatt, zökkenőmentesen sikerült a kontakt képzéseket átállítani online formában történő oktatásra. Emellett 2020. szeptember elejétől országosan hat helyszínen biztosítjuk a MÁV-Volán-csoport munkavállalói részére a PCR- tesztelést, valamint 2021-ben antitestvizsgálattal és antigén- gyors-tesztel is kiegészítettük a lehetőségeket.

Melyek voltak a legjelentősebb eredmények akár a tavalyi évben, akár az idei év eddigi szakaszában?

Ezek közül mindenképp kiemelnék két változást: 2021-től a Volánbusz számára munkavédelmi szolgáltatást biztosítunk az ország 9 megyéjében, amely munka 2022-ben is folytatódik, sőt a szolgáltatás országos méretet öltött április 1-jétől, kiegészülve a tűzvédelmi feladatok ellátásával. Ezzel a munkavédelmi szolgáltatással több mint 50 000 munkavállalót érünk el.

A másik kiemelt eredménynek a MÁV VAGON Kft. integrálását tartom, ahol 2021. szeptember 1-re rekord rövid idő, 2 hónap alatt készültünk el a bérszámfejtési rendszer és folyamatok kiterjesztésével, majd az október 1-jétől a MÁV START Zrt.-ből a MÁV VAGON Kft.-be átszervezett közel 1800 munkavállaló sikeres adatmigrációja történt meg, számukra is biztosítva ezzel a pontos bérszámfejtést. Szintén október 1-vel indult el a munkabiztonsági szolgáltatások biztosítása is, amelyet 2022-től tűzvédelmi szolgáltatással is kiegészítünk.

Ezekkel összefüggésben a Társaság többi szakterülete is bővült, összesen 177 fős létszámnövekedést értünk el 2021-ben, miközben a munkaerő megtartására is kiemelt figyelmet fordítottunk, hiszen ez elengedhetetlen a szolgáltatásaink biztosításához. Bár korábbi eredmény, mégis fontos megemlíteni, hogy ennek fontos eleme volt 2019-ben a menetkedvezményre való jogosultság megszerzése után annak fenntartása is.

Támogattuk a MÁV-Volán-csoport menedzsmentje által megfogalmazott célokat, márciusban az alanyi SZÉP-kártya, decemberben a lojalitásbónusz kifizetése történt meg, és az

oltási pótszabadságokat is rögzítettük a munkavállalók számára.

A BGOK működésében a tavalyi év még pandémiás évnek számított, ennek ellenére az elmúlt időszak legmagasabb teljesített oktatási óráit sikerült megvalósítanunk. Kiemelt hangsúlyt fordítottunk a digitalizációs fejlesztésekre, melyek alapján vonalismereti e-learning anyagokkal és vonalismereti oktatófilmekkel bővítettük az eszköztárunkat, és elkészült a BGOK saját videóstúdiója is, ahol professzionális környezetben és technikai felszereltséggel lehet saját videós e-learning tananyagokat készíteni.

A jelenlegi helyzet alapján mit gondol, milyen feladatokra, kihívásokra számíthat 2022-ben az üzletág?

Az előző években megkezdett digitalizációs feladatokat tovább kell folytatnunk. Szeretném, ha idén már az SZK munkavállalói számára is kézzelfogható változásokat hoznánk létre, például az egyes foglalkoztatáshoz kapcsolódó iratok digitális kezelésével és aláírásával kapcsolatban, emellett a BGOK képzési tevékenységének digitalizációs fejlesztési programját is elkészítették a kollégáim, a megvalósítás a megrendelőinkkel közös erőfeszítéseket igényel majd.

Idén megismételjük a munkavállalói elégedettségi felmérést, hogy megismerjük az SZK-s munkavállalók véleményét, és folytatjuk a teljesítményértékelési rendszer bevezetését is, a szakértői és vezetői munkakörök után idén további munkavállalóink bevonása is szerepel a terveink között. Ezenkívül a megrendelők által jelzett többletfeladatok megszokott, minőségi kiszolgálása érdekében jelentős létszámbővülési céljaink is vannak 2022-re.

Pandi Ágnes



Meglátni azt, amit más nem



Nem túlzás azt állítani, hogy Tompa Attila autóbusz-vezető munkatársunk világhírré tett szert egyik fotójával, amelyet egy mobilkészülék-gyártó cég fotópályázatára küldött be. A kiírásra több mint egymillió nevezés érkezett csaknem száz országból. Mezőkövesdi kollégánk két másik versenyzővel együtt nyerte el az Év fotósa díjat a portré kategóriában. A Generációk című kép anyósát és kislányát ábrázolja művészi megvilágításban.



Egy pillant volt beleszeretni a fotózásba

„Ez bizony nem most kezdődött, hanem a 90-es évek végén: az akkori munkám révén cseppentem bele a fotózás világába. Egy szervizben dolgoztam, ahol fényképezőgépek javításával is foglalkoztam. Talán ez volt az a pont, amikor megkedveltem a képi világ adta élményt, hiszen már akkor lehetőségem nyílt arra, hogy kattintsak egy-két fotót. Ekkor még abszolút amatőrként tettem mindezt. Később, 2017 környékén egy fotós barátommal kezdtünk különböző helyekre járni jó témák után kutatva. Ekkor kezdett el igazán érdekelni

ez a hobbi, majd biztatást is kaptam az addig elkészült képeim alapján egy profi fotóművésztől, aki a MAFOSZ (Magyar Fotóművészeti Alkotócsoporthoz Országos Szövetsége) többszörös díjazottja. Ő tanácsolta, hogy foglalkozzak komolyabban a fotózással, mert úgy érzi, jók a meglátásaim, észreveszem azt, amit más esetleg nem vagy nem abban a perspektívában. Sosem felejttem el, amikor azt mondta – és ezzel engem is meglepett –, hogy mindegy, mi van az ember kezében, telefon vagy a legprofibb fényképező, a végeredmény a lényeg, az adott pillanat tartalma és mondanivalója. Én géppel is és telefonnal is szeretek fotózni, de úgy érzem, mobillal sokkal sikeresebb vagyok” – mondja Attila.

A pillanat bárhol megtalál

„Nincs olyan, hogy csak egy téma érdekelne; bármit azonnal lefényképezek, ami az utamba kerül, és meglátom benne a pillanat varázsát vagy mondanivalóját. Szeretem a fények és az árnyak játékosságát, a mozdulatok sorozatát, a gesztusokat – mondhatjuk, mindenevő vagyok. Csak figyelni kell, és meglátni a különlegességet. Nem tanultam fotózni, csak egy Photoshop-tanfolyamon vettem részt, ennek ellenére a szakmai ismereteim az évek alatt sokat bővültek. De valóban nem ez a lényeg, erre már én is rájöttem! Nem tartom magam művésznek, de elképzelhető, hogy van bennem érzék arra, hogy észrevegym az, amit más nem. Egyszerű amatőr fotós vagyok a bennem lakozó »vevővel«, amely segít megörökíteni és egyfajta művészi szintre emelni egy-egy pillanat szépségét” – vallja volánbuszos munkatársunk.

A pályázat lehetősége

„Négy éve, 2018-ban vásároltam egy ismert márkájú telefont. A cég internetes oldalán regisztrálva találtam rá a minden évben kiírt pályázatra. A lényeg az volt, hogy az adott gyártó mobiljaival készített fotókkal lehetett jelentkezni. Kétszer is beneveztem, először 2020-ban, ekkor az arc témában, amelyben hazai győztes lettem. 2021-ben újra kiírták a versenyt,

ismét jelentkeztem. December közepén megkerestek a gyártó központjából, hogy küldjem el nekik a kép eredetijét és egy leírást a fotóról. Ekkor már sejtettem, hogy valamilyen díj várományosa vagyok, de álmomban sem hittem volna, hogy 2022 januárja ilyen meglepetést tartogat számomra. Amikor a magyar képviselőt hívták, hogy a fotóm lett az első a több mint száz országból beküldött egymillió kép közül, nagyon megdöbbentem, hatalmas adrenalinlöketet éreztem. Nyolc kategóriában lehetett nevezni, én a portré nyertese lettem a Generációk című fotómmal, amelyen az anyósom és a kislányom látható” – meséli Attila.

Fények és árnyékok játéka – a világ legjobb, mobillal készített fotója

„Szeretem a fények és az árnyékok kapcsolatát, különös játékukat. A nyertes kép jelenete az első pillanatban megragadott: anyósom, ölében a kislánnyal – ez már önmagában is kedves fotótéma. Tablet a kézben, a készülék két bájos arcot világít meg. A fények és az árnyékok találkozása nagyon szembetűnő volt, a generációk kontrasztját fejezte ki. Rögtön megragadott a jelenet, ezért azonnal meg is örökítettem” – avat be minket a részletekbe munkatársunk.

A jövő, a család és a munka

„Terveim között szerepel egy vállalkozás indítása itt, Mezőkövesden, de ehhez szükség van még eszközökre. Szeretnék venni egy komolyabb gépet, majd egy portfóliót készíteni, és elindulni a fotós munka, az esküvő-, keresztelő- és gyermekfotózás világa felé. Nagyon büszke rám a családom, boldogan élünk a két éves kislánnyal és a feleségemmel Mezőkövesden – idehozott a szerelem Budapestről, amikor megnősültem. Egy éve dolgozom a Volánbusznál autóbusz-vezetőként, amit nagyon szeretek. Korábban is ezt a hivatást űztem sok éven át a fővárosban. Jelenleg Mezőkövesd és környéke a területem, a kollégák örömmel fogadtak, sikerült jól beilleszkednem. Amikor pedig megtudták, milyen díjat nyertem, elismerésüket fejezték ki. Persze az én öröömöm is határtalan” – mondja Tompa Attila.

Munkatársunk elismeréséhez mi is szívből gratulálunk!

Volánbusz KIG



„A vevői elégedettség a legfőbb mindenkori célunk”



A MÁV VAGON Termelési igazgatóságának elsődleges feladata a vasúti járműgyártási és járműjavítási tevékenység hatékony működtetése oly módon, hogy a rendelkezésre álló erőforrások hatékony felhasználásával, kiváló minőségben és határidőre teljesüljenek a megrendelői igények és a társasági célkitűzések. A feladat ellátását két központ végzi, Szolnok Területi Központ és Székesfehérvár Központ. Szolnok Területi Központhoz Békéscsaba és Istvántelek, Székesfehérvárhoz pedig Fényeslitke, Celledömök és Dunaújváros telephelyek tartoznak. Míg Szolnokon a vasúti vontató- és vontatott járművek javítási, felújítási és a vasúti járműgyártói tevékenységek a fő feladatok, addig Székesfehérvár fő tevékenysége a teherkocsi-javítás elvégzése, a társaság műszaki, technológiai tevékenységeinek működtetése, a karbantartási és alkatrészgyártási tevékenység ellátása. Az összehangolt munkáról, célokról és lehetőségekről kérdeztük a legilletesebbeket: Csibrány Attila (Szolnok) és Schlett János (Székesfehérvár) központvezetőket.

Melyek az elsődleges feladatok ebben az évben, amelyek már folyamatban vannak, vagy megvalósításuk még a társaság előtt állnak?



Csibrány Attila: Az idei évben tervezetten a MÁV-START Zrt. részére különféle sorozatú személykocsik fővizsgálatait végezzük, és a fővizsga-munkákon felül jelentkező többletfeladatokat, mint a belső utastér csinosítási munkái, igényelt kiegészítő funkciók kialakítása.



Schlett János: Székesfehérváron nagyjából fele-fele kapacitásmegosztással alkatrészgyártás és járműjavítási tevékenység zajlik. Telephelyeinken jellemző feladatunk az egyik jelentős megrendelőnk, a Rail Cargo Hungaria részére végzett vasúti teherkocsik futójavításai, amelyek

Szolnokon folyamatos az IC+ sorozat gyártása. Műhelyeinkben zajlik a dízel- és villamos vontatójárművek forgóvázcseréje, villamos mozdonyok, motorkocsik, keskenynyomközű vasúti személykocsik javításai, balesetes munkái. Elvégezzük továbbá a vasúti járművek ún. fődarabjainak javítását, mint például hidrodinamikus hajtóművek, forgóvázak, futó- és hajtott vasúti kerékpárok, fékkomponensek, áramszedők, Power Pack egységek, dízelmotorok javításait, vasúti járművek mérlegelését, gyártásokhoz kapcsolódó technológiai és gyártástervezési feladatokat.

A karbantartásokhoz alkatrészeket gyártunk. Balesetes járművek szükség szerinti helyreállításait végezzük. Fényező műhelyeinkben a járművek külső- és részleges belső fényezése történik. Szolnokon folyik az emeletes villamos elővárosi, 600 ülőhelyes KISS motorvonatok teljes körű szervizelése. A MÁV-START Zrt. járművein felül a MÁV-csoport többi vállalata, valamint külső megrendelők számára szervizelünk, javítunk, korszerűsítünk speciális vasúti járműveket, fődarabokat.

a fényeslitkei, a celledömöki és a dunaújvárosi műhelyekben zajlanak. Esetünkben az alkatrészgyártás részben IC+ újgyártású kocsik elemeinek a biztosítását, részben a vasúti személy- és teherkocsik alkatrészzeinek gyártását jelenti. Járműjavítási tevékenységünk kiterjed a Bz motor-, és mellékkocsik, a teherkocsik – például a pályaépítésknél használt dozótoros, azaz zúzott kő szállítására alkalmas kocsik javítására. De a palettánkon megtalálhatók a záhonyi Tengelyátszerelő Üzem részére végzett forgóváz-fővizsgálatok, és a gyermekvasúti kocsik fővizsgálati munkái is.

A két Központ milyen módszerekkel hangolja össze a közös munkát, hol vannak a kapcsolódási pontok?

Cs. A.: Rendszeresen, mondhatni folyamatosan egyeztetünk, állandó a kommunikáció közöttünk. Termelési igazgatósági egyeztetések hetente történnek, míg az IC+ gyártással kapcsolatosan hetente háromszor egyeztetünk az aktuális kérdésekben. A kapcsolódási pontjainkban kiemelten hangsúlyos IC+ gyártás és a járműjavítás, alkatrészgyártás témaköre.

S. J.: Igen, a munkakapcsolatunk szoros, az úgymond hivatalos egyeztetések mellett fontosnak tartjuk a hatékony együttműködés érdekében a személyes, közvetlen kapcsolattartást is. Fontos, hogy nemcsak vezetői szinten, hanem az egy-egy azonos munkán dolgozó kollégák valójában napi – akár többszöri – információváltással tájékozassák egymást a fejleményekről, amikor az adott feladat azt megkívánja.

Hogyan látják, mivel lehet leginkább a vevői elégedettséget, és a társaság eredményességét növelni?

S. J.: A vevői elégedettség a mindenkori legfőbb célunk. Ahogyan minden más szolgáltatási területen, nálunk is az árháttér-minőség klasszikus hármását kell szem előtt tartanunk. De ezenfelül rendkívül fontos elemnek tartjuk az ügynevezett utógondozást, amely a partnereinkkel való állandó kapcsolattartást jelenti. Megrendelőink megbecsülése a kapcsolat ápolásával és az esetlegesen felmerülő problémáik gyors és eredményes megoldásával bizonyosan növelhető. A vevői elégedettséget a fokozott tudatossággal lehet emelni, törekedni kell bizonyos rögtönzések elkerülésére.

Cs. A.: Az időbeliség rendkívül fontos. Elsősorban a reakcióidők, átfutási idők csökkentésével, továbbá a minőségi követelmények folyamatos emelésével, egyszerű és folyamatvezérelt működés megvalósításával igyekszünk növelni az eredményességet, elégedettséget. Ezen célok megvalósításához a központoknak komoly, de nem kizárólagos szerepük van. Ugyanis a területi központok hatékony termeléséhez szükséges feltételek folyamatos és elvárt szintű biztosításához a társaság valamennyi szervezetének, minden támogató funkciónak kiválóan összehangoltan és eredményorientál-

tan kell együttműködni a közös célok elérése érdekében. A központok a reakcióidőket, vállalt átfutási időket leginkább a működésükhöz szükséges többi szervezet által biztosítandó alkatrészellátási, logisztikai folyamatok, szerződéskötési képesség hatékonyságának jelentős fokozásával tudják csökkenteni.

Melyek azok a területek, ahol szélesebb teret tudna nyerni társaságunk a hazai vasúti jármű-javítás területén?

Cs. A.: Az évek, évtizedek múlásával egyre mérsékeltebb lett a piacon elérhető vasúti járműjavítási kapacitás hazánkban. A piaci szereplők, potenciális megrendelők száma viszont fokozatosan emelkedik, ezért számukra egyre attraktívabb szolgáltatásokat kell nyújtani.

S. J.: Így van. A kisebb járműparkkal rendelkező hazai társaságok, például a jellemzően pályaépítésknél használatos tehervagonok javítása, karbantartása, valamint az ezekhez szükséges alkatrészek biztosítása és gyártása is szóba jöhet. Továbbá a magyarországi fuvarpiac külföldi szereplőinek vasúti járműveinek futójavítás szintű javítási feladatai is bővülést jelenthetnek – természetesen a piac szabályainak megfelelően abban az esetben, ha kellő rugalmassággal, gyorsasággal és persze a megrendelő által megfizethetőnek minősített áron tudunk munkát végezni. Ebben az esetben a külföldi megrendelő elkerülheti a saját javítóbázisra történő visszafuvaroztatás költségét és időigényét.

Ilyen sokrétű, szerteágazó munkát csak kiváló szakmai tudású, elkötelezett munkatársakkal lehet eredményesen végezni. Mekkora létszámmal dolgoznak a MÁV VAGON területi központjai?

Cs. A., S. J.: A MÁV VAGON Kft. Szolnok Területi Központ 2022. februári zárólétszáma mindösszesen: 1301 fő, a székesfehérvári Központjának létszáma pedig 234 fő. Azt tapasztaljuk, hogy kollégáink a szakértelem mellett valójában szívesen dolgoznak valamennyi munkaterületen. Büszkék vagyunk az elért eredményeinkre és hiszünk a további sikeres folytatásban.

Társaságunk számára cél a Megrendelői elvárások figyelembevétele és annak magas szintű kielégítése, így a 3M nálunk a Minőség-Mennyiség-Megbízhatóság folyamatos fókuszban tartása.

A MÁV VAGON vezetése bízik abban, hogy mindenki megtalálja azt az örömet a munkájában, amely szebbé teszi a mindennapokat és amellyel minden munkatárs képes lesz a szakértelme és tehetsége szerinti legjobb munkára. Mert azt vallják, a közös siker az igazi érték!

Hum Krisztina

Híd a völgy fölött

A Zalalövő–Óriszentpéter állomások között elhelyezkedő Nagyrákosi völgyhíd több szempontból is kuriózum: egyrészt ez Magyarország leghosszabb vasúti völgyhídja, amely rekordidő alatt készült el, másrészt olyan újszerű technológiákat alkalmaztak építése során, amelyek a mai napig példaértékűek, a megfigyelő számára pedig érdekesek. Az egyik legizgalmasabb részlet talán a híd felszerkezete, hiszen abba be lehet menni, azon teljes hosszában végig lehet sétálni, így több olyan részlet is feltárul – akár a különböző szenzorok, vagy a pászmák –, amelyek segítenek megérteni egy ilyen monumentális építmény „működését”.

A híd és a hozzá csatlakozó vasútvonal keletkezésének körülményei

Zalalövő és Bajánsenye között 1980. október 18-án megszűnt a vasúti forgalom, a pályát felszedték, így a rendszerváltás után nem volt Magyarországnak vasúti kapcsolata Szlovéniával. A kialakult helyzet évtizedeken keresztül foglalkoztatta a szakembereket, a szabad véleménynyilvánításnak a Közlekedéstudományi Egyesület is teret adott. A szakasz visszaépítésére már egészen korán felmerült a konkrét igény, amely a nemzetközi elvárásokkal is összhangban volt, hiszen az 1994-ben Krétán megtartott Páneurópai Közlekedési Konferencián már ez a megépítendő új vasút is része volt az ötös számú (Velence–Trieszt–Ljubljana–Budapest–Ungvár–Lvov) korridoroknak. A pálya tényleges visszaépítésére 1999 és 2001 között került sor. A beruházás keretében megépült 19 km hosszú új vasútvonal két völgyhidat, egy alagutat, számos állomást, berendezést és egyéb kiszolgálóépületet foglal magába, amelyek közül az „egyik” Nagyrákosi völgyhíd Közép-Európa negyedik leghosszabb vasúti völgyhídja. Megtervezésére és kivitelezésére pályázatot írt ki a MÁV, a beérkezett 17 ajánlat közül pedig hetet tartottak továbbértékelésre alkalmasnak. Végül a Hídépítő Rt. által vezetett Zalahidak Konzorcium szakaszosan előretolt feszített vasbeton híd terve nyert. A híd kevesebb mint két év alatt készült el, amelyet részben a szakaszosan előretolt technológia tett lehetővé, így az 1400 méteres műtárgy egyidejűleg mindkét oldal felől építhető volt. A két hídfőnél gyártópadokat hoztak létre, így 1999 novemberére megkezdődhetett a hídszakaszok gyártása és hetenkénti tolása. Hetente 2x22,5 méter hosszú

„zömök” tolasát hajtották végre a szakemberek, még a leghidegebb téli napokon is. A megfelelő alátámasztásra kiemelt figyelmet fordítottak, hiszen a terep- és altalajviszonyok tovább bonyolították a kivitelezést. A Zala folyó völgyében elhelyezkedő terület vizenyős, helyenként lápos, így a 31 hídpillér és a 2 hídfő alatt fúrt cölöpözéssel történt az alapozás. A cölöpök hossza 18–31,2 méterig terjed.

A híd „viselkedése” folyamatos kontroll alatt áll. Az ezzel kapcsolatos mérésekről Kovács László a Metal-elektro Méréstechnika Kft. műszaki igazgatója és fejlesztőmérnöke számolt be:

A híd elkészülte után szenzorokat és ezekhez kapcsolódó adatgyűjtő berendezéseket telepítettünk több pontra, amelyekkel a híd egyes elemeinek egymáshoz viszonyított, valamint a hídelem és hídfő közötti elmozdulását és a hídhőmérsékletet mérjük. A legkorábban telepített érzékelőknél még precíziós forgópotméteres megoldást alkalmaztunk.

Ez a potméterre erősített korongból és egy súly ellenében rátekert teflonnal bevont acéldamiltól áll. A damil végét a fix építményhez rögzítettük, az ehhez képest mozgó híd pedig fel- és letekerte azt a korongról. Ez a megoldás lehetővé tette a relatív nagy elmozdulások mérését (60 cm) kellő pontossággal. Az így keletkezett adatokat az elemmel megtáplált – lokálisan a szenzorcsoportok környezetében elhelyezett – saját tervezésű adatgyűjtő berendezések rögzítették. A beépített órával rendelkező adatgyűjtők az elmozdulás és hőmérséklet-adatokat az időbélyeggel együtt egy nem felejtő memóriába

tárolták – innen egy soros porton keresztül lehetett a helyszínen letölteni az adatokat, egy laptop segítségével.

A híd alakváltozása kétféle részből tevődik össze: egyrészt az évek alatt rövidül, zsugorodik a beton a kötése miatt, másrészt a hőmérséklet hatására a napszaknak évszaknak megfelelően rövidül és tágul. Ezért mérünk hőmérsékletet és elmozdulást. A mérésekből kiderült, hogy a beton a hosszú évek alatt hova zsugorodott, illetve hogy megállapodott-e. A korábban használt ceruzaelemekkel működő adatgyűjtőket időközben felváltották az újabb technológiák, ezért már nem kell ide lejönni, és a soros porton keresztül kiolvasni az adatokat. 2016-tól egy GSM-hálózaton, interneten keresztül távolról elérhető monitoring-rendszer telepítését kezdtük meg a híd teljes hosszában, így azóta a mérési eredmények automatikusan feltöltődnek a MÁV MMR rendszerébe.



Kovács László az adatgyűjtő berendezés működését mutatja be

A híd belsejében további szembeötlő érdekesség a többkötegni pászma

Ennél a hídnál alkalmaztak először a szekrény belsejében szabadon vezetett feszítőkábeleket, ún. pászmákat. Ezeknek a feladatuk, hogy felvegyék a hasznos terheket, hiszen a beton – bár nyomásra nagyon erős –, a húzást nem viseli jól. A láthatókon kívül az oldalakban íves kábelek vannak, amelyek követik az igénybevételt, míg a fix támaszok melletti 2-3 nyílásban elhelyezett centrikus vízszintes kábelek a fékezőerő felvételére szolgálnak.

A szabadon vezetett kábelek mellett pluszhelyet biztosítottak (nyílásokat hagytak ki), az esetleges jövőbeni teherbírás növelésére, ill. ha az egyik kábel „cserére szorulna” (megszűnne a teherviselése) – újabba(ka)t lehessen befűzni.

Zsuzsanna-alagút

A nagy völgyhíd közvetlen szomszédságában helyezkedik el a Balla-hegyi alagút, amely nevét nem hivatalosan Göntér Mária Zsuzsannáról, Göncz Árpád volt köztársasági elnök feleségéről kapta. Az alagút fúrása során a napi fejtés átlagosan 2,5–3 méter volt, 40 centiméteres héjszerkezete kétsoros acélhálóból és lött betonból épül fel. A fölötté lévő földtakarás 2 méter-től 12 méterig terjed.



Közlekedőfolyosó a híd belsejében

A vasútvonal és műtárgyai megépítését összességében a páratlan mérnöki munka és a különböző szakágak bravúros együttműködése jellemzi, amelyet méltóképp szimbolizál a völgy felett húzódó híd is. Az építmény nemcsak oldalakat köt össze, de a jövőbe is átnyúl: szakudásról, elszántságról és biztos alapokról mesél az utánunk jövő vasutasoknak.

A cikk elkészítésében nyújtott segítségéért köszönet illeti Bárdosi László híd- és alépitményi szakértőt.

Benke Máté
Fotók: Molnár Zsolt



Bárdosi László a híd felszerkezetében

Érdekességek:

- A völgyhidakon csúcsidejében 230 fő dolgozott egy időben
- A nagy völgyhíd alatti alapozás 162 db cölöpöt foglal magába a 31 db pillér és a 2 hídfő alatt, ezek összhossza 3850 méter (4500 m³ beton, 250 tonna betonacél)
- A nagy völgyhíd felszerkezetének teljes súlya 29 000 tonna
- Elkészítéséhez 22 000 m³ betont használtak fel
- A nagy völgyhíd 600 km feszítőkábel, és 3700 tonna vasalás van elhelyezve

Jubileumi Közig Foci Kupa



A változatos időben is remek hangulatban zajlott április 2-án a minisztériumok, azok háttérintézményei, az önálló költségvetési szervek, kormányhivatalok és a legnagyobb állami vállalatok amatőr focitornája, a X. Közig Foci Kupa és Családi Nap az Ikarus BSE sporttelepén. A reggeli nyitóünnepségnél 62 intézmény összesen 60 csapata sorakozott fel a bemutatásnál, így még a 2021-es rekordot is jelentősen felülmúlta a létszám!

Idén is dr. Gulyás Gergely miniszter volt a rendezvény fővédnöke, valamint dr. Szabó Tünde sportért felelős államtitkár asszony is örömmel csatlakozott védnökként. Az elszánt indulók előtt ezúttal is dr. Janó Márk közigazgatási államtitkár mondott köszöntőbeszédet, aki szokásához híven, mint a PromoSport-rendezvények egyik leghűségesebb résztvevője, maga is szerelést húzott.

A csípős hideg és a délután megérkező eső ellenére is kiváló meccsetek láthattak a jelenlévők, akik a támogatói standok megtekintése mellett többek között dartsfutballozhattak, autós tesztvezetésen vehettek részt, autószimulátorozhattak, és partnereink a gyermekek szórakoztatásáról is gondoskodtak.

A döntőbe végül a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kormányhivatal és a Heves Megyei Kormányhivatal együttese kerültek, és hatalmas csatában, büntetőekkel a hevesiek hódították el a kupát. A bronzérmeket a Nemzeti Adó- és Vámhiva-

tal gárdája szerezte meg a Magyar Államkincstár alakulata előtt. A MÁV csapata hatvan csapat közül a legjobb nyolcban végzett.

A patinás rendezvény szervezői jövőre is nagy szeretettel várják a csapatokat, immár a XI. Közig Foci Kupán!



A VASUTAS MOTOROSEGYESÜLET



Számos egyesület, csoport tevékenykedik a vasút színeiben, most a Vasutas Motorosokat mutatjuk be, akik nemcsak munkájuk során, de hobbijukban is imádják a jövés-menést. Tevékenységükről Lovas Róbert alapító egyesületi tag mesélt.

Hol kezdődött a Vasutas Motorosok története?

Először csak önszorgalomból szerveztem Kiskunfélegyházán motoros találkozót, még 2020-ban. Tavaly már kaptam segítséget is egy rendezvényszervező barátomtól. A MÁV is segített, cserébe a motoros találkozót összekötöttük egy közlekedésbiztonsági nappal. A sikereken felbuzdulva a Facebookon létrehoztam egy csoportot is, Vasutas motorosok néven, azóta főleg itt tartjuk a kapcsolatot. Van egy kemény mag, de összesen 140-en vagyunk csoporttagok. A könnyebb adminisztráció miatt létrehoztunk egy egyesületet is. 2021. október 14-én volt az első összejövetelünk ez ügyben a Nyugatiban a tagokkal. Akkor ott elnököt választottunk, egyhangúlag Fenyvesi József személyében. Döntöttünk az egyesület nevééről, és a célokról is.

Hogy szerzett tagokat?

Kecskeméten vagyok jegyvizsgáló, így jó néhány vasutast és mozdonyvezetőt ismerek. Az egyesület alapítóiként mindössze tízen vagyunk. Főleg mi szervezzük a közös motorozásokat, kirándulásokat. 2022 március 19-én Kiskunfélegyházán a Rocktár nevű klubban tartottunk a Facebook csoport tagjainak egy bableveses ismerkedős tervezetős napot, és itt mutattuk be nekik a megalakult egyesületet is. Néha vasutasrendezvényekre is elmegyünk, ha kéri, hogy jelenjünk meg, akkor szívesen felvonulunk, motoroztatjuk a gyerekeket is akár. Például a legközelebb június második hétvégéjén, a Dunakanyarban, Kosdon leszünk a Völgy-fesztiválon, ide meghívtak minket. Novemberben lesz Szolnokon két összejövetelünk. Egyelőre a Dunántúlról még nem sokan vannak, de reméljük, addig lesznek új tagok. Pesten decemberben találkozunk majd. Április 23-án Pustavacsra kirándulunk, megnézzük az ország közepe emlékművet. Májusban ország legmélyebb pontjára látogatunk, ami Szeged mellett található. Most kitaláltuk, hogy minden hónap harmadik keddjén kirándulunk együtt, így a motorozás nem veszi el az időt a családtól.

Vannak más célkitűzések is a motorozáson kívül?

Sok közös tervünk van. A közös motorozásokon túl szívügyünk a segítségnyújtás. Például másfél hónapja, mikor egy felsővezető kolléga életét veszítette, gyűjtést szerveztünk a családjának szolnoki vezető jegyvizsgáló tagunk segítségével.

Milyen jótékonyági rendezvényen láthatjuk Önöket legközelebb?

Május 14-én jótékonyági palacsintasütő rendezvényt szervezünk. Több csapat fog palacsintát készíteni, az önkormányzat, a rendőrség, a tűzoltók, a mentők, óvodák, nyugdíjas klub van meghívva, a lényeg, hogy az egyesület ad alapanyagot, és a csapatok sütik a palacsintát. A befolyt összeget jótékonyági célra fordíthatják. Reméljük, jó multság lesz. Szeretnénk új barátokat szerezni, jó kapcsolatokat építeni a hatósági szervekkel. És talán a program után még aktívabb lesz a társaság.

Vasutasként nagyra értékelhetik a szép járműveket. Milyen járgányon kapcsolódnak ki, ha motoroznak?

A járművek nagyon változatosak. Az enyém egy 1500 köbcentis Suzuki Cruiser Intruder. Ez egy chopper, én ezt a stílust szeretem, de vannak a tagok közt sportmotorosok, túramotorosok, akad babettás is. Van, aki csak (vas)utas és a férje a motoros.

Milyen foglalkozású vasutasok vannak a csapatban?

Az alapító tagok közt szinte mindenki START-os. Van forgalmista Kiskunfélegyházáról, szolgáltatásfelügyelő kolléga, két mozdonyvezető, vezénylő, kecskeméti létszámos, szolnoki jegyvizsgáló stb. Nehéz lenne mindenkit felsorolni. A nők arányában nincsenek sokan, kb. a tagok tíz százalékát teszik ki a hölgyek. Vannak tagjaink, akik magánvasutaknál dolgoznak. A lényeg, hogy legyen egy kis vasúti kötődés, és egy kis motoros kötődés. Szeretettel várunk mindenkit, aki szeretne csatlakozni hozzánk!

Sin Bettina



HOGY MINDENKI BIZTONSÁGOSAN HAZAÉRJEN!

Lehetséges, hogy az ILCAD mozaikszó első olvasatra nem jelent sokat, azonban ha azt mondjuk, hogy vasúti átjárók biztonsága, akkor nagyon is aktuális kérdést feszegetünk a biztonságos közlekedés tekintetében. Az ILCAD nem más, mint a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) által meghirdetett globális szintű kezdeményezés, melynek elsődleges célja a vasúti átjárók biztonságával kapcsolatos tudatosság növelése a társadalom körében. Sajnos a figyelemfelkeltés fontossága nagyon is aktuális, mivel az elmúlt időszakban a statisztikák szerint jelentősen megnövekedett a vasúti átjárókban történt balesetek száma.



Nemzetközi szintű kampány

Az UIC-nek számos olyan projektje van, amely a műszaki standardizációs profil mellett vasútbiztonsági és közlekedéstudatossági célokat fogalmaz meg, többek között felhívva a figyelmet a vasúti átjárók biztonságos megközelítésére. Az ILCAD, azaz a Nemzetközi Útátjárós Biztonsági Nap az UIC Biztonsági Platformja által meghirdetett globális szintű kezdeményezés. 2010-ben indult el, éves szinten közel 50 ország vasúttársasága – köztük a MÁV-Volán-csoport is – csatlakozik a nemzetközi kampányhoz, amihez minden évben új mottót, kampányarculatot és fő témát választanak. A Nemzetközi Vasútegylet a kampány indításának alkalmából minden évben úgynevezett ILCAD-konferenciát szervez, ami illeszkedik az aktuális közlekedésbiztonsági tematikához. Az évről évre vándorló, nagyszabású eseménysorozat idén június 9-én az egyesült államokbeli Denverben tartják meg, melynek fókuszpontjában célzottan a vasúti átjárókban áthaladó gyalogosok lesznek. Veszélyeztetett csoportként kiemelik a gyermekeket, időskorúakat, babakocsival közlekedőket, illetve a mozgáskorlátozott személyeket. E program keretében a szervezet szóróanyagokat, videósorozatot és kiadványokat készül kiadni.

A nemzetközi konferencia idén kiegészül a szabálytalan áthaladással és öngyilkossággal foglalkozó munkacsoport ülésével is. Ehhez kapcsolódóan megfogalmazták az esemény beszédes mottóját: „Ne kockáztasd az életed, maradj távol a sínektől!”. A nemzetközi tendencia ugyanis azt mutatja, hogy jelentősen megnövekedett a vágányokat szabálytalanul megközelítő, azokon áthaladó gyalogosok száma. A fiatalabb generáció gyakran a vasúti átjárókban játszik, a síneken szelfizik, ami nemcsak szabálytalan, hanem életveszélyes is. Ezért is elengedhetetlen az a közle-

kedésbiztonsági felhívás, ami azt hangsúlyozza, hogy nemcsak gépjárművel, hanem gyalogosan is biztonságosan kell áthaladni a kereszteződésen. Sokkal nagyobb közúti fegyelemre van szükség mind az autósok, a kerékpárosok, mind pedig a gyalogosok részéről a gyakran halálos kimenetelű katasztrófák elkerülése miatt.

Az illetékes UIC-munkacsoportban a vasutak a tapasztalatcsere érdekében is együtt dolgoznak. Előbbire jó példa az éves vasútbiztonsági adatszolgáltatás, amelyben a MÁV-Volán-csoport is részt vesz, és amely a fő trendeket, területeket segíti azonosítani. Létezik olyan UIC-projekt is (DIGIM II), ami a vasúti átjáró és a gépjármű közötti digitális kommunikáció lehetőségeit vizsgálja, ideértve azt is, hogy a gépjármű közvetlen jelzést kapjon a vasúti átjáró állapotról, és szükség esetén megállásra készítse a gépkocsit a kereszteződés előtt.

Az UIC – és gyakran egy-egy tagvasút, közlekedésbiztonsági partner – által közösen megalkotott, különféle célcsoportoknak szóló igényes információs broszúrákat a vasutak rendelkezésére bocsátják, akik azokat felhasználhatják. Tavaly a MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóságának és Kommunikációs Igazgatóságának szakmai közreműködése, valamint a Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság közvetítése mellett több, hivatásos sofőröknek szánt anyag készült el magyar fordításban.

Figyelemfelkeltés itthon

Az UIC projektjével párhuzamosan a MÁV-Volán-csoport is folyamatosan azon dolgozik, hogy felhívja hazánkban a figyelmet a vasúti átjárók biztonságos megközelítésére. 2022-re társaságunk meghirdette a Vasútbiztonság Akciótervet, melynek fókuszpontjában a figyelemfelhívás, a vas-

úti átjárók biztonságos megközelítése áll. A vasúti útátjárós balesetek visszaszorítása érdekében a közeljövőben vasútbiztonsági edukációs videót készít a Kommunikációs Igazgatóság. A videó célja a tudatosabb átkelés ösztönzése, egyúttal az érdeklődés felkeltése a vasúti technológia iránt. A tervek szerint Magyarósi Csaba videoblogger, influencerszer hívja fel a figyelmet a vasúti átjáróban közlekedés veszélyeire, egy balesetvizsgáló kollégával beszél majd arról, mire kell figyelni, ha vasúti átjárót közelítenek meg az emberek gyalogosan, kerékpárral vagy járművel. Az edukációs figyelemfelkeltés mellett társaságunk csoportszintű, átfogó biztonsági ellenőrzést hajt végre. Ezek az ellenőrzések kiterjednek többek között a fokozott baleseti kockázatot jelentő vasúti átjárók ellenőrzésére, melyet a MÁV a rendőrséggel közösen szervez.

MÁV Zrt.

Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság



Az UIC változatos programsorozatot kínál egész évben a vasút iránt érdeklődők és az ágazati szakértők számára. Az idén százéves szervezet ünnepélyes ceremóniáját május 5-én tartja, amikor bemutatják a szektorális manifesztót, azaz kiáltványt, amely az UIC stratégiáját meghatározza a következő, nagyjából 10 év távlatában. Az UIC a hivatalos megnyitó mellett fotóverseny meghirdetésével, kerekasztal-beszélgetésekkel és podcasttel kívánja népszerűsíteni a vasutat. Október 17–20. között a tervek szerint élő körkapcsolással a világ legszebb pályaudvarait tudja a vasútkedvelő nagyérdemű megtekinteni, megemlékezve ezzel az UIC alapítókonferenciájáról és a statútum aláírásáról.

Különleges cikksorozattal ünnepli a 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.

Brit építésziroda nyerte az új Nyugati pályaudvar tervpályázatát



Brit építésziroda, a Grimshaw Architects nyerte az új Nyugati pályaudvar tervpályázatát – olvasható Fürjes Balázs Budapest és a fővárosi agglomeráció fejlesztéséért felelős államtitkár Facebook-posztjában.

„Egy 21. századi, háromszintes, részben föld alá süllyesztett, modern pályaudvarként tervezzük újjá a Nyugati pályaudvart. Az új terv tiszteli a múltat, Budapest építészeti örökségét, és jól illeszkedik a környező városrész szövetébe. Az Eiffel-csarnok mögött a felszínen egy új vasúti csarnok, a föld alatt 6 vágányos mélyállomás épül. Így a pályaudvar jóval több vonatot tud fogadni. A belváros bezöldül: a Nyugati környezetében egy zöld, parkosított, átjárható új városrész születik” – írja az államtitkár.

A Nyugati pályaudvar és környezete, azaz a Váci út–Dózsa György út–Podmaniczky utca–Nagykörút által határolt városrész teljes megújítását tervezik. A felszínen, az Eiffel-csarnok mögött új, 13 vágányos vasúti csarnok épül, a föld alatt pedig 6 vágányos mélyállomás lesz. A pályaudvar elővárosi, távolsági és nemzetközi vonatokat fogad majd. A mélyállomás először fejállomásként működik, de úgy építik meg, hogy a jövőben a Duna alatti, a Déli és Nyugati pályaudvarokat összekötő vasúti alagút is könnyen kapcsolódjon.

A jövőben ide érkezik majd be az északi és a déli hévek összekötésével megvalósuló M5-ös metró is, amelynek megállója a mélyállomás alatt lesz. Az Eiffel-csarnok épületében az utcaszinten a vasúti forgalom megszűnik. Az így felszabaduló területen Budapest új találkozási pontja jön létre boltokkal, kávézókkal, rendezvényterrel, éttermekkel. A pályaudvar az Eiffel tér, a Podmaniczky utca, a Ferdinánd híd és a Westend irányából is könnyedén megközelíthető lesz. A terv új belvárosi zöldfelületet hoz létre, melynek megtervezésekor elsődlegesen az AREP Group által jegyzett, második helyezett pályamű legjobbnak ítélt parki megoldásaira támaszkodnak. Az új park a Podmaniczky utca mentén fut majd végig, a Városliget és a Nagykörút térségét valódi zöldfolyosóként kötve össze. A 17 hektáros pihenőterületen a sportolni vágyók számára futókört, közösségi sportpályákat is építenek. A családokat több kor-

osztályos játszótér várja, pelenkázóval felszerelt mosdókkal. Kutyás élményparkot és nagy, zöld pihenőtereket alakítanak ki. A parkot új épületek szegélyezik majd, ezek Terézváros felé zajvédő falként is funkcionálnak. A vasúti Motorszín ipari műemlék épülete pedig kulturális funkciót kap.

A Westend elől elköltözik a lerobbant parkoló és a buszpályaudvar, helyükön zöld tér születik, emellett elbontják a Nagykörút, Váci út és Bajcsy-Zsilinszky út metszéspontjában található autós felüljárót. Az összetett várostervezési feladatra nyílt, nemzetközi építészeti tervpályázatot írtak ki a Vitézy Dávid irányításával működő kormányzati Budapest Fejlesztési Központ csapatával. A beérkezett pályaműveket 21 tagú nemzetközi szakmai zsűri bírálta el, amelynek elnöke Fürjes Balázs volt.

Budapest Fejlesztési Központ

A GYERMEKVASÚT NAPJA



Április 9-én kisvasúti nap keretében ünnepelte 74. születésnapját a budapesti GyermeKvasút – emlékezve arra, hogy a Budai-hegység látnivalóit összekötő és egyben a vasutas utánpótlást szolgáló vonalat 1948. április 11-én kezdték el építeni a Széchenyi-hegyen.

Az esős idő ellenére a GyermeKvasút napján színes programok fogadták a családokat a hűvösvölgyi végállomáson. A nyílt napra ellátogató gyerekek nyomtathattak jegyet a jegykiadó számítógéppel, felpróbálhatták az egyenruhát, valamint kisfilmeket néztek a mozikocsiban, a szalonkocsiban valódi vasutas felszerelésekkel végezhatték a jegyvizsgáló teendőit. A kisvasúti mozdonyok és kocsik lakóhelyéül szolgáló vontatási telepen járműbemutatók voltak: kívül-belül meg lehetett tekinteni egy kiállított gőzmozdonyt, a kis vasútkocsik felszállhattak egy hagyományos Mk45-ös típusú dízelmozdony vezetőfülkéjébe, a C50-es kismozdonyra és a lillafüredi motorkocsira, de ki lehetett próbálni a kézihajtányt is. Bemutakozott a nagyközönségnek a felújításon átesett Mk48,2030-as dízelmozdony.

A Hűvösvölgy állomás alatti fogadóparkban a BKV két kiállított nosztalgibuszára, illetve a Volánbusz karrierjára is felszállhattak az érdeklődők – utóbbin autóbusz-vezetési szimulátor is várta a résztvevőket.



Gyermeknap a GyermeKvasúton

Ezen a napon a MÁV Zrt. ajándékként a 18 év alatti gyerekek díjmentesen utazhatnak a GyermeKvasúton!

Részletek a gyermekvasúti honlapján

Volánbusz karrierjárata autóbusz-vezetési szimulátor KRESZ pálya, terepasztal, tűzoltóautó óriás színező, óriás társas, ugrálóvár Mesekocsi Színház előadása alkotóház, arcfestés, kvíz zsonglór bemutató

május 29.
10⁰⁰-16⁰⁰
Hűvösvölgy

a programok díjmentesek

GYOMNÖVÉNY? GYÓGYNÖVÉNY!

ERDŐN, MEZŐN, KERTÜNKBEN TERMŐ EHEŐ VADNÖVÉNYEK



Az itt következő növényeket nem feltétlenül gyógyító hatásai miatt keressük, bár kétségtelen, hogy számos olyan vitamint és ásványi anyagot, rostokat tartalmaznak, amelyek az egészségünkre is jótékonyan hatnak. Ezek a zöld „füvek” bizony finomak! Az erdőt-mezőt járva a május elhalmoz bennünket olyan ízletes növényekkel, amelyekért csak le kell hajolnunk, hogy aztán étkezéseinket, ételeinket színesíthessük mind ízben, mind látványban. De a kertünkben is körülnézhetünk, hiszen nem minden gyomnövény, amit annak gondolunk!

Tyúkhúr

Elsőnek lássunk egy olyan növénykét, amelyet szinte bizonyos, hogy mindenki ismer. Kertünkben vagy az árokparton gyakran tépkedtük már gyermekkorunkban is, a baromfiudvarba szórtuk a tyúkok, kacsák öröme. Az apró levelű és virágú növényt szedjük tiszta helyről, és készítjük el úgy, mint a spenót- vagy salátafőzeléket. Összevágva dúsítsuk vele a friss zöldsalátánkat, vagy csak egyszerűen szórjuk vajaskenyérré. Íze kifejezetten kellemes, igazi üde „zöld” íz. Az egészségre is jótékony hatással van, hiszen számos gyógyhatását is ismerjük: epe- és veseműködést segít a teája, köoldó hatása is van. Egyike azon ritka gyógynövényeknek, melyek a vérben lévő koleszterinszintet csökkentik. Antiszeptikus tulajdonsága miatt használjuk még légúti

betegségekre, köhögésre, tüdőbajra, valamint emésztési zavarokra. Reumát is jól lehet kezelni vele vízható hatása miatt. Kiváló zsíroltó tulajdonsága teszi alkalmassá az epe-működés javítására, a vérszír bontására, emiatt fogyasztó hatása is van.



Pongyola pitypang



Igen, ez az, amiből koszorút fontunk a fejünkre, és amit gyermekláncfünek is hívunk. A növény minden része fogyasztható. Fiatal levele a vitaminok és ásványi anyagok gazdag forrása. A gyökerében a szénhidrát, a föld feletti részekben a kálium-, a levelekben a K-, C- és B₂-vitamin-tartalom főleg a virágzás előtt magas. Az étkezési célokra is használt levele tehát gazdag vitaminokban és ásványi anyagokban, sőt a levelek több béta-karotinnal büszkélkednek, mint a sárgarépa, vagyis szerepe lehet a szemünk egészségének megőrzésében is. A pitypang pozitív hatása az összes szervre kiterjed, ami az emésztésben vesz részt. Serkenti az étvágyat és görcsoldó hatása. Magas keserűanyag-tartalma miatt javítja az epetermelődést a májban, és erősíti a zsírsanyagcserét. Friss leveleiből készíthetünk salátát, vagy forrázhatjuk teának is.

Piros árvacsalán



Ez a növény már önmagában megérdemli, hogy odafigyeljünk a környezetünkre, hiszen egy kirándulás vagy séta során biztosan találkozunk ezzel a vadvirággal. Az egész növény ehető, enyhe, kicsit virágos íze van. Fogyaszthatjuk salátákba keverve, dúsíthatunk vele leveleseket, de a legfinomabb, ha nyersen turmixoljuk almával, banánnal, esetleg kiviivel – kinek, kinek ízlése szerint. A növénynek magas a tápanyagértéke, C-vitamintartalma jelentős, vasat is nagy mennyiségben tartalmaz. A magjából nyert olaj igen gazdag antioxidánsokban.

Felfutó komló, vadkomló

Vadzöldségként nemcsak leveleket, hanem fiatal hajtásokat is gyűjthetünk. Ezek között az egyik legfinomabb a könnyen



felismerhető és gyűjthető komlóhajtás. A komló szeret felfutni kerítésekre, szereti a patakpartokat, az ártéri erdőket, de erdőszéleken is találkozhatunk vele. A vadkomló fiatal hajtásából ízletes levest, főzeléket lehet készíteni, mint a spárgából vagy zöldbabból. Egyes vidékeken párolt zöldségként, rakott zöldségként tejszínes mártással készítik. De a legegyszerűbben, párolva, majd fűszeres vajban átfogatva is nagyon finom. A komlóhajtás ecetes savanyúságként is elrakható. Jellegzetes, magasra felkúszó növény, nem nehéz felismerni, de figyeljünk oda, hogy a horgas, szőrös hajtásvég, amit leszedünk, ne legyen összegabalyodva más fajokkal, amelyek esetleg nem ehetőek. A legfinomabbak a tavaszi, még levél nélküli, első hajtások, kb. 20 cm hosszúságig. Később a hajtáscsúcsot addig és olyan hosszúságban gyűjthetjük, míg könnyedén letörhető és még nem fás. A hajtás C-vitamint is tartalmaz, és enyhe vízható hatása. Olvassunk utána a komlóvirágzat és a komlótoz felhasználásának is!

Pitypangméznek hívják...

...de semmi köze a mézhez. Inkább egy finom, sűrű szörp vagy szirup, amelynek konyhai felhasználása megegyezik a mézével, az íze pedig szintén nagyon finom. Az interneten számos elkészítési módot találunk, keressünk recepteket vagy kísérletezzük ki a saját receptünket. A pitypangszirupot, amit a gyerekek is nagyon szeretnek vajaskenyérré vagy teába csurgatva, mi így készítjük:

Szedünk egy tál pitypang (gyermekláncfü) szép sárga virágot a szára nélkül, olyan helyen, ahol nem járnak autók, a mennyiség 3-4 nagy maroknyi virágfej. Ezt otthon szétterítjük a konyhaasztalon, hogy az esetlegesen bennük lakó kis bogarak kimáshassanak. Megmosni nem feltétlenül kell, hiszen akkor kimossuk a virágport is a növényből. A lekvárfőző fazekunkba belerakjuk a virágokat és felengedjük annyi vízzel, amennyi ellepi. Felforraljuk, de amint felforr, elzárjuk a lángot alatta. 24 órán keresztül állni hagyjuk, majd egy konyharuhán vagy sűrű szitán átszűrjük, a virágokat alaposan kicsavarva. Ekkor újra forralni kezdjük kis lángon, miközben cukrot adagolunk hozzá. Ahány recept, annyi cukormennyiség – mi ehhez a mennyiséghez 1 kg kristálycukrot használunk – keressünk és olvassunk más recepteket is! Lassú tűzön, rövid idő alatt sűrűre főzzük a szirupot, majd hagyjuk kihűlni. Ezután 2 friss citrom levét facsarjuk bele, keverjük át és merjük üvegekbe. Ha légmentesen lezárjuk, sokáig eláll. Használjuk úgy, mint a mézet ezt az illatos szirupot, vagy egy evőkanál almaecettel és ásványvízzel keverve készítsünk egészséges nyári – vagy nyarat idéző – innivalót belőle.

A leírtakkal csak kedvcsináló ízelítőt igyekeztünk nyújtani. Az interneten sok olyan hiteles forrás található, ahol bővebb ismeretek vannak az erdők-mezők ehető vadnövényeiről. Mindenkinek jó egészséget kívánunk!

Hum Krisztina

MENTES RECEPTEK

Étkezni sokféleképpen lehet, a mai modern korban az ipari feldolgozású élelmiszerek, a tömegtermelés és a különféle kémiai anyagok, tartósító- és ízfokozószerke használata változásokat hozott az emberek szervezetében. Manapság igencsak gyakori az allergia, a cukorbetegség, az inzulinrezisztencia, de elutasíthatjuk bizonyos termékek fogyasztását etikai okokból is. Ebben az új rovatunkban szeretnénk „mentes” recepteket bemutatni az olvasóknak. Reméljük, örömmel fogadják! Reméljük, a mentes táplálkozások bemutatásával jobban megérthetik szervezetük, emésztésük működését, és az egészséges ételek fogyasztásával közérzetük is javul.

A hisztaminintolerancia

Első cikkünkben az alig ismert, mégis sok ember életét megkeserítő hisztaminintoleranciát mutatjuk be, melyhez recepteket is ajánlunk Kaczur Orsolya kolléganőnk konyhájából.

Mi a hisztamin?

A hisztamin a hízósejtekben termelődő és raktározódó vegyület. Szerepe a szervezet immunreakciójában van, ha egy kórokozó elleni védekezésben felszabadul, a gyulladás kialakításában van fontos szerepe, ami alapjában véve, normális esetben egy természetes gyógyulási folyamat a szervezet részéről. A hisztamin felszabadulását azonban nemcsak a természetes immunreakció, hanem számos kórosnak nevezhető inger, allergén, stressz, egészségtelen élelmiszer is kiválthatja, és a táplálkozást illetően bizonyos ártalmatlan élelmiszerek is.

Miért lesz kóros a reakció?

A hisztaminintolerancia az ártalmatlan okozó miatt feleslegesen felszabaduló hisztamin túlzott jelenléte, ami gyulladásos, olykor allergiás tünetek kialakulásához vezet. A légutakban nehézlégzést, köhögést okoz, a bélrendszerben fájdalmakat, görcsöket, olykor fájdalmas menstruációt. Vagy igen erős allergiás tüneteket, akár viszketést, orrfolyást, szapora szívverést. Kialakulhat örökletesen, illetve betegségek utóhatásaként is. A szerzett hisztaminintoleranciát vissza lehet fordítani, elsősorban a kiváltó ok megszüntetésével, megszüntetésével. Ha valaki hisztaminintoleranciában szenved, kerülnie kell azokat az élelmiszereket, amelyeknek szerves alkotórésze a hisztamin, például az

erjesztett vagy hosszabb ideig érlelt élelmiszereket. Ilyenek például a savanyúságok, a sajtok, az alkoholos italok – főleg a borok – a feldolgozott élelmiszerek és a szennyezett ételek. Sajnos magas hisztamintartalmúak bizonyos egészséges élelmiszerek is, például a friss zöldségek, gyümölcsök, friss halak, tejtermékek, húсок, ami különösen megnehezíti a hisztaminintoleranciában szenvedők életét. Vannak olyan élelmiszerek is, amelyek csak aktiválják a hisztamin felszabadulását, így szintén kerülendők: például a citrusfélék, a paradicsom, a spenót, a mogyoró, a dió.

Hogyan diagnosztizálják a hisztaminintoleranciát?

A hisztaminintolerancia nehezen diagnosztizálható, hiszen a jellegzetes panaszok más allergiagyánúra is okot adhatnak. Ha a panaszok hisztaminmentes diéta hatására javulnak, az elég bizonyíték, de orvosi felügyelet mellett végezhető úgynevezett hisztaminprovokációs teszt is. Érdemes megkeresni a betegség okát. Fontos a szigorú diéta, és súlyosabb esetben antihisztamin-gyógyszerek adása. Ha a kiváltó ok megszűnik, az intolerancia akár magától is megszűnik.

A következő oldalon Kaczur Orsolya kolléganőnk receptjeit olvashatják.



Eper „mousse” torta

Hozzávalók az alaphoz:

- cukormentes zabkeksz darálva
- kókuszolaj/ghee vaj/margarin

Hozzávalók a krémhez:

- 3 dl kókusztejszín, 3 lapzselatin vagy ennek megfelelő mennyiségű porzselatin
- víz a zselatin feloldásához
- vanília kikapart magja
- édesítő ízlés szerint
- friss citrom leve ízlés szerint
- 300 g friss vagy vagy fagyasztott eper

Elkészítés:

A kekszet ledaráljuk, majd a kókuszolajjal/ghee vajjal/margarinnal összedolgozzuk, és egy tortaforma aljába nyomkodjuk. Hűtőbe tesszük, hogy megszilárduljon.

Az epret az édesítővel pici vízzel és 100 g tejszínnel feltesszük főni, de ne forrjon! A zselatint a leírás alapján elkészítjük (attól függően, milyen zselatint használunk: lap vagy por) Ezt az egészet leturmixoljuk, és a maradék tejszínt felverjük. A zselatinos egyveleget hagyjuk picit hűlni, majd hőkiegyenlítésel adagoljuk hozzá a felvert tejszínt és összedolgozzuk az egészet. Majd az egészet a zabkekszes alpra öntjük, és 4-5 órát vagy akár egy éjszakát állni hagyjuk.



Hamis „kölestúró” torta:

Hozzávalók az alaphoz:

- cukormentes zabkeksz darálva
- kókuszolaj/ghee vaj/margarin

„Kölestúró” hozzávalói:

300 g száraz köles, 3 dl kókusztej, 2 dl víz, édesítő ízlés szerint, vaníliarúd kikapart belseje, fél citrom kifacsart leve,
3 lapzselatin, pici víz a zselatin feloldásához

Elkészítés:

A kekszet ledaráljuk, majd a kókuszolajjal/ghee vajjal/margarinnal összedolgozzuk, és egy tortaforma aljába nyomkodjuk. Hűtőbe tesszük, hogy megszilárduljon.

A kölest átmoszuk és feltesszük főni a vízzel, a kókusztejjel és az édesítővel. Ha megfőtt, hagyjuk kihűlni. Közben elkészíthetjük a zselatint, amit a kihűlt kölesegyveleghez keverünk. A köleshez adjuk a vaníliarúd kikapart magjait, valamint ízlés szerint izesítsük citromlével és édesítővel is, még ha szükséges. Az egészet le is turmixolhatjuk, akkor inkább „sajttorta” hatást kelt majd az eredmény, de megmaradhat a köles rusztikus rögös állaga is, ami a túró állagára hajaz.

Tetejét szórjuk meg házi készítésű cukormentes granolával.

Zabpalacsinta:

Hozzávalók:

50 g aprószemű zabpehely, 1 tojás, édesítő/banán, növényi tej/tej, pici só, fahéj/kakaópor (opcionális), tojás helyett használható „chia tojás”, „legmagtojás”, banán
1 ek. chia mag 3 ek. víz, 1 ek. lenmag 3 ek. víz, 1 banán = 2 tojás

A recepteket köszönjük szépen Kaczur Orsolyának!

130 ÉVES A BUDAI KÖRVASÚT

ÉJSZAKÁK ÉS NAPPALOK



Az újjáépített újpesti vasúti híd átadása 1955-ben. Fotó: Fortepan/UVATERV

Pár évvel ezelőtt került napirendre ismét a budapesti körvasút ügye, ezt azonban a főváros adottságai miatt nem valamiféle szabályos köralakzatnak kell elképzelni. A legutolsó tervek szerint a régi/új vonal Óbudától indulva Angyalföld, Zugló, Pestújhely, Rákosszentmihály, Kőbánya és Ferencváros érintésével érkezne Kelenföldre, azaz a kör nem zárulna be teljesen. Pedig korábban volt erre is példa.

„A Budapest főváros Duna-jobbparti területén fekvő gyári, ipari és egyéb vállalatoknak, a budapesti vasúti pályaudvarokkal, különösen pedig a m. kir. államvasutak hálózatával való összeköttetését, úgy általános közigazgatási és forgalom-politikai tekintetektől, mint a főváros helyi és gyáripari érdekeinek szempontjából is szükségesnek s elsőrendű feladatnak ösmervén fel, – mindjárt a Duna-balparti körvasút megépítése után tervbe vettem a Duna-jobbparti körvasút létesítésének biztosítását is” – e szavakkal kezdődik az 1891/XXIV. számú törvénycikk, amelyet Baross Gábor jegyzett. Noha ekkor már megépült a „balparti” azaz pesti körvasút, „a teljes kör” kiépítésének a budai vonal hiánya mellett az is az akadály volt, hogy nem volt északi vasúti híd a Dunán.

Nem oda Buda

A budai körvasúti munkálatokat – ahogy ez a törvénycikkből is kiolvasható – nem a személyforgalom emelkedése indokolta, hanem a gyárak, üzemek elszaporodása. Nem véletlen, hogy a törvény megalkotásában nemcsak

minisztériumi és vasúti illetékesek vettek részt, hanem a tervezésből és a kivitelezésből oroszánrészt vállaló cégek képviselői is: Leipcziger Vilmos (Grünwald és társa), Mechwart András (Ganz és társa vasöntő- és gépgyár-részvénytársaság), Zucker Adolf (első budapesti gőzmalom-részvénytársaság), Déri Izidor (Luiza gőzmalom-részvénytársaság), valamint Weisenbacher Endre és dr. Wittmann Mór (Goldberger Sámuel és fiai). E vállalkozások budai és óbudai érdekeltségek voltak, amelyek természetesen nem szívjóságból biztosítottak jelentős anyagi támogatást a hamarosan megkezdődő munkálatokhoz. Ennek köszönhetően már 1892 őszére kiépült a tervezett szakasz. „A budapesti duna-jobbparti gőzmozdonyú körvasút, valamint az abból kiágazó iparvágányok műtanrendőri bejárása aug. 27-én ment végbe. A vonal 8 kilométer hosszú és az óbudai filatori gáttól a déli vaspályáig terjed, a Császárfürdő előtt egy kitérővel; csatlakozások vannak a Grünwald-féle szeszgyártól, a Spitzer-féle kartongyártól, a katonai ruharaktártól, a Lujza-gőzmalomtól, az első budapesti gőzmalomtól és a katonai élelmező raktártól. A pálya mentén két vashíd van; az egyik az ördögároknál, a másik a Szépvölgy-utcánál. Ezenkívül 34 boltozott és zsilipes átérész épült, az óbudai hajógyári híd előtt pedig 154 méter hosszú támfal” – számolt be az új vonalról az Építő Ipar című lap, és a részletes ismertetőből kiderül az is, hogy a körvasút budai szakaszának egy része olyan helyeken futott – Vérmező, Margit körút –, amit ma már bajosan tudnánk vasúti pályának elképzelni. Ráadásul ezen a szakaszokon a megnyitás idején a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság lóvasútjai jártak, a MÁV vonatai csak

közös használatban ún. peage-vonalként tudták igénybe venni. Minden bizonnyal ez a lóvasúti közösködés is hozzájárult ahhoz, hogy a forgalmat kizárólag az éjszakai órákban bonyolíthatták a tehervonatok. Mai szemmel úgy tűnik, hogy a körvasút pályája a Margit körutat elhagyva a szentendrei HÉV vonalához csatlakozott, ami igaz is annyi különbséggel, hogy a HÉV budapesti végállomása ekkor még a Filatorigátnál volt, vagyis a Margit hídig tartó szakaszt a MÁV építette. Vagyis az 1888-ban átadott szentendrei HÉV csak a körvasút megépítése után közlekedhetett (ugyancsak peage-vonalként) Szentendréről akkori új végállomására, a Pálffy (ma Bem József) térig.



Rákospalotán, a vasút mentén
Fotó: Fortepan/Kovács Marton Ernő

Külváros, belváros

A budai körvasút megépítése idején Pesten már működött ilyen jellegű vonal. 1889-ben kötötték össze a váci, a hatvani, az újszászi és a zimonyi fővonalakat, sőt egy évvel később Angyalföldnél egy olyan vontatóvágányt is létesítettek, amely a Markó utcáig tartott, így még a Szent István körutat is keresztelte. (Persze akkoriban a mai Újlipótváros helyén ipari üzemek és malmok voltak, így a vágány építése indokolt volt.) Ugyancsak a belvárosi összeköttetés jegyében Kőbánya felső felől a Keleti, Angyalföld felől pedig a Nyugati pályaudvarral is közvetlen kapcsolatban állott a pesti körvasút.

De ennél sokkal jellemzőbb, hogy a külvárosokkal, agglomerációs településekkel teremtett összeköttetést. A beruházás során három új vasútállomást is létesítettek: Pestújhelyen, Rákosszentmihályon, Sashalmon. De ezek az állomások nem az ekkor még önálló települések központjában kaptak helyet, a vonal ugyanis szó szerint Budapest akkori határán futott. Ez volt az egyik oka, hogy a személyszállítást a MÁV sokáig nem tartotta indokoltnak. Azután sem, hogy 1896-ban, az újpest vasúti híd átadása után már körbe lehetett volna vonatozni Budapestet.

De ellentétben például a berlini Ringbahn-nal, sok értelme nem lett volna, hiszen a budai szakasz egyéb tömegközlekedési használata miatt (1896-ban a lóvasutat villamosok váltották fel) teljesen reménytelen vállalkozás lett volna még személyvonatokat is közlekedtetni. Csak jóval később, 1928-ban, a pesti oldalon a Nyugati és a Keleti (vagy Józsefváros) között indult személyforgalom a pesti körvasút vonalán, a vonatok Rákosrendezőn, Pestújhelyen, Rákosszentmihályon, Sashalomnál és Kőbánya felsőn álltak meg, a menetidő körülbelül háromnegyed óra volt, de a kihasználatlanság miatt folyamatosan ritkították, az ötvenes években pedig meg is szüntették a vonatpárokat.

Egy nagy álom

Ismét Berlinre hivatkozhatunk, hiszen az a hatalmas közösségi közlekedési potenciál, ami ott van, Budapesten csak tessék-lássék módon és bizonyos szakaszokban valósulhatott meg. Kemény Ignác mérnök az 1930-as évek elején nem akart belenyugodni a megváltoztathatatlanba. Kimondottan a személyszállítás reformját kívánta megvalósítani azzal, hogy a körvasutat magasvasútként képzelte el – a lakosság szolgálatában. Persze a már működő (teher-) körvasúthoz képest teljesen más filozófia alapján épült volna a Kemény-féle vasút. A terv az volt, hogy Pesten a már meglévő körvasutat emeljék a magasba. Az illetékeseket azonban nem hatotta meg a nagyszabású terv, nem is elsősorban azért, mert az esztétikai kifogások mellett, hatalmas anyagi ráfordítást igényelt volna. Kemény ötletével az volt a legnagyobb baj, hogy gyakorlatilag szétrombolta volna a Rózsadombot. „A Rét utca 4–6. sz. alatti bérvilla előtt a terepviszonyok egy alagút indítását teszik szükségessé, amely nagyjában és egyenes vízszintben halad a Rózsadomb alatt a Pusztaszeri és Zöldmáli utak tájékáig. Az alagút északi kapuzata a Szépvölgyi és Zöldmáli utak közé esik” – írta Kemény, aki a rózsadombi alagút mellett a Vérmező rendezőpályaudvárrá való átalakítását is kapacitálta.

Vélhetően e tudományos-fantasztikus tárgykorba való részletek – és persze a pénzihiány – miatt vetették el a következőkben is egy valóban hatékony közlekedési eszközként működő körvasút ideáját. Ráadásul a meglévő körvasút kihasználtsága a rendszerváltás után, a gyárak, üzemek megszűnésével többnyire okafogyottá vált. Nem csoda, hogy azt az iparvágány-erdőt, amely egykor (a körvasúthoz csatlakoztva) behálózta a külvárosokat, nagyon-nagyon sok helyen felszámolták. Mégis úgy tűnik, hogy lesz happy end: ahogy arról a magazinunkban 2020 márciusában már beszámoltunk, a Budapesti Fejlesztési Központ elképzelései szerint az elővárosi forgalom reformjára van szükség; a meglévő elővárosi vonatokon felül indítani kell új járatokat is új irányokba – és legfőképp a pesti körvasút szakaszait kellene e célból kihasználni.

Legát Tibor

GŐZFELHŐS UTAZÁSOK



**A MÁV Rail Tours közkedvelt útjai közé tartoznak a gőzfelhős kirándulások, amelyek hazánk legszebb tájaira röptik el az utasokat gőzmozdonyokkal és nosztalgia kocsi-
kal, felidézve a boldog békeidők hangulatát. Cikkünkben Belák Viktor személyszállítási igazgató mesél a gőzfelhős kirándulások kulisszatitkairól, és bemutatjuk a legnépszerűbb úti célokat is.**

A nosztalgiajáratok járművei, mikor nincsenek szolgálatban, extra bánásmódban részesülnek: jól megérdemelt nyugdíjas éveiket töltik a Vasúttörténeti Park Orient Csarnokában, ahol szolgálaton kívül a látogatók csodálhatják őket. A mozdonyok pedig Istvánfalván várják a sorukat, ahol szakértő kezek gondoskodnak róluk, hogy több száz év után is biztonsággal repíthessék az utasokat céljuk felé egy-egy speciális napon, mikor munkába állnak. A nagy nap, mikor kigördülnek a járművek a sínekre, előkészítést igényel. Az indulás előtt a kocsikat összesorozzák a megfelelő sorrendben, a műszakos kollégák felkészítik őket, vízzel töltik a mozdonyokat, az esetleges problémákat kijavítják. Az indulást egy külső és egy belső takarítás előzi meg, és ha közlekedik büfé- vagy étkezőkocsi a szerelvényben, ennek felkészítése az utazás előtti napon történik. A mozdonyt már az indulás előtti napon befűtik, hogy a megfelelő üzemi hőmérsékletet elérjék, és az esetlegesen felmerülő kisebb problémákat javítani tudják. A gőzmozdonyok speciális szakértőket igényelnek mind felkészítésükben, mind vezetésükben és üzemeltetésükben. Azokat csak a megfele-

lő képesítéssel rendelkező kollégák vezethetik. A vonatkísérő személyzet is kicsit más a nosztalgiajáraton, mint egy hagyományos úton: egy vonatmenedzserből, hostessekből, műszaki kísérből áll. Programok esetén idegenvezető is utazik a személyzet részeként, hogy az élmény tökéletes legyen az utasoknak.

Az útitervek összeállítása, a közönség öröme

Egy-egy évben az úti célokat a MÁV Rail Tours értékesítési részlege közösen dönti el, de az utazás meghirdetéséig számos feladat vár még a kollégákra. Kalkulációk és menetrendi adatok szükségesek legelőször egy utazás szervezéséhez, hogy az út ne csak szép legyen, de megvalósítható és nyereséges is. Belák Viktor bizakodik, hogy az idei évben visszatérnek a koronavírus-járvány előtti utasszámok. „A pandémia előtt számos vonatunk telt házzal közlekedett, de sajnós a világválság ezeket az utazásokat is utolérte. Talán az idei évben sikerül nagyobb létszámú utakat elindítanunk, jelen pillanatban



Ez a program idén először augusztus 7-én zajlik, és a vendégek a legszebb muzeális kocsikban utazhatnak. A nosztalgia vonatot a 424. sorozatszámú gőzmozdonyral az élén közlekedik, amit az emberek többször is megszavaztak már a legszebb mozdonyoknak. Szeptember 3-án immár hagyományosan útnak indul Szolnokra a nosztalgia vonatot. A Tisza fővárosába közlekedő járat a Szolnok Napja programsorozattal kiegészülve egész napos kikapcsolódást nyújt minden korosztály számára. Október 2-án megismétlődik a dunakanyari út, zárva a 2022-es gőzfelhős kirándulásokat.

némelyik már az indulás előtti hetekben is telt házas foglaltságot mutat, de van, amelyikre még akár az utolsó napokban is lehet jegyet vásárolni. Nincs konkrét célközönségünk, de a gőzmozdony iránt általánosan érdeklődők körében keresetlenebbek a gőzfelhős utazások, hiszen élőben is megtekinthetik, átélhetik a működő gőzösök varázsát. A közönség nagyon vegyes, érkeztek már babakocsival is, sokan jönnek családdal, de baráti társaságok és az idősebb korosztály is kedveli ezeket az utazásokat. Egy-egy út végére összekovácsolódik az utazók közössége. Emlékszem, egyszer Szolnokon voltunk, és a visszaindulás előtt egy kedves pár lépett oda hozzánk, akik a dicsérő szavak mellett egy tábla csokival ajándékozták meg a személyzetet köszönetképpen. Minden utazáson kedveskedünk az utasainknak egy kis aprósággal, ami egy, az utazásra gyártott mágnes. Ennek a kiosztása során is kapunk rengeteg pozitív visszajelzést, és utazásunk végén az elköszönéskor is jó látni a mosolygós arcokat.”

A legnépszerűbb utak

Idén az első kirándulás Tatára indul május 29-én. A Gerecse hegyvonulatai alatt elterülő, enyhén dombos felszínű kisváros látványának nehéz ellenállni már a vonaton ülve is. Tata nagy kiterjedésű tavai és árnyas parkjai a természet kedvelőinek kínálnak feledhetetlen kikapcsolódási lehetőséget, míg műemlék épületei fordulatokban gazdag történelmét idézik meg. Ez a vonat egészen Komáromig közlekedik, akár odáig is el látogathatunk a nosztalgiajáraton. A gőzfelhős utazások közül a legnépszerűbb az egyik legszebb vasútvonalon, a 70-es, Szobra vezető vasútvonalon minden évben több alkalommal is elinduló „Gőzfelhős kirándulás a Dunakanyarba” elnevezésű utazás, ahol a végállomás Szob, de menetközben Kismaroson és Királyréten is fakultatív programok várják az utasokat.

A szervezők szeretettel várják a kollégákat bármelyik vérbeli vasutas kirándulásra!

Sin Bettina



ISTENEK ELEDELE: A CSERESZNYE

Ellenállhatatlan és abba hagyhatatlan. Talán mert friss, üde és ropogós. Talán mert a téli hónapok után ez az első gyümölcsünk, ami megnyitja a szezont, és már oly régóta vártunk rá. Talán mert ránézésre is gyönyörű. Vagy talán azért, mert a gyerekkorunkat juttatja eszünkbe, és hirtelen újból vágyat érzünk fára mászni... Egy biztos, a cseresznyét mindenki imádja.



Tudtad?

- Cseresznyézés után ne igyál vizet, ugyanis a héjon található baktériumok a vízzel reakcióba lépve puffadást, gyomorfájást okozhatnak!
- A cseresznyemag egészben nem mérgező, akkor sem történik semmi baj, ha véletlenül egyben lenyeled. Szétrágni azonban sohasem szabad, mert a mag belsejéből cianid kerülhet a szervezetbe, ami viszont súlyosan mérgező lehet!

Tökéletes formája, szépsége, ragyogása és finom, édes íze miatt az ókorban az istenek eledelének hitték. S valóban, ez az apró gyümölcs úgy eteti magát, mint moziban a popcorn, azzal a különbséggel, hogy a cseresznye egészséges, míg utóbbi nem igazán. Egy teli tál pillantok alatt képes kiürülni, függetlenül attól, hányan cseresznyéztek belőle, de emiatt szerencsére nem kell, hogy lelkiismeretfurdalásunk legyen. Végre egy finomság, amiből bármennyit ehetünk. Sőt kifejezetten javallott a fogyasztása, hiszen vese- és vértisztító, enyhíti az ízületi és reumatikus panaszokat, illetve segíti a fogak és csontok fejlődését, ezért a még fejlődésben lévő gyermekek számára is ideális csemege. Ezen túlmenően támogatja a pihentető alvást, A-vitamin-tartalmának köszönhetően pedig a szem egészségének megőrzését is. Kiváló szomjoltó, hiszen a gyümölcs kb. 80%-a víz.



Pozitív élettani hatásait hosszan lehetne még sorolni, hiszen elsősorban bármennyire is furcsának tűnhet, de a cseresznyének nemcsak a húsa, hanem minden része felhasználható. A szárából például vizelethajtó gyógytea készíthető, míg a cseresznyemaggal bélelt párna kiváló hideg vagy meleg borogatásra, a mag héja ugyanis nagyon jól tartja a hőt. Kérge, gyökere szintén felhasználható, csodaszép színű és érezetű faanyaga pedig bútorok, díszek, hangszerek alapanyagául szolgál.

A cseresznye – jótékony tulajdonságai mellett – elsősorban mégis az ízének köszönheti a sikerét. Mi pedig Lucullusnak, a történelem egyik legnagyobb inyencének köszönhetjük a gyümölcs elterjedését. A lakomáiról híres ókori római hadvezérnek ugyanis egy közel-keleti hadjárata során annyira megízlett a cseresznye, hogy egy nagy szemű, ízletes fajtából vitt is magával haza, Itáliába. Azóta a cseresznye meghódította egész Európát és az Amerikai Egyesült Államokat.

Amikor minden rózsaszín – a japán cseresznye-virágzás

A sakura, vagyis a cseresznyefa és annak virága a japán emberek számára évszázadok óta a feltöltődést jelenti. Szeretik, tisztelik és csodálják. Mivel a szigetországban a cseresznyevirág szirmjai az állandó megújulást jelképezik, így ez a növény vált a tavasz és az újjászületés szimbólumává. A természet e szemet és lelket gyönyörködtető átváltozása a japánok számára kultikus ünnep. A rügyek kipattanását, a szinte mindent elárasztó rózsaszín virágpompát mindenki látni szeretné, ezért számtalan egyéni és szervezett program formájában vesznek részt a hanamiban, azaz a cseresznyevirágok nézésében. Ez történhet egy nagyszabású fesztivál keretében, ahol színes programokkal várják a virágnézőket, de lehet egy piknikezéssel egybekötött séta is a parkban. Az ünneplés napnyugta után is folytatódik, ugyanis a fákat színes lámpásokkal díszítik fel, még varázs-

Hazánkban is bármerre járunk, cseresznyefával biztos, hogy találkozunk. A gazdák szívesen ültetik szőlő mellé is, mert ha a cseresznye virágzásakor elfagy, a szőlő még mindig hozhat termést. A későbbi, májusi fagy azonban a szőlőt teheti tönkre, erre azonban a cseresznye már nem érzékeny, így valamilyen termés biztos, hogy lesz az évben.

A nemesített kerti cseresznyének ma már több mint ezer fajtája ismert. A korábban érők világosabbak, míg a később érők akár egészen feketés színűek lehetnek, mint például az egyik leghíresebb és legízletesebb hazai fajtánk, az oltalom alatt álló szomolyai fekete cseresznye. A cseresznye titka frissességében is rejlik. Egy-két napnál tovább nem tárolható, így érdemes azonnal fogyasztani vagy fagyasztani. Ha valamilyen rejtélyes oknál fogva mégsem fogyna el azonnal a friss gyümölcs, aszalhatjuk, vagy levest, lekvárt, dzsemet és süteményeket is készíthetünk belőle. Minden változat népszerű lesz, ezt garantáljuk!

latosabbá és hangulatosabbá téve a látványt. A hanamin mindenki szeretne részt venni és erőt meríteni a fák pozitív kisugárzásából, családok, barátok, szerelmesek, iskolás csoportok, munkahelyi kollektívák, és ma már számtalan turista is érkezik egy-egy ilyen eseményre. Hogy pontosan hova érdemes menni, mindig lehet tudni, hiszen ebben az időszakban a meteorológusok előre jelzik a szezon kezdetét és arról is tájékoztatnak, hogy éppen mikor és hol virágzik a sakura.



Cseresznyés pite



Hozzávalók:

150 g hideg vaj, 70 g cukor, 20 g vaníliás cukor, 250 g liszt, 60 g hideg víz, 650 g kimagozott cseresznye, fahéj, 1 tojássárgája, tej

Elkészítés:

Az omlós pitetésza titka a hideg és a gyorsaság. Az alapanyagok (és ha lehet, a kezünk is) legyenek hidegek. A lisztbe belemorzsoljuk a vajat, majd hozzáadunk 40 g cukrot, a hideg vizet és egyneművé gyúrjuk. Cipóvá formázzuk, és kb. 30 percre a hűtőbe tesszük. Ha a tészta elég hideg ahhoz, hogy jól lehessen vele dolgozni, lisztezett felületen kinyújtjuk és beleegyengetjük a piteformába. A tészta alját

szurkáljuk meg villával, hogy a sütés közben keletkező gőzök eltávozhassanak. A formán túllógó részeket levágjuk, összegyűrjük, kinyújtjuk, és csíkokra vágjuk, ez lesz majd a rács a pite tetején.

Kibéleljük a tésztát alufóliával és nehezéket teszünk rá (bab, len-cse stb.), majd 180 fokban légkeveréses sütőben „vakon” sütjük 10 percig, majd az alufólia és nehezék nélkül további 10 percig, hogy a közepe se legyen nyers.

Közben elkészítjük a töltelékét. Ehhez serpenyőbe tesszük a cseresznyét, a maradék cukrot, a vaníliás cukrot és egy kevés fahéjat, és közepes lángon addig kevergetjük, amíg a cukor el nem olvad. A cseresznyés töltelékét az elősütött piteformába öntjük és a maradék tésztacsíkokkal berácsozzuk a tetejét. A csíkokat kenjük meg tejes tojássárgájával. Légkeveréses sütőben 180 fokban, 20–25 perc alatt készre sütjük.

Csohány Domitilla

70 ÉVE HEGYEN-VÖLGYÖN

1952. január 26-án alakult meg Debrecen város és Hajdú-Bihar megye első Természetjáró Szakosztálya a Debreceni Vasutas Sport Club keretein belül. A tagok hét évtizede róják megállás nélkül az utakat, koptatják bakancsukat, szervezik a bel- és külföldi kirándulásokat, valamint kulturális programokat.



A kezdetek

A II. világháború nemcsak az országot viselte meg és tette tönkre, hanem az emberek testét és lelkét is. A károk helyrehozatala és a sebek begyógyítása hosszú folyamat volt. Az évek múlásával a regnáló kormányzat is rájött, hogy az embereknek minden értelemben meg kell erősödni, és ehhez feltöltődésre, rekreációra van szüksége. Természetesen ezt az '50-es években máshogy hívták, de a cél végül ez volt. Ennek érdekében elrendelték, hogy a helyi közösségek az egészség védelme érdekében szervezzenek minél több kirándulást, így szépen lassan egyre több helyen indultak be a természetbarát mozgalmak.

A vasutas társadalom mindig is élen járt a közösségépítésben és a turista megmozdulások szervezésében, gondolkunk csak a ma újból hatalmas népszerűségnek örvendő Kék Túra mozgalomra, amely szintén egy vasutas kezdeményezésből vált országos programmá. Ebben az időben a vasutas természetjárás Debrecenben éledt újjá leghamarabb az országban. 1951-ben tizennégy lelkes, kirándulni, túrázni szerető ember körében felvetődött, hogy természetjáró szakosztályt kellene szervezni. Az akkor fennállásának 50. évfordulóját ünneplő Debreceni Vasutas Sport Clubnál (DVSC) el is kezdődött ennek megszervezése.

Igy történt, hogy 1952-ben hivatalosan is megalakult Debrecen város és a megye első Természetjáró Szakosztálya a DVSC berkein belül. Az alakuló összejövetelen Tóth Bélát választották meg a szakosztály vezetőjének, aki egészen 1967-ig töltötte be ezt a pozíciót. Nem véletlenül, hiszen irányítása alatt nemcsak megvalósította a kitűzött célokat, vagyis vitte sikerre a természetjárást, hanem igazi csapatot is kovácsolt a tagokból.

Sport, hobbi, életforma

Az előre meghirdetett események egyre népszerűbbek lettek, a közösségben uralkodó jó hangulat és az új barátságok híre pedig mind több vasutast vonzott az egyesületbe. A '60-as években a tagok létszáma már megközelítette az 500 főt. A változatos programokon hetente több százan vettek részt, amelyeket közel húsz képzett túravezető irányított. Akkoriban minden korosztály lelkesen képviseltette magát, fiatalok, családostól és idősebbek egyaránt örömmel vágtak neki felfedezni az ismert és kevésbé ismert tájakat, megismerni más régiók világát, hagyományait és szokásait, hazánk természeti és épített örökségeit. Sőt a fiatalok lelkesedése nem merült ki a hobbi természetjárásban, hanem rendszeresen részt vettek teljesítménytúrákon és tájfutóversenyeken is, ahol szép sikereket értek el.

Az évek, évtizedek során sokszor változtak a körülmények, például többször módosult a szervezet neve is, a tagok lelkesedése és a természet szeretete azonban megmaradt. A 2002 óta DVSC Természetjáró Egyesület néven működő önálló szervezetnek napjainkban kb. száz tagja van. Többségük ugyan ma már nyugdíjas, de ez a teljesítményükön nem látszódik. Az egyesület legidősebb tagja 96 éves koráig járta az ösvényeket. Dr. Kiripolszky István, a szervezet jelenlegi elnöke optimistán tekint előre, és bízik a fiatalok csatlakozásában. És igaza lehet, az utóbbi években ismét úgy tűnik, hogy az egyesületnek nemcsak múltja és jelene, hanem jövője is van, hiszen tagjaik között már 10 gyermekkel is büszkélkedhetnek, akik talán egyszer majd folytatni fogják a természetjárás népszerűsítését és a jobbnál jobb programok szervezését. Az egyesület addig is nyitottan várja az új tagok csatlakozását, hiszen a túrázás még mindig az egyik legegészségesebb és legváltozatosabb módja a szabadidő hasznos eltöltésének.

Kedvcsináló a DVSC Természetjáró Egyesület ideai programjai közül:

- Május 25–29.** – Baja és környéke: városnézés, gemenci túrázás és kisvonatozás, hajósi pincelátogatás
- Május 28.** – Hármashegy túra a Zsuzsi vonattal
- Június 16.** – Szarvaskő-Bélapátfalva
- Június 22–26.** – Sátoraljaújhely: Országos Vasutas Teljesítmény Túra (VTT) találkozó
- Június 29.** – Nagykőrösi túra
- Július 15.** – Bakonszeg nevezetességei
- Július 21.** – Ómassa-Lillafüred
- Szeptember 2.** – Zsáka kastély
- Szeptember 11–15.** – Szigliget és környéke
- Szeptember 22.** – Szalajka-völgy
- Október 4–7.** – Zempléni barangolások
- Október 22–25.** – Az egyesület 70 éves évfordulója a debreceni őszi csillagtúra keretében
- December 1.** – Mikulás-túra



Vass Zoltán túrázik

Aki 70 éve nem áll meg

Vass Zoltán örökifjú, aki 70 évvel ezelőtt felhúzta lábára túrabakancsát, és azóta is fáradhatatlanul teszi benne a kilométereket – ráadásul nemcsak a saját, hanem sok ezer ember legnagyobb örömére. Az egyesület örökös tagja 1952-ben, 14 évesen ott volt az alapítók között és ma, 84 évesen is még aktív szervező, tele újabb és újabb tervekkel.

A nyugdíjas vasutas távközlési műszerészként, majd anyaggazdálkodóként, végül csoportvezetőként dolgozott a MÁV-nál, miközben fáradhatatlanul szervezte kollégáinak és családjaiknak a programokat.

Mind ez ideig több mint 120 kirándulás, 110 színházlátogatás és Európa 17 országának felfedezése (Spanyolországtól Törökorszáig, Horvátországtól Németorszáig) köthető a nevéhez. Az általa szervezett eseményeken már hateremél is többen vettek részt. Rendkívüli szervezőképessége mellett szerteágazó tudásával is le szokta nyugözni a vele utazókat, így a túrákon többnyire ő az idegenvezető is. Példa nélküli teljesítményét 2020-ban MÁV elnök-vezérigazgatói kitüntetéssel ismerték el.

Csohány Domitilla



Zsemberi Milán még csak 5 éves, de már most odavan a vasútért. Kalocsán lakik, ahol nem jár vonat, ezért ha a síneket szeretné nézegetni, kicsit messzebbre kell utaznia a szüleivel.

A MÁV-tól kapta élete első társasjátékát, amelynek nagyon örül, folyton játszani szeretne, le sem akarja tenni. A játékhoz kapcsolódó kártyákat egyelőre a családtagjai olvassák fel neki, hiszen még nem jár iskolába.

Nagyon sok boldog játékkal töltött időt kívánunk neked Milán!

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2022. május 20.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujsag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Újabb fejlesztés a MÁV applikációban: *tesztüzemben a kuponkódos vásárlás.*”
A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Novák Anita** olvasónknak!

| | INKÁBB A HARMADIK HELYRE | KINTRŐL CSÚSZIK | AZ EZÜST VEGYEJELE | SVÁJCI VÁROS | ALBÁN HÍRÜGY-NÖKSÉG | KÖRNYÉK | OLDANI KEZD! | NEWTON, RÖVIDEN | KÖR-MÉVEL KAPAR | ÁLLAMPOLGÁR, RÖVIDEN | BIBLIAI SZEMÉLY | TISZTELT, RÖVIDEN | ÖSSZE-ROGY | ÖLTÖNY-KABÁT | ANTONOV REPÜLŐ-NEK BE-TÜJELE | GYORS-POSTA-CÉG | |
|----------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---------|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------|-----------------|---------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------|-----------------------|
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | L |
| GYŰLÖLNI KEZD | | | | | | | | IDŐS BÁCSIKA AZ ŐT IS EZ | | | | MENNYEI ELEDEL SZERVÁLÓ | | | | | |
| AZ ÖZMI-UM VEGYEJELE | | ZSIVAJ RÉGI ISKOLA-TÍPUS | | | | | ESKŰ RÉSZE! TRÉNINGE-ZIK, EDZ | | ZSÍRKÓ NEVET-TETŐ SZÍNÉS | | | | | NÉMA TANÚ! FORGATÓ-CSTOPORT | | | |
| ... STRAITS; BRIT ZENEKAR | | | | AZ EGYIK ÉGTÁJ VÍZKED-VELŐ FA | | | | | BEJGLI JELZŐJE RAGADO-ZÓ MADÁR | | | | | | | UTCA, RÖVIDEN ÖPIUM (RÉGI) | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | NAGYOBB EDÉNY A SUGÁR JELE | | | |
| TŰZ-NYELV | | | | | OMSZK FOLYÓJA SZÍNÉS (FERENC) | | | ATOM RÉSZE A -KA PÁRJA | | | | VAS-ABRONCS RÁDIUM | | | | | NAGY-VÁRAD ROMÁN NEVE |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ... DAGOVER; NÉMET SZÍN.NŐ | | | | EZRELÉK, RÖVIDEN INNEN MÁSHOVÁ | | | TISZAHÁ-TI FALU A HANSÁG KÖZEPE! | | | | | | | ELŐTAG: ÉLET-CIPÓT PASZTÁZ | | | |
| EURÓPA-KUPA, RÖVIDEN | | HITE-HAGYÓ FRANCIA SAJTÉLE | | | | | | SOMOGY MEGYEI VÁROS IRÓSZER | | | | | | | ÁBRAHÁM VÁROSA MENEKÍT, SZABADÍT | | |
| GAUSS JELE | A BEK UTÓDJA PRINCÍ-PIUM | | | TEHÁT? HAJÓ HÁTSÓ RÉSZE | | | | ELŐ-EL-LENTÉTE FŐVÁROSI SPKLUB | | | | | ... STONE; SZÍN.NŐ ... FC GYŐR (FOCIKLUB) | | | | |
| KERÜLET, RÖVIDEN | | | SZÖNYEG-ÁRUHÁZ A SZÉLEIN JELŐL! | | | | USA-BELI MŰHOLD HÁZÓRZÓ ÁLLAT | | | | | AGRÁR-ESZKÖZ DEPÓ KÖZEPE! | | | | | DECL-NYÁJ PÁROS BETŰJ |
| ... WOOD; AMERIKAI SZÍNÉS | | | | | | | EINSTEI-NIUM BASSZUS, RÖVIDEN | | ZALAI VÁROS ÉSZAK, RÖVIDEN | | | | | | | | |
| D | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Gyereknapi csoda



Forgott az óriáskerék, repült a körhinta, ütköztek a dodzsek, ringatózott az ugrálóvár, színes és formás lufik táncoltak a szélben, hangos kacagások és vidám sikítások töltötték be a teret... Mindenki derűs volt és boldog. A kisváros szélére ugyanis vidámpark érkezett, hiszen ez volt az év egyik legvidámabb napja, Gyereknapi. Ez a nap csak tökéletes lehetett! Jöttek is az emberek szép számmal, itt volt a város apraja és nagyja. A közelben elhaladó mozdonyok is nagy élvezettel és egy kicsit irigykedve nézték a hatalmas forgatagot.

Egy, csak egyetlen egy kisfiú szomorkodott csupán otthon. Ráadásul Petike az ablakából nemcsak a sínekre látott rá, hanem a vidámparkra is. Mégsem lehetett ott, ezért hol durcásan, hol vágyakozva nézte a sokadalmat. Szíve szerint persze ő is ott ugrált és szaladgált volna, meg nem állva egy pillanatra sem. Egyébként is nehezen tudott megülni a fenekén, nem hogy akkor, amikor ennyi izgalom vette körül! Nem volt ő sose rossz gyerek, csak egy kicsit eleven. De Petike lába most gipszben volt. Persze csak egy véletlen miatt, nem ő tehetett róla. Egy kiálló kő volt rosszkor, rossz helyen, amiben a száguldó kisfiú éppen úgy botlott meg, hogy ez lett vége. Eltörtött a jobb lába. Ezen kár is volt búslakodni, ebcsont beforr, de gipszben szigorúan tilos ugrálni. Nincs is ennél unalmasabb. Így neki idén csak az ablakon bámészkodás maradt, meg persze a kis fa játékvonatai, amikkel nagyon szeretett, sőt imádott játszani – megunhatatlanul. Most azonban még ezek sem tudták felvidítani. Hiába próbálkozott már minden az anyukája, hiába viccelődött az apukája, most semmi sem tudta elterelni a gondolatait arról, hogy ő az egyetlen, aki otthon kuksol ezen a csodálatos napon. Végül is érthető, a vidámpark, az vidámpark, ráadásul egy évben csak egyszer jött a városba.

A búslakodást egyszer csak egy irdatlan hangos sípolás törte meg. Az egész család felkapta a fejét, hogy mi lehet az? A következő pillanatban pedig arra lettek figyelmesek, hogy az ablak előtt hatalmas füstfelhő kezdett gomolyogni. Petike nem is értette, mi történhetett. Kigyulladt valami? Vagy a vidámpark egyik játéka romlott el?

Majd amikor odabicegett az ablakhoz, nem akart hinni a szemének. A sűrű gőzfelhő mögül lassan kezdett kirajzolódni a kép. Fekete volt és hatalmas.

Kémény, óriási kerekek, hajtórúd és dugattyú. Igen, Bivaly állt ott! A legnagyobb, a legerősebb és a legkedvesebb mozdonya az összes közül. A híres 424-es gőzös teljes életnagyságban, és éppen az ő házuk előtt. A kisfiú nem tudta, mit keres ott kedvenc gőzmozdonya, de ebben a pillanatban nem is nagyon érdekelte. Csak állt és bámult tátott szájjal. A látvány önmagában is lenyűgöző volt!

A következő meglepetés akkor érte a családot, amikor megszólalt a csengőjük. Ki lehet az? Nem vártak senkit ezen a vasárnapon. Legnagyobb meglepetésükre a fűtők álltak az ajtóban, hogy segítsenek levinni Petikét, mert Bivaly nem véletlenül állt meg éppen itt, az ő házuk előtt. Petikeért jöttek, hogy elvigyék egy igazi, gőzfelhős robogásra, ami bizony még a vidámparknál is sokkal, de sokkal izgalmasabb. A kisfiúnak nem kellett kétszer mondani, hogy van-e kedve vonatozni egyet, sőt az apukája is bekéredzkedett, hadd mehessen ő is a 424-essel. Egyedül Petike anyukája aggódott, hogy mi lesz a begipszelt lábával... De sokáig ő sem tudott ezen gondolkodni, hiszen a fűtők már szaladtak is a kisfiúval és a gipszsel együtt, és hirtelen azon kapta magát, hogy Petike a gőzösből integet neki fülig érő szájjal.

S hogy a vasutasok honnan tudták, hogy van valahol egy kisfiú, aki Gyereknapi szomorkodik? Ki tudja... De ezen a napon nem volt szomorú gyerek sehol a környéken, az egészen biztos.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

72. VASUTASNAP



A hagyományokhoz híven idén is megrendezzük a Vasutasnapi Juliálisokat.

HELYSZÍNEK:

BUDAPEST

DOMBÓVÁR

SZEGED

NYÍREGYHÁZA

SZOLNOK

ZALAEGERSZEG

IDŐPONT:
2022. JÚLIUS 9.
SZOMBAT

Étkezési jegyet a MÁV Zrt. és leányvállalatainak munkavállalói, valamint a Rail Cargo Hungaria Zrt. munkavállalói igényelhetnek. Igénylésenként 2 db étkezési jegyet és italjegyet biztosítunk.

Az étkezési jegyigénylés lezárása után idén a jegyeket postázzuk a megadott szolgálati hely címére.

ÉTKEZÉSI JEGY 2022. MÁJUS 6. ÉS 2022. JÚNIUS 6.
KÖZÖTT IGÉNYELHETŐ AZ ALÁBBI FELÜLETEN:
www.vasutasmagazin.hu/vasutasnap2022