

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

DR. PAFFÉRI ZOLTÁN
A MÁV-VOLÁN-CSOPORT
ELNÖK-VEZÉRIGAZGATÓJA

ELSTARTOLT
A BALATONI
FŐSZEZON!

REKORDSZÁMÚ
GYERMEKVASUTAST
AVATTAK HŰVÖSVÖLGYBEN

72. ÉVFOLYAM • 2022. JÚLIUS

Kiállítás Tokióban • Balatonfenyvesi kisvasút • Volánbusz járműflotta • Pályakezdő Diplomás Program • Kovács Géza • Retro járművek
Kastély vonattal • Zarándokvonat • Postaláda • Fékvizsgálat • Utastájékoztató • Rail Tours • Zöld Vasút • Anno • Egészségügyi szűrőprogram

VEZETŐI KÖSZÖNTŐ 4

HÍRVONAL 6

Változik a csoporthoz tartozó és a vállalati elismerések átadásának lebonyolítása és időpontja, Vállalatvezetői kerekasztal a fenntarthatóságról, A kollégákat is várja a Balatonfenyvesi kisvasút! Újabb fiatalítás a Volánbusz járműflottájában: 140 új busz érkezhet a társasághoz

HR-HÍREK 10

*Területbejárások a pályakezdő diplomás programban
Táppénzes papírok kezelése*

MUNKATÁRSUNK 16

Kollégáinkat, Bognár Judit FLIRT motorvonat-vezetőt és Kovács Gézárt, a MÁV-székház gondnokát kérdeztük

MÁV-START HÍREK 20

*Vigyázz, kész, rajt! Elstartolt a főszezon!
Retró járművek a MÁV-START kötelékében
50 vár és kastély vonattal*

MÁV SZK 32

„Hiszek benne, hogy a kollégák együttműködő munkája nélkül nincs eredmény”- a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. ügyviteli szolgáltatást nyújtó üzletágának vezetőjével, dr. Hoffmann Zsuzsannával beszélgettünk

MÁV VAGON 34

KIS(S) vonat, NAGY mérés - Innováció a járművek fékvizsgálatában

NEMZETKÖZI 42

Mozaikszavak a nemzetközi vasútegyetben

KÖRNYEZETÜNKÉRT 48

Hogyan kezeljük a háztartási veszélyes hulladékokat?



ELŐSZÓ



Tisztelt Vasutas Munkatársaim!

Megtisztelő számomra, hogy a MÁV-Volán-csoport elnök-vezérigazgatójaként köszönhetem Önöket. Nem ismeretlenül, hiszen pályám elején közel egy évtizedet dolgoztam a vasútnál, közvetlen közlekedéssel láthattam, tapasztalhattam a szakma iránti alázatot, szeretetet és azt az összetartozást, amely most is a legfontosabb alapot jelenti az előttünk álló óriási feladatokhoz.

Korszakhatáron állunk: ha élhető Földet szeretnénk gyermekeinkre, unokáinkra hagyni, a közlekedést is fenntarthatóvá, környezetbaráttá kell tennünk. Vállalatcsoportunk célja, hogy minél többen tegyék le a slusszkulcsot, és szálljanak vonatra vagy buszra; a környezeti változások mellett az üzemanyagok világpiaci árának elszabadulása is felerősíti ezt a tendenciát, ezért látnunk kell, hogy az előttünk álló tíz év kulcsfontosságú lesz a közösségi közlekedés fejlődésében. A fenntartható közösségi közlekedés záloga a MÁV-Volán-csoport, hiszen vonatos és buszos hálózata átszövi Magyarországot teljes területét. Éppen ezért a felelősségünk is nagy – minél hamarabb vonzó, fenntarthatóbb és biztonságosabb alternatívát kell nyújtanunk az egyéni közlekedéssel szemben.

Mindezért mindannyiunknak tennünk kell; a munkavállalók képzésétől a karbantartáson át járműparkunk és szolgáltatásaink fejlesztéséig minden tevékenységünknek egy a célja: hogy minél több elégedett utasunk legyen. Az ügyfélközponúságot és a versenyképességet kell a fókuszba helyeznünk, ezért folyamatosan növelni kell

hatékonyságunkat, mert ahogyan mi a munkánkat végezzük, úgy alakul cégcsoportunk megítélése is. Hiszek abban, hogy minden tettünkkel hozzájárulhatunk ahhoz, hogy hazánkban javuljon a közösségi közlekedés és az áru fuvarozás színvonala, sőt a közlekedési kultúra is.

Ehhez azonban változtatni kell a szemléletünkön! Ne azt nézzük, hogy mi a „szokás”, mit hogyan csináltunk régen, ne abból induljunk ki, mit miért nem lehet. Arra koncentráljunk, hogy az adott körülmények között hogyan tudjuk a leghatékonyabban megoldani feladatainkat, miként növelhetjük hatékonyságunkat és szolgáltatásaink minőségét.

A mi szakmánk gyakorlásához elhivatottságra, tudásra, erőre, együttműködésre, szívre és lélekre egyaránt szükség van. Hiszek Önökben, a szakértelmükben, a közös munkában és az összetartás erejében; tudom, hogy együtt nagy dolgokra vagyunk képesek!

Újítsuk meg együtt, tegyük valóban 21. századivá Magyarország közösségi közlekedését!

Pafféri Zoltán
elnök-vezérigazgató
MÁV-Volán-csoport

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: Balog Imre, Benke Máté, Csohány Domitilla, Deák István, Honti Márk, Hum Krisztina, Kispéter Adél, Kozma Barbara,

Legát Tibor, Molnár Zsolt, Pandi Ágnes, Sin Bettina, Vajda Boglárka, Váczai Viktor, Völgyi Katalin

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

Címlap: Szilvási János 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



Tisztelt Kollégák, kedves Vasutasok!

Dr. Palkovics László technológiai és ipari miniszter úr 2022. június 16-tól Pafféri Zoltán urat kérte fel a MÁV-Volán-csoport elnök-vezérigazgatói pozíciójának betöltésére. A MÁV-ot 2018 és 2022 között vezető Dr. Homolya Róbertnek megköszöntem az elmúlt négy évben végzett munkáját, és a közösségi közlekedés fejlesztése terén elért eredményeket.

Az elmúlt időszakban számos olyan esemény történt, amelyet nem láthattunk előre. Világunk megváltozott, előbb a covid-járvány, majd a gazdasági nehézségek és a szomszédunkban zajló háború írta át addigi életünk menetét. A magyarországi vasúti és buszos közösségi közlekedésnek olyan időszakban kellett megfelelő szolgáltatást nyújtania, amelyre felkészülni előre nem lehetett. A kollégák ezekben a nagyon nehéz helyzetekben is helyt álltak. A járványügyi veszélyhelyzetben a MÁV gondoskodott az egészségügyi dolgozók utazásáról, majd a háború sújtotta területekről menekülő többszáz ezer embernek is biztosította az eljutást. A MÁV-Volán-csoport meg tudott felelni a kihívásoknak, a közlekedést, az ország vérkeringését fenntartotta, a szolgáltatás folyamatos volt.

Ilyen körülmények mellett is elmondhatjuk, hogy ma előrébb vagyunk, mint 4 évvel ezelőtt voltunk. Nagyon sok mindenre büszkék lehetünk, gyarapodást és fejlődést mutat ez a mögöttünk álló időszak, a nehézségek ellenére is.

Létrejött a MÁV-Volán-csoport. A Volán integrációjával 2 éve egy olyan modern és előremutató úton indultunk el, amelynek célja, hogy hosszú távon megteremtse az egységes és összehangolt autóbusszos és vasúti menetrend kialakításához, a vasúti ráhordó hálózatok és menetrendi csatlakozások létrehozásához és fejlesztéséhez, az egységes jegy- és tarifa rendszer és utastájékoztató kialakításához szükséges feltételeket.

A MÁV-Volán-csoport megalakulásával Magyarország legnagyobb közösségi közlekedési szolgáltató cégcsoportja jött létre. Sikereink között említjük a Budapest-Belgrád vasútvonal alapkövének letételét, amellyel a MÁV az elmúlt évtizedek legnagyobb vasúti beruházását indította el. Új vasúti nagygépek beszerzése, összesen 90 darab IC+ kocsi gyártása, mind a 40 darab emeletes KISS motorvonat lehívása, a 115 darab mozdonybeszerzésére aláírt szerződés mind olyan siker, amely alapjaiban javítja a műszaki feltételeket és amelyekhez hasonlóra hosszú évtizedek óta nem volt példa.

A digitalizáció felgyorsult a közösségi közlekedésben is, hiszen a MÁV applikációt már több mint egymillióan használják, és több mint 400 jegykiadó automata vesz részt a jegyértékesítés folyamatában az állomásokon és megállóhelyeken országszerte. Felújításra került az ikonikus Nyugati pályaudvar, és a Keleti Pályaudvaron is folyamatban van a modern Utascentrum kialakítása és a helyváltoztatást megkönnyítő mozgólépcső beépítése is. Fejlődött a budapesti agglomerációs és a távolsági közlekedés színvonala egyaránt. Ez a vasút már versenyképes! A MÁV-Volán-csoport működése, a vasúti közszolgáltatás stabil fenntartása, valamint a szolgáltatási színvonal javítása és folyamatos fejlődése hosszú távon biztosított.

A MÁV-Volán-csoport az 54 ezer munkavállalóval a legnagyobb foglalkoztató Magyarországon, mint Eger vagy Zalaegerszeg népessége. Ez egy óriási és roppant erős közösség. Ez az 54 ezer munkatárs folyamatosan azon dolgozik, hogy az utasok által érzékelt szolgáltatási színvonalat a nemzeti közlekedési stratégiával összhangban növelje, mind a járművek műszaki színvonala, mind az értékesítési csatornák, mind a menetrendek tekintetében. Büszkék lehetnek mindannyian a munkájukra!

Dr. Homolya Róbert egy nehéz időszakban vezette sikeresen, a fejlődés útján a MÁV-Volán-csoportot. Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgató úr szintén egy rendkívül tapasztalt vezető, és egy nagy tudású közlekedési szakember. Pontosan látja, hogy milyen kihívásoknak kell megfelelni az elkövetkező időkben, tovább tudja vinni és még magasabb szintre emelni az eddigi eredményeket. A közösségi közlekedés új helyzet előtt áll, hiszen létrejött a Nemzeti Közlekedési Központ, amely az eddigieknél is professzionálisabb alapokon és professzionálisabb színvonalon fogja a koordinálást végezni. Az NKK legfontosabb feladatai közé tartozik a MÁV-Volán-csoport, a GYSEV és más szolgáltatók közszolgáltatásainak megrendelése az állam nevében, a közösségi közlekedési menetrendek összehangolása, a tarifarendszerek egységesítése, a kötött pályás fejlesztések stratégiai tervezése, amely a beruházások megvalósításában az Építési és Beruházási Minisztérium szakmai partnere lesz, valamint az utasok még színvonalasabb kiszolgálása. A Nemzeti Közlekedési Központ küldetése, hogy a minőségi, vonzó közösségi közlekedési kínálat, egységes és országos ütemes menetrendek, csatlakozások és tarifarendszer kialakításával minél többeket meggyőzzön a gyors, kényelmes, környezetkímélő és megbízható közösségi közlekedés használatának előnyeiről.

Magyarországon a közösségi közlekedés fejlődése folyamatos, a 2010 óta elvégzett infrastruktúra-, jármű- és szolgáltatásfejlesztések, valamint az elmúlt 4 évben elért eredmények szilárd alapot teremtenek a közösségi közlekedés lendületesebb, a városi és vidéki életminőséget egyaránt javító korszerűsítéséhez, a környezetet kevésbé terhelő minőségi szolgáltatáshoz. A stratégiai célok megvalósításával az utazási igényekhez rugalmasan igazodó, magas színvonalú, az

autózással szemben időben és árban is versenyképes szolgáltatási paletta áll majd a közlekedők rendelkezésére az ország minden részében. A nagyobb hatékonyság, rugalmasság és mindenekelőtt utasaink még magasabb szintű kiszolgálásának érdekében bizonyos szervezeti, intézményi változások is várhatók, amelyek optimalizálják majd a munkamegosztást. A folyamatos fejlődésre, a vasút versenyképességének fenntartására, minél jobb szolgáltatás nyújtására, a hatékonyabb munkavégzésre folyamatosan szükségünk van. Munkánkkal hosszú távon javul a közösségi közlekedés színvonala és annak kultúrája is.

Hiszem azt, hogy minden erőfeszítésünk megéri, hogy együtt, közösen építhetjük tovább Magyarország közösségi közlekedését. Dr. Homolya Róbertnek köszönjük az eddigi munkáját, Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgatónak jó munkát és további szakmai sikereket kívánunk! A továbbiakban is minőségi, ügyfélközpontú, hatékony, elérhető árú és környezetbarát szolgáltatásokkal kívánunk még több utast meggyőzni a vonatozás, buszozás előnyeiről. Az újonnan életre hívott Nemzeti Közlekedési Központ segítségével egységes, vonzó és versenyképes kínálat biztosítására törekszünk a magyarországi közösségi közlekedésben közösen a MÁV-Volán-Csoport új vezetésével.

Mindehhez, a közösen elért sikerekhez és az előttünk álló feladatokhoz a MÁV-Volán-csoport minden munkatársának – valamint a Vasutas Magazin minden olvasójának is – jó egészséget és jó munkát kívánok!

Vitézy Dávid
közlekedéspolitikáért felelős államtitkár
Technológiai és Ipari Minisztérium

VÁLTOZIK A CSOPORTSZINTŰ ÉS A VÁLLALATI ELISMERÉSEK ÁTADÁSÁNAK LEBONYOLÍTÁSA ÉS IDŐPONTJA

Az idei évben július 8-án, pénteken kerül sor a Vasutasnapon az ünnepélyes Tisztavatásra és a technológiai és ipari miniszter által adományozott elismerések átadására. Ezután következnek július 9-én, szombaton a Vasutasnap Jüliális rendezvények.

A MÁV-csoport kibővülésével, a MÁV-Volán-csoport létrejöttével átalakul a csoportszintű kitüntetések rendszere. A Vasút szolgáltatóért kitüntetések mellett új elismerésként megjelenik majd a Volánbusz szolgáltatóért adható kitüntetés és a közösségi közlekedésben nyújtott kiemelkedő teljesítményért adományozható Közösségi Közlekedésért díj is.

Ezen kitüntetéseknek változik az átadási időpontja: az elismerésben részesülők kitüntetései átadására 2022. október 12-én és 13-án kerül sor a vállalati és a központi kitüntetésátadó rendezvényeken.



KIÁLLÍTÁS TOKIÓBAN A MAGYAR VASÚTRÓL



A kiállításon, melyet a szervezők a MÁV, a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút, a GYSEV, a BKK, az Indóház Közlekedési Lap- és Könyvkiadó, a Magyar Vasúttörténeti Park és a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum közreműködésével állítottak össze, megismertetik a japán közönséggel a magyar vasút jelenét és történetének fontos pontjait. A kiállításon számos fotó és ritkaságnak számító kiállítási

Június 1-jén megnyílt és augusztus 26-ig látható a tokiói Liszt Intézet magyar vonatkozású és a magyar vasút történetét bemutató kiállítása.



tárgy mellett a magyar vasút történetét bemutató részletes japán nyelvű összefoglalók olvashatók. A kiállításhoz Instagram-kampány is indult, melyen a résztvevők a GYSEV és a Gyermekvasút által felajánlott tárgyakat nyerhetnek.

A kiállításhoz június, július és augusztus folyamán egy-egy japán nyelvű előadás is társul.

VÁLLALATVEZETŐI KEREKASZTAL A FENNTARTHATÓSÁGRÓL



A Volánbusz adott otthont a Magyarországi Üzleti Tanács a Fenntartható Fejlődésért (BCSDH) 2022. június 1-jén megtartott, Vállalatvezetők a rendszerszintű változásokért című vezetői kerekasztal-beszélgetésének.

A BCSDH (Business Council for Sustainable Development in Hungary) az Üzleti Világtanács a Fenntartható Fejlődésért hazai szervezete, amelynek 2021 óta társaságunk is aktív tagja. Az 1992-ben alapított, svájci központú világtanács ma már több száz nagyvállalatot fog össze, és több mint hetven országban van jelen nemzeti partnerszervezetein keresztül. A magyarországi szervezet 2007-ben alakult, jelenleg 111 tagvállalatot és három magánszemélyt foglal magában. Munkacsoportok, interaktív workshopok, kerekasztal-beszélgetések szervezésével segíti a tagvállalatok klímacéljainak elérését, a joggyakorlatok meghonosítását. Ezúttal az energiaiparban, a közlekedésben és az üzemeltetésben érintett tagvállalatok vezetői beszélgettek az általuk képviselt társaságok környezetvédelmi intézkedéseiről, a világtanács által megfogalmazott, a klímavészhelyzet

megoldására, az egyenlőtlenségek növekedésének és a természeti veszteség megállítására, visszafordítására tett lépésvajaslatookról, az eddig elért eredményekről, illetve a jövőben bevezethető környezetkímélő megoldásokról. A fenntartható fejlődés jegyében a társaság folyamatosan a legmodernebb, környezetkímélő, illetve zéró emissziós autóbuszok beszerzésére törekszik. A Volánbusz 2050-ig évente 113 ezer tonnával igyekszik csökkenteni szén-dioxid-kibocsátását, illetve alapvető célként tűzte ki, hogy olyan, szakmailag jól felkészült, az utazási és megrendelői igényekhez igazodó, hatékonyan és gazdaságosan működő közlekedési vállalként funkcionáljon, amely képes új piacok felé is nyitni.

Volánbusz Kommunikáció



A KOLLÉGÁKAT IS VÁRJA A BALATONFENYVESI KISVASÚT!



A Nagybereket bejáró kisvasút vonatai nyáron is minden nap közlekednek, érdemes a Balaton környéki pihenés, nyaralás során végigutazni a keskeny nyomközű vasút vonalait. A tavaly nyáron átadott, teljesen újjáépített csisztai vonallal a kisvasút és a fürdőhely együttesen a térség programkínálatában új lehetőségeket nyit meg, hiszen minden évszakban színvonalas kikapcsolódást nyújt felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt.

A járatokon regionális tarifa van érvényben, ezért az országos árakhoz képest 25 százalékkal olcsóbban lehet jegyet váltani Balatonfenyvesről Csisztafürdőre, 235 forintért. A Balaton24 és Balaton72 napijegyekkel is lehet utazni a kisvasúton, ezáltal is élénken bekapcsolódik a tópart turisztikai célú közlekedésének kiszolgálásába. A csisztai és a somogyiszentpáli vonalon is a nyári időszakban irányonként naponta 6 járat indul.

A somogyiszentpáli vonalon 2018-ban és 2019-ben végeztek pályafelújítást, a 2002 óta nem üzemelő csisztafürdői vonal teljes újjáépítését 2020 tavaszán kezdték meg, és tavaly július 1-jén nyitották meg a mintegy 8 kilométeres új pályát, mellyel elérhető a híres buzsáki gyógyfürdő.

Az érintett önkormányzatok által nyert támogatásból idén három korszerű állomásépület újult meg, ezzel is a folyamatosan növekvő utasforgalmat szolgálva.

Májusban mutatták be a Kispöfögők mesekönyvsorozat legújabb kötetét, melyben a balatonfenyvesi kisvasút mozdonyai kelnek életre, kalandjaik során a környék növény- és állatvilágáról is mesélnek. Berci, az Mk-48-as, valamint Izom és Pacsirta, a két C50-es mozdony, ha kell, tüzet oltanak, védve a különleges élővilágot, ha kell, egy kis északi pocoknak segítenek, hogy Tihanyba tudjon utazni egy ürgeesküvőre. A mesekönyv oldalain meglevenedik a Nagyberek világa és a kisvasúti utazás hangulata.

Az 1950-tól eredetileg gazdasági vasútnak épült vonalon mára a személyszállítás az egyeduralgódó: nyáron igen jelentős a balatoni kirándulóforgalom, de a somogyiszentpáliak és imremajoriak számára a közösségi közlekedést is ezek a kisvonatok jelentik. Csisztafürdő az újjáépített vonalon lényegesen gyorsabban elérhetővé vált a Balaton-partról, mint közúton, és utazás közben az utasok a Nagyberek gazdag állat- és növényvilágában gyönyörködhetnek.

ÚJABB FIATALÍTÁS A VOLÁNBUSZ JÁRMŰFLOTTÁJÁBAN: 140 ÚJ BUSZ ÉRKEZHET A TÁRSASÁGHOZ



Eredményesen zárult a Volánbusz 140 darab új, normál padlós, két tengelyes, szóló autóbuszra kiírt közbeszerzési eljárása. Az új járművek a Volánbusz jármű-fiatalítási programjának keretében két részletben érkehetnek a flottába a nyertes ajánlattevőknek – Kravtex Kft. és Omnibus Hungária Kereskedelmi Kft. – köszönhetően. A közlekedési társaság célja továbbra is az, hogy a járműpark folyamatos megújításával még vonzóbbá tegye a közösségi közlekedést az egyénivel szemben.

Az Omnibus Hungária Kereskedelmi Kft. által szállítandó Mercedes-Benz Intouro M típusú járművek a legkorszerűbb, Euro 6e környezetvédelmi besorolású motorral készülnek. 73 utast szállíthatnak (5 fő/m² állóhely-kihasználással számolva), vírus elleni aktív szűrős légkondicionáló berendezéssel, kamerarendszerrel, fedélzeti utastájékoztató berendezéssel és USB-töltőpontokkal felszereltek. A normál padlós kialakításnak köszönhetően a hosszabb utaknál elengedhetetlen poggyásztér is az utasok rendelkezésére áll. Az autóbuszok a legfejlettebb vészfékasszisztens rendszerrel, az Active Brake Assist 5-tel ellátva kerülnek forgalomba, amely kategóriájában világszerte a Mercedes-Benz Intouro típuscsaládban mutatkozott be. Ez a vezetéstámogató biztonsági rendszer már a gyalogos és kerékpáros közlekedőket is érzékeli, és szükség esetén akár vészfékezéssel igyekszik elkerülni az álló vagy mozgó személyekkel, illetve akadályokkal történő ütközést.

A Kravtex Kft. által szállítandó 100 darab Credobus Inovell 12 típusú jármű ugyancsak 73 fő egyidejű szállítására alkalmas (5 fő/m² állóhely-kihasználással számolva), a buszok utastéri légkondicionálóval, kamerarendszerrel, fedélzeti utastájékoztatóval felszereltek, továbbá az utastérben USB-töltőpontokkal is rendelkeznek.

Vitézy Dávid, a Technológiai és Ipari Minisztérium közlekedési államtitkára a sikeres közbeszerzési eljárás lezárásával kapcsolatban elmondta: „A Volánbusz az elmúlt években Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgató vezetésével megindult jármű-fiatalítási programjában eddig csaknem 1800 új autóbust vásárolt, és idén további sok száz új jármű beszerzését tervezi. Így év végéig a Technológiai és Ipari Minisztérium által megrendelt helyközi buszflotta állományának 45 százaléka megújulhat, és a flotta átlagéletkora 8 évre csökkenhet.”

Volánbusz Zrt.

TERÜLETBEJÁRÁSOK A PÁLYAKEZDŐ DIPLOMÁS PROGRAMBAN



2020 tavasza óta – a járványügyi helyzet folytán – nem volt lehetőségünk a Pályakezdő Diplomás Program kedvelt programelemeinek, a területbejárásoknak a megrendezésére. Számos készségfejlesztő és együttműködés-fejlesztő alkalmat az online térben vagy szűkebb körben, személyes jelenlét mellett rendeztünk meg.

A járványügyi korlátozások feloldása után elkezdtük a területbejárások szervezését. Fontosnak tartjuk, hogy a pályakezdő kollégák a saját szakterületükön kívül a más cégcsoporthoz tartozó helyszíneket, munkafolyamatokat is megismerjék, ezáltal komplex képet kapjanak a vasút működéséről.

Május és június hónapban négy vasútszakmai hely megtekintésére is lehetősége nyílt a PKD program résztvevőinek. Május 5-én a MÁV VAGON Kft. székesfehérvári telephelybejárása valósult meg kilenc fő részvételével.

Május 10-én szintén VAGON-os helyszínre, a szolnoki Járműjavítóba vittük el fiatal kollégáinkat, összesen tizenegy főt. Május 27-én a gyöngyösi VAMAV üzemlátogatást rendeztük meg, amely programelemre huszonkét fő volt kíváncsi.

Június 1-én pedig a MÁV FKG Kft. jászkiséri székhelyét tekinthették meg az érdeklődő kollégák, összesen tizennégyen. A területbejárásokat jó hangulatú szakmai beszélgetés kísérte, így az őszi időszakban a pályakezdő kollégák érdeklődésének megfelelően újabb helyszíneket tervezünk meglátogatni.

SZAKMAI ELŐADÁSOK, ÚJÍTÓ ÖTLETEK A TALENT KONFERENCIÁN

2022. május 26-án a TALENT Konferencia keretében rendeztük meg a MÁV-Volán-csoport Pályakezdő Diplomás Programjának záróeseményét. A rendezvénynek a Baross Gábor Oktatási Központ adott otthont, a napot dr. Tura Szvetlána, a MÁV-START Zrt. humán erőforrás-igazgatója nyitotta meg.

A MÁV-Volán-csoport Pályakezdő Diplomás Programja szakmai és humán témában ad segítséget a kezdeti beilleszkedéshez. A fiatal kollégák évről évre bemutatathatják a vezetőik és kollégáik előtt mindazt a tudást és tapasztalatot, amelyet a vállalatcsoportnál eltöltött idő alatt megszereztek.

Az eseményt a korábbi évek gyakorlata alapján idén is csoportszinten valósítottuk meg. A szervezői csapatot a MÁV

Zrt. részéről Pál Dorottya és Tóth Rebeka, a MÁV-START Zrt.-től Eszik Orsolya, a MÁV VAGON Kft. részéről Szilágyi Gabriella a MÁV FKG Kft.-től Gujdár Orsolya és a MÁV SZK Zrt.-től pedig Szücs Anna alkották.

Idén a 2020 tavaszán és őszén csatlakozott pályakezdők közül 15 fiatal kolléga vállalkozott arra, hogy kis csoportban, választott témáját 10-15 perces előadás keretében

ismertesse a konferencián. Egy-egy témához a különböző vállalatoktól, illetve szakterületről érkező kolléga is csatlakozhatott. A konferenciát több felkészítő és készségfejlesztő alkalom segítette. A csapatok megalakulása, a közös felkészülés és a csapatmunka egyaránt online térben valósult meg. A résztvevők személyesen prezentációtechnika-képzésen és főpróbán vehettek részt. A szakmai oldalról a támogatást a csapatok által választott mentorok biztosították.

A Talent Konferencián összesen hat csapat prezentált, a MÁV Zrt.-től öt fő, a MÁV-START Zrt.-től hat fő, a MÁV VAGON Kft. részéről három fő, MÁV FKG Kft.-től pedig egy fő részvételével.

Az előadásokat a csapatok, a mentorok és a vezetők személyesen, a további meghívottak skype-os élő közvetítés segítségével tudták nyomon követni.

A konferencia témái:

Téma	Előadók	Mentor	Fővédnök
Blokklánc technológiai, Okoszerződések	Zsohár Dániel (MÁV Zrt.) Kuprák Máté (MÁV Zrt.)	Kiss József	Széles Marianna
Vasúti járművezető toborzás és a motiváció fenntartása	Velis Márk József (MÁV-START Zrt.) Janzsó András Gyula (MÁV FKG Kft.)	Földes Péter	Ughy Kálmán
Megújuló energiaforrások a MÁV-Volán-csoportnál	Sibalin Adrienn (MÁV Zrt.) Kozó Dénes (MÁV Zrt.) Nagy Péter (MÁV Zrt.)	Tarjányi Zoltán	Dr. Wégner Krisztina
Vasúti kocsik lépcsővilágítása	Heirich Dávid Miklós (MÁV-START Zrt.) Kovács Zoltán Elek (MÁV-START Zrt.)	Fábián Zoltán	Gyurina Szabolcs
Járműpark korszerűsítése	Stefanics Valentin Máté (MÁV-START Zrt.) Horváth Martin Zoltán (MÁV-START Zrt.) Csejtey Máté Lajos (MÁV-START Zrt.)	Ámon József	Nagy Alfonz
KIS(S) vonat, NAGY mérés	Abonyi Vid (MÁV VAGON Kft.) Fojtyik Gábor (MÁV VAGON Kft.) Kiss András Balázs (MÁV VAGON Kft.)	Csöndes Ákos	Stánicz János

A tavalyi évhez hasonlóan minden csapathoz egy-egy szakmai fővédnököt kértünk fel, akik értékelték az előadásokat szakmai szempontból, valamint személyes véleményeket fogalmaztak meg arról, hogyan látták a csapat munkáját. A fővédnökök kiemelték, hogy példaértékű a csapattagok közös gondolkodása, dicsérték a bemutatott javaslatokat, ötleteket, hiszen aktualitásuk mellett nagy lehetőségeket is rejtenek magukban. Látható volt, hogy valamennyi csapattag jártas a saját témájában, hiszen mindennapi tapasztalatokra épített ötleteket, javaslatokat mutattak be.

Az eseményt Ghymesné Halmi Krisztina, a MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés vezetője zárta le, aki kiemelte a csapatok elhivatottságát, szakmai hozzáértését és a Talent programban való kiemelt helyállásukat.

A csapatok részére oklevelek és ajándékcsomagok kerültek átadásra.

Biztatjuk a szakmai területeket, hogy a csapatokkal vegyék fel a kapcsolatot, és építsék be a megvalósítható javaslatokat, új munkafolyamatokat a vállalati működésbe.

Gratulálunk a konferencián részt vevő minden csapatnak!

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés



TÁPPÉNZES PAPIROK KEZELÉSE

Tisztelt Munkavállalók!

Tájékoztatjuk Önöket, hogy a vonatkozó jogszabályok alapján június 1-jétől továbbra is elfogadjuk az elektronikus formában megküldött táppénzes papírokat a papíralapú igazolások mellett.

Az orvosok továbbra is megküldhetik a betegeknek elektronikus formában, e-mailen a táppénzes igazolásokat. Ha az igazolás e-mailben érkezik, úgy kérjük, azt továbbítsák a munkáltatói jogkörgyakorlójuk (vagy a munkáltatói jogkörgyakorló által megbízott személy) részére távollétük igazolására, digitális aláírásra, valamint a Humán Szolgáltatás uszikoport@mav-szk.hu e-mail-címére.

Ha papíron adja ki az orvos a táppénzes igazolást, úgy a dokumentumot juttassák el a munkáltatói jogkörgyakorlójuknak (vagy általa megbízott személynek) távollétük igazolására (aláírásra), majd ezt követően az orvosi igazolást a keresőképtelen állományról vagy a kórházi igazolást adják le a Humán Szolgáltatás szervezet ügyfélszolgálati irodáin elszámolásra.

Lehetőség van arra is, hogy a papíralapon megkapott táppénzes igazolásokat beszkenneeljék, és e-mailen továbbítsák munkáltatói jogkörgyakorlójuk (vagy általa megbízott személy) részére, majd ezt követően a humán szolgáltató szervezet uszikoport@mav-szk.hu e-mail-címére elszámolásra.

Szeretnénk felhívni szíves figyelmüket arra, hogy a későbbi hatékonyabb ügyintézés érdekében ügyfélkapus regisztráció igénylése és használata javasolt és célszerű, mert várható, hogy rövid időn belül az orvos a keresőképtelenségi igazolást is az EESZT-n fogja elhelyezni úgy, ahogy a recepteket vagy a vizsgálatok eredményeit.

Továbbra is mindent elkövetünk annak érdekében, hogy az egészségbiztosítás pénzbeli ellátási igények a lehető legrövidebb időn belül kifizetésre kerüljenek, munkáltatói és munkavállalói melegezésre.

Köszönjük együttműködésüket, jó egészséget kívánunk!

Humán Szolgáltatás



GYERMEKVASUTASOKAT AVATTAK



Június 25-én tartották a budapesti Gyermevasúton a 2021/2022. tanévben tanfolyamot elvégző gyerekek avatási ünnepségét, idén 180 ifjú gyermekvasutas tett fogadalmat a hűvösvölgyi végállomáson.

A tanév alatt ősszel és tavasszal is indult egy-egy négyhónapos tanfolyam, ahol a vasutas szakma alapjaival és a környék nevezetességeivel ismerkedhettek meg a gyerekek, majd a sikeres vizsgákat követően szolgálatba állhattak. A Gyermevasút egyre növekvő népszerűségét jól mutatja, hogy az elmúlt évekhez képest most rekordszámú gyermekvasutast avathattak fel, és külön büszkeségünk, hogy mintegy ötvenen kitűnő eredménnyel végezték el a képzést. Az ifjú vasutasokat Koncz Zsófia, a Technológiai és Ipari Minisztérium miniszterhelyettese és Pafféri Zoltán, a MÁV elnök-vezérigazgatója is köszöntötte.

Ünnepélyesen felavatták az idén megújult hűvösvölgyi tábort is. Az 1962-ben épült hűvösvölgyi gyermekvasutas tábor előregedett faházainak helyére új, korszerű, a tájba illő kétszintes szállásépületet emeltek, megújultak a közösségi terek és a környezet is – ezzel szolgálva a gyermekvasutasok hagyományos nyári táborozását. Az új tábor felépítését a vasúttársaság saját forrásból valósította meg.

A Széchenyi-hegyről induló kisvasút első 3,2 kilométeres szakaszát 1948. július 31-én adták át, majd a hűvösvölgyi végállomásig vezető teljes vonalon 1950. augusztus 19-én indult meg a forgalom. A budapesti Gyermevasút közel 12 kilométeres hosszával 2015-ben bekerült a Guinness Rekordok könyvébe, mint a világon a leghosszabb olyan vasútvonal, ahol a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot 10-14 éves korú gyerekek látják el. A Budai-hegység közkedvelt kirándulóhelyeit összekötő kisvasúton egész évben járnak a vonatok, jelenleg már közel hétszáz gyerek váltja egymást a szolgálatban.

A legifjabb vasutasokkal már a nyáron találkozhatnak az utasok: a kisvonatok munkanapokon óránként, hétfőgőz 40-50 percnél tovább indulnak. A menetrendben előre meghirdetett napokon nosztalgiajáratok is forgalomba állnak. A következő gyermekvasutas tanfolyam október elején indul, szeptember elejétől lehet jelentkezni a Gyermevasút honlapján történő regisztrációval.

Váczai Viktor

Kisvasúttal nyáron a budai hegyekbe!

A Gyermekvasút a budai hegyek számtalan nevezetességét, titokzatos helyét érinti, állomásai kellemes kirándulások kezdő- és végpontjai lehetnek. A nyári időszakban hosszabb üzemidőben járnak a vonatok, az erdei utazás felejthetetlen élményt nyújt a kilátókocsikban.

Kötőpályás közösségi közlekedéssel Hűvösvölgy és Széchenyi-hegy végállomás egyaránt megközelíthető. Hűvösvölgybe a Dél-Buda felől érkező, a Széll Kálmán téren át közlekedő villamosokkal, Széchenyihegyre pedig az önmagában is különleges járművel, a 60-as jelzésű fogaskerekűvel lehet eljutni. A fogaskerekű a Városmajorból indul és a mindössze 4 km-es útvonalon 315 méteres szintkülönbséget leküzdve éri el a Gyermekvasút széchenyihegyi végállomását.

A legtöbb közismert látnivaló a Gyermekvasút Virágvölgy állomásától könnyedén megközelíthető. A Normafa legnagyobb játszótere az állomástól alig 100 méterre, az Anna-réten található, de rövid sétával beszerezhető a híres normafai rétes és lángos is. A Normafa nevét az egykor itt, a Konkoly-Thege Miklós út elejénél álló évszázados, hatalmasra nőtt bükkfáról kapta. 1840-ben a fánál énekelte el Bellini Norma című operájának nagyjáráját Schödélne Klein Rozália, európai hírnépszerű. Ennek emlékére kapta a fa és a környék a Normafa nevet.

Virágvölgy és Jánoshegy állomástól könnyedén megközelíthető az Erzsébet-kilátó, mely a János-hegy tetején, Budapest legmagasabb pontján, 527 méter tengerszint feletti magasságban áll. A kilátó egész évben nyitva tart, díjmentesen látogatható. A toronyból télen és nyáron egyaránt csodálatos kilátás nyílik Budapestre és a környező településekre. Akár Jánoshegyről, akár Virágvölgyből indulunk az Erzsébet kilátóhoz, félúton a Libegő felső végállomását érintjük. A Libegővel

völgymenetben az utas Budapest panorámájában gyönyörködhet, miközben szó szerint úgy érezheti, hogy a hegytetőről a városba ereszkedik. Hegymenetben van lehetőség csodás szelfiket készíteni, háttérben a város panorámájával.

A Libegő mellett látványos sziklacsoport fehérlik: a János-hegy egyik nyúlványát képező Tündér-hegy lejtőjéből emelkedik ki a Tündér-szikla. Oldalán kiépített sétaút vezet, tetejéről Budapestre nyílik panoráma.

Bár jellemzően kevésbé közismertek, de a Gyermekvasút északi szakasza közelében is megannyi látnivaló található.

Szépjuhászné állomásról erdei sétával vagy a 22-es buszcsláddal közelíthető meg a Budakeszi Vadaspark és Kalandpark. A vadaspark területén karámokban és szabadon állatok, pihenőparkok, számos védett növény, tűzrakó helyek, vadles, kilátó és kijelölt turistaútvonalak várják a látogatókat. A kalandpark gyönyörű erdei környezetben, 6 különböző nehézségű pályával várja a magasságot, izgalmakat kedvelő kalandorokat és persze a családok fiatalabb tagjait is.

Szépjuhászné és Hárshegy állomásról egyaránt kiváló túracélpont a Hárs-hegy két kilátója is, mindkettő éjjel-nappal látogatható. A Nagy-Hárs-hegy tetején, 454 méterre a tengerszint felett helyezkedik el a Kaán Károly-kilátó. A teraszos elrendezésű kilátóból hasonló körpanoráma tárul a szemlélődő elé, mint a közeli és ismertebb Erzsébet-kilátóból.



Budakeszi Vadaspark és Kalandpark bejárata

A Gyermekvasút vonalától légvonalban alig száz méterre, a Kis-Hárs-hegy tetején, 362 méteres tengerszint feletti magasságban, egy kisebb erdei tisztáson áll a Makovecz Imre-kilátó, melyből Buda északi részére, a budapesti belvárosra, a Várhegy és a Citadella felé nyílik kilátás. A kilátónak jellegzetes, egyedi alakja van: vázát egy lebetonozott vascső alkotja, melyen harminc akácronkból két egymásba fonódó csigalépcsőt alakítottak ki.

A kisvasút vonala a Hárs-hegyek peremén vezet, egyik híres szakasza Hárshegy és Szépjuhászné között a panoráma-ív, ahol a vonat is lelassít, hogy az utasok a kocsikból gyönyörködjenek a főváros látképében. Minden nyári hónapban egyszer Naplemente expressz is közlekedik, amikor a szerelvény ezen a kilátóponton időzik alkonyattól sötétedésig, kellemes nyáresti programot adva a kikapcsolódni vágyóknak.

Hárshegy és Hűvösvölgy állomás között található a vasútvonal egyik legkedveltebb műtárgya, a 198 méter hosszú fordítóalagút.

Hűvösvölgy állomáson található a Gyermekvasutas Múzeum, mely a Gyermekvasút és az egykori Úttörővasút tárgyi emlékeinek gyűjteménye. A kiállítás a kisvasút építésének kezdetétől egészen a közelmúltig felidéz a Gyermekvasút történetét. A kiállított képi és tárgyi emlékeken kívül interaktív játékok is várják a látogatókat, de például itt kapott helyet Hűvösvölgy állomás korábbi mechanikus biztosítóberendezése is.

A Gyermekvasút környékén kerékpárutak is futnak, így a kisvasutazást akár kerékpározással is érdemes lehet összekötni. A legtöbb szerelvényen kerékpár is szállítható.

A gyermekvasut.hu/kerepar oldalon közzétett kerékpáros kirándulás-tippeket is talál az érdeklődő. Az egyes útvonalakat azok nehézségi szintjüknek megfelelően rangsorolták, így külön családbarát, könnyű és közepes nehézségű útvonalat is lehet választani, melyek a fent leírt látnivalók többségét is érintik.

Váczai Viktor



ARRA IS GONDOLJUNK, AKI ELŐL ÜL!

Mit lát, mit érez a mozdonyvezető egy vasúti átjárós baleset bekövetkeztekor? Milyen felelősség hárul ránk, vasutasokra az edukáció terén? Interjúnkban ilyen és ehhez hasonló kérdésekre kerestük a válaszokat.

Bognár Judit FLIRT motorvonat-vezetővel Benke Máté beszélgett.

Azt hiszem, hogy a vasutasok figyelmét kell a legkevésbé felhívni az átjárókban tanúsítandó helyes magatartásra – hiszen jól ismerjük a balesetek következményeit –, ám ez a többlétudás kimondatlanul is arra predesztinál bennünket, hogy minden eszközzel felhívjuk a környezetünkben élők figyelmét a téma súlyára.

Egyetértek, és én is így teszek. A barátaim, a húgom barátai és a családtagjaim is sokkal jobban figyelnek, sokkal óvatosabbak, amióta motorvonat-vezetőként dolgozom és beszélek erről. Szerintem alapvető feladatunk a környezetünkkel tudatni, hogy milyen veszélyeket hordoz az, ha nem figyelünk vagy felelőtlenül cselekszünk.

Egyre inkább azt gondolom, hogy egy-egy közös, családdal és barátokkal töltött délutánon is szóba hozható a figyelem fontossága. Ezzel akár életet is menthetünk. Erről mit gondolsz?

A témának helye van bárhol, mert az információ szájról szájra terjed. A húgom kilencéves kislányának is mesélni szoktam a közlekedésbiztonságról, aki továbbmeséli az osztálytársainak a legfontosabb alapvetéseket. Szerintem rengeteg emberhez el lehet jutni ily módon, és talán hatékonyabb is,

ebben a „személyes” formában. De mindezt meghaladva úgy gondolom, hogy az iskolákban is komolyabban kellene oktatni a közlekedési kultúrát. A legfontosabb szabályokat milliószor el kell mondani, mert az életükről van szó, a rossz ellenpélda pedig folyamatosan kísérti őket. A gázolásom után táppénzen voltam, és az időm javát Balatonfenyvesen töltöttem. A boltba menet egy vasúti átjárón kellett átkelnem, ahol gyakran kaptunk pirosat. Az egyik alkalommal gyerekek álltak mellettem, mire egy nő megkerülte a lezárt csapórudat, és a tiltó jelzés ellenére átkelt a sínen. Valószínűleg még a gázolás hatása alatt álltam, mert az asszony után kiáltottam, aki nem köszönt meg, amit tölem kapott. Az igazság az, hogy rettentően dühítenek az ilyen esetek, mert amit a szülő fáradtságos munkával megtanít, azt az efféle tettekkel szép lassan tönkreteszik a felelőtlen emberek.

Hogyan született meg benned a döntés, hogy motorvonat-vezető legyél?

Általános iskola után Dombóvárra, vasútszakmai középiskolába mentem. Ott döntöttem el, hogy mozdonyvezető szeretnék lenni. Az elképzelés természetesen irreális volt, hiszen akkoriban egyáltalán nem vezethetett vasúti járművet nő, a gondolat mégis izgalommal töltött el. Végül forgalmi

szolgálattevő vizsgát tettem, három éven keresztül Kurdon és Dombóvár alsón dolgoztam. Azt a munkakört is nagyon szerettem, de családi okok miatt végül elhagytam a pályát. Az élelmiszeriparban helyezkedtem el lean mérnökként, majd sok évvel később – a kiegészítés határán – egy osztálytalálkozón merült fel a gondolat, hogy talán megvalósíthatom régi álmom. Az egyik osztálytársam, aki azóta is a vasútnál dolgozott, azt javasolta, hogy adjam be a jelentkezésemet a MÁV-START-hoz. Egyből fel is vettek, a vizsgáimat is rögtön teljesítettem, így 2021 decemberében meg is volt az első önálló szolgálatom.

Amikor a vezetés mellett döntöttél, nyilvánvalóan eszedbe jutott, hogy pályafutásod alatt akár több gázolásban is részed lehet. Készül erre lelkiileg az ember?

Szerintem nincs olyan, aki nem teszi meg, én is tisztában voltam vele, hogy ez előbb-utóbb be fog következni. A tanfolyamon azt kérik tőlünk, hogy semmi esetre se személyesítsük meg az áldozatot – így talán könnyebb. Tudatosítják bennünk azt is, hogy meg fog történni, hogy veled fog megtörténni és hogy mi a feladatod utána. Az én esetem egy elsodrás volt, tehát akit elütöttem nem vesztette életét, de erről abban a pillanatban még nem tudtam. Azt hiszem, hogy jól hasznosultak a tanfolyamon tanultak, hiszen lista nélkül is pontosan tudtam, hogy mit kell tennem. És a másik fele is, mert nem akartam tudni, hogy mi történt később az áldozattal. Az érdekes az, hogy nem is „kell”, hogy a személy meghaljon, az ütközés ténye így is, úgy is hatalmas megrázkódtatás a mozdonyvezetőnek.

Azt hiszem, hogy a legtöbbször ebbe bele sem gondolnak a közlekedők... Ezt támasztja alá a számtalan csapórületörés, a piros jelzésen történő áthajtás és a balesetek emelkedő száma. A te szemszögedből milyen a közlekedési morál?

Kritikán aluli. A gyalogosok viselkedése nagyon sok esetben félelmetes. Már messziről látod sokukon, hogy nem fognak körülnézni. Gyakran úgy kelnek át a síneken – valószínűleg mindig ugyanott, hogy semerre sem fordítják el a fejüket – hiszen megszokták, hogy ott úgysem közlekedik vonat. Egyébként, ha minden „B”-s jogosítvánnyal rendelkező ember elmondaná, hogy hány balesetet előzött meg a figyelmének, az elsőbbségadásának vagy a lassításának

köszönhetően, sokan meglepődnének. Ez ránk is igaz a vasúton. Ha egy ember a vágányok közé kerül, nem a miénk a felelősség, de a figyelmünkkel mi is rengeteg balesetet tudunk megelőzni, hiszen ha veszélyes helyzetet észlelünk, azonnal kürtölhetünk vagy vészfékezésbe foghatunk.

Részt vettél a MÁV Vasútbiztonsági Roadshow-jának nyitórendezvényén. Mire hívtad fel az emberek figyelmét a sajtótájékoztatón?

Elsősorban a vasúti átjárós balesetekre. Sok volt idén, és ami most nagyon fontos és aktuális – nyár van, nyaralunk, meleg van, a vízparton kifáradunk, ezért sokan közlekednek figyelmetlenül. Lerövidítik az utakat, nem mennek keresztül a labirintkorláton, gyakran az illegális átjárókat használják. Azt kértem a közlekedőktől, hogy figyeljenek jobban. A fiatalok legyenek a haverjaikkal, bulizzanak, érezzék jól magukat. Ezzel nincs semmi gond, de mindig legyen köztük valaki, aki kellő felelősséggel viszonyul a biztonsághoz és minden körülmények között figyel. A közlekedés amúgy is orosz rulett – a gyermekeimnek is mindig ezt tanítottam –, hiszen soha nem tudhatod, ki milyen állapotban van körülötted. Legalább te legyél az, aki mindent megtesz a biztonságért.

A mozdonyvezetés kimerítő, teljes figyelmet igénylő munkakör. Hogyan pihened ki a szolgálatokat?

Szeretek bicajozni, úszni, horgászni, de csak annyit, amennyi a lustaságba belefér! (nevet) A Balatont imádom, ha lehet, a családommal ott töltjük a szabadidőnket. A nagyobbik fiam egyébként a Nemzeti Közszolgálati Egyetem közlekedésszervezési szakán végzett, a kisebbik fiam pedig a HÉV-nél van járművezető-tanfolyamon – így mindkettejük életében jelen van a közlekedés és a biztonság. Ennek nagyon örülök.

Végezetül mit gondolsz, mivel lehetne a vasúti átjárós balesetek számát csökkenteni?

Az valószínű, hogy nem fizikai akadályokat kellene emelni. Leginkább az edukációra fektetném a hangsúlyt. Millió dolguk van az embereknek, tele a fejük, közben a megszokott útvonalakon megszokásból közlekednek. Ez életveszélyes, nem szabad, hogy rutinná váljon, ezt kellene valahogy kiküszöbölni, amire az oktatás lehet a legjobb megoldás.

Benke Máté



Cikkünk megírásáig (06. 24.) 50 vasúti átjárós baleset történt ebben az évben.

Bognár Judit a MÁV Vasútbiztonsági Roadshow-jának első állomásán, Balatonszemesen beszélt a sajtó képviselőinek a közlekedési kultúra fontosságáról

„MINDENKIRE FIGYELEK, ÉS EZT ÉRTÉKELIK AZ EMBEREK”

INTERJÚ A MÁV-SZÉKHÁZ GONDNOKÁVAL

Kovács Géza, vagyis ahogy a legtöbben ismerik, Géza bácsi, több mint egy évtizede foglalkozik a budapesti MÁV-székház ügyes bajos javítanivalóival. Mindig van egy kedves szava a székház munkatársaihoz, akik mindig számíthatnak rá, legyen szó kiégett villanykörtéről vagy csak egy kis beszélgetésről. Életéről, munkájáról mesélt a Vasutas Magazinnak.



Hogyan kezdte a pályafutását, hogyan lett gondnok a MÁV-székházban?

Tűzvédelmi és munkavédelmi képesítést szereztem. Nem sorolnám fel az összes munkám, ami lényeges, hogy a rendszerváltás előtt a Medimpexnél voltam tűzvédelmi vezető. Akkor kerültem először kapcsolatba a MÁV-val, annak is a vegyi kárelhárítás csoportjával. A XV. kerületben található Károli Sándor úton lévő telepen dolgoztam, vasúttartálykocsik lefejtésével, föld alatti tartályok, acetón, etilalkohol, gyógyszergyártáshoz szükséges anyagok kezelésével foglalkoztam. A MÁV vasúti kárelhárítási csoportja tanulmányokat készített ezekről az anyagokról. Így kerültem először kapcsolatba a vasúttársasággal, és később ekkori kapcsolataim vezettek oda, hogy gondnok legyek a székházban.

De addig is, a rendszerváltással megszűnt a munkahelyem, egészen nyugdíjazásomig egy családi vállalkozásban dolgoztam, onnan mentem nyugdíjba 2010-ben. Tevékeny ember vagyok, így azután sem akartam otthon ülni. Olyan munkát szerettem volna, amit szívesen csinállok, de lehetek, amint elhagyom a munkahelyet, nem viszem haza a problémákat. Mostani munkám ilyen.

Mit csinál gondnokként?

Szokták mondani, hogy a jó gondnok mindenhez ért, de semmihez sem igazán. Számtalan apró dolog van, ami nem kíván speciális szakértelmet, mégis el kell végezni. Például a kertlocsolás, ajtó igazítása, egy zárcsere vagy éppenséggel képek felrakása. A székházban négyen vagyunk a DOME FSG karbantartói csapatban, egy gépész, két villanyszerelő és én. Természetesen külső szakemberek is dolgoznak a székházban, például kazánosok, liftesek, velük részben mi tartjuk a kapcsolatot. Egész nap járom az épületet, én vagyok a mindenki Géza bácsija. Ha azt mondanám, Kovács Géza, azt nem tudnák, kicsoda. (nevet)

Milyen mindennapi feladatai vannak egy ekkora épületben?

A nyolcadik emeleten kezdem a munkát, és megyek lefele, körbesétálok, nincs-e valahol döglött madár s egyéb probléma, beszélek az illetékesekkel, rendben van-e minden, nincs-e takarítási hiányosság, egyéb kérés stb. A kertben letörölöm az asztalokat, megnézem, hogy áll a szemét, elég-e a kuka, működnek-e a sorompók. Az örökkel egyeztetek, ész-

leltek-e valamit. Ez egy általános napkezdés, aztán jöhetnek az alkalmi feladatok, pl. tárgyak áthelyezése, óracsere, nagyon sok apró probléma akad.

Vannak mókás történetei?

Egyszer a nyolcadikról leesett egy mobiltelefon a lift és a liftakna közötti résen keresztül. Leállítottuk a liftet, kiszedtük a telefont. De esett már le ott minden, például gépkocsikulcs rendszeresen beleesik. Néhány éve megállt a lift, bennragadtak fontos látogatók. Kollégáimmal ki kellett húzni az embereket, mert a lift félúton állt meg és nyílt ki...

Önt sok ember ismeri, még úgy is, hogy nincsenek munkakapcsolatban.

Ez azért lehet, mert mindenkire szólok egy kedves szót, beszélek az emberekkel, tisztelettel szólok hozzájuk. Valakit ezer éve ismerek, de még mindig nem tudom a nevét, de tudom, hogy terhes, és kislánya született. Mindenre figyelek, és ezt értékelik az emberek. Szeretek bókolni, 72 évesen már elnézik nekem, ha megdicsérek egy hölgyet. Sírtak már a vállamon itt sokan. Családi ügy, munkahelyi problémák miatt, valamiért jó vigasztalónak bizonyultam.

Mit szeret a munkájában?

A szabadságot, hogy önállóan osztom be a feladataimat, sokat vagyok a természetben.

És mit nem?

Bizonyos emberek beképzeltségét. Elismerem minden további nélkül, hogy valaki nálam sokkal többet tud vagy többet elért, de amikor a visszaköszönés is a nehezére esik, attól mérges leszek. Nem szabadna azt érzékeltetni másokkal, hogy kevesebbek. Az igénytelenséget sem sze-

retem, főleg a dohányosok egy részéről, ugyanis sokszor előfordul, hogy a cigicsikket az asztal lábán nyomják el.

Mivel van a legtöbb probléma?

A liftekkel sok volt a gond, hozzá nem értő emberek működtek. Ez megszűnt, most újra a Shindlerrel dolgozunk, jó a kapcsolat, a szerelők profik, elérhetőek. Jóval kevesebb már a probléma. A parkolóval gyűlik meg a bajom, most kezdődik a rendcsinálás, összes behajtási engedélyt törölték, akinek nincs leadva a rendszáma, annak többet nem nyílik a sorompó. Ott szokott lenni káosz. Egymás helyére állnak, rosszul állnak be, kidobják a szemetet a kocsik elé stb. Az emberek nem érzik a sajátjuknak az épületet, jobban kéne vigyázni rá! Valaki öntörvényű, és saját maga akarja megoldani a dolgokat. Például egy úr beleejtette a jeggyűrűjét a mosdóba, és saját kezűleg letépte a szifont, mondván, a felesége megöli, ha elhagyja a gyűrűt. Ilyenkor sokkal több munkát ad nekünk.

Mit csinál, ha nem dolgozik?

Szinte ugyanazt csinálom, amit a székházban, hiszen családi házban lakom Újpesten, ahol mindig elromlik valami. Anyukám 92 éves, neki segítek, van egy lányom és két unokám, velük is egy házban lakom. Egy hét hónapos német juhással próbálok zöld ágra vergődni, hogy ne rágjon meg mindent a kertben, de vesztésre állok.

Mit üzenne a székház dolgozóinak?

Legyenek jók az embertársaikkal! A földön fekvő embert felsegíteni ugyanannyi energia, mint közönyösen átlépni felette.

Sin Bettina



Vigyázz, kész, rajt! Elstartolt a főszezon!

Balaton nélkül nincs igazi nyár. Ráadásul most, 2022-ben, az ország még több pontjáról, még több járattal és még kényelmesebben láto-gathatunk el Közép-Európa legnagyobb édesvízi tavához közösségi közlekedéssel. Azonban nem csak a jobb összeköttetés, a korsze-rűbb járművek vagy a szolgáltatások bővítése indokolja, hogy otthon hagyjuk az autónkat. A péntek, illetve vasárnap este araszoló kocsi-sorokat, valamint a tavaly óta jelentősen megemelkedett üzemanya-gárakat is érdemes mérlegelni, ha egy kis balatoni kikapcsolódásra vágyunk.



Így indult az előszezon

Már az előszezonban is jóval többen vették igénybe a vas-úti szolgáltatásokat, mint az előző években, hiszen már az első két hétben több mint 150 ezren keltek útra.

A 2021 nyarán befejezett villamosított északi partszakasz is hamar népszerű lett.

Érdekesség, hogy az utasok csaknem 60 százaléka még mindig a pénztárakban vásárolt jegyet, egynegyedük pedig az elektronikus jegyváltást részesítette előnyben. De ez az arány várhatóan hamarosan változik, ugyanis az előszezon-ban az új automaták telepítése befejeződött.

Mit tartogat a főszezon a Balatonhoz látogatóknak?

Menetrend: Az ország még több kiindulópontjáról még több közvetlen expresszvonat közlekedik a Balaton felé.

Éjjel-nappal vonatozás: Az északi parton kétóránként köz-lekednek Bagolyvonatok a hétvégéken, a déli parton min-den éjszaka kétóránként, hétvégenként és a fesztiválok idő-szakában órás ütemben.

Kerékpárral a Balatonhoz: Az idén már a tó mindkét part-ja óránként elérhető olyan járattal, amely nagyobb meny-nységű bicikli szállítására is alkalmas. A MÁV-START idén új Balatoni kerékpáros egyúti jegyet vezetett be

Szezonális távolsági vonatok a Balatonhoz



400 forintos áron, amellyel bármely balatoni állomásra/ál-lomásról lehet utazni.

Fedélzeti vendéglátás már az északi parton is: A tó déli partján június 9-étől közlekednek étkezőkocsik a Balaton InterCity járaton. Az északi parton a főszezonban pedig IC+ 1. és prémiumosztályú kocsik közlekednek, amelyek bizstrószakasszal is rendelkeznek. Az idei év egyik újítása többek között a lángos és a Balaton koktél, így már az úton könnyedén ráhangolódhatunk a balatoni kikapcsolódásra.

Hűsítő utazás: A déli parti InterRégiók az idei előszezonról fogva klímaberendezéssel felszerelt FLIRT motorvonattal közlekednek. Az északi parton az előszezonban hétvégen-te, a főszezonban naponta közlekedő KATICA InterRégió járatokat érdemes választani a nagy nyári forróságban a hosszabb menetidő ellenére is.

Újonnan telepített jegykiadó automaták: A MÁV-START 35 felújított és 2 új típusú jegyautomatát telepített a forgalma-sabb balatoni állomásokra, megállóhelyekre a hosszú sor-ban állások elkerülése érdekében.

Balaton 24/72, korlátlan utazásra jogosító napijegy: A 24, illetve 72 órás időtartamra megváltható napijegyek a Bala-ton körüli vasútvonalakon, a balatonfenyvesi kisvasút vonalán, valamint a Volánbusz Zrt. egyes part menti járatain korlátlan utazásra használhatók.

Kedvezményes utazás Okosjeggyel: A 2021-ben bevezetett kedvezményes, helyjegyfoglalást magában foglaló Okos-jegy 2022-ben is elérhető a nyári időszakban. Így például Budapestről indulva Fonyódra vagy Révfülöpre akár 2499 Ft-ért is váltható jegy, a vidéki megyeszékhelyekről induló expresszjáratokkal pedig akár 3299 forintos áron is utaz-hatunk.

Programlehetőségek a Balaton körül

Bár a Balaton legnagyobb vonzereje a hűsítő fürdőzés, azonban számos egyéb kikapcsolódási lehetőséget is kínál a család minden tagja számára. Ezekből gyűjtöttünk össze néhány pénztárcabarát alternatívát kedvcsinálóként, hogy még emlékezetesebben teljen a nyaralás.

Túralehetőségek

A Balaton környéke számtalan túralehetőséget rejt magá-ban. Az északi és a déli part domboldalairól rengeteg kilá-tópont kínál csodás panorámát. De akár egynapos kirán-dulás keretében a Balaton-felvidék vulkanikus hegyei vagy a Somogyi-dombság rejtettebb zugait is felfedezhetjük.

Balatonfenyvesi kisvasút

Ha a Balatonnál nemcsak a tó mellett, hanem a Nagybe-rek tájain is szívesen vonatoznánk, akkor a balatonfeny-vesi kisvasút tökéletes választás. Az év minden napján menetrend szerint közlekedő kisvasút, karnyújtásnyira a Balaton-parttól, remek kirándulási lehetőséget és kikap-scsolódást nyújt kicsiknek és nagyoknak egyaránt. Félórás vonatozással eljuthatunk a csiszta gyógyfürdőhöz vagy az imremajori kézműves piacra, miközben átszeljük a Nagy-Berek mesés tájait.

Balatoni retró hétvége (július 16–17., augusztus 13–14.)

A májusi hatvani retró hétvégét követően idén nyáron két alkalommal is időutazásra csábítanak a 70-es, 80-as, 90-es évek korhű szerelvényei, és belekóstolhatunk az Utasellátó inycenségeibe is.

Bringatúra

Az aktív kikapcsolódást kedvelők bátran nyeregbe pattan-hatnak, és a tó körül kerekézve egy-egy pihenőnél csobbán-hatnak is egyet a Balatonban. Mind a déli, mind az északi partra óránként közlekednek nagy kerékpár-kapacitású já-ratok a fővárosból. De ha kevésbé népszerű útvonalra vá-gyunk, akkor a Káli-medence vagy a Kis-Balaton környéke is remek választás.



Bor, mámor, Balaton

A zamatos magyar borok kedvelői a Balatonnál a legjobb helyen járnak. Akár a déli, akár az északi partot keressük fel, érdemes ellátogatni a helyi pincészetekbe és elmerülni a gasztronómiai élvezetekben. Széles a választék, hiszen Badacsony, Balatonboglár, Balaton-felvidék, Balatonfü-red-Csopak, Nagy-Somló vagy Zala borvidékek nedűjeibe kóstolhatunk bele. A sűrűn közlekedő Bagolyvonatokkal pedig Balaton környéki szálláshelyünk is könnyen elérhető.

Jó nyaralást, kellemes kikapcsolódást kívánunk minden munkatársunknak!

Völgyi Katalin

Retró-járművek a MÁV-START kötelékében

Nem túlzás a kijelentés, miszerint az utóbbi időszak legtöbb fotózott magyar vasúti járművei a MÁV-START retró-hétség sztárjai, az eredeti színtervek szerint visszafestett mozdonyok és személykocsik. Na, de hogyan is jött létre ez a flotta?

Mostanában a világon mindenütt nagy divat a vasúti járművek visszafestése. Érthető, hiszen néhány évtizeddel ezelőtt mindenhol törekedtek az adott járműre legjobban illeszkedő színtervek kidolgozására, nem ritkán különleges, egyedi motívumokkal díszítve a mozdonyt, személykocsit. Sajnos, ez az uniformizált arculatok világával megszűnt. A vasútbarátok és a nosztalgizálni vágyók kedvéért egyre több vasúttársaság festi vissza emblematikus járműveinek egy-egy példányát valamely régi színterve szerint. Ezek népszerűsége pedig töretlen mind a fotósok, mind az utasok körében.

Retró-flotta

Ebbe a klubba tartozik immár a MÁV-START is, ami kíváta mind a hazai, mind a nemzetközi vasútbarát közönség elismerését. Szerencsére jó alapokra támaszkodhattunk, hiszen az elmúlt harminc évben is akadt példa visszafestett járművekre. A 2018-ban elfogadott Retró-I. programnak köszönhetően azonban azóta már szervezett keretek között zajlik a járművek visszafestése. Ehhez remek apropót szolgáltatott a MÁV 150 éves évfordulója.

A program megálmodói szerelvényekben gondolkodtak, azaz a vontatójárművek mellett legalább olyan fontos volt a korban illő személykocsik bevonása is. Mégpedig azért, mert így lehet a leghitelesebben megidézni a múlt egy-egy jellemző vonatát, legyen az belföldi expressz, vagy éppen ingavonat.

Az első program gyakorlatilag befejeződött, jelenleg húsz járművet számlál a flotta, hét mozdonnal és tizenhárom személykocsival büszkélkedhet a társaság. Ezek a járművek egyébként részt vesznek a mindennapi forgalomban, de nagyon ritka az az eset, amikor egy-egy visszafestett mozdony a korban hozzá illő szerelvényt továbbítja. Ilyenre szinte csak a retró hétségében van példa.

A kiválasztás szempontjai

A program indulásakor elvárás volt, hogy csak akkor lehet a járműveket átfesteni, ha az egyébként is esedékes, illetve az átfestett járművek műszaki tartalmukban nem tértek el a többi azonos típusú járműtől. A visszafestés nem

járatott jelentős többletköltséggel és ezt szerencsére minden esetben sikerült is tartani. Hangsúlyozottan nem nosztalgia járművek kialakítása volt a cél, igaz, ez mára némiképp megváltozott.

A konkrét jármű kiválasztása személykocsik esetében egyszerűbb volt, hiszen elegendő volt az adott sorozatból az éppen fővizsgára bevonuló példánynál elrendelni a színterv alkalmazását. Mozdonyok esetében ez már bonyolultabb, hiszen egy mozdonynál jóval ritkább a teljes újrafestés, különösen igaz ez az egyre fogyó dízelflotta tagjaira. Nem volt ritka, hogy egy-egy mozdony esetében éveket kellett várni a kedvező alkalomra és az sem volt példa nélküli, hogy az eredeti koncepciót némiképp módosítani kellett, alkalmazkodva az adott mozdonyhoz. És az sem titok, hogy a mai napig vannak olyan járművek, amelyek megújulásra várnak.

Retróvá válás

Hosszú az út az ötlettől az elkészült járműig. Az első lépés a konkrét színezési terv elkészítése, majd a feliratok, jelek megszerkesztése. Ehhez először a lehető legtöbb korabeli fotót kell összegyűjteni. Ez részben a színek, de még inkább a járműveken levő feliratok, jelek miatt fontos. A szín meghatározása már komolyabb feladat, mert ugyan meglehetősen sok régi dokumentum áll rendelkezésre, azonban a MÁV a szocializmus évtizedeiben nem RAL színrendszerben határozta meg a járművek színeit, hanem az akkori magyar szabvány szerint. Átjárás pedig nem mindig volt a két rendszer között. Éppen ezért nem egyszer komoly kutatás előzi meg a színek meghatározását. Szerencsés az a helyzet, amikor valahol mégis előkerül a RAL-kód, de arra is volt már példa, hogy a jármű egy érintetlen sarkából már-már régészeti módszerekkel lementett közel hetven éves festékdarabot kellett egy speciális műszerrel bevizsgálni és a színt meghatározni, majd a festéket kikeverni. Egyik-másik jármű esetében fél év is eltelt, mire minden szükséges információ a rendelkezésre állt és elkészültek a festéshez elengedhetetlen tervdokumentumok és még csak ezek után kezdődhetett meg a tényleges festés.



Akadtak olyan járművek, amelyekre régi alkatrészeket kellett újragyártatni. Szerencsére, itt is volt minta, ami alapján a tehetséges és lelkes helyi szakemberek elkészítették a korhű díszítő elemeket.

Egy biztos, a retrósítás türelmijáték, de a retró-hétség népszerűsége jól tükrözi, hogy megéri.

Többet és többet

Ahogy mondani szokták, evés közben jön meg az étvágy, így van ez a retró-programmal is, amelynek második etapja zajlik éppen. A legfontosabb különbség, hogy ebben már nem csak olyan járművek szerepelnek, amelyek részesei a mindennapoknak, hanem olyanok is esélyt kapnak a tisztas öregsorra, amelyek a közforgalomból jószerével már teljesen eltűntek. Nem titkolt célja a MÁV-START-nak, hogy a tulajdonában levő járművek közül azokat, amelyek magyar vasúti közlekedés közelmúltjának fontos járművei voltak, üzemképes állapotban őrizze meg az utóknak. Ilyen járműből akadt éppen elég, hiszen a folyamatosan megújuló flottából egyre másra tűnnek el a korábban évtizedeken át egyeduralgó járműtípusok. Ez nem kevés jármű és nem kevés feladat. A felújításokhoz pedig meglehetősen sok pénzre van szükség. Éppen ezért a retró-programnak az is célja, hogy a felújításra kijelölt járműveket a források rendelkezésre állásáig megőrizzük és olyan állapotban tartsuk, hogy majdani felújításuk ne lehetetlen küldetés legyen.

Zárszóként mindenképpen ki kell emelni, hogy a retró-flotta fontos a társaságnak és az itt dolgozóknak is. Talán ennek is köszönhető, hogy aki teheti, a maga eszközeivel támogatja ezekben a régi járműveknek a felújítását, üzemeltetését és életben tartását.

Mucsi Barnabás
(MÁV-START műszaki koordinátor)

50 vár és kastély vonattal

A MÁV-START az idei nyári főszezonra „50 vár és kastély vonattal” címmel egy új turisztikai kiadvánnyal készült, ami június közepétől már kézbe vehető. A kis méretű kézikönyvben hazánk különböző régióiban található kulturális örökségei szerepelnek, melyek vasúti megközelítéséhez a könyv részletes leírással is szolgál.



A történelmi múltba kalauzoló gyűjtemény tematikája csupán egy a sok közül, ami sokakat készíthet arra, hogy útra keljenek vonattal. Legnagyobb előnye, hogy a válogatásba olyan kulturális látnivalók kerültek be, amelyek a síneken is kényelmesen megközelíthetőek. Ennek a tematikus kiadványnak a segítségével, amely – a teljesség igénye nélkül – hazánk 50 várát és kastélyát mutatja be, megeleveníthetjük a múltat és felfedezhetjük híres vagy épp hírhedt történelmi hagyatékainkat.

A hiánypótló kötet hasznos útitárs lehet számunkra akár kisgyerekekkel családi körben, akár baráti társaságban egy túra során ejtjük útra a látnivalókat. Minden korosztály számára tartogat izgalmakat egy ilyen kirándulás. Az ódon várfalak, kastélyok látványától kicsit megáll az idő, kiszakadunk a rohanó hétköznapok forgatagából. A gyermekek ráadásul különösen fogékonyak a várkapitányok, a magyar huszárok és vitézek hőstetteire, de felnőtként a mi szívünket is megdobogtatja őseink hagyatéka, történelmi emlékeink felfedezésének izgalma. Az egri vár, a budavári palota, a gödöllői Grassalkovich-kastély, a füzéri vár vagy a keszthelyi Festetics-kastély mellett ráadásul olyan építmények is bekerültek a gyűjteménybe, amelyek kevésbé közismertek, és csak arra várnak, hogy minél többen felfedezzék őket.

Palócföldön elkalauzol bennünket Arany János balladájából ismert drégeli romhoz vagy a látványos, vulkáni csúcsra épült Somoskői várhoz. Miskolcra könnyedén meglátogathatjuk a nemrég teljes felújításon átesett barokk építészeti gyöngyszemet, a Bódva-folyó völgyében épült Edelényi kastélyszigetet. Sárospatak környékén érdemes felkeresni a meredek sziklákra épült, páratlan kilátást nyújtó lovagkori Boldogkő várat, vagy Magyarország 7 természeti csodája közül az egyiket, a majd 800 éves Füzéri várat. A Budapest vonzáskörzetében található, martonvásári neogótikus Brunszvik-kastély parkjában is érdemes egy sétát tenni, és azt is megtudhatjuk, hogy milyen szálak fűzték Beethoven a kastély egykori lakójához. A teljesség igénye nélkül a kiadványban szerepel továbbá a Hamupipőke mesébe illő Turai-kastély, a székesfehérvári romantikus Bory-vár, a Balaton környékén a sümegi vár vagy az Ybl Miklós tervei alapján épített szabadkígyósi Wenckheim-kastély.

A tematikus kiadvány rengeteg hasznos ötletet, információt tartalmaz ahhoz, hogy könnyen meg tudjunk tervezni akár egy egynapos kirándulást. Egyszerű benne eligazodni, hiszen a látnivalókat regionális gyűjtésben sorolja, nyolc térségre bontva. A kiadványból nemcsak a vasúti információkról és a vonatállomástól javasolt útvonalról tájékozódhatunk, hanem

28. BORY-VÁR

Rövid történet: Székesbányán Öreg hegy váromlására a Bory-vár 1846-ig építés alatt állt. A vár építését a magyarországi szabadságharcok miatt kellett félbeszakítani. A vár a Csongrád vármegye területén állt.



Itt a vár építését a magyarországi szabadságharcok miatt kellett félbeszakítani.

30. MAJKI ESTERHÁZY-KASTÉLY

Rövid történet: A kastélyt a 18. században építette Esterházy Pál herceg. A kastély ma is a család tulajdonában van.



Itt a kastélyt a 18. században építette Esterházy Pál herceg.

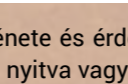
29. CSÓKAKŐ VÁRA

Rövid történet: A vár a 13. században épült. A vár a Csókakő-hegyen állt, a Balaton déli partján.



Itt a vár a 13. században épült.

Rövid történet: A kastélyt a 18. században építette Esterházy Pál herceg. A kastély ma is a család tulajdonában van.



Itt a kastélyt a 18. században építette Esterházy Pál herceg.

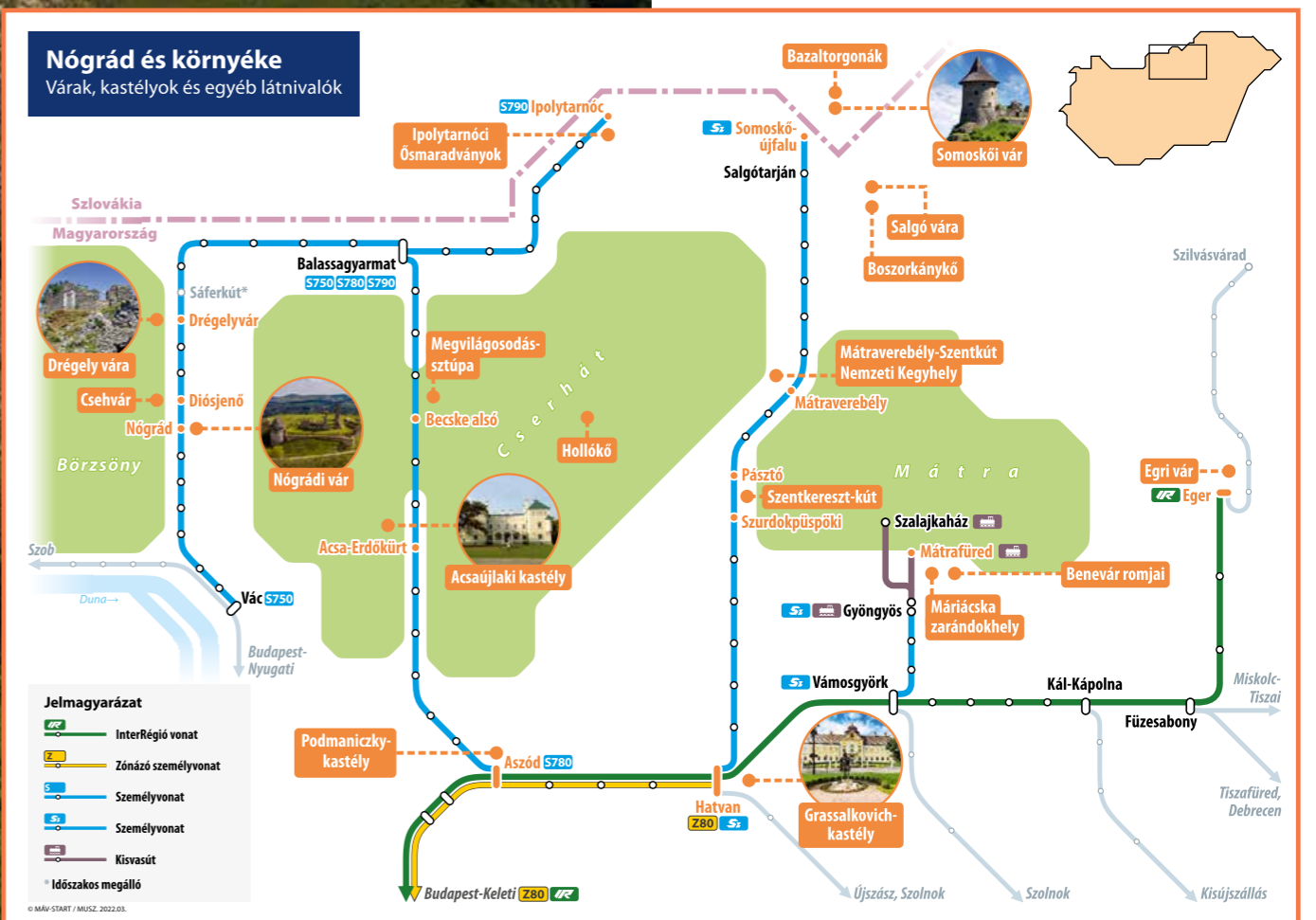
az adott vár vagy kastély története és érdekességei mellett azt is megtudhatjuk, mikor van nyitva vagy mennyibe kerül a belépő. A könyv tartalmaz továbbá régióként egy-egy vasúti térképet is, így még egyszerűbben meg tudjuk tervezni a kirándulást.

Mindenki megtalálhatja benne azt a szabadidős tevékenységet, amely leginkább kedvére való: a kalandos kirándu-

lastól kezdve a városnéző programokig. Ráadásul úgy is tervezhetjük a kirándulást, hogy alkalmanként más-más járművel utazzunk. Kipróbálhatjuk az emeletes KISS-t az esztergomi vonalon vagy a minden kényelemmel felszerelt IC+Prémiumosztályú kocsikat Szolnok, Miskolc, Nyíregyháza, a Balaton északi része vagy Szombathely térségében. Érdemes vonatra szállni, hiszen kényelmesen, gyorsan, az utazási időt is aktívan kihasználva juthatunk el úti célunkig, az utazási család minden tagja pihenten érkezik meg a kirándulás helyszínére. A június közepén megjelent tematikus kiadványok a START ügyfélszolgálatokon, menetjegyirodáknál, a Tourinform irodáiban érhetőek el. A vasúti turizmus fellendítése ágazati szinten fontos célkitűzés, amelynek hasznos eszköze lehet egy-egy, a vasúti eljutást is tartalmazó tematikus kiadvány.

Reméljük, hogy ebbe a különleges, látnivalókkal és érdekes tudnivalókkal kiegészített válogatásba belelapozva minél többen kedvet kapnak ahhoz, hogy felkeressék ezeket az impozáns várakat, kastélyokat! Jó böngészést kívánunk!

Völgyi Katalin



PÜNKÖSDI ZARÁNDOKVONAT CSÍKSOMLYÓRA



Két év COVID okozta kényszerszünet után pünkösdkor ismét zakatolhattak a zarándokvontok a csíksomlyói búcsúba. A MÁV-START 4 különvonatával több mint 2100 zarándok utazott Székelyföldre, hogy lerója kegyeletét a Hármashalom oltárnál, ahova több mint 450 éve zarándokolnak el a hívek pünkösdkor. A Csíksomlyó Expressz és a Székely Gyors egyesített szerelvényét, az Össz nemzeti Zarándokvontot, a Tamási Áron- emlékévé tiszteletére a 125 éve született Kossuth-díjas író portréjával díszített mozdony húzta.

Az esemény idei mottójául a csíksomlyói kegyhely ferences őrei a ferences rend jelmondatát, „Pax et Bonum”, azaz „Béke és jószág!” választották. Az utasok a négy napos program során félmillió magyar-székely honfitársukkal együtt vettek részt a csíksomlyói szentmisén.

Különvonatok

A négy különvonatból kettő a Kárpát- Európa Utazási Iroda szervezésében kelt útra. A Kárpát- Európa 2010 óta már két zarándokvontot küld Csíksomlyóra, akkor csatlakozott a 2008-ban először indult Székely Gyors mellé a Csíksomlyó Expressz. Utóbbi Szombathelyről indult június 3-án, éjfél után, majd Sopron, Kapuvár, Csorna, Győr, Komárom, Tatabánya érintésével érkezett a budapesti Keleti pályaudvarra. Itt a Csíksomlyó Expressz összekapcsolták a Székely Gyorssal. Az Össz nemzeti Zarándokvont Magyarországon leghosszabb személyszállító szerelvényként haladt Szolnok, Püspök- ladány és Biharkeresztes megállással Erdély felé. Onnan folytatta útját a Sebes-Körös völgyén, majd Kolozsvár–Dés– Déda–Gyergyószentmiklós–felcsíki falvak útvonalon. Székelyföldön a Csíksomlyó Expressz Madéfalváig közlekedett,

míg a Székely Gyors továbbhaladt Alcsíkba, Sepsibükszádig. A zarándokok elhelyezése faluturizmus keretében, magyar-székely családoknál, fürdőszobás házakban, esetenként panzióban, félpanziós ellátással történt.

Az utasok június 5-én ellátogattak a történelmi Magyarország egykori határára, a Budapesttől 700 kilométerre fekvő Gyimesekbe, Gyimesbükkre, a Rákóczi-várhoz, ahol ünnepesen vehettek részt az ott álló, felújított, 30. számú MÁV őrháznál, amely a magyar vasúttársaság egykoron legkele- tibb őrháza volt.

Emellett a Misszió Tours utazási iroda is szervezett vonatos zarándoklatokat a csíksomlyói búcsúba. A Boldogasszony zarándokvont már június 2-án, csütörtökön útnak indult. Az utazási iroda azonban idén első alkalommal egy másik, rövidebb programmal tervezett zarándokvontot is indított „Misszió” név alatt, mely június 3-án, péntek délután Budapestről, Bőjte Csaba ferences szerzetes lelkipáter vezetésével vá- gott neki az útnak, majd a szombati mise után visszaindult Budapestre. A Misszió Tours emellett idén szeptemberben a bosznia-hercegovinai Medjugorjéba is indít zarándokvontot.

Imádkozó vonat

A Misszió Tours szervezésében indított Boldogasszony és Misszió zarándokvontokat imádkozó vonatoknak is nevezik, hiszen ezen a járművön érkezni Erdélybe nem pusztán utazást, hanem inkább lélekturizmust jelent. Útközben közös programok, imák, elmélkedések, közös éneklések emelik a hangulatot a vonaton. Lelki beszélgetésre és gyónásra is lehetőség van.

Tamási Áron mozdony

A 480-as sorozatú – Tamási Áron arcképével, nevével és szülőfalujával, Farkaslaka tájképével díszített – Bombardier TRAXX mozdony első, erdélyi útját követően eljut majd Miskolcra, Nyíregyházára, Záhonyba, Debrecenbe, Békéscsabára, Hidasnémetibe, Sátoraljaújhelyre, Győrbe, Sopronba, Szombathelyre és a Balaton déli partján is látható lesz majd. Magyarországon kívül megfordulhat még Aradon és Temesváron is.

Völgyi Katalin



A zarándokvontok története

A székelyföldi, csíksomlyói Mária-ünnepre gyalog, szekéren, lóháton, autóval, busszal érkeztek egykoron a hívők. A Kárpát- Európa Utazási Iroda szervezésében 2008 pünkösdjén a már akkor ikonikusnak tartott 017-es számú NOHAB mozdony vezetésével indult az első zarándokvont, a Székely Gyors, és ez a járat azóta is minden év pünkösdjén szállítja az utasokat. A Székely Gyors és a Csíksomlyó Expressz zarándokvontok 2008 óta több mint 25 ezer kilométert tettek meg Magyarországon és Erdélyben. Több mint 11 ezer zarándokot vittek el a csíksomlyói búcsúra és Gyimesbükkre, a történelmi Magyarország ezeréves határára. A két étkezőkocsival közlekedő „Össz nemzeti Zarándokvont” utasai nemcsak Magyarországról, hanem a világ minden tájáról – Amerikától Ausztráliáig, Németországtól Norvégiáig – érkeznek Erdélybe, és 20-30 százalékuk csaknem minden évben visszatér.

A MÁV-START a Misszió Tours Utazási Irodával közösen, az elmúlt tíz évben több mint húsz ezer zarándokot utaztatott. A zarándokvontokon speciális igényeket is ki kell elégíteni, mint például a vonatrádió vagy a külön gyóntatófülkék biztosítása.



A csíksomlyói pünkösdi búcsú hagyománya

Csíksomlyón az első búcsújárást a legenda szerint 1567-ben tartották, amikor János Zsigmond erdélyi fejedelem fegyverrel akarta a katolikus székelyeket az unitárius vallás felvételére kényszeríteni. Csík, Gyergyó és Kászón népe pünkösdi szombatján Csíksomlyón gyülekezett, Szűz Mária segítségét kérte, majd legyőzte a fejedelem seregét a Hargita Tolvajos-hágójában. A diadal után újfent Csíksomlyón adtak hálát, egyben fogadalmat tettek, hogy ezután pünkösdi szombatján minden évben elzarándokolnak oda. A régmúlt hagyományaira visszatekintő, ám a szocialista Romániában majdhogynem tiltott csíksomlyói búcsú a román diktátor, Ceaușescu bukása után az erdélyi magyarok, székelyek mellett az anyaországi magyarok és a világ magyarságának ökumenikus találkozázójává vált, amelyre száz- ezrek zarándokolnak el minden évben.



„Munkánk szépsége, hogy több ezer embert és eszközt koordinálunk”

Külső szemlélőként talán véletlenszerűnek tűnhet, hogy éppen mikor, milyen szerelvény közlekedik egy-egy járaton, vagy a kollégák mely vonatokat teljesítik szolgálatuk során. Emögött viszont nagyon is kidolgozott és pontosan betartott rendszer áll, amelyet a MÁV-START Technológiatervezés szervezete koordinál és végez. A feladatok sokszínűségéről és a szervezet felépítéséről Hegedűs Márkkal, a technológiatervezés vezetőjével beszélgettünk.

Mi a Technológiatervezés szervezet pontos feladata és hatásköre?

Szervezetünk feladata a jármű- és személyszállítási utazószemélyzet-forduló tervek készítése, vontatási utazók területi koordinálása havi, közép- és hosszú távon, a vontatási szolgáltatások megtervezése, valamint a vágányzári ügyek irányítása, vonatpótló autóbuszos forgalom szervezése, a szerződéssel kapcsolatos feladatok koordinálása.

Hogyan épül fel maga a szervezet? Mik a legfőbb feladatok?

Szervezetileg az Üzemeltetési Igazgatóság alá tartozunk. A vontatási területet, benne a mozdonyfordulókat és vontatási utazószemélyzet-fordulókat a vontatási koordinátor, a jegyvizsgálók fordulóit a személyszállítási utazószemélyzet-tervezés koordinátor, a vasútvállalati vágányzári tevékenységet a vágányzári koordinátor, míg a szerelvényforduló és különvontati tervezést a technológiai járműgazdálkodás koordinátor

menedzseli. Feladataink közé tartozik a nemzetközi és hálózati szintű, rendszerszemléletű, költséghatékony járműfelhasználási igény meghatározása és a teljesítés ellenőrzése. A meghatározott területi szintű járműfelhasználás szakmai felügyelete, koordinálása, járatvezetési, technológiai, műszaki szakmai tevékenységek felügyelete, a problémamentes személyszállítás lebonyolítása érdekében, valamint a közlekedő vonatok összeállításának meghatározása, a módosítások kiadása, az üzleti és megrendelői szempontok, valamint az utasigények alapján. Szintén a mi feladatunk a karbantartó, pályafelújító vágányzári tevékenységek koordinálásában való részvétel és közreműködés a vágányzári technológiák kidolgozásában az optimális eszköz, humánerőforrás-felhasználás érdekében. A vágányzári menetrendek, hirdetmények szabályozások időbeni kiadása betartásának és megjelenésének figyelemmel kísérése, az utasok tájékoztatása és a vonatpótló autóbuszok közlekedésének szervezése, a megrendelések szerződéses keretek közt történő biztosítása.

A járműfelhasználás és a vágányzárak megszervezésén kívül mivel foglalkozik még a szervezet?

Hozzánk tartozik a járművek állomásításának, elosztásának, átcsoportosításának irányítása, szervezése – a Járműbiztosítás és mérnökség szervezet jóváhagyásával, a karbantartási erőforrások figyelembevételével –, valamint azok ellenőrzése, a hálózati járműgazdálkodás megvalósítása. A szervezeten belül található személyszállítási utazószemélyzet fordulótervezési csapat elsődleges feladata a vonatkísérő személyzet hálózati szintű személyzetfordulójának a megtervezése, elkészítése. Ehhez kapcsolódóan további feladat a hálózati szintű vonatkísérői létszám-szükséglet meghatározása, valamint a meghatározott létszám biztosításához a szakmai támogatás megadása.

A Technológiatervezésen belül fontos szerepet kap a vontatási csapat. Ennek két fő pillére a mozdonyforduló-tervezők, valamint a vontatási utazószemélyzet-szakértők.

A mozdonyfordulótervezők végzik az ország mozdonyfordulójának tervezését, valamint a vontatójármű-kapacitás elosztását. A fordulótervezésen túl feladataik közé tartozik az IVU tervezőrendszer menetrendi adatainak feltöltése, valamint annak karbantartása. Egy mozdonyforduló összeállítása nem csak a vonatok egymás után rendezéséből áll, meg kell teremteni a tervezés során a vontatójárművek és a szerelvényfordulók összhangját. Meg kell terveznie a vontatójárművek karbantartási ütemtervét, szükség szerint az üzemanyag-vételezését, valamint az ehhez szükséges gépmeneti menetvonalakról is gondoskodniuk kell.

A vontatási terület másik fő pillére a vontatási utazószemélyzet-szakértők. Feladatuk a gazdaságos munkavégzéshez szükséges vontatási utazószemélyzet hálózati létszámának meghatározása. Irányítják és ellenőrzik a vontatási utazószemélyzet-forduló készítését, a személyzetfordulók változáskezelését, valamint a munkaidő-beosztás készítését. A szakértői csapatban többéves tervezési vagy vezénylési tapasztalattal rendelkező kollégák dolgoznak, többségük korábban mozdonyvezetőként is részt vett a vállalat napi működtetésében.



Milyen kihívásokkal néztek szembe a napi munka folyamán?

A legnagyobb kihívás a folyamatosan változó feltételek mellett is megfelelő minőségben, hatékonyságot szem előtt tartva időről időre elkészíteni a gazdaságos erőforrás-felhasználást biztosító terveket. Természetesen a feltételek változása közül is a legnagyobb erőpróbát mindig az előre nem látható eseményekre történő gyors reagálás jelenti (COVID, ukrajnai menekültek), melyek az egyébként ütemezetten terv szerint határidőre történő napi munkavégzést nagyban megnehezítik.

Milyen tudás és kompetencia szükséges az itt dolgozó kollégáktól?

Tekintettel arra, hogy a szervezeten belül több szakmai szál fut össze, ezért elég széles a kollégák szaktudása. Az előbbiekből talán a kompetenciák azok, melyek csak lassabban fejleszthetők (a szaktudás kialakulását a tanulási folyamat, majd később az önálló munkavégzés biztosítja), ezért az új kollégák esetében is inkább ezek meglétére helyezjük a hangsúlyt. Feladataik elvégzéséhez szükséges a jó problémamegoldó képesség, széles látókörű, jó kommunikációs készség és kreatív gondolkodás.

A személyszállítási utazószemélyzeti csapatban tevékenkedő munkatársak részéről elsősorban vasútszakmai felkészültséget, lehetőség szerint többéves, utazószemélyzettel, vezénylési tevékenységgel kapcsolatos területen szerzett munkatapasztalatot várunk.

Fontosnak tartjuk a vasúti szakma iránti elkötelezettséget, a lojalitást, a tevékenységhez kapcsolódó szabályok ismeretét és az ezen szabályok mentén végzett munkát, valamint előnyt jelent a felsőfokú állami iskolai végzettség, ami esetenként meg is nehezíti a dolgunkat.

Mi a ti munkátok szépsége, mitől lehet vonzó egy új kolléga számára?

A szervezeten belüli munkavégzésről mindenképpen kijelenthető, hogy változatos, egyik szakmai szálról sem mondható el, hogy nagyfokú monotonitás jellemezné. Még az olyan esetekben is, amikor ismétlődő situációval állunk szembe, az időközben bekövetkezett változások miatt a korábbi tervezési sémák ritkán alkalmazhatóak, ezért szinte mindig új helyzetről beszélünk.

Mivel a személyszállítási utazószemélyzeti csapat is hálózati szinten végzi a tevékenységét, ezért a munka szépségei közé tartozik, hogy több ezer munkavállaló munkavégzését koordináljuk, az általunk elkészített személyzetfordulók alapján végzi a tevékenységét a hálózat teljes vonatkísérő személyzete, valamint ehhez kapcsolódóan a munkaidő-beosztás készítésével, személyzetirányításukkal foglalkozó munkatársak is.

Molnár Zsolt

Nekünk írták, rólunk mondták...

Kedves MÁV-START!

El tudom képzelni, hogy a legtöbb ember akkor ragad telefont, ha panasszal érkezik hozzátok, de most abban a helyzetben vagyok, hogy az ellenkezőjét tehetem. Az utóbbi három hétben rendszeresen jártam a Budapest–Békéscsaba vonalon vonattal, például:

- Május 15. 15.20 bcs-bp IC 745 – Lukács Szabolcs Békéscsaba, Iványi István Tamás Békéscsaba
- Május 13. 16.10 bp-bcs IC 7406 – Ecsédi Teréz Békéscsaba, Hraskó Pál Békéscsaba
- Május 8. 15.20 bcs-bp IC 743 – Lukács Szabolcs Békéscsaba, Sajben Beáta Békéscsaba
- Május 5. 19.10 bp-bcs NIC 473-2 – Hován Pál Békéscsaba
- Május 1. 16.20 bcs-bp NIC 74-1 – Barta Tibor Békéscsaba, Tóthné Kiss Enikő Mária Békéscsaba
- Április 30. 18.10 bp-bcs IC 748 – Nagy Szilvia Békéscsaba

Kivétel nélkül minden alkalommal kedves, udvarias és segítőkész kalauzokkal találkoztam a vonaton. Férfiak, nők, idősebbek vagy fiatalabbak, kivétel nélkül kedvesen, jó hangulatúan végezték a munkájukat, és az utastársaim kérdéseire készséggel válaszoltak és igyekeztek a problémákra megoldást találni. 10 éve nem volt ez általános tapasztalat, gyakran találkoztam kekeckedő, unott, flegma, udvariatlan kalauzokkal, ezért is szerettem volna szóvá tenni ezt az üdítő változást. Az egész csapatnak gratulálok a munkájához, és köszönöm, hogy a hozzáállásukkal emelik az utazás színvonalát.

Üdvözlettel, M. Martina, utas

Kedves MÁV-START!

Kecskeméten egy kedves és toleráns pénztárossal találkoztam. Ezt a példát kell követnie a többi pénztárosnak is. Fogyatékkal élő ember vagyok. Ősz hajú, körszakállas, szemüveges és vidám természetű férfi volt a pénztáros. Szeretném megdicsérni őt.

Üdvözlettel! N. Sándor

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

Szeretném jelezni Önök felé a pozitív észrevételemet, mely az 1. osztályon található étkezőkocsiban dolgozó kollégára vonatkozik. 2022. május 18-án szerda este 18:26-kor a Keletiből induló IC-n utaztam a férjemmel Füzesabonyig. Nagyon kedves és segítőkész kollégájuk dolgozott ott, akinek a neve Ny. László. Segítőkész volt, nagyon udvarias és kedves férfi. Örülök én is és a férjem is, hogy profi kiszolgálószemélyzettel találkoztunk. Kérem, adják át Lászlónak a pozitív visszajelzést tőlem és a férjemtől. Talán emlékezni fog rám, ránk! (magyar–amerikai házaspár vagyunk)

Köszönettel és Üdvözlettel: H. Judit

Kedves MÁV Ügyfélszolgálat!

2022. 05. 21-én Kelenföldről 09.12-kor Balatonfüredre induló Katica vonaton utaztunk biciklivel. Mivel fontosnak tartom nemcsak a negatív, hanem a pozitív visszajelzéseket is, mindenképpen szeretném megosztani Önökkel, hogy a biciklis vagonnál segítő, Mórió nevű alkalmazottjuk rendkívül előzékeny, kedves és segítőkész volt nemcsak velünk, hanem az összes utassal szemben. Nagyon ritka az ilyen hozzáállás manapság, nemcsak Önöknél, hanem mindenhol. Remélem, üzenetem célba ér, be tudják azonosítani a kollégát és alkalomadtán valamilyen formában jutalmazni fogják Mórió kiváló munkáját.

Üdvözlettel: Dr. T. Rita

Tisztelt MÁV-START!

Május 12-én a Déli pályaudvarról 18:15-kor Dunaújváros felé induló vonaton véletlenül a szolgálati belépőkártyámat elvesztettem (valószínűleg bérletellenőrzéskor kicsúszhatott, amit nem vettem észre). Másnap (13-án) reggel érdeklődtem a Déli pályaudvarnál lévő talált tárgyak osztályán, és legnagyobb meglepetésemre és örömmre valaki leadta az igazolványt. Szeretném őszintén hálámat kifejezni annak a kalauznak, esetleg aki megtalálta, leadta, és egy másik kalauznak, aki eljuttatta Budapestre. Köszönöm a segítőkészségét, mert utánajárástól és talán pénzbüntetéstől is megkímélt. Kívánok neki és az összes kalauznak jó munkát, egészséget, és az egész MÁV-csoportnak.

V. Györgyné Százhalombattáról

Tisztelt MÁV-START!

2022. 05. 20-án utaztam Kecskemétről–Budapestre este a 20:48-as vonattal. A jegy vásárlása során a harmas pénztárban dolgozó, kedves idősebb kollégájuk szolgált ki. Az előző utazásaim során is tapasztaltam, hogy mindig segítőkész, udvarias és pontos információkat adott.

Üdvözlettel: K. Róbert



„Hiszek benne, hogy a kollégák együttműködő munkája nélkül nincs eredmény”

Küldemények kezelése, irattározás, selejtezés, tervtárak digitalizálása, dokumentumok állományvédelme, azok akár örökös őrzése – csak néhány dolog, amelyet a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. ügyviteli szolgáltatást nyújtó üzletága végez, melyek mind-mind nélkülözhetetlenek egy ekkora vállalatcsoport működéséhez. Az üzletág vezetőjével, dr. Hoffmann Zsuzsannával beszélgettünk.

A tavalyi év sok szempontból embert próbáló volt, és az ideiglenes bőven tartogatott váratlan eseményeket – milyen hatással volt ez az üzletág működésére?

Szolgáltatásaink ellátásához nélkülözhetetlen a személyes jelenlét, mind a postai küldemények kezelésénél, mind az irattározásnál, selejtezésnél, vagy az archívumban a kutatók online kiszolgálásánál, ezért a pandémiás időszak valóban több szempontból is nehéz volt. Kollégáink egészsége fontos számunkra, így bevezettünk olyan intézkedéseket, amelyekkel át tudtuk vészelni ezt az időszakot úgy, hogy ne kényszerüljünk bezárni egyik irodánkat sem. Intézkedési tervet készítettünk, melyben előírtuk a rendszeres fertőtlenítéseket, amely a munkatársak saját használatú irodai eszközeire is kiterjedt. A legnagyobb ügyfélforgalmat bonyolító Könyves Kálmán körüli Kezelő Irodánkban plexi védőfalat szereltünk fel, az ügyintézőket egyesével fogadtuk, az ajtókat elé kézfertőtlenítőt helyeztünk ki.

Az ügyintézők többsége a vállalatcsoportban hetente több munkanapon home office-ban látta el feladatait, így ez a küldeménykezelés során többletfeladatot eredményezett kollégáimnak. Többen kérték, hogy e-mailben küldjük meg azokat a beérkezett küldeményeket, amelyeket alapesetben nem kellene szkennelni, megnőtt a telefonos megkeresések száma, egyes vidéki postahivatalokban pedig az ügyintézés ideje hosszabbodott meg jelentősen a járványügyi intézkedések okán.

Az irattárakban is érezhető volt a megnövekedett home office munkavégzés hatása. Az irattározandó iratok mennyisége csökkent, a selejtezési eljárások lelassultak.

Az Archívumban dolgozó munkatársak egészségének védelme érdekében a pandémia időszakában a személyes ügyfélszolgálat működését felfüggesztettük – hasonlóan az országban más, ilyen jellegű tevékenységet végző intézmé-

nyekhez – a kutatásokat, kikéréseket elektronikus formában lehetett igényelni. Ez bizony jelentős többletfeladatot generált. Feladatainkat a kollégák lelkiismeretes munkájának köszönhetően – ezen nehéz időszakban is – folyamatosan, zökkenőmentesen el tudtuk látni. Sőt, még újításokat is tudtunk bevezetni.

Melyek voltak a tavalyi év legjelentősebb eredményei?

A járványhelyzet, a home office munkavégzés mind-mind felgyorsította az elektronikus ügyintézés, a digitalizáció irányába tett lépéseket.

A tavalyi év kiemelendő eredményei közé sorolnám, hogy országosan bevezetésre került a PDA készülékek használata a Központi Kezelő Irodáinkban. Az új folyamatnak köszönhetően részben kiváltásra került a postalap (belső kézbesítőlap), továbbá az érkeztetett levelek a PDA eszközön történő átvételkor a Poszeidon DMS rendszerben is automatikusan átvettnek minősülnek. Előnye, hogy a postalapok kiváltásával csökken a papírfelhasználás, ezáltal a tárolandó papír mennyisége, az ügyviteli rendszert pedig nem terhelik át nem vett, postázás alatt lévő iratok.

Továbbá a tavalyi évben – a korábbi budapesti humán projektünk mintájára – vidéken is elindítottuk több helyszínen a nyugdíjszámításhoz szükséges iratok feldolgozását.

A fentiekkel egyidejűleg több tervtár digitalizálását is végeztük. Hozzávetőleg 176 000 db tervrajzot és szöveges tervdokumentációt dolgoztunk fel a Műszaki Tervezési Főosztály (volt MÁVTI Kft.) tervtárának digitalizálásával és kereshetővé tételével, valamint a Budapesti Területi Pályalétesítményi Osztály tervtára feldolgozásának köszönhetően további 70 000 db tervrajzot szkenneltünk be és tettünk kereshetővé. Jelenleg is folyamatban van a MÁV Debreceni Műszaki Lebonyolító Osztály, valamint a Miskolci Építési Főnökség tervtárának feldolgozása. Ennek keretében 1949–2014 között keletkezett tervrajzok állományvédelmét valósítjuk meg.

A MÁV Zrt.-nek közel 15 évnyi vezető testületi iratanyagát lapszinten digitalizáltuk. Ezen feladatok megoldásában rengeteg munka volt.

Sikeresen közreműködtünk abban, hogy a MÁV VAGON Kft. is csatlakozzon a Poszeidon DMS ügyviteli rendszert használó társaságok köréhez. Ezen túlmenően üzletágunk kollégái – egyedi megállapodás keretében – a csatlakozásuk előtti időben keletkezett szerződéseiket is bedolgozzák az ügyviteli rendszerbe. Több száz szerződésről van itt szó.

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

A 2022. év legnagyobb vállalása és feladata a mintegy 8000 felhasználót számláló Poszeidon DMS rendszer megújítása. A vékony kliens, azaz a webes felületen használható program bevezetésével egy stabilabb, gyorsabb működésű, felhasználóbarát felületet biztosító rendszer áll majd rendelkezésre.

zésre, mely reményeink szerint a szolgáltatás minőségének javulását és az ügyfél-elégedettség növekedését fogja eredményezni. A projekt eredményes megvalósításáért együtt dolgozunk több üzletággal és a megrendelőinkkel is.

Hogyan foglalná össze az üzletág szerepét a cégcsoport mindennapjaiban?

Tevékenységünket úgy tudnám összefoglalni, hogy mivel az ügyviteli folyamatok behálózják a MÁV-Volán-csoport működését, így az iratanyagok életútjának szinte minden szakaszában jelen vagyunk, a küldemények beérkezésétől, az ügyiratok irattározásán, selejtezésén keresztül, a dokumentumok hosszú távú, akár örökös őrzéséig.

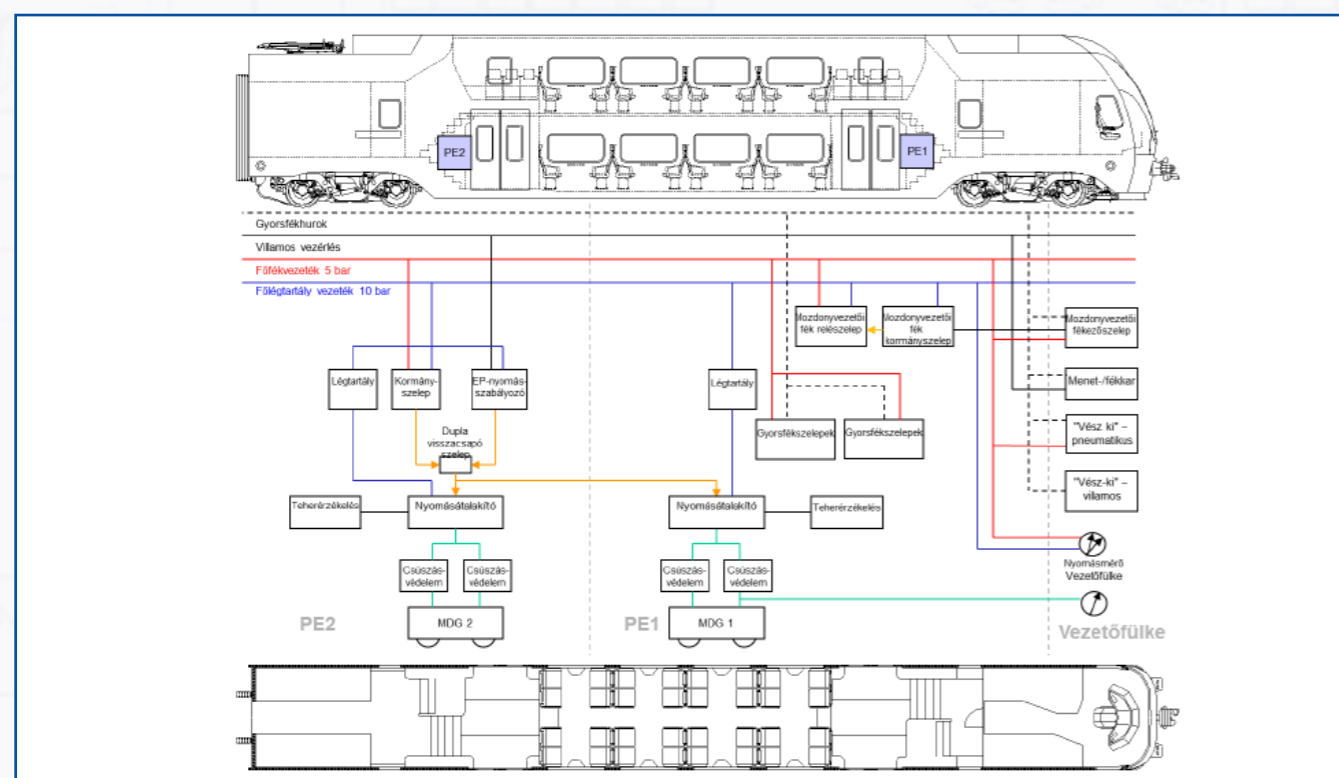
A cégcsoport dolgozója akkor találkozik velünk, ha beérkező vagy kimenő küldeménye van, ha küldeményt, ügyiratot keres, ha különböző szűréseket kér a Poszeidon DMS rendszerből. Ügyiratok irattározása során vagy irattárból történő kikérésekor, illetve selejtezésekor, továbbá amikor az Archívumból régi tervre, ügyiratra, fotóra, filmre vagy könyvre van szüksége. Amikor a cégcsoportból valamelyik munkatársunk nyugdíjba vonul, a szükséges dokumentumok kikeresésével mi is hozzájárulunk a szolgálati idő megállapításához.

Ne feledkezzünk meg arról sem, ha bélyegzőt vagy névjegykártyát szeretne valaki megrendelni, azzal is hozzánk fordul. Az én kollégáim vannak ott akkor is, ha a leselejtezett iratokat el kell szállítani, ők működtetik az Ügyviteli HelpDesket (ITSD igénykatalógus) az ügykezelési és dokumentációs szolgáltatásunkkal kapcsolatosan felmerülő kérdés/kérés megválaszolására, valamint több SharePoint oldalt is mi kezelünk.

Pandi Ágnes



KIS(S) vonat, NAGY mérés Innováció a járművek fékvizsgálatában



A MÁV-Volán-csoport idei TALENT Konferenciáján a MÁV VAGON Kft. Járműkonstrukció részéről 3 fiatal mérnök kolléga – Abonyi Vid, Fojtyik Gábor és Kiss András Balázs vettek részt. Őket Stánicz János ügyvezető igazgató fővédnöksége mellett Csöndes Ákos projektszakértő mentorálta. A tárgyaló témájuk címe: „KIS(S) vonat, NAGY mérés” volt, ami a motorvonati fékmérések izgalmas világába vezet. Egy olyan innovációt, fékvizsgálati és mérőrendszert hoztak létre, amely a jövőben jelentősen megkönnyítheti a járművek fékvizsgálatát.

KISS fékrendszer 1x1

Szigorú szabály, hogy a jármű csak akkor adható üzembe, ha annak valamennyi érintett berendezése az előírt ellenőrzésen megfelelt. A fékvizsgálatokat és karbantartást a járművek műszaki felügyeletével megbízott szakember köteles ellenőrizni a mindenkor érvényben lévő rendeletek alapján. A KISS motorvonat négy fékrendszerrel rendelkezik: villamos/elektrodinamikus (ED-fék), pneumatikus tárcsás fék, rugóerő-tárolós fék és mágneses sínfék. A fékrendszereket a szerelvényen végigfutó tápvezeték maximálisan 10 bar nyomású levegővel és a fővezeték 5 bar nyomású levegővel üzemelteti. A járműben forgóvázanként egy-egy fékpanel végzi a szabályozási feladatokat. Az összesen tizenkettő fékpanelnek öt típusa van, annak megfelelően, hogy az adott kocsi milyen kiegészítő

pneumatikus feladatokat kell a fékezés mellett elvégezni (WC, áramszedő). A fékrendszer működtethető közvetlenül a járművezető készülék által az EP-szabályozók révén, ekkor egy árammal arányos fékhengernyomás áll elő. Működtethető nem közvetlenül is, azaz pneumatikusan, a mozdonyvezetői fékkeszeleppel a fővezeték nyomásának szabályozása révén. Az elővezető nyomások az aktuális járműsúly függvényében tengelyenként tovább szabályozhatók, így az utaseloszlásnak megfelelően a járműben változó fékhengernyomások alakulnak ki.

KISS fékvizsgálat a gyakorlatban

A KISS motorvonat egy hatrészes, emeletes villamos motorvonat. A hat különálló jármű állandóan összekapcsolt állapotban van, így közlekedik. A járműegység két végén egy-egy vezetőfülkével ellátott motorkocsi található. A fékrendszert a járműegységben összesen tizenkettő fékpanel vezérli. Mivel a jármű fékrendszere intelligens, az folyamatosan méréseket végez, határértékeket figyel, az esetleges rendellenes működés, hibás berendezés esetén jelez, tárol. Ez az intelligens rendszer nagymértékben egyszerűsíti a jármű karbantartását, azonban a fékvizsgálat továbbra is legalább két személy folyamatos jelenlétét igényli. Egy munkatárs a vezetőálláson tevékenykedik és figyeli a motorvonat által mért értékeket, a másik pedig

a pneumatikus készüléktáblánál mérőműszerekkel ellenőrzi a mérést, és rádió kapcsolatban tart a vezetőálláson ellenőrző kollégával. Ez a vizsgálat ebben a formájában hosszú, kimerítő, és az információáramlás sem feltétlenül megbízható. Már a járművek érkezése és a karbantartási rendszer betanulása folyamán felmerült az igény egy olyan mérőberendezésre, mely a jelenlegi mérési folyamatot leegyszerűsíti, annak hatékonyságát növeli. Az alapvető elképzelés annak működésére korán kialakult, de az egyes elemek specifikációja, a szoftver működésének meghatározása még nem történt meg. Erre vállalkoztak fiatal mérnök kollégák a TALENT program keretében.

Megoldás az „aranyböröndben”

A mérőberendezés 12+1 darab mérőállomásból, egy laptopból, pneumatikus tömlőkészletből és adatkábelkészletből épül fel. A mérőberendezés a mért értékeket digitális jellel alakítja, majd azokat feldolgozza, tárolja. A vezérlőprogram a vezetőálláson elhelyezett hordozható számítógépen fut. Ez a laptop minden fékkeszélyre telepített mérőállomás jelét és adatát fogadja, és a mérőszoftveren keresztül a felhasználónak átadja. A felhasználó az értékeket a programból kiolvassa és jegyzőkönyvbe veszi, a szükséges adatokat pedig a programba beviszi, a program ezeket az adatokat értelmezi és kommunikál a mérőállomásokkal.

A mérőegység rendelkezik továbbá egy ún. „aranybörönddel”, melyet akkor kell használni, ha egy mérőállomás esetlegesen meghibásodik. Ebben az esetben az „aranybörönd” 1-től 12-ig felkonfigurálható attól függően, hogy melyik mérőállomás hibásodott meg. Az „aranybörönd” egy teljes értékű mérőállomás, bármelyik kiesett állomást teljes mértékben helyettesíti. Ezért nincs szükség egy tartalék garnitúra legyártására, elég egy tartalék állomásnak rendelkezésre állnia, ezzel jelentős költségeket megtakarítva.

Hardver: Az egyes mérőállomások speciálisan erre a célra gyártott rack ládába, ún. „flightcase”-be vannak beépítve, amelynek felépítése erősített, különösen robusztus és ütésálló, ipari felhasználásra alkalmas. Egy láda mérete 205×335×400mm. A biztonságos elhelyezés érdekében a mérőállomások a készüléktáblák alatt elhelyezett kapaszkodókra vannak rögzítve tépőzáras hevederrel. A fedél alatt van a szerelőlemez, melyre a nyomástávadók pneumatikus csatlakozói, a hálózati kapcsoló és egy fogantyú van felszerelve – ez utóbbi biztosítja az egész láda emelhetőségét. A mérőállomás tartalmaz még 12 darab nyomásmérő szondát, valamint egy ún. proporcionális szelepet, amellyel a motorvonat terhelt állapotban történő fékezési jellemzőit lehet szimulálni.

Szoftver: A mérést végző személy az azonosítójával belép a számítógép mérőszoftverébe. A program felismeri a rendszert, ellenőrzi az adatkapcsolatot, érzékeli a mérőállomásokat és azonosítja azokat. A szoftver megállapítja, hogy az egyes állomások mikor voltak legutoljára kalibrálva. Amennyiben a kalibráció lejárt vagy érvénytelen, a számítógép visszajelzést

ad, és azzal az állomással letiltja a mérést. A jármű azonosító számának beírása után a szoftver az adattárból kiolvassa a jármű szükséges adatait. Majd a mérést végző a számítógéphez betáplálja, hogy milyen szintű fékvizsgálatot szeretne elvégezni, a szoftver pedig ennek függvényében rendelkezésre bocsátja a szükséges fékmérő lapot, amelyen a mérés pontos elvégzéséhez szükséges előkészítő feladatokat is megjeleníti. A mérések eredményeit a program értékeli, az értékelésnek megfelelően eltérő színnel jelöli, majd mindezekről üzenetet küld a kezelő felé, amely alapján döntés születik a mérés folytatásáról, felfüggesztéséről vagy megállításáról. A mérésekből egy zárt, aláírt pdf és csv dokumentum születik, mely az adattárolóba (felhőbe) kerül.

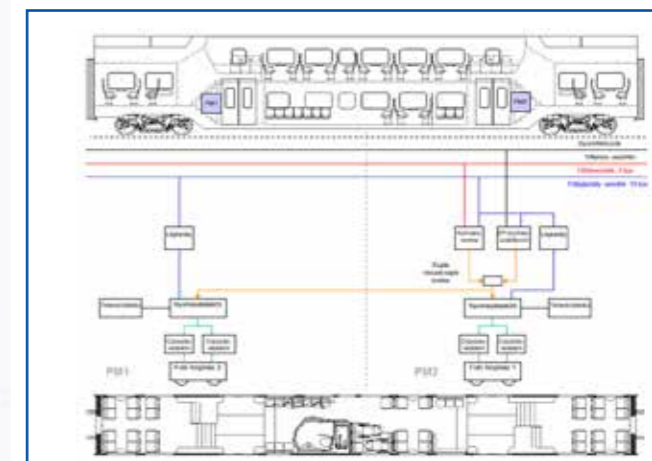
A mérőrendszer „út a jövőbe”

A program keretében kialakított berendezés ugyan a KISS motorvonathoz került specifikálásra, de a jövőben az elv és rendszer alkalmazásával bármilyen járműsorozathoz hozzárendelhetővé válik a járműveken történő csatlakozási pontok kialakításával. A rendszer más járműsorozatoknál történő működtetéséhez arra van szükség, hogy az adott járművek fékrendszeréhez illeszkedő fékmérő lapokat a mérőprogramban kisserkesszük, a járművek egyedi adatait (kormány-szelep, nyomásmódosító stb.) egy adatbázisban rögzítsük. Ezt követően a mérést a járműsorozathoz szükséges mennyiségű mérőeszköz társításával elvégezzük.

Stánicz János, a MÁV VAGON Kft. ügyvezető igazgatója **Abonyi Vid, Fojtyik Gábor és Kiss András Balázs kollégáinknak elismerő oklevelet adott át.** Amint az elismerés alkalmából elhangzott: „Ezzel a kollégák most egy képletes ajtót nyitottak ki, mely a vontató és vontatott járművek fékvizsgálatát egyszerűbbé, nyomon követhetőbbé teszi. Továbbviszük az elgondolásukat, hiszen ez az egyik legnagyobb értékünk! Ez az eredménye az újító, innovatív közös gondolkodásnak. Bennünket a közös munka visz előre!”

A TALENT Konferencián való szereplésért és az elismerésért szívből gratulálunk, és további szakmai sikereket kívánunk!

Hum Krisztina



Folyamatosan halad a statikus utastájékoztató fejlesztése a MÁV pályahálózatán

A vasúti statikus utastájékoztatói rendszer állapota jelentősen leromlott az elmúlt évtizedekben, a tájékoztatás színvonala esetenként az elvárható minimumszintet sem érte el. Azon túl, hogy az utasok tájékoztatása közszolgáltatás, a vasút versenyképességére is nagy hatással van, hiszen ha egy szolgáltatás nem közérthető és nehezen hozzáférhető, az emberek könnyebben választják az egyéni, jellemzően autós közlekedést.

A helyzetet felismerve a MÁV vezetése célul tűzte ki, hogy 2020 és 2024 között teljesen megújítsa a vasúttársaság statikus utastájékoztatói rendszerét. A cél minél hatékonyabb elérése érdekében a folyamatok újraszervezésére és a projektek tervezésére, végrehajtására egy új szervezetet is létrehozott a Kommunikációs Igazgatóságán belül, az Állomási Utastájékoztató Koordinációt. A szakterület feladata, hogy 2024 végére új folyamatok mentén teljesen új alapokra helyezze a MÁV-Volán-csoport statikus utastájékoztatóit, teljes mértékben megújítsa a statikus utastájékoztatóhoz szükséges infrastruktúrát, továbbá, hogy közreműködjön a nagy zavartatásokkal járó felújítási és vágányzári munkák utastájékoztatóiban.

A MÁV új területének első két éve igen mozgalmas volt, a Nyugati teljes kizárásának utastájékoztatója mellett közreműködtek a 29-es, a 80a, a 100a, a 150-es, valamint a Déli vasúti összekötő híd felújításával összefüggő vágányzári tájékoztatókban, továbbá több saját tervezésű projektet is újtára indítottak, mely jelentősen javította a statikus utastájékoztató színvonalát. Nyugati pályaudvar kizárása kapcsán 40 darab lábön álló táblát és közel 100 darab A2-es méretű tájékoztató táblát helyeztek ki a Nyugati pályaudvar területére, továbbá a zavartatás érintett szolgálati helyeken.

A nagy zavartatással járó vágányzárak alkalmával a szakterület munkatársai összesen 300 alkalommal helyeztek ki lábön álló táblákat, emellett közel 600 darab A2-es méretű tájékoztató táblát tettek ki az érintett szolgálati helyekre, ezzel segítve az utasok tájékozódását, a vágányzári ütemek könnyebb megértését.

A vágányzári utastájékoztató tervezése és előkészítése során a szakterület szoros együttműködésben dolgozik a Volánbusz utastájékoztatói területével annak érdekében, hogy a vonatpótlásban részt vevő autóbuszok útvonalán és megállóiban is megfelelő minőségű utastájékoztató legyen.

A vágányzárak és a forgalmi változások utastájékoztatója mellett fontos, hogy a leromlott, hiányos statikus utastájékoztatói infrastruktúra megújítása is megtörténjen. Az elavult statikus utastájékoztatói infrastruktúra megújítására egy három évre szóló projektet dolgozott ki a szakterület, melyre éves szinten közel 400 millió forintot költenek.

Az Állomási Utastájékoztató Koordináció szervezet irányítása alatt zajló vitrintelepítési projektben 2021-ben 60, 2022-ben 480, 2023-ban pedig 390 darab új eszköz települ, így 2023-ban már 1200 darab ilyen eszköz lesz a szakterület kezelésében. Emellett megújul a kisebb forgalmú regionális megállóhelyek statikus utastájékoztatója is.

Ezekre a helyszínekre a terület új, modulárisan cserélhető és javítható, könnyen karbantartható megállóoszlopokat telepít, 2021 és 2023 között összesen 500 darabot. A cél az, hogy legkésőbb 2024 végére minden MÁV szolgálati helyen új, egységes megjelenésű, a kor elvárásainak megfelelő statikus utastájékoztató eszköz települjön.



2020 nyarán megalakult a MÁV új utastájékoztatói szervezete, az Állomási Utastájékoztató Koordináció. Az első két év igen eseménydúsra sikeredett a szakterület életében, a Nyugati kizárása, a 100-as és a 150-es vasútvonalak vágányzárak mellett több száz új utastájékoztató vitrint és regionális megállóhelyi oszlopot telepítettek.

SVÁJCI VONATOZÁSAINK



Mintegy hetven kolléga, nyugdíjas és vasútbarát részvételével tartotta svájci, immáron két vasutat bemutató tavaszi túráját az Explorer Klub. Beszámolójuk nem csak a későbbi tagjaikhoz, hanem azokhoz is szól, akik önállóan szeretnék ellátogatni Svájcba, hogy saját szemükkel tekinthessék meg ezeket a csodaszép vasútvonalakat.

„A világhírű Gleccser Expressz egy részét tavaly már beutaztuk, így idén a teljes hosszát és a Gornergrat vasútvonalat céloztuk meg. A kirándulás nem indult zökkenőmentesen, már induláskor, itthon sikerült egy kiadós késést összeszednünk, így az első napunk Zürich – Zermatt viszonylaton eléggé feszesre sikeredett. Miután befutottunk Zermattba, átrohantunk a Gornergrat Bahnra, ami rögtön 3089 méter magasra vitt fel bennünket. A vonatból kilépve a négyezres csúcsok között „orrba vág” a ritka levegő, de az ámulat miatt egyébként sem voltunk magunknál. Ez Európa második legmagasabban fekvő vasútállomása. A kompakt kőépület belülről egyáltalán nem tükrözi a kinti, mostoha körülményeket, hiszen minden megtalálható benne, amit egy vasútállomástól elvárhatunk: csomagmegőrző, jegypénztár, WC és váróterem. Fontos megjegyezni, hogy a retúr menetjegy ára borsos, 100 CHF felett van, így ez korántsem mondható egy olcsó kirándulásnak. Ennek ellenére puritán szerelvények járnak a hegyre, amelyeket vasutasok 30% kedvezménnyel vehetnek igénybe – ez jól jött a családok szűkös költségvetése mellett. Velünk szemben a Matterhorn csúcsosodott – amelyet mi eddig csak a Toblerone csokin láttunk –, az állomás mellett pedig pláza, csillagvizsgáló, kápolna, hotel

és étterem várta a turistákat. Mivel csak egy óránk volt, mi ezeket kihagytuk, helyette nézelődtünk és fotóztunk. A Gorner Gleccser maga megérne egy fél napos bámulatot, de sajnos mennünk kellett, elindult az utolsó szerelvény vissza völgybe. Alighogy felszálltunk, el is eredt a jeges eső, amolyan célzásokkal, hogy 24 órája vagyunk úton, lassan egy kis pihenő esedékes. Az itt készült videókat itt láthatjátok: https://youtu.be/tDy0u5Cf_DQ



A videó a beolvasás után megtekinthető

Másnap reggel szétnéztünk Zermattban, a síparadicsomban. Meglepő látványt nyújtottak a nyárelőn is sífelszerelésben bandukoló emberek az utcán. A gépjárműveket teljesen kitiltották a városból. Olyannyira, hogy azokat egy településsel lentebb, Tasch-ban kell hagyni, ahonnan elektromos minibuszokkal vagy vonattal lehet csak idejutni. Járművek nélkül sokkal nyugodtabb képet mutat egy város. A helyiek tervbe vették mozgójárdák telepítését, azonban ez biztosan sokat rontana a város összképén.

A Gleccser Expresszel most Zermatt-tól egészen Churig tervezünk utazni, mivel ez a vonal leglátványosabb része. A teljes út Zermatt-tól St. Moritzig 291 km, amelyet 8 óra alatt tesz meg a vonat. Marketingízű, de a Gleccsert nem véletlenül hívják a világ leglassabb expresszének a maga 36km/h-s sebességével. A pálya legalacsonyabb pontja 585, míg a legmagasabb 2033 méter magasan van, de a szerelvény az út során többször emelkedik és ereszkedik. A legnagyobb emelkedés 125 ezrelék, ezért a pályát mintegy 29 km összhosszon látták el fogaskerékajtással. Az út során a vonat 291 hídon és 91 alagúton halad át. Ez utóbbiból 15 km-es a leghosszabb. Maga a vonat több vasúttársaság (MGB, SBB, RHB) territóriumán halad keresztül, de egész Svájcra igaz, hogy a társaságok szolgáltatásai olyan szinten egymásba vannak integrálva, hogy ebből az utazó semmit sem vesz észre. A szerelvény minden elképzelésünket felülmúlta. Óriási, 90 fokos „hajlítót” ablakok, légkondicionált utastér, kényelmes ülések és kinyitható asztalok várják az utasokat. A beltér átgondolt, világos, a sok famunka mellett pedig óriási kijelzőket is elhelyeztek, amelyek – egyebek mellett – a magasságot is mutatták az interaktív térképen. Kalauzok, pincérek és egy technikus volt szolgálatban a vonaton, hogy az zökkenőmentesen haladhasson célja felé. Mivel takarékosságra törekedtünk, másodosztályon utaztunk. Néhányan közülünk megebédelték, mások csak egy italt rendeltek a hosszú út alatt. A vonaton egyébként lehetőség van első osztályon is utazni, az igazán tehetősek azonban az Excellence Class-t választják a maga 7 fogásos menüjével (+bor), és garantáltan ablak melletti ülőhelyeivel. Ezutóbbi ára 299 CHF (a menetjegyen felül).

Az indulás másodpercre pontosan történt. Az út első szakaszát Vispig a négyezres hegyek árnyékában tettük meg. Itt elkélt a tetőablak, mivel 70-80 fokban felfelé helyezkednek el a leglátványosabb részek. Brigben a vonat egyszerűen begördült az állomás előtti térre, ami nem egy szokványos dolog Magyarhonban.

Az ezt követő vadregényes szakaszon az Oberalp hágónál 2033 méterre emelkedtünk. A Disentis – Chur szakaszt Svájc Grand Canyonjaként emlegeti az irodalom, most meggyőződhetünk róla, hogy a látvány hű a nevéhez. Chur-tól St. Moritzig már egy másik nevezetességgel, a Bernina Expressszel osztozik hírnevén a vonat. A Bernina Expressz – ha ezt még lehet fokozni – káprázatosabbnál káprázatosabb építményeken halad keresztül, pl.: Filisurnál a híres kör alakú viadukton. A Bernina viszont St. Moritz után továbbhalad, egészen az olasz Tiránóig, további fizikai rekordokat döntögetve.

Jövőre ezt a vonalat szándékozzuk az Explorer Klubbal beutazni. Emellett az egyesület készül egy elsősorban vasutasoknak szóló japán szuperexpressz túrával is.”

Amennyiben az egyesület és túráik felkeltették érdeklődését, keresse őket bátran elérhetőségeik valamelyikén.

info@evvk.hu vagy www.explorerklub.hu

Figyelem! Nomád, budget, önköltséges túrák!

További képek az egyesület Facebook profilján elérhetők: <https://facebook.com/explorerklub>

Balog Imre



AZ ABBMOT 610 MOTORKOCSI TÖRTÉNETE



Az 1956-ban gyártott, ABb 610 pályaszámú dízelmechanikus motorkocsi 2021. június 1-jén, üzemképtelen állapotban került a MÁV Rail Tours állományaiba. A MÁV Rail Tours lelkes csapata megvizsgálta a járművet az átvétel során, és elhatározták, hogy ismét üzembe kívánják helyezni a vonatot.



A jármű megmentése

A MÁV állagában a motorkocsik gyors- és sebesvonati szolgálatokat látnak el a nem villamosított fő- és mellékvonalakon, engedélyezett legnagyobb sebességük 100 km/h. Ez a motorkocsi dízelüzemű, 5 fokozatú, manuális, mechanikus sebességváltóval működik. A löerőket egy 12 hengeres V elrendezésű GANZ-Jendrassik dízelmotor adja. A motorkocsiban tizenkét első és harminckettő másodosztályú ülőhely lett kialakítva. A termes és fülkés utasterek mellett csomagtér is helyet kapott a járműben. A motorkocsi mindkét végén van egy-egy vezérállás, mely átjárhatóságot is biztosít a kapcsolt mellékkocsikba. A motorkocsi elsősorban a hűtőrendszerének jelentős elhasználódása miatt 2018 óta már nem üzemelt. Az eredeti hűtők már olyan mértékben elhasználódtak, hogy gyakorlatilag nem voltak menthetőek. Sikeresült találni Zalaegerszegen egy vállalkozót, aki az eredeti keretben és az eredeti kivezetésekkel, de teljesen új belső gyártott hozzá. 2022 márciusában érkezett meg a négy új hűtőelem a dízelműhelybe. Természetesen a műszaki csapatnak még legalább egy hónapos munkát és kihívást jelentett a hűtőkör további elemeinek javítása és rendbetétele, hiszen az egész vízrendszer jelentősen elhasználódott, a tömítésrendszer pedig teljes cserére szorult a kötőelemeknél. A futópróba napján minden rendben zajlott és sikeresen üzembe helyezhetővé vált a jármű. Az elmúlt hetekben több alkalommal is

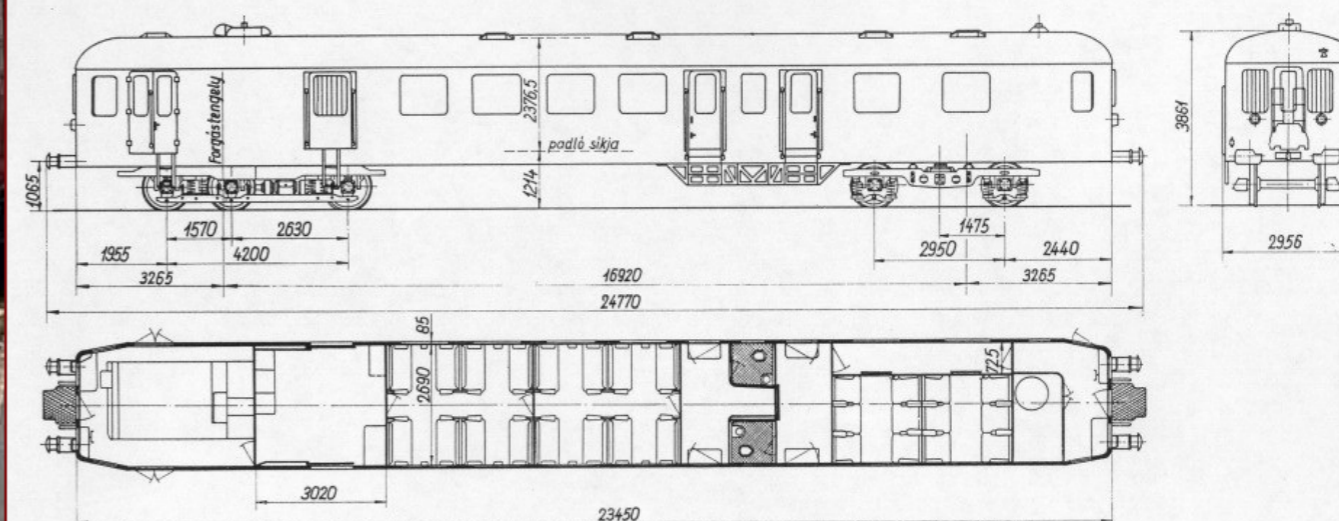
élesben bevetésre került, és beváltotta a reményeket, miszerint a hűtőrendszer rendbetételével még sok-sok évig meghatározó eszköze lehet a MÁV Rail Tours üzemben tartandó járműflottájának.

Bevetésen

Május utolsó vasárnapján a jármű már a Vasúttörténeti Park és a Nyugati pályaudvar között közlekedett gyermeknapon. Szombaton és vasárnap is három-három járatpárt teljesített egy fapados személykocsival és a BCmot 390 pályaszámú motorkocsival kötelékben, a gyermekek és szüleik nagy örömeire.

A sikeres napok után június 4-én már Miskolcra vette az irányt. A családi hangulatú utazás apropója egy fellelt 1959-es menetrend volt, mely szerint az ABb motorkocsi a nyári időszakban Borsod-expresszvonalaként közlekedtek Miskolcra. A motorkocsi és utasai fakultatív programként bejárták a Miskolc-Rendező és Ládi rakodó közötti személyszállításra nem használt vonalat is. A program részeként számos fotómegállást tartottak a rendezők. Az ablakos különvonat nagy feltűnést keltett a csak tehervonatok által használt vonalon. Egyre nagyobb az érdeklődés a Rail Tours motorkocsival szervezett útjai iránt, így a közeljövőben is számíthatunk rá, hogy az ABb motorkocsi is gyakran feltűnik majd a magyar síneken.

Deák István



5-tengelyű 1. és 2. osztályú motorkocsi ABb mot. 601

Gyártómű: GANZ
 Szállítási év: 1956–1958
 Önsúly: 62 200 kg
 Ülőhelyek száma: 12 (1. oszt.) 32 (2. oszt.)
 Az üres kocsi folyómétere súlya: 2,5 tonna
 Az üres kocsi tengelynyomása: 11,5–12,8 tonna
 Engedélyezett legnagyobb sebesség: 100 km/óra
 Szerkesztési szelvény: MÁV

Nemzetközi forgalmi jelek: —
 Fékrendszer: kézi-direkt fék, Hik—P
 Fűtés rendszere: motor hűtővíz + kazánfűtés
 Világítás rendszere: villany
 Motor jellege: XII. Jv, 170/240
 Motor teljesítménye: 450 LE
 Erőátvitel: mechanikus
 Különleges szerelvények: —

MOZAIKSZAVAK A NEMZETKÖZI VASÚTEGYLETBEN

Vajon mi a közös az AIPM, TOPRAIL, D4R-PT, CEMP vagy PASSAGE mozaikszavakban? A választ a szintén mozaikszavas UIC, azaz a Nemzetközi Vasútegylet portáján kell keresni. Ugyanis ezek a rövidítések valójában az UIC égisze alatt működő projekteket jelentik. Az idén százéves Nemzetközi Vasútegylet keretein belül számos ilyen – különböző vasútszakmai témákhoz rendelt – kezdeményezés működik. Ezek a vasúti szektor valamennyi fontos szegmensét lefedik, úgymint vasúti rendszerek, fenntarthatóság, árufuvarozás vagy személyszállítás. Fontos tudni, hogy a munkában a MÁV és MÁV-START illetékes szervezeti egységei is aktívan részt vesznek.



©Ale Sasso

Projektek és az UIC

A Nemzetközi Vasútegylet tevékenységi köre rendkívül sokrétű, horizontális lefedettségű. Amellett, hogy vasútdiplomáciai feladatokat lát el a szervezet, a tagvasúti szakértők közötti együttműködés az UIC tevékenységének az egyik legfontosabb részét képezi. A projektek célja alapvetően a közös innovatív megoldások feltérképezése, tapasztalatcsere kialakítása az adott vasúti témában – olyan esetekben, amelyek túlmutatnak a szervezet állandó munkacsoportjainak tevékenységén. Sokak szerint ez az UIC valódi hozzáadott értéke, hiszen a kutatási igényeket többnyire a tagvasutak fogalmazzák meg: olyan műszaki problémákat vetnek fel, amelyek feldolgozására önállóan nem tudnának elegendő pénzügyi vagy humánerőforrást szentelni.

A projektek indítása teljesen formalizált: a nemzetközi szervezet erre a célra külön irodát üzemeltet. A több hónapos folyamat a munkatestületekben és a tagvasutak számára kiküldött kérdőívek révén ötletbörzével indul, majd a munkatestületek a kiválasztott témákat javaslatok formájában, költségvetési tervvel, időhorizonttal ellátva dolgozzák ki. A Nemzetközi Vasútegylet minden év tavaszán workshop keretében mutatja be a következő évben indítandó projekteket. A 2023-as évre egyedülálló módon 50 ilyen hirdettek meg az érdeklődő tagvasutak körében. A kínálatból válogatva a vasúttársaságok a világ minden tájáról önkéntesen jelentkezhetnek az úgynevezett opt-in eljárás keretében. Ennek során az egyes projektek tervezett költségét az érdeklődő vasutak között a közgyűlési szavazati súlyok arányában osztják fel – a nagy vasutak így többet fizetnek, mint a kisebbek. Amennyiben az adott műszaki tartalom megfelel, a kivetett díj pedig vállalható, a vasutak a nyár folyamán pénzügyi kötelezettségvállalással véglegesítik a jelentkezésüket. A projektdíj az UIC-tagdíjon felül fizetendő, így a vasutak ezekre külön forrást áldoznak – ami ugyanakkor még mindig kisebb összeget jelenthet, mint az önálló kutatási tevékenység. Összel kialakul azoknak az együttműködéseknek a listája, amelyeknek az indításához elég pénzügyi fedezet állt össze. A munka a tagvasutak kijelölt szakértői között a következő év elején indul, általában angol munkanyelven, rendszeres online vagy személyes találkozók mellett. A menedzsmentet az UIC illetékes részlegének a munkatársai látják el.

A projektek hossza a téma jellegétől függően több év lehet, sőt, egyes esetekben második, harmadik ciklust is meghirdetnek. Például a GSM-R rendszer utódjának szánt FRMCS rendszernek a kidolgozása is az UIC égisze alatt zajlik: az alapszakaszt követően immár a második ciklust hirdették meg a műszaki migráció kérdéseinek áttekintésére. Ahogyan azt lejjebb látni fogjuk, egyes együttműködések komplett rendszereket tartanak fenn, így ezek hosszú ideje futnak, fix részvételi körrel. Az eredmények – tanulmányok, specifikációk, döntvények, rendszerek – a téma jellegétől függően csak a résztvevők számára, egyes esetekben tágabb kör részére is hozzáférhetőek. Az UIC folyamatosan dolgozik a külső anyagi források bevonásán is: rendszeresen pályáznak uniós forrásokra és aktívan részt kívánnak venni az Európa Vasútja keretrendszerben is.

Ahhoz, hogy érzékeltessük az érintett területek sokszínűségét, a teljesség igénye nélkül néhányat kiemelünk olvasóink részére. Jelen cikkben bemutatunk néhány éppen folyamatban lévő vagy 2022-ben elindított UIC projektet, amelyekben a MÁV Zrt. és MÁV-START Zrt. kollégái is aktívan részt vesznek.

Drónok a vasút szolgálatában

Az UIC gondozásában idén elindult a D4R-PT, azaz a harmonizált módszertan a drónok használatára a nyíltvonali pályadiagnosztikában elnevezésű projekt európai uniós tagvasutak, köztük a MÁV Zrt. kijelölt szakértőinek részvételével, ahol arra keresik a választ, hogyan lehet a drontechnológia vívmányait az iparág szolgálatába állítani. A vonalbejárástól a hídellenőrzéseken át a baleseti kárfelmérésig roppant széles körű a drónok felhasználási lehetősége, ami a jövőben megkönnyítheti a zavartalan



Drónok a MÁV szolgálatában

vasútüzemhez elengedhetetlen vasúti pálya, valamint a pálya menti berendezések, műtárgyak kifogástalan műszaki állapotban tartását. Ezen feladatok ellátásához és biztonságos megvalósításához nyújt segítséget a drontechnológia, ami a jelenlegi szabályozás kismértékű, iparág-specifikus változása esetén rendkívüli perspektívákat rejt magában.

Mesterséges intelligencia, avagy az AIPM projekt

A 21. század igényeihez alkalmazkodva, az UIC szervezeti ernyője alatt előkészített AIPM kódnevű kezdeményezés a mesterséges intelligencia alkalmazását tűzte ki céljának a tervezhető karbantartásokban. A grandiózus munka jelenleg előkészítési szakaszban tart, a részt vevő vasutak keresik a közös álláspontot, hogy a jövőben egyetemek, kutatóintézetek felkérésével hatékony kidolgozás váljon lehetővé. A szakmai munkában részt vevő MÁV Zrt. üzemeltetési és pályafelügyeleti szervezete szeretné felhasználni az eredményeket a vállalatunk által üzemeltetett vasúti infrastruktúra minőségi karbantartásának tervezésében. Ez egy bonyolult folyamat temérdek bemenő adat megfelelő kezelésével, mérlegelésével és a jelenleg még egymással nem kommunikáló programok összehangolásával. Célkitűzésként a Pályalétesítményi Igazgatóság a vasúti pályafenntartás mesterséges intelligenciával támogatott tervezésében, digitalizálásában, továbbá a már meglévő rendszerek együttműködésében kíván fejlesztést végrehajtani.

Vasút és turizmus: a TopRail

A személyszállítási terület egyik közkezdelt projektje a TopRail, melynek fókuszában a vasúti turizmus van. Nemcsak a klasszikus nosztalgiajáratok, a vasúttal elérhető turisztikai desztinációk tartoznak ide, hanem a vasút és a turisztikai iparág kapcsolata, a nemzetközi együttműködés lehetőségeinek feltérképezése is. A projekt eredményeként tavaly a MÁV-START vonatai először jelentek meg az UIC által készített turisztikai célú videóban,



Az UIC TopRail fotópályázat második helyezettje Hivert Gábor

Különleges cikksorozattal ünnepli az idén százéves Nemzetközi Vasútegylet magazinunk. 2022-ben különböző témák köré rendezve mutatunk be érdekességeket az UIC múltjáról, jelenéről és jövőjéről, a Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság által jegyzett cikksorozatban. Az előző számban betekintést kaptunk a Nemzetközi Vasútegylet centenáriumi ünnepségébe. Ebben a cikkben az UIC égisze alatt működő projekteket ismerhetjük meg.

„A zene és vonat összehozza az embereket” címmel, melyet a turizmus világnapján tettek közzé. Ezen túlmenően a vasúti utazás népszerűsítésére fotópályázatot is szervezett a munkacsoport 2021-ben, „Titkos vasúti helyeim” témában. A pályázaton a MÁV-START dolgozói által készített képek foglalták el a második és harmadik helyezést is, a nyertesek képei pedig bekerültek az UIC 2022. évi naptárába.

Utásélmény fokozása UIC módra

Az UIC Személyszállítási Platform égisze alatt életre hívott CEMP projekt legfőbb célja az ügyfélművelés és a vasút imázsának együttes javítása, mivel ezek nem elválaszthatók egymástól, szorosan összefüggnek. A résztvevők – köztük a MÁV-START is - az ügyfélművelés és szolgáltatások minőségének javítása érdekében lehetséges stratégiákat és megoldásokat keresnek.

Itt olyan kérdések is előkerültek, mint az utasellátó étkezőkocsik szolgáltatása vagy kényelmi szempontból fontos vonatbelső kialakítása. A CEMP kiadványban számtalan érdekes információt találhatunk arról, hogy a vasúttársaságok milyen módon igyekeznek befolyásolni azokat a pozitív érzelmeket, érzékeléseket, melyek az utazási élményre hatnak.

PASSAGE, a zökkenőmentes közlekedésért

Az UIC projektek a mozgásukban korlátozott személyek vasúti közlekedését is érintik. A program keretében napirenden van a mozgásukban korlátozott utasok állomáson belüli tájékozódása, valamint utazásukat segítő rendszerek, fejlesztések megvalósítása, melyekből a későbbiekben a MÁV-Volán-csoport is átülthet a gyakorlatba. A vonatszámjelzők oktatása a mozgáskorlátozott utasokkal kapcsolatban szintén fontos téma. Emellett a PASSAGE-on belül a MÁV-START üzemirányítási szervezeti egysége foglalkozik és üzemelteti az úgynevezett UIC PRM ABT rendszert, mely egy online nemzetközi adatcsererendszer. A nemzetközi mozgáskorlátozott utazások társvasutaknak történő előjelentésére és kezelésére szolgál. Ez a korábbi e-mailes előjelentést váltotta ki, és az ügyintézés idejét rövidítette le, nagy meglepedésre.

Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság

Köszönet a cikk összeállításban nyújtott közreműködésért a MÁV Zrt. Infokommunikációs és technológiai rendszerek Főigazgatóság, Pályalétesítményi Igazgatóság kollégáinak, valamint a MÁV-START Zrt. munkatársainak.

Nyár, napfény és érintés A bőrünk, mint érzékszerv

Egyetlen érintés felér tízezer szóval – tartja a mondás. Ami a szemnek a szín, az orrnak az illat, a szájnak az íz, az az ujjnak az érintés. Rovatunkban a korábbi lapszámokban már körüljártuk a színek és az ízlelés érzékelésének különleges világát. Most a legnagyobb érzékszervünk, a bőrünk általi érzékelést nézzük meg közelebbről. És reméljük, hogy ezzel nem vállalunk veszedelmes kockázatot, azaz nem visszük vásárra a bőrünket...



Észlelés és érzékelés nem ugyanaz

A minket körülvevő világot a környezet megismerése által formáljuk, miközben magunk is alkalmazkodunk hozzá. A kognitív, azaz megismerési folyamatok legelső lépése a környezetünk ingereinek érzékelése.

Az érzékelést és az észlelést, azaz pl. a látást, hallást, tapintást stb. a kognitív funkciók közé soroljuk. Ezek azok a megismerési, gondolkodási és információfeldolgozási tevékenységek, amelyekkel érzékeljük, felfogjuk és használjuk a tudásunkat, általuk válik lehetővé az értelmi működés. Az érzékelést és az észlelést a pszichológia külön folyamatként vizsgálja, noha a kettő szorosan egymásra épül.

Az érzékelés során az érzékszerveinkkel egy bizonyos határig (ingerküszöbig) felvesszük az adott ingert, amelyet bonyolult mechanizmuson keresztül ingerületté, azaz elektromos impulzussá alakítunk.

Az észlelés már egy magasabb idegrendszeri folyamat, egy következő lépcsőfok, mivel az ingerület tudatosítását jelenti. Tehát érzékeljük az ingert, pl. a hangot, majd tudatosul, hogy ez a trombita hangja vagy a rigó éneke.

Az, hogy a körülöttünk lévő világot miként érzékeljük és észleljük, sok mindentől függ és korántsem egységes.

A bőr, mint érzékszerv

A bőr a legnagyobb kiterjedésű (átlagosan 2 négyzetméter nagyságú) érzékszervünk. Mint a külvilággal közvetlenül érintkező szerv, a határfelület a szervezet és környezete között, igen nagy mennyiségű receptorsejtet és szabad idegvégződést tartalmaz. Az általános iskolai biológia-tankönyvből ismert a bőr anatómiája és szerkezete, amely szerint a legfelső réteg a hám, a középső réteg az irha, a legalsó pedig a bőrálja. A hám legfelső rétege a szaruréteg. Ez az, amely a leginkább véd bennünket a külső hatásoktól, hidegtől vagy UV-sugárzástól, megtartja a hőt és gátolja a kiszáradást. Ez az a réteg, amit látunk, tapintunk.

Bőrünk a biológiai funkciók, mint pl. a hőháztartásunk megőrzése mellett a testünk első védelmi vonala is, véd a különböző fizikai, kémiai behatásoktól, káros sugárzástól, sérülésektől, hidegtől-melegtől stb. De az érzékelés is nagyon fontos: a bőrben elhelyezkedő idegvégződések által rengeteg információt szerzünk a körülöttünk lévő világból, illetve érzéseink kifejezőeszköze is a tapintás.

A mechanikai, hő- és fájdalomérző idegvégződések, a tapintásérző, a nyomásérző, hideg-, melegreceptorok a bőrünk különböző rétegeiben helyezkednek el. Minden érintést, simogatást, ahogyan az ütést, nyomást a bőrünk érzékel, testszerte különböző mértékkel. Az érzékelő receptorok az ujjbegyeinken találhatók meg a legsűrűbben, míg a hátunk közepén a legritkábban.

Bőrünk egészsége

A szép bőr alapja az egészséges életmód, beleértve a megfelelő táplálkozást is. Rossz szokásaink előbb-utóbb nyomot hagynak rajta. A dohányzás, a gyakori alkoholfogyasztás, az egyoldalú vagy egészségtelen étkezés egy idő után meglátászik a bőrön. A gyümölcsök, zöldségek, zöld saláták, friss fűszernövények olyan rostokat, vitaminokat, ásványi anyagokat tartalmaznak, amelyek belülről építik és szépítik a bőrt. A megfelelő mennyiségű és minőségű folyadék bevétele nemcsak az általános egészségünk és jóllétünk szempontjából fontos, hanem a bőrünk állapota miatt is. Számos betegség elsődleges tünetei között szerepelnek a bőrön is jól látható elváltozások, ezért az orvosi szótárban a szemrevételezés vagy inspectio fontos vizsgálati lépés. Mindenekelőtt azonban a szép bőr feltétele a tisztaság, bőrünk védelme a mindennapos tisztálkodással kezdődik. Manapság a kozmetikai ipar világából is rengeteg információ zúdul ránk folyamatosan, ezért ezen a téren is fontos a tudatos vásárlás. Sőt, a számtalan kemikália mellett, mostanában egyre gyakrabban ajánlják a természetes vagy természetközeli tisztálkodószereket és kozmetikumokat. Még inkább így van, ha valami konkrét oknál fogva, például allergia miatt, rákényszerülünk az alternatív megoldásokra. Ha érdekel bennünket ez a téma és utánajárunk a kíméletesebb eszközöknek, remek megoldásokat találhatunk, mint amilyen a disznózsírból és kerti körömvirágból készített tiszta körömvirágkrém vagy a szaponintartalmú borostyánlevéllel való mosás.

A napozás hasznáról és káráról

Július van, a nyár dereka, ahogyan arra a címben is utaltunk. Tombol a nyár és ezerrel süt a nap. A mértéktartó napozás testünknek és lelkünknek egyaránt jót tesz. A hasznos napsugarak tisztítják és fertőtlenítik a bőrt és elősegítik a D-vitamin termelődését, a napfény fokozza az életkedvet, elűzi a búskomorságot és vidámmá tesz. Az erős ultrabolya sugárzás azonban káros, hiszen roncsolja a bőr sejtjeit, gyorsítja a bőröregedést, rosszindulatú daganatok kialakulásához vezethet. Legyünk tehát óvatosak, tartsuk be a fokozatosságot, használjunk napozókrémet, naptejet, napozás után testápolót. A napozás rövid távú káros hatása a leégés, amely egyfajta égési sérülés, és kezelést igényel. A legkönnyebb esetekben csak a bőr hámrétege károsodik. Az égett terület vörös, a bőr feszes, sima és fájdalmas. A napozás vagy a szolárium által okozott égési sérülések legtöbbször ilyen típusúak. Az égett bőrt először hűtsük folyó vízzel, majd felületes sérülés esetén kenjük be hidratálókrémmel. Mindig tartsuk be a napozás általános szabályait, vigyázzunk a kisgyermekre és az idősekre.

De ha nyár, ha tél, évszaktól függetlenül vigyázzunk magunkra, figyeljünk bőrünk egészségére, töltekezzünk fel napsütéssel, mosolyogjunk sokat – és simogassuk, öleljük meg azt, akit szeretünk! Bőrünk receptorai érzékelik majd az érintést, de ezzel közben mi ne is foglalkozunk. Testünk-lelkünk meghálálja majd.

Hum Krisztina



A MÁV ENERGIAHATÉKONYSÁGI TEVÉKENYSÉGE 2021-BEN



Az Európai Unió a világon elsőként klímasemleges kontinens létrehozását tűzte ki célul. Amennyiben ez 2050-ig megvalósul, és sikerül az üvegházhatású gázok kibocsátását a nettó nulla értékre csökkenteni, olyan földrész jön létre, amely nem juttat a levegőbe üvegházhatású gázokat energiaigényes tevékenységei során. Mivel a MÁV tevékenysége során nagy energiafelhasználású területek irányításáért felel, ezért a vállalatcsoport a kitűzött klímacélok elérését az energiastratégiájának éves felülvizsgálatával, energiahatékonyságának tudatos növelésével is elő kívánja segíteni. A felülvizsgálat eredményeiről a MÁV Környezetvédelem, energetika és minőségirányítás szervezete összefoglaló jelentést tesz közzé minden év május 31-ig.

A mindenki számára online elérhető jelentésből megismerhető a MÁV 2021. évi energiámérlege, energiafelhasználási adatai energiafajtánként, valamint a saját hatáskörben végrehajtott energiahatékonyság növelése és az energiatudatos szemlélet fejlesztése érdekében hozott intézkedések. Cikkünkben ebből a jelentésből idézzük fel a legfontosabb információkat.

Jogsabályi kötelezettségek, energiastratégia és energiapolitika

MÁV Zrt. az MSZ EN ISO 50001 szabvány szerinti energiairányítási rendszer (EIR) tanúsítását és működtetését választotta, ezzel felvállalta és kinyilvánította, hogy az energiatudatosságot és az energiahatékonyságot a mindennapi működés részének tekinti. További jogsabályi kötelezettséget ró a felhasznált energia mennyisége miatt

a MÁV Zrt.-re az Ehat. vhr. 7/A. § (1) bekezdése, melynek értelmében köteles energetikai szakreferenst igénybe venni, és ugyanezen paragrafus (2) e) bekezdése alapján az energetikai szakreferensnek összefoglaló éves jelentést kell készítenie az energiafogyasztás mértékéről és annak értékeléséről. A berendezések, eszközök korszerűsödése, kényelmi, komfortjavító eszközök elterjedése mindinkább az energiafelhasználás növekedését okozza közvetve, ezért nagy kihívást jelent az Európai Uniónak és kormányunknak az energia végfelhasználás csökkentésére való törekvése.

Ezt csak a régi, elavult, jelentős energiafelhasználással bíró berendezések cseréjével, korszerűsítésével, és energiatudatos szemlélet kialakításával, ennek megfelelő munkavállalói magatartással lehet elérni. A fő hangsúlyt

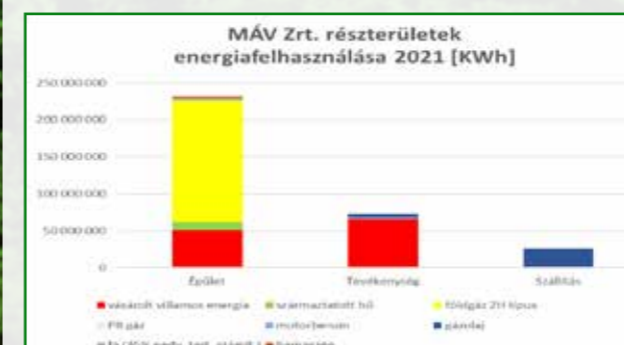
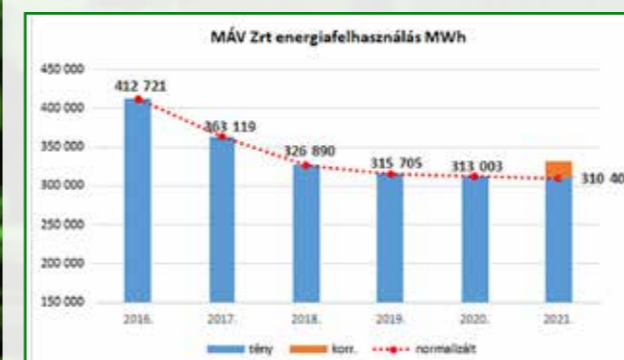
azonban az energiahatékonyság növelésére kell helyezni. A megújuló energiaforrások használata a MÁV Zrt. életében ma még nem jelentős mértékű, azonban, az EU elvárásaihoz igazodva, a rövid és középtávú tervekben szerepeltetni kell ezen alternatív energiaforrások használatát.

Alapelvek az energiahatékonyság növelésére

A MÁV Zrt.-nél az energiahatékonysági intézkedések eredményességének folyamatos nyomon követése az Energiairányítási rendszer működéséért felelős szervezet, MÁV Zrt. Környezetvédelem, energetika és minőségirányítás szervezetén belül működő Integrált rendszermenedzsment feladata. A szervezet minden évben a vezetőségi átvizsgálás keretében az energiairányítási rendszer működéséről elemzéseket, értékeléseket készít, és tájékoztatja a vezetőket az eredményekről. A vezetőségi átvizsgálás keretében az elemzési, értékelési folyamatokat a többi kontrollring, monitoring folyamatokkal összehangoltan kezeli.

Az Európai Unió energiapolitikai célkitűzéseihez igazodva, megújuló energiaforrásokat is alkalmaz minél nagyobb részarányban az infrastruktúra üzemeltetésére. A társaságnak a megvalósítást elsősorban támogatások igénybevételel kell realizálnia, de saját beruházások keretében történő kiépítésre is törekszik.

A MÁV-Volán-csoport Fenntarthatósági Stratégiájában meghatározásra kerültek a 2021-2050 időszakra vonatkozó hosszú távú energiastratégiai célok, melyek a MÁV-Volán-csoport hozzájárulását és vállalásait tartalmazzák az ENSZ fenntarthatósági céljainak teljesítéséhez.



Energiahatékonysági intézkedések a MÁV Zrt-nél

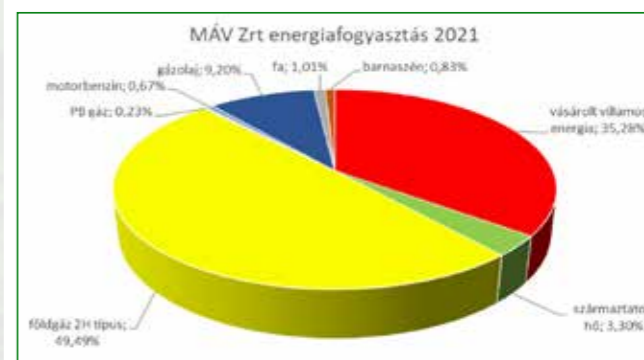
A MÁV Zrt. saját energiafelhasználásának több mint 70%-át az épületek üzemeltetése teszi ki, ami a tevékenység-csoportonkénti energiafelhasználási diagramon jól látható. A MÁV Zrt. energiafelhasználásában az épületek energiahatékonyságának növelésével érhető el a legnagyobb energiamegtakarítás. 2021-ben a MÁV Zrt. saját hatáskörben folytatta a fűtőkorszerűsítéseket, 12 állomáson LED-es térvilágítás korszerűsítést hajtott végre, illetve az informatikai eszközök cseréi eredményeztek további energiamegtakarításokat. A normalizált energiafelhasználási diagram jól mutatja, hogy a külső hőmérsékleti hatást kompenzálva a MÁV Zrt. energiafelhasználása folyamatos csökkenést mutat az energiahatékonysági intézkedések hatására."

Tudatos szemléletformálás

A MÁV Zrt. folytatta az előző években megkezdett szemléletformálási akciókat. Új felvételes és éves ismétlődő E-learning oktatásokat tartott a munkatársaknak, melynek során ráirányította a figyelmet arra, hogy minden munkatársnak van ráhatása az energiafelhasználásra, az energiahatékonyságra. Az intraneten és a pályavasúti területi igazgatóságok közös helyiségeiben, hirdetőtábláin folyamatosan frissülnek az energiagazdálkodással kapcsolatos hírek és információk.

2021. évi összefoglaló energetikai szakreferensi jelentés, energiámérleg

A következő ábrák a MÁV Zrt. energiafelhasználási adatait mutatják különböző felosztások szerint.



HOGYAN KEZELJÜK A HÁZTARTÁSI VESZÉLYES HULLADÉKOKAT?



A természet alapvetően hulladékmentes, hiszen ami az egyik élőlénynek felesleges, azt a másik élő szervezet felhasználja táplálékként, energiaforrásként vagy éppen búvóhelyként. Ez egy olyan tökéletes rendszer, amely önmagát fenntartja, ebben a körforgásban minden elemnek, anyagnak, bármilyen jellegű maradványnak helye van. A modern társadalom a folyamatosan növekvő népességszámmal mind nagyobb területet elhódítva a természettől – egyre több szemetet termelve – a hulladékkal közvetlenül veszélyezteti a környezetet, az élőlényeket és saját magát. „Veszélyes hulladék” hallatán ne egy léket kapott olajszállító vagy ipari telepeken szivárgó gyanús vegyület jusson az eszünkbe. Háztartásainkban is termelődik veszélyes hulladék. A lejárt gyógyszer, a kiégett villanykörte, a használt sütőolaj mind ide tartozik.

Veszélyes hulladéknak nevezzük az eredete, összetétele miatt az egészségre, a környezetre kockázatot jelentő hulladékot. Ezek nem megfelelő kezelése kiemelt kockázati tényező környezetünk és egészségünk szempontjából. Korábban a veszélyes hulladékok elhelyezése még nem volt szabályozva, így mindenki úgy szabadult meg veszélyes hulladéktól, ahogy tudott. Csupán a 20. század vége felé ismerték fel az országok a problémát, és kezdték el a veszélyes hulladékkal szennyezett területeik felmérését, hogy kezelésükre jogszabályi háttérrel hozzanak létre és a területek megtisztítására hatékony módszereket dolgoz-

zanak ki. Magyarországon az összes veszélyes hulladék mennyisége (szilárd, iszapszerű, folyékony) 2020-ban 668 ezer tonna volt. Ez javuló tendencia, ha összehasonlítjuk a 2000. évi 2554 ezer tonnával (adatok: KSH).

Milyen veszélyes hulladékok vannak a háztartásban és hol adhatjuk le őket?

Háztartásunkban sokféle különleges kezelést igénylő veszélyes hulladék keletkezik. Ha ezeket egyszerűen a kukába dobjuk, a lefolyóba öntjük vagy kirakjuk az erdőbe, azzal közvetlenül súlyosan veszélyeztetjük az élővilágot. A települési hulladékban lévő veszélyes összetevők nem csupán mennyiségük, hanem összetételük miatt jelentenek környezeti kockázatot.

Lejárt szavatosságú gyógyszerek

Az egyik leggyakrabban előforduló veszélyes hulladék, amik majdnem minden háztartásban előfordulnak. Vegyületbombaként működnek, főleg, ha más vegyülettel találkoznak, és ez elkerülhetetlen a kukában vagy a hulladékfeldolgozóban. A vécén sem húzhatjuk le a gyógyszereket, mert a vízzel eljutnak a földre, a vizes élőhelyekre. A talajba jutva az esővíz kioldja a kemikáliákat. A csatornába került gyógyszerek nagy része a szennyvíztisztítás során nem bomlik le teljesen, így az élővizekre, élővilágra is veszélyt jelenthetnek. A lejárt gyógyszereket leadhatjuk a gyógyszerárakban.

Szárazelemek, akkumulátorok

Az elemek összetételük alapján többféleképpen lehetnek. Tartalmazhatnak többek között cinket, mangánt, kadmiumot, higanyt, nikkelt, de léteznek ritka fémeket, pl. lítiumot tartalmazó szárazelemek is. A toxikus nehézfémek és vegyületeik kioldódnak az általános szeméttelpekre vagy a természetbe kerülve, a külső burkolat megsérülése után. Így elszennyezik a talajt, a talajvizet, az élővizeket, és jelentős károkat okoznak az élővilágban.

Az akkumulátor esetében a tárolás is fontos. Sérülés esetén kiömlik belőle az akkusav, amely kölcsönhatásba léphet a talajban kötött állapotban jelen lévő nehézfémekkel, így azok bekerülnek a rétegvizekbe.

Az akkuban található ólom pedig az emberek és állatok egészségét egyaránt veszélyeztető, erősen mérgező anyagnak számít. Az elemeket, akkumulátorokat leadhatjuk egyes hulladékudvarokban vagy lakossági veszélyes hulladék-gyűjtő akciók során.

A használt elemek leadására számos kereskedelmi egység is lehetőséget biztosít. Ma már számos munkáltató is gondoskodik a használt elemek biztonságos gyűjtéséről, például a budapesti MÁV-székházban is található elemgyűjtő.

Konyhai zsiradékok

Konyhánkban gyakran keletkezik használt sütőolaj és egyéb, sütéshez használt zsiradék.

A lefolyóba öntött olaj a csatornarendszeren keresztül az élővízbe jut, ahol komoly gondokat okoz: a felszínen úszó olajfolt elzárja az oxigén útját, csökkenti a víz oldott oxigéntartalmát, ezáltal veszélyezteti az élővilágot.

A használt sütőolajat, fíradtolajat, olajsűrőt bizonyos töltőállomásokon, benzinkutakon adhatjuk le.

Minden apró lépés számít!

A tartósságot, javíthatóságot szem előtt tartó tudatos vásárlással csökkenthetjük háztartásunk veszélyeshulladék-termelését. Ha nem akarunk sok használt olajat a konyhánkban, keressünk olyan recepteket, amelyekkel kevesebb olajjal készíthetjük el ételünket. Ha vegyszerekre, festékekre van szükségünk, számoljuk ki a felhasználandó mennyiséget előre. Kerüljük az impulzusvásárlást.

Használjuk tudatosan az autót, az elektronikus eszközöket. A keletkező háztartási veszélyes hulladékot vigyük el hulladékudvarba. Járjunk nyitott szemmel és érdeklődjünk a téma iránt, találjunk új környezettudatos megoldásokat, alakítsunk ki új szokásokat, vigyázzunk a környezetünkkel!

Elektronikus hulladékok

Ebbe a csoportba tartoznak a háztartási gépek, informatikai berendezések, telekommunikációs és szórakoztatóelektronikus eszközök. A gyártók nagy része nem arra törekszik, hogy megjavítható eszközeink legyenek, így az élettartamuk egyre rövidebb. Ha elromlanak vagy ha a trendibb új külsőt vagy a modernebb technológiát követjük, új készüléket vásárolunk. Ez a folyamat sajnos rengeteg elektronikai hulladékot (e-waste) eredményez. A fejlődő országokban komoly környezeti és egészségügyi problémákat okoz az elektronikai hulladék egyre növekvő mennyisége. Majdnem mindegyik e-hulladék tartalmaz ólmot, kadmiumot, brómot és berilliumot. Ezek a nehézfémek még a fejlett országokban történő e-hulladék reciklálás során is komolyan veszélyeztetik a környezetet és az emberek egészségét. Világviszonylatban körülbelül 50 tonna elektronikai hulladék keletkezik évente. A globálisan keletkezett e-hulladék 85%-a hulladéklerakókban végzi, ahol szennyezi a levegőt és a talajt. Az e-hulladék az összes veszélyes hulladék 70%-át teszi ki globálisan, és jelenleg körülbelül csak 15%-a reciklált. Az újrahasznosítás során például minden egy millió mobiltelefonból 15 873 kg rezet, 374 kg ezüstöt, 34 kg aranyat és 15 kg palládiumot vonnak ki (adatok: dontwasteit.hu). Az elektronikus hulladékokat, a kiégett izzókat egyes elektronikai cikkeket forgalmazó szaküzletben és a kijelölt hulladékudvarokban is le tudjuk adni.

Festékek, ragasztók, növényvédő szerek, tisztítószerek

A festékek és ragasztók, rovarirtók és növényvédő szerek olyan kemikáliákat, fémvegyületeket is tartalmazhatnak, melyek a környezetre és az emberi egészségre is káros hatással vannak, ezért veszélyes hulladéknak minősülnek. Ezeket a szereket is a hulladékudvarokban, jól zárt csomagolásban tudjuk leadni.

Hum Krisztina



TALÁLKOZÓ A BUNKERBEN

BEMUTATJUK A DOMBÓVÁRI VASÚTTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNYT



Nem tudjuk, hogy mi lett volna, ha a múlt század közepén, a dombóvári atombunker átadásakor nemcsak az építmény feleslegességét hangsúlyozták volna, de még azt is hozzáteszik, hogy 2013 nyarán egymás sarkát fogják taposni az emberek, hogy megnézzenek egy vasúttörténeti kiállítást.

1953-ban a dombóvári vasutasélet legfeljebb annyira volt izgalmas a sajtó számára, mint bármely más, hasonló nagyszágrendű üzem: mi történt a különféle vállalati ünnepeken; milyen munkaversenyek, sportesemények zajlottak; hogyan teljesítettek a szocialista brigádok? A hírekből a korabeli olvasó nem is sejtette, hogy a Tolna megyei vasúti csomópont jelentősége abban az évben megsokszorozódott. Az állomástól nem messze ugyanis egy szépnek nem mondható, nagyméretű betontömb épült. A háromemeletes építmény falai másfél méter vastagok, vasbeton tetőzete háromméteres volt, bővebb információt azonban nem közöltek róla, nem avatták fel ünnepélyesen, és – szerencsére – nem is volt arra szükség a következő évtizedekben, hogy működőképességét kipróbálják. Az építmény ugyanis egy bombabiztos bunker volt, ahová háború esetén a pécsi vasúti igazgatóságot evakuálták volna. Azért éppen ide, Dombóvárra, mert a település viszonylag távol esik az egykori jugoszláv határtól, ami akkor stratégiai jelentőséggel bírt.

Állomásról állomásra

A gyűjtemény a dombóvári állomásfőnökség egykori főművezetőjének ötletéből és elhivatottságából született. Beles Lajos 1959 óta dolgozott a vasútnál, ám nemcsak a mun-

kája érdekelte, hanem a múlt is. Erről tanúskodnak történeti munkái: 1998-ban a dombóvári fűtőházak, egy évvel később a dombóvári gazdasági vasutak, 2002-ben pedig a Dombóvári Vasutas Sportegyesület történetét írta meg. De Beles Lajos ennél is hamarabb kezdeményezte egy vasúttörténeti gyűjtemény létrehozását. Ahogy egykori kollégája, Kovács Sándor mondja, az ötlet akkor született, amikor 1986-ban Vilniusban jártak hivatalos úton, és az ottani vasútállomás épületében láttak egy vasutasrelikviákkal berendezett szobát. Beles Lajos addigi gyűjteményét – újabakkal kiegészítve – egy évvel később a vonatási főnökség épületében helyezték el.

Az üzemi területen lévő kiállítás afféle házi múzeumként működött húsz éven át, a körülményes bejutás miatt „civiliek” csak nagy ritkán láthatták. De 2008-ban a gyűjteményt sikerült olyan helyre költöztetni, ahová mindenki könnyedén eljuthatott: a dombóvári gazdasági vasút egykori felvételi épületébe.

Az új kiállítást a Múzeumok Éjszakáján láthatta a nagyközönség, a reménytelen jövőt azonban megakasztotta a városi döntés, hogy az épületnek más funkciót találtak. Egy évvel később – ugyancsak a Múzeumok Éjszakáján – már új helyszínen, a zeneiskolában, az egykori légoltalmi pincében nyílt meg a tárlat, de már ekkor nyilvánvalónak tűnt, hogy az a helyiség a nedvesség miatt alkalmatlan lenne hosszabb tárolásra. Így került képbe az egykori bunker, amely 2013 tavaszán vált a gyűjtemény otthonává.

És immár a hagyományokhoz híven, ez is a Múzeumok Éjszakáján nyitotta meg kapuit. És innen már költözni sem kellett, így jövőre a tizedik évfordulót ünnepehetik.

Még nincs tele

2013 őszén más jelentőségteljes esemény is történt Dombóváron: a londoni 6:3 hatvanadik évfordulójának tiszteletére, a névadó jelenlétében felavatták a Buzánszky Jenő Stadiont, melynek megnyitóján fiatalok játszották újra az „évszázad mérkőzését”, a legendás hátvéd pedig díszpolgári címet kapott. De nem csak azt. A program a „bunkerben” folytatódott, ahol Buzánszky Jenőt annak örömeire köszöntötték, hogy akkor volt éppen hetven éve, hogy a vasút szolgálatába lépett. A labdarúgó 1947-ig dolgozott (és focizott) a dombóvári vasútnál, ennek ékes bizonyítéka – egyebek mellett – az a szolgálati táblázat is, amelyből kiderül, hogy Buzánszky 1944. október 27-én tette le a vasutasesküvét. „Jenő bácsi egyszerűen nem akart hazamenni, annyira jól érezte magát” – emlékszik vissza a nagy napra Herczeg Gyula szakmai vezető, aki Kovács Sándor „alapítóval” együtt viseli gondját a múzeumnak – társadalmi munkában.



Képtelenség lenne felsorolni, hogy az elmúlt két évtizedben mi minden került a gyűjteménybe. Herczeg Gyula a felajánlott kollekciókat emeli ki. Beles Lajos gyűjteménye mellett más vasútbarátok hagyatéka is Dombóvárra került. Az egyik Mayer Józsefé, aki a MÁV tisztképző jogtanácsosa volt, és megszállottan gyűjtött mindent, ami a vasúthoz kapcsolható: gyűjteményében az amerikai kalauzsiptól a tisztképző végzőseinek tablóján át olyan fantasztikus dolgok megtalálhatók, mint például egy díszes emléklap „A Magyar Kir. Államvasutak Gépgyárában gyártott 500. vasúti gőzmozdony 1893. május hóban való elkészülte alkalmából”, vagy az az írógéppel írt, ma már abszurdnak tűnő levél 1941-ből, mely szerint „a Magyar Királyi Államrendőrség részére f. évi január hó 10-től engedélyezett 100 darab szabadjegy terhére 100 darab szabadjegy kiadható”. A páratlan gyűjteményt a jogtanácsos fia ajánlotta fel – azután, hogy az illetékes múzeumok részéről nem tapasztalt különösebb érdeklődést. „Azt mondták neki, hogy átvesszik a hagyatékot, de nem tudják kiállítani. Mivel itt bőven van hely, még egy külön kiállítóteret is berendezhettünk erre a célra, – mondja Herczeg Gyula, hozzátéve, hogy amikor a Mayer család eljött megnézni a kiállítást, nem tudták visszatartani könnyeiket a meghatottságtól. Hasonlóképp jártak el az egykori vezérigazgató-helyettes, Berta János hagyatékával is. Ha nem veszik át a sok-sok értékes iratot, könyvet és fényképet, akkor bizonyosan a szemétdombra került volna.

Ettől érdekes

A különleges helyszínen és az itt látható érdekességeken túl a dombóvári kiállítás attól is példátlan vállalkozás, hogy kötetlenebbül működik, mint egy szigorú szakmai elvek alapján működő múzeum – itt elsősorban az érzelmek döntenek. Ami régi és ami a vasúttal kapcsolatos, annak helye van a dombóvári bunkerben, teljesen mindegy, hogy egy öreg lámpa vagy egy 100 évvel későbbi telexgép; lehet Németh István mérnök-főintéző arcképes igazolványa, vagy annak a forgalmi személyzetnek a nagyméretű tablója, amely a Keleti pályaudvar 50 éves jubileuma idején állt szolgálatban. Nem köztudott szorosra a vasutasélethez, de mindenképpen érdemes arról a két szobáról is szólnunk, amelyek közül az egyikben a „bunkerhagyaték”, vagyis az itt maradt polgári védelmi eszközök, a másikban pedig a szocialista propaganda egykori nyomai láthatók – Lenin arcképe, Kádár János-tábla május elsejei felvonuláshoz, vörös drapériára kitűzött jelmondatok stb. –, olyan „kegytárgyak”, amelyeket nem lehet komolyan venni.

Ha nem felajánlás útján kerülnek a régi tárgyak Dombóvárra, akkor általában csere útján. Kovács Sándor megemlíti, hogy az M63 dízelmozdonyból mindössze tízet gyártottak, de két tábla is a birtokukba került, amiért jó néhány régi értéket kaptak cserébe... Vannak persze másféle együttműködések is: az északi állomásfőnök horvát vasutas-egyenruhákat hozott magyar egyenruhákért cserébe. Herczeg Gyula és Kovács Sándor leginkább azt sajnálja, hogy járműmodelljeik nincsenek, a gyerekeket pedig a régi egyenruhák, tárgyak, fényképek, iratok annyira nem izgatják. Ezen most úgy próbálnak segíteni, hogy a közeljövőben rendbe hozzák azt a terepasztalt, amit nemrég kaptak ajándékba.

A múzeum kedden és csütörtökön 13-16 óra között látogatható, de a Múzeumok Éjszakáján idén sem hagyják ki, és persze a Vasutasnapon is nyitva tartanak.

Legát Tibor



Sörturizmus vasúttal

2022-ben nyugodtan kijelenthetjük, hogy a kisüzemi sörök teljesen átvették az uralmat az egész világon, hazánkat is beleértve. Számos helyen, számos lehetősége van a sörkedvelőknek különféle különlegességek és újdonságok megkóstolására. Küldetésemnek érzem, hogy felhívjam az emberek figyelmét arra, hogy a sört lehet nagy érdeklődéssel, kisebb mennyiségben is fogyasztani, ehhez viszont elengedhetetlen valamilyen szintű hozzáértés a témához. Manapság a végtelennek tűnő kínálat sokak számára rémisztő lehet, ezért nem árt néhány dolgot tisztázni.



Gyakran használják az újhullámos sörökre a kézműves jelzőt, azonban ez egy helytelen megfogalmazás. Kézműves alatt azt értjük, amikor valaki otthoni körülmények között, saját fogyasztás céljából főzi az italt. A kisüzemi főzdek ugyanolyan professzionális eszközöket használnak, mint a legismertebb nagyüzemek, csupán kisebb berendezésekkel dolgoznak és nem főznek akkora mennyiségben.

Miért olyan drágák?

Nyilvánvalóan felháborítónak tarthatják egyesek, hogy még egy „sima” bolti sör egészen olcsó, addig egy kisüzemi termék ennek többszöröse is lehet. Ennek egyik oka, hogy a kisméretű üzemek nem tudnak akkora mennyiségben előállítani, ezért nagyobb profitot kell kitermelniük egy-egy terméken. Ez idővel mindig enyhülni fog, ha több terméket tud eladni egy adott főzde. A másik, és sokkal nyilvánvalóbb ok, hogy a kisüzemi sörök jóval több különleges alapanyagot tartalmaznak, melyek felnyomják az előállítási költséget. A „sima” sörök ilyen árak mellett soha nem lesznek képesek biztosítani azt a minőségi szintet, amiért akkora felvirágzásnak indult a sörök világa az elmúlt években.

Mi az a felső- és alsóerjesztésű?

Lényegében ez a két legfontosabb fő sörcsalád. Magyarországon, és a világ legtöbb pontján, eredetileg felsőerjesztésű söröket készítettek, majd ezt felváltotta a technika fejlődésével az alsóerjesztés. Ahogy kitört a sörforradalom, újra megjelentek a különböző felsőerjesztésű

termékek, mivel ízük merőben eltérő és sokszor izgalmasabbak. Az alsóerjesztésű, vagy „lager” sörök leginkább Európában mondhatók hagyományosnak. Olyan fajtákat lehet ide sorolni, mint a cseh pilseni, a müncheni helles, a bécsi ászok vagy a bak sörök. Azért alsóerjesztésűek, mert a sörlé alacsony hőmérsékleten tud megerjedni, így eredményezve egy letisztult, kerek, kenyes, frissítő nedűt.

A felsőerjesztésűek, vagy más néven „ale” sörök, ezzel szemben pont hogy magasabb hőmérsékleten erjednek. Ezen tulajdonságuk miatt könnyebben lehetett őket régen tárolni. Ízük sokkal gyümölcsösebb, kissé vadabb, mint a lagerek esetében. Leghíresebb ale söreink az IPA, az ír barna stout, a belga sörök, illetve a búzasörök.

A legjobb belföldi sörlelőhelyek

Rengeteg gyönyörű magyar város rendelkezik saját környezetében sörfőzdével, ezért a legjobb minőség érdekében érdemes odautazni. Következzenek a legszebb és legjobb söröket kínáló, vasúttal megközelíthető városaink. Nem meglepő módon Budapesten található a legtöbb hazai kisüzemi sörfőzde, így fővárosunk végtelen tárháza az izgalmasabbnál izgalmasabb különlegességeknek. Gyakorlatilag minden kerületben találkozhatunk a világ legkülönbözőbb söreivel.

Győr gyönyörű város, és könnyűszerrel megközelíthető vasúttal. Belvárosának hívogató sétálóutcáiban van lehetőségünk számos jó sört megkóstolni, beleértve egy Győr

közeliében működő helyi főzde rendkívül minőségi és viszonylag baráti áron kapható portékáját.

Székesfehérvár csakugyan büszkélkedhet egy nagyon híres, környezetében működő főzdével, mely ott szerepel az ország legjobbjai közt. Ezenkívül itt is van lehetőség betérni különleges söröket felvonultató kocsmákba, ahol a szakképzett csaposok bármilyen kérdésünkre csípőből fogják tudni a választ.

Kecskemétről viszonylag kevesen gondolnák, hogy sör szempontból mérvadó lehet, pedig mindenképp itt a helye a felsorolásban. A nyüzsgő sétálóúton több sörözőben is fellelhető valamennyi híres főzde termépalettája. Ezenkívül elérhető egy Kiskunfélegyháza működő sörfőzde teljes kínálata is, ami külön említésre méltó.

Pécs az egyik legszebb városunk, ahol csakugyan megtalálhatja számítását egy elszánt sörkedvelő. Van olyan hely, ahol pörkölt malátát is kínálnak italunk mellé, mint amilyen alternatív ropogtatnivaló. Megjegyzem, elég ízletes dolog, szóval érdemes kipróbálni.

Nagyvaros ugyan nem büszkélkedhet környezetében semmilyen sörfőzdével, de van lehetőség több helyen is különlegességeket inni. Ezenkívül a Dunakanyar festői környezete és a számtalan kirándulási lehetőség nagyon vonzó úti célá teszi az egész térséget.

A legjobb külföldi sörlelőhelyek

Pozsonyba kijutni igazán nem sok idő, ráadásul elképesztő sörélményben lehet része az oda látogatóknak. Renge-

teg hagyományos lager kapható, de már ott is felütötték fejüket a legkülönbözőbb újhullámos különlegességek. Egy jó szlovák pubban italunk mellé elengedhetetlen egy remek halusky vagy knédlivel kínált ragu.

Csehországban dönthetünk Brno mellett is, viszont egyértelmű, hogy aki igazi sörélményre vágyik, az Prágáig meg sem áll. A lovagregényeket idéző történelmi belváros minden kis utcájában találunk valamilyen fantasztikus sörlelőhelyet. A csehek ízlése viszonylag hagyományosnak mondható, viszont itt kóstolhatjuk meg frissen a világ egyik leghíresebb fajtáját, a pilsent.

Németországba már cseppet sem lehet olyan gyorsan eljutni, ám egyszer mindenképp érdemes. Münchenben kerül megrendezésre az Oktoberfest, ami a világ leghíresebb sörös eseménye. Az alkalomra számos főzde kínál limitált kiadású különlegességeket, de természetesen egyéb német specialitásokat is meg lehet itt kóstolni. Ilyen például a füstös ízű rauchbier vagy a rendkívül könnyű kölsch.

Miért érdemes a sörrel ennyire foglalkozni?

A sör mostanra komoly részét képezi a gasztronómiának, és a kultúránkban is mélyen beágyazott szerepe van. Érdemes megismerni, hogy milyen fajták léteznek, hiszen ez egy nagyon érdekes, változatos világ. Ha az embereket nem csak az alkoholtartalma miatt érdekli a téma, akkor el lehet egy olyan irányba terelni a dolgot, hogy ne a mennyiségi, hanem a minőségi fogyasztás kerüljön előtérbe.

Honti Márk



Nem csak a macik kedvence – a málna

Akár vadon, az erdőben terem, akár a kertben, a végeredmény ugyanaz: az egyik legfinomabb édes bogyó, amit mindenki szeret. A málna ráadásul nemcsak ízletes, hanem egészséges is, és emellett széppé is varázsol. Élvezzük ki a málnaszezon minden pillanatát, szedjük, együk, és ha marad, tegyünk el belőle télire is – kincset ér.

A legendás piros bogyó

A málna népszerűsége már az ókor óta töretlen, és nemcsak mi, emberek, hanem az állatok is rajonganak érte. Számos meséből, gyerekversből tudjuk, mennyire szeretnek a medvék a málnásban falatozni. Ezenkívül a méhek is lelkesen látogatják a málnabokrokat, mivel a virágok nektárjának magas a cukortartalma.

Úgy tartják, hogy a málna Kréta szigetéről származik, és a rómaiaknak köszönhetően terjedt el széles körben, hazánkban is őshonos növénynek számít. A középkortól kezdve – felismerve számos gyógyhatását – kolostorokban is elkezdték termesztetni, napjainkban pedig szinte minden kiskertben található néhány bokor a kerítés mellett. Sok fajtája és színváltozata ismert, a citromsárgától a narancssárgán át az egészen feketéig, a legismertebb és leggyakoribb mégis a piros málna. S hogy mitől olyan szép piros? A legenda szerint a görög istenek lakóhelyén, az Olümposz tetején csendesen teltek a mindennapok, amíg a kis Zeusz meg nem született. Mert ha valami nem tetszett neki, úgy kiabált, hogy az istenek nem hallották egymás szavát. Ezért az egyik nevelője, Ida elment az erdőbe málnáért, abban bízva, hogy a finomságtól a kisbaba abbahagyja a sírást. Miközben a nimfa a tüskés bokrokról szedte a bogyókat, megsebesült, és véres kezét fehér ruhájába törölte, amibe a bogyókat is szedte, így azok is pirosak lettek.

„Itt a bokor, itt a málna, Jaj be édes, tömd a szádba!” „Boldogasszony csipkéje” – így hívták régen a málnát, hiszen zamatos ízvilága mellett küllemében is kifejezetten vonzó. Emellett pedig rendkívül egészséges. Aki csak

teheti, mindennap egyen belőle 2-3 marékkal, hiszen jótékony hatásai már a középkortól kezdve ismertek.

- Javítja a látást: A-vitamin-tartalmának köszönhetően rendszeres fogyasztása segít megelőzni a makuladegenerációt (szemfenéki meszesedés, ami az időskori látásromlás egyik vezető oka).
- Segít a nőknek: megkönnyíti a nehéz napokat, csökkenti az erős vérzést, fájdalomcsillapító hatása van és várandósoknál enyhíti az émelygést.
- Vastartalma kiemelkedő, vérszegénység ellen is hatásos.
- Szabályozza a vércukorszintet, alacsony szénhidrát-tartalmának köszönhetően cukorbetegség is fogyaszthatják.
- Antibiotikum-kúra után segít helyreállítani a bélflórát.
- Magas C-vitamin- és antioxidáns-tartalmának köszönhetően erősíti az immunrendszert és segít megelőzni a rákos megbetegedéseket.
- Bőrfiatalító hatása van, ezért a kozmetikaipar is előszeretettel alkalmazza.
- A leveléből készült tea kiváló köszvény és savasodás ellen, antibakteriális, ér- és pórusösszehúzó hatású, segít a szájnyálkahártya gyulladással kapcsolatos állapotainak megszüntetésében. A kismamáknál egy szülés előtti kúra jó hatással van a méh izomzatára.

A málna – hacsak nem fogy el azonnal – számtalan módon elkészíthető és felhasználható, lekvár, szörp, turmix, smoothie, joghurt, fagyalt és isteni sütemények is készíthetők belőle, ráadásul nagyon jól fagyasztható is télire.

Csohány Domitilla

Málnás pite

Hozzávalók a tésztához: 150 g vaj + a forma kikenéséhez, 4 ek. cukor, 1 tojássárgája, 300 g liszt, ½ tk. sütőpor

A töltelékhez: 700 g málna, 2 ek. cukor, 1 ek. keményítő, 250 ml víz, mandulaforgács

Elkészítés: A puha vajat keverjük össze a tojássárgával. Adjuk hozzá a sütőport és a lisztet, majd gyúrjuk lágy tésztává. Kenjük ki a piteformát vajjal, és öntsük bele a tésztát úgy, hogy pereme is legyen (az alját szurkáljuk meg villával). 180 fokos előmelegített sütőben süssük ki 20-25 perc alatt. Közben készítsük el a töltelékét. Turmixoljunk össze 100 g málnát, öntsünk hozzá 200 ml vizet, cukrozzuk meg és takaréklángon forraljuk fel. Közben állandó kevergetés mellett adagoljuk hozzá az 50 ml vízben elkevert keményítőt. Amikor sűrűsödni kezd a püré, vegyük le a tűzről, és keverjük bele a maradék málnát, majd az egészet öntsük rá az elkészült tésztára. A tetejét szórjuk meg mandulával és hagyjuk kihűlni.



Málnadzsem

Hozzávalók: 3,5 kg málna, 1 kg befőzőcukor

Elkészítése gyerekjáték, hiszen nem kell se magozni, se hámozni, se felvagdосni. Fontos, hogy csak hibátlan, egészséges szemeket használjunk. A málnát egy nagy fazékban tegyük fel főni, és ha elkezd levet eresztetni, adjuk hozzá a cukrot. Felforralás után hagyjuk jól összerotyogni, és kész is a dzsem. Közben az üvegeket és a kupakokat egy másik fazék vízben forraljuk fel, csírátlanítsuk. A dzsemet töltsük színültig az üvegekbe, zárjuk le és néhány percre állítsuk fejjel lefelé. Ezután tegyük 1-2 napra meleg dunsztba, pl. egy pléddelel kibélelt és betakart dobozba. Aki nem szereti a magokat benne, előtte szűrőn passzírozza át a lekvárt.

Málnafagy

Krémes, főzött házi fagyalt. Könnyen elkészíthető, és sokkal finomabb, mint a bolti változat.

Hozzávalók: 4 tojássárgája, 50 dkg málna, 3 dl habtejszín, 2 dl tej, 15 dkg cukor, menta

Elkészítése: A málnát és a cukor felét botmixerrel pépesítsük. A tojások sárgáját egy lábasban kavarjuk ki a maradék cukorral, öntsük hozzá a tejet és kis lángon kezdjük el főzni. Folyamatos kavargatás mellett addig főzzük, amíg besűrűsödik. Mikor elkészült, tegyük félre kihűlni. Közben a tejszínt verjük habbá, majd alaposan dolgozzuk össze a kihűlt krémmel és a málnapéppel. Tegyük 3 órára fagyasztóba, és kész a finom fagy (közben óránként érdemes átkavargatni, hogy még krémesebb legyen). Friss málnával és mentalevelekkel tálaljuk.



30 fok felett

Túlélési tippek kánikula idejére

Ha nyár, legyen jó idő, hiszen ki szeretné a szabadsága alatt a szobából bámulni a szakadó esőt? De vigyázat, a hőségéből is megárt a sok, a kánikulának és a perzselő napnak is megvannak a veszélyei. Hogy a nyaralás idején senki feje se fájduljon meg, segítünk megelőzni a napszúrást, és adunk pár tippet, hogy a legnagyobb forróság is elviselhető legyen.

Az előrejelzések és az elmúlt évek tapasztalatai alapján idén is hosszú, forró nyárra számíthatunk. A hazánkat is érintő klímaváltozást és az átlaghőmérséklet emelkedését saját bőrünkön is megtapasztaljuk, hiszen amíg 20-30 évvel ezelőtt a 30 °C már rekkenő hőségnek számított, mára a hőmérő higanyszála gyakran kúszik akár 40 °C fölé is. Az ilyen kiugróan magas hőmérséklet, valamint a hozzá kapcsolódó UV-sugárzás számos veszélyt jelent az egészségünkre. A csúcshőmérsékletek mellett pedig az akár két hétig is elnyúló tartós meleg – amikor éjszaka sem tud lehűlni, felfrissülni az idő – is megviseli az emberi szervezetet. Ilyenkor főleg az idősekre, a gyerekekre, valamint a szív- és érrendszeri betegséggel küzdőkre érdemes különösen odafigyelni, őket ugyanis fokozottan megviseli a hőség.

Figyeljük az orvometeorológiai előrejelzést!

Hőségriasztást az országos tisztí főorvos rendelhet el, melynek három fokozatát különböztetjük meg. Ilyen esetekben az egészségügyi és védelmi szervezeteknek, valamint a munkáltatóknak is fel kell készülniük a megelőző óvintézkedésekre, a megnövekedett esetszámok ellátására, illetve a lakosságnak is célszerű védekezni a baj megelőzése érdekében.

I. fokú riasztás: egy napig a napi középhőmérséklet eléri vagy meghaladja a 25 °C-ot.

II. fokú riasztás: a középhőmérséklet várhatóan legalább három egymást követő napon eléri vagy meghaladja a 25 °C-ot.

III. fokú (vörös) riasztás: A napi középhőmérséklet várhatóan legalább három egymást követő napon eléri vagy meghaladja a 27 °C-ot.

A kánikula veszélyei

Köztudott, hogy D-vitaminra egész életünk során szükségünk van az egészségünk fenntartása, valamint az immunrendszer és a csontozat erősítése miatt. Néhány élelmiszer mellett – olajos halak (lazac, szardínia, makréla), vörös húsok, máj vagy tojássárgája – elsősorban a napsugarakkal juthat szervezetünk megfelelő mennyiségű D-vitaminhoz. A túlzott napozás azonban sok kockázattal is járhat, hőgutát, napszúrást kaphatunk, leéghetünk vagy ki is száradhatunk.

Kockázatok:

- Hőguta esetén a test felmelegszik (40 °C fölé), a bőr kipirul, száraz és forró a tapintása. Emellett a fejfájást, szédülést, hányingert, keringési zavart eszméletvesztés is követheti, ezért a tünetek észlelésekor mentőt kell hívni. Az orvos érkezéséig kezdjük el a beteg testét hűteni vizes borogatással és vigyünk hűvös helyre.
- A napszúrás nem olyan súlyos, mint a hőguta, de sok hasonló tünetet mutat: fejfájás, hányinger, verejtékezés, erős szívverés és sápadtság. Ilyenkor felborul a szervezet víz- vagy sóháztartása, ezért azonnal pótolni kell a folyadék-

veszteséget, lehetőség szerint ásványi anyagokkal együtt, és vigyünk a beteg hűvös helyre.

- A leégés egyfajta égési sérülés, amely az erős UV-sugárzás hatására keletkezik. A bőr pirossá válik, érintése forró és fájdalmas. Kísérheti hidegrázás és láz is.
- A kiszáradás veszélye – különösen gyerekeknél és idősek-nél – kánikulában fokozódik. A kevés folyadékbevitel fáradtságot, fizikai rosszullétet is eredményezhet, ezért mindig ügyeljünk testünk megfelelő vízpótlására.



Hogyan védekezzünk?

- 11 és 15 óra között tartózkodjunk árnyékos helyen.
- Használjunk magas faktorszámú fényvédő krémet.
- Ruházatunk legyen laza, jól szellőző, világos színű, használjunk napszemüveget és ne feledkezzünk meg a fejünk védelméről sem, amire a legjobb választás egy szalmakalap.
- Igyunk többet, naponta kb. 3-5 liter folyadékot, a fizikai igénybevételtől függően. Kerüljük a hideg, cukros italok fogyasztását (a jég is képes leforrázni a torkot), egy langyos tea például sokkal jobban hűti a testet.

- Hőségben ne fogyasszunk alkoholt.
- Kerüljük a nehéz, zsíros ételek fogyasztását, helyette együnk zöldséget, gyümölcsöt, salátát, lehetőség szerint naponta többször kevesebbet.
- Hűtsük a testünket akár egy napközbeni hideg zuhannyal, akár egy vizes törülközővel a nyakunkban.
- Parkoló autóban tilos – még lehúzott ablak mellett is – bent hagyni kisgyereket vagy háziállatot, mert tűző napon bent néhány perc alatt 60 °C fölé emelkedik a hőmérséklet.
- A bevásárlást időzítsük kora reggelre vagy késő délutánra.

A lakás hűtése

Tartós hőhullám esetén a menedéket adó házak, lakások is képesek úgy felmelegedni, hogy éjszaka szinte aludni sem tud az ember, aminek következtében stresszesebbek leszünk és felmegy a vérnyomásunk. Néhány praktikkal azonban hűvösen tarthatjuk a helyiségeket.

- Sötétítsünk be! Napközben zárjuk be az ablakokat és mindenhol sötétítsünk be akár függönnyel, rolóval, redőnnyel, spalettával vagy zsalugáterrel, de ha van napellenzőnk, azt is húzzuk ki.
- Éjszaka hűtsünk! Este nyissuk ki az ablakokat és reggelig hagyjuk szellőzni, felfrissülni a lakást.
- Kapcsoljuk ki a gépeket! A bedugott monitorok, számítógépek, világítótestek és a készenléti állapotban lévő elektromos berendezések is fűtenek, ezért ezeket kapcsoljuk ki.

- Főzzünk előre! Perzselő hőségben egy-egy hosszabb főzés szaunává változtathatja a konyhát. Ha tudjuk, hogy jön a kánikula, főzzünk egy hétre előre, és tegyük fagyasztozóba a kész ételeket. A melegítés már csak rövid ideig tart. Ha mégis frissen akarunk összedobni valamit, válasszunk gyorsan elkészíthető ételeket, például rizstésztát, kuszkuszt vagy salátákat, így nem fűt órákig a sütő vagy a tűzhely.
- Klímát csak okosan! Egyre több lakásba vezetnek be a légkondicionáló berendezéseket, ezekkel azonban legyünk óvatosak. A kinti és a benti hőmérséklet különbsége soha ne haladja meg a 8 fokot, tehát, ha kint 35 °C van, ne állítsuk a klímát 20 °C-ra, mert összezavarja a hőháztartásunkat és könnyen megfázáshoz is vezethet a hirtelen jött hideg.

Csohány Domitilla



Köszöntjük az első női mozdonyvezetőt a MÁV-START állományában!

Erről a szakmáról sokáig úgy tartották, hogy nem nőnek való: majd' 170 évig csak férfiak ültek a mozdonyok vezetőállásában, mivel szakmájuk nehéz fizikai munkának minősült, többek között a járművek összekapcsolásakor szükséges csavarkapcsok emelgetése miatt. A vasúti járművek irányítása azonban több hölgy szívét is megdobogtatja. Napjainkban már több mint 20 női motorvonat-vezetője van a vasúttársaságnak, Háy Imre Attiláné személyével pedig az első női mozdonyvezető is már állományba állt.

Magdi, ahogy mindenki ismeri, 2013.02.01-én került a vasúthoz motorvonat-vezető gyakornokként. Hosszú éveken keresztül dolgozott a MÁV-START-nál, már rutinos motorvonat-vezetőként. Magdáról köztudott, hogy mindene a vasút és a vezetés! Céltudatos és elszánt kolléganőnk további lehetőségeket szeretett volna a szakmán belül. Így hosszú és kihívásokkal teli időszak után, szeretnénk most már új pozíciójában köszönteni a MÁV-START első hölgy mozdonyvezetőjét! Gratulálunk!

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2022. július 20.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujsag@mav.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Tegyünk együtt környezetünkért, a Föld védelmével mindenki nyer!”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Rózsa Árpád** olvasónknak!

	OLDAL- RÖVIDEN	TÜZES TÁNCOT JÁRO	BESZÉD ELEMÉ	SZOB CENT- RUMA!	FÉNYT ONT	GYOM- TALÁNÍ	ORIENS. RÖVIDEN	STRÁF SZÉLEI!	SZEXTETT TAGJAI- NAK SZÁMA	BÁNÁTI KÖZSÉG	A TANTÁL VEGY- JELE	VÖRÖS- INGES FIÚ (FERI)	AZ ÚT JELE A FIZIKÁ- BAN	PÉNZTÁR	EGYKORI HOSSZ- MÉRTÉK	... PLATE; BUENOS AIRES-I FOCIKLUB	HAJ- SZOLÓ
1																	
	TOLNAI KÖZSÉG						KEVÉSKE ÉTEL FELÉM NYÚJT						NŐI NÉV CSERE- HÁTI KÖZSÉG				
GORIÓT ... BALZAC REGÉNYE			BECÉZETT AZÁR KÖZÉPEN DÖCÖGŐ!			TÚLIUM MŰVÉSI TESTKÉP			MOBIL- ÜZENET VIRÁGOT SZAKÍT				LÁNYUNK FÉRJE HEGYI KÉRŐDZŐ				
JAPÁN DRÁMAI MŰFAJ		MIRÁKU- LUM MADÁR- FEGYVER				TÚLRA FALA- TOZIK			KURUC V. (TAMÁS) ... MARINO (ORSZÁG)								
KÉRDŐ- SZÖCSKA		2 BŐ (A CIPŐ)															V
TUDOMÁ- NYOS AKA- DEMIÁNK			TRÍCIUM HATÁ- ROZOTT NÉVELŐ		SVÁJCI HÍRCÉG ANATOLE ...; IRÓ			POMPÁS ARAB CSATOR- NA									ELEKT- RON ALJÁNÁL ELMÁZOL
ZADAR NÉVVÁL- TOZATA			FADD HATÁRAI! FA HAJTÁSA			KÉTJE- GYÚ BETŰ RADIÁN, RÖVIDEN		TILTÓSZÓ HELYÉN- VALÓ			ALJAS, ALÁVALÓ JEGY- ZETEL						
ÉN, LATINUL			ELLEN- ÉRTÉK A KÖZE- LEBBIBE		RIZA, BECÉZVE VESD ÖSSZE!			TÉL- SPORTOT ÚZÓ TALLIUM									
TISZTELT, RÖVIDEN		3 IDE- SZÁLLÍT											RÖNTGEN ÍJHÚRT FESZÍT		FÉL ZSÁK! MOSÓ- POR- MÁRKA		
KIHÍVÓ RÉSZLET!		BAR, RÖV. LIBANONI AUTÓJEL		PÁZSIT- FÜFELE NÖVÉNY SZÁKVÉGI!			BURGO- NYA- FAJTA SZINTÉN						RENDBEN! EN PAS- SANT, RÖVIDEN				
SZŰ- OSTOR						BECÉZETT IZOLDA ÉSZAK, RÖVIDEN			ÁZSIAI ORSZÁG KÖR KÖZEPE!								
	Ö																T

A sárkánytojás legendája



Olyan gyors szeretnék lenni, mint egy villámsárkány, olyan észrevétlen, mint egy rejtőzködő sárkány, olyan erős, mint egy tűzokádó sárkány, és olyan cseles, mint egy vízisárkány – játszott hangosan Fábíó a mozdony sínben még lefekvés előtt. A kis Flirt motorvonatról mindenki tudta, hogy határtalan a képzelete, kedvenc meséi pedig régi legendákról, mondákról, elvarázsolt lényekről szólnak. Közülük is legeslegjobban a hatalmas, olykor vad, olykor segítőkész, de mindig titokzatos sárkányokat szereti.

A mai esti mese is egy éppen ilyen sárkányról szólt, úgyhogy Fábíó nagy izgalommal hallgatta a történetet idős mozdonybarátjától:

„Az ország közepén van egy hatalmas tó, a vize sekély és meleg, partja telis-tele nádasokkal. Nyáron a tó környéke megtelik étellel, sokan horgásznak, még többen fürdenek. A helyiek közül azonban sokan nem merészkednek a vízbe, mert bizony a mai napig is eszükbe jut egy elfeledett legenda, amely szerint a Velencei-tóban él egy több ezer éves sárkány. Bár az idők során többen látni vélték ezt a rejtélyes teremtményt, teljes bizonyosság nincs róla, hogy valóban létezik-e. Pedig még nevet is adtak neki, Erbi. Rettenetes sárkány hírében állt, aki sokakat elragadott magával a mélybe, de már régóta nem mutatkozott, legalábbis jó ideje nem látta már senki. Sokak szerint egy szörnyeteg, míg mások úgy tartják, hogy ő az egyik legkülönlegesebb, legnemesebb sárkány, a vízisárkányok nemzetségének őrzője.

Aki látta, úgy mesélte, színe arany és kék, mely a jószágra és a vízi létre utal, teste hosszú, kígyószerű, hátán tüskék magasodnak, s ha kell, szárnyaival repülni is tud. Feladata pedig a vízisárkány-tojások őrzése, ugyanis a legenda szerint e faj mindig itt, a Velencei-tóban szokott tojást rakni. A szülők aztán Erbire bízzák az aranytojásokat, aki addig vigyáz rájuk, míg ki nem kelnek belőlük a kis vízisárkányok. Majd ha eljő a telihold, útjukra bocsátja őket, hogy elrepüljenek egy másik tóba, ahol aztán élni fognak. Tojást rakni azonban mindig vissza fognak jönni ide. A legtöbben tiszteletben tartották a sárkányok ősi hagyományát, néhány kapzsi ember azonban megpróbálta ellopni az aranytojásokat. A sekély vízben könnyű feladatnak látszott a tojások megkaparintása, csak hogy a tolvajok a hirtelen megzavargodás reményében egyenesen a vesztükbe rohantak, hiszen nem számoltak Erbivel. Márpedig ő mindenáron megvédte a rábízott tojásokat, így a rablók közül csak kevesen úszták meg élve.”

– Erbi a legjobb és legbátrabb sárkány, nélküle már rég kihaltak volna a vízisárkányok – kiáltott közbe Fábíó.

– Igen, igazad van – nyugtatták meg a többiek a kis Flirtöt, majd hozzátették: de ne feledd Fábíó, hogy ez csak egy mese, sárkányok nem léteznek. Inkább aludjunk egy jót.

A következő hetekben Fábíó éppen a Velencei-tó mellett volt szolgálatban, és nem tudott úgy elmenni a tó mellett, hogy ne jutott volna eszébe Erbi. Biztos volt benne, hogy a legenda igaz, Erbi létezik, és ma is ott él a tó közepén. Egyik este a gyönyörű naplementében hirtelen feltűnt neki valami a nádas szélén. Fábíó nem látta pontosan, mi az, de csakis Erbi lehet – gondolta magában. A mozdony sínben érve mégsem mert szólni róla senkinek. A kis motorvonatot nem hagyta nyugodni a dolog, egyre nagyobb izgalommal ment végig a parton, hátha ismét meglát valamit. És látott is! Hol egy fejet, hol egy tüskét, hol a farka végét. Ekkor már nem bírta tovább magában tartani a nagy hírt, hogy Erbi mégis létezik, és este elmesélte a többieknek, miket látott. Az idősebbek azonban csak hangos nevetésben törtek ki, mert szerintük Fábíó csak egy sárkányhajót láthatott a nádas szélén pihenni.

Fábíó először elszégyellte magát, hogy nem tud megkülönböztetni egy hajót egy igazi sárkánytól, majd dühös lett a többiekre, végül azonban úgy döntött, nem foglalkozik velük, és nem hisz nekik, mert szerinte igenis létezik a Velencei-tó titokzatos lénye. Lehet, hogy nappal csak hajónak álcázza magát és éjjel kel életre, vagy a víz mélyén lakik és csak néhány százévente szokott felébredni. Ki tudja? S egy este, amikor már senki sem volt a vízparton, és csak a telihold fénye csillogott a tavon, egészen különös dolgot látott meg a kis Flirt. Gyönyörű sárkányalakok szálltak a magasba, s repültek messze az éjbe...

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Györi Zsolt

| FELHÍVÁS |

| EGÉSZSÉGÜGYI SZŰRŐPROGRAMRA |

KI JOGOSULT RÁ?

Minden a MÁV Zrt.-nél jogi és statisztikai állományban levő, aktív jogviszonnyal rendelkező munkavállaló, aki nem jogosult menedzserszűrésre, próbaideje lejárt, három évente egy alkalommal vehet részt a programban.

Orvosszakmai csapat által összeállított programban szűrővizsgálati jelleggel végez a Vasútegészségügyi NK Kft. vizsgálatokat a MÁV Zrt. munkavállalói részére, jelenlegi egészségügyi állapotuk felmérésére.



A VIZSGÁLATI CSOMAG TARTALMA:

Laborvizsgálat (nagy labor, teljes vér és vizelet)

Belgyógyászati szakvizsgálat (családi és személyes kórelőzmény, fizikális vizsgálat, pulzoximetria, szűrő audiométer)

EKG (12 elvezetéses nyugalmi)

Hölgyeknek nőgyógyászati szakvizsgálat, citológiai szűréssel

Uraknak urológiai szakvizsgálat

Mozgásszervi (ortopédiai vagy reumatológiai) szakorvosi vizsgálat (csontrendszer, izomrendszer)

Fogászati szűrés (az íny és a fogak állapotának vizsgálata)

HOGYAN LEHET JELENTKEZNI?

A szeptemberi időpontokra 2022. július 10. és 25. napja között tud jelentkezni adott időpont kiválasztásával az alábbi linken:

<https://mavszures.vasuteu.hu/>

Júliust követően a későbbi előjegyezhető időpontokra minden hónap 10. és 25. napja között tud jelentkezni a következő címen: <https://mavszures.vasuteu.hu/> Jelentkezéséről az előjegyzésnél megadott email címre minden esetben visszaigazolást kap.

MIKOR INDUL A PROGRAM?

A szűrőprogram kezdete 2022. szeptember.

HOL VÉGZIK EL A SZŰRÉST?

A VNK Egészségügyi központjaiban:

Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Szombathely

MENNYIBE KERÜL A RÉSZVÉTEL?

A szűrőprogram a munkavállalók részére ingyenes, a vizsgálati nap munkaidőnek minősül és elszámolásra kerül.

MIT AD NEKEM A SZŰRŐPROGRAM?

Az Ön által előjegyzett időpontban, adott napon a VNK szakorvosai a rendelkezésére állnak, és elvégzik a vizsgálatokat, melynek eredményét Ön az EESZT-ben és/vagy emailen kapja meg.

**AZ EGÉSZSÉG MEGŐRZÉSE KÖNNYEBB, MINT A BETEGSÉG KEZELÉSE!
VEGYEN RÉSZT A SZŰRŐPROGRAMON, TEGYEN MEG MINDENT EGÉSZSÉGE VÉDELME ÉRDEKÉBEN!**

A szűrőcsomag egyben kezelendő, annak megbontására, a vizsgálati elemek cseréjére nincs lehetőség. Amennyiben a munkavállaló valamely vizsgálaton mégsem vesz részt, abban az esetben a szűrőcsomag díjából arányos részt köteles a munkáltató részére megtéríteni, ami vizsgálatonként 5000 Ft.

| VÁRJUK JELENTKEZÉSÜKET!

