

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**72.
VASUTASNAP**

**GENERÁCIÓK
A VOLÁN
MÖGÖTT**

**„A VASÚT AZ ÉVSZÁZAD
LEGMEGHATÁROZÓBB
KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZE LESZ”
– INTERJÚ DR. PALKOVICS LÁSZLÓ
TECHNOLÓGIAI ÉS IPARI MINISZTERREL**

72. ÉVFOLYAM • 2022. AUGUSZTUS–SZEPTEMBER

Kitüntetésátadás • Tisztavetés • Juliálisok • Vállalatikultúra-felmérés • EFOTT • Múzeumok éjszakája • Kajla • Vágányépítő és átépítő géplánc • Vonat és bringa • Tamás Ferenc • Volánbusz • Magyar Falu Program • Nemzetközi Igazgatóság • Anno • Életmód

VEZETŐI INTERJÚ

„A vasút az évszázad legmeghatározóbb közlekedési eszköze lesz”
– Dr. Palkovics László technológiai és ipari miniszterrel beszélgettünk

4

VASUTASNAP

Miénk a jövő – Tisztavetés 2022
Tudás és szakmaiság – Miniszteri kitüntetésátadás
Juliális beszámolók

8

HR-HÍREK

Számít a véleményed!! – Idén is megkérdeztük
a MÁV munkatársait,
Népszerű volt az EFOTT Fesztivál

24

MÁV-START HÍREK

Egészségesebb, olcsóbb, gyorsabb és fenntarthatóbb
– Ingázzunk vonattal és bringával!,
„Elhivatottság kell hozzá” – interjú Tamás Ferenc
volt pécsi területi személyszállítási és vontatási igazgatóval

32

VOLÁNBUSZ

GENERÁCIÓK A Volán mögött – Récsei Lajos autóbusz-vezető
kollégánkkal beszélgettünk

36

MAGYAR FALU PROGRAM

Célegyenesben a MÁV Projekt

38

ANNO

A 324-ES SOROZAT – A mozdony, ami mindenre jó volt

42



ELŐSZÓ

A tanulás sosem ér véget

Vasutas voltam egy ideje, mikor a tisztképzésről először hallottam. Akkor arra gondoltam, amire a legtöbben, hogy biztos katonák, esetleg mentőtisztok oktatásáról lehet szó. Akkor értettem meg, mi is az a tisztképző, amikor a kollégák elkezdtek mesélni a jobbnál jobb történeteket, hogy az ő idejükben mi történt a tisztképzésen, melyik tanártól mit tanultak, mire kellett odafigyelni, és hogy milyen jó csapat is volt az, akikkel ők együtt haladtak, most ki hol dolgozik, és hogy a megszerzett tudás milyen jó alapot adott több évtizednyi vasúti munkájuknak. 2021 szeptemberétől én is a tisztképzőn tanulhattam. Azon a tisztképzőn, amit Baross Gábor, akkori közmunka- és közlekedésügyi miniszter alapított 1887-ben.

A vasúti oktatás több mint százharminc éves története során sokat változott, hogy a hazai vasút számára kiváló felkészültségű, naprakész tudású szakembereket képezzen. A végzett hallgatók pályafutásuk során jelentős sikereket értek el, sokan közülük fontos szakmai vezetői posztokat töltöttek és töltenek be napjainkban is. Amikor szeptemberben elkezdtem a képzést, csak remélni mertem, hogy egy nap én is egy lehetek a vasúti tisztek közül, hogy majd a tanáraink erőfeszítésének, és persze a saját szorgalmunknak eredményeként, az idei Tisztavetés után már én is kiléphetek a „nagybetűs Vasúti életbe”. A Tisztavetés a legmagasabb fokú vasúti képzés befejező ceremóniája, amelyen a frissen végzett tisztjelöltek ünnepélyes esküt

tesznek a szolgálatra, amelyet megszerzett tudásukkal végezni fognak. A Vasúttörténeti Park csarnokában felsorakozó tisztek összetartozását, szakmai elhivatottságát szimbolizálja az egyenruha, amelyet viselünk, a szakma megbecsülését pedig az, hogy eskütételünk tanúi-ként jelen vannak feletteseink, tanáraink. Hozzá tartozóink meghatottságát könnyes szemeik árulják el az ünnepség megindító pillanataiban.

A ceremónia rövid, a szolgálat hosszú. Újonnan megszerzett tudásunkkal és titulusunkkal magunkra vesszük a felelősség terhét, munkánk új kihívásait, és tudjuk, a tanulás soha nem ér véget, sőt, most kezdődik igazán.

Örömmre szolgál, hogy megismerhettem ilyen nagyszerű, munkájuk iránt elhivatott embereket mind a tanáraink, mind a csoporttársaim, mind a BGOK dolgozói személyében. Megtiszteltetés, hogy a Vasutas Magazin előszavában is kifejezhetem hálámat, és további sok sikert kívánhatok nekik síneken, vonatokon, irodákban és magánéletükben egyaránt.

Morvai Dániel

felsőfokú pályaeépítési
és fenntartási tagozat hallgatója



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kispéter Adél, Kozma Barbara,

Legát Tibor, Molnár Zsolt, Sin Bettina, Vajda Boglárka, Völgyi Katalin

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

Címlap: Szecsődi Balázs Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, Nagy Gábor

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

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

ISSN 1785-8070, ISSN 1785-8372

„A vasút az évszázad legmeghatározóbb közlekedési eszköze lesz”

Közel hatezer milliárd forintot szán vasúti fejlesztésre a kormányzat. Milyen beruházások várhatók a vasúti rendszerben és a vasúti járműgyártásban? Hogyan képzeli el a MÁV jövőjét? A kormányzati tervekről Palkovics László technológiai és ipari miniszterrel beszélgettünk.

„A magyar kormány vasútbarát” – örömmel hallottuk ezt Öntől a 72. Vasutasnapon, a Vasúttörténeti Parkban elhangzott ünnepi beszédében. Összefoglalná a Vasutas Magazin olvasóinak az előttünk álló 10 év legfontosabb célkitűzéseit?

A következő évtizedek mindenképpen a vasútról szólnak majd. Ahogy a 20. századot a közúti közlekedés és az autózás századának tekintettük, úgy a 21. a vasút évszázada lesz. Hatékony, gyors és klímabarát közlekedést akarunk, e hármas feltételrendszert pedig a leginkább a vasút teljesíti. Pontosan értjük tehát annak a jelentőségét, hogy miért kell fejlesztenünk a magyar vasúti rendszert, részben a hagyományaink, részben a hazai hálózatban rejlő lehetőségek miatt. Az egyik legfőbb hajtóerő az, hogy a történelmi Magyarország tekintélyes szerepet töltött be a vasúti ágazatban, ezeket az egyszer már megvolt értékeket kell visszahoznunk. A miniszteri irodámban az Osztrák-Magyar Monarchia vasúti térképe idézi vissza azt a jól működő és értelmezhető vasúti hálózatot, amely persze más országra, eltérő körülmé-

nyekre épült. Miután ezt a hálózatot a korábbi formájában a történelem viharai szétszakították, egy Budapest központú, kizárólag a főváros érintésével átjárható rendszer alakult ki Magyarországon.

A vasúti fejlesztések szorgalmazásának másik fontos aspektusa, hogy hazánk Európa kellős közepén helyezkedik el, így több nemzetközi vasútvonal is áthalad rajta. A Budapest-Belgrád vasútvonal korszerűsítése mellett szóló legfontosabb érv is az, hogy az új vasúti pályával jobb minőségben kapcsoljuk be Magyarországot a Nyugat-Európától a Távol-Keletig tartó közlekedési, logisztikai hálózatba. Így hazánkon áramolhat keresztül az az áru- és személyforgalom is, ami jelenleg még másfelé megy. Az adottságainkra építve ki kell aknáznunk minden efféle lehetőséget.

És ne feledkezzünk meg a károsanyag-kibocsátás csökkentéséről sem, amiben egyetlen zöld ágazatunkként a vasútnak kiemelkedő szerepet kell betöltenie. Jelenleg Európában – és

Magyarországon is – a forgalom legfeljebb ötöde a vasúté. Az országutak leterheltségét figyelembe véve ezen az eléggé alacsony számon bőven lehet javítani.

Néhány héttel ezelőtt aláírtunk egy megállapodást Törökország, Bulgária és Szerbia közlekedési minisztereivel, nekik is elmondtam, hogy a vasút az évszázad legmeghatározóbb közlekedési eszköze lesz. Láthatjuk, hogy Kína és Európa között a vasúti szállítás versenyképes lett a tengeri szállítással szemben, sőt, nemcsak hogy versenyképes, hanem sokkal biztonságosabb is! Eddig 1400-1500 milliárd forintnyi vasúti hálózatfejlesztésen vagyunk túl, de ha megnézzük a jövőbeni terveinket, a fejlesztésekre szánt összeg mintegy 6000 milliárd forintra rúg.

Ez milyen időszakra értendő, és milyen arányban oszlik majd meg az infrastruktúra és a járműállomány fejlesztése között?

A legtöbb területen 2030-ig igyekszünk ezeket a fejlesztéseket végrehajtani, ha mindent összeadunk, ez körülbelül 6000 milliárd forintos tételt jelent. Az infrastruktúra és a járművek között nagyjából kétharmad-egyharmad arányban oszlik meg az összeg, tehát 4000-5000 milliárd forint a vasúti pályáé, és 1500-2000 milliárd forint a gördülőállományé lesz.

Melyek a készülő vasúti stratégia legfontosabb elemei?

A két fontos alappillér itt is értelemszerűen az infrastruktúra és a gördülőállomány fejlesztése. Ami az előbbit illeti, több csoportba soroltuk a projekteket. Vannak kisebb beavatkozások, amelyeknél a cél a meglévő hálózat kapacitásbővítése,

a sebességnövelés, a lassújelek csökkentése. Ide tartoznak a meglévő szakaszok villamosítási projektjei is. Ezekről azért kell gondoskodnunk, hogy napi szinten jobban ki tudjuk használni a hálózatot. A következő csoportba tartoznak azok a vasúti felújítások, amelyekben teljes pályaszakaszok átfogó korszerűsítése történik meg, mint például a jelenleg zajló beruházásokban Erdély felé Lőkösházánál vagy Biharkeresztesnél, Szerbia felé Szeged és Röske között.

A harmadik csoportba a teherfuvarozással kapcsolatos vasúti létesítmények fejlesztése és megépítése tartozik, köztük az intermodális csomópontok vagy a konténerterminálok létrehozása. Zalaegerszegen, Szegeden és Pécsen folynak a tárgyalások. A fejlesztések célja, hogy a távolból vasúton érkező árut csak a közelebbi célpontokra hordják szét kamionokon, teherautókon.

Van egy negyedik csoport is az infrastruktúrafejlesztésben: a nemzetközi projektek. Ide tartozik a teherforgalmi kapcsolatok fejlesztése, mint például a Budapest-Belgrád vasútvonal kiépítése és a V0 is, ami alapvetően Záhonyt köti össze Győrrel, Sopronnal, Komárommal. Ez egy ütemezhető feladat, aminek az első és legfontosabb része, hogy hogyan menjenek át a vonatok a Dunán Budapestet délről elkerülve, a szűk fővárosi kapacitások igénybe vétele nélkül. A V0 nyomvonalávjára már tett javaslatot a HUNGRAIL, ezt dolgozzuk most ki, egyes környezetvédelmi engedélyezési elemekkel együtt. A jövőben tehát el tud majd menni a teherforgalom Budapest érintése nélkül is keletre vagy nyugatra, de mindenképpen marad vonat, aminek így is be kell jönnie Budapestre, mert például a csepeli kikötőbe vagy a BILK terminálra tart. Azért amennyire csak lehetséges,





igyekszünk megkímélni a fővárost az átmenő teherforgalomtól. Másik fontos nemzetközi projektünk a nagysebességű vasúti kapcsolat kialakítása a környező országok városaival. Az egyik egyértelműen a Budapest-Belgrád kapcsolat, a másik a Budapest-Bukarest vonal, amelyről zajlanak a tárgyalások Vitézy államtitkár úr és román kollégája között. A bécsi leágazással Pozsonyt, Prágát és Varsót felfűző gyorsvasútnak pedig már a környezetvédelmi munkarészei készülnek.

A vasúti stratégia másik fontos sarokpontja a vasúti járműgyártás. Milyen irányokat lát a hazai járműfejlesztés és gyártás területén?

Célunk, hogy minél nagyobb, akár 60 százalék feletti hazai hozzáadott értékkel Magyarországon készüljenek el azok a járművek, amelyeket belföldön is képesek vagyunk vagy lehetünk gyártani. Ezért úgy döntöttünk, hogy megnézzük a hazai piaci szereplőket, és megpróbáljuk a meglévő képességek felmérése alapján a legtöbbet kihozni belőlük. Amit meg tudunk oldani saját kapacitással, azt oldjuk meg, és amit nem, azt és csak azt importáljuk – ezt a vonalat szeretnénk erősíteni. A motorvonatok esetén ez nehezebb feladat, mert egyes komponenseket nem gyártanak itthon. De van esélyünk arra, hogy vasúti járműveket tudjunk gyártani, nemcsak hagyományosakat, hanem üzemanyagcellás vagy

elektromos hajtású járműveket is, ebben a technológiai partnerek nagyon fontosak.

A Technológiai és Ipari Minisztérium már nemcsak szakmai felügyeletet lát el a MÁV-Volán-csoport felett, hanem a vállalatcsoport tulajdonosi joggyakorlója is. Mit jelent ez a változás a hétköznapi munkavégzésünkben?

A négy éve megkezdett munkát az új körülmények között magasabb szintre emelve kell folytatnunk az utasok egyre színvonalasabb kiszolgálása érdekében. A MÁV-Volán komoly közszolgáltatást végző, hatalmas cégcsoport, de minden eddigi erőfeszítés ellenére még vannak változásra érett területek. Az átalakulási folyamat levezénylésére Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgató urat kértem fel. Az eltérő hagyományokra, munkakultúrára építő vasúti és autóbuszos társaságok, szolgáltatások minden eddiginél nagyobb összhangját kell elérnünk. Húsz évet töltöttem az iparban, nem idegen tőlem a vállalati működés, szerintem érteni fogjuk egymást, és összefogva többre juthatunk. Mindenképpen örömmel nézek a ránk váró közös feladatok elé.

Az energiahatékony vasút a jövő közlekedése. Mit jelent ez az árufuvarozás területén? Milyen szerepe van Magyarországnak az EU kereskedelmi- és teherszállításában?

Milyen változásokat hozhat a hazai áruszállításban a VO megépítése?

Amint a Budapest-Belgrád vasútvonal teljes hosszában megépül, abban a pillanatban a Távol-Keletről Nyugat-Európába tartó áruk a görögországi Pireusz kikötőjének az érintésével leggyorsabban Magyarországon keresztül érhetik el úti céljukat. Ez azt jelenti, hogy várhatóan hatalmas mennyiségű árutömeg jön majd hazánkba. Ezt Magyarország egyéb vonalainak is el kell majd bírnia, nem lehet majd minden árut Budapesten keresztül szállítani. Jó hír, hogy az a megállapodás, amit aláírtunk Törökországgal, Bulgáriával, Szerbiával, egy másik irányt is definiál. Az Európát Ázsiával összekötő, a Boszporusz alatt vezető vasúti alagúton érkező teherforgalom is becsatlakozik a Budapest-Belgrád vasútvonalba, tehát innen is tud áru érkezni, és az is versenyképes a tengeri áru fuvarozással.

„A vasutas hivatás presztízsét is emelnünk kell azzal, hogy jól működő vállalatunk van...”

Az áruszállítási vonalaknak készen kell lenniük 2026-2027-re, a VO-nak meg kell épülnie, hiszen valamilyen formában össze kell kötni Kunszentmiklós-Tasst Dunaújvárossal, Kecskemétet Székesfehérvárral. Érdekes gyűrű ez, hiszen Magyarország ipari központjainak jelentős része ezen a körön található: Záhony, Nyíregyháza, Debrecen, Miskolc, Szolnok, Cegléd, Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár, Komárom, Győr. Fontos kijelenteni, hogy nemcsak a nemzetközi vasúti cargo fog erősödni, hanem az országon belüli is. Ezt a forgalmat jelen pillanatban mindenki közúton oldja meg, ennek a jövőben változnia kell.

Az Európai Unió célul tűzte ki, hogy a mostani 20 százalékról 2050-ig 50 százalékra emelje a vasúti teherfuvarozás részarányát. A vasúti áru fuvarozásnak, belföldinek és külföldinek egyaránt sok más feltétele is van, az egyik ilyen a gördülőállomány. Nagyon kevés a vasúti teherszállításra alkalmas kocsi Európában, ezen a téren is lehet keresnivalónk.

Van még egy probléma, hogy nincs tisztán magyar tulajdonú fuvarozó cégünk, hiszen a Rail Cargo ma már osztrák cég. Korábban a MÁV jövedelmező leányvállalata volt, csak a baloldali kormányok ezt is eladták, úgyhogy alapítanunk kell egy másikat. Az egyik stratégiai cél, hogy legyen nemzeti tulajdonban lévő vasúti szállítási vállalat, ami óhatatlanul versenytársa lesz a Rail Cargonak, de hát a piac épp attól a szép, hogy mindenki megfér rajta.

A Budapest-Belgrád vasútvonal versenyképesebb vasúti szállítási lehetőséget biztosít majd. Milyen további jelentősége, hozadéka lesz a vasútvonalnak Magyarország számára? Hol tart jelenleg a beruházás, milyen munkafázis zajlik éppen?

A BUBE projekt nehezen indult, de felgyorsítottuk, most a megfelelő ütemben halad. A szükséges források rendelkezésre állnak, a Soroksár és Kelebia közötti szakasz kapacitásbővítő korszerűsítése 2025-re elkészül. Nemrég jelent meg a kormányhatározat, ami rendezi a területeket, amelyeket meg vásárolni, ki kell sajátítani.

Az előkészítés egy nagyon hosszú folyamat volt, mert sem a kínai félnek nem volt tapasztalata az európai projektben való részvétellel, sem a magyar partnernek nem volt tapasztalata a kínai partnerrel való együttműködésben. A tapasztalat egyébként biztosan Kína mellett szól, a világ teljes gyorsvasúti hálózatának több mint kétharmada Kínában működik.

Mi a jelentősége az utazók, a közösségi közlekedésben résztvevők számára az országos közlekedésszervező létrehozásának?

Az országos hatáskörű közlekedésszervező küldetése, hogy az utasok igényeinek megfelelő, versenyképes és összehangolt kínálatot alakítson ki a közösségi közlekedési szektorban. Felmerülhet a kérdés, miért nem látja el ezeket a feladatokat a minisztérium vagy a KTI? Azért, mert a minisztérium minisztérium, a KTI pedig egy kutatóintézet.

Egy olyan szervezet felállítására és elindítására törekszünk, amelyik üzleti alapon értelmezhető szakmai feladatokat lát el, ami a szolgáltatásokat átlátja, megtervezi, megrendeli, és nagyon fontos, hogy számon is kéri.

Hogyan látja 15 év múlva a magyarországi közösségi közlekedést?

A vasút fontossága megkérdőjelezhetetlen. Meg kell találni azt a konstrukciót, amivel a gyors, biztonságos és megbízható közösségi közlekedést hosszú távon fenntartható módon lehetővé tesszük.

A vasutas hivatás presztízsét is emelnünk kell azzal, hogy jól működő vállalatunk van, és Magyarország legnagyobb foglalkoztatójával szemben alapvető elvárás, hogy jól működjön. Én azt hiszem, hogy ehhez minden a rendelkezésünkre áll, valóban a vasúté a jövő.

Varga Zsuzsanna

Miénk a jövő – Tisztavatás 2022

A 72. Vasutasnap egy új kezdet ünnepélyes megnyitójának is tekinthető, hiszen – a MÁV-csoport és a Volánbusz egybeolvadásának köszönhetően – a Tisztavatás és az elismerések átadásának hagyományos szertartásában is felfedezhettünk újdonságokat. Az elkövetkezendő évtized fejlesztései pedig hangsúlyosan a vasútról fognak szólni a kormány szándékai szerint – hangzott el a beszédekben.

A felsőfokú tisztek idén is Vangelis zenére-vonultak be a Vasúttörténeti Park feldíszített Orient-csarnokába a büszke családtagok, valamint a MÁV-Volán-csoport és a közlekedési ágazat vezetőinek nézőközönsége előtt. A színpadon 13 tanfolyam 230 frissen végzett tisztje mondta egyszerre a szolgálati fogadalomtételt, hogy munkájukat lelkiismeretesen és a legjobb tudásuk szerint fogják végezni. A tisztek eddigi szolgálatukkal és mostani fogadalmukkal is alátámasztották elhivatottságukat és azt, hogy a vasutas szakma több mint 170 év után is vonzó, értékes és jövőbe mutató.

Vitézy Dávid közlekedéspolitikáért felelős államtitkár is ezt erősítette meg beszédében. Kiemelte, hogy a meglévő vasúti hálózat óriási kincs és érték, hiszen mára világszerte bebizonyosodott, hogy a digitális eszközökkel kiegészített hagyományos vasúti technológiáé a jövő, ezért a következő években a hazai közlekedéspolitika szintén a kötöttpályás

közlekedés fejlesztésére fog koncentrálni. Ez egyaránt fontos a vasúti áru- és személyszállítás szempontjából. Jelenleg is több fejlesztés zajlik a határok mentén, a tervek szerint augusztus elsején elindulhat a Szeged–Röszke vonal első szerelvénye, de ezt az irányt erősíti az új emeletes vonatok, tram-train szerelvények és motorvonatok beszerzése is. Tervben van a Budapest–Belgrád vasútvonal, a V0 teherforgalmi körgyűrű megépítése, valamint a mellékvonalak rendbetétele is. A Nemzeti Közlekedési Központ célja az összehangolt menetrend és a tarifaközösség kialakítása. Ahhoz pedig, hogy mindez megvalósulhasson, mindenki munkájára szükség van – szakmai alázattal, mosolyogva, segítőkészen.

Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója szintén lelkesítő szavakkal köszöntötte a frissen végzetteket és örömet fejezte ki, hogy a tavalyi MÁV-Volán integráció részeként az idén először volánbuszos forgalmi tiszteket is felavathattak. Hangsúlyozta, hogy „a MÁV-Volán-csoport 56 ezer munkavállalójában megvan az az erő és tudás, ami ahhoz kell, hogy a közösségi közlekedés vonzó és biztonságos alternatívát jelentsen az autókkal szemben. Az elsődleges cél, hogy az utas jól érezze magát. Ha ez a szemlélet általánossá válik és mindenki szívvel-lélekkel, mosolyogva fog dolgozni, mi fogjuk mozgásban tartani az országot.”

Az ünnepi beszédek után külön megjutalmazták az öt kitűnő eredménnyel végzett tisztet, majd a BGOK zászlójára felkerültek az új szalagok.

Kitűnőre végeztek:

Felsőfokú biztosítóberendezés mesteri tanfolyam

Németh Gábor, MÁV Zrt.

Felsőfokú távközlési mesteri tanfolyam

Mógor Sándor, MÁV Zrt.

Felsőfokú üzemeltetési-vontatási tanfolyam

Bajnóczi Árpád, MÁV-START Zrt.

Felsőfokú üzemeltetési-vontatási tanfolyam

Ország Bálint, MÁV-START Zrt.

Felsőfokú üzemeltetési-vontatási tanfolyam

Parádi László, MÁV-START Zrt.

Jelesre végeztek:

Felsőfokú pályaépítési és fenntartási nappali

Németh Péter, MÁV FKG Kft.

Schneider Zsófia, MÁV Zrt.

Felsőfokú pályaépítési és fenntartási levelező

Dányi Beatrix, MÁV Zrt.

Dobainé Friedel Ildikó, MÁV Zrt.

Fodorné Fekete Enikő, MÁV Zrt.

Kővári Zsuzsanna, MÁV Zrt.

Felsőfokú forgalmi levelező

Baki László, MÁV Zrt.

Brenner Róbert, MÁV Zrt.

Csuka László, MÁV Zrt.

Furulyás Róbert, MÁV Zrt.

Gál Zoltán (Pusztaszabolcs), MÁV Zrt.

Gál Zoltán (Szolnok), MÁV Zrt.

Grébel Tamás, MÁV Zrt.

Gyöngyösi József, MÁV Zrt.

Hanich Andrea, MÁV Zrt.

Herterné Gulyás Éva, MÁV Zrt.

Katalin Ádám János, MÁV Zrt.

Kiss Attila, MÁV Zrt.

Nagy Sándor, MÁV Zrt.

Orbán Zoltán, MÁV Zrt.

Orosz Gergő, MÁV Zrt.

Sánta András, MÁV Zrt.

Szabó Gábor, MÁV Zrt.

Szabó Róbert, MÁV Zrt.

Szalai Szabolcs, MÁV Zrt.

Tóth Endre, MÁV Zrt.

Városi közlekedési szolgáltatók forgalmi tisztképző tanfolyama

Józan Róbert, BKV Zrt.

Felsőfokú erősáramú mester (Felsővezeték szakirány)

Kovács Jenő Ferenc, MÁV Zrt.

Lázár Norbert, MÁV Zrt.

Lovas Bence, MÁV Zrt.

Mikola Zsolt, MÁV Zrt.

Molnár Péter, MÁV Zrt.

Felsőfokú biztosítóberendezés mesteri

Rácz Róbert, MÁV Zrt.

Varga János, MÁV Zrt.

Felsőfokú távközlési mesteri

Bertha István, MÁV Zrt.

Deák József, MÁV Zrt.

Dolhai Béla, MÁV Zrt.

Földi Béla, MÁV Zrt.

Horváth Judit Barbara, MÁV Zrt.

Karsai Kristóf Bence, MÁV Zrt.

Králik Zoltán, MÁV Zrt.

Schmidtauer Martin, MÁV Zrt.

Felsőfokú személyszállítás kereskedelmi

Bubánné Czmorek Mónika, MÁV-START Zrt.

Diliencz Kornélia, MÁV-START Zrt.

Lőrincz Tímea Mária, MÁV-START Zrt.

Pálmai Gábor, MÁV-START Zrt.

Szabó Ferencné Erdős Mária, MÁV-START Zrt.

Felsőfokú személyszállítási technológia

Dr. Dobos Erik, MÁV-START Zrt.

Kovács Ferenc, MÁV-START Zrt.

Lévai Zsolt, MÁV-START Zrt.

Lóczy János Zsolt, MÁV-START Zrt.

Szigetvári Gabriella, MÁV-START Zrt.

Felsőfokú vontatójármű fenntartási

Darázdsi Ákos, MÁV-START Zrt.

Dévai Károly Zsolt, MÁV-START Zrt.

Hajós Tibor, MÁV-START Zrt.

Pákozdi Zoltán, Kárpát Vasút Kft.

Schmidt Gergely, MÁV-START Zrt.

Felsőfokú üzemeltetési-vontatási

Horváth Bence, MÁV-START Zrt.

Kaszás Ádám, CRS Kft.

Kiss Péter, MÁV-START Zrt.

Kovács Krisztián László, MÁV-START Zrt.

Pecz Vilmos Attila, MÁV-START Zrt.

Sinai Loránd Ferenc, MÁV-START Zrt.

Szentesi Csaba, Kárpát Vasút Kft.

Felsőfokú vasúti személykocsi fenntartási

Fedur Richárd, MÁV-START Zrt.

Nehéz Balázs, MÁV-START Zrt.

Felsőfokú műszaki vonatelőkészítési

Czibulya Csaba, MÁV-START Zrt.

Vass Viktória, MÁV-START Zrt.



Tudás és szakmaiság

Miniszteri kitüntetésátadás

A közösségi közlekedés fejlesztése már az elmúlt években elkezdődött az új járművek beszerzésével, a pályafelújításokkal és a MÁV-Volán integrációval. Ez utóbbi folyamat is hozzájárult ahhoz, hogy a szakmai elismeréseket új formában kapják meg a jutalmat érdemlő munkatársak. A hagyományos kitüntetésátadásokra új keretek között, ősszel fog sor kerülni, ahol közösen ünnepelhetjük meg a vállalat sikeréért legtöbbet tevő vasutasok és volánbuszos kollégák példamutató teljesítményét. A 72. Vasutasnapon – a Tisztavetés után – a miniszteri szintű kitüntetés átadására került sor.

Dr. Palkovics László technológiai és ipari miniszter ünnepi köszöntőjében elismerését fejezte ki a vasutasok és a vasutas közösségek iránt. Kijelentette, hogy a jövő a vasúté, és ezt a magyar kormány is így gondolja. Míg a 20. században a közúti fejlesztések kaptak nagyobb hangsúlyt, a 21. században a vasúté lesz a főszerep, hiszen egy hatékony, klíma- és energiabarát, gyors és olcsó közlekedés megvalósítására a vasút a megoldás mind a személy-, mind az áruszállítás kapcsán.

A miniszteri szintű kitüntetéseket dr. Palkovics László, technológiai és ipari miniszter, Vitézy Dávid, közlekedéspolitikáért felelős államtitkár és dr. Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója adta át.

A miniszteri kitüntetésátadó ünnepi műsor a Varidance társulat különleges hangulatú műsorával zárult, ahol a táncművészet látványos eszközével keltettek életre mozdonyokat, vonatokat, pályaudvari és utazásos életképeket.



Miniszteri Elismerő Oklevélben részesült:

Aczél István

vasútszabályozási referens
Technológiai és Ipari Minisztérium,
Vasúti Hatósági Főosztály

Bogdán András

műszaki igazgató
MÁV Rail Tours Kft., járműfenntartás

Csáky Attila

menetrendtervező
VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.

Csizmár-Csomós Anna

projektvezető
Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.,
Vasútfejlesztési Igazgatóság,
V5 Projektiroda

Elizek Dalma

légiforgalmi referens
Technológiai és Ipari Minisztérium, Léginavigációs
és Repülőtéri Hatósági Főosztály

Kameniczky Ákos Péter

forgalmi és kereskedelmi főigazgató
Volánbusz Zrt.

Kátai Attila

művezető
MÁV VAGON Kft.,
Szolnok Területi Központ,
IC-gyártás szervezeti egysége

Kovács László

vasútijármű-referens
Technológiai és Ipari Minisztérium,
Vasúti Hatósági Főosztály

Munkácsi Anikó

vasúti közlekedési szakértő
KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.,
Személyszállítási Közszolgáltatási Igazgatóság,
Közszolgáltatási Központ, Északkelet-magyarországi
Közlekedésszervező Iroda

Rabócz Bence

légiforgalmi referens
Technológiai és Ipari Minisztérium, Léginavigációs
és Repülőtéri Hatósági Főosztály

Szénási György

gépészeti vezetőmérnök
Magyar Közút Nonprofit Zrt. Békés Megyei Igazgatóság
Üzemeltetési és Fenntartási Osztály

Tóth Erika

üzletszabályozási és menetkedvezményi koordinátor
MÁV-START Zrt.,
Értékesítési Igazgatóság

Közlekedésért Érdemérmet vehettek át:

Chikán Gábor András

balesetvizsgáló
Technológiai és Ipari Minisztérium, Közlekedésbiztonsági Szervezet

Dr. Mándoki Péter

egyetemi docens, dékánhelyettes,
tanszékvezető
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar
Vasúti Járművek és Járműrendszeranalízis Tanszék

Pósalaki László

pályahálózat-kapacitás gazdálkodási osztály
osztályvezetője, cégvezető
VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.

Rusznák András

területi forgalmi osztályvezető
MÁV Zrt. Pályaműködtetési Vezérigazgató-Helyettesi Szervezet
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen, Területi Forgalmi Osztály

Szabóné Dr. Tóth Annamária

gépjármű-közlekedési referens
Technológiai és Ipari Minisztérium, Gépjármű-közlekedési
és Vasúti Szabályozási Főosztály

Telekesi Tibor

kutatóközpont-vezető
KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.,
Fenntartható Közlekedés Kutatóközpont

Végh Krisztina

tanúsítási igazgató
KTI - Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.,
Tanúsítási Igazgatóság

Vörös Anita

útvonal-engedélyezési vezető
Magyar Közút Nonprofit Zrt.,
Úthálózatvédelmi Osztály

Weidinger Antal

irodavezető
KTI - Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Személyszállítási és
Közszolgáltatási Igazgatóság, Közszolgáltatási Központ, Dél-dunántúli
Közlekedésszervező Iroda

Wildanger Gabriella Beáta

beszerzési osztályvezető
Magyar Közút Nonprofit Zrt.,
Ellátási és Beszerzési Igazgatóság

Baross Gábor Díjat, legmagasabb miniszteri szintű kitüntetést vehetett át:

Tóth András

osztályvezető
Technológiai és Ipari Minisztérium,
Vasúti Infrastruktúra Főosztály Kutatóközpont



FÁRADHATATLAN KÖZÖNSÉG, IZGALMAS FOCIMECCSEK ÉS BOLDOG GYEREKEK



Dombóvár, a régi vasutasváros adott otthont a dél-dunántúli 72. Vasutasnap Juliálisnak. Helyszínül a Szuhay Sportcentrum szolgált, ahol tartalmas programokkal, igazán vidám hangulatban töltötték el a kollégák a szombati napot. Az időjárás is az ünneplők mellé állt, ragyogott a nap.



Korán reggel a kispályás futball versenyzői küzdöttek egymással. A bográcsokban rotyogtak az ízletes ételek, közben frissen pörkölt kávé, vattacukor, kürtőskalács és édes illatát kergette a szél a sportpálya fölött. A színpadon először a Pécsi Vasutas Koncertfúvós Zenekar lépett fel. A megnyitón az ünnepség fővédnöke, Szabó Csaba pécsi Pályavasúti Területi igazgató köszöntötte a résztvevőket, s bemutatta a védnököket: Keresztes Pétert, a MÁV-START vezérigazgatóját, Nagy Gábort, a MÁV-HÉV vezérigazgatóját és dr. Mihály Istvánt, a MÁV biztonsági főigazgatóját.

A megnyitót követően a Pécsi Nemzeti Színház művészei, Stubendek Katalin és Takaró Kristóf vidám operettslágerekkel szórakoztatták a közönséget. Utána Tajti Boy következett, majd a Black Café népszerű könnyűzenei számokat adott elő, később a Made in B Zenekar szórakoztatott. A nap első sztárvendége Szandi volt, aki tovább fokozta a jó hangulatot. Caramel előadására is nagyon sokan voltak kíváncsiak. A díjkiosztón a főzőverseny és a focibajnokság győzteseinek kupát, oklevelet és ajándécsomagot adtak át a védnökök. Eközben a meselégvárakban egész nap ugrálhattak a kicsik, a csillámtetkőt, az arcfestést szinte minden gyermek kipróbálta. Gurulós játékok, pedálos traktorok, kézműves foglalkozások, játszóház, népi, történelmi játékok várták a gyermekeket. A hazai kisvasutak különleges világát ismerhették meg a játszóházban az óvodások a „Kispöfögők” mesekönyvek által. A Bolhazsák Zenekar szabadtéri koncertjét is élvezték. Vidám színfoltja a Vasutasnapoknak a wurlitzer, amit most is szívesen hallgatott „kicsi és nagy” egyaránt. Az érdeklődők részt vettek a rendőrség közlekedésbiztonsági, baleset-megelőzési programján is.

A Dombóvári Vasúti Gyűjteményt több mint 250 fő tekintette meg. Zárásként retró diszkó szölt. A kiemelt vendégek részére rendezett fogadáson Szentgyörgyvári Péter, a VOKE Vasutas Művelődési Ház igazgatója megköszönte az előkészületekben való rendkívül pozitív, segítőkész közreműködését a Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóságnak, a MÁV-START-nak, s minden vasutas kollégának. Külön köszönetet mondott Dombóvár Város Önkormányzatának, valamint a helyszínt biztosító Szuhay Sportcentrum csapatának.





JÓ EBÉDHEZ SZÓLT A NÓTA



Az észak-nyugati városba az ország különböző részeiről érkeztek a vasutasok és családtagjaik.

A Windoor Sport és Szabadidő Központban nyitásként a zalaegerszegi Városi Fúvószenekar hívogató térzeneje csalogatta a résztvevőket.



Az ünnepélyes megnyitó előtt az Eraklin Társastáncklub „Sztenderd latinamerikai táncok” című előadásával alapozta meg a jó hangulatot. A rendezvény fővédnöke, Lukács György pályavasúti területi igazgató köszöntötte a vendégeket, Zalaegerszeg önkormányzata nevében pedig Németh Gábor önkormányzati képviselő mondott beszédet. A „Jó ebédhez szól a nóta” című zenés-táncos blokkban a Pacsirták Együttes és a Pántlika Néptánccsoport együtt teremtett „kulturális kavalkádót”, a vasutasok szórakoztatására. Viola Attila különleges bűvészműtávjával kápráztatta el a csillogó szemű gyerekeket, majd az Aranykapu Zenekar interaktív műsorával felejthetetlen percekert szerzett a kicsiknek és a „régibb óta gyerek” felnőtteknek. A közönség tombolt a Super Troupers: ABBA- The show című műsorára, együtt énekeltek és táncoltak a művészekkel. Majd Bereczki Zoltán következett, az ország egyik legnépszerűbb előadóművésze, aki felejthetetlen percekert szerzett a nagyérdemű közönségnek. A színpadi programot a fergeteges vasutas retró buli zárta.

A kísérőprogramokra sem lehetett panasz, amelyek még színesebbé tették a rendezvényt. Nagy sikert aratott a „Virgonckodó” játszópark (nagy méretű készségfejlesztő játékok, körhinta, lufihajtogatás, arcfestés, nyomdázás, színezés, buborék játszótér), a VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház fafaragó szakkörének bemutatója, a terápiáskutya-foglalkozás a Göcsej Kutya Klubbal, a tűzoltó-bemutató, valamint az Egészség- és Szépségpont. Nagy érdeklődés övezte az érrendszeri, mozgásszervi problémák korai felismerésére irányuló szűrővizsgálatokat, a szolgáltatások közt szerepelt vércukor-, koleszterinszint-mérés, testparaméterek vizsgálata, térlátás-vizsgálat, szemfenékvizsgálat, életmód-tanácsadás, masszázs. A Szombathelyi Áldozatsegítő Központ a Zala Megyei Rendőrfőkapitánysággal a bűncselekmények megelőzésére hívta fel az érdeklődők figyelmét. A vállalkozó kedvű Vasutasok különböző versenyeken próbálhatták ki magukat, volt főzőverseny, ultiverseny, kispályás labdarúgás, 11-es rúgás verseny és még „gólkirály”-t is hirdettek! A kicsiktől a felnőttekig minden korosztály megtalálta a számára fontos kapcsolódási lehetőséget. Mindenki dicsérte a különleges ízesítésű pörköltet tarhonyával, illetve a meggyes lepényt.





KIVÁLÓ PROGRAM, NAGYSZERŰ HANGULAT!



Hamar elkezdődött a nap Szege-
den. Már reggel nyolc óra után gyü-
lekeztek a főzőverseny résztvevői a
Szegedi Tudományegyetem Sport-
centrumának árnyas fái alatt, hogy
kipróbálhassák tudásukat a sertés-
pörköltfőzés területén. Náluk csak a
szervező VOKE Békéscsabai Vasutas
Művelődési Ház lelkes munkatársai
és a vasutasoknak finom ebédet főző
szakácsok érkeztek korábban.

A színpadon először a Békéscsabáról érkezett Körösparti Vasutas
Koncert Fúvószenekar lépett fel. Dél előtt 11 órára már megtelt a
nagyszínpad előtti tér. Az ünnepélyes megnyitót Mondy Miklós pá-
lyavasúti területi igazgató, a juliális fővédnöke tartotta. Üdvözölte
a vasutas ünnep résztvevőit, majd méltatta a 72. Vasutasnap je-
lentőségét.

A meghívott védnökök és díszvendégek ezután megtekintették
a minden igényt kielégítő programkínálatot. Bekukkantottak a
véradásra, megtekintették a Vasútegészségügyi Kft. Szegedi
Központjának egészségfelmérési szűrőprogramját, ellátogattak
a Szegedi Vasúttörténeti Alapítvány tornateremnyi kiállítására,
örömmel figyelték a négycsapatos focitorna legszebb pillanatait.
A rendezvény résztvevői kipróbálhatták a kézhajtányozást az al-
kalmi sínpályán, a gyerekeket többek között ugrólóvár és arcfestés
várta. A fékezősaru-dobó verseny nem mindennapi versenyszám
volt, amelyre erős asszonyok és férfiak jelentkeztek. Az ágazati
„sátraknál” lehetett beszélgetni az ott szórakozó munkatársakkal.
Közben zajlott a színpadi program is: előbb a Szegedi Kövér Béla
Bábszínház művészei szórakoztatták a gyereksereget, majd a sze-
gedi MÁV „Hazánk” énekkara dalolt a nagyerdeműnek. Már kora
délután volt, amikor a szegedi CDC Creative Dance Club Hip-HOP
Tánciskola növendékeit színpadra kérte Pleskonics András műsor-
vezető. Hatalmas ováció fogadta sztárvendégeinket: a humorról
ezen a délutánon az Aradi-Varga Show gondoskodott.

Az Irigy Hónaljmirigy négy meghatározó tagjának színpadi rob-
bantása előtt még a versenyek díjkiosztása (foci, főzőverseny,
sakk, ulti, sarudobás, családi hétpróba és gyermek-hetesrúgó
verseny) gyűjtötte a színpad elé a közönséget. Az értékes díja-
kat a rendezvény védnökei adták át: többek között Mondy Miklós
területi igazgató, Steininger Zsolt MÁV a humánerőforrás vezér-
igazgató-helyettese, dr. Nemeskéri-Kutlán Endre jogi főigazga-
tó és Varga Zoltán gazdasági igazgató. Utána a Szegedi Senior
Harmonikások Egyesületének zenekara – Mizsei Zoltán vezeté-
sével – szólította igényes zenéjével színpad elé a vasutasságot.
A táncoló, vonatozó, körtáncot járó, jól mulató közönség vastap-
sával zárult a magas színvonalú, szórakoztató, jól sikerült szegedi
Juliális.





VOLT MINDEN, MI SZEM SZÁJNAK INGERE



A szolnoki Vasutasnapot a hagyományoknak megfelelően ebben az évben is a MÁV Strand és Sporttelep területén rendezték meg. Az ünnepélyes megnyitó 11 órakor kezdődött, hogy az érkezésre több ideje maradjon a résztvevőknek. Ez meg is hozta az eredményt, hiszen a köszöntéseket telt házas sátor előtt tartották meg.



Az ünnepség a fővédnök, Stánicz János, a MÁV VAGON ügyvezető igazgatójának beszédével kezdődött, majd a város részéről Fejér Andor alpolgármester köszöntötte a vasutas dolgozókat. Örömmel fogadták Bádonfainé Szikszay Erzsébet gazdasági vezérigazgató-helyettes asszonyt és dr. Kormányos László műszaki és üzemeltetési vezérigazgató helyettes urat, akik a védnöki feladatokat látták el. A nap folyamán megtisztelte jelenlétével a rendezvényt dr. Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgató úr is, aki védnökként a díjátadások során vállalt aktív szerepet.

Az időjárás kegyeibe fogadta az ünneplő vasutasokat, hiszen gyönyörű, napos strandidő fogadta a rendezvényre érkezőket. Ebben az évben újra benépesült a rendezvény helyszíne, 3720 adag ételt osztottak ki, valamint 4102 karszalagot. A júliáison volt minden, mi szem-szájnak ingere. Lehetett fagyizni, vattacukrozni, koktélozni, lángosozni és még korántsem értünk a lehetőségek végére. Az étel-ital választékon túl többféle sportjáték közül választhatott a nagydíjra. A főzőversenyre 12, a kispályás focira 5 csapat jelentkezett. A darts, a kosárlabda verseny is szintén hasonlóan népszerű volt. És persze nem maradhatott el a kártyajáték sem, amit a legjobban a vasutasok tudnak forgatni: ultizni is sokan beálltak, és páran sakk-tudásukat is megcsillogtatták. A strand adta lehetőségeket főként a gyermekes családok vették igénybe. Ezt figyelembe véve a gyermekprogramokat a strand területére szervezték. Egy-egy csobbanás között a Csupa-Csoda Vándorjátékszór biztosította a felhőtlen szórakozást, melynek olyan nagy sikere volt, hogy egy pillanatra sem maradt üresen a játékpark. Külön öröm, hogy ez a foglalatosság a felnőtteket is pont úgy vonzotta, mint a gyerekeket, igen nagy sikert aratva. Ezenkívül az egésznapos csillámtetoválás is népszerű volt, a gyermekprogramokon a gyerekek üdítőt és Dörtni macit kaptak. Üde színfoltja volt a rendezvénynek a már második alkalommal megtartott vízitorna, mely szintén minden korosztályt meg tudott szólítani.

Sztárvendégeink is nagy sikert arattak, hiszen valóban egy fergeteges buli kerekedett a résztvevők körében. Ebben az évben új elem volt a „Jó ebédhez szól a nóta”, mely igazi meglepetés volt az étkezősátor kellős közepén. Az élő zene varázsa hatott, hiszen a Szolnokon méltán elismert Szakajtó népzenei együttes minőségi módon közvetítette a magyar népzenet a hallgatóság nagy-nagy örömeire. A városi televízió a nagy részvételi létszáma való tekintettel a helyszínen „Vasutasok kérték” címmel kívánságműsort tartott, mely a Szolnok TV kívánságműsorának különkiadásában lesz látható.



ARANYFAKANÁL A FŐZŐVERSENY GYŐZTESÉNEK



Nyíregyházán a már hagyományosnak számító helyszínen, a 9,5 hektáron elterülő Múzeumfaluban rendezték meg a 72. Vasutasnap Julialisát.

A rendezvény szervezői, a helyi VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár munkatársai a programot úgy állították össze, hogy minden korosztály találjon a maga számára érdekességet.



A színpadi műsorok mellett számos bemutató, foglalkozás színesítette a rendezvényt. A program a Szabolcsi Koncertfűvös Zenekar és Majorette Csoport műsorával vette kezdetét. Ezt követte a hivatalos megnyitó, ahol dr. Pafféri Zoltán mondta el beszédét. A megnyitón került sor a Hungary Helps Ügy-nökség részéről az elismerő oklevelek átadására azon vasutas dolgozók számára, akik az ukrán menekültválság kezelésében példamutató magatartást és hozzáállást tanúsítottak.

Az esemény sztárfellépői a nyíregyházi születésű Ráskó Eszter stand up humorista és Zoltán Erika voltak, de fellépett még a Vidám Manók Zenekar, Habók János bűvész, Kocsis Janika, valamint több, helyi hagyományőrző csoport is. Az Újlétei Magtár alsó szintjén véradás zajlott, amelyet a Vöröskereszt és az Országos Vérellátó Szolgálat biztosított. Lehetőség volt irányított véradás keretében Kecskés Miklós Ferenc vasutas dolgozó részére is vért adni, hozzájárulva munkatársunk gyógyulásához. Népszerű volt a kovácsmesterség bemutatója, a lovaglás, a szekerezés, valamint a Múzeumfalú Árpád-kori falujában zajló íjászat is.

A gyerekeket kosaras körhinta és népi játékok is várták. A kicsik nagy élvezettel eregették a szappanbuborékokat, melyet nemcsak az óriásbuborék-show keretében csodálhattak meg, hanem ők maguk is készíthették a színes buborékokat. A tűzoltóautó-bemutató, a rendőrállomány és -autó szintén nagy sikert aratott a körökben, hasonlóan az Áldozatsegítő Központ munkatársai által készített csillámtetőválaszhoz. Idén újdonságnak számított a kutyabarát porta, ahol különféle tanácsadásokkal és mentőkutyás bemutatóval várták a kutyás látogatókat.

A Vasutasnap vendégei számára csak aznapra érvényes, kedvezményes kupont biztosítottak a Nyíregyházi Állatparkba és az Aquarius Park- és Élmenyfürdőbe. Előbbibe mintegy 600, az utóbbiba pedig mintegy 200 fő igényelt kedvezményes jegyet. A programokat főzőverseny, féksarudobó verseny és a Titkok nyomában családi vetélkedő színesítette. A főzőverseny díjazottjai idén arany-, ezüst- és bronz Fakanál díjban részesültek az ajándéksomagok mellett.



A fővárosban a megszokott helyen, a Magyar Vasúttörténeti Parkban találkozott a vasutasság. Csodás volt az időjárás, a kánikula pont elmaradt, de kellemes meleg és szikrázó napsütés alapozta meg a vidám hangulatot.

A napot a fővédnök, Sárkány László pályavasúti területi igazgató nyitotta meg, aki felhívta a figyelmet a vasút és a közösségi közlekedés kulcsfontosságú szerepére a klímaváltozás elleni küzdelemben. A színpadon először a Portéka Színpad vásári komédiája szórakoztatta a kisebbeket, utána az Alma Együttes óriási bulit varázsolt az Orient Csarnokba és a színpad elé; a gyerekek önfeláldozóan ugráltak, táncoltak az ismert dallamokra. Ezután ismét a Portéka Színpad következett a Fekete Cilinder című előadásával, s talán ez még fergetegesebbre sikeredett, mint az első műsoruk. A BAB Társulat Három kívánság című előadása is a gyerekek kedvence lett, majd délután már Marót Viki és a Nova Kultúr Zenekar zenélt. Utánuk a Rock and Magic SE világbajnok akrobatikus rock and roll sportegyesület táncprodukciója következett, amit dallamos operettszlágerek követtek, melyre a vidám vasutasok önfeláldozóan tapsoltak. A színpadi programokat retró zenék zárták. Azok sem unatkoztak, akik a csarnok helyett inkább a park más részei felé vették az irányt. Többek között lehetőség volt egészségügyi szűrésekre a Vasútegészségügyi Nonprofit Kft. jóvoltából, a BRFK kitelepülésen pedig a rendőrautót és a motoros rendőrök járgányát is kipróbálhatták az érdeklődők. Akármerre mentek a vasutasok, izgalmas lehetőségekbe ütköztek. A Vasúttörténeti Park területén ugrálóvárak, Ninja Kid pálya, babajátszótér, arcfestés és csillámtetoválás, logikai, ügyességi és társasjátékok, kenuverseny és bringaRally szórakoztatta a nagyjérdeműt.

A hagyományokhoz híven nem maradt el a foci- és a főzőverseny sem. A legnépszerűbbnek azonban ezúttal is a kerti vasutazás bizonyult. „Füsti”, és a többi vonatka folyamatosan járták a Vasúttörténeti Park berkeit, elhaladva a különleges régi járművek és a virágokkal tűzdelt kerti tó mellett.

RAGYOGÓ NAPSÜTÉS A FŐVÁROSBAN

Családias hangulatban telt a szombat, színes programok és változatos fellépők szórakoztatták a kollégákat a budapesti Juliálison. A minivonatok egy percre sem álltak le, senki sem akarta kihagyni a lehetőséget, hogy körbejárja velük a parkot.



SZÁMÍT A VÉLEMÉNYED!

IDÉN IS MEGKÉRDEZZÜK A MÁV ZRT. MUNKATÁRSAIT

A MÁV Zrt. munkatársai 2020-ban már részesei voltak annak a vállalkultúra-felmérésnek, amely keretében a munkavállalói elégedettségéről és a vállalati értékekről tettünk fel kérdéseket. Az eredményeket a Szervezetfejlesztés a központi irányítás és a pályavasúti területek vezetőivel is feldolgozta, közös akciótervek létrehozását támogatta.

Az idei évben is fontosnak tartjuk, hogy a vállalat működésével és értékeivel kapcsolatos véleményeket az anonimitást biztosító kérdőív segítségével újra felmérjük. Bízunk benne, hogy most még többen csatlakoznak a kitöltőkhöz és együtt alakíthatjuk a vállalati kultúrát.

Miért érdemes ismét kitölteni a kérdőívet?

- Jó lehetőség, hogy megismerjük egymás véleményét a vállalati működéssel kapcsolatban.
- Láthatóvá válik, hogy milyen értékek mentén erősödünk és hol kell még fejlődnünk.
- Rendszerességet biztosít a munkatársak véleményének megismerésére.
- Összehasonlíthatók lesznek a korábbi és a mostani eredmények.
- Segít megmutatni, hogy általában hogyan érzik magukat a kollégák.
- A vállalati eredmények megismerhetők.

Miben lesz más a kérdőív?

- Megvizsgáltuk a kérdéseket és kiegészítettük aktuális témákkal.
- A munkatársak által korábban ajánlott témaköröket is beépítjük.

- 4 rövidebb kérdőívet készítünk 4 hónapra.
- A kitöltés csupán pár percet vesz igénybe.
- Nyereményjátékokkal is szeretnénk megköszönni az aktív kitöltők részvételét.
- Gyors online kitöltési lehetőséget biztosítunk telefonon és számítógépen.
- Minden kérdőív lezárása után bemutatjuk az eredményeket és a lehetséges fejlesztési lépéseket.

Hogyan készülünk a sikeres felmérésre?

- Várjuk ötletedet: ha van olyan téma, amiről úgy gondolsz, hogy mindenképp fontos lenne, hogy szerepeljen a felmérésben, írd meg nekünk a szervezetfejleszt@mv.hu e-mail-címre!
- Összeállítjuk az online kérdőívet 2022. szeptemberre.
- Hírlevélben, plakáton és sms-ben értesítünk a kitöltési határidőkről.

Számítunk a nyitottságra, formáljuk közösen a jövő értékeit a vállalatban!

Üdvözzel:
MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés

IDÉN IS NÉPSZERŰ VOLT AZ EFOTT FESZTIVÁL

A Velencei-tó már sok éve ad otthont az EFOTT fesztiválnak. Az idén debütáló új helyszín Sukoró volt, mely település a kormányzati programnak köszönhetően hosszabb távon is otthont fog adni a programsorozatnak.

A fesztiválon az egyetemek mellett hagyományosan több intézmény is megjelenik saját standdal és aktivitásokkal. Vállalatcsoportunk is immár hatodik alkalommal vett részt az eseményen. A rendezvény négy napja alatt közel 100 000 fő látogatott ki a fesztiválra.

A MÁV-Volán-csoport standja idén is nagyon népszerű volt, kollégáink egész héten várták a fiatalokat, akik nemcsak a vállalat által nyújtott lehetőségekről tájékozódhattak, hanem számos aktivitást is kipróbálhattak. A kvízkitöltés és gumi-



kacsa célba lövés mellett idén először vonatversenyen fogadhattak a leggyorsabb vonatra. A felhúzható kisvonatok egy erre a célra készült speciális pályán versenyeztek. A pi-henni vágókat pedig a hencsergő (raklap bútorokkal berendezett pihenősarok) várta a tó partján.

SOK LÁTOGATÓT VONZOTT A VASÚTON ÉS A VOLÁNBUSZNÁL IS A MÚZEUMOK ÉJSZAKÁJA



Két év kihagyás után idén június 25-én újra megrendezték a Múzeumok Éjszakáját. Számos vasúti és közúti kiállítói helyszín is csatlakozott az eseményhez, és éjszakába nyúlóan változatos programokkal várták a vasúti és közúti közlekedés iránt érdeklődőket.

Idén 15 település több mint 20 helyszínével csatlakozott a MÁV-Volán-csoport a Múzeumok Éjszakája rendezvénysorozathoz. Június 25. éjjelén Szolnokon, Nagykanizsán, Szentesen, Szegeden, Miskolcon, Szombathelyen, Debrecenben, Püspökladányban, Pécsen, Dombóváron, Kecskeméten, Pétfőszálláson, Mártélyon, Székesfehérváron és Budapesten várták a vasutas kollégák az érdeklődőket.

Munkatársaink hatalmas összefogásban mutatták meg a vasút varázslatos és egyedi arcát. A járműveink és a kulisszatitkaink minden évben több száz, helyenként több ezer érdeklődőt vonzanak. Idén az ifjúság második gyermeknapja volt az elmúlt péntek és szombat, hiszen számos extra meglepetés is várta a gyerekeket. Üdítő, édesség és egyedi vasutas ajándéktárgyak is várták a látogatókat.

Szegedről Gyarmati Gyula telephelyvezető így nyilatkozott saját rendezvényükről: „nem a szokásos 15 órás kezdeti tömeggel indult a rendezvény, hanem a látogatottság folyamatosan futott fel. A csúcstól 17 óra és 20 óra között éltük át. Ez szerintem a meleg időjárásnak tudható be. A rendezvény nem volt regisztrációköteles, így a létszámot pontosan nem

tudjuk meghatározni. 1200–1300 főt tudunk jó biztonsággal megállapítani. A vendégparkoló és az ideiglenes parkoló folyamatosan telt házzal üzemelt. Ami nagyon sokat változott: a gyerekek rajzoltatása, a kvíz utáni érdeklődés megnőtt. Ennyi promóciós anyagot még egy rendezvényünkre sem kaptunk a vállalatától! Ez emelte a rendezvény fényét! Ahogy a területet időről időre körbejártam, a csillogó szemeken kívül többen, az idősebb korosztályból is megszólítottak és dícsérték a rendezvényt és a kollégák felkészültségét is.”

A Volánbusz a Miskolc Városi Közlekedési Zrt. eseményén képviseltette magát. Megemlékeztek a miskolci villamasközlekedés fennállásának 125. évfordulójáról. Az eseménynek a közlekedési vállalat telephelye adott otthont, ahol a Volánbusz legújabb, Volvo 8900, Credobus Econell 12 és Mercedes-Benz Intouro M típusú autóbusszaival, valamint korszerű Mercedes autómentőjével ismertette meg az érdeklődőket.

Kollégáink statisztikái szerint a számok magukért beszélnek, sok helyszínen akár 1000-nél is több látogató megfordult az éjszaka alatt. Köszönjük minden érintett munkatársunk hatékony és lelkes munkáját!

ÉRJ HAZA BIZTONSÁGBAN! – SIKERES A BALATONI KAMPÁNY



A MÁV a vasúti ájtárós balesetek drámaian magas száma miatt áprilisban indította el figyelemfelkeltő vasútbiztonsági kampányát, amely a nyári szünet ideje alatt a Balaton körül zajlik. A vasúti ájtárók közelébe szervezett kitelepüléseket a célközönség nagy érdeklődéssel fogadja.

Az iskolaszünet idejére időzített program júniusban kezdődött Balatonszemesen, majd Balatonfenyves és Zamárdi után a rendezvénysorozat júliusban a Balaton északi partján, Alsóörsön folytatódott, végül augusztusban Balatonalmádi után Révfülpön zárul. A nyári kampány kitelepüléseivel elsősorban a vasúti ájtárók közelében sétáló családokat célozza, de az ájtáró tilos jelzésénél várakozó autók is balesetmegelőzési szórólapokat kapnak. A helyszíni megjelenések sikerét vasútbiztonsági szakemberek valamint a Vasúti Polgárőr Egyesület önkéntesei is segítik. A kitelepülések közelében a rendőrség közúti ellenőrzéseket tart. A kampány legfőbb célja felhívni a figyelmet a KRESZ-szabályok betartásának fontosságára, a vasúti balesetek számának csökkentése érdekében.

A helyszíneken az érdeklődők megforgathatják a szerencsekereket, amelyen vasútbiztonsági kvízkérdések szerepelnek. Felnőttek és gyerekek egyaránt nagyon nyitottan fogadják a kérdéseket, a helyes válaszokat ajándékkal jutalmazzuk. A vasútbiztonsági kampány alapvetően edukatív céllal indult, ezért a segítők az egyes témákról sokszor hosszasan beszélgetnek a válaszadókkal.

A MÁV kommunikációs eszközökkel is harcba száll a vasúti ájtárós balesetek számának csökkentése érdekében, azonban fontos kiemelni, hogy a vasúttársaság balesetmegelőzési megjelenései és edukatív programjai távolabb mutat-

nak a kommunikációs kampányokon. A pályavasúti területi igazgatóságok a területi vasútbiztonsági és egyéb szakmai szervezetekkel, a rendőrséggel és külső partnerekkel együttműködve folyamatosan szerveznek megjelenéseket, és tartanak iskoláknak is vasútbiztonsági témájú programokat, ahol évente többszáz diákot és felnőttet oktatnak a szabálykövető közlekedésre. A vasúttársaság több mint tíz éve együttműködik a rendőrséggel, és 2018 óta folyamatosan, éves szinten 60-70 helyszínen tart közös vasúti-közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzést a rendőrség területileg illetékes munkatársainak közreműködésével. Folyamatos a MÁV részvétele a rendőrség által szervezett RAILPOL (Vasúti Rendőrségek Európai Szervezete) valamint ILCAD (Nemzetközi Útátjáró Biztonsági Nap) ellenőrzési akciókban is.

Fuchs Adrienn



VISSZATÉRT KAJLA KUTYA A NYÁRI SZÜNETRE



Újra használhatják sárga Kajla útlevelüket az általános iskolások a MÁV-Volán-csoport és a GYSEV járatain. A sárga útlevél ingyenes utazást biztosít a belföldi helyközi vonatokon és Volánbusz járatokon a nyári szünet végéig.

Évek óta sikeres a „Hol vagy, Kajla?” program a családoso körében. Három éve, 2019 nyarán indult a kezdeményezés, melynek célja, hogy a lehető legtöbb általános iskolás megismerje, és családjával beutazza Magyarországot. A program sok aktivitásának egyik legfontosabb eleme a Kajla útlevél, mert az ezzel rendelkező általános iskolások díjmentesen utazhatnak belföldön a MÁV-START vonatain, és a Volánbusz helyközi járatain is. A gyerekeknek elővételben vagy az autóbusz fedélzetén díjmentes Kajla regisztrációs jegyet, a gyereket kísérő szülőknek – ha más kedvezményre nem jogosultak – teljes árú vagy szolgáltatótól függően 33%-os kedvezményű jegyet kell váltaniuk. Ha a család Balaton24 napijeggyel utazna a Balaton körül, a könnyebb jegyvásárlási lehetőségek miatt a Kajla-programban utazó gyermek

részére elérhető a díjmentes KajlaBalaton24 napijegy is. A három év alatt több mint 230 000 díjmentes vonatos és buszos utazás valósult meg Kajlával, ami kb. 20,4 millió utaskilométert jelent. Csak tavaly mintegy 90 ezer Kajla-jegyet váltottak az alsósok a MÁV-Volán-csoport járataira, a KajlaBalaton24 napijegyből is közel 9 700 fogyott 2021-ben. Az ország szinte minden régiójába szívesen látogatnak el vonattal és busszal a gyerekek a családjukkal.

A programhoz kapcsolódóan a MÁV-START 2019-ben Kajla kutyával matricázott fel egy Traxx mozdonyt, ami indulása óta több mint 700 ezer kilométert tett meg az ország főbb villamosított vasútvonalain, illetve nemzetközi forgalomban Béctől Bukarestig.

ÚJ NYOMVONALON ÉPÜLT VASÚTI PÁLYASZAKASZT AVATTUNK

Befejeződött a Százhalombatta és Pusztaszabolcs közötti vasúti vonalszakasz felújítása. A NIF Zrt. beruházásban megvalósult projekt teljes mértékben igazodik azon szemléletbe, mely a vasutat az uniós belüli személy- és áruszállítás gerincévé kívánja tenni. Ennek szellemében a meglévő pályaszakasz felújítása mellett a vonalnak egy teljesen új része is épült: egy 12, 98 km hosszú pályaszakasz, amire már két évtizede nem volt példa Magyarországon.



A fejlesztés a Kelenföld–Százhalombatta–Pusztaszabolcs vasútvonal felújításának második ütemeként valósult meg a NIF Zrt. beruházásában két szakaszra bontva.

A Százhalombatta és Ercsi elágazás közötti 15,7 km hosszú szakasz felújításának keretében 12,98 km hosszan teljesen új nyomvonalon épült ki a kétvágányú pálya, amely által külön választható a Magyarország számára kiemelt jelentőséggel bíró MOL Nyrt. Dunai Olajfinomítóba érkező és induló szerelvények leköszlekedtetése. Az elkészült vasúti pályán részben 120 km/h, részben pedig 160 km/h sebességgel haladhatnak majd a vonatok, melynek feltétele az új ETCS biztosítóberendezés kiépítése, amely a beruházás részeként külön projektben valósul meg.

A beruházás során teljesen megújult Százhalombatta állomás is. A közlekedés megkönnyítése és az utazók kényelme érdekében korszerű magasperonokat alakítottak ki, új gyalogos peronaluljáró, rámpák, liftek és perontetők épültek, a térvilágítást is modernizálták.

Az állomás környezetében 61 férőhelyes P+R parkoló és 40 férőhelyes B+R parkoló létesült, így kényelmesebbé vált a vasút megközelítése. A korszerűsítés keretében a teljes szakaszon megújult a villamos felsővezetéki hálózat, kiépült a villamos váltófűtés, 14 műtárgy és 6 különbszintű csomópont épült vagy épül át.

A vasúti zajhatás csökkentése érdekében összesen 1,2 km hosszan zajvédő falat emeltek.

NYUGDÍJAS-VASUTASNAP



A 72. Vasutasnap Nyugdíjas Vasutasnap ünnepségét 2022. július 11-én délelőttre szervezte meg a MÁV-Volán-csoport és a Vasutasok Szakszervezetének az Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ). A nyári hőség dacára több mint négyszázan jöttek el Budapestre, a Magyar Vasúttörténeti Parkba. Izabella köszöntötte a díszvendégeket, meghívottakat, támogatókat és a szervezet tagságát.

Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke ünnepi beszédében megemlékezett a világjárvány okozta nehéz helyzet kezeléséről, a személyes kapcsolatok hiányát áthidaló intézkedésekről. Leszögezte: a vasút a jövő közösségi közlekedésének meghatározó formája, amely az energiaválság és a klímahelyzet romlásának kiküszöbölésében is fontos szerepet játszik.

Az ünnepség hivatalos része a kitüntetések átadásával zárult. Elnök-vezérigazgatói dícséretet hárman vehettek át – Göbölös Jánosné (Somogyország), Kőrösi Györgyné (Szeged), Sára Sándor (Budapest) – Dorozsmai Évától. A szakszervezeti okleveleket Horváth Csaba VSZ alelnök adta át. VSZ Elismerő Oklevelet kapott: Gáspár Józsefné (Dunakeszi), Kocsor Ferenc (Tapolca), Laboda Antalné (Debrecen), Péter Gáborné (Záhony), Veréb Gyözőné (Szeged).

A VSZ ONYSZ „Elismerő Oklevelét” Horváth Richárd, Hatvan város polgármestere vehette át, aki Kökény Zoltán csomóponti főnökkel együtt segíti a városban a vasutas nyugdíjasokat.

Az év alapszervezeti tisztségviselője kitüntetést Ambrus István (Szombathely), Jurácsik Gáborné (Záhony), Polgár József (Debrecen), dr. Simon Józsefné (közp.ny.d.alapsz.), Tóth László (Gyékényes), Zvada Mihály (Szeged), és Zsámbáné Veres Ilona (Miskolc) vehette át Molnárné Szlávik Györgyitől.

A Vasutasok Szakszervezetéért elismerést Erdős Károly (Ebes), a Vasutasok Szakszervezete „Arany Jelvény” kitüntetését Török József (Kál-Kápolna), a VSZ Elnöksége Dícsérő Oklevelét a VSZ ONYSZ Központi Nyugdíjas Alapszervezete veheti majd át 2022. szeptember 20-án a VSZ Kitüntetési ünnepségén.

Az emelkedett hangulatú találkozó – Fónagy János parlamenti államtitkár üdvözlő szavainak tolmácsolása után – a Szózat hangjaival zárult. A programot – népszerű melódiák előadásával, Szécsi Pál emlékeztető dalait is megidézve – Gergely Róbert kétszeres EMeRTon-díjas színész, énekes, rendező igényes, magas színvonalú műsora koronázta meg. A közel egyórás, fergeteges buli végén táncra is perdült a vállalkozó kedvű közönség. Az ünnepség zárásaként Szuda Károly, a péceli nyugdíjas alapszervezet tagja szórakoztatta színtetizátorjátékával a közönséget.

Szentes Bíró Ferenc

RÖSZKÉNÉL DOLGOZOTT AZ ÓRIÁSI VÁGÁNYÉPÍTŐ GÉPLÁNC



A Szeged–Röszke (136-os) vasútvonal felújításán dolgozó 210 tonnás, SMD-80-as típusú vágányépítő és átépítő géplánc május első felében a vonal Szeged felőli részén végezte az előre eltervezett vágányépítési feladatokat.

Július elejére a több száz méteres óriási munkagép visszatért a vonalra, és már a Röszkéhez közelebbi szakaszon vette igénybe a kivitelező. A géplánc hatékonysága révén július végéig a teljes vonalon sikerült kiépíteni a vasúti pályát, mert a tervek szerint – a vágányok, váltók és a szükséges építmények elkészültét követően – augusztus 1-jétől megindul a tehervonat-forgalom a Szeged–Röszke-Szabadka vonalon, ezáltal biztosítva a Budapest–Kelebia vonal korszerűsítése miatt szükséges vágányzár idejére a megfelelő kerülőutat. A teljes felújításig – biztosítóberendezés és villamosítás nélkül – csak korlátozott, éjszakai tehervonat-közlekedést engedélyeznek hatóságilag, így addig a személyszállítás továbbra is szünetel.

A Szeged és Röszke között zajló, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás fogja biztosítani augusztus 1-jétől átmenetileg a Budapest–Kelebia vasútvonal teljes kizárással járó fejlesztési időszakában a tranzit áruforgalom kerülő útvonalát, így fenntartva az észak–déli tengelyen a vasúti árufuvarozási vérkeringést.

Ahhoz, hogy a beruházás első fázisa időben elkészüljön a teherforgalom elindítása érdekében, a kivitelező a teljes

vonalszakaszon elvégezte a vasútépítéshez szükséges alépítményi feladatokat, váltókat (kitérőket), illetve több kilométernyi vágányt épített, kialakította az ideiglenes vízelvezést, valamint átépítette a vasúti műtárgyakat.

A felsővezeték tartó oszlopok felállítása is folyamatban van. A forgalomba helyezésig hátralévő időben felsőágyazat-építést, nagygépes vágány- és váltószabályozást, síncsiszolást végeznek. Szentmihályon és Röszkén a magasperonokat burkolat nélkül már kialakítják. Ezenkívül a tehervonatok vámvizsgálatához szükséges konténerbázis is elhelyezik a röszkei határnál.

A géplánc 136-os vonali üzembe állítását megelőzően, a tavaly ősszel megkezdett felújítás során már ágyazat-, vágány- és váltóbontási, talajstabilizációs munkákat végeztek, megkezdtek a felsővezeték-tartó oszlopok alapozását és felállítását, csatornák feletti hidak esetében bontási, cölöpözési munkálatok zajlottak, Röszkénél elbontották a biztosítóberendezést, több vasúti-közüti átjáróban ideiglenes forgalomtechnikai tereléseket alakítottak ki, Röszkén és Szegeden pedig lebontották a felesleges épületeket, őrházakat.

Vitézy Dávid, a Technológiai és Ipari Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára elmondta: „Az SMD-80-as vágányépítő és -átépítő géplánc Röszkénél elérte a magyar–szerb határt, ez jelentős mérföldkőnek számít, hiszen nemrég Lyonban az Európai Bizottság, az uniós tagállamok és a Nyugat-Balkán vezetőinek közlekedési csúcstalálkozóján közösen szorgalmaztuk, hogy Szerbia és a Balkán többi országa mihamarabb csatlakozhasson a transzeurópai közlekedési hálózathoz, így ebben a térségben is felgyorsuljon a vasúti hálózat fejlesztése európai uniós segítséggel, az uniós biztonsági és átjárhatósági szándék szerint. Magyarország a Budapest–Belgrád távolsági és a Szeged–Szabadka regionális vasútvonal fejlesztésével mindent megtesz azért, hogy a Nyugat-Balkán személy- és áruforgalma minden eddigénél jobb minőségben csatlakozzon az európai hálózathoz. Ez elősegíti a térség európai integrációját és prosperitását, ami Magyarország és az Európai Unió stratégiai érdeke.”

Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója elmondta, hogy a MÁV irányításával zajló beruházások közül ez az egyik legnagyobb értékű az elmúlt évtizedben. A vasúttársaság mindent megtesz azért, hogy legkésőbb jövő ősszel újraindulhasson a 2015 óta szünetelő személyszállítás. Ezáltal az autózással versenyképes vasúti közlekedés áll majd a Szeged és az észak-bácskai települések között élők



rendelkezésére, melynek köszönhetően mérséklődnek a közúti dugók, tisztábbak és még élhetőbbek lesznek a térségbeli települések. Várakozásaink szerint a teljes személyszállítási forgalom megindítása után legalább olyan népszerűvé válik a Szeged–Röszke–Szabadka közötti vonal, mint a Szeged és Hódmezővásárhely közötti vasútvillamos.

A teljes felújításig – biztosítóberendezés és villamosítás nélkül – csak korlátozott, éjszakai tehervonat-közlekedést engedélyeznek hatóságilag. Napközben, 8 és 18 óra között tovább folytatódnak a felújítási munkálatok a 2023 késő őszi tervezett átadásig a személyszállításhoz szükséges biztosítóberendezések, felsővezetéki rendszerek, állomási és megállóhelyi infrastruktúra kivitelezésével, valamint a közúti-vasúti átjárók felújításával.

A korábbi tervekhez képest többszörösére nő a zajvédőfal hossza, az akusztikai vizsgálatok elkészültek. Az engedélyezési folyamat még tart, de várhatóan mindazon lakóépületek környezetében kiépül a zajvédőfal, melyek a vasúti 50 méteres védőövezeten belül találhatók. Azon épületek esetében, amelyeknél ez nem lehetséges (vasúti átjárók közelében) a kivitelezés keretében nyílászárócserét végez a kivitelező.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Egészségesebb, olcsóbb, gyorsabb és fenntarthatóbb Ingázzunk vonattal és bringával!

A Magyar Kerékpárosklub és a MÁV-Volán-csoport közös figyelemfelhívó kampánya azt a tévhitet kívánja eloszlatni, hogy távolabbról munkába járni csak autóval lehetséges. Mind hazánkban, mind Európában egyre népszerűbb a vasúti és a kerékpáros közlekedés kombinálása. Ez a két közlekedési mód a legfenntarthatóbbak között szerepel, és egyre népszerűbb az ingázók körében. A kampány arra buzdít, hogy minél többen indítsák aktív testmozgással a napot, a kerékpárt pedig hagyják az állomások B+R (Bike&Ride) tárolóiban. Így vonattal, dugóban araszolás nélkül, az utazási időt hasznosan eltöltve közelíthetik meg a célállomásukat. Onnan pedig számos lehetőség közül választhatnak: gyalogosan, közösségi közlekedéssel, közbringával vagy e-rollert, e-robogót kölcsönözve érkehetnek a munkahelyükre.

A kampány részeként július 5-én, Gödöllőn, egy sajtótájékoztató keretében a nagyközönség is megismerhette a vasúti-kerékpáros kombinált közlekedés lehetőségeit, előnyeit, illetve az ez irányú eddigi és jövőbeni fejlesztéseket. „Most értünk ahhoz a ponthoz, hogy már látható eredményei vannak a fejlesztéseknek” – mondta Földiák János, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési vezetője. „Az elővárosokból a munkába biciklizést a vasútállomások jó megközelíthetőségével, kerékpárosbarát kialakításával lehet elősegíteni.”

Jó példa erre Gödöllő, amely Budapest környékének egyik legszebben felújított állomása. Itt a Királyi vár és a modern főépület mellett a régi átalakított raktárépületben kerékpártároló kapott helyet. Így mind a történelmi emlékek megőrzése, mind a régi épületek 21. századi igényeknek megfelelő korszerűsítése meg tud valósulni. A biciklit lerakva az óránként induló AGRIA InterRégió vonatokkal 26 perc, a félóránként közlekedő S80-as személyvonatokkal pedig 40 perc alatt lehet Budapestre, a Keleti pályaudvarra érni.



Hogyan ingázzunk bringával?

Mind országosan, mind Budapest elővárosában meglehetősen változó a B+R parkolók iránti igény, illetve azok kihasználtsága. Jól nyomon követhető, hogy mind a földrajzi adottságok, mind az évszakok befolyásolják az ingázási kedvet. Kiemelkedő a 100a vasútvonal Monor–Albertirsa és a 120a vasútvonal Süllyp–Újszász szakasza, ahol hetekönként gyakran 100-250 kerékpár is parkol az állomások területén. Jellemzően a vasúttól 1–4 km távolságra élő törzsutasok használják a biciklit a vasút megközelítésére, számukra 10–40 perces séta helyett 3–15 perc alatt elérhető kerékpárral az állomás. A MÁV applikációban már a vasúti kerékpár- illetve élőállatbérletek is kényelmesen megvásárolhatók.

Sorra létesülnek B+R parkolók

A jelenleg működő 10 elővárosi vasútvonalon mintegy 80 állomáson áll rendelkezésre színvonalas B+R tároló, nagyságrendileg 4000 férőhellyel. A fejlesztések fő fókuszai a budapesti előváros mellett a nagyforgalmú megyeszékhelyek pályaudvarai. Emellett a Magyar Falu Program keretében 229 mellékvonali állomáson is fedett kerékpártároló létesül. Országsszerte mintegy 2000 kerékpár tárolására alkalmas B+R kerékpártároló épült az utóbbi időben. A fejlesztéseknél fontos szempont, hogy a tárolók fedettek legyenek és kamerával lássák el őket, továbbá a peronokhoz közel helyezkedjenek el, ahonnan biztonságosan, akadálymentesen – liftekkel, kerékpáros rámpákkal – lehessen a felszállóhelyeket megközelíteni.

Az elővárosi vonalak kihasználtsága

2022 első félévében 11 elővárosi vonalon megközelítőleg 28 millió alkalommal szálltak vonatra az utasok. Ezek közül a legforgalmasabbnak a Budapest–Szob vonal bizonyult 5,4 millió értékesített jeggyel. Az ingázók a Budapest–Cegléd–Szolnok (4,4 millió), illetve a Budapest–Székesfehérvári vonalakon (3,95 millió) is szép számban közlekedtek. A kampány kiemelt helyszínén, a gödöllői vasútállomáson idén május végéig már több mint 674 ezer utas fordult meg.

Milyen tendenciák figyelhetők meg a kerékpározásban?

A zöld közösségi közlekedési módok felfutásával a kerékpár hazánkban is egyre népszerűbbé válik. A Magyar Kerékpárosklub adatai szerint országos szinten a népesség 16 százalékát teszik ki azok, akik elsősorban kerékpárral közlekednek a mindennapokban. A budapesti elővárosi régió nagy részét lefedő Pest megyében ez az arány 7 százalék, míg a „legbringásabb” régió a Dél-Alföld, ahol a lakosság 35 százaléka főként két keréken közlekedik. A magyarok közel 70 százalékának van egyébként kerékpárja, 40 százalékuk legalább heti rendszerességgel használja. A koronavírus-járvánnyal egy időben Budapesten igazi biciklis boom vette kezdetét, de a tendencia továbbra is megfigyelhető, hiszen az idei volt a legmagasabb májusi adat: mintegy 40 százalékkal kerékpároztak többen a fővárosban, mint 2021 májusában.

Néhány érv a kombinált közlekedés mellett

Fenntartható: A kerékpározás az egyik legjobb módja a kis karbonlábnyomú közlekedésnek, míg a vasút hosszabb távok megtétele esetén számít a legzöldebb közlekedési módnak. Ha az utas autó helyett a vonatot választja, több mint 70%-kal kevesebb káros anyaggal terheli a környezetet.

Egészséges: Kezdjük a napot aktív testmozgással! Ezzel nemcsak saját mentális és fizikai egészségünkért teszünk, hanem óvjuk mások egészségét is, és megkíméljük mindannyiunkat a por-, és zajszennyezéstől.

Utazási idő tetszőleges kihasználása: A vonaton igényeink szerint hasznosíthatjuk az időt, amit egyébként autóval a volán mögött, esetleg dugóban araszolva, drága parkolóhelyeket keresgélve töltenénk.

Gyors: Kerékpárral mintegy négyszeres sebességgel lehet közlekedni a gyalogláshoz képest, illetve különösen nagyvárosi környezetben a közösségi közlekedésnél és az autózásnál is kedvezőbb menetidők érhetők el kétkeréken. A vasútállomások történelmi okokból számos esetben a településközponttól távolabb helyezkednek el, kerékpárral azonban percek alatt megközelíthetők.

Költséghatékony: A jelenlegi magas üzemanyagárak, parkolási díjak, úthasználati díjak mellett a vonatkozás olcsóbb. Ráadásul érdemes figyelni az aktuális kedvezményeket, ajánlatokat is.

Így tehetjük élhetőbbé a városokat: A vonat-kerékpár kombináció remek alternatívája lehet a személyautós ingázásnak. Nemcsak a zaj- és porszenyezéstől óvjuk meg így a helyieket, de a kevesebb autó kisebb helyet foglal a városban. Így több lehetőség nyílik a gyalogos, a kerékpáros, illetve a rolleres közlekedés fejlesztésére.

Völgyi Katalin

Közel fél évszázad a vasút kötelékében: „Elhivatottság kell hozzá”



**47 év jelentős idő az ember életében, főleg, ha ezt egy munkahelyen töltötte. Változatos élet-
újáról, szakmai és személyes tapasztalatairól és a jövő vasutas generációjáról beszélgettünk
Tamás Ferenc volt pécsi területi személyszállítási és vontatási igazgatóval, aki július 1-jével
vonult nyugdíjba 47 év szolgálat után.**

**Hogy indult ez a rendkívül hosszú karrier, milyen lépcsőkön
vezetett az útja?**

Édesapám szintén vasutas volt, Belegen váltókezelőként szolgált, így a vasutasszakma ismert volt számomra. Pálya-
választáskor Székesfehérvárra mentem gép- és híradástechnikai
technikumba, ahol megtanultam a rádiózás és a televízió-
zás technikai hátterét. Az iskola elvégzése után adódott a
lehetőség, éppen Belegen forgalmi szolgálattevőt kerestek
1975-ben, ahol az állomásfőnök, Gálfi István tanította meg
a szakma fortélyait. Napközben adta a feladatokat, figyel-
tük a folyamatokat, majd amikor már készen álltunk, akkor
bejelentettek vizsgára. Az állomásfőnök úr sajnálatos kéz-
törése miatt én végeztem az adminisztrációs feladatait is,
így mélyebb bepillantást nyerhettem a vasúti munka sok-
színűségébe. Ez sokat segített a vizsgára készülődéskor.
Régebben volt az üzemfőnökségeknek országos versenye,
amit sikerült megnyernem, így Beleg után 1983-ban már
Kaposváron teljesítettem szolgálatot forgalmi szolgálat-

tevőként. Meg kellett tanulni mindent, ami egy nagyállo-
máshoz tartozik, mint például a térközörök, váltókezelők,
sorompókezelők, kocsirendezők munkáit és a toronybeli fel-
adatokat is. Ezek után jelentkeztem Győrbe a Közlekedési
és Távközlési Műszaki Főiskolára 1984-ben, ahova a ma-
tek-fizika felvételi miatt előkészítőre is jártunk, így nagyon
jó pontszámmal sikerült bekerülni az iskolába. Első két év
Budapesten, majd Győrben telt, a főiskolát ugyanúgy munka
mellett kellett végezni. Egy idő után ténfőnöknek neveztek ki
Kaposváron, aki felügyelte az egész Üzemfőnökség ügyeit a
szolgálat alatt.

Ezután lettem üzemmérnök, üzemfőnök-helyettes, állomás-
főnök-helyettes. 2003-ban megalakultak a Személyszállítási
Csomópontok, amelyeknél a dombóvári vezető pozíciójára
pályáztam, amelyet el is nyertem. Ekkortájt Matéczné Né-
meth Ágnes volt a személyszállításiért felelős vezető, akit a
mai napig szakmai példaképemnek tekintek, sokrétű, nagy
tudással rendelkezett, mindig lehetett tőle tanulni. Kezdet-

ben problémát okozott, hogy Dombóváron nem biztosítottak
helyiségeket a személyszállítás számára, ezért a megürese-
dő kaposvári épületben lett helyünk, így a központ is oda-
került hivatalosan. 2008-ig vezettem a terület munkáját, de
előfordult, hogy hosszabb ideig a kaposvári csomóponttal
együtt kellett vezetnem a pécsi és a nagykanizsai csomó-
pontokat is. Ezután megszűnt a kaposvári csomópont, így
a pécsi TSZVK-hoz kerültem mint üzemeltetési koordinátor.

**Hogyan folytatódott a karrierje a csomópont megszűnése
után?**

Ezek után újabb átalakítások voltak, csomópontokból telep-
helyek lettek, így ismét Dombóvárra kerültem telephelyve-
zetőként 2013-tól 2016-ig. Ekkorra új igazgató lett Csöndes
Ákos személyében, aki felkért, hogy technológiai vezetőként
segítsem munkáját Pécsen. 2019-ben rövid három hónapig
személyszállítási igazgató-helyettes voltam, majd 2019. ápri-
lis 1-től kineveztek a Pécs Területi Vontatási és Személyszál-
lítási Igazgatóság igazgatójának.

Szakmailag milyen kihívásokkal találkozott ez idő alatt?

A személyszállítási üzletág kiválásakor mi raktuk le a pécsi
terület alapköveit. A humán területtől az anyagellátásig há-
rom embernek kellett megszervezni a folyamatos és zavar-
talan feladatellátást. A tevékenységek és feladatok ugyan is-
mertek voltak, de egy új szervezet és egy új struktúra komoly
kihívások elé állított bennünket. A folyamatok meghatározá-
sa és mindezen szabályozások lefektetése dokumentumok-
ba nem volt egyszerű feladat.

Vezetőként szerencsém volt, hogy ismertem a beosztottak
munkáját, így tudtam hol mi a teendő és mi az, amihez én
is értettem és mi az, amihez kevésbé. Így sikerült nagyobb
konfliktus nélkül teljesíteni a vezetői beosztásaimat, aminek
kifejezetten örülök, hiszen a jó munkahelyi környezet sokat
számít.

Büszke vagyok arra is, hogy a Perspektíva Programban men-
torként segíthettem két vezető jegyvizsgáló karrierjét, belőlük
az utóbbi években technológiai vezető és telephelyvezető lett.



**Közel fél évszázadnyi vasúton töltött időszakban mi válto-
zott a leginkább?**

Régebben nagyobb utaslétszám volt, de a jelen helyzethez
képest kevésbé volt jellemző a gördülőeszköz-ellátási problé-
ma. A szolgáltatás színvonalában, az információáram-
lásban mindenképp javult a vasút, a jegyértékesítés online
formái és az informatikai háttér kihasználásával az utasok
számára kényelmesebb lett az utazás, a munkavállalók szá-
mára pedig a munkavégzés.

**Nemcsak szakmailag, de a magánéletben is sok szépséget
rejtett a vasút, igaz?**

Nagyon hálás vagyok azért, hogy a vasút által lehetőségem
nyílt sokat utazni külföldre, így nagyon sok olyan helyre ju-
tottam el és több vasutas kollégám is, amelyre ma már nincs
is lehetőség.

Fekvőhelyes kocsival bejártuk fél Európát, Törökországon át
Spanyolországig, jártunk Franciaországban, Horvátország-
ban, Romániában, Bulgáriában, Görögországban, Olaszor-
szágban, felsorolni is sok lenne. Ilyenkor a vasúti kocsiban
laktunk és ezt a szerelvényt mozgatták egész Európán ke-
resztül, éjjel utaztunk, nappal kirándultunk, várost néztünk,
strandoltunk. Egyik legemlékezetesebb élményünk is Olasz-
országhoz köthető, mikor is Szicíliában 1992 áprilisában volt
szerencsénk az éjszakai vonatból látni az Etna kitörését, kö-
rülbelül 10 kilométerre voltunk tőle.

Mivel kapcsolódik ki, hogyan fognak telni a nyugdíjas évek?

Kertészkedni fogok vidéki birtokunkon, ahol hobbi szinten
elsősorban alma-, körte-, barack-, szőlő-, málna-, ribizli-, eper-
és zöldségtermesztéssel szeretnék továbbra is foglalkozni,
de feleségemtől a hatalmas virágos kertjében is kapok bőven
feladatokat. Gyakran fogunk utazni, szeretnénk eljutni olyan
helyekre, melyeket eddig még nem sikerült meglátogatnunk.

Mit ajánl a jövő vasutasainak?

Elhivatottság kell mindenképp, sok olyan feladat van, amely-
hez elengedhetetlen a kitartás. Léteznek olyan munkakörök,
ahol a tanfolyamon többlet kell tanulni, mint egyes diplomák-
hoz, ami nem egy könnyű út, de a vasút egy olyan hely, ahol
nagyon fontos, hogy a megtanult szabályokat a gyakorlat-
ban is tudják alkalmazni.

Tamás Ferencnek köszönjük közel fél évszázados vasúti
munkáját, jó egészséget és hosszú nyugdíjas éveket kívá-
nunk!

Molnár Zsolt

GENERÁCIÓK A VOLÁN MÖGÖTT

VOLÁNBUSZ

Autóbusz-vezetőként én senkivel sem vitatkozom, esélyt sem adok arra, hogy konfrontatív helyzet alakuljon ki, és bármilyen meglepő, ez a hozzáállás hosszú távon kifizetődik, az utasok értékelik a szolgáltatói magatartást – vallja Récsei Lajos. Székesfehérvári munkatársunk lassan fél évszázada dolgozik a buszok világában, pedig „csak” 1995-ben lett volános. Hogy ez miképpen lehetséges? És hogyan lehet „beoltani” a következő generációkat a szakma szeretetével? Mindenre választ kapunk az interjúból.

Csaknem öt évtizedes szakmai múltján túl azért is érdemes lenne megszólaltatni, mert nemcsak a fia, de még az unokája is a buszvezetői utánpótlást erősíti – ajánlotta egyik kollégája a figyelmünkbe. De ki terelgette önt erre a pályára? Hogyan került a volán mögé?

Édesapám és édesanyám is az Ikarus-gyárban dolgozott, és az az érdekes, hogy valójában nemcsak engem, de a fiamat is ők „oltották be” a buszos szakma szeretetével. Kiskoromtól szerettem ezt a közeget, ebbe a világba nőttem bele, aztán amikor már megvolt a fiam, a nagyszülők sokszor vitték magukkal vállalati programokra, kirándulásokra, és ezeken a kötetlen, családi alkalmakon nemcsak az ikarusos összetartást, szellemet, de magukat a járműveket is kívül-belül megismerte, megszerette.

Én egyébként nem is a volán mögött kezdtem a szakmát, 1975-ben autószerelőként kerültem a legendás fehérvári gyárba, majd műszaki ellenőr lettem. Megismerhettem a kor legmodernebb autóbuszait, sajátosságaikat, műszaki adottságaikat, ez kiváló „alapozás” volt. Húsz év után váltottam, 1995-ben lett belőlem autóbusz-vezető, akkor kezdődött az igazán nekem való élet... Szárnyaltam a boldogságtól, mikor az Alba Volánhoz kerültem! A gyárban is szerettem dolgozni, de ha újrakezdhetném, az ott eltöltött idő alatt is inkább autóbust vezetnék.

Mi az, amit ennyire szeret ebben a szakmában? Meg lehet ezt egyáltalán fogalmazni?

A legjobban a hivatásommal járó szabadságot szeretem. Meg persze az embereket – nyugodtan mondhatom, hogy ez elengedhetetlen ennél a munkakörnél. Szerencsére nekem soha nem okozott gondot megtalálni a közös hangot az utasokkal, és a munkában töltött évtizedek „szállították” a megfelelő rutint is. Előfordul, hogy valamilyen, az utasoknak nem tetsző változás – például áremelés – lép életbe, ilyenkor hiába tudjuk mindannyian, hogy ezekről nem az autóbusz-vezetők döntenek, mégis mi vagyunk „frontvonalban”, így aztán az emberek nekünk panaszkodnak.

A sarkos véleményeket szerintem megfelelő higgadsággal kell kezelni, a kedélyeket nyugtatni, az indulatokat tompítani. A magam részéről egyszerűen elfogadtam azt a mondást, hogy mindig az utasnak van igaza. Autóbusz-vezetőként én senkivel sem vitatkozom, esélyt sem adok arra, hogy konfrontatív helyzet alakuljon ki, és bármilyen meglepő, ez a hozzáállás hosszú távon kifizetődik, az utasok értékelik a szolgáltatói magatartást. Sőt sokakkal kifejezetten baráti a viszonyunk. Nőnapon például szeretem „csak úgy” meglepni a hölgyeket; kedves epizód volt, amikor még a helyi rádió is hírül adta, hogy a 37-es járaton a női utasok virágot kapnak az autóbusz-vezetőtől. Mióta nyugdíjas vagyok, gyakran

előfordul, hogy egy útvonalon hosszabb ideig nem vagyok szolgálatban – megható, hogy hiányolnak, hogy messziről integetnek, amikor meglátnak.

Mennyit dolgozik a nyugdíj mellett?

Négy órában viszek egy-egy fordát, odafigyelek az egészségre, nem „tolom túl” – inkább az okozna problémát, ha tétlenül ülnék. Ha pár napig nem dolgozom, már mindenféle bajom van! Nálam ez igazi szenvedély, nem is tudom, mi lenne velem vezetés nélkül... Nyugdíjasként egyébként, ha lehet, még változatosabb a munkám, hiszen más-más autóbusszal vagyok más-más fordába beosztva, így sokféle járművet tudok kipróbálni, összehasonlítani, egyszerűen nem tudom megunni. A nagy szabadság mellett ugyanakkor azt is pontosan látni kell, hogy volánosnak lenni egyben óriási biztonságot, rendkívül stabil hátteret is jelent. A magánszektorból rengeteg meredek történetet hallunk, itt viszont szabályos elszámolási rendszerben dolgozunk, a bérünk mindig pontosan érkezik, és ez, különösen a mai világban, nagyon megnyugtató. Nem mindegy, hogy egy társaság a dolgozók tömege mögött csak egy „számot” lát, vagy az egyes embereket is, ahogyan az sem, hogy mennyire erős a kollégák között az összetartás. Ezzel nálunk soha nem volt gond, a Volán-család hihetetlenül erős közösség.

Ennek a tágabb családnak része a szűkebb, a Récsei család is. Azt tudjuk, hogy a nagyszülők példája erős impulzust jelentett, de hogyan jutottak végül oda, hogy három generáció is buszvezetőként keresi a kenyerét?

A fiam, miután már gyerekként beszippantotta a buszok világa, céltudatosan készült erre a pályájára. Sokat dolgozott

az álma megvalósulásáért, komoly áldozatokat is hozott, szórólapok, újságok terjesztéséből teremtette elő a jogosítvány árát, és már 21 évesen megvolt a D kategóriás vezetői engedélye. Nagy büszkeségem, hogy a legidősebb unokám 21 évesen szintén megcsinálta az autóbusz-vezetői vizsgát, és ő is ezt a szép hivatást választotta. A fiam a Kunság Volánnál kezdte a pályafutását, először a kecskeméti helyi járatokon dolgozott, majd három év után távolsági járatra került. 18 évig Budapest és Kecskemét között teljesített szolgálatot, plusz másodállásban mentőzött és taxizott is. Mára – rengeteg munkával, szorgalommal, kemény vizsgák után – odáig jutott, hogy ő oktatja az autóbusz-, illetve teherautó-vezetőket, de az eredeti szakmájáról sem tudott lemondani: péntek-szombatonként másodállásban ma is szállítja az utasokat. Az oktatókollégái viccesen szokták mondani neki: „Menj, csináld a hobbidat!”

Ahogy a szavaiból kitűnik, a buszvezetés önnél is egyszerre hobbi és munka. De mi az, ami teljesen kikapcsolja? Mivel lazít?

Az a jó, hogy – a koncentrált figyelem ellenére, vagy talán éppen azért – a vezetés is teljesen kikapcsol, de szeretek kerétkedni, borászkodni is. Van egy kis szőlőm, ott szívesen teszek-veszek, de még nem érzem magam annyira nyugdíjasnak, hogy ez teljesen lekössön. Ha egyszer végleg leszálllok a buszról – ezt most még nagyon nehezen tudom elképzelni –, akkor is keresni fogok valami elfoglaltságot, mert alkatilag képtelen vagyok arra, hogy a lábamat lógassam. Még az is lehet, hogy magam helyett „beszervezem” a többi unokámat is!

Valikovics-Radó Andrea

Fotó: Soós Botond



CÉLEGYENESBEN A MÁV PROJEKT



Zichyújfalu

A kétmilliárd forintos vissza nem térítendő kormányzati támogatásból finanszírozott program keretében márciusban már átadták Mád és Szany-Rábaszentandrás vasútállomások felvételi épületét, az év második felében további tizenegy helyszínen szépülnek meg az állomások. A tervek szerint további 10-13 helyszínen új, zárt utasváró épületek is készülnek majd a projekt keretében.

A Magyar Falu Program keretében indított MÁV-projekt célterülete a falusias, közlekedési főtengelyektől távolabb eső térségeket érintő regionális vasúthálózat, amely az elmúlt 10–15 év vasútfejlesztési projektjeiből kimaradt. A program azokra a vasútvonalakra fókuszál, amelyeken más fejlesztés nem várható, azaz nem érinti NIF-beruházás, nem Budapest elővárosi vonal, és a személyszállítás nem fővonalis jellegű. A projekt műszaki tartalmáért az Infrastruktúra-fejlesztési Igazgatóság, a lebonyolításért pedig a Projektiroda, a területi ingatlanos szervezetek (TIZO), valamint a BLI műszaki ellenőrei felelnek.

Helyi körkép a munkálatokról

Zichyújfalu állomáson a munkák hamarosan befejeződnek. Elkészült a felvételi épület tetőszerkezetének javítása és a héjazat cseréje, az épület homlokzatának eredeti arculat szerinti helyreállítása és nyílászáróinak cseréje. A régóta éktelenkedő leégett vasutas lakóházat elbontották. Az utasforgalmi helyiségek megújultak, a mosdó akadálymentes lesz. Zajlik az épület környezetének megújítása új, fedett kerékpártárolóval, és az önkormányzat elvégzi a zöldterületek frissítését is. A munkák várhatóan őszi elkészülnek.

Csömödér-Páka állomáson a kivitelezési munkák véget értek, már csak a berendezések telepítése van hátra. A munkák keretében ezen a helyszínen is megtörtént a tetőhéjazat cseréje, a homlokzat felújítása és a nyílászárók cseréje, valamint akadálymentes utasmosdó és szabványos váróterem készült. Az épület körül elbontottak több



Nagyigmánd-Bábolna

romos melléképületet. Az önkormányzat az épület oldal-szárnyában vendégházat alakít ki.

Nagyigmánd-Bábolna állomáson is őszi várható a munkák befejezése, ahol az építéskori állapotnak megfelelően állították helyre a külső homlokzatot, és a nyílászárókat is cserélték. Az utasváró és az utasforgalmi mosdó megújítása mellett a forgalmi szolgálattevők számára is készült mosdó, valamint a szemeskályhát hűtő-fűtő klímaberendezéssel váltották fel.

Okány állomáson szintén megtörtént a külső homlokzat és nyíláselrendezés helyreállítása az eredeti tervek alapján, valamint elvégezték a tető javítását és a héjazat cseréjét. Jelenleg az utasváró és az utasforgalmi mosdó



MAGYAR FALU
PROGRAM

megújítása, valamint a forgalmi szolgálattevők szolgálati mosdójának felújítása zajlik. Az épület környezetében új fedett kerékpártároló is készül. A munkák várhatóan őszi elkészülnek.

Biharnagybajom állomáson elkészült a tető javítása és a tetőhéjazat, valamint a nyílászárók cseréje. Jelenleg a belső terek megújítása zajlik, melynek során a pályaudvari, lezárt várótermet újra megnyitják, az eddigi váróterem helyén pedig utasforgalmi és szolgálati mosdót alakítanak ki. Hátra van még a külső homlokzat helyreállítása, valamint a környezet rendezése, melynek során ezen a helyszínen is fedett kerékpártároló épül.

Medgyesegyháza állomáson egyszerre zajlik az épület környezetének és belső tereinek megújítása. Az elbontott melléképületek helyén jelentős kapacitású kerékpártároló létesül. A felvételi épület lezárt utasváróját szabványosítják, és ismét az utazóközönség rendelkezésére áll majd. A keleti lakás mosdóját utasforgalmi mosdóvá alakítják át. A volt lakásokat önkormányzati hasznosításra adják át, illetve vasúti technológia elhelyezésére használják. A munkák befejezése őszi várható.

Vaja-Rohod állomáson őszi elkészül az épület külső-belső állapotjavítása. A szabványos utasváró és utasmosdó mellett a forgalmi szolgálattevők számára is mosdó épül, és megújul a fedett-nyitott váróter. A környezet rendezése mellett fedett kerékpártárolókat is telepítenek az állomásra.

Nagykeréki állomáson a MÁV-START és a MÁV közös beruházása zajlik. Ennek keretében a volt lakás helyén a jegyvizsgálók és járművezetők számára kulturált pihenőt

alakítanak ki. A helyszínen szabványos utasváró és utasforgalmi mosdó is készül, és fedett kerékpártárolót is építenek. Az épület oldalszárnyában az önkormányzat vasúttörténeti gyűjteményt alakít ki.

Pocsaj-Esztár állomáson a környezet megújítása már a 2015-ös, Értől az Óceánig projekt keretében lezajlott, most az épület felújítása a munka fő célja. Első ütemben lezajlott a biztosítóberendezés fejlesztése az emeleti lakás igénybevételével, jelenleg pedig az utasforgalmi terek megújításán dolgoznak. Az épület hátsó várótermében új utasmosdó készül, valamint lényegesen jobb körülmények között folytathatja majd munkáját a külső partner által működtetett jegypénztár. A munkák várhatóan őszi fejeződnek be.

Mernye állomáson a munkák még kezdeti fázisban vannak, eddig az épület körüli bontások és a tereprendezés zajlott. Ezen a helyszínen is helyreállítják az eredeti homlokzatképet, valamint megújul a leromlott állapotú tetőszerkezet is. Az utasváró és a mosdó itt is szabványos arculatot kap, valamint a kollégák munkakörülményei is javulnak a fűtés korszerűsítésével. A munkák befejezése őszi végére várható.

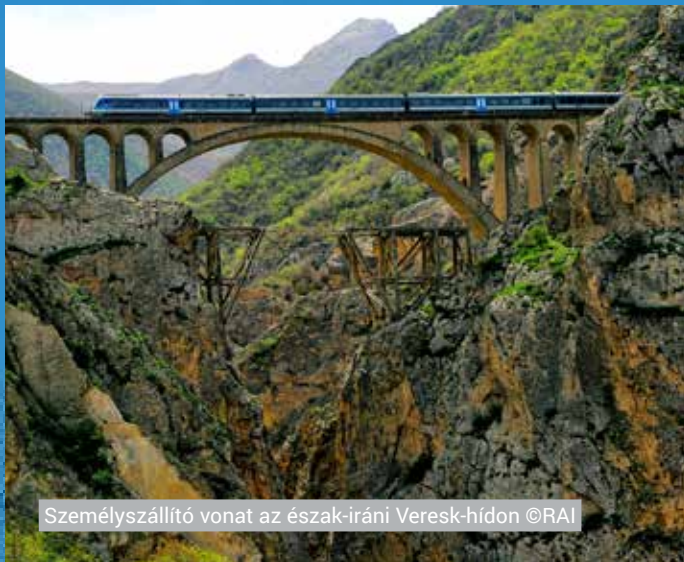
A Magyar Falu Program keretében előkészítés alatt áll Jósavető-Aggteltek megállóhelyen a közös busz-vonat peron építése, továbbá országosan mintegy 1700 fedett kerékpár-tárolóhely és egyéb bútorok, utastájékoztató táblák telepítése a regionális vasúthálózaton.

Projektiroda és Kommunikációs igazgatóság



Csömödér-Páka

NEMZETKÖZI VASÚTEGYLET A VILÁG KÖRÜL



Személyszállító vonat az észak-iráni Veresk-hídon ©RAI

Ha az óceánokat is keresztül lehetne szelni vasúttal, akkor minden bizonnyal vonattal körbe tudnánk utazni a földet egy világkörüli út keretében. Ehhez az 1922-ben alapított Nemzetközi Vasútegylet (UIC) globális lefedettsége kiváló referenciát ad, mivel a világ összes kontinensén – az Antarktiszt leszámítva – jelen van tagvasúti szereplőkkel. A fennállásának idén százéves évfordulóját ünneplő UIC vasútszakmai világszervezetként teljes globális kiterjedtséggel bír, ami egyúttal a vasút-diplomáciai tekintélyét is növeli a szakmai berkekben és azon túl.

A száz évvel ezelőtt Európából elindult szervezet fokozatosan terjesztette ki specifikus és vasút-diplomáciai tevékenységét, így mára Európát is beleértve összesen 6 régióban folyik a munka, ezáltal a Nemzetközi Vasútegylet a teljes földgolyót felöleli.

Az öreg kontinensen kívül ugyanis nemcsak afrikai, ázsiai és csendes-óceáni tagjai vannak a szervezetnek, hanem közel-keleti, latin-amerikai és észak-amerikai lefedettséggel is rendelkezik. Az UIC jelenleg több mint 100 országból összesen 210 tagot számlál.

A létszám ugyanakkor fokozatosan bővül, mivel a szervezet folyamatosan toboroz tagokat. Vasúttársaságok mellett más szereplők is képviseltetik magukat a szervezetben: japán, dél-koreai kutatóintézetek vagy orosz, kínai egyetemek, illetve szaúdi, ausztrál hatóságok is jelen vannak. Összességében az UIC-hez tartozni egyet jelent a vasutak közösségéhez való tartozással.

Az UIC helyzete a nagyvilágban

Történelmi okokból kifolyólag Európa UIC-lefedettsége az egyik legkiterjedtebb, legsokrétűbb: napjainkban az öreg kontinens szinte minden pályaműködtetője, vasúti személyszállítási és áru fuvarozási vállalata rendelkezik aktív tagsággal. Mint azt a korábban megjelent Vasutas Magazin UIC cikksorozatából tudhatjuk, a MÁV alapítótagként a mai napig is aktívan szerepet vállal az UIC-ben. Magyarországi tagok között számon tartjuk továbbá a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-t, a Technológiai és Ipari Minisztériumot, a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.-t, a GYSEV Cargo Zrt.-t, valamint a FOXrail Zrt. magánvasúttársaságot is.

Az ázsiai és csendes-óceáni régiót tekintve természetesen jelen vannak a legmodernebb vasúttechnológiával üze-

melő vasutak is, úgymint a Sinkanszen nagy sebességű vonatot működtető japán JR East vagy a Kínai Vasutak által üzemeltetett Peking–Sanghaj nagy sebességű vasútvonal, amely a leghosszabb egyben átadott nagy sebességű vasútvonal a világon. Rekordok szempontjából Kína élen jár, mivel az égisze alatt működik a világ legmagasabban, a tengerszint felett 4000 méteren működő vasúti vonala, amely Tibetet köti össze Kínával.

Az afrikai térséget tekintve alapvetően az észak-afrikai maghreb országok állami vasúttjai a tagjai a UIC-nek. Ugyan Afrika vasúti közlekedése nagyon elmaradott, mégis növekedés mutatkozik a vasúti közlekedés fejlesztésében. Egyébiránt 2018-ban adták át Marokkóban az afrikai kontinens első nagy sebességű vasútvonalát, amely új kapukat, távlatokat nyitott meg. Az UIC közel-keleti aktivitása úgyszintén előtérben van, ugyanis a helyi tagok specifikus kutatási igényeit, földrajzi adottságait is figyelembe veszik, például a sivatagi körülményeket.

A különböző gazdasági, politikai, földrajzi tényezők miatt Latin-Amerika nem rendelkezik folyamatos, jól kiépített, kelet–nyugati vagy észak–déli irányú vasúti infrastruktúrával. A komplexitást jól mutatja az is, hogy összesen 7 különböző nyomtáv van használatban.

Az UIC hatékony erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy minél több latin-amerikai ország vasúttársaságát a tagjai között tudja, ugyanis összevetésben ez a régió rendelkezik a legkisebb taglétszámmal. Így nagy öröm volt a Nemzetközi Vasútegylet számára, amikor az argentin ALAF vasúti szervezet csatlakozott az UIC-hez 2021-ben, melyhez később a brazil ANPTrihosh személyszállító vasúttársaság is csatlakozott.

Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága



©UIC-tagság a világban

A jubileumi évforduló apropóján a MÁV Zrt. Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága cikksorozatot indított el 2022-ben. A Vasutas Magazinban megjelent cikkekben megismerkedhettünk az UIC történetével, a műszaki standardokkal, valamint bepillantást kaptunk a szervezet projekt-mechanizmusába is. A cikkekben az UIC magyar vonatkozású párhuzamaira is fény derül.



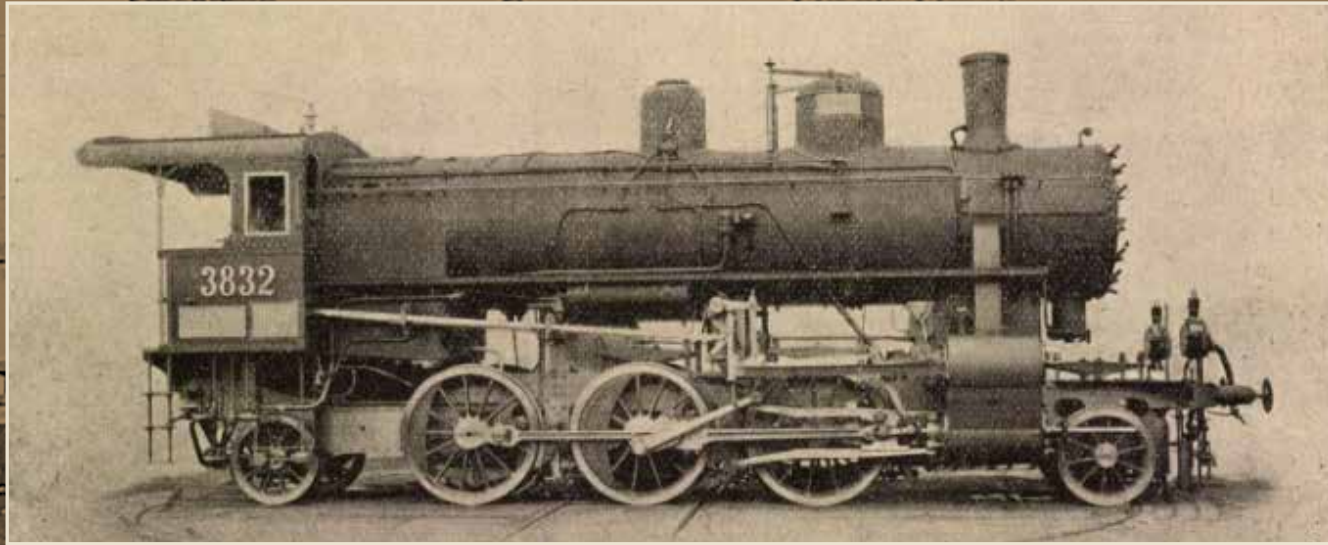
A világ legmagasabban fekvő vasúti vonala Kína–Tibet között, ©Jan Reurink



Japán Shinkanszen nagysebességű vonat ©Makio Shinoda pályaműve (UIC TopRail fotópályázat)

A 324-ES SOROZAT

A MOZDONY, AMI MINDENRE JÓ VOLT



A 324-es sorozatú mozdonyok nem váltak kultikussá, mint a 424-esek, és nem voltak annyira érdekesek sem, mint azok a gőzösök, amelyekből csak egy-egy példány készült. Ellenben megbízhatóak voltak, és strapabírók. Nem véletlen, hogy ez a legnagyobb darabszámban gyártott gőzmozdony a magyar vasút történetében.

Az 1900-as évek végére a magyar vasúti hálózat kiteljesedett, Petőfi fél évszázaddal korábbi óhaja teljesült. A „Száz vasutat, ezeret” ideája valósággá vált, a vasúttal kapcsolatos szenczióknak már nem volt sem műszaki, sem művészi tartalma, általában balesetekről, illetve különféle vasúton, vagy pályaudvaron elkövetett bűncselekményekről írtak a lapok. Az 1909-es év tavaszának egyik ilyen vasúti szencziója is katasztrófa volt; jelesül egy tűzvész, amelyben arról számolnak be, hogy Sátorlajújhelyen a pályaudvari raktárakban „felhalmozott 500 vagon szén, 300 vagon fa, és nagy mennyiségű másféle anyag is”. lángra gyúlt. „A tűzvész miatt a tegnap esti budapesti személyvonat másfél órás késéssel indult el az állomásról. A tüzet valószínűleg mozdonyból kipattanó szikrák okozták, melyektől egyik raktár teteje a nagy szélben tüzet fogott. A kár eddig 300 000 korona” – írta a Friss Újság 1909. április 4-én, és tényleg csak a szerencsén, pontosabban a széljáráson múlott, hogy a lángokat sikerült megfékezni.

Új mozdonyok kellenek

Arról azonban nem találtunk beszámolót, hogy a MÁV milyen új mozdonnyal jelentkezett ugyanezen év végén, mint ahogy arról sem, hogy egyáltalán milyen tervei vannak a

járműpark növelése és korszerűsítése terén. Valószínű, hogy az akkori lapok – ellentétben a száz évvel későbbiekkel – ebben semmi érdekeset nem találtak, mint ahogy abban sem, hogy ekkor a vasútnál már szó szerint gőzerővel zajlott az a folyamat, amit ma mozdony-korszerűsítési programnak neveznénk.

A 20. század elején a MÁV mozdonyparkja csak kis részben volt képes megfelelni a növekvő igényeknek és teljesítményi elvárásoknak, ezért halaszthatatlanná vált új, korszerű gőzösök beszerzése. 1905-ben készült el a kifejezetten hegyi menetekre kitalált mozdony, a 401-es, később a gyorsvonatok vontatását megkönnyítő 203-as, majd 1908-ban a 322-es sorozatú „univerzális mozdony”, amelyet tehervonattal és a nehéz személyvonatok továbbítására szántak, igaz, e számjelzések ekkor még nem voltak érvényben. (A mozdonyok új számrendszerét 1911-ben vezették be, lényege az volt, hogy az első számjegy a kapcsolt kerékpárok számát, a második két számjegy pedig a tengelyterhelést és a mozdony jellegét mutatta aszerint, hogy szerkocsis vagy szertartályos-e a jármű.) A három új típusal elvileg biztosítottak tünt az összes fővonalai vontatás korszerűsítése, de a gyakorlatban nem volt ez ennyire egyszerű.

A 322-esről már a premier idején bebizonyosodott, hogy „túl jó”, ami azt jelentette, hogy olyan újdonságnak számító megoldásokat építettek bele, ami nemcsak a javítást és az alkatrész-utánpótlást nehezítette meg, de nagyon drága is volt. Vagyis hiába előzte meg korát a 322-es, gyártása miatt inkább csak a veszteségek halmozódtak. Nem véletlen, hogy e típusból mindössze hatvanat gyártottak. Ráadásul ugyanekkor egy kimondottan hadicélokot szolgáló mozdony is gyártásba került Budapesten: a nagy teljesítményű 651-es mozdonyokat a katonavonatok vontatására fejlesz-

tették, amit persze békeidőben is tudtak hasznosítani, csak éppen nem arra, amire a MÁV-nak még szüksége lett volna.

Gyorsan bevált

A fővonalai személyvonatok és síkvidéki tehervonatok vontatására olyan mozdonyra volt szükség, amely egyszerűbb és olcsóbb volt a 322-esnél. 1908-ban e probléma megoldása már annyira sürgetővé vált, hogy mivel a MÁV Gépgyára a 203-as, 322-es, és 651-es sorozatok gyártásával volt lekötve, az osztrák Császári és Királyi Államvasutak 329-es sorozatú mozdonyaiból voltak kénytelenek vásárolni 1908-ban 40, 1909-ben pedig további 25 darabot. A MÁV-nál később 323-as sorozatszámokkal jelölt mozdonyok azonban nem remekeltek, amit vélhetően csak azért nem fájlaltak túlságosan, mert már készen álltak az új mozdony tervei, amelynek sorozatgyártása 1909 decemberében azután kezdődhetett, hogy a MÁV Gépgyárában nem erőltették tovább a 322-esek gyártását.



Az új mozdony inkább volt megbízható igaslónak nevezhető, mint a technika legújabb csodájának. Az öttengelyű mozdonyt három tengely hajtotta, elől és hátul egy-egy kerékpárja volt. A személyzet komfortját belső gőzfűtés biztosította, sőt egy ún. Haushalter-féle sebességmérővel is felszerelték, amely a hátsó futókerékkel volt összekötve. A mozdonyt olyan homokszóróval látták el, hogy mindhárom hajtott tengely alá tudott homokot szórni. A lokomotívhoz olyan légfészes háromtengelyű szerkocsi tartozott, amely 12,5 köbméter vizet és 7 tonna szenet bírt el. A mozdony legnagyobb engedélyezett sebessége 75 km/h volt.

A csúcstartó

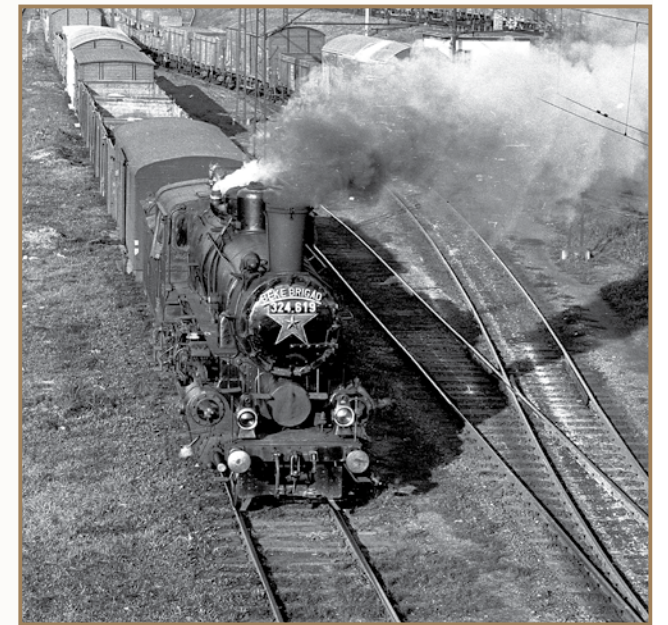
A gyártás megkezdésekor 10 mozdony készült egy hónapon belül, 1910-ben további 92. De azt még egy évvel később sem gondolták – ekkor újabb 89, immár 324-es sorozatúnak nevezett jármű készült –, hogy ez lesz a magyar vasúttörténet legnagyobb darabszámban készült gőzmozdonya. Az 1. világháború kitöréséig 484-et gyártottak belőle, majd háború alatt további 276-ot. Természetesen nem volt olyan klaszrikus „háborús” mozdony, mint a 651-es, bár 29 így is az olasz frontra került. Ennek ellenére a világháborút követően alaposan megcsappant a 324-esek száma, de ez nem fizikai

megsemmisülést jelentett. Trianont követően a mozdonyok nagy része „külföldre” került: a csehszlovák vasutak 47, a jugoszlávok 87, a románok pedig 484 egykori MÁV-mozdonyral kezdhették meg működésüket, de Lengyelországban is maradt négy, Olaszországban pedig 14 jármű. A MÁV birtokában viszont csak 222 mozdony maradt. A 324-esek gyártását a nehéz gazdasági helyzet ellenére is folytatták, 1923-ig további mozdonyok épültek, mintegy nyolcvan darab, sőt 1943-ban (!) újabb tízet gyártottak a szlovák vasutak számára is. Összesen 895 darab 324-es mozdony épült a 1909-1923 között (és még 10 1943-ban), a mennyiség nagyságát jól mutatja, hogy például a közismert 424-esből 1924–1958 között 514 darab készült.

Noha a 324-esek utolsó példányát 1981-ben selejtezték, szó sincs arról, hogy több mint 70 éven át nem végeztek el a mozdonyon számos újítást, illetve ne korszerűsítették volna a lehető legváltozatosabb módokon. Az alapkonstrukción 1914-ben már változtattak, és továbbiakban is szinte évente eszközöltek a különféle műszaki változtatásokat, oly sokat, hogy abból akár egy könyvet is lehetne írni. Különösen akkor, ha azt is figyelembe vesszük, hogy az újítások azután is folytatódtak (egészen 1961-ig), hogy befejezték a 324-esek gyártását. Ennek ellenére nem túlzás a típust a legsikeresebb hazai gyártású mozdonyok közt említeni, amelyek még az 1970-es években is részt vettek ingavonatok vontatóiként az elővárosi közlekedésben.

„A 324-es sorozat sosem volt a MÁV mozdonyparkjának zászlóshajója, de a mindennapok vonatforgalmában a legmegbízhatóbb volt” – írta Vincze Tamás ny. MÁV-igazgató 2009-ben a Vasútgépészet című folyóiratban a mozdony születésének 100. évfordulóján, és ezt az állítást nem tudta senki azóta sem megcáfolni.

Legát Tibor



A gyümölcsök királynője: a körte

Jellegzetes formája sokakat megihletett már, zamatos íze és összetéveszthetetlen illata pedig igazi kulináris élményt nyújt a fogyasztóknak. Ismerjük meg a sokoldalú körte titkát!

Már háromezer éve ismerjük, egész évben beszerezhető, hiszen létezik nyári, őszi és téli fajtája is, ami tavaszig eltartható. A körte mégis sokkal kevesebb figyelmet kap, mint például a hasonló tulajdonságokkal bíró alma.

Nem csak finom...

Mint minden gyümölcs, a körte nemcsak finom, hanem rendkívül egészséges is. Sok ásványi anyagot (kalcium, magnézium, kálium, cink, vas, jód) és vitamint (A, B₁, B₂, C, E) tartalmaz, melyek közül kiemelkedő a C-vitamin tartalma. Gazdag antioxidánsokban, flavonoidokban, és tápanyagokban is bővelkedik. A körte rendszeres fogyasztása csökkenti az elhízás, a cukorbetegség és a szívroham esélyét.

A legnépszerűbb fajták

Árpávalérő, vilmos, kálmán, kobak... mik ezek? Természetesen különféle körtefajták, a legfinomabbak közül. Van köztük kerekded és kiszélesedő, sárga, piros és zöld, roppanós és puhább, édes és fanyarkás. Ebből is látható, hogy a körtek között bárki megtalálhatja az ízlésének megfelelőt.

Süsü kedvence: a vackor

Ki ne emlékezne a híres és szerethető egyfejű sárkány sóvárgására, amikor kedvenc gyümölcséről ábrándozott? A vackor, vagyis a vadkörte apró termésű, de izletes csemege. Hazánkban szinte mindenütt találkozhatunk vele, kertekben éppúgy, mint erdőkben, tisztásokon vagy réteken. A kissé fanyar ízű gyümölcs októberben érkezik, és emberi fogyasztásra is alkalmas – ha találunk belőle, ugyanis az állatok is nagyon kedvelik. Ha szerencsénk van, és meg tudjuk szedni belőle a kosarunkat, kompót, szörpöt, pálinkát is készíthetünk belőle, vagy meg is aszalhatjuk.

A piacokon, üzletekben az alábbi fajtákkal találkozhatunk leggyakrabban:

- Vilmoskörte: a világon a legelterjedtebb és legismertebb körtefajta. Gyümölcse nagy, színe sárga, a napos oldalon piros. Húsa fehér, lédús, illatos, édes-savanykás ízű, muskotályos zamatú. Augusztus végén szüretelhető, és akár 3 hónapig is tárolható.

- Bosc kobak körte: hazánkban ezt a fajtát termesztik a legnagyobb arányban. Gyümölcse nagy, felülete „rozsdás”, húsa fehéressárga. Szeptember közepére érkezik meg és sokáig tárolható.

- Téli vajkörte: az egész világon ismerik, de Magyarországon termesztik a legnagyobb arányban. Húsa fehér, lédús. Októbertől szedhető és egészen márciusig tárolható. Az ősi magyar fajták közül érdemes keresni a mézvacokot, az árpávalérőt vagy a kálmánt, amelyek rendkívül izletesek és édesek. Mivel nyári fajtákról van szó, ezeket a fajtákat hosszan nem lehet tárolni.



A konyhában

A körte egy igazán sokoldalúan felhasználható gyümölcs, még ha erről sokszor meg is feledkezünk. Kiváló desszertnek, levesnek, kompótnak és pálinkának, de remekül passzol salátákba, húsk és sajtok mellé, vagy akár szendvicsekbe is. A különféle körtes receptek ráadásul sokszor nagyon gyorsan elkészíthetőek. Mutatunk néhány kedvcsinálót, amivel a kezdő szakácsok is bátran megpróbálkozhatnak.

Villám körtes szendvics

Egy pirítósra rakjunk fetasajtot, erre tegyünk néhány szépen felszeletelt körtét, és ha van otthon, tegyünk rá néhány levél friss mentát. Gyors, egyszerű, és isteni finom.



Egy kis körtes finomság – Körtes-kéksajtos quiche

A hagyományos francia quiche kicsit olyan, mint a pizza: hamar elkészül és szinte bármivel megpakolható. Mi most sajttal és körtevel párosítottuk.

Hozzávalók a tésztához: 150 g liszt, fél teáskanál só, 115 g hideg vaj, 1 tojás, 2-3 kanál hideg víz
A töltelékhez: 5 g vaj, 1 kis fej hagyma, só, frissen őrölt bors, 2 közepes körte, 150 g kéksajt, 2 dl tejszín, 2 dl tej, 3 tojás

Elkészítés: A tésztához összemorzsoljuk a lisztet, a sót és a hideg, kockákra vágott vajat. Hozzáadjuk a tojást és annyi vizet, hogy a tészta éppen összeálljon. Cipő alakúra formázzuk, fóliába csomagoljuk és egy órára hűtőbe tesszük.

Közben elkészítjük a tölteléket. A hagymát felaprítjuk, vajon puhára dinszteljük, majd sózzuk, borsozzuk. Hozzáadjuk a kis kockákra vágott körtét. A tojásokat egy keverőtálban kézi habverővel felverjük, csipet sóval, borsal ízesítjük. A tejet és a tejszínt egy lábasban forrásig melegítjük. A forró tej-tejszín keveréket folytonos keverés mellett a tojásokhoz adjuk. (Ezt jól habosítsuk fel kézi habverővel.)

Mikor a tészta lehűlt, nyújtjuk ki és béleljük ki vele egy piteformát úgy, hogy a szélein kicsit túllógjon. 190 fokra előmelegített sütőbe tesszük és 5 perc alatt elősütjük. A tésztán elrendezzük a hagymás körtét, egyenletesen rámorzsoljuk a sajtot, majd megöntözzük a tojásos öntettel. 40–45 perc alatt készre sütjük, amíg a teteje szép aranybarna lesz. Melegen és hidegen is nagyon finom!



Csokis-körtes muffin

Hozzávalók 24 darabhoz: 30 dkg liszt, 15 dkg étcsokoládé, 10 dkg vaj, 10 dkg cukor, 5 dkg kakaópor, 4 tojás, 1 kisebb körte felkockázva, 1 dl tej, 1/2 csomag sütőpor

Elkészítés: A tojások sárgáját a vajjal és a cukorral keverjük habosra. A csokoládét olvasszuk fel vízgőz felett egy kevés tejjel. A lisztet keverjük össze a sütőporral és a kakaóval, adjuk hozzá a tojásos keverékhez, majd öntjük hozzá a felolvasztott csokit is. A fehérjéből verjük kemény habot, és óvatosan keverjük bele a tésztába. Tegyük papírt a sütőformába, adagoljunk bele tésztát és szórjuk rá a körtedarabokat. 175 fokra előmelegített sütőben 20–25 perc alatt készülnek a sütemények.



Egyszerű, de nagyszerű – Mézes-fahéjas sült körte

Hozzávalók: 2 db körte, 1 tk. vaj, 1 ek. méz, őrölt fahéj, 1 tk. vaníliakivonat, vaníliafagylalt

Elkészítés: A süttöt melegítsük elő 200 fokra. A körtét vágjuk ketté. A mézet, a vaníliakivonatot és a fahéjat keverjük össze alaposan egy kis tálkában. A körtét tegyük egy jénai- vagy kerámiatálba, kenegessük meg a mézes-fahéjas szósszal, majd tegyük be a sütőbe. Süssük 20–30 percig, amíg puhák és karamellizáltak nem lesznek. Forrón tálaljuk úgy, hogy mellé helyezzünk egy gombóc vaníliafagylaltot.

Csohány Domitilla



Tisztelt Vasutas Magazin!

A MÁV-HÉV gödöllői vonalán teljesítek szolgáltatást forgalmi szolgálattevőként. A Vasutas Magazin rendszeres olvasójaként kérem az Önök segítségét, hogy köszönetet mondhassak főnökömnek és kollégáimnak az elmúlt két évben történt negatív események közben nyújtott segítségükért. Az egyik 2020-ban történt, amikor súlyos beteg voltam és rengeteg törődést és vigasztalást kaptam a munkatársaimtól. A másik, amikor a páromat idén június 23-án megtámadták. Ezen a napon késő délután a kerepesi Hév-állomás szolgálati lakásában párom kopogásra ajtót nyitott, azt hitte, hogy én érkeztem meg. Sajnos a támadója volt az, aki súlyosan bántalmazta őt. Az elkövetőt a rendőrség rövid idő alatt elfogta, ami nagymértékben köszönhető Nagygyörgy Károly és Hrenkó Géza csomópontvezető-helyetteseknek, Balassa László csomópontvezető úrnak és a biztonsági szolgálatunk munkatársainak.

Mindkét esettel kapcsolatban minden segítséget és jó szót nagyon szépen köszönök nekik és kollégáimnak!

Mindenkinek ilyen vezetőket és kollégákat kívánok!

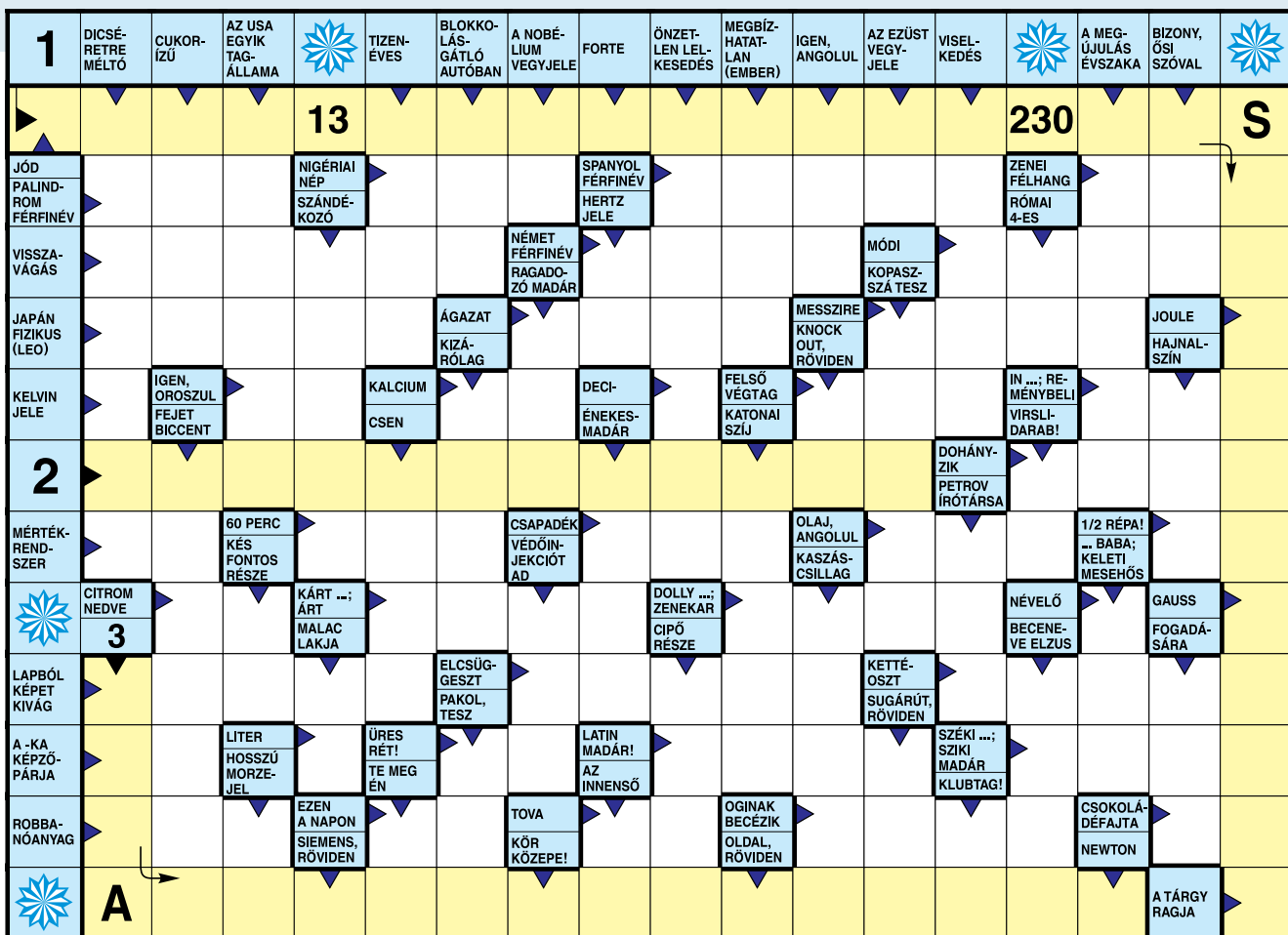
Köszönettel és üdvözléttel : Szokoly László

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

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Országos hatáskörű közlekedésszervezőként megalakult a Nemzeti Közlekedési Központ.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Szabó István** olvasónknak!



Meglepetés

Zsúfolt szerelvényekkel pöfögtek a Széchenyi-hegyi Gyermekevasút mozdonyai a nyár végi forróságban. A kánikula előtt sokan menekültek a hűsítő árnyékot adó erdőbe, ahol vonatozás közben a menetszél még kellemesebbé tette az utazást. De hiába a tömeg, a sok gyerek és a hangos kacagások, Bendegúz gondolatai egészen máshol jártak.

– Mivel lephetnék meg? – tanakodott magában, egyelőre azonban semmilyen épkézláb ötlet sem jutott az eszébe. – Muszáj lesz egy kupaktanácsot tartani, együtt biztos kitalálunk valami szuper meglepetést – zárta végre rövidre magában a dolgot. Bendegúz visszasietett Hűvösvölgybe, és összehívta a barátait egy titkos megbeszélésre, hogy eldöntsék, mi legyen.

A nagy szervezkedésből egyedül Cimbit hagyták ki, nem véletlenül, hiszen a meglepetés neki készült, és rohamtempóban közeledett a születésnapja. Kis tanakodás után beindult az ötletbörze.

– Szerintem kapjon egy extra olajozást – mondta Oszi, a kék nosztalgia motorkocsi, de erre senki sem kapta fel a fejét.

– Egy új lámpaszettnek biztos örülne – vetette fel Pajti, a motoros hajtány, de ezt sem találták túl eredetinek.

– Legyen az a meglepetés, hogy idén nem lesz meglepetés – kuncogott magában Bandi, de a többiek olyan mérgesen néztek rá, hogy gyorsan visszaszívta mondandóját, elvégre ki hallott már olyat, hogy valaki nem kap szülinapi ajándékot. Kicsit később újabb fantasztikus ötlettel állt elő: – Akkor állítsuk Cimbit a fordítókorongra, indítsuk be, és csak pörögjön-forogjon, egyre gyorsabban, megállás nélkül, amíg bírja. Tisztára olyan lenne, mint a vidámparkban a ringlispil – ám Bandinak ez az ötlete sem aratott osztatlan sikert, sőt! Bendegúznak viszont, aki eddig csendben volt, most eszébe jutott valami.

– Megvan! – kiáltott fel a dízelmozdony. – Cimbinek épp augusztus 20-án van a születésnapja. Na, kapizsgálgátok már? – A többiek azonban csak bambán bámultak maguk elé.

– És? – kérdezte félve Oszi. – Kapjon egy kenyeret?

– Hogy mi van? – értetlenkedett Bandi.

Bendegúz végre elmagyarázta, mire is gondolt valójában: – Augusztus 20. nemzeti ünnep. Ez az ország születésnapja is, hiszen ekkor ünnepeljük az államalapítást és ilyenkor meg-



emlékezünk hazánk alapítójáról, István királyról is. És igen Oszi, ez az új kenyér ünnepe is, mert az aratás befejeztével ezen a napon szokták megsütni az első kenyeret az új búzából. Az emberek nem dolgoznak, mindenhol lobog a piros-fehér-zöld zászló, és most jön a lényeg: este hatalmas tűzijátékot rendeznek. Ezt fogja tőlünk kapni Cimbi.

– De hát ez nem is a mi ajándékunk lenne... – értetlenkedtek a többiek.

– Az nem, de most jön a meglepetés – magyarázta Bendegúz. Beszélünk a szervezőkkel, és beépítünk az ünnepi műsorba egy részt, ami csak Cimbinek fog szólni.

– Ez az! Ez szuper lesz! – lelkesedtek a mozdonyok, és azon nyomban nekiláttak a titkos akció megszervezésének. Nem volt egyszerű a kis mozdonyoknak utolérni a szervezőket, de amikor sikerült, nagyon megtetszett nekik is az ötlet, így a szülinapi jókívánságot beépítették az ünnepi műsorba.

Eljött a várva várt nap, augusztus 20. Cimbi már-már azt hitte, mindenki elfelejtette a születésnapját, mert egész nap nem szólt hozzá senki. Ám este, amikor már majdnem teljesen besötétedett, bekötötték Cimbi szemét, és elgurultak vele a panorámaívhez, ahonnan gyönyörűen rá lehetett látni a kivilágított városra. A műsor elkezdődött, Cimbi szemkenőjét levették, és mindannyian ámulattal nézték a szebbnél szebb, színesebbnél színesebb alakzatokat. A műsor vége felé egyszercsak az éjszakai égbolton feltűnt egy csodaszép szárnyaskerek, majd egy „Boldog születésnapot, Cimbi!” felirat. A kis C-50-es mozdony szólni sem tudott a meglepetésségtől, mert ilyen szép és emlékeztető ajándékot még soha, senkitől nem kapott.

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt

Dupla emeletes vonat jár a Balaton déli partjára

**A Nagymarostól Fonyódig
közlekedő Jégmadár expressz
a nyári szezonban minden hétvégén
dupla szerelvénnel közlekedik.**