

MÁV CSOPORT

magazin

PÁLYAFELÚJÍTÁSOK,
KISZÁMÍTHATÓBB
KÖZLEKEDÉS

Hatékonyabb,
UTASBARÁT KÖZÖSSÉGI
KÖZLEKEDÉS

VEZETŐI INTERJÚ

Tekintsük főpróbának 2024-et! – interjú Dr. Mosóczi Lászóval, a Volánbusz és a MÁV-START vezérigazgatójával

HÍREK

Beszámoló a szeptember 24–27. között megrendezett InnoTrans kiállításról; Frontemberek versenye; A biztonsági öv életet menthet az autóbuszokon is; Speciális munkagép dolgozott Hűvösvölgy és Széchenyihegy között

HUMÁN

Női mérnök leszek – pályaeorientációs program Miskolcon; Pályaeorientációs nyílt napot tartottunk Miskolcon

MEGTAKARÍTÁSI PÁLYAZAT

Bemutatjuk a Megtakarítási pályázat díjazottjait

MUNKATÁRSUNK

Páter Milán Utasellátó felszolgáló-szakács, Domina Barnabás, MÁV-START mozdonyvezető és Tegzes Miklós autóbusz-vezető kollégáinkkal beszélgettünk

KÉPEKBEN

Az Utasellátó napja

SZOLGÁLTATÁSAINK

Újra itt a FIP tipp! Vonattal Magyarországról Svájcba: utazási lehetőségek és élmények

BÜSZKESÉGÜNK

„Csapatmunkán alapul ez a szakma” – Kirilly Kálmánnal, a MÁV Biztosítóberendezési Osztályának vezetőjével készítettünk interjút

JÁRMŰPARK

„Hamvaiból feltámasztva” – újabb felújított vasparipákkal gyarapodott a debreceni JBI karbantartása alá tartozó járművek listája

MŰVÉSZET

„Ez több mint varázslat” – Keleti Évával, a Kossuth- és Balázs Béla-díjas fotográfussal beszélgettünk

ANNO

A malactól az autóbuszig – Kőbánya alsó állomás története

SZABADIDŐ

A MÁV Szimfonikus Zenekar novemberi előadásai; Könyv- és programajánló

4

8

12

14

16

22

24

28

30

32

36

40

38 ÉLETMÓD

Mindenki kedvence: az alma

7 HÍREK

Pályafelújítások – kiszámíthatóbb közlekedés

26 ÉRDEKESSÉGEK

Az állatok világnapja – a MÁV-csoport munkatársai egy jó ügyért fogtak össze

44 SZABADIDŐ

Tematikus túrákat vezettek a MÁV-csoport önkéntesei a Kéktúrázás Napján

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; Főszerkesztő-helyettes: Molnár Zsolt; Szerkesztő: Benke Máté; Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Putsay Gábor, Varga-Sásváry Mónika, Völgyi Katalin; Cím: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; E-mail: ujsag@mav.hu; Címlap: Szecsődi Balázs; Fotók: pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com Szecsődi Balázs, Volánbusz; Nyomdai előkészítés: Volcsánszky Krisztián; Korrektor: Barta Éva



Jegyzet

A közösségi közlekedés kiemelkedő fontossággal bír a fenntartható városfejlesztés, az élhető környezet és a gazdasági fejlődés szempontjából. Az autók számának növekedése komoly problémát okoz a nagyvárosokban: dugók, légszennyezés, zajterhelés és növekvő fenntartási költségek. A jól szervezett, integrált közösségi közlekedési rendszerek lehetőséget nyújtanak arra, hogy az emberek hatékonyabban, gyorsabban és fenntarthatóbban juthassanak el úti céljaikhoz.

A MÁV-csoportban zajló integráció különösen fontos szerepet játszik abban, hogy a közösségi közlekedés vonzóbb alternatíva legyen mindannyiunk számára. Ha a különböző közlekedési eszközök zökkenőmentesen kapcsolódnak egymáshoz, az utasok könnyebben váltanak a különböző közlekedési módok között. Az egységes jegyrendszerek, az összehangolt menetrendek és a digitális megoldások mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a közlekedés gyorsabb, egyszerűbb és kényelmesebb legyen a jövőben.

Az integráció révén immár a MÁV-csoport magazin segítségével is betekínthetünk a közös a folyamatokba. Igyekszünk minél több írásunkban minél több kollégánk munkáját, szabadidős tevékenységét bemutatni. Szívesen interjúban beszélgettünk a Baross Gábor-díjban részesült Dr. Mosóczi László vezérigazgató úrral, valamint ebben a számunkban a különböző munkakörökben dolgozó munkatársakkal megismerkedve képet kaphatunk arról, hogy milyen a nemzetközi felszolgáló-szakácsok élete, és hogyan lehet a mozdonyvezetést a hagyományörzéssel összeegyeztetni. Továbbá azt is bemutatjuk, hogyan élesztettek újra egy járművet debreceni kollégáink, valamint valamint szabadidős, művészeti és utazási ajánlóval is készültünk.

Mindenkinek kellemes olvasást és eseménymentes szolgálatot kívánok!

Molnár Zsolt
főszerkesztő-helyettes
MÁV-csoport magazin

„Tekintsük főpróbának 2024-et!”

A közúti és a vasúti ágazat is tudja, teszi a dolgát, és örömmel jelenthetem, hogy mára nemcsak kiépültek, de olajozottan működnek a vezetők és az operatív irányítók közötti kommunikációs csatornák is – mondja Dr. Mosóczy László. A Volánbusz és a MÁV-START vezérigazgatójától megtudhatjuk, hogyan lökte Marx Károly a közlekedésmérnöki pálya felé, hogy milyen pályát jósoltak neki egyetemi csoporttársai, hogy mennyire vettük sikerrel az elmúlt évtized legnagyobb magyarországi árvizével járó pluszfeladatokat, majd a személyszállító társaságok és a saját jövőjét tekintve is érdekes részleteket árul el arról: hogyan tovább?

Négy évtizede dolgozik a közlekedés különböző területein, ezt a negyvenéves pályát ismerte most el a közlekedési tárca vezetője az általa adható, legmagasabb szintű kitüntetéssel, a Baross Gábor-díjjal. Családi indítatásból vagy más motivációk miatt választotta annak idején ezt a szép szakmát?

Édesapám és édesanyám is a MÁV-nál dolgozott, de én eredetileg a Közgazdaságtudományi Egyetemen terveztem a továbbtanulást. Matematika tagozatos osztályba jártam a gimnáziumban, egy rendkívül szigorú, de nagyon jó pedagógus tanította nekünk a tantárgyat, és amikor 1977-ben, az érettségi előtt megkérdezte, hogy melyik egyetemre szeretnék menni, elcsodálkozott a válaszomon. „Nem is gondoltam, hogy te Marxot akarsz olvasni” – mondta sokat sejtően, én meg csak annyit bírtam kinyögni: „De hát nem akarok...” Így lettem közlekedésmérnök.

Még időben szolt a tanárnő...

Hála Istennek! Közvetve tulajdonképpen ő segített erre a pályára.

Dolgozott üzletági, később az infrastruktúráért, majd a nemzetközi kapcsolatokért felelős vezérigazgató-helyettesként a MÁV-nál, alapító vezérigazgatóként a MÁV-START-nál, vasútfejlesztési programiroda-igazgatóként a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-nél, államtitkár-helyettesként, majd államtitkárként a minisztériumban, most vezérigazgató a START-nál és a Volánbusznál, illetve másodszor tölti be az elnöki tisztséget a Hungrailnél. Minek tudja be, hogy ennyire különböző feladatokra kapott felkérést a pályája során?

A közlekedés egy komplex rendszer, és én igyekeztem mindegyik ágát annyira megismerni, hogy lássam az összefüggéseket. Ebben

a szakmában fontos szerepe van a nemzetközi együttműködéseknek, ezért arra is figyeltem, hogy más országokban hol tartanak a kollégák, mik a főbb külföldi irányok. Szerencsém is volt, magyar tagként számos nemzetközi bizottságban dolgozhattam, az ETCS fejlesztésében például már az elejétől kezdve részt vettem. Ha az ember odafigyel az új irányokra, eredményekre, ha elegendő tapasztalatot gyűjt, ráadásul még szereti is a munkáját, akkor előbb-utóbb valamennyit azért konyít az egész szakterülethez. És még valami szerepet játszott az előmenetelemben... Negyven évvel ezelőtt, mikor átvettem a közlekedésmérnöki diplomámat, nagy divat volt a Rotex nevű feliratozó készülék, és a csoporttársaim úgy látták, bennem annyi ambíció van, hogy nyomtattak nekem egy öntapadó szalagot a következő felirattal: „Mosóczy László okleveles közlekedésmérnök, közlekedési miniszter”. Ha szó szerint veszem, akkor túlbecsültek, hiszen nem lettem miniszter, másfelől azonban az Innovációs és Technológiai Minisztériumban, amely egy nagy, sok területet felölelő csúcsmisztérium volt, államtitkárként négy évig én vittem a közlekedési ügyeket. Félig tréfásan tehát úgy is fogalmazhatok: igyekeztem megfelelni az elvárásaiknak.

Kémeink azt jelentették, hogy a minisztérium részéről most is érkezett felkérés a folytatásra...

Nem titok, ha bárki ránéz az életrajzomra, majd a naptárra, láthatja, hogy idén betöltöm a 65. életévemet, tehát – alkotmány adta jogommal élve – most épp akár a piacon is vásárolgathatnék.

A miniszterhelyettes úrral a kitüntetésátadón valóban beszélünk a folytatásról, elmondtam, hogy nem fásultam bele a munkába, szeretem csinálni, és amíg az egészségem engedi, számíthat rám a közlekedési szakma. Ugyanakkor azt is hangsúlyoztam, hogy

valamennyi vezérigazgató-helyettesemet kiváló, felkészült szakembernek tartom; ha időnként lehetőséget kapok, hogy leadjam a jelölésem valamilyen közlekedési díjra, gondban is szoktam lenni, hogy mikor melyiküket válasszam. Én tényleg komolyan gondolom, hogy az ifjúságé a jövő, és nagy bajnak tartom, ha bármilyen cégnél megáll az élet, amikor – akár csak rövid időre is – kiesik az első számú vezető. Ilyen helyzetnek nem szabad előállnia, úgy kell szervezni a menedzsmentet, hogy ne legyünk pótolhatatlanok.

Szeptember 21-e idén sajnos nemcsak az első közlekedési miniszter, a folyószabályozásban is úttörő Széchenyi István születésének évfordulójáról, és az ezen a napon tartott díjátadásról volt nevezetes, de arról is, hogy aznap hajnalban 830 cm-rel tetőzött Budapestnél a Duna. Mennyire érintett minket az elmúlt tíz év legnagyobb magyarországi árvize? Hogyan vizsgázott a MÁV-csoport?

Az árvíz mindig embert próbáló feladatot jelent, nekünk, közlekedési szakembereknek is észnél kell lennünk, és tudnunk kell a dolgunkat ilyen helyzetekben, de azért fontos észben tartani, hogy védelmi szempontból a Tisza vízgyűjtő területe mindig veszélyesebb, ezért azt kell mondanom, hogy a szeptemberi nagy esők után szerencsénk volt, hogy ezúttal ott nem volt probléma – sőt, zárójelben jegyzem meg, hogy a „legmagyarabb folyót” bizonyos helyeken a kiszáradás fenyegeti. A Dunán Budapest alatt nagyon ritkán szokott probléma adódni, ez a közösségi közlekedésben is így van: most is a Komárom és Esztergom közötti szakaszon, illetve a Dunakanyarban kellett intenzíven védekeznünk – utóbbi helyen közel húszezer homokzsákot használtunk fel. A volánbuszos munkatársak rögtön megszerverték a vonatpótlásokat, a korábban már kitapasztalt, veszélyes

szakaszokon rendkívüli menetrend lépett életbe, természetesen elkészítették az ehhez igazodó vezénylést, az aktuális helyzethez idomulva eldöntötték, hogy hol lesz terelés, hol melyik kerülő utat használjuk... és így tovább. A közlekedésben dolgozók kreativitása határtalan, hogy mást ne mondjak, mikor Nagymaros és Szob között néhány évvel ezelőtt sárlavina zúdult a vasúti pályára, az utasokat vonatpótló hajóval szállítottuk, ami nagyon népszerű kezdeményezés volt. Feladatunk a közszolgáltatás biztosítása, ennek minden lehetséges módon igyekszünk eleget tenni földön, vízen... levegőben egyelőre nem, de lehet, hogy egyszer arra is sor kerül.

Idei nagy újításunk az ÖBB-pótló Volánbusz volt...

Igen, Ausztriában sokkal keményebb helyzettel kellett szembenéznünk a kollégáknak, ezért szeptember 15-én leállították a vasúti közlekedést az országhatár és Bécs között, így a Hegyeshalomban rekedt utasokat a mi buszunk szállította az osztrák fővárosba. Tegyük hozzá gyorsan, az ÖBB vezetői nagyon hálásak voltak, a társaság rögtön köszönetet mondott a kritikus helyzetben való segítségnyújtásért. Nálunk egy helyen volt szükség extrém járatpótlásra: az Ipoly ugyan nem áradt meg, de a Duna vize igencsak visszaduzzasztotta, ezért Letkés és Ipolydamásd között se autóbusszal, se személygépkocsival nem volt lehetséges a közúti közlekedés. Szerencsére a honvédségtől kaptunk két masszív Ural teherautót, egy vállalkozó még létrát is adott hozzájuk, így a hiányzó szakaszon ezzel tudtuk biztosítani a személyszállítást. Innen is szeretnék minden kollégámnak köszönetet mondani a rugalmasságért, az éjszakázásért, a túlórákért, azért, hogy a legnehezebb körülmények közt is sikerült helytállnunk!



Nem először vett részt közlekedési vezetőként hasonló védekezésben – a 2010-es, nagy árvízi védekezés idején például pont az infrastruktúráért felelős általános vezérigazgató-helyettes volt a MÁV-nál...

Igen, akkor a Tisza vízgyűjtő területén hullott le nagyon rövid idő alatt nagyon sok csapadék. Elég veszélyes volt a helyzet, még a miskolci Auchan áruházat is elérte az áradás. Amíg élek, nem felejttem, milyen érzés volt a hernádnémeti vasúti hídról nézni a megvadult Sajót... Ijesztő volt szembesülni azzal, hogy tényleg „a víz az út”. Végül odáig fajult a helyzet, hogy le kellett terhelnünk a hidat, nehogy elvigye a folyó. A vonatközlekedésben egyébként korábban a szőnyi Duna-szakasz okozott fejtörést, ott kifejezetten a Duna partján megy a vasúti pálya, és régebben a nagyobb árvizeknél az egyik vágányt le kellett zárni. Most viszont láthattuk, hogy a komáromiak dicséretes módon valóban előre gondolkodtak: 2013 után úgy építették át a helyi védelmi létesítményeket, hogy azok a 2013-as árvízhez hasonló szintnél tökéletes védelmet biztosítanak, a mostani szint pedig, mint tudjuk, alacsonyabb volt, mint a 11 évvel ezelőtti. Így a Komárom és Szőny közötti szakasz sem volt veszélyben. Kellemes meglepetés volt, mikor a következő szalagcímet olvastam: „A város, ahol egyetlen homokzsákot sem használtak fel: Komárom”.

Ha a vasutas és a buszos kollégák mostani, összehangolt árvízvédelmi munkájából indulunk ki, hogyan látja, milyen lesz az új, integrált személyszállítási szolgáltatócég januári indulása?

Azt javaslom, hogy ne csak az árvízi védekezést, de egész 2024-et tekintsük főpróbának! Ez alapján azt tudom mondani, hogy mind a két fő ágazat tudja, teszi a dolgát, és örömmel jelenthetem, hogy mára nemcsak kiépültek, de olajozottan működnek a vezetők és az operatív irányítók közötti kommunikációs csatornák is. Ha csak az üzemzavarokat nézzük: bárhol bármilyen rendkívüli esemény történik, azonnal tudunk intézkedni a megfelelő segítség mozgósítása érdekében, ami hatalmas előrelépés. Egy ilyen szituációban nyilván arra a legnehezebb válaszolni, hogy meddig tart az elhárítás, mikorra áll helyre a menetrend, mégis fontosnak tartom hangsúlyozni:

záros határidőn belül muszáj valamilyen tájékoztatást adni. Az utasok zöme tisztában van vele, hogy nem az éppen „vele szemben álló”, akkor és ott szolgálatot teljesítő kolléga okozta az üzemzavart, és mindenki tudhatja magáról is, hogy a legkényelmetlenebb szituációt – hosszú várakozást, ne adj’ isten átszállást – is mindannyian könnyebben viseljük, ha tudjuk, hogy mire számíthatunk. Azt gondolom, ha korrektül informálunk, és tisztelettel kommunikálunk az utasokkal, akkor a normális többség is tisztelettel fog viselkedni velünk.

2007-ben alapító vezérigazgatója és névadója volt a MÁV-START-nak, amely az uniós előírások miatt éppen kivált a MÁV Zrt.-ből. Melyik jelentett nagyobb kihívást? „Zöldmezős beruházásként” elindítani a START-ot vagy összefésülni három személyszállító céget, a Volánbuszt, a START-ot és a HÉV-et?

2007-ben még nem határozták meg ennyire a munkánkat, az életünket a nagy, komoly informatikai rendszerek, úgy látom, hogy a három vállalatnál különböző háttérrel zajló folyamatok integrálásával van most a legtöbb feladatunk. A jogi szabályozás összehangolása sem egyszerű, főleg egy ilyen komplex folyamat elején, ugyanakkor jó hír, hogy az operatív működés tekintetében nem kell nagy változásokra számítani: bár mindenki egy közös társaság dolgozója lesz, a vasúti és az autóbusszos járműjavítást például a jövőben is külön-külön fogják végezni a kollégák. Mindenki megnyugodhat: az autóbusz-vezetők továbbra is autóbustzt fognak vezetni, a mozdony-vezetők pedig vonatokat, a buszos szervizműhelyekbe ezután se érkeznek dízelmozdonyok, ahogy a Szolnoki Járműjavítóban sem kell majd buszokat javítani. Az integráció elsősorban gazdálkodási, irányítási szinten ad rengeteg feladatot, de mindkét vállalatnál felkészült, remek kollégákkal vagyok körülvéve, akik kiválóan értik a szakmájukat. Hatékonyabban és gazdaságosabban üzemeltethető, színvonalas, utasbarát közösségi közlekedés megvalósításán dolgozunk, és biztos vagyok benne, hogy közös munkával el fogjuk érni a célunkat.

Volánbusz KIG

Pályafelújítások - kiszámíthatóbb közlekedés



Miskolc és Mezőkeresztes-Mezőnyárád között 27 kilométeren korszerűsíti a vasúti pálya bal vágányát a MÁV szeptember 2-től december 4-ig két ütemben. Ennek köszönhetően viszont ezen a szakaszon megszűnnek a sebességkorlátozások, és megbízhatóbb lesz a menetrend, ugyanígy saját forrásból újult meg a 60-as és a 11-es vonalak egy-egy szakasza.

Félidejéhez érkezett a 80-as számú fővonalon a Miskolc – Mezőkeresztes-Mezőnyárád közötti szakasz felújítása. A MÁV munkatársai október 18-án befejezték a Miskolc és Emőd között levő 15 kilométer hosszú bal vágányának a felújítását, így a második ütemben, október 19-től már Emőd és Mezőkeresztes-Mezőnyárád között zajlik december 4-éig a rekonstrukció. Így összességében 27 kilométeren újul meg a miskolci vonal bal vágánya, a menetidő ezáltal akár öt perccel csökkenhet. A korszerűsítésnek köszönhetően az utasok számára megbízhatóbb és kiszámíthatóbb menetrendet tesz lehetővé a MÁV, jelentősen mérséklődik a késések száma, ugyanis közel húsz kilométeren megszüntetjük a sebességkorlátozásokat, a pálya műszaki berendezéseinek esetében pedig jelentősen csökkenhet a meghibásodások esélye.

A pályafelújítást a Versenyképes vasúti infrastruktúra program részeként, saját forrásból végzi el a vasúttársaság, a leányvállalat MÁV FKG Kft. fővállalkozásában. A szeptember 2-án kezdődött beruházás összességében 18 milliárd forintba kerül. A felújítás első felében, a Miskolc és Emőd közötti 15 kilométeren végzett a MÁV FKG felépítménycseré: az új 120 méter hosszú sínzsalak lefektetése mellett kicseréltek mintegy 25 ezer betonlapot, és több mint 58 ezer tonna zúzottkővet rostáltak és építettek be speciális vasúti munkagépekkel, köztük a 210 tonnás SMD felépítménycserélő óriás géplánccal. A második ütemben 12 kilométeren zajlik a pályafelújítás, húszezer betonlap cseréjével, 47 ezer tonna zúzottkő rostálásával és beépítésével. Műszakonként továbbra is 200-250 szakember

közreműködésével, nagy munkagépekkel, vasúttüzemi és közúti járművek bevonásával zajlik a kivitelezés. A tervek szerint az eddig befejezett szakaszon menetrendváltáskor 120 km/órás sebességgel, míg a Mezőkeresztes-Mezőnyárád – Emőd szakaszon 2025 januárjától közlekedhetnek 120 km/órás sebességgel a vonatok.

Szintén a MÁV saját beruházásaként újult meg november 6-ig a 60-as vonal Szentlőrinc és Szigetvár között, így – az előírt utószabályozási munkálatokat követően – már sokkal csendesebben, sebességkorlátozások nélkül közlekedhetnek a vonatok a megújult hézag nélküli vasúti pályán. A MÁV FKG a tavalyi munkák után idén is ágyazatrostálást, szakaszos alépítményjavítást, betonlapcserét végzett, és 120 méter hosszú síneket helyezett el a Szentlőrinc és Szigetvár közötti 15 kilométer hosszú vonalon, a beruházás révén viszont nemcsak ezen a szakaszon, hanem a Nagykanizsa–Pécs vonalon is kiszámíthatóbb lehet a közlekedés. Befejeződtek a 11-es vonal Veszprém és Zirc közötti szakaszán a pálya- és hídépítési munkálatok, így október 10-től közlekedhetnek a személyszállító szerelvények Veszprémtől Győrig. A vágányzár május 27-én kezdődött, így ebben az időszakban a kivitelező cégek kicserélték a Gyökeres-árok és a Répás-árok felett átívelő völgyhidakat. Emellett 300 méteren a pálya is megújult, két és fél kilométeren vágányszabályozás is történt. A munkálatok eredményeként javulhat a megbízhatóság, pontosabbak lehetnek a vonatok, ugyanis 400 méteren megszűnt az eddigi sebességkorlátozás.

Jelentős az érdeklődés a vasúti közlekedés iránt

A szeptember 24–27. között megrendezett InnoTranson az energiahatékonyság, a környezetvédelem, a digitalizáció és az innováció volt a középpontban.

A világ legnagyobb közlekedési szakvásárát kétfévente rendezik meg Berlinben, az ideit szeptember 24–27. között tartották. A közlekedéstechnológiai és mobilitási szakvásáron 200 ezer négyzetméteren 42 csarnokban állították ki termékeiket és mutatták be szolgáltatásaikat a cégek, a Berlin Messe területén minden közlekedéstechnikával kapcsolatos szakterület bemutatkozott. Az esemény mottója a „Jövő közlekedése”, ennek megfelelően a középpontba leginkább az energiahatékonyság, a környezetvédelem, a digitalizáció és az innováció került. A vasút nemcsak a jelen, hanem a jövő hatékony és leginkább környezetbarát közlekedési formája, és ennek az elvárásnak a gyártók is igyekeznek eleget tenni. Az 59 országból érkező, mintegy 2940 kiállító közül hazánkban 25 cég jelent meg az idei InnoTranson.

Magyar részről mindenképpen fontos volt, hogy az első napon jelentős és előremutató megállapodást kötött a MÁV-csoport és az ÖBB Holding AG vezetése. Az együttműködési megállapodást, amely egyaránt kiterjed a nemzetközi személyszállítás színvonalának emelésére, a karbantartási feladatok ellátására és a vasúti árufuvarozás versenyképességének javítására, magyar részről Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója, Dr. Mosóczy László a MÁV-START vezérigazgatója, osztrák részről pedig Andreas Matthä, az ÖBB Holding AG igazgatóságának elnöke írta alá. Ezt megelőzően hétfőn, szeptember 23-án, szintén Berlinben a Nemzetközi Vasútegyet (UIC) Európai Vezető Bizottsága és az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közösségének (CER) Vezető Bizottsága is tagjává választotta Hegyi Zsoltot, a MÁV vezérigazgatóját. A kiállított járművek iránt már szinte a kapuk megnyitása után óriási volt az

érdeklődés, ami nem is csoda, hiszen a vállalatok igyekeztek a legújabb és leginkább innovatív termékeikkel megjelenni Berlinben. A Stadler itt mutatta be a környezetbarát és innovatív RS Zero fantázianévű vonatát, amely hidrogén és elektromos hajtással egyaránt közlekedik. Ez a jármű a nem villamosított vonalakon garantálja a kibocsátásmentes közlekedést, akár Magyarországon is. A Siemens elhozta a nagy sebességű Velaro vonatának azt a változatát, amelyet Egyiptomnak szánnak, ezért különlegesen meleg éghajlati körülményekhez fejlesztették ki. De nem kell ennyire messzire mennünk ahhoz, hogy a legkorszerűbb technológiával találkozzunk, hiszen a Cseh Államvasút a Railjet-szerelvényekhez hasonló, húsz darab Vectrain fantázianévű, zárt rendszerű szerelvényt rendelt, amelyhez vezérlőkocsi is tartozik, és óránként 230 kilométeres sebességgel is tud haladni. Ezt a szerelvényt – pontosabban annak három kocsiját – együtt mutatta be a Siemens a szintén 230 km/h-ra alkalmas, négyáramrendszerű Vectron mozdonyával együtt. Az olasz vasút (FS) is elhozta nagysebességű vonatát, a Frecciarossa 1000 szerelvényt, amely viszont a Hitachi Rail standján volt látható. A Hitachi Rail egyébként idén május végén fejezte be a Thales közlekedési üzletágának, a Ground Transportation System cégnek felvásárlását. De megjelentek itt, mégpedig nem kis érdeklődés mellett a lengyel és a horvát vasúti járműgyártók, előbbi például egy új, 200 km/h-ra alkalmas nagysebességű mozdonnal, utóbbi pedig egy kétrészes motorvonattal.

A Bus Display részlegen nyolc gyártó 11 járművet vonultatott fel, az Ikarus kettő, tisztán elektromos hajtású járművet állított ki. A magyar cég a 12 méter hosszú városi 120e nevű busz mellett ennek rövidített változatát, a 80e midit vitte el Berlinbe. A 120e egy töltéssel akár 350 kilométer is meg tud tenni.

A négy napos InnoTrans kiállítás nagy érdeklődésre tartott számot, közel 170 ezer látogatója volt a rendezvénynek.

Vasutas diákok az InnoTrans kiállításon



„Ezek a mai fiatalok” – halljuk szinte nap mint nap, és a gondolat máris tovább szövi a digitalizációba feledkezett, új generációról kialakított sztereotípiák átszálkíthatatlan hálóját. A vasút jövője a jól képzett és elkötelezett utánpótlás nélkül elképzelhetetlen, azonban tény, hogy egyre színesebb eszközpalletta kell a mai ténédzserek – a jövő vasutasainak – megszólításához. Berlinben, az idei InnoTrans kiállításon kétséget kizáróan bebizonyosodott: egy kis odafigyeléssel a tizenévesek érdeklődéséhez vezető utat is meg lehet találni, amely különösen szívderítő, ha ezt épp egy színtiszta vasútszakmai élménnyel sikerül elérni.

A berlini tanulmányi kirándulás ötlete a szombathelyi Biztosítóberendezési Főnökségen Mikita Attila biztosítóberendezési vezetőmérnök fejéből pattant ki. Fontos előzmény, hogy Szombathelyen a Vas Megyei SZC Savaria Technikumban a MÁV, a MÁV-START és a GYSEV összefogásával hosszú idő után sikerült újraindítani a vasutasképzéseket, ezért nagyon fontos a diákok vasút iránti elkötelezettségének elmélyítése. Az elképzelést a MÁV Pályaorientáció és Toborzás Szervezete karolta fel szervezőként, és a programba bevonta a Győri Bercsényi Miklós Közlekedési és Sportiskolai Technikum és a Miskolci SZC Baross Gábor Üzleti és Közlekedési Technikum MÁV-os vasutas diákjait is. A 26 fős diákcsoport Kiss Mária pályaorientáció és toborzás vezető irányításával, pedagógus kísérőkkel, a tanulók oktatásában részt vevő szakmai munkatársakkal, valamint a tanuló évek alatt támogatást nyújtó humánpartnerekkel indult útnak Berlinbe szeptember 24-én.

„Egy álom vált valóra”

Óriási izgalommal várták a diákok az első napot az InnoTrans kiállításon, hiszen legtöbbjüknek – saját elmondásuk szerint – soha nem lett volna esélye eljutni a szinte felfoghatatlan méretű vasútszakmai világkiállításra. A vasút innovációját és a csúcstechnológiát bemutató színes standok azonnal beszippantották a fiatalokat, akik tetemes mennyiségű szóróajándékot és katalógust gyűjtöttek. Két meghívást is kaptak a diákok: a Ground Transportation Systems Hungary Kft., a Hitachi Rail-Internal magyarországi képviselője

által szervezett bemutatón a közlekedésautomatikai technikusok és a forgalmi ismereteket tanulók kaphattak a tananyaghoz kapcsolódó berendezésmertetőt, és a járműszerelők is találkoztak szakmai újdonságokkal. A Prolan Zrt. standján is érdeklődve hallgatták a vasutas tanulók a részletes szakmai tájékoztatót, hiszen a cég szintén mindhárom szakma mindennapjaiban jelen van. A csoport célzottan kereste fel az olyan biztosítóberendezési gyártócégek standjait, amelyek illeszkednek a hazai rendszerekhez és a tananyaghoz.

A második napon a diákokat Dr. Kormányos László, a MÁV-START és a Volánbusz műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese köszöntötte az InnoTrans kiállításon, ezt követően a fiatalok és kísérőik szabadprogramon látogathatták végig a számukra érdekes szakmai standokat és a kültéren bemutatott, csúcstechnológiát felsozakoztató járműveket, amelyeknek listáját a kiállítás applikációjából gyűjtötték össze.

Berlini városnézés és felejthetetlen élmények

Bár a diákcsoport utazásának célja alapvetően szakmai jellegű volt, a szervezők fontosnak tartották, hogy időt szorítsanak Berlin nevezetességeinek megtekintésére is. Az utazás életre szóló élményekkel, új barátságokkal és reményeink szerint a vasút iránti elkötelezettség erősítésével gazdagította a tanulókat. A diákcsoport utaztatását a Volánbusz biztosította.

Fuchs Adrienn

Frontemberek versenye



Immár nyolcadik alkalommal rendezték meg a Községi Közlekedési Ügyfélkapcsolati Dolgozók Országos Versenyét és Tapasztalatcseréjét 2024. október 17-18-án. A közlekedési társaságok vetélkedőjére olyan munkatársak nevezhettek, akik közvetlenül is kapcsolatban állnak az utasokkal. A találkozó célja, hogy a közösségi közlekedésben dolgozó munkatársak megoszthassák tapasztalataikat és fejlessék ügyfélkapcsolati készségeiket. A MÁV-START idén első alkalommal belső versenyt is szervezett, amelynek győztesei, a MÁV-START Zrt. Miskolc TSZVI munkatársai képviselték a MÁV-csoportot a végső megmérettetésen, ahol ez alkalommal a BKK csapata bizonyult a legfelkészültebbnek.

A zsűri a szakmai tudás, az utasbarát, segítőkész hozzáállás és szolgáltatási szemléletmód alapján értékelte az indulókat. A résztvevők – a MÁV-START, a BKK, a Miskolc Városi Közlekedési Zrt., a Kecskeméti Közlekedési Központ és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Útinform csapata – különféle versenyszámokban mérkőztek meg egymással. Az utasjogi, ügyfélkapcsolati teszten szakmai tudásukról tehettek tanúbizonyságot. A helyzetgyakorlatoknál színészek bevonásával rögtönzött utaskapcsolati szituációkat jelenítettek meg a szervezők. Az esettanulmányoknál pedig a résztvevőknek a lehetséges kimenet mellett intézkedési, megoldási, sőt megelőzési javaslatot is kellett tenniük. A résztvevők mellett, hogy összemérhették tudásukat kommunikáció, konfliktuskezelés és problémamegoldás terén, a verseny második napján ügyfélkezelési tapasztalataikról WordCafe keretein belül beszélgettek a MÁV-START trénerre, Kabai Zoltán moderálásával.

Az előző évek gyakorlata alapján a MÁV-START csapatait a helyi igazgatóságok jelölték, úgyelve arra, hogy mindig más terület képviseltesse magát. Idén azonban az előzetes igényeknek megfelelően a versenyszabályzat úgy módosult, hogy minden TSZVI jelölt egy csapatot, és a kollégák egy belső fordulón mérték össze tudásukat a BGOK-ban 2024. szeptember- 17-én, ahol a miskolci csapat – Mártonné Palocsai Mónika számadó és jegypénztáros, Bikki Zsolt ügyfélszolgálati szakelőadó és Dlehány Gábor vezető jegyvizsgáló – bizonyult a legfelkészültebbnek.

Az utasok elégedettsége közvetlenül befolyásolja a közösségi közlekedés versenyképességét. Az ilyen megmérettetések célja, hogy ösztönözzék a közlekedési vállalatokat a folyamatos fejlődésre és az utasok igényeinek minél magasabb szintű kielégítésére.

A Községi Közlekedési Ügyfélkapcsolati Dolgozók Országos Versenye és Tapasztalatcsere megálmodója, Bói József, jelenleg a BGOK oktatási szakértője 2017-ben a Volánedukáció Zrt. vezérigazgatójaként szervezte meg az első találkozót.

Meggyőződése, hogy a felnőttképzésben a leghatékonyabb az egymástól tanulás, a tapasztalatcsere, a csapatverseny, illetve a helyzetgyakorlatok. Vallja, hogy a nehézségek kreativitásra ösztönzik az embert. Úgy ítéli meg, az utaskapcsolati dolgozók legnagyobb kihívása, hogy barátságosan, ugyanakkor a szabályzatnak megfelelő módon kezeljenek egy-egy helyzetet.

A BGOK azonban nemcsak a frontemberek körében szervez versenyeket. Hamarosan a szakmai oktatók és trénernek is megmérettethetik tudásukat. A szervezők szerint ugyanis több munkakörben is hatékonyan alkalmazható a módszer az elméleti oktatás kiegészítéseképpen, ahol nemcsak a felkészülés számít, hanem a versenyzők visszajelzései is arról tanúskodnak, hogy egymástól is rengeteget tudnak tanulni.

Völgyi Katalin

A biztonsági öv életet menthet az autóbuszokon is

A Volánbusz 2024. október 12-én Budapestről Zalaegerszegre közlekedő járata vétlen részese volt egy súlyos, a vétkes személygépkocsi-vezető szabálytalan előzése miatt bekövetkezett balesetnek. Az autóbusz-vezető használta a biztonsági övet, részben ennek köszönhető, hogy nem szenvedett sérüléseket. A társaság kéri a munkavállalóit, hogy mindig kössék be a munkavállalóit, és hívják fel erre utasaik figyelmét is azokon a járatokon, amelyeken biztosított ez a lehetőség!

Egy szemből érkező, a záróvonal figyelmen kívül hagyásával szabálytalanul előzésbe kezdő személygépkocsi frontálisan ütközött a Volánbusz Budapestről Zalaegerszegre tartó, szabályosan közlekedő, menetrend szerinti járatával a 76-os főúton, Kisbucsa után. Az autóbusz-vezető mindent megtett, de nem tudta elkerülni az ütközést, amelynek erejétől a busz az út menti árokba zuhant, az oldalára dőlt, és totálkárosra tört. A helyszínelés során megállapították, hogy a buszvezető óriási rutinjának és gyors reagálásának köszönhető, hogy nem lett sokkal nagyobb baj, még súlyosabb következményekkel járó baleset az ütközésből.

A járaton mintegy negyven utas tartózkodott, nyolcan súlyosan, tízen könnyebben sérültek. Azokat, akik nem sérültek meg, mentesítő járat szállította Zalaegerszegre. A Volánbusz munkavállalóját lelkileg rendkívül megviselte a baleset. Szerencsére használta a biztonsági övet, így fizikailag nem sérült meg az ütközéskor és az árokba boruláskor. A társaság kéri az autóbusz-vezetőit, hogy mindig kössék be a biztonsági övet, és azokon a járatokon, amelyeken erre lehetőség van, hívják fel erre az utasok figyelmét is! A védőeszköz életet menthet!

Speciális munkagép dolgozott Húvösvölgy és Széchenyihegy között



Október első felében a Gyermekvasút teljes vonalán nagygépes vágányszabályozást végzett a MÁV egy speciális osztrák, keskeny nyomközű vasúti géplánccal, ami egy aláverőgépből és egy ágyazatrendező gépből állt.

A munkagép naponta 1000-1200 métert haladt, a nyílt vonali szakaszokon kívül az állomásokon is minden vágányon és a váltókon dolgozott a sárga géplánc. A Gyermekvasúton az osztrák jármű 2019-ben fordult meg először, de akkor csak a vonal felső részére jutott el, most viszont végig elvégezhetette a karbantartást. Ezáltal a szerelvények futása is egyenletesebb lesz az erdei sínpáron. A munkálatok miatt munkanapokon a vonatok csak a vonal egy részén jártak, de hétvégenként a teljes vonalon, korlátozás nélkül közlekedtek, így kedvezve az őszi jelentős kirándulóforgalomnak.

A felújításról készült videó a MÁV Youtube-csatornáján tekinthető meg.



Női mérnök lesznek

Pályaválasztás előtt álló középiskolás lányok ismerkedhettek a mérnöki szakma szerteágazó, színes világával Miskolcon, a Tiszai pályaudvaron október 17-én a pályaaorientációs program keretében. A MÁV-csoport csatlakozott az Együtt a Jövő Mérnökeiért Szövetség (EJMSZ) által szervezett Női mérnök lesznek programsorozathoz, amelynek célja, hogy értékes szakmai információkkal támogassa a fiatalok pályaválasztás előtti döntésének alakulását.

A félnapos programon a 21 fős, középiskolás lányokból álló csoport ingatlankezelési, forgalmi és biztosítóberendezési területeken nyerhetett bepillantást a női mérnökök izgalmas mindennapjaiba. A pályaaorientációs esemény a MÁV és a MÁV-START mérnök kolléganőinek szakmai közreműködésével, a MÁV Pályaaorientáció és Toborzás Szervezete koordinálása mellett, a két vállalat humán munkatársainak támogatásával jöhetett létre.

A szakmai látogatás első három terepállomásán a MÁV mérnök női várták a fiatalokat. Komjáthy Rita ingatlankezelési szakelőadó a Tiszai pályaudvar felújítási munkálatainak izgalmas részleteibe és a munkaköréhez kapcsolódó napi teendőikbe avatta be a diákokat. A patinás pályaudvar irányítóközpontjában Aranyosi Erika forgalmi szabályozási szakelőadó a forgalomirányítási rendszerét mutatta be, a biztosítóberendezési műszertárral bonyolult működéséről pedig Fásy-Fónagy Hajnalka pályavasúti gyakornok tartott szakmai bemutatót. Az oktatóteremben a MÁV-csoport pályaaorientációs tevékenységéről szóló tájékoztató után Bekus Ágnes, a MÁV-START személyszállítási technológusa beszélt a legfontosabb munkaköri feladatairól. Petrovski Éva, a MÁV-START személyszállítási szakértője is csatlakozott a programot záró közel másfél órás pódium-beszélgetéshez, amely során a mérnöki csapat hosszasan mesélt a fiatal érdeklődőknek a mérnöki szakmához vezető utakról, váratlan fordulatokról, emberi és szakmai kihívásokról, fejlődésről, előrelépésről, a munka-magánélet egyensúlyáról és talán ami a legfontosabb: jó hangulatú és támogató munkahelyi légkörről.

Bár a mérnöki szakma még mindig jellemzően a férfiak terepe, a miskolci pályaaorientációs program során egyértelműen bebizonyosodott: a vállalatcsoportnál a női mérnökök ugyanolyan esélyekkel bizonyíthatják szakmai rátermettségüket és hozzáértésüket, mint férfi kollégáik.

Fuchs Adrienn



Pályaaorientációs nyílt napot tartottunk Miskolcon

Idén harmadik alkalommal rendeztük meg a PTI Miskolc szakmai területeinek és a MÁV-START munkatársainak együttműködésével, támogatásával és segítségével Miskolcon a MÁV-csoport helyi, pályaaorientációs nyílt napját, melyen a pályaválasztás előtt álló 7-8. osztályosok vehettek részt.

A program célja, hogy az általános iskolások számára minél szélesebb körben mutassuk be a vasút világát, a szakmáinkat és a MÁV-csoport adta lehetőségeket, terelgetve őket a vasúti szakmákat oktató középiskolák felé.

A nyílt napon mind a négy miskolci duális partneriskolánk (MSZC Baross Gábor Üzleti és Közlekedési Technikum, MSZC Bláthy Ottó Villamosipari Technikum, MSZC Kandó Kálmán Informatikai Technikum, MSZC Kós Károly Építőipari, Kreatív Technikum és Szakképző Iskola) részt vett, és teljes kínálatukat bemutatva segítették a diákokat a továbbtanulási szándékuk megerősítésében. Az eseményen a tanulók élményközpontú programokon – interaktív terepasztal, szimulációs programok, vasútmodell-kiállítás, VR-szemüveg, greenbox, szelfibox – keresztül tekinthettek be a vasúthoz kapcsolódó képzésekbe.

A nyílt napok sikerességét mi sem bizonyítja jobban, minthogy 2022-ben még 80 fő regisztrált, ez mára – a rendezvény színvonalának és a résztvevők jó véleményének köszönhetően – 400

regisztrált általános iskolásra nőtt ki magát. A nagy létszámra való tekintettel az eddigi színes programokat tovább bővítettük, így a MÁV-START munkatársaival együttműködve 2024. október 11-én 18 helyszínen az interaktív bemutatók és előadások keretében még több szakma rejtelseibe kaphattak bepillantást az érdeklődők. Mint például: a forgalomirányítás, FET-központ, felsővezeték-szerelés, biztosítóberendezések és távközlési eszközök működése, pályafenntartási munkálatok és munkagépek, ingatlanüzemeltetés és zöldterület-karbantartás, vasútbiztonsági előadás és a MÁV-START járműjavító tevékenysége. A helyszínek közötti utazás során lehetőségük volt a kötöttpályás közlekedés érzésének megtapasztalására is, amely meghatározó élmény maradt a gyermekek számára, hiszen közülük többen még nem utaztak vonattal. Nekünk, szervezőknek különösen pozitív élmény, hogy idén több olyan középiskolás diák is önkéntes segítőként vett részt a pályaaorientációs nyílt napunkon, akik két évvel ezelőtt még általános iskolás látogatókként szerettek bele a vasút valamelyik szakmájába.

Varga-Sásváry Mónika



Bemutatjuk a Megtakarítási pályázat díjazottjait

A MÁV Zrt. Gazdasági vezérigazgató-helyettes szervezete 2024 márciusában Megtakarítási pályázatot hirdetett csoportszinten, melynek alapjául az a gondolat szolgált, hogy az operatív feladatokat ellátó dolgozók látnak rá igazán azokra a részfolyamatokra, amelyeknek optimalizációjával költségeket csökkenthet a vállalat. A versenyre 79 pályázat érkezett be, a legtöbb ötlet az alternatív energiafelhasználás és a digitális működés terén született. A nyertes pályázatokat a MÁV Zrt. Gazdasági vezérigazgató-helyettes szervezete által összeállított bírálóbizottság értékelte, végül tizenhárom ötlet került ki nyertesként. Ezek közül mutatunk be most kettőt.



Börcsök Erik, Sibalin Adrienn, Szűcs András, Bárkányi Adorján, Nagy Péter – MÁV

Első generációs váltófűtő berendezések IP-alapú távvezérlése

A Pécsi Területi Igazgatóság üzemeltetési területén fekvő 40. sz. vasútvonal Pécs-Dombóvár vonalszakaszára korábban „első generációs” váltófűtő berendezéseket telepítettek. Már a kivitelezéskor sem voltak egységesek a készülékek, állomásonként eltérő típusú, PLC-alapú vezérlések jellemezték az eszközöket. A vezérlések korszerűsítésére – a vonalszakasz „KÖFT”-átépítésekor – volt törekvés, azonban a fejlesztés forráshiány miatt elmaradt. A beépített PLC-k az idő múlásával egyre többször meghibásodtak, később megszűnt a telepítést végző cég is – ezzel együtt a szakmai dokumentációk is odavesztek, illetve az alkalmazott eszközök gyártását is felfüggesztették. Ennek következtében a berendezések vezérlése teljesen működésképtelenné vált. Vészmegoldásként a tönkrement PLC-vezérlések termosztátokra lettek lecserélve, amelyek a külső hőmérséklet alapján megbízhatóan kapcsolták ki-be a váltófűtőket, azonban a termosztát fix 5 °C-os beállítása, valamint a távoli beavatkozási lehetőség hiánya miatt sokszor felesleges energiafelhasználás jelentkezett.

A csapat által benyújtott megoldási javaslat a fent leírt problémára nyújt biztonságos, gazdaságos, egyszerű, olcsó és innovatív megoldást, melynek kiépítése, üzemeltetése és karbantartása külsős cég bevonása nélkül zajlik. Az ötlet lényege, hogy a váltófűtő körzetvezérlő szekrényekben található termosztátokkal sorban, oldalanként egy-egy darab 24 VDC működtető feszültségű, 230 VAC feszültség kapcsolására alkalmas relét kötöttek be. Ez kikapcsolt állapotban gyakorlatilag tiltja, bekapcsolt

állapotban pedig engedélyezi a termosztátos vezérlés működését. Ezen relék távkezelésével, egy távolról működtethető kikapcsolt-automata üzem közötti kapcsolat valósítható meg. Az általuk fejlesztett vezérlőeszköz alapja egy Raspberry PI, amely felépítéséből adódóan – megfelelő előkészületek teljesülése esetén – biztonságosan illeszthető a MÁV belső informatikai rendszerébe. Az egység tartalmaz továbbá egy szintén saját fejlesztésű interfészt, amely a Raspberry PI-ből érkező vezérlőjeleket illeszti a kimenetre, amelyek folytonos, fizikális kábeles összeköttetésben állnak a körzetvezérlő szekrényekben elhelyezett relék meghúzó tekercseivel. Mindezek kényelmes, átlátható kezelése érdekében létrehoztak egy rendkívül felhasználóbarát központi kezelőfelületet is, amely megfelelő jogosultsággal és informatikai eszközzel egy böngészőből érhető el. A berendezések tényleges kezelését elsődlegesen a dombóvári FET-központban dolgozó elektrikus kollégák végzik. A következő állomásokon már ez a rendszer működik: Mecsekalja-Cserkút, Bicsérd, Bükkösd (innen kezelhető Bükkösd-Kőbánya kiágazás is), Abaliget, Godisa, Sásd, Vásárosdombó, Dombóvár elágazás (Dombóvár alsó állomásról kezelve).

A pozitív elbírálásról így nyilatkoztak a csapat tagjai:

„Mindannyiunknak meghatározó élmény, hogy a MÁV ilyen formában lehetőséget biztosít arra, hogy ötleteinket a gyakorlatban is kamatoztatni tudjuk. Jó érzés látni, hogy a kemény munkával fejlesztett és a célkitűzésben szerepeltetett Pécs-Dombóvár vonalszakaszon kivitelezett rendszerünk nagymértékben járul hozzá a vasút gazdaságosabb üzeméhez.”

A MÁV területén kitermelt fa kezelése

A pályázat témája a MÁV területein kitermelt faállomány egyszerű kezelésének lehetőségeit veszi célba. A jelenlegi gyakorlat szerint a kitermelt faanyag (pl. a vágányok melletti fakivágásokból keletkező faanyag) kezelésére a következők jellemzők: szervezési és anyagi problémákat szül a fa elszállítása, hiszen azt a MÁV meghatározott telephelyeire kell beszállítani. Ez saját jármű nélkül jelentős költségvonzattal jár. Mivel nem valósul meg a fák gördülékeny értékesítése (tehát a kitermelésük helyén lezajló eladásuk), amely egyébként a teljes kivágási költség megtérülését eredményezhetné, ezért a vállalat az anyagot tárolni kényszerül, amely újabb és még nagyobb többletköltséget okoz. Ezzel együtt persze a tárolási kapacitás is folyamatosan csökken az üzemi területeken. Nem mellesleg ez a hibás gyakorlat a faanyag természetes bomlását segíti elő, nem beszélve a jogtalan eltulajdonítás kockázatának a növekedéséről.

A folyamat racionalizálása érdekében három megoldási javaslattal állt elő kollégánk, amelyek jelentős költségmegtakarítást eredményezhetnek éves szinten a vállalat számára.

1. A kitermelt fa kedvező áron történő értékesítése vagy felajánlása a területileg illetékes önkormányzat részére. Feltétel, hogy a fát az önkormányzat tárolja vagy szállítsa el. Az önkormányzat ezután saját hatáskörében rendelkezhet a fa további sorsáról (pl.: értékesítheti, rászorulóknak ajánlhatja fel stb.). Amennyiben ennek elháríthatatlan jogi akadálya van, a kitermelt fa a közeli fatelepeknek is felajánlható kedvező áron vagy az ingyenes elszállítás feltételével.
2. Kezdeményezhető legyen a 12 hónapnyi tárolási időtartamot meghaladó faanyag – felülvizsgálat utáni – szétoztása a rászoruló munkavállalók körében.
3. A kitermelt fa kezelését a Területi Zöldterület-karbantartási Szakszolgálat lássa el teljeskörűen a kitermeléstől az értékesítésig! Az ehhez szükséges feltételeket ők biztosítsák!

Kollégánkat a javaslatáról kérdeztük:

„A gyakorlat beillesztésének lehetősége a vasúttársaság mindennapi működésébe számomra ösztönzően hat, hiszen ezáltal elhiszem, hogy van értelme az ötleteknek, érdemes ezeken gondolkodni, a munka közben tett észrevételeinket kidolgozni.”

Benke Máté



Teleki Krisztián – MÁV

„Az egyik pillanatban Prágát látom az ablakból, kicsit később pedig már Berlint”

Páter Milán felszolgáló-szakács az Utasellátó dolgozójaként számos európai nagyvárost megismerhetett. Munkája több szempontból sem szokványos, ezért elutaztunk vele Bécsbe, hogy a vendégekről, az Utasellátó kínálatáról, a kedvenc úti céljairól és feladatairól kérdezhessük.

Európa egyik legszebb és a világ legélhetőbb fővárosába utazunk éppen. A te szívednek miért kedves Bécs?

A modernitása a legmeghökkenőbb. A Hauptbahnhof teljesen más világ, mint a budapesti tradicionális pályaudvarok. Össze van fésülve egy bevásárlóközponttal, így mindent meg tud venni ott az ember, ráadásul nem érezheti magát becsapva sem, mert nem a kis árusokhoz kell mennie, hanem neves üzletekbe. Bécsben egyébként olyan vendéglátóhelyek vannak, amelyekről az ember esetleg csak hallott, olvasott, a városban pedig különleges kávékat próbálhat ki, aki itt jár.

Több olyan vasutas munkakör is létezik, amely utazással jár, de talán ti vagytok azok, akik a leghosszabb utakat teljesítitek. Mennyivel izgalmasabb ez, mint a helyhez kötöttség?

Mi vagyunk az egyetlen olyan szakmai szervezet, akik „baktól bakig” ott vannak az étkezőkocsis nemzetközi vonatokon. Nem váltanak le bennünket, mint a mozdonyvezetőt vagy a jegyvizsgálót. Az óriási pozitívum, hogy az ember minden nációt megismerhet munka közben. Régen nem tudtam kitalálni, hogy ki milyen nyelven beszélhet, ma már fizimiskára megmondom, hogy ez egy amerikai, egy kazah, egy brazil vagy egy spanyol. Ez nehezen elképzelhető, ha valaki egy vidéki sörözőben dolgozik.

Rengeteg előnye lehet ennek a munkakörnek.

Az iskolában gyengébb voltam németből, de itt ráveszem magamat, hogy tanuljak. Azt is nagyon szeretem, hogy világot láthatok, megismerem a többi nemzetet, egy kicsit a kultúrájukat is. A mostani

munkám előtt egyszer voltam külföldön, azóta viszont nagyot fordult velem a világ: rengeteg helyre eljutottam. Hamburgba és Berlinbe is járok, de tegnapelőtt jöttem haza Splitből. A nyarat úgy csináltuk végig, hogy a vonat felkészítése után lementünk a tengerhez, és strandoltunk egyet. Az Altonán (Hamburg vasútállomása – a szerk.) a döneres már megismer, ami apróság – mégis hihetetlen érzés, hogy 1000 km-re az otthonomtól kialakult egy párhuzamos életem. Rengeteg törzsutas van a „nemzetközín”, van egy utas, aki Drezdában szokott felszállni, én pedig rögtön viszem neki a korsó sört, mert tudom, hogy azt rendelne majd. Szinte hihetetlen, de ha kiesik közülünk egy kolléga, rögtön kérdezzük egy másik országban az utasok, hogy „hol van?” – ennyire ismernek már bennünket.

Kihívás egy mozgásban lévő járművön elvégezni mindazt, amit általában stabil lábakon állva lát el az ember?

Abszolút. Gyakran ütközik a vendéglátás nehézségeibe, az első napomon például hat korsó sört borítottam le a váltóközvetben. A mozgás miatt kreativitásra van szükségünk, mert a felszolgálásnak látványosnak és elegánsnak kell maradnia, hiszen a vendégeknek éreznük kell, hogy egy étkezőkocsiban vannak, nem egy közönséges pultnál. Ezek persze hamar evidenssé válnak mindannyiunknak – ha érzem, hogy lassít a vonat, nem teszem senki elé oda a gulyáslevest. A figyelem akkor is nagyon fontos, amikor a konyhában vagyunk, úgy kell elhelyezni mindent, hogy az le ne csússzon, ki ne boruljon. A mozgásnak másrészt csak előnyei vannak: az egyik pillanatban Prágát látom az ablakból, kicsit később pedig már Berlint, nem ugyanazt a teraszt muszáttalval.



Vásárlás a Hauptbahnhof egyik üzletében

Ez a világ őriz még valamennyit a szép emlékü Malév munkájából, hiszen embereket utaztat és szolgál ki a lehető legmagasabb színvonalon. Tehát ti azért feleltok, hogy könnyed és kellemes, mondhatni élményszerű legyen az utazás. Szébbé tudjátok varázsolni az emberek napját?

Igen, ehhez viszont az első dolog, amit el kell nyernünk, a vendég bizalma. Nagyjából látni kell az ide érkezőkön, hogy milyen hangulatban vannak, hogy mennyire nyitottak a kommunikációra. Ha valaki leül egy laptoppal, biztosan nem kérdezem meg, hogy merre utazik, nem zsidbasztom munka közben, de rengeteg alkalommal kérnek tőlünk információt, kíváncsiak, hogy mit ajánlunk, merre menjenek tovább Budapesten. A lényeg, hogy oda kell menni a vendéghez kedvesen mosolyogva, akkor ő is úgy fog hozzá állni. A kinti gondjainkat sem hozhatjuk be. Ha egy út során bármilyen technikai probléma merülne fel – a legegyszerűbb például egy késés –, ami miatt 1,5-2 órával később végzünk, nem láthatja az utas a dühünket. Ilyenkor érdemes a másik oldalát megfogni a dolognak: szívélyesen marasztaljuk még egy kávéra.

A MÁV-START-os kocsik külföldön az országunk zászlóvivői. Milyen érzés ezekben a színekben járni Európa vasútvonalait?

Az egyenruhát szívesen felveszem, tekintélyt ad. A külföldi pályaudvarokon is nagyon szeretem viselni, mert abban nem idegen vagyok, hanem egy oda tartozó személy. A németek – tapasztalataim szerint – egyébként kedvelik a magyar kultúrát, így könnyedén meg tudunk velük kóstoltatni egy magyar ételt, hazai söröket ajánlunk és az Utasellátó édességeit, tehát a „zászlóvivés” számomra így is értelmezhető. Azt el kell mondom, hogy az Utasellátó nagyban kínál itthoni kulináris élményeket. Az ajánlatok szerintem nagyon jók, nem is szokott panasz lenni az ételekre.

Milyen útvonalakon közlekedsz még?

Szezonálisan Splitbe, Horvátországba, az év többi napján pedig Prágán keresztül Berlinbe, Hamburgba, illetve Varsóba és Brassóba.

Ki tudjátok élvezni a munkakör nemzetköziségét? Van alkalom megismerni azokat a városokat, ahol jártok?

Igen, így mindenhol van is valamilyen kedvenc időtöltésem. Bécs óriási nagy különlegessége, hogy hazahozhatok olyan dolgokat, amelyeket itthon nem lehet kapni. A Mariahilfer Straße gyönyörű, oda néha kimegyek vacsorázni. Berlinben az Alexanderplatz és a tévétorony környéke a legjobb, de tervben van, hogy megnézzük a fal megmaradt részét is. Hamburgba Gzuz koncertjére készülök, ő egy német rapper, akit az utasok által ismertem meg. Ami engem még kihívással tölt el, az a problémamegoldás lehetősége. Legyen szó városnézésről vagy szakmai ügyről, általában én veszem a nyakamba a feladatot.

Kötődnek konkrét pozitív élményeid a munkádhoz?

Találkoztam már viszonylag híresebb emberekkel, például Síkidég Barna volt az egyik utasom, érdekes volt vele reggelizni. Máskor felismertem egy idősebb berlini urat egy német videóklipből, megkérdeztem, hogy ő-e a szereplő, mire helyeselt. Nálunk a legegyszerűbb emberektől a legmagasabb pozíciókat betöltőkig mindenki megfordul. Egy felszolgáló persze minden utasnak ugyanazt a szívélyes szolgáltatást nyújtja, de sokszor az egyszerű munkás nagyobb köszönettel távozik, mint az öltönyös, drága órával a karján, mert megtapasztalta, hogy itt fontos, és figyelnek rá.

Benke Máté



Kávé két vonat között Bécsben

Felhívjuk minden kedves kollégánk figyelmét, hogy az idei szabadjegyigényeket egészen november 30-áig le lehet adni. Használják ki ezt a páratlan lehetőséget, és keljenek útra családjukkal, munkatársaikkal ingyenesen vagy kedvezményes áron!

Mozdonyvezetés és huszárhagyomány – egy férfi, aki mindent belead



Husár, huszártábor-alapító, tartalékos katona, férj és három gyermek édesapja Domina Barnabás, a MÁV-START mozdonyvezetője. Színes és energikus személyiség, aki mindig kész új kihívások elé állni. Számára a mozdonyvezetés nem munka, hanem hivatás, örömmel végzi a feladatait.

Miért választottad a vasutat és a mozdonyvezetői pályát?

Az első szép emlékem a karácsonyhoz kötődik, amikor 6-7 évesen a bátyámmal megkaptuk az első vasútmodellünket – egy szlovák Gorilla mozdonyt három MÁV-kocsival. A vonat körözött a karácsonyfa körül, a lámpák és a fényszórók világítottak, ez különlegessé tette a modellt, ami ráadásul PIKO márkájú volt. Bár mi kaptuk, első este mégis inkább az apám és a vonatrajongó nagybátyám játszott vele. Gyerekkoromban, például Csisztafürdőre menet mindig sírtam, amikor elindult a vonat, de amint megállt, abbahagytam. A szüleim azóta is ezzel viccelődnek, és érdekes, hogy mozdonyvezető lett végül belőlem.

Mit szeretsz legjobban a munkában? Mi az, ami miatt örömmel ülsz a mozdonyba nap mint nap?

Mozdonyvezetőnek lenni nagyon nagy kihívás! Amikor először a

Balaton északi partján, illetve most újra Balatonfüredig, ugyanis megszereztem a Flirt típusvizsgát. Szeretem az északi partot, mert teljesen más, mint a déli, kicsit egzotikus. Lehet, hogy ha ott járnék mindennap, akkor már nem lenne ennyire érdekes. A déli parton viszont vannak olyan részek, ahol az ember szinte azonnal a part mellett találja magát, s ez nagyon különleges számomra. Ne felejtsek el, hogy a déli partról az északi part látványa szintén csodálatos, de persze visszafelé is. Például fantasztikus a kilátás Fenyvestől Fonyódig vagy Siófoktól Balatonalig.

Melyek a legnagyobb kihívások a munkában?

Fontos, hogy a munkát felelősségteljesen végezzük, de ha túlzottan magunkra vállaljuk a terheket, az stresszessé teheti a munkavégzést. A felelősséget könnyedén kell kezelnünk, ugyanakkor élveznünk is kell a vezetést. Úgy vélem, hogy egy mozdonyvezetőnek felszabadultan és örömmel kell dolgoznia, hiszen a munka öröme adja azt a rejtett pluszenergiát, amelyre szüksége van. Minden szakmában előfordulhat, hogy az ember beleun vagy éppen belefárad, hiszen sokszor reggel végzünk, és este már megyünk is vissza dolgozni. Ennek ellenére továbbra is azt mondom, hogy a mozdonyvezetés nem munka számomra, hanem hivatás, és örömmel végzem el a feladataimat ennyi idő után is.

Hogyan talált rád a huszár hagyományörzés?

Középiskolásként színjászó körbe jártam, ahol Pista bácsi, az irodalmi oktatónk a lelkesedésével fűtötte a versmondás iránti szeretetemet. Ő készítette fel minket a városi ünnepekre, ahol elkezdtem verseket szavalni. Ekkor találkoztam a kanizsai lovas huszárcsapattal, amelynek tagjai a rendezvényeken lenyűgöző látványt nyújtottak. Annyira megkedveltem őket, hogy meghívtam őket az esküvőmre is, és hatalmas boldogsággal töltött el, hogy igent mondtak. Nem sokkal később csatlakoztam a csapathoz, megtanultam lovagolni, és részt vettem különböző megemlékezéseken is. 2005 óta élem a huszáreletet, amit azóta is imádok. Az évek során rengeteg örömet adtak az életemhez, így nemcsak huszár lettem, hanem megalapítottam a fonyódi I. Gyermekhuszár és Tüzér Bandérium huszárcsapatot is, amely az idén lett tizenegy éves.



Mit jelent számodra a huszárcsapatod?

Sok évvel ezelőtt a kislányomat vittem az óvodába, és lovon érkeztünk az udvarra. Ez annyira tetszett a szülőknél és az óvoda vezetőknél, hogy felvetődött a huszárszakkör ötlete. Bár nem tudtuk, hogyan kezdjünk neki, 2011-ben elindítottuk a gyermek-huszárszakkört, amelyben kezdetben tíz kisgyerek vett részt. Ma már több mint 50 fős a csapat, erre rendkívül büszke vagyok. Így alakult meg az I. Gyermekhuszár és Tüzér Bandérium Fonyódon. A hagyományörzés hatalmas feladat és rengeteg elfoglaltsággal jár, de mindezt családi összefogással végezzük. A gyerekeink barátokat találnak, mi pedig egy erős közösséget alkotunk a szülőknél. Bár eleinte nem gondoltam, hogy ennyit ad majd ez a tevékenység, mára már világos, hogy sokkal többet kapunk vissza, mint amennyit belefektetünk. Például korábban a nyári huszártáborban a párom az előkészületeket és az ellátást intézte, én pedig egyedül építettem fel a táborot. Szerencsére, ahogy haladtunk, fokozatosan egyre többen csatlakoztak a munkához, és az idei tábor építésében a Magyar Honvédség katonái is részt vettek. Úgy vélem, az áldozatos és kitaró munkának mindig megvan a gyümölcse.

Mit jelent számodra a hagyományörzés?

A mai világban egyre kevésbé figyelünk a hagyományainkra, amelyek mintha eltűnnének a mindennapokból. A fogyasztói társadalom értékrendje nem támogatja ezeket a szokásokat: ritkán járunk templomba, és az étkezések előtti imádság sem része az életünknek. Gyermekkoromban még láttam, ahogy szüleim keresztet vetettek a kenyérre, és rendszeresen meglátogattuk az őseink sírját, részt vettünk a nemzeti ünnepeken. Napjainkban ezeket a hagyományokat már sok helyen nem látom. Nem gondolom helyesnek, hogy egy nemzeti ünnepen a tv előtt bambuljunk, vagy a telefonunkat nyomkodjuk. Szerettünk volna tenni valamit a közösségért, hogy újra éljenek ápoljuk a nemzeti ünnepek hagyományait. Korábban azt tapasztaltam, hogy egy nemzeti ünnepen körülbelül 40 fő vett részt, ma egy 60 000 fős városban a huszárok és a zenekar jelenléte a felvonulásokon már vonzza az embereket. Ma már több százán összegyűlnek, a családok együtt vesznek részt az ünnepeken, és ezáltal az esemény valóban ünneppé válik számukra.

Úgy tudom, tartalékos katona vagy. Ez mit jelent számodra, milyen elfoglaltságokkal jár?

Igen, 2017 óta tartalékos katona vagyok, valahogy mindig is military beállítottságú voltam. Már 1996-97-ben is sorkatona voltam, és amikor 2015 körül olvastam a lehetőségekről, akkor azt mondtam magamnak, hogy ha valaha lehetőségem lesz megvédeni a hazámat, akkor azt bizony meg is teszem. Gyakran járok képzésekre és hadgyakorlatokra, ezek egyrészt jönek, mert kapcsolnak a mindennapi munkából, másrészt fontosnak tartom, hogy példát mutassak a fiatalabb generációnak. Gondolok itt a huszárcsapatomra, ahol sokan most lépnek a felnőttkorba. Sok mindent csinálunk, ezt megkaptam már jó pár barátomtól, de még minden percet, minden fáradságot vagy éppen áldozatot. Pécsen van egy Baross Gábor-dombormű és alatta egy idézet tőle: „Minden ember annyit ér, amennyit a köz javára tesz.” Ez egy fontos gondolat a számomra, hiszen nemcsak a mozdonyvezetésre vonatkozik, hanem arra is, hogy az ember a munkája mellett mit tesz még azért, hogy építse a közösséget és a környezetét, ahol él. Én igyekszem mindent megtenni, hogy a jövő generációi is tovább ápolják Földünk értékeit, őseink emlékeit.

Kozma Barbara

A BECSÜLETES MEGTALÁLÓ, AKI BÁRMENNYI KERÉKEN OTTHON ÉRZI MAGÁT



Tegzes Miklós volt már asztalos, motorkereskedő, motorostúra-szervező, néhány éve pedig továbblépett a soron következő gyermekkori álma megvalósítására, és autóbusz-vezető lett a Volánbusznál. Minden munkája szerelem volt számára, amit szívvel-lélekkel végzett. Busz-vezetőként természetes neki, hogy ha olyan elhagyott tárgyat talál az autóbuszán, amelynek be tudja azonosítani a gazdáját, akkor felkutatja és visszaszolgáltatja, hogy minél hamarabb megnyugodhasson a feledékeny utas. A legutóbbi szerencsés tulajdonos a Facebookon mondott hálás köszönetet a visszakapott tárcájáért Miklósnak és kollégájának.

„Szeretném külön megköszönni itt is Tegzes Miklósnak és kollégájának ezt a hihetetlenül gyors, kedves és rendes intézkedést. Ma (2024. 09. 12) utaztunk haza osztálytársakkal Mályiból a 14:10-es, 3740-es számú busszal. Mikor hazaértem, és indultam volna tovább a dologra, észrevettem, hogy már csak egy dolog hiányzik az induláshoz. A tárcám. Kétségbeesetten kerestem és túrtam fel mindent, mikor jött egy jelölés Miklóstól, hogy megtalálta a tárcám az irataimmal, nyugodtan mehetek és átvehetem. A 6-os számú peronon fog várni 18:40 előtt. Hatalmas megkönnyebbülés volt, hogy végül jó kezekbe került a tárcám, mindezt szűk 4 óra leforgása alatt. Odaérvén egy nagyon barátságos és kedves beszélgetést folytattam Miklóssal, és hálásan köszönöm még egyszer, hogy rögtön léptek. Szeretném átadni annak

az üzenetét, hogy nem tűntek el a kedves emberek, és jó tettek helyébe jót kaphatunk! Sose fontoljuk meg, hogy segítsünk-e valakin, ha tudunk. Akár apró cselekedetekkel!” – írta egy fiatal diák a csaknem 80 ezer követőt számláló „Miskolc és én” Facebook-csoportban. A megható köszönet kapcsán a tárcza hazakerüléséről, illetve kalandos pályafutásáról és a számára fontos értékekről is beszélgettünk Miklóssal, aki így mesélt az esetről: Valójában a kollégám volt a becsületes megtaláló, hiszen hárman vagyunk ezen a fordán. Én csak a „visszaadó” vagyok. A tárcában egy diák összes irata és a bankkártyája is benne volt. Gyakori a hasonló eset, de legtöbbször sikerül a Facebookon felkutatnom a tulajdonost, és megszervezni a visszajuttatást. Most is így tettem, mielőtt leadtam

volna a tárcát a talált tárgyak kezelését előíró szabályzat szerint. Ami nem beazonosítható, azt leadjuk – bár egy-két napig inkább egy sapkát is kiakasztunk, hátha jelentkezik a gazdája, csak utána megy a forgalmi irodába –, de az a tapasztalatom, hogy sokszor pont ott nem keresik az utasok az elhagyott tárgyakat. Talán nem is emlékeznek rá, hol veszíthették el.

Ezek szerint sűrűn előfordul, hogy nyomozásba kezd. Mi volt a legemlékezetesebb eset?

Gyakran van ilyen. Legtöbbször iratokat vagy ruhadarabokat hagynak el az utasok. Azon a héten egy adókétyát is találtam: egy kazincbarcikai cserebuszt kaptunk, azon szorult be egy résbe. Arrafelé mi nem járunk, úgyhogy miután a Facebookon megtaláltam a gazdáját, feladtam neki postán a kártyát. De a legemlékezetesebb eset mindenképp ez a mostani volt, hiszen bár mindenki hálás ilyenkor, de ennyire megható köszönetet – ráadásul ekkora nyilvánosság előtt – még sosem kaptam.

Most már értem, miért van Tegzes Miklósnak 2374 ismerőse a Facebookon!

Azért nem mindnyájan hálás utasok! Egész életemben szolgáltató voltam. Több mint 20 évig asztalosvállalkozásom volt, dolgoztam országsszerte és külföldre is alkalmazottakkal. A szakmát imádtam, de belefáradtam a vállalkozói létbe, így a koronavírus-járvány idején bezártam az asztalosműhelyt, és motorokkal kezdtem kereskedni. Ebben a régióban azonban ez nem bizonyult elegendőnek a megélhetéshez, így előhúztam a kalapból a soron következő gyermekkori álmomat, 46 évesen megszereztem a D kategóriás vezetői engedélyt, és beálltam a Volánbuszhoz. Minden szakmában rengeteg ismerőst gyűjtöttem, és a számuk most már a törzsutasok közül is valóban sokkal gyarapodik.

Ezek szerint minden munkája a hobbija is?

Így van, és nem is adtam fel a korábbiakat sem véglegesen. Az asztaloszszerzőségeim, -gépeim mind megvannak, nincs gond a családban, ha be kell bútorozni egy lakást. Két lányom van, szükség is lesz még rá. Motorokkal ma is foglalkozom a buszvezetés mellett, és sokáig motoros túrákat is szerveztem Magyarországon és Európában, baráti társasággal pedig remélem, még sokáig motorozok. És mint korábban, most a Volánbusznál is azt csinálom, amit szeretek.

Mi lehet még a bakancslistán ezek után?

A motoros túrázás terén még sok tervem van! Egy hete Ausztriában voltunk, a Grossglockneren, ami Európa legmagasabban fekvő aszfaltozott hágója. A 48 kilométer hosszú panorámaút mintegy 2600 méter magasságig fut, és 2300 méterig fel lehet rá motorozni. A kontinentális Európa legészakibb pontját, a norvégiai Nordkappot is nagyon szeretném meghódítani, de ahhoz 3 hét szabadság kell, majd jövőre! 18 országot érintene a 7000 kilométeres túra – rövidebb úton is oda lehet jutni, de én tennék egy kört Európában.

Remélem, sosem érte baleset!

Estem már, de leporoltam magam, bekötöttem a sebeket, és mentem tovább. Az fél a balesettől, aki nem motorozik. Mi nem ezzel a tudattal ülünk fel a járgányra, de az igaz, hogy az érzékszerveink egész máshogy működnek. A forgalomban részt vevők tekintetét, szándékát figyelem, hiszen motoron én számítok kicsinek. Ha így motorozik valaki, akkor sok bajt elkerülhet. Autóval, motorral biztosan megvan az egymillió kilométer balesetmentesen, de a busz megint más. Ott sok emberért felelek, és még zöldfülű vagyok, hiszen még csak két éve, hogy a volán mögé ültem – de nagyon szeretem, és itt is nagyon figyelek, vigyázok.

Kanyarodjunk vissza még egy kicsit az eredeti témánkhoz! A Facebook-bejegyzés egyik hozzászólója azt írja: „Az egész család ilyen rendes”. Mire gondolhatott?

Falubeli ismerős – ilyennek ismeri a családomat. Tiszakeszin lakom, egy három-négyezer fős faluban, itt mindenki ismer mindenkit. Kis közösségben megszokott a segítőkészség. A hozzászólónak ugyan még nem találtuk meg semmijét, de szerintem tudja, hogy számíthatunk egymásra. Ez alap, ha valaki segítségre szorul, segítünk. Ezt a hagyományt viszi tovább a hetedik osztályos, illetve a gyógypedagógia szakon tanuló egyetemista lányom is. De ez az értékrendje a kollégáimnak is, ezt magam is tapasztalom. Mezőcsátón például remek csapat alakult ki, körülbelül húszan töltünk ott együtt rendszeresen kiállási időt, miskolci, tiszaiújvárosi, mezőkövesdi kollégák. Megosztjuk egymással a napi eseményeket, segítünk egymásnak bármilyen probléma megoldásában, ami a munkánk kapcsán felmerül.

Volánbusz KIG



AZ UTASELLÁTÓ NAPJA

Különleges esemény várta mindazokat, akik ellátogattak a Keleti pályaudvarra október 26-án. Az egész napos rendezvényen felsorakozott az Utasellátó több étkezőkocsija, fekvőhelyes és hálókocsija – igazodva a cég 70 éves történetének időrendjéhez. Az ingyenes rendezvény résztvevői nemcsak a korábbi, jelenleg már menetrend szerint nem közlekedő járműveket tekinthették meg, hanem – előzetes regisztrációt követően – csatlakozhattak a pályaudvarra szervezett, négy városi séta egyikéhez is, amelyeknek utolsó állomása a Keleti teteje volt.

A kisebbeket arcfestés, kézművesprogramok és egy kalandos, térképes kincskereső játék várta, emellett a Sláger Rádió műsorvezetője, Somogyi Zoltán élőben jelentkezett be a helyszínről. A Lotz-teremben kihelyezett tablókiallításon megtekinthetővé vált az Utasellátó képes története, valamint a korábbi, Keleti 140 rendezvényhez kapcsolódó novellakiállítás is tovább színezte a patinás terem kulturális kínálatát.

A Keleti 140 rendezvénysorozat lezárásaként ünnepélyes díjátadóra is sor került, ugyanis a MÁV által kiírt novella- és fotópályázatokon nyertes pályaművek díjazottjai átvehették nyereményeiket a zsűrielnököktől és Hegyi Zsolttól, a MÁV-csoport vezérigazgatójától.



ÚJRA ITT A FIP TIPP!

VONATTAL MAGYARORSZÁGRÓL SVÁJCBA: UTAZÁSI LEHETŐSÉGEK ÉS ÉLMÉNYEK

Svájc a varázslatos Alpok otthona, Európa egyik legnépszerűbb célpontja. Lélegzetelállító természeti kincsei, az őszi és téli sportok lehetőségei kapcsán vagy éppen kifogástalan közlekedési rendszere miatt évente turisták tömegei érkeznek ide. Legyen szó hófödte csúcsokról, tiszta vizű tavakról vagy a régi korokat idéző városokról, ez az ország minden utazó számára maradandó emlékeket kínál. Ha valaha is szerettünk volna felfedezni egy ilyen sokszínű országot, akkor itt az ideje, hogy bepakoljunk a bőröndbe, és felfedezzünk egy új országot!

Az őszi hónapok különösen varázslatosak Svájcban, hiszen a hegyek aranyba és vörösbbe öltöznek, a levegő hűvös és frissítő, tökéletes túrázáshoz vagy egy kellemes városi sétához. Az őszi események és a sajtó-, valamint borfesztiválok szintén különleges élményt nyújtanak, ahol a helyi ízek mellett belekóstolhatunk a helyi kultúrába is. Ha vonattal vágnánk neki Svájc felfedezésének, a MÁV-START többféle kényelmes lehetőséget kínál. Az egyik legkedveltebb opció a közvetlen éjszakai vonat, a Kálmán Imre / Wiener Walzer EuroNight, amely Budapest és Zürich között közlekedik. A járat este indul a Keleti pályaudvarról, és másnap reggel érkezik meg Svájcba, így az éjszakát kényelmes hálókocsikban vagy fekvőhelyes kocsikban tölthetjük, de ülőhelyes kocsival is utazhatunk a járaton. Ha a nappali utazást részesítjük előnyben, akkor több átszállásos útvonal közül választhatunk. Egyik lehetőség a Budapest–Zürich

Railjet-járat, de Münchenbe is kétóránként indulnak Railjetek, így könnyedén továbbutazhatunk Zürichbe vagy más svájci városokba. Bár ez az útvonal átszállást igényel, a vonatok kényelmesek és gyorsak, a németországi csomópontokon pedig a csatlakozások általában zökkenőmentesek. Mindkét esetben, akár közvetlen járatral, akár átszállással utazunk, a vonatok fedélzetén elérhető szolgáltatások, a büfékocsik és a tágas ülések garantálják, hogy az utazás élménydús legyen. Az útvonalak gyönyörű tájakon haladnak keresztül, az Alpok hegyvonulatai és a mezőkön békésen ácsorgó tehenek látványa nyugtatólag hat minden utazóra. Ne feledjük, az éjszakai vonatokra érdemes előre lefoglalni a hálókocsi- vagy fekvőhelyeket, hiszen ezek gyorsan betelhetnek. Fontos, hogy a fekvő- és hálókocsijegyeket a FIP-igazolvány mellé is meg kell váltani.

Jó hír, hogy Svájcba 100%-os kedvezménnyel utazhatunk, a családtagjaink pedig 50%-os kedvezménnyel, amit feltétlen érdemes kihasználni. Fontos tudni, hogy a jegyek a magánszolgáltatók (RegioJet, Arriva, Leo Express) járatain nem érvényesek!

FIP		A kedvezményre jogosultság mértéke					
A tagvasút rövidített neve	FIP-tag neve	Tényleges dolgozó			Nyugdíjas		
		saját	háztárs	gyerek	saját	háztárs	gyerek
DB	Német Szövetségi Vasutak	100 %	50%	50%	50%	50%	50%
SBB/CFF	Svájci Szövetségi Vasutak	100 %	50%	50%	50%	50%	50%
SP	Svájci Magánvasút	100 %	50%	50%	50%	50%	50%

Okosabb előre felkészülni

Svájcban a közlekedés világszínvonalú, és az ország a kiváló vasúthálózatáról is híres. A vonatok pontosak, tiszták és kényelmesek, így a városok és régiók közötti utazás igazi élmény. A Swiss Travel Pass egy remek választás, ha több napig tervezünk utazni, mivel korlátlan hozzáférést biztosít a vonatokhoz, buszokhoz és a hajókhoz is az ország egész területén. Svájc hivatalos pénzneme a svájci frank (CHF), de számos helyen elfogadják az eurót és a bankkártyákat is. A hivatalos nyelvek a német, a francia, az olasz, azonban az angolt széles körben beszélik, különösen a turisztikai területeken. Érdemes azonban néhány alapvető kifejezést megtanulni a helyi nyelven, hiszen a svájciak nagyra értékelik az ilyen gesztusokat.

Svájc nem véletlenül vált az utazók egyik kedvenc úti céljává. Az ország elbűvölő tájai, elegáns városai és minőségi szolgáltatásai mindenki számára hívogatók. Zürich Svájc legnagyobb városa, a gazdasági élet központja, ugyanakkor pezsgő kulturális életet is kínál. A Limmat folyó partján fekvő történelmi óváros szűk utcáival és hangulatos kávézóival igazán vonzó a látogatók számára. Itt található a világhírű Lindt csokoládégyár és múzeum is, itt megismerhetjük a csokoládé készítésének titkait, a történelmét és a különböző gyártási folyamatokat, miközben interaktív kiállításokon vehetünk részt. Természetesen nem maradhat el a kóstolás sem, hiszen lehetőségünk lesz az összes Lindt csokoládét kipróbálni a fehér csokitól az étcsokoládéig. Ugyan a belépő nem a legolcsóbb, azonban annyi ajándék Lindt csokigolyót és desszertet kapunk, ami felér egy szuvenírbolt látogatásával.

Ha természetközeli élményekre vágyunk, Luzern is tökéletes kiindulópont lehet. Ez a középkori város az egyik legszebb

fekvésű hely Svájcban. A festői Luzerni-tó partján sétálva megcsodálhatjuk a híres Kapellbrückét, amely Európa egyik legrégebbi fedett hídja. A Luzernből induló fogaskerekű vasutakkal könnyedén eljuthatunk a környező hegyek csúcsaira, ahol lélegzetelállító panoráma tárul elénk. Az igazi közlekedési kalandorok számára tökéletes úti cél Luzern, hiszen itt található a Svájci Közlekedési Múzeum, amely izgalmas bepillantást nyújt a közlekedés fejlődésébe és történetébe. A múzeum gazdag kiállításai között megtalálhatók a vasút, a hajózás, a légi közlekedés és a közúti forgalom különböző aspektusai, bemutatva a járműveket és a technológiákat, amelyek Svájc közlekedési kultúráját formálták, így azt tanácsoljuk, hogy érdemes egy egész napot szánni erre csodás városra.

A Svájcban tett látogatásból nem hiányozhat Genf, a diplomácia és a luxus városa. A város közelében található a híres CERN, ahol a világ legnagyobb részecskefizikai laboratóriumának látogatói megismerhetik a modern tudomány lenyűgöző vívmányait a részecskék világában. A város elegáns parkjaiban és utcáin sétálva a luxuslégkör mindenhol érezhető. Nem érdemes kihagyni a híres Jet d'Eau-t, Európa legmagasabb szökőkútját, amely a Genfi-tó egyik jelképe.

Svájc minden évszakban kínál valami különlegeset. Télen a síelés szerelmesei a világ legjobb sípályáit találják Zermatt és St. Moritz környékén, míg nyáron a hegyi túrák és a völgyek zöldellő tájai csábítanak. St. Moritz pedig a vasút kedvelőinek is különleges, hiszen innen indulnak a kisnyomtávú Rhätische Bahn járatai, mint a Gleccser expressz vagy a Bernina expressz.

Kozma Barbara



Az állatok világnapja

A MÁV-csoport munkatársai egy jó ügyért fogtak össze



Az állatok világnapja alkalmából idén különleges összefogás valósult meg: a MÁV-csoport munkatársaiként közösen léptünk fel az állatok megsegítése érdekében. Az együttműködésben az esztergomi Bogáncs Kutya- és Kisállatotthon Alapítvány lakóit mutattuk be a helyi vasútállomáson. A kezdeményezés kiemelt célja volt, hogy felhívjuk a figyelmet a menhelyi állatok helyzetére és az örökbefogadás fontosságára, valamint hogy a menhelyi állatok minél szélesebb közönséghez jussanak el, ezáltal szerető otthonra találjanak.

Az állatok világnapja nemcsak arra adott alkalmat, hogy megünnepeljük a velünk élő háziállatokat, hanem arra is, hogy felhívjuk a figyelmet a felelős állattartás fontosságára. A menhelyeken élő állatok gyakran nehéz körülmények közé kerülnek, és számukra az örökbefogadás jelenti az egyetlen esélyt egy boldog, biztonságos életre. Így a MÁV-csoport munkatársaival egy közös fotózás során olyan kutyákat örökítettünk meg, akik jelenleg is várják a gazdájukat, és bármikor örökbe fogadhatók. Az elkészült képeket a MÁV-csoport leányvállalatai megosztották a közösségimédia-felületeiken, hogy minél több emberhez eljusson a hír, és minél többen fontolják meg a kutyák örökbefogadását. Az ilyen típusú

kezdeményezések nagy szerepet játszanak abban, hogy a menhelyek lakóira több figyelem irányuljon. Az esztergomi Bogáncs Kutyaotthonban számos szeretnivaló kutya, macska és más házikedvenc várja, hogy esélyt kapjon egy új életre. Ezek az állatok mindannyian különlegesen a maguk módján, és a kampány segít abban, hogy minél többen megismerjék őket. A fotózás nemcsak az állatok számára jelentett különleges alkalmat, hanem a MÁV-csoport dolgozóinak is, akik szívügyüknek tekintették az állatok megsegítését. Ezúton is köszönjük szépen a munkatársaink nyilvános szerepvállalását és a helyszínen tett igyekezetüket.

Reméljük, hogy az akció sikeres volt, és sok állat talált és fog még gazdára találni. Az állatok világnapja minden évben emlékeztessen minket arra, hogy az állatokért tett kis lépések is nagy változást hozhatnak az életükben! Az idei összefogás pedig kiváló példa arra, hogy a közös erőfeszítésekkel hatalmas eredményt érhetünk el, és sok négylábú barátunk végre otthonra találhat.

Te is szeretnél egy kisállatot örökbe fogadni? Ismerd meg az esztergomi Bogáncs Kutya- és Kisállatotthont: <https://www.bogancsotthon.hu/> Amennyiben támogatni szeretnéd a menhely működését, keresd fel a www.bogancsotthon.hu/tamogatas/ oldalát!



Beszéljünk az állattartás gyakorlatáról!

Németh Réka, a MÁV Zrt. Pályaműködtetési és beruházási vezérigazgató-helyettese már hosszú évek óta elkötelezetten tevékenykedik az állatvédelem területén. Az állatok iránti szeretete és elhivatottsága már gyermekkorában kialakult, így nem volt meglepő, hogy élete jelentős részét az állatok mentésének szenteli. Az Eszkuláp Állatvédő Egyesület vezetőjeként évente több mint 300 kutya mentését szervezi meg. A felelős állattartásról és a menhelyek szerepéről beszélgettünk.



Mesélj kicsit arról, hogy mivel foglalkozol az Eszkuláp Állatvédő Egyesületnél?

Az Eszkuláp Állatvédő Egyesület alapítója, elnöke és operatív vezetője is én vagyok. Ebből fakadóan a tagok bevonása mellett vannak stratégiai feladataim, de hozzám tartozik a napi működés feltételeinek biztosítása is. Én egyeztetek a megmentésre váró állatokról, koordinálok a két működő menhelyünk életét, beleértve a munkaerő rendelkezésre állását éppen úgy, mint a működéshez szükséges források biztosítását. A közösségimédia-jelenlétünkre sincs külön ember, a posztokat is én magam írom.

Sok állattartó még mindig „érzésből” vagy a hagyományok alapján tartja a kedvencét. Miért fontos, hogy mindenki ismerje és betartsa a jogszabályokat?

A lánc nem megfelelő életkörülmény, a moztatás hiánya vagy az ingerszegény környezet szintén nem felel meg az állatjóléti gyakorlatnak. Valami miatt ez az egyik terület, amelyről sok gazda úgy gondolja, hogy hogy ő majd tudja, hogyan kell állatot tartani. Sajnos, kevesen ismerik a jog betűjét, és még kevesebben tartják be azokat. Pedig a szeretet önmagában nem elég. Az állatok helyes tartása nemcsak érzelmi, hanem jogi és erkölcsi kötelezettség is. Az állatvédelmi törvény célja, hogy minden állat megfelelő gondoskodásban részesüljön, ehhez a gazdának tisztában kell lennie a rá vonatkozó jogi előírásokkal.

Beszéljünk a menhelyek szerepéről! Hogyan lehetne csökkenteni a kóbor állatok számát, és miért van még mindig szükség gyepmesteri telepekre?

A menhelyekre valóban nem lenne szükség, ha minden állattartó betartaná az előírásokat, de ez az idilli állapot még nem jött el. Az ivartalanítás, a szaporítás megfékezése, a divatfajták (valójában keverékek) létjogosultságának megkérdőjelezése lényegesen

csökkentené a felesleges szaporulat nagyságrendjét. A kóbor, nem megfelelően tartott kutyák hatósági megfigyelése gyepmesteri telepeken zajlik, ahol még a mostani, viszonylag modernnek mondható szabályozási környezetben is lehetőség van az állatok életének kioltására – meghatározott feltételek mellett – a 45 napos tartási időt követően. A menhelyeken nincs és nem is lehet helyhiány miatti altatás, ott időkorlát sem rendelődik a tartási kötelezettséghez, az állat élete során gazdaként kell tudni ellátni őt, ha a családba történő kihelyezése bármilyen okból nem oldható meg. Az állatvédők civil szereplők, tevékenységük önkéntes vállalkás még akkor is, ha közhasznú feladatokat látnak el. Míg a gyepmesteri tevékenység előírás, finanszírozása önkormányzati feladat, addig az állatvédő szervezetek a támogatók adományaiból tartják fenn magukat.

Mit javasolsz azoknak, akik azt fontolgatják, hogy kisállatot fogadnak örökbe?

Állatot tartani nem kötelező, de ha valaki örökbefogadáson gondolkodik, mindenképpen tisztában kell lennie a vállalkása súlyával. Az állat teljes életére kell tudni felelősséget vállalni, és az sem árt, ha a saját lehetőségeit is figyelembe veszi az ember: aki kevés időt tölt otthon, valószínűleg nem abban az élethelyzetben van, hogy egy érző élőlény felelős gazdája tudjon lenni. Ha megvan az elkötelezettség, ha minden feltétel elfogadható, akkor már csak a saját habitusunkat kell ismernünk, és ki kell kicsit kapcsolnunk azt, hogy mi tetszik egy állat megjelenésében, mert sokkal fontosabb lesz a külleménél az, hogy valóban mindkét fél számára megfelelően tudjunk majd együtt élni a kiválasztott kedvencel.

Nagyon szépen köszönjük a tanácsokat, sok örömet és sikeres örökbefogadást kívánunk az Eszkuláp Állatvédő Egyesület csapatának!

Kozma Barbara

„Csapatmunkán alapul ez a szakma”



Több mint negyven éve dolgozik a vasúttársaságnál Kirilly Kálmán, a MÁV Biztosítóberendezési Osztályának vezetője, aki a szakmájának és generációjának kiemelkedő szakembere. Az idei vasutasnapon Községi Közlekedésért díjban részesült. Kirilly Kálmánnal a pályájáról és a vasúti biztosítóberendezésekről beszélgettünk.

Az idei vasutasnapon Községi Közlekedésért díjban részesült, az indoklás szerint Ön régóta kiemelkedő szaktekinély a vasúti közlekedésbiztonság és a biztosítóberendezések területén. Mióta dolgozik a vasúttársaságnál, illetve ezen a területen?

A Budapesti Műszaki Egyetem közlekedésautomatika szakirányán végeztem 1983-ban, és még azon a nyáron állást kaptam a MÁV-nál biztosítóberendezési területen. Tíz év munka után kerültem a vezérigazgatóságra, azóta itt dolgozom, és 2004 óta vagyok a Biztosítóberendezési Osztály vezetője.

Miért éppen a biztosítóberendezés, mi ragadta meg ebben a szakmában?

Tulajdonképpen a terület iránti érdeklődés még az egyetem alatt

kezdődött. Tankörvezető tanárom, dr. Hőgye Sándor a tudományos diákköri mozgalomban keresett olyan diákokat, akik ilyen témával foglalkoztak. Közülünk négyen a villamos váltóállítóművek biztonságával, valamint az ezeket vezérlő biztosítóberendezésekkel kezdtünk foglalkozni. Az egyetemen a vasúti automatika területét választottam, és egyáltalán nem bántam meg, hiszen rendkívül színes és érdekes. A vasúttársaságnál széles a spektrum, a több évtizedes berendezésként kezdve a legkorszerűbb elektronikus berendezésekig minden megtalálható.

Mi az Ön által vezetett osztály feladata?

A két legfőbb irány a szakmai szabályozások kidolgozása és jóváhagyása, illetve a rendszerek fejlesztése. Megvizsgáljuk az új biztosító

rendszerek bevezetésének a lehetőségét, összeállítjuk a követelményeket, kidolgozzuk és jóváhagyatjuk az üzemeltetési és fenntartási szabályokat, amelyeket időnként felülvizsgálunk. Fejlesztési koncepciókkal is foglalkozunk, nevezetesen azzal, hogy melyik vonalon milyen biztosítóberendezést érdemes telepíteni.

Mennyire eltérők a MÁV hálózatán a biztosítóberendezések?

Rendkívül színes ebben az értelemben a hálózat, hiszen számos rendszer épült ki a MÁV-nál. Nagyon sok biztosítóberendezés hasonlít ugyan egymáshoz, de az időszakos fejlesztések miatt mégis különbözőek lehetnek. A legelterjedtebb a Domino 55-ös berendezés, amely mintegy 220 állomáson működik. A jelfogós biztosítóberendezések legfejlettebb változatát, a D70-est a hetvenes évek közepe óta telepíti a MÁV, de az időbeni fejlődés és a sorozatos átalakítások miatt ezek is eltérnek egymástól. A D70-es biztosítóberendezések 160-170 váltós állomást is felügyelnek, ilyen épült például a Keleti pályaudvaron, Kelenföldön, Ferencvárosban, Szolnokon, Siófokon vagy Debrecenben. Sorompóberendezésekből is öt-hat altípus tucatnyi változata működik a magyar vasúthálózaton.

Mi az alapvető különbség a D55 és a D70 között?

A D55-ös csak vonatvágányutat tud biztosítani, a D70-es pedig tolatóvágányutat is képes beállítani, illetve biztosított tolatásjelzőket vezérelni.

Melyek a legkorszerűbbek?

Az elektronikus biztosítóberendezések, ezekből is többféle létezik a MÁV hálózatán. A Thales és a Siemens által telepített rendszerek a leginkább elterjedtek, körülbelül kétharmad, illetve egyharmad arányban. Ilyen működik például Székesfehérvár és Vác állomáson. Léteznek úgynevezett hibrid rendszereink is, ahol a biztonsági elemek alapvetően jelfogós alapon működnek, de például a vágányutak nyomvonal-kijelölése már elektronikus.

Az eddigi pályafutása alatt melyik volt a legemlékezetesebb és a legkedvesebb projekt?

Több olyan beruházásban vettem részt, amely közel állt hozzám, de szakmailag a legnagyobb ugrás, ahol egyben a legtöbbet tanultam, az a hegyeshalmi vonal átépítésével volt kapcsolatos. Új térköz- és sorompórendszereket helyeztünk itt üzembe, akkor honosítottuk a Siemens és az Alcatel elektronikus biztosítóberendezéseit. Ez egy új rendszertechnika volt, és a vonatbefolyásolásban is voltak jelentős változások. Rendkívül sokat tanultam a kollégáktól, amit később jól tudtam hasznosítani. Azért is szép számomra ez a szakma, mert csapatmunkán alapul, szükség van olyan kollégákra, akikkel ki lehet érlelni egy gondolatot, és több oldalról meg lehet beszélni a felmerülő kérdéseket és problémákat.

Kik voltak a legemlékezetesebb tanítómesterei?

Mindenképpen megemlíteném Hegedűs Gézát az elektronikus biztosítóberendezések és a D70-es berendezések esetében, Fülöp Lászlótól, dr. Tarnai Gézától és Görög Bélától is sokat tanultam a biztonsági rendszerek kialakításáról. A szigetelt sínek és sorompóberendezések területén mára fogalomná vált dr. Pálfalvi Sándor neve, akivel szintén volt szerencsém együtt dolgozni.

Hogyan fogadta a Községi Közlekedésért díjat, számított rá?

Meglepett ez a rangos díj, de megmondom őszintén, a meghívó megérkezésekor már sejtettem, hogy valamilyen elismerésben részesülök, hiszen családtag is kapott meghívást az ünnepi eseményre. Viszont a vasutasnapon az egyedi kitüntetés – ami nagyon jólesett – engem és a feleségemet is meglepett. Óriási megtiszteltetés számomra, és nagyon jó érzés, hogy ilyen szinten elismerik a munkámat.

Az állomások között hogyan biztosítják a szerelvények közlekedését?

Az állomásokon jelzőberendezéssel maximum 60 kilométer/óra sebességgel lehet közlekedni, azon felül már biztosítóberendezés szükséges. Nyílt vonalon 80 km/óra felett szükséges biztosítóberendezés. Mintegy kétezer kilométeren 75Hz-es sínáramkörökkel működő, jelfogós automata térközberendezések garantálják a vonatok közlekedését, néhány vasútvonalon pedig centralizált térközberendezést épített ki a MÁV. A kevésbé forgalmas vonalakon ellenmenet-biztosítás működik, de sajnos a hálózat több mint felén nincs semmilyen vonali biztosítóberendezés. A korszerű vasúti automatikának fontos eleme az egységes, európai vonatbefolyásoló rendszer, az ETCS. Ezen a területen már nagyot léptünk előre, a MÁV hálózatán már közel ötszáz kilométeren helyeztünk eddig üzembe ETCS L1 vagy L2 típusú berendezést, további 240 kilométeren pedig néhány hónapon belül megtörténhet az üzembe helyezés. Az első használatbavételi engedélyt 2013-ban kaptuk meg a Budapest és Hegyeshalom közötti vonalon az L1-es szintre. Azt követően a korszerűbb, kettes szintű ETCS L2 vonatbefolyásoló berendezéseket telepítettük és telepítjük jelenleg is. Az ETCS-rendszerek kiépítését az Európai Unió is szorgalmazza és támogatja. Mivel az elmúlt években átépített vonalak több szakaszán már rendelkezünk hatósági használatbavételi engedéllyel, így ott biztosítóberendezési oldalról nem lenne akadálya az engedélyezett sebesség felemelésének 120-ról 160 km/óra.

A központi forgalomirányító rendszer (KÖFI) mennyire hasznos a MÁV hálózatán, és ami még nagyon fontos, valóban lehet ezáltal csökkenteni a késéseket?

Abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy már több mint ezer kilométeren épült ki a KÖFI, és további 540 kilométeren szeretnénk, hogy ez néhány éven belül megvalósuljon. A KÖFI óriási előnye, hogy percre pontos, azonnali információt tud szolgáltatni a forgalom-szabályozó személyzetnek, akik így egy egész vonalat képesek átlátni, és optimális döntéseket tudnak hozni. Az újabb rendszerek ezeken felül a bejövő információkat a vonatszám és vágányutak foglaltsága alapján értelmezik, így előre jelzik, hogy hol várható konfliktushelyzet, a menetrendtől eltérő vonatkeresztes vagy csatlakozás, mi okozza a késéseket, mindezek felül döntési javaslatot is szolgáltathatnak. A menetrendhez igazodva állíthatja be a KÖFI a szükséges vágányutat, pontosan meghatározza, hogy mikor kell egy adott szerelvénynek elindulnia az állomásról a csatlakozásokat is figyelembe véve, hol célszerű késések esetén a vonatkereszteseket kialakítani. A pontos információk az utastájékoztató számára is komoly segítséget jelenthetnek, hiszen az utasok mindinkább igénylik a részletes és időbeni tájékoztatást. Az eddigi felmérések szerint ahol kiépült a KÖFI, öt-hét százalékkal javult a vonatok menetrend szerinti közlekedése.

Putsay Gábor



„HAMVAIBÓL” FELTÁMASZTVA

Újabb felújított vasparipákkal gyarapodott a debreceni JBI karbantartása alá tartozó járművek listája



A jelenlegi járműhelyzetben mondhatni minden jármű aranyat ér. Ezért is fontos, hogy megfelelő legyen a karbantartás, hogy a javítható járművek újra üzemképessé váljanak. A felújítások célja, hogy meghosszabbítsák a járművek élettartamát, csökkentsék a karbantartási költségeket, valamint fokozzák az utazási élményt és a környezetvédelmi szempontoknak is megfeleljenek.

A 418-333 pályaszámú Csörgő több mint öt éve, 2019. október 24-én volt utoljára üzemben, amikor vonatovábbítás közben a főtengelye meghibásodott, ennek következtében pedig szolgálatképtelenné vált. Az eseményt követő hibafeltárás során kiderült, hogy a forgattyúház és a főtengely sérült, ami a jármű azonnali újbóli üzembe állítását lehetetlenné tette. A jármű – szolgálatképtelenséget megelőző – kimagasló üzembiztonsága, valamint magas szintű esztétikai és ergonómiai állapota miatt a JBI munkatársai célul tűzték ki, hogy a dízelmotor felújítása után a Csörgőt újra üzembe állítsák. A kitűzött feladattal – a munkát hátráltató külső és belső körülmények miatt – az idei nyár közepére sikerült végezni, és a telephelyek (Debrecen és Záhony) összehangolt munkájának eredményeképp a jármű 2024 júliusától ismét róhatja a kilométereket.

A mozdony teljes körű felújításon esett át, amely a dízelmotoron kívül a jármű teljes körű karosszériajavítását, -fényezését, a hajtási,

segédüzemi rendszer felújítását, valamint az elektronikus rendszer korszerűsítését is érintette.

A villamos rendszer modernizálásának köszönhetően beépítették az új Selectron járművezérlő egységet, kialakították az ingavonati és távvezérlési közlekedés feltételeit, valamint a közlekedésbiztonság növelése érdekében a felső fényszóróit is modernizálták. A mozdony alkalmassá vált az ajtók zárt állapotának ellenőrzésére (zöldhurok), illetve az oldalszelektív ajtónyitás és ajtózáras megvalósítására (TB0). Az UIC-csatlakozásokon keresztül a mozdony tudja a vezérlőkocsis, illetve a hagyományos mozdonyoknál megismert szinkronüzemet egyaránt.

A debreceni JBI első dízel motorkocsijának „C” vizsgálja

2023. év elején a debreceni JBI kapta meg ezt a feladatot, hogy a 117-es sorozatú, mindenki által ismert Bz járművek „C” vizsgálatát

végezzék el hálózati szinten, és az erre történő felkészülés, illetve a feladatok folyamatos, terv szerinti végzése is le lett fektetve. A kitűzött feladat végrehajtása érdekében a felkészülést követően a 117-286 pályaszámú dízel motorkocsi „C” jelű karbantartását 2023 márciusában kezdték el Nyíregyházán a telephely dízelmozdony-javító műhelyében. Hatalmas és szokatlan feladat hárult a kollégákra, hiszen főműhely-színvonalú, hatósági vizsgálóval záruló munkát kellett prezentálniuk.

Nagy volt az elvárás s ennek következtében a nyomás minden érintett munkavállalón, hiszen ilyen jellegű feladatot eddig kisműhelyünkben még nem végeztek. A meghatározott tervek alapján szerettek volna a feladattal még a tavalyi év folyamán végezni – erre a nehézkes anyagellátás és a kapacitásbeli problémák ellenére meg is volt minden reális esély –, azonban a hálózaton krónikussá váló kerékpárhiányok a munka elvégzését nem tették lehetővé.

A feladat jellege és volumene a JBI-n belül több telephelyet is érintett (Nyíregyháza, Záhony), illetve a jármű teljes körű fényezését Dombóváron végezték el.

Minden kolléga, aki részt vett ebben a feladatban, teljes erőbedobással, szívét és lelkét beleadva, a kellő versenyszellemmel felvértezve erő felett bizonyította, hogy elszántsággal és akarattal még a mostoha körülmények ellenére is lehet igényes, esztétikus, precíz munkát végezni.

A motorkocsi hatósági futópróbáját minden, felújításban részt vevő kolléga úgy várta, mint a felcseperedő gyermeke első lépéseit. A karbantartás 2024. június 14-én fejeződött be, és a jármű fényezésén kívül – melyet Dombóvár készített – minden járművön végzett munka a debreceni igazgatóság nyíregyházi járműszerelőinek odaadó munkáját dicséri. A teljesség igénye nélkül néhány név, akik időt és energiát nem kímélve újjávarázsolták a motorkocsit.

Márta Sándor, Jónás Sándor, Tercza Attila, Kozák Róbert, Kiss János, Beke Attila, Horváth István, Sándor Géza, Révész Gyula, Czirbusz Ferenc, Stankóczi Endre, Szalontai Gábor. A projekt karmesterei pedig Takács Roland üzemi mérnök és Vass István művezetők voltak.

A végeredményt elnézve egyértelműen kijelenthető, hogy a feladat kimagasló eredménnyel zárult, a kollégák sikeresen vették az akadályt, és bizakodva várhatjuk a következő mérőföldkő teljesítését, a 127-401-es pályaszámú InterPici motorkocsi első saját kivitelezésű „C” vizsgálatát.

Molnár Zsolt



„Ez több mint varázslat”



Fotó: Gordon Eszter

Darvas Iván bebörtönzése, a Nemzeti felrobbantása. Események és emlékek a magyar kultúra történetéből, amelyek olykor könnyűek és lágy esésűek, akár a selyemlepedő, másszor borúsak és megrázóak – mert nem minden korban felhőtlen a lét, és nem minden történet kap boldog befejezést. Keleti Éva Kossuth- és Balázs Béla-díjas fotográfus élő szemtanúja és precíz dokumentátora volt mindannak, ami az elmúlt 70 évben zajlott az országban, hiszen az MTI fotóriportereként láthatóvá tette nekünk mindazt, amely ma az identitásunk egy részét képezi. A MÁV Keleti 140 elnevezésű analóg fotópályázat zsűrielnökével Benke Máté beszélgetett.

Nagyon ritka, hogy egy képzőművész szóban is meg tudja fogalmazni mindazt, amit az alkotási folyamat közben gondol. Amikor Önt hallgatom, megdöbbsz az az irodalmi érzék, amellyel leír egy-egy munkafolyamatot. Kissé olyan, mintha a szavaival is fotózna. Mi ennek a forrása?

Az irodalmi tehetség egy képesség, viszont összefügg a fotózással, mert a központja az ember. Engem világ életemben az ember érdekelt, azt kerestem mindenkiben. Nagyon sok hírességet lefotóztam, de arra mindig vigyáztam, hogy ne valamiféle prekonceptióval kezdjek neki a munkának. Kitértem az agyamból mindent, amit az alanyról gondoltam, néhány alkalom után kialakult róla egy önálló véleményem, azt pedig már képbe tudtam fogalmazni. Tulajdonképpen a hatás volt az, amit lefotografáltam. Ez nagyon fontos, mert ugyanazt kell éreznie a kép nézőjének, mint amit én éreztem, amit én akartam elmondani.

Már a pályája elején is egyértelmű volt, hogy ez sikerül?

Nagyon sokáig féltem attól, hogy amit csinálok, az nem hat az emberekre, hogy nem tudom elmondani, amit én gondolok. Végül egy tragikus esemény készítetett rá, hogy elhiggyem: meg tudom csinálni. Darvas Iván 1956 decemberében felhívott, és azt mondta, hogy le fogják tartóztatni, csináljak róla pár képet, amíg szabad ember. A fotókat elkészítettem, pár nappal később a kollégám volt az első, aki láthatta az anyagot. Ő csak ennyit mondott: „Az Iván megy a börtönbe!” Megkérdeztem, hogy honnan tudja. Erre azt válaszolta: „Nézd meg a mozdulatait...!” Onnantól fogva biztos voltam benne, hogy megvan a képességem a közlésre. Tudja, nagyon keveseknek adatik meg, hogy a fotográfiát jól csinálják, de ha ez sikerül, akkor ez egy eszköz arra, hogy átvegyük, felvegyük a másik viselkedését, gondolatosságát.

Tudom, hogy nem szereti, ha túlzó kifejezésekkel illetik, de az ugye nem zavarja, ha elismeréssel tekintenek Önre amiatt, hogy láthatóvá, megismerhetővé, jól dokumentálttá tett egy meghatározó korszakot. Hogy olyasmit hozott létre, ami túlmutat önmagán.

Emberek vagyunk és hiú emberek, ezért természetesen nem. Viszont én gyakorlatilag csak idősebb koromra értettem és tudtam meg, hogy csináltam valamit. Amit megértettem, az pedig nemcsak rám, hanem minden fotósra igaz. Ha maga a nyakába akaszt egy gépet, kimegy a

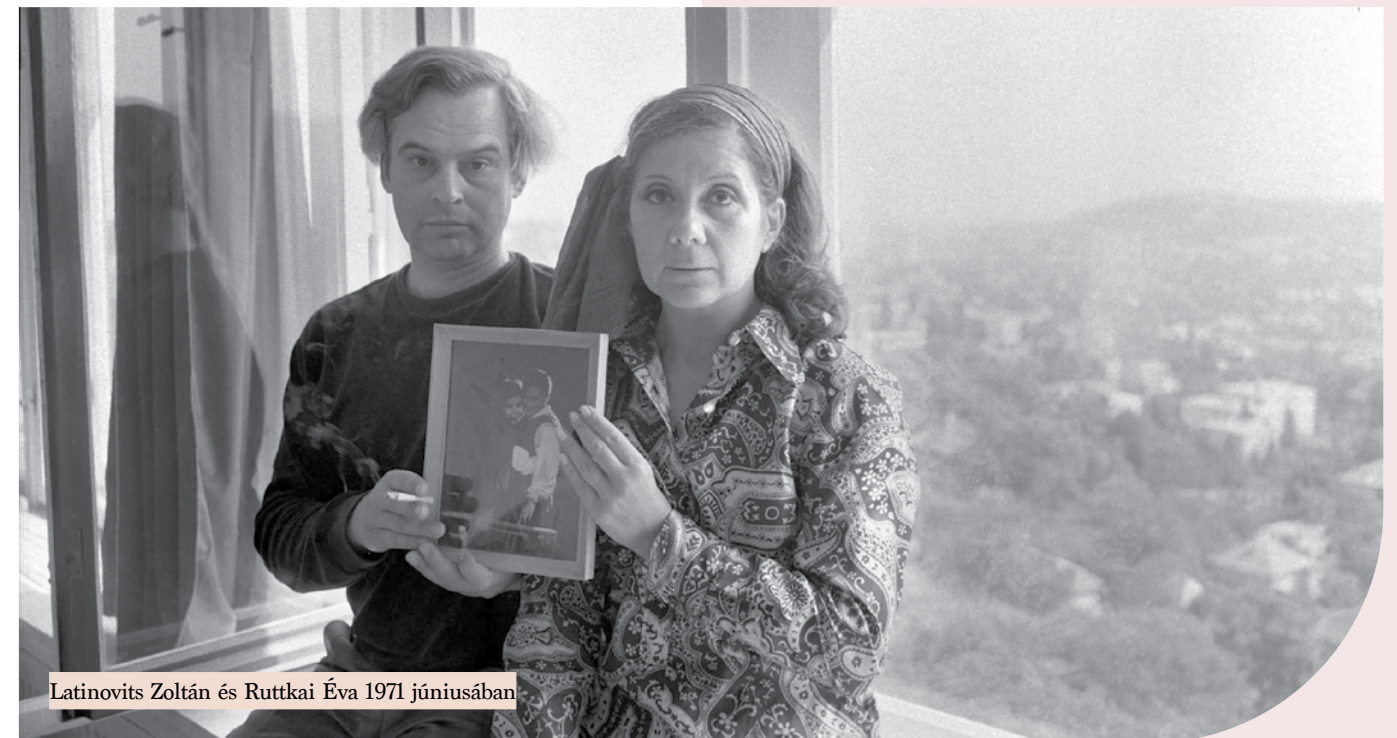
Lövölde térre, és fotografál, akkor küldetése van. Azt mondja, hogy 2024. október 16-a délután 2 óra van. Soha többet nem következik be. Most van, és maga megörökítette. És ha húsz év múlva valaki azt kérdezi, hogy „vajon hogy nézett ki a Lövölde tér 2024-ben”, maga előveszi a képet, és azt mondja, hogy így. Ez több mint varázslat – ez egy nagy lehetőség.

„Lehetőség” – A legtöbbször így tekintünk a fényképre, de balul is elsülhet egy fotó? Előfordulhat, hogy rosszul vagy rosszra használják a fotográfiát?

Ahogy elmondtam, a fotográfia nagyon nagy lehetőség, de nagyon veszélyes is lehet. Jó példa erre az 50-es évek, amikor nem volt mindegy, hogy ki van egy képen, vagy hogy ki kivel áll együtt a fotón. Tehát mint mindent, ezt is lehet rosszra használni. De a kép hosszú távon nem szolgálja ezeket a célokat, mert az az öröknek szól, ledobja magáról a rossz szándékú embereket. Ugyanilyen fontos még a fotós személyisége. Az én munkásságomnak az az egyik alapja, hogy soha nem árultam el a fotografált embereket, hiába tudtam meg róluk olyan dolgokat, amelyeket mások nem tudtak. Soha nem osztottam meg olyan képet, amelyet ők nem szerettek volna, ha pedig elmondok róluk valamit, az csakis olyasmis lehet, amit előtte megbeszéltem velük.

A magyar kultúrtörténelem legnagyobb eseményeinél volt jelen, személye láthatatlan cérnával fűzi össze azokat a meghatározó alkalmakat, amelyek máig ismertek, máig hatnak ránk, és még nagyon-nagyon sokáig velünk lesznek. Gondolok itt Töröcsik Mari cannes-i készülődésére vagy a Nemzeti Színház felrobbantására. Kérem, elevenítsünk fel ezek közül néhányat.

1965-ben telefonált Hilda (Gobbi Hilda, színésznő – a szerk.), hogy most teszik tönkre a Nemzetit, és menjek. Akkor ott egy olyan embert láttam, aki nem színész volt, hanem valaki, aki mentette a kultúrát. Négyyszer fordultunk két autóval Dunabogdány és a Blaha Lujza tér között. De Darvas Iván számárháton készült képei sem arról szóltak, hogy „én most samaragolok”, hanem a szabadságvágyról, ami abban a pillanatban tört elő belőle, amikor felült a hátára. Ugyanilyen volt Kulka Jani is, aki az agyvérzésből lábadozott, én pedig megkérdeztem, hogy „mindent megcsinálsz?” Azt mondta, hogy igen. „Beülsz ruhástól a fürdőkádba?” Be – mondta, és mire megfordultam, már ott volt.



Latinovits Zoltán és Ruttkai Éva 1971 júniusában



Cseh Tamás cigarettával a 80-as években

Szenzációs, nagy hatású művészekről van szó, ezzel kapcsolatban viszont rögtön megfogalmazódik bennem valami. Bármilyen beszélgetést olvastam vagy hallgattam Önnel, mindig kitűnt, hogy soha nem emeli a múltbéli színészióriásokat vagy a kultúránk legnagyobbjait toronymagásra a mostaniak rovására. Derűvel, szeretettel beszél a fiatal művészekről is.

Hát emberekről van szó. Teljesen mindegy, hogy színész, lehetne ő egy favágó is, ha engem érdekel, akkor ugyanúgy egyenrangú Darvas Ivánnal. Nem azt nézem, hogy ki mit csinál, hanem a végeredményt, hogy emberileg milyen, ezt próbálok megörökíteni. Akit valaha lefotografáltam, abban mindig az embert kerestem.

Korábban elmondta, hogy a színésznek az Ön fényképezőgépe előtt őszintének kell lennie, nem játszhat – ilyenkor kell elkezdenie dolgozni. Csak fotografálás közben érzekelte ezt a határvonalat, vagy a mindennapi, emberi kapcsolataiban is észreveszi, ha valaki csak játszik?

Mindig tisztában voltam vele, tehát pontosan tudtam, hogy egy beszélgetésben mennyi a valós és mennyi az ál. Azt gondolom, hogy nagyon könnyen ki lehet ismerni az embereket, ha legalább kétszer-háromszor találkoztál velük. A fényképezőgép optikája előtt pedig hazudni nem lehet, az én feladatom megkeresni azt a pillanatot, amikor már lehet dolgozni.

Tudom, hogy szerelmi viszony fűzi a fényképezőgépéhez, ezért is szeretném megkérdezni, hogy az ikerlencsés Rolleiflexen kívül milyen készülékekkel dolgozott még?

A Rolleiflex mindenekelőtt áll, nagyon sokáig ragaszkodtam hozzá. Később a Hasselblad nőtt hozzám, az vált a kinyújtott kezemmé. Három kazettám volt mindig töltve – színes és fekete-fehér –, a színházi előadásoknál a pici szünetekben azokat cserélgettem rajta. Bár a Hasselbladban nehézséget jelentett, hogy nem riportergép volt, hanem egy zsánerfotografálásra alkalmas készülék, én ezt mégis megpróbáltam áthidalni, mert technikailag annyira jó volt, hogy egy csomó dolgot meg tudtam vele csinálni. Nagyon szerettem még a Tele-Rolleit, ami a Rolleiflex beépített teleobjektíves változata, ez portrézásra kiváló volt. Aztán jött a digitális Nikon, ami a mai napig sem egy olyan szerelem, mint a Rolleiflex.

Fotózni sem olyan jó vele?

Iszonyatos a differencia a filmes géppel készült képek és a digitális fotók között. Előbbivel sokkal többet tud az ember megmutatni. Az analóg technika ugyanis rákényszerít a gondolkodásra. A fotós – mivel tudja, hogy hány kocka van még hátra – komponál, világítást



Darvas Iván és Halász Judit 1965-ben

néz – egy csomó olyan dolgot tesz, ami beépül az agyba. Egész más embert igényel az egyik, mint a másik. Az analóg fotografálás én vagyok, a digitális pedig a technika.

A Keleti 140 elnevezésű fotópályázat kapcsán kerestem meg Önt, ezért kérem, engedjen meg egy vonatos kérdést is. Előfordult, hogy a fotós a helyszínekre vonattal járt?

A 60-as és 70-es években már volt autóm, de akkor is – ha lehetett – vonattal mentem mindenhová. Megmondom, hogy miért. A vonat adta abban az időben azt a kényelmet, amelyre én vágytam, illetve többet is, mint egy autó, mert gondolkozni lehetett útközben, nem kellett semmi mással törődni, csak azzal, hogy ne felejtsek el az én megállómnál leszállni. Mindig pontosan jártak a szerelvények, a kocsik tiszták voltak, ebédelni tudtam, még aludni is lehetett, a helyjeggyel pedig megvolt a saját helyem. A vasút rendszerezte az életemet, tehát ha tudtam, hogy Nyíregyházáról 16:20-kor indul az a gyors, amelyikkel én időben Pesten vagyok, akkor úgy rendeztem be a napomat, hogy azt elérjem. Részemmé vált a vasút.

Kevesek kiváltsága, hogy rátaláljanak valami olyasmire, amit szenvedéllyel művelhetnek ilyen hosszú időn át. Sok kitartás kellett ahhoz, hogy amit megtalált, azt ne eressze el?

Nagyon nagy boldogság, hogy az emberi lény képes arra, hogy ilyesmit megtaláljon, azt pedig biztosan kijelenthetem, hogy soha nem csinálnék mást. A fotográfia magában hordozza a lehetőséget, hogy belenézsek más emberek életébe, és elmondjam, mi a véleményem. Egyébként semmiben sem vagyok kitartó, percek alatt eldobom, amit kitalálok, a fotó viszont más. Abba az első perctől kezdve beleszerettem, mindig egy bástya volt körülöttem. Vigyáz rám, segít, utat mutat.

Azt hiszem értem, hogy mit kapott Ön a fotográfiától. Azt is meg tudná fogalmazni, hogy a „kép” mit nyújtott a világnak?

Miután a Jóisten megadta nekem a hosszú életet, felismertem, hogy mi mindent nem tudnánk, ha nem lenne fotográfia. Itt vannak például a háborúk: az ott készült első fotók. Talán nem is tudtunk volna róluk, hogy vannak, hogy milyen kegyetlenek, ha nem lett volna a fotós. Az, aki fényképezőgépet ragad, egy nagy tanár, mert általa meg lehet érteni a mértéket, hatalmas dolog közéjük tartozni.

Benke Máté

A közölt fényképek Keleti Éva engedélyével jelentek meg a MÁV-csoport magazinban.

Leveletek érkezett az Ügyfélszolgálatra!

Kedves MÁV-START!

Pénteken, azaz 2024. szeptember 27-én utaztunk a párommal a 18:45-kor induló Adria IC-vel Splitbe.

A hálánkat szeretnénk kifejezni a vonaton dolgozó személyzet, külön kiemelve a 422-es (Laci bácsi), valamint a 423-as hálókocsokban dolgozó menedzserek, illetve az étkezőkocsiban dolgozó fiatal felszolgálóhölgy iránt. Hihetetlen kedves-ség, vendégszeretet jellemzi őket. Kiemelnénk még a szakács munkáját a fantasztikusan finom ételekért. A késés miatti fejfájást ellensúlyozta ez a nagyszerű személyzet.

Hálásak vagyunk nekik az élményért!

Kérjük, ha van rá mód, valamilyen jutalomban részesítsék őket!

Üdvözlettel:

Reni és Zsolt



Tisztelt MÁV Ügyfélszolgálat!

Bak Andrásné vagyok, és szeretném megosztani Önökkel az utazásom során tapasztalt észrevételemet, melyet, úgy gondolom, nem csak akkor kell megtenni, ha panasszal élünk, hanem akkor is, amikor nagy tiszteletet vívnak ki a szemünkben az Önök munkatársai, akik, azt mondhatom, hogy életet mentettek. Budapest Keleti pályaudvarról utaztam Mendére a 9 óra 20 perckor induló S60-as vonattal szeptember 30-án. Rákoshegyén egy 18 éves fiatalember epilepsziás rohamot kapott, és az eszméletét is elvesztette. A két kalauzhölgy szakszerűen, stabil oldalfekvésbe helyezte, az egyik megtartotta a fejét a saját combján, míg a másik azonnal intézkedett, hogy a vonat nem mehet tovább. A mentők értesítése, a forgalomirányítás megváltoztatásáról való intézkedés tette lehetővé, hogy a fiatalember megfelelő orvosi ellátásban részesüljön a mentő megérkezéséig. Talán 10 perc is lehetett, amíg a fiatalember az eszmélet-vesztésből olyan állapotba került, hogy meg tudta mondani a nevét, és hogy hol van. Én egy nedves törülközőt adtam a kalauzhölgynek, aki az arcát törölgette, ami segített abban, hogy feleszméljen. Számunkra, utasoknak azt is elintézték, hogy közel 1 órás késéssel ugyan, de egy másik vonatra átszállva eljuthassunk a célállomásainkhoz. Többen zúgolódtak egy kicsit, hogy nem érnek a munkahelyükre, de megértették, hogy bármelyikünkkel megtörténhet, és ez mindenkinél a türelmes várakozást jelentette. Mindezt azért írom meg Önöknek, mert szeretném, ha a két hölgyet dicséretben részesítenék, mert cselekedük számomra hatalmas megnyugvást adott, és jó érzéssel töltött el. Az idősebb kalauznő azt mondta, hogy számára a legfontosabb az utas épsége és biztonsága.

Tisztelettel: az Önök járatát igénybe vevő utas

Tisztelt Volánbusz!

Ma reggel a Nagykanizsától Homokkomáromig közlekedő buszra való felszálláskor a busz vezetője felsegítette a fedélzetre a bevásárlókocsimat, sőt egészen az ülésემig vitte. Mielőtt leszálltam, megkérdeztem a nevét, nagyon szerényen el sem akarta árulni, de végül sikerült megtudnom: Simon Csabának hívják, és ezzel a kedves cselekedetével az egész napomat bearanyozta. Ezúton is köszönet még egyszer azért, hogy ilyen példamutatóan segített!

Annak ellenére, hogy nem régen van a Volánnál, javaslom, ismerjék el ezt a hozzáállást! Azóta hallottam többektől, hogy ő egy kivételes egyéniség, mindenkihez van egy kedves szava. Nos, ezt el kell ismerni és mindenki elé követendő példaként állítani!

Tisztelettel: K. Gy.-né

A MALACTÓL AZ AUTÓBUSZIG

Kőbánya alsó



A Budapest X. kerület városközpontjában lévő állomás kezdetben csak Kőbánya volt, az innen induló vonatokon pedig nemcsak emberek utaztak nagy számban, hanem sertések is. Pályaudvarnak nevezték, és a forgalma miatt a legjelentősebbek közé tartozott. A közelében lévő közúti kereszteződés miatt azonban hírhedtté vált.

Bányából Kőbánya

A vasút megjelenéséig Kőbánya egyszerre volt bányavidék és borvidék az urbanizáció legkisebb jele nélkül. De az 1847-ben létesült második hazai vasútvonal – Pest–Szolnok – érintette a területet, ez pedig olyan átrendeződést eredményezett, amely nagyban befolyásolta Kőbánya jövőjét. Addig ugyanis a pesti sertésenyésztés a mai Ferencváros területén összpontosult, a vasúti kapcsolat kialakítása azonban arra ösztönözte a gazdákat és a kereskedőket, hogy Kőbánya környékére települjenek át. Az állatokat eleinte a vonal átadásakor még nem is létező vasútállomás környékén épített telepeken helyezték el, de mivel ugyanezen a környéken egyre több lakóház is épült, a sertéseknek – közegészségügyi okokból – új helyet jelöltek ki a vasúti töltés túloldalán. Itt az 1870-es évekre Magyarország legnagyobb és legjelentősebb tenyésztőközpontja alakult ki a korszerű infrastruktúrájának is köszönhetően. A sertésenyésztésre ma is emlékeztetnek a környékbeli utcanevek (Mázsa tér, Szállás utca, Horog utca), de azért is érdemes szólni erről, mert az állattartás kulcsfontosságú volt Kőbánya városiasodását, gyarapodását illetően. A bányászat és a szőlőtermesztés megszűnt, ám mivel a főváros 1873-as egyesülése után Kőbányán az egyik legjelentősebb vasúti infrastruktúra létezett, az állattartás mellett az iparosodás is megindult. Ez azért volt kulcsfontosságú, mert húsz évvel később, amikor a példátlan sertésvész követően az ágazat nem tudott többé talpra állni, a katasztrófa Kőbánya fejlődését legfeljebb megakasztani tudta, visszavetni nem. A vasút azonban nem csak a teherszállítás miatt volt nagy jelentőségű. A személyforgalmat jelentősen befolyásolta, hogy a városrész centrumából rövid idő alatt el lehetett jutni a Nyugati pályaudvarra, illetve a környékbeli településekről könnyen megközelíthetővé váltak a szaporodó kőbányai munkahelyek. Amikor 1868-ban a

lóvasút is megérkezett Kőbányára, már két vasútállomás is működött; a második 1867-ben létesült a Pest–Hatvan vonal átadása idején – ez lett Kőbánya felső.

Kiküszöbölni a keresztezést

Hogy a két állomást megkülönböztessék, a régi állomás a Kőbánya alsó nevet kapta, az ottaniak számára azonban a központi elhelyezkedése, illetve a hozzá kapcsolódó teherpályaudvar miatt továbbra is ez volt a fontosabb. Mindez hatalmas forgalommal járt, ami maga után vonta a városi közlekedés és a közúti teherszállítás növekedését. Ám ez nemcsak gyarapodást hozott, hanem egy megoldhatatlannak látszó problémát is. A századfordulóra a vágányokat keresztező Kőbányai út az egyik legforgalmasabb külvárosi útvonallá vált, a lovas kocsik mellett a villamosforgalom is egyre nagyobb méreteket öltött. Csakhogy a vasút miatt a járműveknek hosszasan kellett a lezárt sorompónál várakozniuk, ami egy idő



után ellehetetlenítette a folyamatos haladást, a villamosok pedig nem tudták tartani a menetrendet, illetve a megfelelő követési távolságot. „Az utolsó évek alatt tudvalevőleg a m. kir. államvasutak forgalma lényegesen emelkedett, továbbá emelkedett a kérdéses állomásnak tolatási szolgálata is úgy, hogy jelenleg 15 üzleti órát alapul véve, a sorompó naponta átlag 85-ször záratik el és a Kőbánya felől és a Kőbánya felé irányuló forgalmunkat olyképp akadályozza, hogy naponta átlag 200–250 vonat (villamos) az átkelésben hosszabb rövidebb ideig akadályozva van. A Kőbányára irányuló forgalmunk tehát egy oly körülmény behatásától függ, amelyre sem nekünk, sem a menetrendet megállapító hatóságnak befolyása nincsen” – panaszkodta Jellinek Henrik a villamosokat üzemeltető Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) vezérigazgatója 1911. január 3-án a fővárosnak „a magyar királyi államvasutak kőbányai alsó pályaudvarának áthidalása ügyében”. A levélben nemcsak arról emlékezik meg, hogy keresik a megoldást a BKVT-nél („Behatóan foglalkoztunk továbbá azzal a kérdéssel is, miképp lehetne a pályaszinbeni keresztezés kiküszöbölésével ezen forgalmat a m. kir. államvasutak forgalmától teljesen függetleníteni.”), de azzal a javaslattal is él, hogy „a pályaszinben való keresztezés helyébe bemutatott tervek szerint áthidalás lépne, amely nemcsak műszakilag keresztül vihető, hanem minden tekintetben a székesfőváros közlekedési érdekeit hathatósan előmozdítani van hivatva”, ami egyszerűbben fogalmazva egy vasúti felüljáró építését jelentette volna. „A pályaszinben való keresztezés kiküszöbölése által Kőbánya a mostanival össze nem hasonlítható forgalmat és e kerület fejlődése, ipara és kereskedelme hatalmas lendületet fog nyerni” – érvelt Jellinek Henrik, de ezzel nem mondott nagy újdonságot. Hasonló beadvány már jóval hamarabb, 1890-ben is született, huszonegy évvel korábban ugyanis a fuvarosok nyújtottak be panaszt amiatt, hogy a sorompó oly hosszú időn keresztül van leengedve, hogy „nemritkán száz szekér is összetorlódik a várakozásban”.

Ahogy a fuvarosoké, úgy a vezérigazgató panasza is harminc éven át pusztába kiáltott szó volt. A forgalom vasúton és közúton is növekedett, megjelentek az autók is, de a sorompó maradt. Rádásul ugyanez a probléma más budapesti főútvonalakat is érintett: a Kőbányai úthoz hasonló torlódások alakultak ki a Thököly útnál vagy a Hungária körútnál is. És ami rosszabb: e kereszteződéseknel a balesetek száma is egyre emelkedett. Olyannyira, hogy a sajtó az

1920-as évektől kezdve előszeretettel használta a „halálsorompó” elnevezést ezeknél a kereszteződéseknel. Igaz ugyan, hogy a MÁV már 1912-ben tervbe vette a vasúti felüljárók építését az érintett helyeken (1916-os átadással), ám a háború kitörése miatt erre nem kerülhetett sor. A háború után viszont évtizedes vita vette kezdetét – legfőképp azon, hogy ki állja a költségeket. Megszámlálhatatlan ígéret és baleset után 1941-ben szüntették meg a halálsorompókat azzal, hogy a MÁV egy sok-sok kilométernyi töltést emelt a Városligettől egészen Ferencvárosig, így Kőbánya alsót, mint ahogy a szomszédos Zuglói megállóhelyet is ehhez a művelethez kellett igazítani, vagyis új „emeletes” felvételi épületekre lett szükség. Kőbánya alsónál 1941-ben kezdték megépíteni az új állomást, ám a háború miatt a munkálatok 1944-ig elhúzódtak. Mindez azt is jelentette, hogy Kőbánya alsót „lefokozták”: a Vasúti és Közlekedési Közlönyben 1944. augusztus 6-án jelent meg a közlemény, hogy „Kőbánya alsó nevének a „p. u.” törlendő és helyette „m. h.” írandó”, vagyis a pályaudvarból megállóhely lett. Ez azonban mégsem jelentett visszalépést: a Kamarássy Jenő tervei alapján épül megállóhelyi létesítmény a háborús körülmények ellenére is korszerű, kulturált, minden igényt kielégítő kétszintes épület volt; a váróterem és a pénztárak mellett étteremmel, trafikkal, újságossal, taxiállomással. Építészeti jelentőségét mutatja, hogy az 1985-ben megjelent Magyar művészet című monográfiában ezt írják róla: „A műfajban kimagaslik Kamarássy Jenő Kőbánya-Alsó Pályaudvar épülete (1944), melyet a ceglédi vasútvonal pályatestének városrendezés miatt szükséges megemlése alkalmából építettek, a kétszintes megoldás a közút és a vasúti pálya helyzetéből adódik, a peronszint építészeti megfogalmazása tetszetős”. Elképzelhető az is, hogy megrendelők valószínűleg egy nagyobb léptékű kőbányai városkorszerűsítés első lépésének szánhatták a modern épületet, ami 1944-ben már igencsak merész gondolatnak számított a közeli jövőt illetően. A környék rehabilitációja azonban csak az 1970-es években kezdődött, az állomás környékén lakótelep épült, Kőbánya alsó szomszéd-ságában pedig egy jelentős méretű teret alakítottak ki, ahol buszvégállomás, szolgáltatóház és áruház is épült, és elnevezték Kőbánya városközpontnak. Ma sincs másképp, bár a teljességhez tartozik, hogy az átadás óta eltelt majd’ ötven év nem múlt el nyomtalanul.

Legát Tibor

Mindenki kedvence: az alma

Egy gyümölcs, amit senkinek sem kell bemutatni. Amit az egész világ imád. És amit nem lehet megunni. Az alma amennyire egyszerű és hétköznapi, annyira unikális is, hiszen nincs még egy gyümölcs, amihez ennyi mítosz, tudományos felfedezés és történelmi esemény kötődne. Írásunkban a legendák nyomába eredünk, és bemutatjuk az alma ezernyi arcát – a tányéron is.



A rózsafélék családjába tartozó alma a tökéletes gyümölcs. Szabályos, kerekded alakja, roppanós húsa, kellemesen édes íze, hosszú eltarthatósága és az egészségre gyakorolt jótékony hatásai miatt az első növények között volt, amit a kőkorszakban elkezdett termesztetni az ember.

Ezerarcú

Az ókori rómaiak már 29 fajtáját ismerték, napjainkban pedig több mint 7000 nemesített fajta közül választhatunk, a piros, sárga, zöld vagy csíkos héjúaktól az édes és savanykás ízvilágig bezárólag. Itthon a jonatán, jonagold, starking, golden, idared, gála és a Granny Smith a legelterjedtebbek, de ne feledkezzünk meg a régi magyar fajtákról sem, amelyek ismét egyre több kiskertben kapnak helyet, és általában ellenállóbbak a betegségekkal szemben. Ezek az egri piros, a húsvéti rozmaring, a nyári fontos, a téli arany vagy a batul. Most érdemes ültetni, hiszen a saját szüretelés élményén túl jól is mutat a kertben az almafa: tavasszal csodaszép fehér-rózsaszínes virága vonzza a tekintetet, kerek lombkoronája nyáron kellemes árnyékot ad. Később a fa alatt üldögélve csak arra kell vigyáznunk, nehogy a fejünkre pottyanjon egy szép termés – de ha jobban belegondolunk, ennek is lehet haszna...

Egészséges

Az alma, bár egész évben elérhető, kétségkívül ilyenkor, ősszel a legfinomabb. Friss és lédús, telis-tele vitaminokkal. Nem véletlenül tartja a mondás: „Napi egy alma az orvost távol tartja.” Jelentős C-, A- és B-vitamin-forrás, magas az ásványianyag- és a rosttartalma, továbbá jó hatással van a gyomorra és a koleszterinszintre. És igen, a fogakat is védi. Igaz, hogy nem helyettesíti a fogkefét, de fogyasztása serkenti a nyáltermelést a szájban, így távol tartja a baktériumokat, és csökkenti a fogszuvasodás kialakulásának esélyét. Az alma leve antibiotikus hatású, az almaecet pedig gyulladáscsökkentő, és védelmet nyújt az ízületeknek.

Legendás

Az alma sokkal több, mint egy gyümölcs. Egy jelkép. Legendá. Egy valóságos ikon. Az ókori csatáktól számos nép

mitológiáján át a Bibliáig, Hófehérke meséjén keresztül a világ egyik vezető szoftvercégének emblémájáig mindig és mindenütt ott volt, van és lesz. A trójai háború kitörésének története az egyik leghíresebb görög mítosz, ahol az alma volt minden baj okozója. Eriszt, a viszály istennőjét nem hívták meg egy esküvőre, ezért bosszúból egy aranyalmát dobott az ünnepelő közönség közé, amelyen ez állt: „A legsebbe nek”. Az istennők mind maguknak akarták az almát, végül Parisz dönthetett. Az ifjú herceg Aphrodité ajánlatát fogadta el, aki a világ legszebb asszonyának szerelmét adta neki. Hiába volt már férjnél szép Heléna, Parisz egyszerűen megszóktatta Menelaosz előtt, és Trójába vitte. A szöktetés – a legendák szerint – az ókor legnagyobb hadjáratát vonta maga után, s a hosszú csatában – és Odüsszeusz furfangos falovának köszönhetően – a virágzó város végül elbukott. A Biblia egyik legismertebb jelenete szerint Éva nem tudta megállni, hogy ne egyen a „jó és a rossz tudásának fájáról”, ezért a Teremtő kiűzte az első emberpárt a Paradicsomból. Hogy a tudás fája valójában milyen gyümölcsfa volt, máig kérdéses, a legtöbb ábrázolás szerint azonban egy almába harap bele Éva.

A magyar történelem kiemelt jelképe, a koronázási jelvények egyike az országalma a Szent Korona, a jogar, a koronázási palást és kard mellett.

Tell Vilmosnak, a leghíresebb svájci mondahősnek büntetésből a fia fején kellett 100 lépés távolságból etalálnia nyílve szővel egy almát.

A számos találmányáról ismert angol tudós, Sir Isaac Newton legnagyobb felfedezését egy almának köszönheti. Éppen egy fa alatt ült, és azon elmélkedett, mi tartja a Holdat a Föld körüli pályán, amikor egy alma a fejére pottyant. Ezután jött a gondolat, hogy nem véletlen, hogy a tárgyak mindig lefelé esnek. Ez vezetett el a gravitációs kölcsönhatás felismeréséhez.

A legendás történeteket még hosszan sorolhatnánk, akárcsak az almás recepteket. A selymes almaleves, a vasárnapi kompót és nagymama almás pitéje mind-mind nagy kedvencek, de a húсок és saláták remek kiegészítője is e csodás gyümölcs.

Receptek



Almás-zöldborsós tézstasaláta csirkemellel

Hozzávalók: 500 g fusilli, 300 g csirkemell, 1 db nagy alma, 300 g zöldborsó, 1 db pritaminpaprika, 4 db 7-9 cm-es savanyú uborka, 1 csokor friss petrezselyem, 330 ml görög joghurt, fél citrom leve, olaj, só, bors

Elkészítés: A tészta enyhén sós, forró vízben megfőzzük, majd leszűrjük, átmoszuk és hűlni hagyjuk. A csirkemellet kb. 1 cm-es kockákra vágjuk. Egy serpenyőben olajat hevítünk, és hozzáadjuk a csirkemellet. Sózzuk, borsozzuk, és közepes hőfokon néhány perc alatt megsütjük. A kaliforniai paprikát, az almát és az uborkát kb. fél cm-es darabokra vágjuk, és a kifőtt tésztahoz keverjük a sült csirkemellkockákkal, a zöldborsóval, a finomra aprított petrezselyemmel, a joghurttal és a citrom levével együtt.



„Csupa alma” torta

Hozzávalók: 1,5 kg ropogós alma, 3 ek. citromlé, 3 dl almalé, 1 cs. vaníliás pudingpor (főzős), 4 ek. + 4 ek. + 15 dkg cukor, 15 dkg liszt, 1 csapott tk. sütőpor, 10 dkg puha vaj, 2 tojás, 1 csipet só, 150 g tejföl, 2 ek. mandulapehely

Elkészítés: Az almákat meghámozzuk, negyedelve kicsumázzuk, feldaraboljuk 1-2 cm-es kockákra, és meglocsoljuk a citromlével. A pudingport 5 evőkanálnyi almaléval és 4 evőkanál cukorral simára keverjük. A maradék almalevet egy nagy lábasban felforraljuk, hozzáadjuk a pudingot, és 1 perc alatt, folyamatosan kevergetve készre főzzük. A pudingba forgatjuk az almakockákat, és félretesszük hűlni. A tésztahoz a vajat krémesre keverjük csipetnyi sóval és a 15 dkg cukorral. Egyenként hozzáadjuk a tojásokat, majd rászitaljuk a sütőporral elkevert lisztet, végül a masszába dolgozzuk a tejjel. Vajjal kikenünk és cukorral megszórunk egy 26 cm-es tortaformát. Először belesimítjuk a tésztát, majd ráhalmozzuk a pudingos almakompót. Előmelegített sütőben (alsó-felső) 190 fokon 50 percig sütjük, majd a tetejére szórjuk a mandulapehelyt, és további 10 percre visszatoljuk a sütőbe. A kész tortát a formában hagyjuk teljesen kihűlni. Tejszínhabbal vagy vaníliafagyival tálaljuk.

Kristálytisztá hangok, összecsendő szólamok

MINŐSÉGI HANGVERSENYEK NOVEMBERBEN IS A MÁV SZIMFONIKUS ZENEKARTÓL

Takács Nagy Gábor karmester a MÁV Szimfonikus Zenekarral a Zeneakadémián

A MÁV Szimfonikus Zenekar egyedülálló zenei élményt kínál, amely minden alkalommal lenyűgözi a hallgatót – hazai és nemzetközi színpadokon egyaránt. Művészi színvonala kiemelkedő a szimfonikus zenekarok között, a zenészek virtuozitása, a hangszerek harmóniája igazi zenei csodát teremt. Ez a varázslat minden előadásban megjelenik, a repertoár változatosságának köszönhetően a közönség bármely tagja megtalálja a kedvére való darabot. A helyszín elegáns, az akusztika pompás, az enteriőr lenyűgöző. Ez a környezet a művészek és hangszereik harmóniájával olyan egységet teremt, amely ünneppé varázsolja a koncertet. Mert minden koncert egy különleges esemény, egy olyan varázslatos utazás a hangok világába, amelyet a zeneművészet eszközeivel a MÁV Szimfonikus Zenekar kínál a számunkra. Az alábbiakban a novemberi repertoárból adunk ízelítőt olvasóinknak.

Egy legendás mese és a klasszikus zene párosa

Ritka dolog az, ha egy zeneszerző arra adja a fejét, hogy a legfiatalabb közönség számára írjon darabot. Márpedig Fülepp Márk pontosan ezt tette, mégpedig Fekete István klasszikussá vált regénye, a Vuk alapján. Célja, hogy bizonyítsa, a zene igenis tud mesélni, és a hangszereknek is megvan a maguk nyelve! Aki eljön, meghallhatja, hogyan mesél a hegedű, a brácsa, a trombita, a fuvala és egy szimfonikus zenekar még sok egyéb izgalmas hangszere. Hogyan lopakodnak a cserkésző róák, hogy szólal meg a zenében a bölcs Karak vagy épp a félelmetes Simabőrű. Mindez a legnagyobb művészek közreműködésével, mint amilyenek Erdélyi Dániel karmester vagy Vida Péter színművész, aki a zenék között mesél majd a gyerekeknek. Fülepp Márk Vuk című művét 2024. november 16-án, 10:30 órai kezdettel hallgathatjuk meg Budapesten a Magyar Zene Házában, a MÁV Szimfonikusok előadásában. A darab ősbemutatója 2022-ben volt, ugyancsak a Zenekar közreműködésével.

Romantikus ideálok

A Zenekar a 2024/25-ös évadában öttestés Beethoven-sorozatot indított, amelyeken Takács-Nagy Gábor vezényletével a zeneszerző összes szimfóniája elhangzik. A hangverseny különlegessége, hogy az előadás előtt, 17:45-től műhelybeszélgetésen vehet részt a közönség, amelyen a karmester mesél az elhangzó művekről. A sorozat második előadásán, 2024. november 6-án, 19 órai kezdettel Beethoven Egmont-nyitányát, valamint a II. és a III. (Eroica) szimfóniáit hallgathatjuk meg a Zeneakadémián.

Zene-Tér-Kép a Budapest Jazz Clubban

Az óvodás- és kisiskoláskorú gyerekeknek szóló Zene-Tér-Kép sorozat interaktív, vetítéssel és gyermekdalokkal tarkított ismeretterjesztő foglalkozásán az ifjú közönség sok mindent megtudhat a hangszerek történetéről, használatáról, hangzásáról olyan zeneműveken keresztül, amelyekben a kiválasztott hangszerek kapják a legnagyobb főszerepet. A foglalkozásokat Székely Edit fuvolaművész, zenepedagógus vezeti. Ez alkalommal a gyerekek megismerkednek a vonós hangszercsalád minden

tagjával. Kipróbálják, hogy megszólal-e vonó nélkül a hegedű, énekelnek a báronyos hangú brácsával, táncolnak a cselló muzsikájára, és azt is megszámlálják, hogy a legnagyobb vonós hangszernek, a nagybőgőnek van-e a legtöbb húrja. Az interaktív foglalkozásokon a zeneirodalom legszebb vonós kamarazenéit is bemutatja a Zenekar. Az előadásra 2024. november 23-án, 11 órakor kerül sor.

A fejlődés útján

A MÁV Szimfonikus Zenekar népszerű Szőke Tibor-bérletsorozata idei évadának első estjén a Múpa, Bartók Béla Nemzeti Hangversenyteremben 2024. november 21-én, 19:30-kor újra köszönthetjük az évtizedek óta Bécsben élő, világhírű zongoraművészt, Elisabeth Leonskaját, aki ezúttal a Junior Prima díjas Berecz Mihály zongoraművésszel lép pódiumra. Előadásukban Mozart Esz-dúr versenymű két zongorára című alkotását hallhatjuk. Mozart és Richard Strauss születése között mintegy 100 év telt el, de Strauss élete végéig Mozart szellemi örököse akart lenni. Életművének egyik legizgalmasabb darabja az Imígyen szóla Zarathustra című szimfonikus költeménye is felcsendül ezen az estén, amelyet Friedrich Nietzsche, a nagy filozófus egyik legjelentősebb műve inspirált. Az est karmestere Farkas Róbert, aki immár negyedik évadját kezdi a MÁV Szimfonikusok élén.

Báli forgatag a Festetics-palotában

2024. november 29-én, 18 órai kezdéssel a MÁV Szimfonikus Zenekart a veszprémi illetőségű, kamarazenészként és tanárként is elismert, Bartók-Pásztory-díjas Kovács Péter hegedűművész karmesterként is vezeti. A műsoron többek között szerepel Leszkovszki Albin: Veszprémi táncok – Fantázia verbunkos dallamokra, Járdányi Pál: Concertino hegedűre és vonószenekarra és Orbán György: Bálzene Razumovszkij grófnak című műve is. Az előadás a MÁV Szimfonikus Zenekar népszerű Festetics-bérletének aktuális műsora lesz, amely Magyarországtól Nagy-Britanniáig vezeti a közönséget, és amelyből a humor és a könnyedség sem hiányzik.

Hum Krisztina
fotó: Steier Máté



Lendvai György, a MÁV Szimfonikus Zenekar ügyvezető igazgatója

Lendvai György, a zenekar igazgatója

„A MÁV Szimfonikus Zenekar várhatóan 2024-ben is egy nagyszerű évet tud majd zárni, hiszen idén is számtalan csodálatos előadáson tudunk feledhetetlen órákat szerezni a közönségünknek itthon és külföldön egyaránt. Büszkeséggel tölt el, hogy például nyáron Kobayashi Ken Ichiróval háromhetes, nagy sikert arató turnét vettünk részt Japánban. Számomra öröm és végtelen megtiszteltetés az élettől, hogy nap mint nap azzal foglalkozhatok, amit igazán szeretek. Az örömeim mellett persze nehézségek is vannak, de én szeretem a kihívásokat, és a remek koncertjeink megerősítenek abban, hogy érdemes küzdeni. Ezúton is köszönetet nyújtok nagyra becsült támogatóinknak és hűségű közönségünknek! Szeretettel várjuk a MÁV-csoport munkatársait is az előadásainkra!”



Zene-Tér-Kép a Budapest Jazz Clubban

Működésüket, sikereiket nyomon követhetjük a www.mavzenekar.hu weboldalukon is.

További sok sikert kívánunk a MÁV Szimfonikus Zenekarnak!

KÖNYV- ÉS PROGRAMAJÁNLÓ

„Az olvasás olyan tréning az agynak, mint a testünknek az edzés.”

(Nyáry Krisztián)



November beköszöntével elérkezik az idő, hogy bekuckózzunk egy jó könyvvel, de a Márton-nap és az ünnepek közeledtével a hideg ellenére is érdemes kimozdulni, hiszen számos társasági esemény is vár ránk, amelyek garantáltan feldobják az őszi napokat. Kollégáink ismét izgalmas olvasmányokat ajánlanak az egyre rövidülő napokra, és kedvünkre válogathatunk a jobbnál jobb programok közül.

Sofi Oksanen: Sztálin tehenei

Sofi Oksanen finn-észti származású író, akinek első könyve a Sztálin tehenei. A magyar olvasó számára egészen ismeretlen közegben játszódik. Finnországot és Észtországot mindössze a Finn-öböl választja el. A közelségből adódóan a lakosok a történelmük alatt végig sokrétű kapcsolatban álltak egymással. Ezek a kapcsolatok azonban korszakonként egészen más színezetet öltöttek. A regény egy család nőtagjai három nemzedékének – nagymama, anya, lány – életét mutatja be. A cselekmény az 1940-es évektől kezdően napjainkig ível. A három főszereplő: egy észti faluban élő nagymama, az aszszony lánya, aki a jobb élet reményében férjhez megy egy finn férfihez, és a legfiatalabb szereplő, a már Finnországban született Anna. Annának egyaránt meg kell küzdenie a felnőtté válás nehézségeivel és a kettős identitásával. A szerzőnek az évek során több regénye jelent meg magyarul, közülük talán a legkiemelkedőbb a Tisztogatás, amellyel tovább gyarapította nemzetközi sikerei sorát.

Császár Éva



Saul Austerlitz: A Jóbarátok-generáció

Sajnos a 2023-as év nem kedvezett a Jóbarátok rajongóinak, hiszen az egyik leghíresebb főszereplő, Matthew Perry hirtelen elhunyt. A hír kapcsán sokan újra elkezdték nézni a világhírű sorozatot és kézbe venni a sitcomról készült összes könyvet. Éppen ezért úgy döntöttem, hogy most bemutatom Saul Austerlitz A Jóbarátok-generáció című könyvét, amely tökéletes kiegészítője a sorozat iránti nosztalgianak.

Saul Austerlitz alaposan beleássa magát a legendás sitcom születésének és sikerének hátterébe. A könyv rengeteg érdekességet oszt meg a szereplőkről, a forgatásokról és a sorozat popkulturális hatásáról. Austerlitz bemutatja, hogyan vált a Jóbarátok egy teljes generáció számára meghatározó élménnyé, és hogyan tükrözte a '90-es évek társadalmi és kulturális változásait. Olvasás közben úgy éreztem, mintha újra átélném a sorozat legemlékezetesebb pillanatait, miközben rengeteg új információt is felfedeztem. A könyv tele van érdekes háttérstoriákkal és olyan részletekkel, amelyeket még a legnagyobb rajongók sem biztos, hogy ismernek. Ha kíváncsi vagy arra, hogyan jött létre a sorozat, és miért maradt ennyire népszerű több évtized után is, ezt a könyvet mindenképp érdemes elolvasnod.

Kozma Barbara



Parinoush Sanee: A megbocsátás könyve

Véletlenül akadtam rá erre a rendkívül olvasmányos kötetre, amely egy eddig számomra ismeretlen világot nyitott meg. Az író egy kisfiú némaságán keresztül kalauzol el bennünket az iráni társadalom forgatagába, egy gyermek és az édesanyja szemszögéből mesélve el a történetet. Az 5 éves Sahab nem hajlandó beszélni. A családja fogyatékosnak tartja, és szégyenkezik miatta, legfőképp az apja, aki nem tudja magát túltenni azon, hogy a kisebbik fiával nem büszkélkedhet. Minél inkább erőlteti, hogy megszólaljon, Sahab annál inkább bezárkózik. Csupán két képzeletbeli barátjával osztja meg minden örömet és bánatát, így enged betekintést az író a gyermek belső világába, sérelmeibe, félelmeibe és az elszenvedett igazságtalanságokba. A cselekményben előrehaladva egyre árnyaltabban bontakoznak ki a családi viszonyok, a nők és gyermekek helyzete, a társadalmi beidegződések. Az idő távlatában arra is fény derül, hogy ki lesz sikeresebb és boldogabb. A lázadó, aki inkább felvállalja környezete büntetését, semhogy meghajoljon az elvárások előtt, vagy az, akit bár szülei elismernek, mégis hatalmas teherként telepsznek rá a követelmények. A kérdés már csak az, hogy Sahab meg tud-e bocsátani egy olyan gyerekkort, ahol a szülők nem figyelnek fel egy némaságba burkolózó kisgyermek segélykiáltására. A téma komplexitása miatt sokáig kerülgettem, hogy belekezdjek, ám ahogy fejest ugrottam a történetbe, a könyv magával ragadott, és azóta sem enged. Szülőként pedig rendkívül elgondolkasztó, hogy milyen keskeny az a mezsgye, ahol a feltétel nélküli szeretetünkre és figyelmünkre igényt tartó gyermekeinkkel szemben hibázhatunk.

Völgyi Katalin



PROGRAMOK

21. Verzió dokumentumfilm-fesztivál november 6–24.

A fesztivál friss alkotásainak mindegyike valamilyen formában az emberi jogokkal, a társadalmi kérdésekkel vagy globális problémákkal foglalkozik. A kísérőprogramokon hazai és nemzetközi dokumentumfilmekkel is találkozhatunk, akik megosztják tapasztalataikat, alkotói módszereiket és történeteiket a filmek háttéréről. A Verzió november 6–24. között kerül megrendezésre, Budapesten november 6–13. között a Toldi és a Művész moziban, ezt követően pedig több vidéki nagyvárosban, többek között Miskolcon, Debrecenben, Szombathelyen, Pécsen vagy Kecskeméten, illetve online november 14–24. között.

16. Szegedi képregényfesztivál és vásár november 16-án 10–17 óra között

A szegedi Somogyi-könyvtárban az ismert és ismertségre pályázó képregényrajzolókat alkotás közben figyelheti meg a közönség. Sőt, a vállalkozó kedvűek ceruzát ragadva társulhatnak az alkotáshoz. Képregénykiadók és -terjesztők mutatják be kínálatukat, amelyből a műfaj szerelmesei kedvükre válogathatnak.

12. Társasjátékok ünnepe és társasjátékvásár november 16–17.

A Millenárison immár 12. alkalommal rendezik meg Magyarország legnagyobb ilyen jellegű eseményét, ahol minden korosztály felfedezheti a társasjátékok világát, legyen szó akár régi klasszikusokról vagy vadonatúj, innovatív játékokról. A program során rengeteg játékot próbálhatunk ki helyben, a társasjáték-kiadók és -forgalmazók standjainál pedig szakértői segítséget is kaphatunk ahhoz, hogy eligazodjunk a hatalmas kínálatban, ráadásul kedvezményesen be is szerezhetjük a téli esték legújabb közösségi élményeit.

Márton-napi események november 8–9.

Nincs november Márton-napi vigadalom, lámpás felvonulás vagy kulináris kalandok nélkül. A november 8–9-i hétvégén országsszerte számos helyszínen kóstolhatunk bele a libalakoma mellett a Márton-napi forgatagba és hagyományokba. Érdemes hát felkeresnünk többek között a Nyíregyházán, Hollókőn, Egerszalókon, Badacsonytomajon, Gyenesdiáson, Noszvajon, Bogácson, Budakeszin vagy a Szentendre Skanzenben megszervezett események egyikét.

Karácsonyi vásárok november közepétől

És ne feledjük, az advent közeledtével november második felében országsszerte sorra nyitják kapukat a karácsonyi vásárok, hogy decemberre már garantáltan ünnepi hangulatba kerüljünk.



Tematikus túrákat vezettek a MÁV-csoport önkéntesei a Kéktúrázás Napján

Az idén immár harmadik alkalommal kapcsolódott be a MÁV-csoport az október 12-én megrendezett Kéktúrázás Napjába. Munkatársaink három helyszínen voltak jelen, ahol a túravezetés mellett a fenntartható közösségi közlekedést is népszerűsítették. Az idei eseményen egyetlen nap alatt 142 csoportban a több mint 4000 résztvevő 2575 km-es szakaszon járta be az Országos Kékkört. A GPS-jeladóval felszerelt csapatok haladását valós időben, online lehetett követni, a nap végére kirajzolva a Magyarországot körbejáró Országos Kékkör teljes nyomvonalát.



A Magyar Természetjáró Szövetség (MTSZ) 2020 óta hagyományosan október második szombatján szervezi meg az eseményt az Országos Kékkör túraszakaszain, ezzel népszerűsítve a természetjárást. A kéktúrázás napjainkban soha nem látott tömegeket vonz. Évente 15 ezernél is többen indulnak el a kéken, és 2024 januárjáig összesen több mint 14 ezren teljesítették a három híres túraútvonal egyikét. Az Országos Kékkör ugyanis három önálló szakaszból áll: az Országos Kéktúrából, a Rockenbauer Pál Dél-dunántúli Kéktúrából és az Alföldi Kéktúrából. 2020-ban a National Geographic a világ legjobb utazási célpontjai között ajánlotta az Országos Kéktúrát. Az MTSZ-szel kötött együttműködés keretében a MÁV-csoport munkatársai idén is aktívan bekapcsolódtak a szervezésbe és a lebonyolításba. Bár az eredeti elképzelés szerint mindhárom Kéktúrában kalauzoltak volna résztvevőket a kollégáink, ám az Alföldi Kéktúrához tartozó Gemenci-erdőn átvezető, 9 km-es Baja-Pörbőly szakasz az árvíz miatt járhatatlanná vált. A túravezetés és a látnivalók ismertetése mellett fontos célkitűzés a szemléletformálás is. A tapasztalatok azt mutatják, hogy sokakat a tervezés nehézsége riaszt el a fenntartható közlekedési módok használatától. Munkatársaink ezért előzetesen közlekedési

segédletet is összeállítottak azok számára, akik az ő túrájukon vettek részt, így népszerűsítve a fenntartható, lassú turizmust, és elősegítve, hogy minél többen vonattal, illetve busszal közelítsék meg a túraszakaszokat. Az Országos Kékkör útvonala több mint 60 helyen érinti a vasútvonalakat. Az Országos Kéktúrát is mintegy 30 ponton érhetjük el vasúton, amelyet további számos helyszínen a Volán-járatok egészítenek ki. A MÁV-csoport túravezetői ezért a túravezetés mellett a tervezésben is a résztvevők segítségére voltak: szerkesztettek egy térképet, amely a Kéktúra vasúti és a főváros közelében az autóbusszos kapcsolódási pontjait is tartalmazza. Ezek egy tervezett térképsorozat első elemei. Beszéltek a háromszögeléses túratervezésről is, miszerint az autóval érkezőknek is célszerű igénybe venniük a közösségi közlekedést úgy, hogy egy központi településen hagyják járműveiket, ahonnan a túra kiindulópontja is elérhető, a célból pedig vissza lehet oda utazni. A tarifareformról készült kisokost kiosztva az új díjszabás előnyeit, továbbá a MÁV appos buszjegyvásárlását vagy a jegy.mav.hu-n elérhető grafikus helyfoglalási lehetőséget is ismertették. Készültek a „Várak, kastélyok vonattal” turisztikai kiadvánnyal is, a kisiskolások körében pedig nagy sikert aratott az utazás közben is remek időtöltésnek

bizonyuló foglalkoztatófűzet. Frej József és Kovács Gábor Balázs kollégák az Országos Kéktúra útvonalán, a Cserhátban, a Becske és Cserhátsurány közötti 16 km-es szakasz közel 50 fős túrájának vezetésére vállalkoztak. A csapatban fiatalok és idősebbek, egyéni túrázók, családok és iskolás csoportok is képviseltették magukat, közülük a legtöbben vonattal és autóbusszal érkeztek. Becskén kétfelé oszlott a társaság, hiszen sokan vállalkoztak arra, hogy kis kitérővel útba ejtsék a környék egyik különlegességét, a buddhista békeszentélyt, a Megvilágosodás-sztúpát. A másik csapat egyből felkapaszkodott Szanda várának romjaihoz, ahol ismét találkoztak. Innen fantasztikus körpanoráma tárul



elénk a nógrádi domb- és hegyvidékre, a Börzsönyre, a Mátrára és az Alföldre, de szép idő esetén távolabbi tájakig, akár a Magas-Tátraig is ellátni. Szandaváralját elhagyva csodálatos dombvidéken keresztül, Terényben megpihenve egy szép kaszálórétén át érkeztek meg a célba, Cserhátsurányba.

Molnár Gergely kollégánk eredetileg a Gemenci-erdőben vezetett volna túrát, azonban az árvíz miatt végül az országos Kékkör ezen szakaszát idén nem népesítették be a természetjárók. Ehelyett a kedvelt és vasúton remekül megközelíthető Piliscsaba-Hűvösvölgy szakaszon az MTSZ és a Duna-Ipoly Nemzeti Park túravezetőivel közösen kalauzolt telt házas túrát. A Pilis tölgységei maguk mögött hagyva a főváros környékének talán legszebb, magashegyi hangulatú panorámáját nyújtó Nagy-Szénás hegyen keltek át. Nagykovácsi szomszédságában fenyveseken keresztül folytatódott a túra, majd az Ördög-árok vad sziklaalakzatai között jutottak el a máriaremetei kegytemplom parkjáiig. Célállomásuk a hűvösvölgyi Nagy-réten át a Gyermekegyházi vasút végállomása volt, ahol néhány túratárs megkoszorúzta a vasútállomáson dr. Vízkelety Lászlónak, az Országos Kéktúra mozgalom kezdeményezőjének emléktábláját.

A Rockenbauer Pál Dél-dunántúli Kéktúrában, a Palin és Zalakaros közötti 22 km-es, vadregényes, lejtős-emelkedős túraszakaszt járta végig mintegy 29 fővel Ács László, a MÁV SZK dombóvári munkatársa. A csapat rendkívül vegyes volt, hiszen a 7 éves gyerektől a 65 év feletti nyugdíjasig minden korosztály képviseltette magát, sőt két kutya is csatlakozott a túrázókhöz. A szakasz egyik különlegessége a Nagybakónak melletti völgyben, a Tukora-tető oldalában, a híres Kőszikla-szurdok bejáratánál található, ahol egy csodálatos erdőben tölthetünk fel. Az évnek ebben a szakaszában rengeteg gomba terem az erdőben. A MÁV-START és az MTSZ között 2019-ben kezdődtek

Völgyi Katalin



Retrojármű-parádé a ferihegyi Ikarus-találkozón

A Volánbusz idén is részt vett a ferihegyi Ikarus-találkozón, amelyre ezúttal október 5-6-án került sor a budapesti Aeropark-ban. Az immár hatodszor megrendezett eseményen a busztársaság impozáns nosztalgiaflottával, összesen tíz járművel képviseltette magát.

A borongós, helyenként esős idő ellenére rengeteg érdeklődő volt a Liszt Ferenc repülőtér melletti Aeropark repülőmúzeumban tartott eseményen. Megtekinthetők voltak a Volánbusz gyűjteményének legjobb darabjai: a Mávaut Ikarus 556 (emeletes), az IK30 („Piroska”), három IK55 (a Kapos Volán, a Vértess Volán és a Kisalföld Volán egykori járművei), az IK66, az IK266, az IK280 200.000, az IK397 és az E94G típusú buszok. A közel száz retrojármű részvételével vasárnap délután rendezett felvonuláson a Volánbusz flottája haladt a sor elején, zajos sikert aratva.

A két nap alatt több mint 1100-an váltottak jegyet a retróbuszokkal megtett nosztalgia körökre, az előző évekhez hasonlóan a Népliget és az Aeropark között indított ingajáratokon is rengetegen utaztak.



Volánbusz KIG

fotó: Papp Szabolcs

Hiszi a piszi

A kinti hőmérő egyre kisebb számokat mutatott, néha bizony már a 0 fok alá is lekúszott a hideg. A hajnali fagyok itt-ott csúszóssá tették az utat, és a köd ugyancsak egyre gyakoribb vendég volt. Sűrű, átláthatatlan, lebegő testével ráült a házakra és a tájra, kényelmesen elterült, és moccanni sem akart onnan. Csak egy-egy nagyobb fuvallat vagy a felkelő nap sugarai tudták elűzni, ha éppen volt még hozzá elég erejük. Mert novemberben, bármennyire szeretne volna, már a nap sem tudta úgy felmelegíteni a levegőt, ahogy korábban. Nem csoda hát, hogy a fák mostanra mind elhullajtották leveleiket, és sok erdei állattal együtt téli álomba merültek. Minden szürke volt és egyhangú.

Kinek volt kedve kimozdulni ilyenkor? Neónak, a kissé lusta, de annál nagyobb kópé volánbusznak biztosan nem. Pedig sok volt a teendő, a garázs lakói ki sem látszottak a munkából. Az emberek folyton rohantak, ki munkába, ki oviba, ki iskolába. Ráadásul egyre többen és többen utaztak, mert ilyen időjárás mellett vagy nem mertek, vagy nem szerettek volna autóbá ülni. A busz mégiscsak nagy és kényelmes és biztonságos. A buszoknak még egy szusszanyásni pihenésük sem volt. Mentek sárban, fagyban, ködben és sötétben, figyelték az utat, a jégfoltokat, a menetrendet, a busz után szaladó és kézzel-lábbal kalimpáló utasokat, hogy őket is várják meg, és még ezernyi dolgot. Például a helyettesítést. Mert ha egy busz valami miatt kiesett a forgalomból, bizony az ő munkáját is a többieknek kellett elvégezniük, hiszen egy utas sem maradhatott a megállóban úgy, hogy ne jött volna a busza.

Márpedig Neo nem jött. Pontosabban nem mindig jött. Egészen pontosan egyre többször nem jött. Mert túl korán volt. Mert túl sötét volt. Mert túl csúszós volt az út. Vagy mert éppen nem volt kedve dolgozni. Bár ilyen okok miatt egyetlen busz sem maradhatott volna a garázsban, Neo rafináltan mindig kitalált valamit. Egy reggel például elkezdett kigurulni a garázból, de hirtelen padlófékezett, és nekiállt panaszkodni: – Jaj, úgy érzem, mintha túl lazák lennének a kerekeim, így nem indulhatok el – mondta aggódva, és már kanyarodott is a szerviz felé. Ott átvizsgálták az összes kerekét, de semmit sem találtak. A biztonság kedvéért ugyan meghúzták rajta a szerelők az összes csavart, de Neo aznap már nem állt forgalomba.

Máskor úgy vélte, a hengerei nem működnek tökéletesen. Utána azt találta ki, hogy a fék nem fog teljesen jól. Mindebből persze semmi sem volt igaz, de Neót csak az érdekelte, hogy egy rövid átvizsgálás után egész nap a garázsban maradhatott. Élvezte a semmittevést, és közben jó nagyokat kuncogott magában, hogy bármit kitalálhat, úgyis hisznek neki. Bár egy idő után a füllentései egyre hajmeresztőbbek és hihetetlenebbek voltak, Neo nem zavartatta magát, a munka helyett továbbra is inkább a „lógást” választotta. Amiatt sem volt lelkiismeretfurdalása, hogy a barátai éjjel-nappal dolgoztak – helyette is. A lusta busz hantázásai már mindenkinek feltűntek, de nem szólt senki egy árva szót sem.

Egy hideg, szeles, késő őszi napon Neo ébredés után alig hallhatóan, szinte suttogva szólt a többieknek, hogy igen ramatylul érzi magát. A motorja a beindítás után csak hangosan köhögött, és az olaja is folyt rendesen. – Ma biztos nem tudok szolgálatba állni



– mondta fájdalmasan, de a többiek, mintha meg sem hallották volna. Mindenki készülődött az aznapi menetrendjére, ránéztek az időjárás-előrejelzésre, átnézték az útvonalat, kell-e valahol terelésre vagy lezárásra készülni, de társuk nyavajgásáról tudomást sem vettek.

– Hahó, valaki tud ma helyettesíteni? – tett egy újabb erőltlen kísérletet Neo két tüsszögés között, de a válasz igencsak meglepte. – Nem, és nem is fogunk máskor sem! – vágták a fejéhez a többiek. – Elég volt a színjátékokból! Épp eleget játszadoztál velünk – mondták igen határozottan és meglehetősen dühösen. – De most tényleg... – próbálkozott tovább Neo, de hamar belé fojtották a szót.

– Hiszi a piszi! Többet nem versz át minket! – Ezzel a felkiáltással nagy gázt adtak a buszok, és mind egy szálig elmentek dolgozni. Neo ott állt egyedül a garázsban, és hirtelen nem is tudta eldönteni, hogy a fájdalom vagy a döbbenet miatt nem tud-e elindulni. Sokáig azonban nem gondolkodhatott, mivel senki sem állt be helyette, betegen is kénytelen volt útra kelni. Ez volt Neo leghosszabb és legszörnyűbb napja. Alig vonszolta magát, minden egyes alkatrésze és csavarja fáj, a nap végére pedig még betegbb lett. Talán, ha kipihenhetne volna magát, nem romlott volna az állapota. Így viszont a garázsban már nem tudtak rajta segíteni, azonnal el kellett szállítani a központi javítóműhelybe. Ezt a helyet nem ismerte Neo. A műhely hatalmas volt, és túl sok volt a fény, sehol egy ismerős busz vagy szerelő... Neo sohasem érezte magát ilyen magányosan, pedig itt sem volt egyedül. Mégis, nagyon hiányoztak a barátai, a saját buszállása a garázsban és az esti élménybeszámolók.

Szerencsére a kópé busz gyorsan gyógyult, napról napra jobban lett, de így is egy egész hét kellett a teljes felépüléséhez, pedig már alig várta, hogy újra munkába állhasson. De tényleg!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2024. november 25.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujsag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: **„Több mint egy millióan utaztak IC-vel a Balatonra idén nyáron.”**
A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Sándorné Varga Edit** olvasónknak!

A SZEPTEMBER 24-27. KÖZÖTT MEGRENDEZETT INNOVÁCIÓS KIALAKÍTÁSON AZ ENERGIAHATEKONYSÁG, A ...	RENDEKLVÜL NAGY	1 2	TÉR KÖZEPÉNI FÖLDI EGYNEMÜI	A DNS TÁRSA	ZÉRÓ MECCSEN	BUGYLI PENGÉJEI	LEFELE!	AJTÓT RETESZEL	KOLIBRIFÉLE MADÁR	FOSZTÓKÉPZŐ, A-TLAN TÁRSA	VÁLASZTÉKOS (RÖV.)	KÖTŐSZÓ	NÉMET AUTÓJEL	KORAI GYÜMÖLCS	AZ ALAPBAN VANI	ELBESZÉLÉS (RÖV.)	SZABÓ ... IRONÓ
							FOGLALKOZÁS AZ EGYIK PINCÉR						TETŐFEDŐ-ANYAG VEZÉRESZME				
CICERO NYELVÉN			LYUKAS SÁLI			GYÓZKÖD						KÉT VENDEGI ÁSVÁNYI ANYAG			BOLGÁR AUTÓJEL SZÍNESZ JUTALMA		
ELIO ... ANGELIS			ON-... ÉLŐBEN	MAGYAR EGYÜTTES KARL KAR NÉLKÜL				MADE ... HUNGARY ATLÉTIKA (RÖV.)			VETEMÉNYES AZ ÉG FELE					ÓDA KÖZEPÉI GABONA-FELE	
BLUDENZI FOLYÓ																	
TÚL ZSÍRÓS, LAKTATÓ					ÉV (ANG.)					VÍZBEN PUHÍT KATONA-SAPKA				MENYASSZONY KIS RÁGCSÁLÓ			
KUFSTEIN FOLYÓJA					3												N
HÉT VÉGEI			LOPVA SZEREZ KISSÉ SZILAJ						ELBOCSÁT, ELENSED EREDETI								
RÉSZBEN JAVÍTI				MÉG NEM ISKOLÁS KORNÉL, BECÉZVE				CSIPERKE KALAPJAI LELKET TIPOR			TELEFON (RÖV.) KÉPSÍK				PÁROS CSIBE! FIATAL FIÚ (BIZ.)		
ALBÉRLŐ FIZETI								OLAJ-MÁRKA ÖGÖRÖG KARÉNEK				KUKUCSKÁL ÉN, LATINUL				VAN, DE BELÜLI EHEŐ CSIGAFAJ	
MESTERSÉGES NYELV EGY ÁCSI					NŐI VÁLLKENDŐ PÁRBAN SZÓZÓ!					TOLSZTOJ, OROSZ ÍRÓ NÉMA SÜNI				GYÜLEKÖNY NEMFÉM HÁZFALAKI			
					ÁRTOÁN TÁMADÓ SZÁNDÉK EGY SÉFI								MŰKÖDIK GYÓZTES JELE				RÉGIMÓDI, ODON
HINTÓ		Á															



== MÁV-CSOPORT ==
KARÁCSONY



Ünnepeld velünk a karácsonyt!



**SZERETETTEL VÁRJUK A MÁV-CSOPORT
DOLGOZÓIT ÉS CSALÁDJUKAT ORSZÁGOSAN
TÍZ HELYSZÍNEEN, A VOKE HÁZAKBAN:**

BÉKÉSCSABA ❄️ BUDAPEST ❄️ DUNAKESZI ❄️ GYŐR ❄️ HATVAN
NAGYKANIZSA ❄️ NYÍREGYHÁZA ❄️ PÉCS ❄️ SZÉKESFEHÉRVÁR ❄️ SZOLNOK

DECEMBER 20. PÉNTEK, 17 ÓRA

ZENÉS GYERMEKMŰSOROK, KARÁCSONYI HANGULAT, MEGLEPETÉS

A BELÉPÉS DÍJTALAN, DE REGISZTRÁCIÓHOZ KÖTÖTT!

**A JELENTKEZÉSEKET A magazin.mavcsoport.hu/mavkaracsony OLDALON
MEGADOTT ELÉRHETŐSÉGEKEN VÁRJUK DECEMBER 18-IG.**

== MÁV  CSOPORT ==