

LXXV. ÉVFOLYAM

2025. MÁRCIUS

MÁV CSOPORT

magazin



VECTRON
MÁV-SZÍNEKBEN EURÓPA EGYIK
LEGMODERNEBB MOZDONYA

CÍMLAPSZTORI	4
MÁV-színekből a modern vasúti vontatás zászlóshajója: a Vectron; Bemutatkozott az Astride	
HÍREK	6
Magasabb fokozatba kapcsolt a Vasúti Műszaki Főigazgatóság; Ismét szakmai versenyt tartottak Pécsen; Magyar szakemberekbevonásával készült tanulmányt jelentetett meg az UIC; Elindult a mosdófelújítási program; Nemzetközi egyeztetés a TTR-projekt megvalósítása érdekében; Vasútdiplomáciai nagyüzem a CER brüsszeli, magas szintű ülésén;	
ELVESZETT VASÚTVONALAK	10
Polonyi Viktor elveszett vasútvonalak történetét feltáró cikksorozata	
DTK	14
„A képzési módszertanok és eszközök fejlesztése elengedhetetlen” – interjú Dobás Lászlóval az elméleti képzések digitalizációjáról	
FENNTARTHATÓSÁG	16
Elkészült a MÁV-csoport zöld átmenet stratégiája	
MUNKATÁRSUNK	18
A tűz nyomában – interjú Schönleber György járműreszortossal; Színekkal a közlekedés biztonságáért – a vasútvillamosok „besárgításáról” Horváth Csongor ötletgazdát kérdeztük; Beszélgetés Hollósi Lászlóval, a vonalrajzokat létrehozó munkatársunkkal; „A legjobb döntésem volt, hogy mozdonyvezető lettem” – Fábián Ákos vall munkájáról	
SZOLGÁLTATÁSAINK	26
Megkezdte működését az Országos Haváriaközpont; Sebesvonattal a Tisza-tóhoz – kerékpárral	
EGÉSZSÉG	30
Hogyan kerekedhetsz felül a halogatáson?	
ANNO	32
Amikor a HÉV helyett buszok jártak – Legát Tibor írása	
RÓLUNK	34
Állomások és vasutasok: Felsőzsolca Kavalecz Imre szemüvegén át	
ÉLETMÓD	36
Minden napra egy tojás	
SZABADIDŐ	38
Sikeres szezon és mérőföldkő: a MÁV Előre Foxconn férfi- és női röplabdacsapatáról; Téltemetés horgászszemmel; Idén is lenyűgöző utakra hív a Volántourist	



20 MUNKATÁRSUNK Színekkal a közlekedés biztonságáért



36
ÉLETMÓD
Minden napra
egy tojás



44
SZABADIDŐ
IDÉN IS LENYŰGŐZŐ
UTAKRA HÍV A
VOLÁNTOURIST

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Benke Máté; **Szerzők:** Benke Máté, Bojtó Zsolt, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Pál Dorottya, Pordányi Petra, Putsay Gábor, Rádóczy Piroska Lilla, Réz Tamás, Vácsi Viktor, Várady-Botyánszky Orsolya Lenke; **Cím:** 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mavcsoport.hu; **Fotók:** pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsődi Balázs, Volánbusz; **Nyomdai előkészítés:** Papp János; **Korrektor:** Barta Éva



Két történet

A legtöbbször ritkán fordul elő, hogy egy ötletük oly mértékben kiteljesedjék, hogy az végül egy egész város vagy tágabb közösség életére hatással lehessen. Horváth Csongorral éppen ez történt, ugyanis most az ő elképzelése alapján matricázzák sárgára a Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő TramTrainek alsó homlokoldali elemét. A kezdeményezés nem a járművek esztétikáját szolgálja: a közlekedésbiztonság fokozása érdekében valósul meg, hiszen – Csongornak köszönhetően – már kutatási eredményekkel is alátámasztott tény, hogy az emberek figyelme előbb terelődik az élémsárga felületre, mint a jelenlegi szürkére.

De nem a vasútvillamosok fóliázása volt az egyetlen olyan esemény, amely inspirálóan hatott rá, és helyet kapott a magazinban. Januárban tűz ütött ki a Keleti pályaudvaron, amelyet kollégáink profi és gyors előkészítő munkájának köszönhetően időben fékeztek meg a tűzoltók. A lángok nem terjedtek át a szomszédos vágányokon álló személykocsikra, mert a kimentésükhöz rögtön hozzákezdtek az ott dolgozók, és utasaink sem kerültek veszélybe, hiszen a megóvásuk érdekében részlegesen leállították a pályaudvar forgalmát. Munkatársaink együttműködéséről, a tüzeset során tanúsított viselkedéséről és a lángok kitörésének lehetséges okairól Schönleber György járműreszortos számolt be lapunknak.

Olyan történetek ezek, amelyek nem állnak szoros összefüggésben egymással, de fontos üzenettel bírnak. Megmutatják a vállalatban rejlő innovációs készséget és a magabiztos szaktudás meglétét, hasznát egy olyan helyzetben, amelyben nincs helye a hibának. Egyértelműen közlik mindenkivel: az itt dolgozók értéket képviselnek.

Benke Máté

MÁV-csoport Magazin
főszerkesztő-helyettes



38 SZABADIDŐ
Lendület – A Magyar
Nemzeti Cirkusz idei
előadása

Bemutatkozott Astride

Az Akiem Astride mozdonyok – hivatalos nevükön BB36000-es sorozat – a francia Alstom vállalat belforti üzemében készültek 1996 és 2001 között. Összesen hatvan darabot gyártottak, melyek a 36001-től 36060-ig terjedő pályaszámokat kapták az SNCF, a francia nemzeti vasúttársaság flottájában. Ezek a négytengelyes, három áramnemű mozdonyok képesek üzemelni 25 kV 50 Hz-es és 15 kV 16,7 Hz-es váltakozó áramról, valamint 3 kV egyenáramról is. Maximális sebességük 200 km/h, állandó teljesítményük 5600 kW, míg maximális teljesítményük eléri a 6000 kW-ot. Elsősorban a Franciaország és Belgium közötti teherszállításban használták őket. Az Astride jelentése az Aszinkron Tri-System Drive Engine kifejezés mozaikszava, ami magyarra fordítva három rendszerű aszinkron mozdonyt jelent.

2010-ben az első harminc mozdony átkerült az SNCF által létrehozott vontatójármű-lízingelő céghez, az Akiemhez. Az évek során a mozdonyok jelentős futásteljesítményt értek el, egyenként közel kétmillió kilométert tettek meg. Az élettartamuk meghosszabbítása érdekében 2016-ban az Akiem közbeszerzést írt ki hét mozdony korszerűsítésére, további huszonhárom gépre vonatkozó opcióval, amelyet az Alstom nyert el. A felújítás során részletesen átvizsgálták a gépeket, megújították a forgóvázakat, kicserélték az elhasználódott alkatrészeket, és korszerűsítették a vezetőállást is. A munkálatok több helyszínen zajlottak: a forgóvázakat Le Creusot-ban, a vontatómotorokat Ornans-ban, a vontatási berendezéseket Tarbes-ban, míg az elektronikát Villeurbanne-ban újították meg.

Az Astride mozdonyok Magyarországon is megjelentek. 2019-ben az Akiem körülbelül tíz ilyen mozdonyt hozott be az országba, és megszerezte a szükséges közlekedési engedélyeket. A magyar rendszerben a 490-es sorozatba sorolt gépeket különböző fuvarozók bérelték és bérlik tehervonatok továbbítására.

A MÁV-csoport előregedő járműállománya cseréjének érdekében a cégcsoport is érdeklődést mutatott az Astride mozdonyok iránt. 2024 októberében utasok nélküli üzemmódban teszteltük ezeket a

mozdonyokat Budapest és Hatvan között. A teszt célja annak megállapítása volt, hogy a mozdonyok biztonságosan és magas rendelkezésre állás mellett üzemeltethetők-e a magyar vasúti hálózaton. A sikeres tesztelést követően a MÁV-csoport összesen 15 mozdony bérlését tervezi az Akiemtől. A járműveket biztonsági és járművezést támogató rendszerekkel kellett felszerelni, ezt követően indult 2025 januárjában a járművek 40 ezer kilométernyi tartampróbája, a sikeres teljesítés után pedig fokozatosan állhatnak forgalomba a hazai vasúti pályákon, növelve az üzemképességet és a menetrend-szerűséget.

A mozdonyok a pécsi vonalon állnak majd forgalomba, az első Astride típusú mozdony, amelyet az Akiemtől bérel a vasúttársaság, a 800-as számú Mecsek InterCity élén debütált.

Az Astride mozdonyok bérlése átmeneti megoldást jelent a járműhiány enyhítésére és a szolgáltatás színvonalának javítására. Bár ezek a mozdonyok már 25-30 évesek, még mindig fiatalabbak, mint a MÁV-csoport jelenlegi gépparkjának jelentős része, és hozzájárulhatnak a menetrendszerűség és az üzemképesség javításához a magyar vasúti hálózaton.

Molnár Zsolt

MÁV-színekben a modern vasúti vontatás zászlóshajója

A Siemens Vectron mozdonyaival rengetegszer találkozhattunk már a hazai síneken, akár a magánvasúti tehervonatok élén, akár a GySEV járatain. Február 4-én pedig forgalomba állt az ELL cégtől bérelt, első MÁV-csoportos arculatú Vectron. A Siemens Mobility által fejlesztett és gyártott moduláris villamos mozdonycsaládot 2010-ben mutatták be. A Vectron a korábbi Siemens ES64F mozdonycsalád, különösen az Europrinter és az ES64U4 Taurus típusok tapasztalataira épül, de teljesen új fejlesztésként készült. A cél egy rendkívül rugalmas, több országban is használható, energiahatékony, nagy teljesítményű mozdonycsalád létrehozása volt.

A Vectron mozdonyok különböző konfigurációkban léteznek:

- Vectron AC – Két áramnemű, 15 kV 16,7 Hz és 25 kV 50 Hz váltakozó áramról üzemel.
- Vectron DC – 3 kV egyenáramú üzemmóddhoz tervezett változat, főként Lengyelország és Olaszország számára.
- Vectron MS – Több áramnemű mozdony, amely 1,5 kV és 3 kV egyenáramról, valamint 15 kV és 25 kV váltakozó áramról is képes üzemelni, lehetővé téve a több országban való használatot.
- Vectron Dual Mode – Dízel- és villamos üzemmódban is működő változat, amelyet nem villamosított vonalakra és rugalmas üzemeltetésre fejlesztettek ki.

A Vectron mozdonyok maximális teljesítménye az adott konfigurációtól függően 5200 kW és 6400 kW között változik, végsebességük pedig akár 230 km/h is lehet, amely különösen az utasszállításra optimalizált verzióknál jellemző. A mozdonyok a moduláris kialakításuknak köszönhetően könnyen konfigurálhatók az eltérő vontatási rendszerekhez, így egyetlen típussal is átléphetők a nemzetközi vasúti határok. A Vectron mozdonyokat a legmodernebb vonatbefolyásoló rendszerekkel szerelték fel, mint az ETCS, valamint az egyes országok saját nemzeti vonatbefolyásoló rendszerei (PZB, LZB, Mirel). Ezek a rendszerek lehetővé teszik a mozdony számára, hogy szinte bármely európai országban közlekedhessen, minimalizálva a határon történő mozdonycseréket és az ezzel járó késéseket.

A Siemens Vectron mozdonyok Magyarországon is egyre elterjedtebbek. A MÁV-csoport 2025-ben kezdett bérelni több áramnemű Vectron MS mozdonyokat, amelyek főként Miskolc és Békéscsaba térségében kezdtek meg a szolgálatukat. Ezek a mozdonyok ETCS 2-es szintű vonatbefolyásoló rendszerrel rendelkeznek, így zökkenőmentesen haladhatnak akár a határon túra is, például Ausztria, Németország és Csehország irányába.

A Siemens a Vectron mozdonyokat az energiahatékonyság és a fenntarthatóság jegyében fejlesztette ki. Az alacsony energiafogyasztás és a visszatápláló fékrendszer lehetővé teszi az üzemeltetők számára, hogy csökkentsék a működési költségeket és az ökológiai lábnyomot. A Vectron Dual Mode pedig lehetőséget biztosít arra, hogy a dízelüzemű mozdonyokat fokozatosan kiváltsák a vegyes hajtásúak. A Siemens Vectron mozdonyok az európai vasúti vontatás egyik legmodernebb képviselői, amelyek nagy teljesítményükkel, megbízhatóságukkal és energiahatékonyságukkal tűnnek ki. Magyarországon és Európa-szerte egyre több vasúttársaság használja őket, köszönhetően a moduláris kialakításuknak és a nemzetközi kompatibilitásuknak. A Vectronok hozzájárulnak a vasúti közlekedés fenntarthatóbbá tételéhez, valamint a hatékonyabb és gyorsabb áru- és személyszállítás-hoz Európa-szerte, itthon pedig a menetrendszerűség javítását segíthetik, valamint mozdonyvezető kollégáink számára is jobb munkakörülményeket teremtenek.



Magasabb fokozatba kapcsolta a Vasúti Műszaki Főigazgatóság

Hegy Zsolt vezérigazgató a Facebookon számolt be a március 1-jével életbe lépő változás jelentőségéről. Elmondta, hogy a pályasebesség-növeléshez három dolog szükséges: megfelelő pálya, korszerű biztosítóberendezés és alkalmas járművek. Itt mindhárom adott volt: a többi mellett azok a FLIRT motorvonatok is, amelyek képesek ilyen sebességre. A sebességhatár emelésével a menetrend nem változik, a menetrendszerűség azonban még megbízhatóbb lesz. A jövőben más vonalakon, például Budapest és Székesfehérvár között, valamint a Budapest–Belgrád vasútvonal magyar szakaszán is bevezethetjük a 160 km/h sebességet. A mostani bizony közlekedéstörténeti pillanat: régen volt ilyen fejlesztés a magyar vasúthálózaton, de azon dolgozunk, hogy hamarosan újabbak követhessék.



Ismét szakmai versenyt tartottak Pécsen



A Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság „Jók között a legjobb” néven hirdetett versenyt immár hatodik alkalommal. A 2019-ben induló hagyományt folytatva a terület főüzemirányítói, térfőnökei (Gyékényes), távközlési, biztosítóberendezési és pályás diszpécseri havi értékelések alapján versenyeztek egymással, az igazgatóság pedig kihirdette az éves győzteseket.

A megmérettetés során a kollégáink nagyobb odafigyeléssel törekedtek arra, hogy a személyvonati menetrendszerűséget biztosítani tudják, valamint az áruszállítás terén a határállomások forgalmát úgy szervezzék, hogy minél nagyobb legyen a napi be- és kilépő tehervonatok darabszáma.

A „Best of” kategória díjazottjai január 30-án ünnepélyes keretek között vehették át a nyereményeiket. Éves teljesítményük elismeréseként kupát, oklevelet és a területi igazgató által felajánlott pálinkát vihettek haza az eseményről.

Kategóriagyőztesek:

Tarczal Sándor területi főüzemirányító (második alkalommal)
 Teszlák Győző térfőnök (Gyékényes) (harmadik alkalommal)
 Kajtar Dániel pályavasúti diszpécser (negyedik alkalommal)
 Sain Arnold távközlési diszpécser (második alkalommal)
 Tóth Csaba biztosítóberendezési diszpécser (harmadik alkalommal)

Az elért eredményekhez gratulálunk, a további munkájukhoz sok sikert és jó egészséget kívánunk!

Magyar szakemberek bevonásával készült tanulmányt jelentetett meg az UIC

Lezárult a 2023-ban megkezdett FROTCC (Future Rail Operations Train Control Centre) UIC-projekt, amelyen a MÁV Pályaműködtetési Zrt. és más európai tagvasutak szakembereivel közösen dolgozott a nemzetközi szervezet.

A projekt célja, hogy felmérje és bemutassa – a különböző országok szervezeti sajátosságait figyelembe véve – a vasúttársaságok által alkalmazott rendszereket a vonatbefolyásolás, a munkaerő-elosztás, a képzés, a haváriakezelés, valamint az utastájékoztató működtetésének területén. A beérkezett adatokból egy SWOT (erősségek–gyengeségek–lehetőségek–veszélyek) elemzés készült, amely alapjául szolgál a program következő fázisának (FROTCC2), ahol a kitűzött cél – további kutatómunkával és innovatív megoldásokkal – olyan irányelvek és előírások kidolgozása, amelyekkel hozzájárulhatunk az ERJU (Europe's Rail Joint Undertaking) tevékenységeihez. A projektben a magyarokon túl részt vettek a francia, az olasz, a portugál, a spanyol és a szerb tagvasutak is.



Elindult a mosdófelújítási program



Kelenföldön startolt el a MÁV-csoport és az Építési és Közlekedési Minisztérium közös projektje. A Lázár János által tett 10 vállalat egyike a MÁV-csoport összesen több mint 1000 mosdójának rendbetételére vonatkozik. Az első felújítás – alig több mint 1 hónappal a program meghirdetése után – a kelenföldi autóbusz-állomáson vette kezdetét. A helyszín egyúttal jó példája az integráció rejtette lehetőségeknek is, Kelenföldön ugyanis az utasaink addig sem maradnak mosdó nélkül, amíg a felújításra váró vasútállomás épülete zárva tart: az autóbusz-állomás szolgáltatásai – közte a megújuló mosdók – a vasúttal közlekedők rendelkezésére is állnak. Az első helyszínt további több mint 1000 férfi- és női utas- és szolgálati mosdó felújítása követi országsszerte.

Nemzetközi egyeztetés a TTR-projekt megvalósítása érdekében



A belga Infrabel kezdeményezésére megvalósuló találkozón a KTI VPE igazgatósága és a MÁV Pályaműködtetési Zrt. szakértői fogadták a külföldi kollégákat február 6-án.

Az Infrabel a TTR-projekt (Timetable Re-design) megvalósítása érdekében 2025-re piackutató körutat tervezett, ennek volt első állomása hazánk. A magyar delegáció – melynek vezetője Pósalaki László, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgató-helyettese volt – részletekbe menően bemutatta a kapacitáselosztás és a menetrendtervezés rendszereit, illetve a vasútvállalati ügyfelek jobb kiszolgálását célzó, valamint a forgalomirányítást és a vasútvállalati üzemirányítást támogató informatikai rendszerek grafikus felületeit.

Az IÜR (integrált ügyfélkapcsolati alrendszer), az MGM (menetvonal grafikus megjelenítése) modul és a GVK (GPS-alapú vonatjármű-követő) rendszer funkcióinak tanulmányozása nyomán láthatóvá váltak a MÁV-csoport azon erőfeszítései, amelyeket az ügyfelei magasabb színvonalú kiszolgálása érdekében megvalósított.

Az Infrabel Smart Capacity Management Projektiroda képviseletében jelen lévő Jordi Borremans hálás volt a rendszerek ismertetéséért.

Tárgyalt témák:

- vezetői köszöntők,
- az Infrabel prezentációja,
- a TTR terén eddig tett eredmények kölcsönös összefoglalása,
- a kapacitáselosztás általános irányelveinek, eszközeinek (K2, TAKT) ismertetése a használt rendszerek segítségével,
- a menetrendtervezésre használt eszközök funkcionalitásának ismertetése,
- MÁV-oldali rendszerek ismertetője: IÜR MGM, GVK, HUBA, PBI-késésriport,
- kérdések megválaszolása.

Infrabel-résztevők:

- Jordi Borremans, Infrabel PMO Smart Capacity Management
- Maarten Vanden Broucke, Infrabel Expert very long term planning
- Andy Steels, Infrabel Expert advanced and annual capacity planning
- Jean-François Decoux, Infrabel Expert TCR planning
- Aline Caes, Infrabel Program manager processes Smart Capacity Management
- Benny Strubbe, Infrabel Manager Running Capacity Management

A KTI VPE igazgatóság résztvevői:

- Borza Viktor központvezető
- Kriesch Tamás osztályvezető
- Vincze Béla IT-szakértő (Transys)

A MÁV Pályahálózat-működtetési Zrt. résztvevői:

- Pósalaki László vezérigazgató-helyettes
- István György vezető
- Agárdi Zoltán forgalmi szakértő
- Kovács Zoltán Imre kiemelt szakértő

Vasútdiplomáciai nagyüzem a CER brüsszeli, magas szintű ülésein



Kiemelt jelentőségű pillanatban rendezte meg az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER) az idei első, magas szintű eseményeit 2025. február 17–18-án. A Vezető Bizottság ülésére és a közgyűlésre, valamint az Európai Vasúti díj átadására az új Európai Bizottság mandátumának első száznapos időszakában került sor, amely a következő éveket alapjaiban határozza meg. Ezért különösen fontos, hogy a vasúti díjátadó apropóján a CER Vezető Bizottság tagjai első ízben találkozhattak a fenntartható közlekedésért és turizmusért felelős új biztossal, Apostolos Tzitzikostasszal.

Számos, az európai vasút jövőjét meghatározó témában nyílt alkalom a CER-tagvállalatok álláspontját megismertetni a biztossal. Napirenden szerepeltek többek között a nagysebességű vasút, a katonai mobilitás, a jegyértékesítés, a vasúti kapacitáskezelés, a határon átnyúló szolgáltatások, valamint az olyan digitális megoldások kérdései, mint az ERTMS, a digitális automatikus kapcsolókészülék (DAC) vagy a digitális kapacitáskezelés.

A vasúti vezetők a CER vezető bizottsági ülés keretében áttekintették az új Európai Bizottság részéről várható intézkedéseket a 2025. január 29-én megjelentetett „Versenyképességi irányítú az Európai Unióért” című közlemény, valamint a 2025. február 11-én nyilvánosságra hozott, idei munkaprogram alapján. A Versenyképességi irányítúben olyan, a vasút számára releváns kezdeményezések szerepelnek, mint a Megfizethető energia akcióterv, a Tiszta ipari megállapodás, a Fenntartható közlekedési beruházási terv, a Nagysebességű vasúti terv, a Fehér Könyv Európa védelmének jövőjéről vagy épp a következő többéves pénzügyi keret (beleértve a versenyképességi alapot és a versenyképességi koordinációs eszközt).

A CER magas szintű eseményeinek kiemelt témái között szerepeltek a

vasútfinanszírozás kérdései. A jelentős finanszírozási szükséglet miatt már most ötszörös a túljelentkezés az Európai hálózatfinanszírozási eszköz (CEF) pályázati felhívásaira. Mindeközben kritikus szakaszba lép a 2028–2034-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretre (MFF) való felkészülés is, tekintettel arra, hogy az új eszköz struktúrája várhatóan teljesen eltér majd a jelenlegitől. A vasútfejlesztésekre dedikált összegek biztosítása létfontosságú, miközben a beruházásoknak a versenyképességi és a környezeti célokat is elő kell segíteniük. Az Európai Vasúti Díjátadó-ünnepségen három kategóriában osztottak ki elismerést. A Vasút Bajnoka díjat idén Enrico Letta, Olaszország volt miniszterelnöke kapta. Életműdíjat kapott Dominique Riquet, az Európai Parlament korábbi tagja, és teljesítménydíjjal tüntették ki Josef Doppelbauer urat, az ERA korábbi ügyvezető igazgatóját.

A brüsszeli látogatás során a jó gyakorlatok áttekintése és az együttműködési lehetőségek azonosítása érdekében Hegyi Zsolt vezérigazgató úr kétoldalú találkozó keretében egyeztetett a svéd személyszállító SJ AB, valamint az Európai Vasút Közös Vállalkozás (EU-Rail) képviselőivel.

ELVESZETT VASÚTVONALAK

Polonyi Viktor



A felhagyott mellékvonalak kérdésköre mindmáig aktívan foglalkoztatja a közvéleményt, ennek ellenére mindeddig nem született olyan könyv, amely a megszűnt vasútvonalakat dolgozná fel. A szerző, Polonyi Viktor célja, hogy az egykor korszerű és nagy megbecsülésnek örvendő vasúti közlekedésnek méltó emléket állítson, és a helyi érdekű vasutak történeteinek át megismertesse az olvasóval az egykori hálózat jelentőségét, annak mai lenyomatát, ránk maradt hagyatékát és következményét. A hiánypótló kiadvány bepillantást enged a bezárt vasútvonalak egyedi történeteibe, a bezáráshoz vezető okokba, és – ahol releváns – jövőképet is felvázol. A kötet kiemelten foglalkozik a jelen állapot feltárásával is, így a saját tervezésű térképekkel és archív felvételekkel gazdagított történeti részek értékes, aktuális képanyaggal, valamint drónfotókkal egészülnek ki, amelyek képzeletbeli vonalbejárásra invitálják az olvasót.

A monográfiában vasútvonalakra bontva ismerhetjük meg a hőskorban kiépült rendszert, mely hajszálereivel az egész országot gazdagon átszötte, a települések lakóinak jobb mobilitást, az iparte-
rületeknek pedig fontos összeköttetéseket biztosított.

A könyvsorozat debütáló kötete a Közép- és Nyugat-Dunántúl régióira koncentrál, így a Bakony, a Vértes és a Gerecse közforgalmat is ellátó bányavasújtjai mellett a varázslatos Zalai-dombság és a Répce vidékének mára már szinte teljesen elfeledett vicinálisai is megle-
vednek. A kiadvány egy vasúttörténeti áttekintés után lajstromba veszi a hazai, vonalbezárással összefüggő döntéscsomagok vagy körülmények kialakulásának hátterét, megvalósítását.

A két vizsgált régióban elsőként a trianoni békediktátum geopolitikai következményei és a határátkelést ellehetetlenítő vasfüggöny leeresztése adta meg az első törést a Monarchia vasúthálózata számára, így a határátmenetek tudatos felhagyásával kezdetét vette

a közlekedési infrastruktúra felszámolása. A valaha volt legnagyobb kárt az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció okozta, amely országos szinten a nyugat-dunántúli régiót érintette a legsúlyosabban. A szakmaiatlan, törvénybe iktatott elképzelés komoly részt ütött a dunántúli vasúthálózaton, így ennek feltárása a tartalom hangsúlyos részét képezi.

A rendszerváltás utáni időszakban a nagy tiltakozással járó 2007-es, illetve 2009-es bezárási hullám tovább csökkentette a régiók versenyképességét. Ezen szárnyvonalak a legesélyesebbek arra, hogy pozitív döntés esetén a személyszállítás ismét megindulhasson, így a lehetséges fejlesztési potenciáljukról is szó esik. Milyen állapotban láthatjuk most, és vajon feltámadhatnak-e még a Bakony mentén kanyargó vagy a Balaton északi és déli partját összekötő mellékvonalak? Összeérhetnek-e újra a Trianon után elvágott és megcsonkított vasúti szálak a nyugati határvidéken, vagy ez az esély már a múlt évszázad elején elveszett?

A közelmúltban megjelent könyv ezekre is választ ad! Egy hiánypótló alkotás, mely izgalmas időutazásra hív, egészen a helyi érdekű vasutak hőskoráig repíti vissza az Olvasót. Ismerje meg a Nyugat- és Közép-Dunántúl régióinak felhagyott vagy szünetelő utasforgalmú vasútvonalait gazdag képi és térképi illusztrációkkal kísérve! 26 vasútvonal egyedi története és mostani állapota 350 oldalon.

Rendelje meg most, és extraként kérjen hozzá digitális, georeferált képcsomagot mintegy 600 képpel és drónfotókkal!

Könyvrendelés: <https://www.elveszettvasutvonalak.hu/>

Részlet a könyv második fejezetéből:

919. Celldömölk–Fertőszentmiklós A vasútvonal története

Középpontban a cukorgyár

Elsőre talán nem is sejthető, hogy a Celldömölk-ről induló eltűnt sínpárok története egészen Pándorfaluig és az 1800-as évek végéig nyúlik vissza. Az elveszett vágányokra leghamarabb Répcelakon bukkanunk néhány méter erejéig, de Fertőszentmiklós után már közlekedhetünk is rajta a GYSEV jóvoltából.

A celldömölki vasútvonal alapötletét 1881-ben vetették fel a Sopron vármegyei Iván községben szervezett, gazdasági témájú értekezleten. A vármegyei gazdasági egyesület elnöke, Széchényi Kálmán gróf, illetve Radó Kálmán, a Vas vármegyei egyesület elnöke, két társával együtt a közlekedésügyi miniszterhez egy Kis-Czell [Celldömölk]–Bük között vezetendő mellékvonal számára nyújtott be indítványt. A Kis-Czell–Sömjén [Kemenessömjén]–Vönöck–Kenyeri–Lak [Répcelak]–Sajtoskál–Bük tervezett nyomvonala meg is kaptak az egy évre szóló előmunkálati engedélyeket, de vélhetően a kellő pénzügyi háttér hiányában nem valósult meg az elképzelés.

Egészen 1888-ig kellett várni, hogy újra felmelegítsék a vicinális ügyét. Ekkor már Széchényi gróf mellett Cziráki Lajos Sopron és Vas vármegyei gróf érvelt a kamarás és főispáni tisztséget is betöltő Radó Kálmánnak egy olcsóbb és a régió számára előnyösebb vicinális kialakításáról.

Időközben a Fertő tó keleti oldalán helyi lobbisták egy Pándorfalu [Parndorf] és Eszterháza [Fertőszentmiklós] közötti helyi érdekű vasút megépítését szorgalmazták.

Két évvel később, 1892-ben a soproni székhelyű GYSEV részéről merült fel az igény arra, hogy Eszterháza és Boldogasszony közötti falvakat kötőpályás kapcsolattal hozza közelebb egymáshoz, ami nagyrészt rimelt a tó mentén élők igényeire. A Fertőszentmiklós melletti Petőházán már akkor is állt a neves cukorgyár, amelynek részvényesei mindenképpen szerették volna elérni azt, hogy a szomszédos Esterházy-uradalom a vasút segítségével bekapcsolják a cukorrépa-termelésbe. Az ügyet siker koronázta, ugyanis a kereskedelemügyi miniszter a tárgy év szeptemberében kelt rendeletével egy évre előmunkálati engedélyt adott az említett viszonylatra. Ezzel gyakorlatilag párhuzamosan, 1895-ben Radó Kálmán és érdektársai szintén előmunkálati engedélyt kaptak, ők viszont egy Kis-Czell–Kemenesszentmárton–Vönöck–Kenyeri–Kecskéd [Rábakecskéd]–Nick–Répcelak–Iván–Eszterháza–Pomogy [Pamhagen]–Valla [Wallern]–Boldogasszony [Frauenkirchen]–Barátfalva [Mönchhof]–Gálos [Gols]–Nezsider [Neusiedl am See]–Pándorfalu nyomvonalon képelték el a jövőbeli vasút kialakítását.

A végleges vonalvezetést heves viták előzték meg, de végül Radó javaslata a koncepciótól a tervezőasztalon át egészen a kivitelezésig eljutott. 1895 decemberében megszületett a végleges engedély a létesítendő helyi érdekű vasút terveire, így fél évvel később ki is hirdették az erről szóló, „a fertővidéki helyi érdekű vasúti engedélyezése tárgyában” címmel fémjelzett törvényt.

A vasút üzemeltetését a GYSEV kapta meg, de az építési tőkével bíró vasúttársaság a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút nevet vette fel. A Fertővidéki HÉV engedélyezése valamivel később, 1896. november 15-én emelkedett jogerőre.

A vasútvonal hivatalos átadását 1897. december 18-án tartották, ekkor készültek el a teljes – Kis-Czell–Nezsider vonalhosszal. Az elkészült vicinális számos vasúti kapcsolattal rendelkezett. Kis-Czelleben a Magyar Nyugati Vasút törzsvonalából ágazott ki, Répcelakon a pozsony–szombathelyi HÉV vonalát keresztezte, Eszterházán a GYSEV törzsvonalához csatlakozott, majd Nezsiderben a sopron–pozsonyi HÉV-vel létesített kapcsolatot, innen vele közös pályán egészen Pándorfaluig vezetett, ahol pedig a MÁV bécsi fővonalához fonódott.

Folytatása következik.



Kis-Czell pályaudvara 1902-ben. © Országos Széchényi Könyvtár, Budapest



Sokan nem, vagy csak későn látják be, hogy online átverés, bűncselekmény áldozatai lettek

Az elmúlt fél évben már egymilliárd forintot sikerült visszazerezni az online csalóktól, és visszaadni a jogos tulajdonosoknak – mondta el a lapunknak adott nyilatkozatában Tuzson Bence igazságügyi miniszter. Az online átverések esetében sokan nem, vagy csak nagyon későn látják be, hogy átverés, sőt bűncselekmény áldozatai lettek. Emellett pedig szégyellik is, hogy hiszékenyek voltak, és sokszor nem kérnek segítséget. Előfordul, hogy az áldozat a saját családjának sem meri elmondani, hogy mi történt vele. Ha Ön vagy ismerőse bajba került, érdemes valamelyik Áldozatsegítő Központot felkeresni.

Internetes csalókkal manapság már akár úgy is találkozhatunk, hogy észre sem vesszük, és csak akkor jövünk rá, hogy ők valóban bűnözők voltak, amikor a baj már megtörtént. Bármelyikünknek megcsörrenhet a telefonja, és a kecsegtetőnek tűnő ajánlat mögött nem is feltételeznénk a rossz szándékot. Az is nehezíti a csalók felismerését, hogy mindent megtesznek azért, hogy kijátsszák az éberségünket: segítő szándékra hivatkoznak, és úgy tesznek, mintha épp ők akarnának megvédeni bennünket a csalóktól. A hatóságok által eddig beazonosított, harminc internetes csalási forma között nagyon különbözőek, egymástól jelentősen eltérőek is vannak. Egyesek üzleti ajánlattal keresik meg az áldozataikat, megvételre kínálnak dolgokat, vagy éppen séggel ők lépnek fel vásárlási szándékot színlelve, mások pedig hitelügymintázást kínálva keresik meg az áldozataikat, vagy éppen a bankszámlaadatainkat próbálják meg kicsalni. Nagyon fontos, hogy ha felmerül a csalás gyanúja, azonnal kérjünk segítséget, vagy ha már valaki bajba került, akkor kérje szakemberek segítségét – az Áldozatsegítő Központok kollégái ilyen esetekben segítséget tudnak nyújtani.

Az áldozatok jellemzően egyedülálló, elvált vagy megözvegyült idősebb hölgyek, akik, ha van is családjuk, az esetek többségében nekik sem mondják el, hogy mi történt – tájékoztatta lapunkat



Barta Gábor, a Kecskeméti Áldozatsegítő Központ koordinátora, akit az utóbbi időben aranykorszakukat élő online, illetve romantikus csalásokról kérdeztünk. Mint mondta, a szégyénérzet és az áldozattudat hiánya miatt igen magas lehet a látencia. Tipikus segítségnyújtási forma az áldozatok részére a pszichológus általi érzelmi segítségnyújtás, illetve feljelentés esetén szóba jöhet az azonnali pénzügyi segély is. Azonnali pénzügyi segély esetében azonban gondot okozhat az a tény, hogy az áldozatok a pénzt önként adják vagy utalják át, így jellemzően nem a mindennapi megélhetéshez szükséges összeget veszítik el, hanem a megtakarításait. Az áldozatsegítő szakember az alábbi esettel illusztrálta az átverés menetét:

Az áldozat az Áldozatsegítő Vonalhoz telefonált, hogy segítséget kérjen. Elmondta, hogy interneten megismert egy férfit, aki azt mondta, hogy feleségül fogja venni, valamint kért tőle ezer eurót, amit az áldozat el is küldött neki. Ezután a férfi eltűnt. Az áldozat elmondta, hogy ezáltal a megélhetése veszélybe került. Az Áldozatsegítő Vonalnál tájékoztatást kapott az azonnali pénzügyi segély igénylésének menetéről, a határidőről, a kérelemhez szükséges iratokról, dokumentumokról. Majd megadták neki a legközelebbi Áldozatsegítő Központ, illetve Vármegyei Kormányhivatal elérhetőségeit. Az ÁSK-ban felajánlották számára a pszichológus szakember segítségét, mivel nagyon rossz lelkiállapotban volt. Ezt ő el is fogadta, majd pedig időpontot egyeztettek. Megadták neki a kormányhivatal elérhetőségét.

Az áldozat felvette a kapcsolatot a kormányhivatallal, ahol elmondta, hogy az interneten ismerkedett meg egy férfival, aki orvosnak adta ki magát. Jelenleg hajón dolgozik, és csomag küldésének ígéretével (ékszer, arany), illetve házasságkötési ígérettel pénzt csalt ki tőle. Félmillió forint körüli személyi kölcsönt vett

fel, azt küldte ki egy nemzetközi pénzküldési szolgáltatón keresztül. Nyugdíjas, a nyugdíja összege a havi 230 ezer forintot sem éri el. Nem a számláról vett fel pénzt, nem abból utalt, hanem hitelt vett fel, és azt az összeget küldte ki. A csomag nem érkezett meg, a férfi szerint lefoglalták a repülőtéren a több százezer forint értékű ékszereket, aranyakat. Az áldozat el akarta adni a házát, hogy abból kifizesse az elkobzott ékszereket. A Messenger-üzeneteket sajnos törölte, de a rendőrségen feljelentést tett. A kormányhivatal munkatársának kérdésére válaszolva elmondta, hogy a bankszámláján lévő pénz kevés lett volna, ezért vett fel hitelt. Elmondta azt is, hogy azért került veszélybe a megélhetése, mert kevés nyugdíjat kap, és abból kell fizetnie a hitelt. Több alkalommal igénybe vette a Központ pszichológusának érzelmi segítségnyújtását. A családjától nem mert segítséget kérni, a gyerekeinek el sem mert mondani, hogy mi történt, annyira szégyellte. A pszichológusi segítségnyújtás így részben a szégyénérzet feloldására és arra irányult, hogy merjen segítséget kérni a környezetétől.

Határozott fellépésünknek köszönhetően az elmúlt fél évben már egymilliárd forintot sikerült visszazerezni az online csalóktól, és visszaadni a jogos tulajdonosoknak – mondta lapunknak Tuzson Bence igazságügyi miniszter. Szerinte az online csalások esetében rendkívül fontos a gyorsaság, ezért olyan intézkedéseket vezettek be, amelyek lehetővé teszik a rendőrségnek a gyorsabb információszerezést, a bankoknak pedig azt, hogy csalás esetén leállíthassák az átutalásokat, így a csalók számlájáról arányosan visszaoszthatók az áldozatoknak a kicsalt pénzek. A miniszter felidézte, hogy 2023-ban jelentősen, mintegy negyven százalékkal emelkedett meg az online csalások száma, és eddig több mint harmincféle elkövetési formát azonosítottak. Kiemelte, hogy folyamatosan figyelik a változásokat, és új intézkedéseket hoznak, így hamarosan új törvényjavaslatot terjesztenek az Országgyűlés elé, amely további hatékony fellépést eredményezhet. Tuzson Bence közölte azt is, hogy már tizenhét vármegyeszékhelyen működik Áldozatsegítő Központ, négy további helyen pedig áldozatsegítő pont, amelyekben pszichológiai, jogi és pénzügyi segítséget kaphatnak a bűncselekmények áldozatai. Tavaly harmincezer embernek segítettek a központokban, ez huszonöt százalékos növekedés az előző évhez képest. Célunk, hogy ez a segítség minden megyeszékhelyen elérhető legyen – mondta a miniszter.

Ne feledjük: ha megtörtént a baj, merjünk segítséget kérni, hiszen van segítség!

Az Áldozatsegítő Központok elérhetőségéről a <https://vansegitseg.im.gov.hu/>, az online bűnözők leggyakoribb módszereiről, a kibertámadások kiszűréséről, kivédéséről a <https://www.kiberpajzs.hu/> felületeken tájékozódhatnak.

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ

DTK-projekt

„A képzési módszertanok, eszközök fejlesztése – összhangban a digitális technológia fejlődésével – befektetést jelent a jövő vasutas szakembereinek biztosításában.”

A 396/2023. (VIII. 24.) Kormányrendelet szerint az állami vállalatoknál a foglalkoztatottak képzését a Felnőttképzési törvényben rögzített, tanúsított zárt rendszerű elektronikus távoktatással kell biztosítani. A DTK-projekt azért jött létre, hogy elősegítse a rendelet előírásainak való megfelelést a MÁV-csoportnál.

A képzés digitalizációja különbözőképpen érinti a munkatársakat. Mit tapasztalnak ők a változásokból a hétköznapokban?

Az irodai dolgozóknak, akik eddig is találkoztak az e-learninggel, leginkább csak az új keretrendszert kellett megismerniük. Alapszándék volt, hogy a vasútszakmai területre is kiterjesszük a digitális oktatásokat, és 2024-ben az időszakos oktatás területén már több ezer, végrehajtásban dolgozó munkavállalót is képeztünk e-learning formában. Ennek nagy előnye, hogy a munkavállalónak nem kell az oktatási helyszínre mennie és az utazással időt töltenie, hanem akár otthonról is elérhetőek a tananyagok. Várhatóan márciustól újdonságként jelentkeznek majd az újfelveles járművezetők és forgalmi szolgáltatók alapképzéseiben, hogy már tabletekkel együtt tudják megkezdeni a tanulók a képzéseiket. Az eszközökön elérhetőek lesznek a digitális vasútszakmai tananyagok, tehát a sok utasítás és papíralapú könyv mellé végre egy új digitális eszközt is tudunk biztosítani számukra, ezzel talán felzárkózunk a körülöttünk lévő szakmák képzési módszertanához. A hallgatók a tanfolyam kezdő napján kapják meg az eszközüket, amely egészen a sikeres vizsga letételéig a rendelkezésükre áll majd. Egyszerre átlagosan 1000 újfelveles képzésére tervezzük a tabletek használatát, a járművezetői és forgalmi szolgáltatói célcsoport esetében elsőként 300 eszközzel indulunk, amely várhatóan három éven belül további 700 tablettel bővül. Célunk az is, hogy ha egy munkavállalónak felajánlanak egy új pozíciót, amelyhez képeznie kell magát, akkor jó érzéssel jöjjön ide, mert olyan környezetet biztosítunk számára, ahol tanulni és fejlődni tud.

Ha jól tudom, közel 1000 digitális tartalom szükséges a vasútszakmai képzések támogatásához. Ki állítja elő ezeket a tartalmakat?

A fejlesztések elkezdődtek, de ilyen mennyiségű tartalom elkészítéséhez várhatóan legalább három év folyamatos munkára van szükség külsős oktatók bevonásával. A BGOK-nak van saját fejlesztői gárdája, ők vasútszakmai képzettséggel és digitális, e-learning-fejlesztési tudással is rendelkeznek. Ez a kapacitás azonban véges, ezért a vasúti szakmában jelenleg oktatási tevékenységet ellátó munkatársakat is be szeretnénk vonni a tananyagfejlesztésbe, amelyhez várhatóan új szerződést és további képzéseket fogunk biztosítani. Van mit felmutatnunk a tananyagfejlesztésben, hiszen a projekt indulásakor nem volt a MÁV-csoportnál egyetlen akkreditált digitális tartalom sem, a projekt zárására már egy F1-es digitális tartalommal, tíz célcsoport számára időszakos oktatási tartalommal rendelkezünk, és további hat digitális tartalom akkreditációja van folyamatban. Ebben a kollégáimnak nagyon sok munkája van, amit ezúton is köszönök.

Hol tart most a képzés digitalizációja a vállalatcsoportnál?

A vasúti képzések esetében 2025 a tapasztalatszerzés és a tananyagfejlesztés éve: a már meglévő rendszerekből szerzett tapasztalatokat beépítjük a módszertanokba. Ez egy körforgás, soha véget nem érő fejlesztési folyamat, hiszen az utasításaink, ezzel összefüggésben a tudástartalom állandó változásban van. Ami a tananyagfejlesztésben áttörést hozhat, és felgyorsíthatja a folyamatot, az a mesterséges intelligencia alkalmazása, amelyben én nagy potenciált látok.

A képzési módszertanok, eszközök fejlesztése – összhangban a digitális technológia fejlődésével – befektetést jelent a jövő vasutas szakembereinek biztosításába. Már tettünk egy lépést, hiszen vannak digitális tartalmaink, de még nagyon sok teendőnk van. A rendszert ki fogjuk terjeszteni a szakképzésben tanuló diákokra is, és az elkészült digitális tartalmakat a vasúti szakmát választó fiatalok körében is elérhetővé tesszük, hiszen az utánpótlás egyik alapja hosszú távon a szakképzés lehet a MÁV-csoport számára.

Fuchs Adrienn



A digitális technológia alkalmazásán alapuló képzések elősegítése és kiterjesztése a MÁV-VOLÁN-csoportnál (DTK-) projekt 2023 decemberében kezdte meg a munkáját azzal a céllal, hogy a vállalatcsoportnál az elméleti képzések fokozatos digitalizációját elősegítse. A hamarosan záruló, kihívásokkal teli projekt legfontosabb eredményeiről Dobás László projektvezetővel beszélgettünk.

Mi szükséges a vasútszakmai és egyéb képzések fejlődésének elősegítéséhez?

Azzal, hogy a DTK-projekt végéhez érkezőnk, még csak az első lépést tettük meg. Ahhoz, hogy kimondhassuk: a képzéseink modernizáltak, és a digitális eszközöket alkalmazzuk, legalább három pillér szükséges. A digitalizáció az egyik pillér, amelyen az elmúlt időszakban nagyon sokat dolgoztunk. A második a gyakorlati módszertan, amelynek az erősítésére is szükség van, a harmadik pillér pedig a megfelelő tanulási környezet biztosítása.

A Covid-helyzet 2020-ban megmutatta, hogy mennyire le vagyunk maradva a digitalizáció terén. Volt egy pillanat, amikor a vasútszakmai képzés megállásra kényszerült. Ettől a holtpontról nagy utat jártunk be, hiszen mára számos képzést digitális tartalmakkal is tudunk oktatni/támogatni. Az a hosszú távú célom, hogy minden újfelveles vasúti munkavállalót megújult módszertannal, és modern eszközökkel támogatott képzésekkel tudjunk edukálni. A digitalizáció a toborzás fontos eszköze is lehet: az új munkaerő bevonásában jelentős pozitívum a digitális felkészítés. Az elvárás az, hogy a fokozatosság elvével, digitális tartalmak támogatásával kezdjük el a fiatalokat a vasútra oktatni. A fokozatosság elvének alapja, hogy folyamatos visszamérés után kezdjük el ezeknek a tartalmaknak az alkalmazását. Amikor meggyőződünk arról, hogy a képzésben részt vevők önállóan is el tudják sajátítani az adott tudástartalmat, akkor változtatunk a képzési módszertanon. A megfelelő színvonalú és hatékony oktatási módszertan kialakításához hosszú évek tapasztalatai szükségesek, és azt be kell látnunk, hogy a projekt keretében ehhez kevés időnk volt. Szeretnénk a digitális oktatás előnyeit kihasználni, de vannak munkakörök, ahol ez nem valósítható meg, hiszen a gyakorlati képzésre egyébként nem vonatkozik a rendelet, így teljes körű átállásra nincs lehetőség. A gyakorlati oktatást is felülvizsgáljuk, ehhez hosszú távú befektetésre – gyakorlati eszközökre, szimulátorokra, szimulátorok fejlesztésére – is szükség lesz.

A TŰZ NYOMÁBAN

INTERJÚ SCHÖNLÉBER GYÖRGY JÁRMŰRESZORTOSSAL



A Keleti pályaudvar kocsijavító műhelyénél egy, a szerelvények energiaellátását biztosító előfűtő mozdony kigyulladt, a lángok a mögötte álló másik gépre is áttértek. A szerencsétlenségről látványos képek jártak be a sajtóba, mi pedig a tűz nyomába eredtünk, hogy érthetőbbé váljon, mi történt január 17-én. Az események láncolatát és kollégáink profi munkáját Schönleber György járműreszortossal igyekeztünk a lehető legpontosabban feltárni, így arra is választ kaphatnak olvasóink, hogyan állhatott vissza a pályaudvari rend mindösszesen 2 órával a tűz kitörése után.

A lángra kapott fűtőgépről sokat lehetett hallani a sajtóból, de a MÁV-csoport dolgozói is élénk figyelemmel kísérték az eseményeket. Sokféle információ jelent meg, sok a szóbeszéd, ezért most pontosítsunk! Mi történt január 17-én?

Este 17:52-kor – szolgálatváltás előtt 8 perccel – füstöt észlelt az éppen érkező fűtőgépkezelő kolléga, Tóth Attila a VF17-es „León” (az egykori V41-es sorozat beceneve – a szerk.). Mivel a mozdony mellett haladt el, korán észrevette a bajt: azonnal kikapcsolta a főmegszakítót, hiszen sejthető volt, hogy a transzformátor környékén keletkezik a hő. A vezetőfülkében elhelyezett poroltó segítségével az oltást rögtön megkezdte, de a tűz kitörését már nem lehetett megfékezni. Ezzel párhuzamosan a telepen dolgozók értesítették a tűzoltóságot, illetve lezárták a scan-door kapukat, hogy a füstöt ne fújja a műhely épületébe a szél. A főirányító elrendelte a pályaudvaron a tolatások beszüntetését és a felsővezeték kikapcsolását, ez 17:53-kor be is következett.

A felvonulási területet Kovács Gábor csoportvezető úr koordinációja mellett szabaddá tették, így biztosítva a tűzoltóknak a bejárást. Én a villamos operatív diszpécserrel vettem fel a kapcsolatot, hogy tájékoztassam a problémáról. Eközben Nagy József kocsirányító kihúzatta az összes szerelvényt a fűtőgép mellől, nehogy kár keletkezzen a kocsikban. Ezt a feladatot Oláh Dániel és Pék István tolatásvezetők végezték el, rendkívül nagy bátorsággal.

Tehát a szomszédos vágányokon tárolt járművek is veszélyben voltak?

Igen, mert szél volt, ami feléjük fújta a füstöt és a lángokat. A kihúzásuk közben füstmérgezést kapott a mentésben részt vevő tolatásvezető kolléga. Azt tudni kell, hogy beláthatatlanul nagy lett volna a kár, ha azok a kocsik is kigyulladnak, mert tartalék, illetve javításra váró nemzetközi járművekről volt szó.

Bár a személykocsik megmenekültek, a tűz martalékvá vált még egy jármű.

Így van, a lángok a VF17 mögött álló fűtőgépre is áttértek, így mind a kettő kiégett. Ezeken a járműveken – a helyszín jellegéből adódóan – óhatatlanul is van némi olajsár, ez pedig táplálhatta az égést.

Bár a vizsgálat – a cikkünk megírásáig – még nem zárult le, sejtethető már, hogy mi okozta a tüzet?

Az illetékes szervek hivatalos jelentése előtt nem mondanék semmi biztosat, de úgy gondolom, hogy egy vezetékben keletkező hő lobbanthatta lángra a transzformátorlajat, amely éppen a berendezés hűtésére szolgál.

A kocsik mentésén túl ki tudnál még említeni néhány kiemelkedő intézkedést, amelyet a jelenlévők vittek véghez?

A lángoló fűtőgép köré a földelőrudakat Zsoldis László helyezte el, így megteremtette az oltás megkezdésének az alapfeltételét, ugyanis a tűzoltók addig nem kezdenek meg a munkát, amíg a megfelelő földelésről meg nem győződtek. A pályaudvar főrendelkezője pedig nemcsak az érintett felsővezeték kikapcsolásáról intézkedett, hanem az ötödik vágányig leállította a pályaudvar forgalmát is, tehát az utasok védelmében minden szükséges intézkedést meghoztak.

Hogyan zajlott a tűzoltás? Mégiscsak speciális helyszínre vonultak ki a tűzoltók.

Ez egy kicsit hátráltatta is a munkát, a négy földelőrúdból ugyanis csak hármat tudott a felsővezetékre helyezni Zsoldis László. Az utolsó rúd annyira közel volt a lángoló mozdonyokhoz, hogy a megmozdítása lehetetlenné vált. A tűzoltók így nem kezdhették meg azonnal az oltást. Végül Konka Tamás, a Kőbánya-felsői felsővezeték kirendeltség szakembere intézkedett a szakaszolók földeléséről, a munkaengedélyt is ő adta ki a tűzoltásra, ami egyébként érdekes folyamat volt. Egy konténer helyezett ki, amely habbal volt töltve, ebből szivattyúzták a lángok felé az anyagot. A tüzet hamar, 20-30 perc alatt megfékeztek. Ez talán soknak tűnhet egy laikus számára, de ilyen hevületű égésnél teljesen normális. Csak érzékeltetésül: több helyen megolvadtak a fűtőgép 150 mm²-es sodrott rézkábelei és a 240 mm²-es alumíniumkábelek.

Egy ilyen tüzeset során bárhol nagy lenne a fejetlenség, de a vasúton ezt nem engedhetjük meg magunknak. Összességében hogyan reagáltak a kollégák?

Az utasításokat maradéktalanul betartva, azoknak mindvégig megfelelően lehetett leggyorsabban jártak el, a szakmai felkészültségük hihetetlenül jó volt. Hatékonyan intézkedtek a tüzoltás megkezdése, a helyszín szabadá tétele és az anyagi javak mentése során.

„Bár az apropó rossz, mégis azt kell mondjam: jó volt látni a csoportvezetőket, a kocsirányítókat és minden más társszolgálat összehangolt együttműködését, a tüzeset során tanúsított viselkedésüket.”

Milyen kimenetele lehetett volna az eseménynek, ha nem léptek közbe mindannyian ilyen hatékonysággal?

További jelentős anyagi kár keletkezhetett volna úgy az épületben, mint a közelben tárolt nemzetközi forgalmú személykocsikban. A környező házak lakóit, illetve a pályaudvaron közlekedőket is nagyobb füstterhelés érte volna, ha később csillapodnak a lángok, vagy ha nagyobb kiterjedésűvé válik a tűz.

Hogyan zajlik az utólagos munka, miként épül fel a helyreállítási folyamata?

A kiégett mozdonyokat műszaki kísérettel a fűtőházba vontatták. Köznyelvre lefordítva ez annyit jelent, hogy hárman, mérnökök kísértük gyalog, egészen a mostani helyükig a gépeket. A felsővezeték szakszolgálat már aznap este megkezdte a károk feltérképezését, az erősáramú alosztály előkészítette mindent a felsővezeték helyreállításához. A pályavasút szintén rögtön reagált, a főpályamester felügyelete mellett belefogtak a kiégett gépek alatti vágányok cseréjébe. Márton Miklós, a Keleti telephely mérnök szakembere ideiglenes megoldásként két „fixre kötött” Szilivel biztosította az előfűtéshez szükséges energiát más betáplálási pontokról, hiszen a korábban használtak a tűzben megsérültek. Hogy ezt ilyen gyorsan megoldották, az elektrikus kollégáink tudását dicséri.

Milyen problémát okoz a telep működésében a fűtőmozdonyok kiesése?

Előfűtési kapacitáshiányt okoz, a két Szili ellenére is. Körülbelül 1000 amper hiányzik. Emiatt át kell gondolnunk a munkaszervezési feladatainkat, hiszen nem tudunk ugyanannyi vonatot felfűteni egyszerre. A vezetők azonnali intézkedéseket tettek a gépek pótlására, így hamarosan megoldódik ez a probléma is.

Kiküszöbölhetők a jövőben az ilyen esetek?

Szerintem érdemes vizsgálni a transzformátor-hőérzékelők beépítésének a lehetőségét, mert azok még azelőtt jeleznék a problémát, hogy annak érzékelhető, tapasztalható jelei mutatkoznának.

Benke Máté



Itt terjedtek át a lángok az érintett mozdonyról a mögötte álló fűtőgépre



A hő hatására megolvadt alumíniumvezeték maradványa

Színekkel a közlekedés biztonságáért



Talán nem sűrűn fordult elő a MÁV történetében, hogy egy, már elfogadott színtervvel ellátott járművet új ruhába öltöztessenek, sőt mindezt a közlekedésbiztonság fokozása érdekében. Pedig a színeket régóta használja tudatosan az emberiség: az sem véletlen, hogy a villogó vasúti jelzőlámpa izzó pirosságával vonja magára a közlekedők tekintetét. Horváth Csongor, a MÁV infrastruktúra-építőmérnök gyakornoka is ebből indulhatott ki, amikor úgy döntött, egy egészen új perspektívából vizsgálja a TramTrain-balesetek okait. Az új perspektíva új megoldásokat hozott magával, februártól ezért egy kicsit sárgábbak lesznek a vasútvillamosok.

A Megtakarítási pályázat díjazottjával Benke Máté beszélgett.

Az ötleted kézenfekvő, már-már hétköznapi – mondhatnák a rosszindulatú vélekedők, mégis kell egy szikra ahhoz, hogy kipattanjon. Mikor vált egyértelművé, hogy érdemes foglalkoznod ezzel a fejlesztési iránnyal?

A TramTrainek üzembe helyezése óta elég gyakoriak a velük előforduló balesetek, majdnem ugyanannyi, mint a villamosokkal, pedig jóval kevesebb közlekedik belőlük itt Szegeden. Első körben emiatt ültünk le gondolkodni a győri Széchenyi István Egyetemen, ahol felvetődött: mi lenne, ha elkezdénénk vizsgálni, hogy miért? Összegyűjtöttük az ezzel

kapcsolatos statisztikákat, amelyekben többször szerepelt, a „párhuzamosan haladó jármű balról a TramTrain elé kanyarodott” mondat, míg – véleményem szerint – a balesetek háttere nem került leírásra vagy kivizsgálásra.

Akkor térjünk is át a „balesetek hátterére” és az ötletedre!

Több ismerősöm is jelezte, hogy az a szürke, amellyel a vasútvillamos elülső-alsó homlokoldali eleme színezve van, sokkal jobban beleolvad a városi környezetbe, mint a sárga Pesa villamosok megegyező területe. A

közvélemény felől szintén érezhető volt egy ilyen visszhang. Ekkor gondoltam bele először, hogy érdemes volna ezt valamilyen módon vizsgálni. A téma olyannyira érdekesnek ígérkezett, hogy a diplomamunkám is erről íródott – így már a Megtakarítási pályázat előtt elkészült a koncepció. Győrben az Egyetem oktatóival, dr. Borsos Attilával és Nagy Viktorral azt a tézist állítottuk fel, hogy a figyelemfelkeltőbb sárga színnel beborított TramTrainekkel kevesebb baleset fog történni, ezt kellett igazolnunk valid kutatási eredményekkel.

Hogyan zajlottak a vizsgálatok?

Az egyetemi kutatócsapattal két módszert határoztunk meg az emberi tényező elemzésére: szemkamerás vizsgálatokat, illetve kérdőíves kutatást indítottunk. Előbbihez a Pupil Labs Pupil Core Eye Tracker eszközt használtuk, ami lényegében egy speciális, lencse nélküli szemüveg, infravörös és RGB-kamerákkal felszerelve. A kamerák egy része a külső teret, míg a többi a pupillák mozgását vizsgálja, a hozzá tartozó szoftver pedig képes elemezni, hogy a tesztben részt vevők milyen időtartamban és hová pillantottak, ahogy azt is, milyen pályát járt be a tekintetük. A felméréshez kijelöltünk egy vizsgálati útszakaszt Szegeden, és – a legjellemzőbb baleseti helyzetet – balra kanyarodást szimuláltunk tizenkét fővel (6 férfival, 6 nővel, összesen négy korcsoportra osztva: 20–35; 36–50; 51–65; 66–80) különböző kialakítású és típusú járművekben. A résztvevők szinte mindegyike naponta vezetett a városban. Ezenkívül Google-úrlap segítségével kutatást indítottunk, amelyet majd 500-an töltöttek ki.

Milyen eredményekre jutottatok?

A feldolgozás során egyértelműen kiderült, hogy a Pesa villamosok alsó sárga részére sokkal többen néztek, mint a TramTrain ugyanazon szürke mezejére. Az utóbb említett jármű esetében a fixáció is sokkal tovább tartott (az az idő, amíg a szem keres egy adott pontot, majd rögzíti rajta a tekintetet – a szerk.). A kérdőíves kutatásból kiderült, hogy a válaszadók több mint kétharmada átszínezné a vasútvillamosok elejét, az összes kitöltő fele a sárgát választaná.

A Megtakarítási pályázat nyomán odáig jutott a tervek, hogy valóságossá válik, megkezdték a járművek alsó részének a „besárgítását”. Milyen további vizsgálatokat fogsz elvégezni a TramTrainek átszínezését követően?

Folytatni szeretném a kutatást, a flotta felmatrikáza után ismét tesztet végzünk, ugyanannak a tizenkét főnek a bevonásával. Később az emberi tényezőt a járművezető és a többi közlekedő szemszögéből is vizsgálni szeretném. A legfőbb cél az, hogy a közúti-vasúti balesetek és a kialakuló közlekedési konfliktusok száma markáns csökkenésnek induljon.

Mennyi időt emésztett fel a koncepció kidolgozása?

Az egész folyamat hosszú volt, majdnem egy évig tartott a kutatás. Nagyon kemény időszakként emlékszem vissza ezekre a hónapokra, szinte mindennap ezzel foglalkoztam a szabadidőmben, vizsra, szinte megérte. A feletteseim is nagyon pozitívan álltak hozzá, sok támogatást kaptam tőlük a kutatáshoz és a vizsgálatok elvégzéséhez.

További terveid is vannak a közlekedésbiztonsággal kapcsolatban? Akár gyermekeknek is beszélnél a felelős viselkedésről? Ők még érdeklődők és fogékonyak a témára.

Véleményem szerint kell egy szemléletmódbeli váltás ahhoz, hogy a balesetek száma mind a nagyvasúton, mind a közúti-vasúti szakaszokon csökkenjen. Ehhez edukáció szükséges, nekünk pedig úgy kell az infrastruktúrát, illetve a járműveinket kialakítanunk, hogy a lehető legkevesebb balesetet idézzék elő. Ebben tudom magamat elképzelni, tehát a technikai fejlesztés az, ami engem vonz.

Vetett esetleg hullámokat az elképzelésed?

Érdekes, hogy több miskolci csoportban is szóba került a téma, sokan követelték, hogy az ottani zöld-fehér villamosokat színezzék sárgára, tehát kimondható, hogy országos szinten figyelmet keltett az ötlet. Ezenkívül számos szakmai konferencián elismerték a kutatást, a Nemesdy Ervin diplomamunka-pályázaton második helyezést értem el vele. 2023-ban a Vasútbiztonsági konferencián adtam elő a témában, 2024-ben pedig Mészáros Csaba rendőr őrnagy is erről prezentált ugyanott, és hangsúlyozta a szürke vasútvillamos, illetve a sárga Pesa láthatósága közti különbség konzekvenciáit – tehát már „kívülről” is érkezett megerősítés.

Voltak olyanok, akik elutasítóan álltak a változáshoz?

Legfőképpen az a kritika ért, hogy nem használ majd, így ez egy felesleges próbálkozás. Nem tartok tőle, hogy ez be fog igazolódni, mert a kutatások során kapott eredmények – a tézis szempontjából is – pozitív hatásra engednek következtetni. Elsődleges cél, hogy az egy járműre eső balesetszám lecsökkenjen a Pesa villamosok szintjére, ami azt jelentené, hogy a balesetek több mint fele nem történné meg. Ez hatalmas megtakarítási potenciált rejt a vasúttársaság számára.

Benke Máté





Szenvedélye a kézművesség

Vonat – vonal – fonal. Három szó, ami több egy jól hangzó szójátéknál, ugyanis tökéletesen jellemzik Hollósi Lászlóné munkásságát is. Marika, ahogy a legtöbbben szólítják, 40 év vasúti szolgálat után friss nyugdíjasként kezdte kipróbálni magát a vonalrajzok letisztult, mégis látványos világában, ahol tehetsége hamar megmutatkozott. Idén márciusban már a második önálló kiállítását tekinthetjük meg Székesfehérváron.

A vonalrajzok napjainkban hatalmas népszerűségnek örvendenek. Hihetetlen, hogy egyetlen vonal mire képes, hiszen, ha jól tudom, e képek sajátja, hogy egyetlen vonalból, illetve fonalból készülnek, mégis egész történeteket képesek elmesélni.

Igen, a vonalrajzok ereje a letisztultságukban rejlik. Engem teljesen magával ragadott, amikor megismertem ezt a technikát, pedig sok mindent kipróbáltam már korábban. Gyerekkoromtól kezdve subáztam, hímeztem, kötöttem. Úgy éreztem, mindig muszáj valamit alkotnom. A gyerekeimmel is állandóan kézműveskedtünk, rajzoltunk, festettünk, tökök faragtunk, az ünnepekre saját díszeket készítettünk.

Ezt sokan csinálják otthon hobbiból, Ön azonban már túllépett ezen a szinten, a grafikai művészi szintre emelkedtek.

Sosem gondoltam, hogy ez így lesz. Egyszer megláttam egy vonalrajzot, és nagyon megtetszett. Gondoltam, kipróbálom, a lányomnak készítettem egyet egy napló elejére. Sikere lett, ezért folytattam. Egy kis pluszt is vittem bele, ezek ugyanis nem rajzok, hanem madzagból készült képek. Egy kép – itt is, mint a rajzoknál – ugyanúgy madzagból, fonalból készül, amit felragasztok a vászonra. Eleinte még a madzagokat is én festettem be színesre. Mások varrással rögzítik a madzagot a vászonra, de az szerintem megtöri a vonal folytonosságát. Ezért próbálkoztam valami mással, végül kialakítottam ezt az egyedi technikát, amit saját magam találtam ki. Nem volt nehéz, mert hajtott a kíváncsiság.



Ezek után pedig sorra születtek a szebbnél szebb képek. Mikor mutatta meg másoknak is, mikor mert kiállni velük a nagy nyilvánosság elé?

2023-ban a MÁV meghirdetett a dolgozóinak egy művészeti pályázatot, amelyen nyugdíjasok is indulhattak. Én is beneveztem, és örömmre beválogatták a képeimet, így az év októberében az Országos Vasutas Amatőr Alkotók közös kiállításán sokan megismerhették az alkotásaimat.

Nagy sikert arathattak a képei, hiszen ezután egy önálló kiállítást is rendeztek Önnek.

Ezt Molnár Lászlónénak, a székesfehérvári VOKE Művelődési Ház intézményvezetőjének köszönhetem. Neki annyira megtetszettek a képeim, hogy mindenképpen szeretett volna egy önálló kiállítást szervezni belőlük. Erre 2024 áprilisában került sor, aminek nagyon örültem. Most pedig már a második önálló kiállításomra készülök. 2025. március 17. és április 10. között várok mindenkit szeretettel a székesfehérvári VOKE Művelődési Házban.

Ezek szerint a művészi sikerét is a vasútnak köszönheti?

Igen, úgy is mondhatjuk, hogy itt fedeztek fel. Örülök, hogy nyugdíjasként is lehetőséget kapunk megmutatni magunkat és a tehetségünket. Sokan alkotnak a munka mellett és után is.

Ilyen erős művészi vénával megáldva miért a vasútnál helyezkedett el, és nem egy olyan vállalatnál, ahol a hétköznapiokon is a kézműveskedésnek élhetett volna?

A MÁV volt az első és egyetlen munkahelyem. Nagyon szerettem a céget, mondhatom, hogy 40 évig a vasútnak éltem. Soha nem unatkoztam, mindennap új kihívások találtak meg. 1980. augusztus 25-én léptem állományba Mórion segédmunkásként, később voltam iroda- és raktárkezelő, majd 1998-ban Székesfehérvárra kerültem munkaügyesnek. A kollégáimat is rendszeresen megleptem apróságokkal, az irodánkat mindig feldíszítettem különféle asztaldíszekkel, vagy például karácsony előtt kis angyalkákkal ajándékoztam meg a főnökséget, amelyeket filcből vagy különféle termékekből készítettem. Üveget is festettem, lehet, hogy az még most is kint van az egykori irodám ablakán. A 2000-es évek elején humán partner lettem, amit nagyon szerettem, de a végére elfáradtam. 2020 augusztusában nyugdíjba mentem. Így ma már teljesen a hobbimnak



élhetek, bár most is sok mindent csinálok. Gondozom a kertet, segítek a szüleimnek, unokázok, kórusban énekelek, így leginkább télen készülnek a képeim, akkor van rá több időm. Egy-egy kép elkészítése legalább egy hét, és ebben még nincs benne a tervezés ideje.

Nagyon változatosak a képei, a minimalista és a pop-art stílus mellett figuratív, nonfiguratív és geometrikus alkotásokkal is találkozhatunk. Honnan ez a művészi sokoldalúság, és melyek a kedvenc képei?

Mindig is szerettem a szépet. Az élet minden területe hatással van rám. Az unokáimnak természetesen gyerekképeket készítek, legutóbb például Mickey egérről. Körülbelül 100 képem készült már, valóban sok témában. Ha meglátok valamit, ami megtetszik, azt utána saját tervezés alapján megalkotom. A kedvencem talán mégis a tavalyi önálló kiállításom nyitóképe, ami egy órát ábrázol, és én magam terveztem. A másik kedvencem, amelyik nagyon közel áll hozzám, a „Kihívás” című kép, amely egy hegymászó hölgyet ábrázol.

Gyermekei is örökölték a kézműveskedés és a művészet szeretetét?

A szépérzékük nekik is nagyon fejlett. Talán éppen emiatt – az öcsém mellett – a lányom a legnagyobb kritikusom. Ő azonban egészen más területen dolgozik, de szabadidejében korongozik. A fiam – az édesapja nyomdokaiba lépve – burkoló lett, a munkájában kiélheti a művészi hajlamát. Nem is hinné az ember, ma már mi mindent alkotnak csempéből, amiket aztán fugába épített LED-izzók világítanak meg.

A vonalrajzokat sikeresen továbbgondolta, megkoreografálta. Mégis lehetséges, hogy ez a művészi pályafutásának csak az első állomása?

Az alkotásaim legfőbb célja, hogy örömet szerezsek magamnak és most már másoknak is. A vonalrajzot nagyon szeretem, de az utóbbi időben más irányzat is elkezdett érdekelni. Szívesen kipróbálnám az akvarellfestést. Igazából már minden felszerelésem megvan hozzá, de úgy érzem, még tanulnom kell a technikát. Előbb-utóbb azonban biztosan rászánom magam.

Csohány Domitilla

„A legjobb döntésem volt, hogy mozdonyvezető lettem”



Rendkívül változatos munka a mozdonyvezetés, különösen a pécsi vonalon, ahol sok az utas, és az amúgy is színes járműparkot egy újabb típus, az Astride villamos mozdony egészíti ki. Fábian Ákos, a Pécs Vasúti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság munkatársa ugyan nem rögtön a középiskola után jelentkezett a MÁV-hoz, viszont sokat tett azért, hogy mozdonyvezető legyen. Megtalálta a vasúttársaságnál a számítását, és szereti a hivatását. Vele beszélgettünk a szakma rejtelméről, képzésről, utasokról, szolgálatról.

Ha a mozdonyvezető a negyed hatkor induló első Mecsek Inter-City vonattal közlekedik Pécsről Budapestre, mikor kell szolgálatra jelentkeznie?

Régen 3.49-kor jelentkezem szolgálatra, ehhez 2.40-kor kell kelnem. Szerencsére közel lakunk a pályaudvarhoz, így hamar beérek a vontatási telephelyre. Mivel ez az első IC a főváros felé, így a szokásos átvizsgálást követően a beosztott mozdonyvezető hozza ki a járművet a fűtőházból, majd rácsatlakozik a szerelvényre. Az indulás, illetve a fékpróba előtt még körbejárom a szerelvényt, szeretek meggyőződni arról, hogy mindent rendben talállok.

Őn nem a MÁV-nál kezdte a pályafutását, a magánszektorból érkezett. Miért a vasutat választotta, hogyan lett mozdonyvezető?

Való igaz, teljesen más területről érkeztem, ezt megelőzően dolgoztam a pécsi okmányirodában ügyintézőként, egy informatikai

szaklapnál újságíróként, végül telepvezetőként egy pécsi illetőségű Tüzépnél. Mohácson születtem, a középiskola után dolgozni kezdtem, majd munka mellett a Gábor Dénes Egyetemen végeztem mérnök informatikusként, viszont nem találtam megfelelő álláslehetőséget a végzettségemmel. Gyermekkoromban Komlón az állomás közelében laktunk, innen a vasút szeretete, és amikor egy barátom felhívta a figyelmemet arra, hogy a MÁV-START mozdonyvezetőket toboroz Pécsen, éltem a lehetőséggel, beadtam a jelentkezésemet. Rögtön az elején nagyon jólesett, hogy az illetékes kolléga jelezte a dokumentum beérkezését, pedig akkor még szó sem volt arról, hogy elfogadják-e, vagy sem a jelentkezést. Szerencsére igen, mehettem az orvosi vizsgálatokra, a tanfolyam pedig 2018. szeptember 3-án kezdődött. A hatósági vezetői vizsgát 2020. március 8-án tettem le, hivatalosan azóta vagyok a MÁV Személyszállítási Zrt. mozdonyvezetője.



Mikor továbbított első alkalommal önállóan vonatot, milyen volt ez az út?

Erre az alkalomra nem lehet nem emlékezni. Egészen pontosan 2020. június 15-én volt a „beavatás” a Dombóvár és Pécs között közlekedő személyvonattal. Nagyon büszke voltam arra, hogy eddig eljutottam, és borzasztóan izgultam. Folyton arra figyeltem, hogy időben kezdjek fékezni, lehetőleg az utasok ne érezzék, hogy kezdő mozdonyvezetővel van dolguk, emellett tudjam tartani a menetidőt. Mivel ingaszervéllyel közlekedtem, Dombóvár és Pécs között a mozdonyt vezetem, visszafelé a vezérlőkocsit, de szerencsére sima út volt mindkettő.

Úgy hírlik, hogy a képzésen is oda kell tennie magát az embernek, ezért a szép szakmáért igencsak meg kell dolgozni.

Ezt meg tudom erősíteni, hiszen az elméleti képzéseken is nagyon sokat kell tanulni. A gyakorlatot leszámítva háromszintű képzésen vesznek részt a jelentkezők. Az általános szakmai ismereteken – ez az első modul – a vasút alapjaival lehet megismerkedni, ez leginkább azoknak jelent újdonságot, akik nem erről a területről érkeztek. Hat hét elteltével írásbeli és szóbeli vizsgán kell bizonyítaniuk a hallgatónak. Tapasztalatom szerint a második modul, az infrastruktúrát tartalmazó rész a legnehezebb, itt sajátíthatók el a többiek között az utasítások. A kollégák szerint aki ezen a három és fél hónapon túljut, az mozdonyvezető lesz. Való igaz, én is éjjel-nappal tanultam azért, hogy meglegyenek a szükséges ismereteim, és sikeres vizsgát tegyek. A harmadik szekció a kategória. A mi osztályunk első körben villanykategóriából kapott oktatást, majd 2022-ben teljesítettük a dízelkategoriat is. Újabb hat hét elteltével kezdődhetett felügyelet mellett a gyakorlati képzés. Itt alapból 320 óra a vezetési idő, és típusonként további 24 óra. Mivel több járműre megszereztem a típusengedélyt – 431-es, 433-as típus, Bydtee vezérlőkocsi, V63-as Gigant, Flirt, Bz, Desiro, M47-es Dacia, hagyományos és remot M41-es –, a képzés alatt is sok időt töltöttem különböző mozdonyokon.

A pécsi vonalon teljesítik tartampróbájukat a bérelt Astride villamos mozdonyok, amelyek mindenképpen üde színfoltjai lesznek a vasútnak. Erre a típusra is megszerzi az engedélyt?

Természetesen, az elméleti képzések után a fűtőházi gyakorlat márciusban lesz. Itt először megtanuljuk az üzemeltetést, megismerjük a különböző kezelőszerveket, illetve a hibaelhárítási gyakorlatokat. Ezt követően lesznek a fedélzeti utazások.

Mi a véleménye erről a típusról?

Nekem nagyon tetszik, a kollégáktól is azt hallok, hogy kényelmes vezetni ezeket a járműveket, emellett rendkívül erősek (5600 kW, azaz 7600 lóerő), és kedvező menettulajdonságokkal rendelkeznek. Nagyon hamar fel lehet velük gyorsítani az engedélyezett utazósebességre egy személyszállító szerelvényt, ami a menetrendszerűsége is kedvező hatással lesz, leginkább a hétvégi hosszú vonatokon.

Ha már a hosszú vonatoknál tartunk, a gyakorlatban mozdonyvezetőként mit tapasztal: a vármege- és országberletek bevezetése, illetve a tarifareform óta lényegesen több az utas?

Sokkal többen utaznak, mint azt megelőzően. Hétköznap általában hat kocsival járunk Budapest és Pécs között az IC-vonatokkal, pénteken és vasárnap 10-11 kocsis szerelvényeket vonatokkal, de szinte mindig „telt házzal” közlekedünk. Ezt nagyon jó látni, másrészt személy szerint én is annak örülök, ha hosszabb szerelvényeket tudok továbbítani és minél több embert fuvarozni.

Mit szeret leginkább ebben a szakmában? Megérte mozdonyvezetőnek jönni?

Bár leginkább a Budapest–Pécs, illetve a Pécs–Gyékényes–Nagykanizsa vonalon közlekedek, rendkívül változatos ez a munka, nincs két egyforma nap, két egyforma szolgálat. Nagyon szép tájakon vezetnek a vasútvonalak, és folyamatosan változik a természet, ezt jó megélni és látni. Rendkívül felelősségteljes ez a munka és gyakran fárasztó is, viszont jó érzés az utasokat eljuttatni arra a célállomásra, ahová szeretnének menni, és mi, mozdonyvezetők mindent megteszünk azért, hogy biztonságosan és lehetőleg késések nélkül megérkezzenek. Az emberi kapcsolatok is nagyon fontosak. Például vannak visszatérő utasok, akik gyakran integetnek, ez is egy pozitív, személyes visszajelzés. Ugyancsak rendkívül jó látni, ahogy a végállomáson a rokonok várják és fogadják a családtagjaikat vagy a barátok az ismerősüket. Életem legjobb szakmai döntése volt, hogy mozdonyvezető lettem!

Százhalombatta és Pusztaszabolcs között már működik az ETCS L2 szintű vonatbefolyásoló berendezés. A mozdonyvezetőknek igénybe kell venniük ezt a rendszert?

Amelyik mozdony vagy motorvonat, például a FLIRT rendelkezik ezzel a fedélzeti berendezéssel, a személyzet ezt alkalmazza. Ezen a szakaszon március 1-től emelkedett az engedélyezett sebesség, így már 160 km/h-val közlekedhetünk. Nekem már megvan a vizsgám, részt vettem az ehhez szükséges elméleti képzésen és szimulátoros oktatáson.

Mennyi ideig tart egy-egy szolgálat, és mennyit tölthetnek pihenéssel? A család mennyire szokott hozzá ehhez a munkarendhez?

Nappali műszakban egy szolgálaton belül összességében legfeljebb tíz órát vezethetünk, éjszaka kilencet. Két szolgálat között legkevesebb 14 óra pihenőidőt kell tartanunk, ami a gyakorlatban 15-16 óra, egy hét elteltével pedig 48 óra szünetet kapunk. Havonta mindenkinek jár emellett egy szabad hétvége. Szerencsére nekem nincs problémám az éjszakai műszak után a nappali alvással. Nagyon fontos, hogy mindig kipihenten érkezek a munkába. A feleségemnek, a két lányunknak és nekem is körülbelül egy év kellett, amíg hozzászoktunk ehhez a munkarendhez. Nagyon hálás vagyok nekik, hogy ezt tolerálják és elfogadják. Otthon a hűtőszekrényen található a vezénylésem, így mindenki előre tudja, hogy Ákos mikor megy dolgozni.

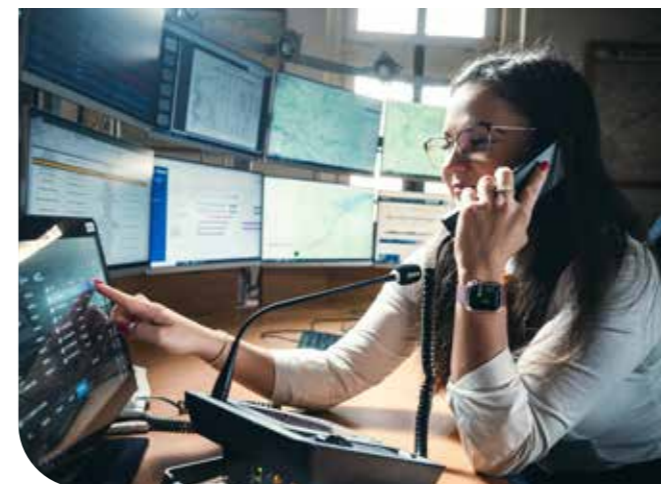
Putsay Gábor

Megkezdte működését az Országos Haváriaközpont

Január elsejével új szervezet kezdte meg működését: megalakult a MÁV Országos Havária-központja, melynek egyik fő feladata, hogy egy adott forgalmi zavar esetén, a vállalatcsoport ágazatainak együttműködését kihasználva koordinálja az utasok célba jutását, tájékoztatását. A Haváriaközpont céljairól, működéséről Négrádi Tamás főigazgatóval és Jancsurák Bencével, a Mávinform ügyeletesével Váczi Viktor, a Haváriaközpont egyik fődiszpécserre beszélgettünk.

A vasúthálózaton naponta akár több ezer vonat közlekedik, egyrészt személyszállító, másrészt tehervonatok. Egy ekkora rendszer ennyi résztvevővel való üzemeltetése komoly szervezethez köthet, meg a normál körülmények között is, de bármilyen váratlan esemény jelentős változásokat okozhat a forgalom lebonyolításában. A vállalatcsoport az integrációjával a helyközi forgalomban már nemcsak a kötőpályás, hanem az autóbuszos személyszállításért is felel. Ezért fontos, hogy legyen egy központi koordináció, egyfajta diszpécserközpont, ami ilyenkor átveszi az irányítást azon részen, hogy a bevethető erőforrások felhasználásával, vagy akár alternatív lehetőségek választásával hatékonyan megszervezi az utasok elszállítását, célba juttatását, dönt a prioritásokról az érintett térségben (a busz, vonat, HÉV párhuzamossága,

esetleg terelés, pótlás, a megállási rend változtatása, mentesítés). A Haváriaközpont természetesen nemcsak a vasúthálózaton bekövetkező forgalmi zavarokkal hivatott foglalkozni, hiszen adott esetben a közúti korlátozások is okozhatnak olyan zavarokat a buszközlekedésben, amelyekre magasabb szintű szervezéssel tudunk csak hatékonyan reagálni. A fő feladatunk ilyenkor az, hogy az ágazatokban rejlő kapacitásokat összehangoljuk, keressük a megoldásokat minden olyan szituációra, amelyet nem tud az adott ágazat a saját keretein belül megoldani – legyen az pótlóbuszok beállítása, vonat- vagy buszjáratok megállási rendjének, útvonalának megváltoztatása. A cél tehát egy: az utas mindenképp és a lehetőségekhez képest minél hamarabb jusson el oda, ahová indult – akár vonattal, busszal, akár HÉV-vel.



Az Országos Haváriaközpont (OHK) a MÁV Zrt. stratégiai vezérigazgató-helyettese, Reich László alá tartozó Közlekedési Szolgáltatások Főigazgatóság szervezetében működik. A Haváriaközpont január elsejével a Kerepesi út 16. alatti Üzemirányító Központban a budapesti vasúti személyszállítási főirányítókkal és a MÁV Pályaműködtetési Zrt. területi főüzem-irányítóival, vonalirányítóival egy helyszínen lett kialakítva – egyelőre 5 fordulószolgálatos munkahellyel. A kezdetekről, illetve magukról a szakmai feladatokról Négrádi Tamás főigazgatót kérdeztem.

„A Haváriaközpont jelenlegi állománya 24 fő, a kollégák részben a MÁV-csoport korábbi leányvállalataiból, részben a közlekedési ágazat más társaságaiból érkeztek, fiatalos, lendületes csapatot alkotnak. Nappalosan szolgálatban egyszerre öten, éjszaka hárman teljesítenek szolgálatot. A fődiszpécser lényegében a MÁV-csoport teljes szolgáltatási területén felel azért, hogy az utasok célba jutása megvalósuljon – ágazattól függetlenül. Munkáját az adott ágazat üzemirányítási területeivel közösen végzi, de neki kell kimondania a végső szót egy adott közlekedési rend bevezetésére. A Haváriaközpontba egyaránt érkeznek az információk az üzemirányítás különböző szintjeiről, valamint a vasúti informatikai rendszerekből. A fődiszpécseren kívül a koordinációs és szolgáltatástervezési diszpécser szervezik adott esetben a pótlóbuszok forgalomba állítását, illetve az alternatív eljutási lehetőségeket. Az utastájékoztató diszpécser kezeli a vonatinformációs térképen, a jegykiadó automatákon és a MÁV-appban az adott járatnál rögzíthető információkat.”

Négrádi Tamás elmondta, hogy a Haváriaközpont milyen változásokat hoz például a pótlóbuszok beállítása terén.

„A váratlan forgalmi helyzetek megoldására, illetve a műszaki hibák okozta járatkimaradások megelőzésére, de akár mentesítőjáratként való beállítására is alkalmas tartalékbuszok állnak rendelkezésre immár országsszerte számos városban, a vasúti csomópontok közelében, amelyek szükség szerint azonnal bevetethetők. A pár hónapja kiterjesztett rendszert is a tapasztalatok alapján vizsgáljuk felül, hogy optimális helyszíneken állhassanak indulásra készen a pótlóbuszok. A Haváriaközpont elindulása óta már számos olyan megoldást alkalmaztunk, melyre korábban nem, vagy csak nagyon ritkán volt példa: az utasok leggyorsabb eljuttatása érdekében akár a menetrend szerinti járatát teljesítő, helyközi busz útvonalát módosítottuk, hogy a vasútállomásokhoz térjen be, de a kimaradó menetrend szerinti buszjáratot is pótoltuk már vonattal. Többször volt példa már arra is, hogy a késéssel közlekedő vonat miatt az utasok által jelzett átszállási igény alapján a helyközi buszjáratok várakoztak. A közlekedésért felelős miniszter bejelentése szerint nyáron 200 busznak kell országsszerte készenlétben állnia, hogy szükség esetén vonatpótlásra, illetve mentesítésre bevetethetők legyenek.

Ezeknek a buszoknak a koordinálását is a Haváriaközpont végzi majd, ezért további diszpécseri munkaállomásokat is ki kell alakítanunk, ez mindenképp az egyik legnagyobb feladatunk a következő hónapokban. Tapasztalataink szerint egy-egy zavarhelyzet kezelésénél nagyon fontos a helyszíni jelenlét, ezért célunk a helyszíni utastájékoztatóban és a pótlóbuszok irányításában részt vevő, vonuló egységek számának és hatókörének bővítése, ehhez a technikai eszközök és a személyzeti állomány bővítése is szükséges.”

Az adott havária helyzetben magán a forgalom megszervezésén kívül az utasok számára mindenképp az a legfontosabb, hogy kapjanak megfelelő tájékoztatást. Arról, hogy mi változott ezen a téren január elsejétől, Jancsurák Bencét, a Mávinform ügyeletesét kérdeztem.

„Gyorsabban több és gyakorlatiasabb információt nyújtani – ez is célja az Országos Haváriaközpontnak. A korábban több szervezetben működő, ilyen jellegű tájékoztatói tevékenységet is újjászerveztük, hogy gyorsabb és pontosabb információk juthassanak el a MÁV-csoport járataival utazók számára. Azokat a platformokat, amelyeket a központból lehet működtetni (vonatinformációs térkép, jegykiadó automaták, MÁV-app felugró haváriaüzenetei, az egyes állomások vizuális tájékoztató berendezéseinek haváriakijelzői) az OHK utastájékoztató diszpécseri kezelik. A rendkívüli helyzetek hatékony kezelésének fontos eleme, hogy rögtön a havária bekövetkezése után és még az érintett jármű fedélzetén tájékoztatást adjunk az utasoknak arról, mi történt, mi várható, és milyen megoldással biztosítjuk majd a továbbutazásukat. Erre már az ún. GSM-R rendszeren keresztül, a fedélzeti hangszórók segítségével is van lehetőségünk, ezen a távközlési csatornán jelenleg 8 nagy forgalmú fővonalon tudjuk elérni a személyszállító vonatok szinte mindegyikét. Már idén is több alkalommal jól vizsgázott a rendszer, amikor az Országos Haváriaközpontból közvetlenül a diszpécser tudta megszólítani az utasokat. Szintén újdonság a fejpályaudvarok vágányai végén lévő kijelzők haváriahelyzeti felhasználása: ezeken kényelvű, a legfontosabb változásokat tartalmazó felhívást teszünk közzé utasaink számára.

A Mávinform csatornáit is bővítették: az utasaink nagy része által használt online felületeken kívül több rádió közlekedési hírblokkjaiban naponta többször, és január elejétől már az RTL reggeli híradójában is adunk tájékoztatást utasainknak valamint a honlapon már a VOLÁN és HÉV változások is elérhetőek.”

Váczi Viktor



Tisza-tó

sebesvonattal a Tisza-tóhoz – kerékpárral

A Tisza-tó Magyarország egyik legkedveltebb kerékpáros úti célja, amely páratlan természeti szépségével és kiváló infrastruktúrájával csalogatja a bringázás szerelmeseit. Idén is ideális lehetőséget biztosít a fővárosból indulóknak tavasztól őszig a Tisza-tó sebesvonat, hogy kényelmesen eljussanak utasaink a tó partjára, és egy felejthetetlen túrát tegyenek a csodás környezetben.

A Tisza-tó sebesvonat idén március 15-től november 2-ig közlekedik a Keleti pályaudvar és Tiszafüred között. Március 15. és május 25. között hétfőn és ünnepnapokon, május 26. és augusztus 31. között naponta, míg szeptember 6. és november 2. között ismét hétfőn és ünnepnapokon lehet igénybe venni. A vonat 8:10-kor indul Budapestről, és Tiszafüredre 10:39-kor érkezik. Útközben Hatvanban, Füzesabonyban és Poroszlón áll meg. Visszafelé Tiszafüredről 17:46-kor indul, és 20:15-re érkezik Budapestre, így elegendő idő áll rendelkezésre egy kellemes kerékpártúrához a tó körül.

A tó nemcsak a közvetlen sebesvonattal, hanem délről, Kisköre és Abádszalók irányából a Kisújszállás–Kál–Kápolna személyvonatokkal is elérhető.

A vonat kifejezetten a kerékpárosokat szolgálja ki. Március 15. és május közepe, valamint szeptember 6. és november 2. között közel 20 kerékpárhely biztosított, míg május közepe és augusztus 31. között ez a szám 50-re emelkedik. Különleges kialakítású kerékpárok, mint a tandem- vagy az utánfutós bringák is szállíthatók. Kerékpárhelyjegy váltása nem szükséges, elég a kerékpárjegy vagy a kerékpár-országbérlet.



Kerékpártúra-ajánló: Tisza-tavi körút

A Tisza-tó tökéletes helyszín egy egész napos bringatúrára. A teljes tökérlő túra körülbelül 65 km, amely végig kiépített, aszfaltozott kerékpárúton halad, így biztonságosan és kényelmesen teljesíthető. Az útvonal első szakaszában Tiszafüredről indulva Poroszló felé kell haladni, ami egy 17 km-es táv. Útközben a madárvilágot és a vízparti panorámát élvezhetjük. Érdeemes megállni a Tisza-tavi Ökocentrumnál, ahol interaktív kiállítások, akváriumok és tanösvények várják a látogatókat.

Poroszló után a gáton haladva juthatunk el Sarudra, ami kiváló pihenőhely, majd továbbhaladva Kisköreiig a tó egyik legérdekesebb szakaszán tekerhetünk végig egy körülbelül 23 km-es távolságon. Kiskörein található a Tisza-tavi vízlépcső, amely egyedülálló látványosság és kiváló fotópont.

A Kiskörei vízlépcsőn átkelve Abádszalók felé folytathatjuk az utat, ez a tó legélénkebb turisztikai központja, így akár egy frissítő fürdözést is beiktathatunk. Tiszafüred felé visszatérve a vadregényes holtágak mellett bringázhatunk, míg el nem érjük a kiindulási pontunkat egy 25 km-es szakasz teljesítése után.

A túra során érdemes legendó folyadékot és némi harapnivalót magunkkal vinni, hiszen a tó körüli infrastruktúra ugyan kiváló, de a hosszabb szakaszokon ritkábban találhatók frissítők. Figyeljünk az időjárás-előrejelzésre, különösen nyáron a hőség miatt! Használjunk napszemüveget és napvédő krémet, valamint érdemes tudni, hogy a tó körül több helyen lehet kerékpárt bérelni és szükség esetén szervizelni.

A tökérlő túra során érdemes felfedezni a térség gasztronómiai különlegességeit is. Tiszafüreden és Poroszlón több kiváló étterem és csárda is található, ahol megkóstolhatjuk a híres tiszai halászlét, a harcsapaprikást túrós csuszával vagy éppen a frissen sült keszeget. A helyi termelők által kínált mézek, lekvárok és egyéb házi készítésű finomságok is remek szuvenírek lehetnek.



Ha többnapos túrát tervezünk, akkor a tó körül számos kemping és vendégház áll rendelkezésre, amelyek ideális pihenőhelyet biztosítanak. A Tisza-tavi Madárrezervátum felfedezése különleges élményt nyújt a természetkedvelőknek, itt csónakos vagy kajakos túrákon is részt vehetünk, így testközelből figyelhetjük meg a ritka madárfajokat.

A térségben szervezett programok és fesztiválok színesítik a látogatók élményét. A nyári szezonban több helyszínen is koncertekkel, hagyományőrző rendezvényekkel és sporteseményekkel várják az érdeklődőket. Érdemes előre tájékozódni a helyi eseményekről, hogy még teljesebb élményt szerezhessünk. A Tisza-tó sebesvonat és a kerékpártúrák remek lehetőséget nyújtanak egy aktív, természetközeli kikapcsolódáshoz.

Molnár Zsolt

Hogyan kerekedhetsz felül a

halogatáson?

A halogatás jelenségével valószínűleg mindannyian találkoztunk már. Halogatás (más szóval prokrasztináció), amikor egy feladat elkezdését vagy befejezését elhalasztjuk, elkerüljük, késleltetjük olyankor, amikor lenne időnk és lehetőségünk elvégezni azt. Cikkünkben a halogatás negatív, passzív oldalával foglalkozunk, nem az aktív halogatással, ami akkor áll fenn, amikor szándékosan késleltetünk egy feladatot, mert tudjuk, hogy jobb teljesítményre leszünk képesek az időnyomás által.

A passzív halogatás szorongást okoz, leblokkol, és rontja a teljesítményt, mivel csökkenti a siker esélyét azáltal, hogy egy feladatra nem szentelünk kellő időt.

Mi állhat a halogatás mögött?

A halogatás mögötti okok két részre oszthatók: feladattal kapcsolatos és belső okok.

Feladattal kapcsolatos lehet, hogy túl komplex, monoton, más feladatok vonzóbbak, nem megfelelő a környezet és az alkalom, a feladat nem fontos a számunkra, nincs elég információnk a feladról, vagy éppen arra számítunk, hogy a probléma magától megoldódik egy bizonyos idő elteltével.

A belső okok ennél jóval mélyebbek és összetettebbek. Előfordulhat, hogy nem a saját, igazi céljainkért tervezünk lépéseket tenni, sőt szélsőséges esetben előfordulhat, hogy amit tervezünk, ellentétes az értékrendünkkel. Sokszor tapasztalhatjuk azt is, hogy amit meg akarunk tenni, félelmetes számunkra, vagy éppen túl nagy változásnak, lépésnek tűnik, sőt meghaladja a képességeinket és a kapacitásainkat. Ez esetben ideiglenesen megkönnyebbülést élhetünk át, ha nem kezdünk bele egy kellemetlennek, nehéznek tűnő feladatba. Az is előfordulhat, hogy attól tartunk, nem megy majd elég jól a feladat elvégzése, és csalódást okozunk magunknak és a környezetünknek. Emögött kudarckerülés és tökéletességre való törekvés is állhat, vagyis tökéletesen akarjuk elvégezni a feladatot, de félünk, hogy ez nem sikerül, ezért a kudarc elkerülésének érdekében inkább neki sem állunk.

Bármi áll is a halogatásunk hátterében, egy biztos, hogy meg akarunk úszni valamit, azonban a tologatott feladatok a fejünk felett lebegnek állandó nyomást gyakorolva ránk. Ahhoz, hogy megküzdjünk a halogatással, fontos tudatosítanunk az okait, amelyek mentén kiválasztjuk a megfelelő módszert, stratégiát.

Ha feladattal kapcsolatos a halogatásunk:

- 1) A rövid (legfeljebb 2 perces) feladatokat oldjuk meg! Ha egy feladatot kevesebb mint két perc alatt el tudunk végezni, akkor ne is pazaroljuk az időnk arra, hogy feljegyezzük, és a későbbiekre hagyjuk, inkább abban a pillanatban fogjunk hozzá!
- 2) Tervezzünk! Írjuk fel, mik azok, amiket szeretnénk elvégezni, majd rendszerezzük ezeket prioritás szerint! Érdemes lehet kezdő és véghatáridővel is ellátni a feladatokat.
- 3) Tűzzünk ki reális célokat! Hajlamosak lehetünk túlbecsülni a napi teherbírási képességünket. A terveinket és a saját magunknak kitűzött elvárásokat a hirtelen beeső feladatok és a napi hangulatszintünk, energiánk módosíthatja. Emögött az áll, hogy az azonnali igények prioritást élveznek a jövőbeliekkel szemben.
- 4) Bontsuk le a nagy feladatot kisebb részekre! Ha rémisztő a feladat komplexitása, nagysága, akkor gondoljuk át, hogyan lehet kisebb részekre bontani, ezáltal könnyebben átláthatjuk majd a lépéseket.
- 5) Használjunk emlékeztetőket! Ehhez segítségül fordulhatunk a telefonunkhoz, a cetlikhez vagy a jegyzetfüzetünkhez. Az emlékeztetők különösen feledékenység és túlvállalás esetén hasznosak.

Ha belső okok okozzák a halogatásunkat:

- 1) Nyeljük le a békát! Ennek a stratégiának a lényege, hogy végezzük el a legfontosabb, legkevésbé kedvelt feladatot. Ez azért is nagyszerű, mert ha megcsináljuk, akkor elégedettséggel és motivációval fog eltölteni bennünket a nap további részében.
 - 2) Jutalmazzuk magunkat! Javasolt a feladatrészek végére jutalmak kitűzése, figyelembe véve a céljainkat és motivációinkat.
 - 3) Iktassunk be énidőket! Különösen hatékony, ha fáradtak vagyunk, vagy a körülmények nem megfelelőek.
 - 4) Teremtünk nyugodt, megfelelő környezetet, így segítve a koncentrációinkat!
 - 5) Ha megtehetjük, mondjunk nemet az újonnan bejövő feladatokra! Merjünk segítséget, szívesseget kérni olyan feladatok esetében, amelyek mások által is elvégezhetők!
 - 6) Bocsássuk meg magunknak, hogy halogattunk, ez segít fókuszálni és tudatosan koncentrálni a feladatunkra.
- A közérzetünk, a motivációnk és a teljesítményünk is javulást érhet el, ha tudatosítjuk a halogatásunk mögött álló okokat és érzéseket, majd megfelelő eszközzel, szemléletmóddal szépen fokozatosan megbirkózhatunk ezekkel.

Pál Dorottya



AMIKOR A HÉV HELYETT BUSZOK JÁRTAK A DUNAKANYAR MEGHÓDÍTÁSA



Az eredeti tervek szerint a szentendrei HÉV-et meghosszabbították volna Visegrádig, de mire sor kerülhetett volna erre, az illetékesek leküzdhetetlen akadályokkal találták szembe magukat, ezért inkább az egyszerűbb megoldás mellett döntöttek.

A szentendrei HÉV 1888-ban indult, de az első évek utasforgalmi adatai alapján nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. Az 1907. évi statisztika szerint 12 720 menetet teljesítettek a HÉV-ek 457 ezer utassal, ami mindössze 48 százalékos férőhely-kihasználtságot jelentett. De még ez a korántsem megsüvegeződő teljesítmény is kiemelkedőnek tűnt ahhoz képest, hogy 1898-ban még csak 137 ezren váltottak jegyet.

Hosszabbítás az asztalfióknak

A járatot üzemeltető BHÉV a további utasszám-emelkedés reményében döntött úgy az 1900-as évek derekán, hogy Szentendre után továbbépítik a pályát egészen Visegrádig. A tervezők dolgát megnehezítették a terepviszonyok, ám a folytatás mellett szót, hogy a Szentendren túli, egyre népesebb lakosság közlekedését kizárólag hajókkal tudták megoldani, ezért télen, ha megindult a jégzajlás a Dunán, szó szerint megállt az élet. Amúgy a BHÉV a Pilis-hegység irányába is terjeszkedni próbált, Pomázról 7 kilométeres szárnyvonalat terveztek Csobánkáig. Az elképzelés már az első világháború kitörése után tetettest öltött, amikor elkészült a visegrádi, 23 kilométeres bővítés beruházási programjavaslata, megtörténtek a kisajátítások, sőt a földmunkákat is elkezdték. A folytatást azonban a gazdasági helyzet nem tette lehetővé – ez a kifogás egyébként a következő évtizedekben is gyakran elhangzott.

A magyar gazdaság a húszas évek közepére lábalt ki valamelyest a csődhelyzetből, a reményekkel teli időszakban azonban csak ábrándozásra futotta. „Röviden fölvezöljük a pilisi hegyvidék közlekedésügyének jelenlegi állapotát – ígérte 1926-ban a Népszava, de

csak panaszra futotta. Ez a vidék Budapest turistáinak legkedveltebb kirándulójelme, a haza vasárnapoként ezrével haladnak a hátizsákos turistárajok. Az egész hatalmas vidék azonban híján van minden közlekedőeszköznek. Szentendre és Visegrád, valamint Visegrád és Esztergom között jelenleg semmilyen összeköttetés sincs. Hosszú esztendőket óta tervezgetik már a Szentendre–Visegrád–Esztergom-i villamosvonal kiépítését. Az útvonalat már ismételtelen lekövekeltek, a mérnökök már ismételtelen végigmérlecskéltek és akár az óbuda Dunahidat, ezt a villamosvonalat is meg-megcsillogtatják a választók csalogatására minden választás előtt, csak éppen a vonal megépítéséhez nem akarnak sehogy sem hozzáfogni.”

A BHÉV vezetése persze tisztában volt azzal, hogy Visegrád a „villamosítás” tekintetében már-már beláthatatlan távolságra van Szentendrértől, ám azt is tudták, hogy a helyzetet valamiféleképpen rendezni kell. A buszos ihletet valószínűleg Esztergom városának azon döntéséből merítették, hogy ott a közgyűlés megszavazott egy Visegrádig közlekedő buszjáratot, amely 1927. február 1-jén indult az esztergomi Magyar Király szálloda előtt, és Pilismarót, Dömös, Gizella-telep és Lepence érintésével jutott el Visegrádig.

Jön a busz

A BHÉV mint vasúttársaság a következő év nyarán állt elő a buszokkal. Az első járat 1928. június 25-én indult Szentendréről, és – akárcsak most – Leányfalu, Tahitótfalu és Dunabogdány érintésével érkezett Visegrádra. A BHÉV hét 22 férőhelyes MÁVAG-Mercedes Benz buszt vásárolt, illetve egy nagyobb, 35 személyes. A tárolással nem nagyon törődtek, a Szentendren épült garázsban csak hat jármű

fért el. De a szerény kapacitás ellenére is 1929-ben már 108 ezer utast szállítottak a kisbuszok.

Persze a már említett körülményeket figyelembe véve a siker borítékolható volt. Ráadásul Trianon után a Budapest környéki kirándulóhelyek is felértékelődtek, a húszas években a Római-parttól egészen Leányfaluig nyaralók épültek, akik pedig nem engedhették meg maguknak ezt a luxust, a gombamód szaporodó dunai vízisport-telepeken kapcsolódhattak ki. E változások hatására már a szentendrei HÉV utasforgalma is jelentősen emelkedett, amit az üzemeltető a buszok csatornába állítása mellett nyári pótkocsikkal is igyekezett élvezetesebbé tenni. Az acélszerkezetű kocsik teteje vászonborítású volt, de a nyitott vagonokat csak vékony függönnyel lehetett valamennyire védeni a csapadéktól.

A harmincas évek elején a BHÉV emlékezetes reklámkampánnyal hívta fel a kirándulók figyelmét, és a cserkészektől a természetjárókat a sportegyesületekig többféle csoportos kedvezményt is bevezetett. Az ekkor születő „HÉV-vel a szabadba!” szlogen sokáig alapvetésnek számított, ha a zöldjárművek kerültek szóba. 1931-től Aquincumtól a Római-partra újabb buszt is indított a társaság, amikor pedig 1935. július 6-án megnyílt a pütkösdűfűdő strand, már négy különböző BHÉV-buszjárat közlekedett idényjelleggel a Római környékén. 1935-ben a Szentendrére való eljutás is rövidebbé vált, decembertől ugyanis bevezették a sebesvonati rendszert, ez azt jelentette, hogy a jelzett vonatok Békásmegyertől csak a Császárfűdőnél és a Hajógyárnál (a későbbi Árpád hidnál) álltak meg, ami ötpercnyi menetidő-csökkenést eredményezett. Ez egy év múlva tovább zsugorodott, ugyanis a vonatok legnagyobb engedélyezett sebessége belterületen 25 km/h-ról 40-re, külterületen pedig 40-ről 50 km/h-ra nőtt.

Lemondtak róla

A harmincas évek elején nyilvánvalóvá vált, hogy a visegrádi BHÉV-buszoké a jövő, kézenfekvő megoldásnak tűnt, hogy meghosszabbítsák Esztergomig. Ám erre csak évekkel később kerülhetett sor, mivel a BHÉV-nél kiszámították, hogy a 25 kilométeres hosszabbítás nem kecsegtet haszonnal. Mindez az esztergomiakat kevésbé izgatta, hiszen Budapestre Dorogon keresztül hamarabb el lehetett jutni a vonattal. De a spórolásnak így is akadt vesztese: Dömös, a köztes falu. Pesti vonatkozásban tulajdonképpen nem volt annyira rossz a tömegközlekedési helyzet, hiszen a helybeliek a kompnak köszönhetően könnyűszerrel megközelíthették a Duna túlsópartján lévő szobi vasutat, ami Vácra keresztül a Nyugati pályaudvarig közlekedett, de télen, amikor nem járt a komp, a község teljesen el lett vágva a

külvilágtól. Ezért a dömösiek 1932 nyarán azzal a kéréssel fordultak a BHÉV-hez, hogy autóbuszjáratát „terjessze ki”. Kérésüket annak ellenére sem teljesítették, hogy a falu szülőltje volt az a Zelovich Kornél (1869–1935), akit méltán tartottak a magyar vasút- és hidépítés korszakos alakjának. Azt persze nem lehet tudni, hogy az akkor még élő mérnök felemelte-e az ügyben a szavát, de 1934-ben már teljesült a dömösiek óhaja, s a BHÉV-buszokat Esztergomig közlekedtetették. Az utasbarát intézkedés és a komfortos eljutás Magyarország 1941-es hadba lépéséig volt biztosítva, ám ekkor a buszok nagy részét a hadsereg egyszerűen elvitte magával a frontra, ahonnan csak kivételes esetben tért vissza egy-egy közülük.

Ennek fényében korántsem meglepő, hogy 1945-ben, a felszabadulást követően a BHÉV birtokában mindössze két sérült busz maradt, így járműhiány miatt a forgalmat hosszú ideig nem tudták megindítani. A járműpark 1947-ig mindössze annyit gyarapodott, hogy a két buszt felújították, s ezek május 1-től ismét forgalomba állhattak. „A BHÉV a Szentendre–Visegrád autóbuszvonalon a járatait újból beállította, egyelőre az ideiglenes engedéllyel bíró magánvállalkozókkal együttesen. Amint a vasútvállalat kellő számú kocsival rendelkezik, a forgalmat teljesen át fogja venni” – közölték az indulás után, nem sokkal később pedig a vállalatához öt Rába-Special típusú, 39 férőhelyes busz érkezett, amelyek üzembe helyezése 1947. október 1-től lehetővé tette a forgalom sűrítését. 1948-ban újabb öt Rába-Special autóbuszt állítottak forgalomba Szentendre és Visegrád között, június 27-től pedig Budapesten, a Nyugati pályaudvartól Csillaghegyik közlekedő idényjáratot állítottak forgalomba a Marx tér – Csillaghegy strand-fűdő útvonalon. E járat indítása egyben a BHÉV buszos történetének utolsó epizódja is volt, az autóbusz-közlekedés egységesítésére irányuló állami törekvések jegyében ugyanis a BHÉV autóbuszüzeme 1948. szeptember 1-jén megszűnt. „A BHÉV közli, hogy szeptember 1-én a Budapest – Szentendre – Visegrád – Esztergom autóbuszvonalat a Taxibusz Vállalat, mátyásföldi, csillaghegyi és békásmegyéri járatait pedig a Beszkárt Autóbuszüzem veszi át. A Taxibusz a jelenlegi menetrend és díjszabás szerint közlekedik az esztergomi vonalon, míg a Beszkárt által átvett járatokon a szeptember 1-én életbelépő új autóbuszdíjszabást alkalmazzák” – közölte 1948. augusztus 26-án a BHÉV, amely így pontosan 20 évig pótolta a meg nem épült vasútvonalat autóbuszokkal. A visegrádi buszok üzemeltetése az ötvenes években a MÁvaut, majd a Volán feladata lett. Jelenleg a 880-as jelzésű busz közlekedik Újpest, Városkapu és Esztergom között, Visegrádon át.

Legát Tibor



Állomások és vasutasok

Felsőzsolca: egy életpálya kezdete, amikor a váltók sem működtek



Felsőzsolca vasútállomáson ugyanúgy kezdődött az a bizonyos novemberi reggel, mint akármelyik hétköznap. Az épület homlokzati órája éppen 6:30-hoz ért, amikor az állomásfőnök megjelent a forgalmi irodában. Sipo József mindig pontos, rendszerető ember volt, órát lehetett volna hozzá igazítani. Ilyenkor a nappalos szolgálatba állóknak eligazítást, vasutasnyelven felolvasást tartott. S még mielőtt valaki azt gondolná, hogy a főnök felolvasott valamelyik utasításból vagy a Moldova-könyvből – Akit a mozdony füstje megcsapott címűből –, ki kell ábrándítsam. A reggel és este, a minden egyes szolgálatváltáskor megtartott felolvasás azt jelenti, hogy valamennyi dolgozó, akik megkezdik a munkát, szolgálatba állnak, eligazítást, tájékoztatást kapnak az előttük álló feladatokról. Konkrétabban: milyen vonatok várhatók az állomásra, lesz-e irányvonat, feladott vasúti kocsi az ipartelepekről, s minden egyéb más személyzeti, munkaköri probléma, amit az elkövetkező 12 órában meg kell oldaniuk. A munkafolyamatok megoldását elősegíti a megfelelő szakmai tudás, aztán a rutin, az alkalmazkodóképesség, és ki tudja még, mi minden. A vasutasokban ezek a képességek mind megvannak. Ilyen munkatársak irányították a vonatforgalmat Felsőzsolcán is – az állomásfőnök legnagyobb meglepetésére.

Sipo József állomásfőnök szigorú, de igazságos főnök volt. A háta mögött öregnek hívták a vezetőt, pedig még egyáltalán nem volt öreg. Igaz, fiatalságát megkoptatta már az évek hosszú sora, aztán azok az állomások is, ahol szolgált. Rudabánya például – ahol előzőleg ugyancsak állomásfőnöki poszton volt számos éven át – keményre tette a főnök jellemét, s megingathatatlaná az élethivatása melletti elkötelezettségét. S a jelenlegi állomása, posztja, Felsőzsolca sem a kis forgalmú, könnyű állomásról volt híres. Meg kellett fognia a munkát derekasan. A beosztottak – nem kevesen voltak, körülbelül 50 állomási dolgozó – kedvelték Sipo Józsefet, és ezen az állomáson komoly forgalmat bonyolítottak le. Felsőzsolca Miskolc előrendezőjének is számított, mert az a vonat, amelyet a miskolci vasutasok – például helyhiány miatt – nem tudtak

fogadni, az bizony addig ezen az állomáson vesztegelt. Itt cseréltek mozdonyt a Hidasnémeti–Nyírábrány közötti irányvonatok, akkor még a Felsőzsolca–Hidasnémeti vonal nem volt villamosítva. A tehervonatokat M62-es Szergej, a tolatós kistehervonatok M44-es BoBo mozdonyok továbbították a hidasi vonalon. Kilenc iparvágánya folyamatosan ontotta a megrakott kocsikat, a legjelentősebb a Kavicsbánya volt, ahol egy-egy szolgálat alatt két-három, kavicsal megrakott irányvonat hagyta el az állomást. Egy-egy irányvonat 25 kocsiból állt, s 2 ezer tonna volt a súlya. De összeállt egy teljes vonat a Házgyárból is, ott paneleket rakodtak a pórekocsikra. Faárut az Erdért telepéről továbbítottak országszerte, csavarokat és a kapcsolódó szerkezeteket pedig a Csavargyárból. Ennek a Csavargyárnak ebben a történetben lesz még szerepe, ha nem főszerepe.

Már delet mutatott a vasúti ingaóra a főnöki iroda kopottas falán, amikor megcsörrent a telefon. A pályakezdő gyakornok beszélt a vonal túlsó végén, Miskolcra az Igazgatóságról. Örömmel jelentette az állomásfőnöknek, hogy a forgalmi önálló vizsga sikeres volt, innentől kezdve beosztható önálló munkavégzésre, önállóan végezheti a forgalmi szolgálattevői munkát. A fiatalember nagyon örült a sikeres vizsgának, majd kibújt a bőréből örömeiben. Ámde lehet, hogy az állomásfőnök még jobban megörült ennek a déli telefonos hírnak. Kevés volt az embere az állomáson, és éppen egy forgalmi szolgálattevőre volt szüksége. Kapóra jött tehát az alkalom. Másrészt a három hónap alatt megkedvelte ezt a fiatalembert. Három hónapja került oda, a miskolci vasútforgalmi sakközépből helyezték Felsőzsolcára forgalmi gyakornoknak. Figyelte, ez idő alatt ügyesen dolgozott, alkalmasnak találta forgalmistának, sőt a jövőben számolt is vele, terveit voltak a fiatal szakemberrel. Egyből be is osztotta a frissen levizsgázott forgalmi gyakornokot éjszakára. Annyi volt a főnök kérése, hogy este legalább egy órával előbb jelentkezzen szolgálatra, mert bizony a szabályok szerint előbb le kell vizsgáznia az Állomási Végrehajtási Utasításból, de az a szolgálatba lépés előtt menni fog.

Aztán eltelt a nap, a Hidasnémeti felől Miskolcra tartó délutáni személyvonat második kocsijából széles mosollyal szállt ki a forgalmi gyakornok, szép fehér ingben, fekete nyakkendőben és a téli egyenruhában volt. Remekül mutatott a szabályosan viselt egyenruhájában. Akkor volt rajta először, hiszen ez volt az első önálló szolgálata. A főnökhöz sietve lépkedett, megállt előtte, tisztelgett, és vizsgára, illetve éjszakai szolgálatra jelentkezett.

A helyi végrehajtási utasításban volt egy rendkívüli helyzetre felkészítő szabály. Ha valaki ezt tudta, mindent tudott, ezért a főnök csak ezt kérdezte ki. Felsőzsolcáról a hidasi vonal felé, az ongai állomás közelében található a csavargyári iparvágány kiágazása. Az állomási tartalékmozdony hozza-viszi a teherkocsikat. A nyílt vonalról egy váltón át lehetséges – lezárt vágányúton – a vonatközlekedés. Amennyiben a biztosítóberendezés működik, akkor szabályosan közle-



kedhet az iparvágány-kiszolgáló menet. A menetet a tolatásvezető és egy kocsirendező kíséri. A tolatásvezető ilyenkor ellátja a figyelőóri feladatát is a mozdonyvezető mellett. Amennyiben a tolatásvezetőnek nincs vonatvezetői vizsgája, akkor a külsős forgalmi szolgálattevőnek is fel kell szállnia a mozdonyra, ő lesz a vonatvezető, a második figyelő ember. S mikor van baj? Erre már a frissen vizsgázottól várta a választ a főnök.

A gyakornok cseppet sem tévovázott, nem gondolkodott. Egyből válaszolt, mert nincs mese, ezt a szabályt itt Felsőzsolcán nagyon tudni kell. Szóval a nagy probléma akkor jelentkezik, ha történetesen a kiszolgálómenet miután elhelyezte a gyárba a kocsikat, s a feladásra összesorozott, rakott kocsikkal jönne vissza az állomásra, de meghibásodott a biztosítóberendezés. Ilyenkor a váltót nem lehet központi úton elektronikusan átállítani, a jelzőt sem lehet kezelni, hiába a rádiós bejelentkezés. Két választás van: vagy megvárják, amíg megjavítják a berendezést, vagy átszerelik kézi állításúra, s külön engedéllyel a helyszínen tartózkodó, külsős forgalmi szolgálattevő állítja át a váltót az iparvágány felé.

Ezt a szabályt hibátlanul ismertette a helyi vizsgán a gyakornok. Többet nem is kérdezett az állomásfőnök, mert az óra mutatója a hét órára ért, kezdődött az éjszakai műszak. A frissen levizsgázott élvezte az első önálló szolgálatát. Ahogy mondani szokták: jött, ment, intézkedett. Külsős forgalmi szolgálattevőként sokat talpalt egész éjszaka. Megállás csak rövid időre, éjfél körül volt, amikor Szerencs felé elment az utolsó személyvonat, illetve Hidasnémeti felé áthaladt a Cracovia nemzetközi gyors.

Hajnali négy körül sűrű eső lepte meg a Hernád völgyében korán kelőket és persze a zsolcai vasutasokat is. Ennek ellenére bizony a csavargyári menetet el kellett indítani. A gyakornok szolgálattevő lett a vonatvezető, ő is felszállt a mozdonyra. Odaúton még nem volt komolyabb helyzet a sűrű eső miatt. Szépen beállították az üres kocsikat a Csavargyári iparvágányra, majd a mozdony ráállt arra az öt kocsira, amelyek megrakottan vártak a továbbításra. A mozdony erőteljesen meghúzza a kis vonatot, majd lassan a kiágazás felé zakatolt. Az időjárás zordabb lett, az eső havas esőre váltott. Mire a nyílt vonalon a váltóhoz értek, gondok jelentkeztek a biztosítóberendezéssel. Felsőzsolcáról nem tudták központilag átállítani a váltót, megállt az élet. Sőt annyira használhatatlanná vált a berendezés, hogy a váltó állását nem jelezte, így a vonatközlekedés is szünetelt. A külsős forgalmi szolgálattevőnek egyből eszébe jutott az esti vizsga s az erre vonatkozó szabály. A berendezést nem tudták alapba állítani, így a személyvonatok leközlekedése után tudta csak a helyszínről átállítani a váltót a forgalmista. Közben egyfolytában szakadt a hideg, havas eső. Bizony három óra hossza is eltelt, mire visszaértek az állomásra. Már a nappalos szolgálatos emberek is ott voltak, s persze az állomásfőnök is. A vonatot a 4-es vágányra haladt be az öt kocsijával. Elsőként a külsős forgalmi szolgálattevő szállt me a mozdonyról. A tegnapi még szépen vasalt egyenruha átzótt, a nadrág éle elmosódott. Csúrom vizesen érkeztek vissza az emberek. A főnök odament az első önálló szolgálatán átesett forgalmi szolgálattevőhöz, kezét fogták, s konstataáltak, a papírforma beigazolódt, amit tegnap átvettek elméletben, az az éjjel begyakorolhatóvá vált. Ezt a forgalmi szolgálattevő sosem felejtette el. Az első önálló szolgálata 1977 novemberében volt, de még most is jól emlékszik rá. Ha arra jár – a Szikszó felé tartó vonattal áthaladva Felsőzsolcán, majd kisvártatva a nyílt vonali váltónál –, mosolyog egyet, mert ott látja vizesen, elázott egyenruhában egykori önmagát, a kezdő vasutast. Ez is szép emlék, megmarad örökre. S lehet, hogy valaki már rájött, az a pályakezdő forgalmi szolgálattevő bizony nem más, mint e sorok írója:

Kavalecz Imre

Minden napra



egy tojás

Egy kiadós villásreggeli, egy húsmentes ebéd egy finom desszerttel megspékelve vagy egy gyors vacsora? A válasz mindegyikre ugyanaz: tojás. Ez a sokoldalú alapanyag ősidők óta az egyik legfontosabb táplálékunk, és szinte biztos, hogy valamilyen formában mindennap a tányérunkra kerül. Ennek azonban csak örülhetünk, hiszen igazi szuperélelmiszerről van szó.

Ha létezik az ember számára tökéletes étel, az csakis a tojás lehet, hiszen – az anyatej mellett – ez az egyetlen élelmiszer, amelyet a szervezetünk szinte 100%-ban tud hasznosítani. Nem véletlenül háziásítottuk a tyúkokat már nyolcezer évvel ezelőtt, hogy a tarajosok ellássanak bennünket – ha nem is arany, de legalábbis – aranyat érő tojásaikkal.

A tojás még a húsnál is jobb fehérjeforrás, hiszen ebben minden esszenciális zsír- és aminosav megtalálható. Ezenkívül igazi vitaminbomba: az A-, B-, E- és K-vitaminok mellett a tojássárgája azon kevés élelmiszerek egyike, amely természetes formában tartalmaz

D-vitamint. A benne található ásványi és nyomelemeknek köszönhetően a tojás jó erőnlétet biztosít, védi a látást, segíti a magzat fejlődését, erősíti a fogakat és csontokat, javítja az agyműködést, és még a fogyásban is segít. De mi a helyzet a rettegett koleszterinnel? Egyidőben sajnos sokan „rettegtek” a tojástól annak magas koleszterintartalma miatt. A kutatások azonban egyértelműen bebizonyították, hogy a tojásban kétszer több a jó koleszterin, mint a rossz, a sárgája pedig – a lecitintartalmának köszönhetően – csökkenti a vér koleszterinszintjét. Így nincs más hátra, mint felütni néhány aranylőn sárgálló tojást, és finomságot készíteni belőle!

A kicsi, a nagy, az óriás és a szeplős

Ahány madár, annyi tojás. A legtöbben természetesen tyúktojást fogyasztanak, de a kínálat ettől jóval gazdagabb. Ha van rá lehetőségünk, próbáljuk ki a baromfiudvar többi tojójának büszkeségét is!

- Fűrjtojás: az apró, pöttyös kis tojások a tyúktojásoknál is egészségesebbek, mivel még nagyobb a vitaminértékük és alacsonyabb a koleszterinszintjük. Sokáig elállnak, és akár nyersen is fogyaszthatók. A méretükből adódóan a felbontásuk nehézkes lehet, de erre is van megoldás, a fűrjtojásbontó olló.
- Kacsatojás: kb. másfélszer akkora, mint a tyúktojás. A sárgája sötétebb, a fehérje világosabb, íze erőteljesebb. A belőle készült rántotta krémesebb állagú és sötétebb színű lesz. Felhasználás előtt a héját mindig meg kell mosni, és tilos nyersen fogyasztani!
- Libatojás: a fehér színű, hosszúkás, ovális alakú tojást ránézésre is könnyű felismerni. Sárgája élénk színű, így csodálatos rántotta készíthető belőle. Felhasználás előtt a héját mindig meg kell mosni, és tilos nyersen fogyasztani!
- Pulykatojás: a jellegzetesen csúcsos formájú, „szeplősen” pettyes pulykatojás nemcsak nagyobb a tyúktojásnál, hanem az íze is jóval krémesebb.
- Strucctojs: igazi kuriózum, de csak egy nagyobb társaság számára érdemes felütni egy ilyen tojást, hiszen a súlya akár az 5 kg-ot is elérheti. Emiatt a főzési ideje is hosszabb, kb. 1,5 óra.



Shakshouka – a közel-keleti lecsó

Hozzávalók: 1 kg paradicsom, 2 ek. paradicsompüré, 2 darab kaliforniai paprika, 1 db padlizsán (elhagyható), 1 db cukkini (elhagyható), 1 db hagyma, 3 gerezd fokhagyma, 4 db tojás, 6 ek. olívaolaj, 2 tk. cukor vagy méz, 1,5 tk. só, 1 tk. bors, 1 tk. pirospaprika, 1 tk. őrölt kömény, ízlés szerint petrezselyem, chilipaprika

Elkészítés: Az olívaolajon megpirítjuk a nagyobb darabokra vágott hagymát és a zúzott fokhagymát, hozzáadjuk a sót, a borsot és a fűszereket. Ha szeretjük a csípőset, mehet bele chilipaprika is. Pár percig kevergetve főzzük, majd hozzáadjuk a friss vagy konzervparadicsomot, a paradicsompürét, a mézet vagy a cukrot és a többi felaprított zöldséget. Amikor a zöldségek megpuhultak, a szószban kis mélyedéseket készítünk, és beleütjük a tojásokat. Ha a fehérje megszilárdult, rászórjuk a petrezselymet.

Pavlova-torta – csupa tojás, csupa hab

Hozzávalók: 6 tojásfehérje, 26 dkg porcukor, 1,5 dkg kukoricakeményítő, 1 ek. alma- vagy körteecet, 25 dkg mascarpone, 1 biocitrom héja, 1 bionarancs héja, 2-3 ek. porcukor, bogys gyümölcsök vegyesen

Elkészítés: A tojásfehérjét félig felverjük, majd apránként hozzáadagoljuk a porcukrot. Az utolsó kétkanálnyi porcukorhoz hozzákeverjük a kukoricakeményítőt, és a legvégén ezt is beletesszük. Mikor már masszív, fényes a habunk, akkor hozzáadunk egy evőkanál gyümölcscecet. Ezt követően már csak egy percig keverjük a habot.

A tojáshabot egy sütőpapírral bélelt tepsibe öntjük úgy, hogy azt nem lapítjuk el, hanem szép magasra, tortaformájúra húzzuk. Ezután 150 fokra, előmelegített sütőben kb. másfél óra alatt készre sütjük. Figyeljünk, hogy a külseje ne piruljon túl!

Közben a mascarponekrémbe elkeverjük a 2-3 evőkanál porcukrot, valamint a reszelt citrom- és narancshéjat. Ha készen van a kívül roppanós, belül krémes Pavlova, a mascarponekrémmel és a bogys gyümölcsökkel tálaljuk.

Benedict-tojás

Fenséges és ellenállhatatlan, csábító és varázslatos, ez a reggelik koronázatlan királya. Ünnepeken vagy ráérős hétfévkéken muszáj kipróbálni. Megéri a befektetett energiát, hiszen a siker garantált!

Hozzávalók 4 személyre: 4 db tojás, 1 ek. fehérborecet, 4 szelet sonka, friss zöldsaláta, péksütemény

Hollandi mártás: 4 db tojássárgája, 1 tk. citromlé, 1 ek. mustár, 20 dkg olvasztott vaj, só, bors

Elkészítés: A mártáshoz összekeverjük a tojássárgáját a citromlével, egy csipet sóval és borssal, majd vízgőz felett tovább keverjük, és közben folyamatosan hozzácsurgatjuk az olvasztott vajat. A szép fényesre kevert, sűrű mártást levesszük a gőzről, hozzáadjuk a mustárt, majd alaposan elkeverjük a szószban, hogy szép, sűrű állaga legyen. Vigyázzunk, hogy a mártásból nehogy rántotta legyen, ezért a tálát néha vegyük le a tűzről!

A buggyantott tojások elkészítéséhez bőségesen vizet forralunk egy nagyobb lábasban, egy kevés sót és egy evőkanál borecetet teszünk bele. Miután a víz felforr, kicsit lejjebb vesszük a lángot, hogy a víz csak gyöngyözzön. A tojást felütjük egy kis tálkába, örvényt keverünk a vízben, majd óvatosan, egy merőkanál segítségével a gyöngyöző vízbe engedjük a tojást, és 4-5 perc alatt megfőzzük. Akkor tökéletes, ha a fehérje körülöleli a belül még folyós sárgáját. A sonkákat megpirítjuk. Tálaláskor a tányérra halmozzunk a salátát, ráteszünk egy szelet péksüteményt (zsemlet, kenyeret, kalácsot vagy angol muffint), arra a sült sonkát, majd a tojást, végül az egészet meglocsoljuk a selymes hollandi mártással.

Csohány Domitilla



Lendület

A Magyar Nemzeti Cirkusz idei előadása

Az elmúlt 30 év töretlen sikereit és rangos díjait az évről évre megújuló, magas színvonalú nemzetközi gálaműsoruk magyarázza, melyre minden szezonban kiváló artisták kapnak meghívást. Az idei évben is 20 helyszínen, az ország számos pontján találkozhatnak velük nézőink. Idén nyáron megszokott nyári állomásukon, Balatonlellén júliusban és augusztusban tartanak előadásokat, ahol a Cirkusz téren a Cirkuszok éjszakája programsorozat július 10–11–12-én kerül megrendezésre. Vadonatúj, nemzeti színű óriás sátrunk először lesz látható a vidéki nagyvárosokban, melynek varázslatos esti fényeit Önök is megcsodálhatják. Réz Tamás ajánlója következik.

Rendszeres nézőink már tudják: jellemző ránk a tempós, dinamikus műsorszámok bemutatása, mindent megteszünk, hogy vendégeink figyelme egy pillanatra se lankadjon az előadás alatt. Így az idei évben is lendületes, temperamentumos produkciókat hoztunk a nagyvilágból, melyek először láthatók Magyarországon.

Az igazi lendületes lovas produkciók mellett dinamikus akrobatacsoport is érkezik a műsorba, amelynek tagjai az orosz hintáról mutatnak be lélegzetelállító trükköket a levegőben és a felfújható gumikerekeken egyaránt. A párizsi Cirque d'Hiver-ből érkező artistaművész-páros fantasztikus perzsa számaival nyugtözi le a nézőket, és egy igazi tüzes levegőprodukciót is láthatunk tőlük. Természetesen az új műsorunkban is előkelő helyet kapnak a gyermekek nagy kedvencei: pónilovak, kiskutyák, mongóliai púpos tevék. Tempós koreográfiák várhatók zenei aláfestéssel a Nemzeti Cirkusz zenekarától, hiszen egy igazi cirkuszi szupershow elengedhetetlen eleme az élő zene.

A Richter család nevével fémjelzett társulat immár 3 évtizede garancia a minőségi szórakozásra és a magas színvonalú cirkuszi előadásra. Az Ifj. Richter József által vezetett Magyar Nemzeti Cirkusz az elmúlt

30 szezon alatt Európa egyik legelismertebb és legszínvonalasabb utazó cirkuszává vált. Ezt igazolja, hogy a cirkuszunk alapítója, Richter József az első és jelenleg egyetlen Kossuth-díjas cirkuszművész, míg Ifj. Richter József igazgató Hortobágyi Károly-díjas, immár hétszeres Arany-díjas és ezzel Magyarország legsikeresebb artistaművésze. A Richter család világsikerei és az évtizedek alatt gyűjtött kiváló tapasztalatai mutatkoznak meg a több mint 2 óras, világszínvonalú előadás összeállításában és rendezésében.

A helyszíni jegyértékesítés március 17-én indul a Pólus Center mellett felállított óriás sátrnál, míg az online jegyértékesítést már elindítottuk a weboldalunkon, ahol az első 4 helyszínrre van lehetőség belépőket váltani.

Célunk 2025-ben is folytatni a minőségi cirkuszművészet népszerűsítését, ahol egyszerre 3 generáció gazdagodhat életre szóló emlékekkel. Büszkeség számunkra, hogy munkánkat egyre nagyobb érdeklődéssel kísérik figyelemmel a hazai és a régiós vendégeink.

Réz Tamás
művészeti vezető



Országos premier-előadás:
2025. március 20. 18:00 – Budapest, XV. kerület, a Pólus Center mellett felállított óriás sátrunkban.

2025. Turné:

<https://magyarnemzeticirkusz.hu/turne>

Kedvezményes jegyigénylés:



Sikeres szezon és mérföldkő



A MÁV Előre Foxconn férfi- és női röplabdacsapata számára a 2024 szeptemberében kezdődött idény nemcsak a pályán, hanem a klub egész jövőjét meghatározó események szempontjából is kiemelkedő volt. Az Extraliga, a Magyar Kupa és a nemzetközi szereplés során mindkét csapat küzdelmesen helytállt, miközben a klub új mérföldköveként átadták Székesfehérváron a korszerű MÁV Előre Volleyball Centert.

Ez az idény egyértelműen megmutatta, hogy a MÁV Előre Foxconn röplabdaszakosztálya folyamatos fejlődésben van, és minden eszközzel a hosszú távú sikerekre törekszik.

Küzdelmes szezon a hazai élvonalban

A MÁV Előre Foxconn férfi- és női csapata az Extraliga 2024–2025-ös szezonjában komoly erőfeszítésekkel és elhivatottsággal bizonyította helyét a magyar röplabda legmagasabb szintjén.

A férficsapat stabil teljesítményt nyújtott, több izgalmas és szoros mérkőzést játszva a rangos ellenfelekkel, például a MAFC és a Fino Kaposvár csapatával. Az idény során a tapasztalt játékosok és az utánpótlásból érkező fiatal tehetségek közötti együttműködés többször is meghozta gyümölcsét. A csapat jól képviselte magát a hazai élvonalban, és küzdelmei megerősítették a helyét az Extraliga élmezőnyében.

A női csapat ugyancsak keményen dolgozott az idény során, és a Vasas Óbuda vagy az MBH-Békéscsaba elleni találkozókra többször is megmutatta, hogy képes felvenni a versenyt az élmezőny csapataival. Bár az idény elején szoros vereségek is előfordultak,

a lányok folyamatosan fejlődtek, és egyre több alkalommal tudták megnehezíteni a riválisaik dolgát. A szezonközbeni tapasztalatok és tanulságok erős alapot adnak a következő idényre.

Küzdelem a tróféáért

A Magyar Kupa mindig kiemelt esemény mindkét csapat számára, ahol egyenes kieséses rendszerben kell bizonyítaniuk. A férficsapat a negyeddöntőben bár a Fino Kaposvár csapata nyert, a MÁV Előre Foxconn összesített pontarányában jobbnak bizonyult, így kiejtette a Fino együttesét és továbbjutott a sorozatban.

A női csapat szintén a negyeddöntőben búcsúzott az MBH-Békéscsaba ellen. Az összecsapások során a lányok küzdeni tudása és a fiatal tehetségek előretörése volt a legbiztatóbb. Bár az eredmény nem a MÁV Előre Foxconn női csapata számára kedvezett, az ilyen találkozók hozzájárulnak ahhoz, hogy a csapat a jövőben még erősebbé váljon.

Tapasztalatszerzés a nemzetközi porondon

A férficsapat a CEV Challenge Kupában képviselte Magyarországot, és az első fordulóban izgalmas mérkőzésen győzte le a horvát OK Medimurje Centrometal csapatát. Az ötjátszmas siker különösen emlékezetes pillanata volt az idénynek. A második fordulóban azonban a Graz már nagyobb kihívás elé állította a székesfehérváriakat. Bár a görögök mindkét mérkőzésen győzni tudtak, a nemzetközi szereplés során szerzett tapasztalatok rendkívül értékesek a csapat fejlődése szempontjából.

Új otthon és mérföldkő

Az idény legnagyobb eseménye a MÁV Előre Volleyball Center ünnepélyes átadása volt. Ez a 3000 négyzetméteres létesítmény nemcsak a klub, hanem az egész magyar röplabda szempontjából korszakalkotó fejlesztés.

„Büszkeséggel tölt el, hogy átadhattuk új létesítményünket, a MÁV Előre Volleyball Centert. A háromemezes négyzetméteres sportcentrum négy teremröplabda-pályával és három beltéri strandröplabdapályával az országban egyedülálló módon ad otthont egyszerre a terem- és strandröplabda utánpótlás-nevelésének, lehetővé téve a két sportág rég tervezett, párhuzamos képzését. Mindemellett új otthont kap a női strandröplabda olimpiai felkészítési programunk is” – hangsúlyozta Tólos Péter, a klub elnöke.

Az új központ átadása Mészáros Attila alpolgármester és Horváth Szilárd közigazgatási államtitkár részvételével zajlott. A korszerű létesítmény nemcsak az edzések és mérkőzések színvonalát emeli, hanem az utánpótlás-nevelés számára is ideális környezetet teremt.

A jövő sikereinek záloga

A MÁV Előre Foxconn utánpótlás-nevelése továbbra is kimagasló eredményeket hoz. A férfi U17-es csapat magyar bajnoki címet szerzett, ami a szakmai munka eredményességét bizonyítja. A női U17-es csapat a hatodik helyen zárta a szezon, miközben több játékosuk lehetőséget kapott arra, hogy az Extraligában is bemutatkozzon. Az utánpótlás sikerei azt mutatják, hogy a klub hosszú távon is biztos alapokkal rendelkezik, és kiemelt figyelmet fordít a tehetségek kibontakoztatására.

A MÁV Előre Foxconn 2024–2025-ös szezonja egyszerre szólt a jelen kihívásairól és a jövő megalapozásáról. Az Extraligában és a Magyar Kupában nyújtott teljesítmények, a nemzetközi szereplés, valamint az új Volleyball Center átadása mind hozzájárult ahhoz, hogy a klub erősítse a pozícióját a magyar röplabda élvonalában. A férfi- és női csapatok sikerei, az utánpótlás kiemelkedő eredményei, valamint a modern létesítmény biztosítja, hogy a MÁV Előre Foxconn röplabdacsapatai hosszú távon is meghatározó szerepet töltsenek be a sportág fejlődésében. A székesfehérvári közösség büszkén állhat a csapatai mögött, amelyek minden pályán a legjobbjukat nyújtják, és méltóképpen képviselik városukat.



Pordányi Petra
Kommunikációs vezető
MÁV Előre Foxconn





Téltemetés horgászszemmel

Mint minden horgászt, így a MÁV Előre Horgászegyesület tagjait is reményekkel tölti el a tavasz közeledte, hiszen bizhatnak abban, hogy az idén több halat zsákmányolhatnak, vagy éppen sikerül megdönteniük a saját rekordjukat. Hála a horgászat szerteágazó műfajainak még a téli, hidegebb időjárás ellenére is mindenki megtalálhatja a neki tetsző és hasznos időtöltést ezen a szép hobbin belül. Van, aki télen a felszerelése karbantartására fordítja az időt, hogy tavasszal ne az előre-gedett zsinór legyen a leggyengébb láncszem az élete halának fárasztása közben. Olyanok is akadnak, akik alig várják a lehűlő vizeket, hogy a ragadozók nyomába vethessék magukat a pergetés minden szépségével és nehézségével együtt. Vannak megrögzött „békéshalvadászok”, akik a hideg vízi fenekezés módszerével próbálnak a halak nyomára bukkanni az elmúlt évek egyre inkább jégmentes vizeiben.



Bár a cikkünk írása idején – február elején – még a tél csikorgatta a fogait a mínuszos éjszakáival és a hűvös nappalaival, sőt a csuka tilalmi ideje is elindult, a nap egyre későbbi nyugovóra térésével mégis felsejlett, hogy hamarosan érkezik a tavasz. A tavaszi horgászat sem kínál tökéletes receptet a halfogásra: a felmelegedő vizeinkben – és most ne nagy ugrásokat értsünk a hófokban – a halak megtalálása, a felkínált csali és a megfelelő horgásmódszer kombinációja csak egy adag szerencsével párosítva teheti eredményessé az év első horgász-kalandjait. A part menti sekélyebb vizek a napsütésben gyorsabban melegednek fel, ez hozzájárul a halak anyagcseréjének gyorsulásához és a vélhetően nagyobb táplálkozási igényükhöz. Ilyenkor talán még a nagyobb testű halak is jobb eséllyel megfoghatók egy finomabb szereléssel. Bármilyen módszert is használunk a halak elejtésére, mindig legyünk körültekintőek, és kísérjük figyelemmel az országos és helyi szabályokat a kifogni kívánt halak tilalmi idejére és a méretkorlátozásokra vonatkozóan!

A legegyszerűbb módszer – amelyet a MÁV Előre HE gyereknap rendezvényén is használunk – az úszós horgászat. A viszonylag egyszerű felszerelésigénye és variálhatósága teszi a kezdő horgászok számára is sikeressé ezt a módozatot. Bevallom, engem mindig viszszarepít a gyerekkorom első próbálkozásainak idejére, ha spicbotot veszek a kezembe. A vízrétegek pásztázásával, a szerelék variálásával viszonylag könnyen juttathatjuk a horgon felkínált csalit a remélhetőleg fehérjére éhes, ébredező békéshalak elé. Ilyenkor a csonti elmaradhatatlan csalija a tavaszi keszegezésnek.

A fenekező horgászat híveinek sem kell azonban elkedvetlenedniük, mert a szokásos helyeiken is meg lehet találni a halakat. A mai csali- és etetőanyaggyártók boszorkánykonyhájából természetesen nem hiányozhatnak a speciális téli körülményekre vagy a felmelegedő vizekre fejlesztett, optimalizált horgocsalik vagy etetőanyagok. Széles színválasztékban kaphatók a letisztult vizekhez alkalmazkodó, illat- és aromaanyagokban változatos, csalogató csodák. Ne felejtjük azonban, hogy a téli, lelassult táplálkozást követően a halak igyekeznek minél több energiaforrást minél könnyebben magukévé tenni, ezért a fehérjedús csalik, köztük az élő csalik, mint a csonti, a szunyoglárvá vagy a gilisza is könnyen meghozhatja a sikert.

Az elmúlt évtizedek horgásztechnikai forradalma a felszerelések terén is sok változást hozott. Szerencse, hogy az információcsere felgyorsulásával a „tuti” módszerek és eszközök is nagyon hamar

eljuthatnak a horgászok százaihoz. Az elmúlt évek talán legnagyobb innovációjával a feederes technikát használók találkozhattak. Én még emlékszem, amikor a 2000-es évek elején a Balaton-parton megmosolyogtak a parttal párhuzamosan elhelyezett botjaim láttán, és furcsán néztek rám, hogy miért hiányzik a szélben zsinóron bille-gő kapásjelzőm, míg mára a method feeder például a versenysport-ban önálló szakágként is elismert.

A bővülő piaci választék, a számtalan elérhető horgász-cikk és csali mellett azért engedjük meg magunknak, hogy legyen saját titkos módszerünk, amit csak mi tudunk!

A tavaszi kezdés előtt ne feledkezzünk meg a felszerelésünk karban-tartásáról sem! Az orsók finommechanikai műszerek, amelyeket időről időre, akár szakember segítségével is megfelelő állapotban kell tartanunk. Az erősödő UV-terhelés miatt a zsinórajaink sem bírják éveket és esetleg szezononként szükséges a cseréjük. A botok gyűrűzését és markolatát is célszerű átvizsgálunk. A megfelelő karbantartással elkerülhető, hogy egy természetes zsákmány, rekord-méretű hal a felszerelésünk elhanyagoltsága miatt oldjon kerekét a szákolás előtt.

A horgászat Magyarországon a lenépszerűbb szabadidős tevékenysé-gek között szerepel, amit az évről évre bővülő, engedéllyel horgászok száma is tükröz. A horgászok nagy közössége mellett azonban meg kell említenünk a kis és mikroközösségeket is, amilyenek a helyi szövetségek vagy horgászegyesületek. Ilyen kis közösség a MÁV Előre HE, ahol a tagjaink számára lehetőség nyílik akár évente többször is, hogy megmérettessék horgásztudásukat az egyesületi versenyeken. Az egyesületünk nem titkolt célja, hogy felkaroljuk az utánpótlás-nevelést. A gyermeknap ingyenes gyermekhorgász-versenyünkön már a legkisebbek is megismerkedhetnek a pecával, és a „fertőzés” sokszor a gyermekeket elkísérő szülőket is elkapja. Minden kedves olvasónak szeretnék fárasztásokban gazdag szezont és kellemes kikapcsolódást kívánni a vízpartokon!



Aki közelebből is meg szeretne ismerkedni a horgászegyesület életével, kövesse a MÁV Előre HE Facebook-oldalát!

Bojti Zsolt

A tilalmi idők összesítése 2025-ben

Halfaj	A tilalmi idő kezdete	A tilalmi idő vége
Csuka	2025. 02. 03.	2025. 03. 31.
Süllő	2025. 03. 03.	2025. 04. 30.
Kősüllő	2025. 03. 03.	2025. 06. 30.
Balin	2025. 03. 03.	2025. 04. 30.
Sügér	2025. 03. 03.	2025. 04. 30.
Keszegfélék (márna, jász- keszeg, domolykó, paduc, garda, szilvaorrú keszeg)	2025. 04. 15.	2025. 05. 30.
Ponty	2025. 05. 05.	2025. 05. 30.
Harcsa	2025. 05. 05.	2025. 06. 13.
Compó	2025. 05. 05.	2025. 06. 13.
Sebes pisztráng	2025. 10. 01.	2026. 03. 31.



Idén is lenyűgöző utakra hív a Volántourist

Akár Európa csodás látványosságait fedeznénk fel, akár csendes pihenésre vágyunk, a Volántourist idén is remek választás. Tavasz végén, nyár elején többek között Montenegróba és Boszniába, Ausztriába, Csehországba, Olaszországba és Szardíniára hívja a MÁV-csoport munkavállalóit a MÁV Személyszállítási Zrt. utazási irodája, a Volántourist. Ha pedig itthon, csodálatos erdei környezetben szeretnénk feltöltődni, mindenképpen érdemes kipróbálni a mátraházi üdülőházunkat is.

Montenegró és Bosznia csodái

Montenegró elnevezése (Crna Gora) montenegrói nyelven fekete hegyet jelent. A fekete hegyek országában a mesés tengerpartot lenyűgöző természeti képződmények, valamint elegáns paloták és ókori emlékhelyek veszik körül. Május 19. és 25. között a Volántouristtal a festői balkáni tájakon utazva látványos fotókat készíthetünk többek között **Jajcében**, melynek híres vízesését Csontváry is megfestette. **Szarejevóban** a történelmi sokszínűség kápráztat el: egymást váltják a keleties szűk utcák, mecsetek, jellegzetes kis házak és a monarchia idején épült szecessziós épületek, valamint a katolikus templomok. **Kotor** 1000 méternél magasabb hegyekkel ölelt óvárosában is sétálhatunk, ahol a 15. században, a velencei uralom idején építették ki a város körüli, erődítményszerű városfalakat. Az út során megismerhetjük **Budva**, **Stari Bar**, **Trebinje** és **Mostar** látnivalóit, valamint a **Durmitor Nemzeti Park** és a **Lovcen-hegység** természeti csodáit is.

Nyáralás Dalmáciában

Június 17. és 21. között a dalmát tengerparton tölthetünk el pár csodás napot. **Vodice** közel 4 kilométer hosszú parti sétánya, aprókavicsos strandja és hangulatos utcái adják a nyáralás keretét. A döntés az utazó: élvezni a tengerpart közeli szálloda adta kikapcsolódási lehetőségeket vagy irodánk által szervezett fakultatív kiránduláson ismerkedni Dalmácia látnivalóival. **Split** kultúrtörténeti kincsekben gazdag óvárosában Diocletianus császár egykori palotájának maradványai összhangot alkotnak a későbbi korokban épült házakkal és a pálmafás tengerparti sétánnyal, ahol mindig pezseg az élet. A magyar vonatkozású kisváros **Trogir** ódon, festői belvárosa és a tengerparti sétánya elbűvöli az idelátogatókat. Hazaútnan látogatás a **Krka Nemzeti Parkban**, ahol a karsztvidék legcsodálatosabb folyója, a Krka több ágra szakadt fátyolszerű vízesései csodálatos montázst alkotnak.

Cseh csodák

Június 7. és 11. között egy körutazás során fedezhetjük fel a szebbnél szebb cseh városokat. **Telc** főtere a köré épült polgárházakkal a Világörökség listáján szerepel. A reneszánsz várkastélyban tett látogatás után továbbutazunk **Kutna Horába**, sétálunk a szintén a Világörökség részét képező belvárosban, látogatást teszünk a Szent Borbála-templomban, majd az egyedülálló Csontkápornában. A következő napon az „**Arany Prágában**” barangolunk. Fellegrá, a Hradszin városnéző sétánk kiindulópontja, majd további látnivalók megtekintése után egy fakultatív 2 órás sétahajózással és a hajón elfogyasztott vacsorával koronázzuk meg Prága felfedezését. **Mladá Boleslávban** a Skoda múzeumot látogatjuk meg, majd a „Cseh Paradicsom” (**Cesky Raj**) felfedezésére indulunk – Rumcájsz nyomában. **Karlovy Varyban**, a festői fekvésű patinás fürdővárosban a Kolonádok oszlopai közt lehetőség nyílik az ivókúrára is javallott gyógyvíz megköstölésére.

A Bodentó kincsei

Május 30.-június 1. között a Bodentóhoz látogathatunk: a Németország, Ausztria és Svájc határán található tó partján több város kínál lehetőséget kulturális és történelmi felfedezésekre. Megtekintjük **Lindau** központját, a kikötőt a 33 méter magas világítótornnyal és a 6 méter magas oroszlánszoborral. Az északi parton elhelyezkedő, festői szépségű **Meersburgban** a középkori hangulatot árasztó óvárosban sétálhatunk, majd hajóval érkezünk Németország mediterrán botanikus kertjébe, a híres **mainau virágszigetre**. Ezután ismerkedés következik Vorarlberg fővárosával, ami a tó déli partjának központja. **Bregenz** szépsége elsősorban az elhelyezkedésének köszönhető: közvetlenül a vízparton fekszik, ugyanakkor varázslatos hegyi világgal körülvéve és pezsgő kulturális életével csábítja a látogatót. Az óváros megtekintése után a hegyi felvonó nyújtotta látványt élvezhetjük.

A káprázatos Szardínia, egy csepp Korzikával fűszerezve

A június 21.-től 28.-ig tartó út során a Földközi-tenger két csodás szigetével ismerkedünk. **Olbiába**, a sziget egyik legszebb partszakaszára, a Smaragdpartra kirándulunk, ahol kisebb-nagyobb szigetek, szirtek és a „névadó”, smaragd zöld színű öblök kápráztatnak el minket. Pihenhetünk a tengerparton, vagy fakultatív kirándulásokon vehetünk részt a sziget közepén elterülő gyönyörű vidéken, **Barbagián**, a La Maddalena-szigetcsoporton, **Algheróban** és a **Capo Caccia**-hegyfoknál, illetve Korzika szigetén is. Itt meglátogatjuk Franciaország legdélibb városát, a magas, fehér mészkősziklára épült **Bonifaciót**, ahol az alsóvárosból a meredek Aragon-lépcső 187 fokán vezet utunk a felsővárosba, és útközben rálátunk a páratlan szépségű smaragd zöld öblökre. Az utolsó, Szardínián töltött napunk programja **Castelsardo**, a sziget egyik legjellegzetesebb városa, majd két „tündérházat” is felfedezünk.

Ha itthon pihennék: erdőszéli üdülőház Máttraházán

A MÁV Személyszállítási Zrt. mátraházi üdülőháza 719 méter magasságban, erdővel övezve helyezkedik el, tökéletesen ötvözve mindazt, ami a Mátrát szívünknek oly kedvessé teszi: a csodálatos természetet, az egyedülálló klímát és a kényelmet. Szállításunk remek választás a túrázást (az épület előtt több turista útvonal halad el), a kerékpározást, az aktív kikapcsolódást előnyben részesítők számára éppúgy, mint azoknak, akik hazánk legmagasabb természetes vizű tava, a Sástó körül sétálva szeretnék kipihenni a mindennapok fáradalmait.

Előszeszoni ajánlatok:

Március 1-április 30. között minimum 2 éjszakás tartózkodás esetén:

kétgyás szobában 24.600 Ft/szoba/éj,

háromgyás szobában 33.900 Ft/szoba/éj.

További részletekről és kedvezményes ajánlatokról az üdülőház munkatársai adnak felvilágosítást: <https://www.volantourist.hu/hu/matrahazaiudulohaz/elertetosegek>



Az utazások részleteiről a <https://www.volantourist.hu/hu/utazasok/korutak> oldalon tájékozódhatunk. A részvételi díj tartalmazza az autóbusszos utazást, szállást reggelivel, kíséző idegenvezetőt, útlemondási biztosítást.

Nem tartalmazza a felárakat, a belépőket és az utasbiztosítást. További részletekről és kedvezményeikről az utazási irodák munkatársai adnak információt, elérhetőségek: <https://www.volantourist.hu/hu/utazasi-irodak>



Fotósvonat indul Paksra

Izgalmas vonatos programot ajánlunk munkatársaink figyelmébe: Budapest-Keleti–Dunaújváros–Paks–Budapest-Keleti viszonylatban fotós különvonat közlekedik március 22-én. Dunaújváros és Paks között több nyílt vonali megálló várható, hogy a résztvevők a lehető legjobb képeket készíthessék el a különleges szerelvényről, melynek összeállítása a következő lesz: M41 (nem remotorizált) + 19-80 010 + 20-37 065 + 20-37 189

A szervezők Paksra terveznek a programba iktatni egy ebédszünetet, ezt követően indul vissza a szerelvény a Keletibe. A vonaton ülőhelybiztosítás lesz, a részvételi díj 15 000 Ft/fő az 1. osztályú kocsiban, és 14 000 Ft/fő a 2. osztályú kocsikban. További 1000 forintos nyomdai hozzájárulás megfizetése esetén egy kb. 50 oldalas kiadvány is átvehető a helyszínen, amelyben az érintett vasútvonalról, a vonat járműveiről, a fontosabb természeti és ipari látnivalókról olvashatnak a vendégek.

Pontos menetrend később várható, jelentkezni a Fotósvonat Facebook-oldalán szereplő linken keresztül lehetséges.

A szervezők bármilyen különleges kérés vagy kérdés esetén a fotosvonat@gmail.com e-mail-címen vagy a lenti telefonszámon állnak az érdeklődők rendelkezésére. Kozák Gergely: +36/30 630-6982



A szőrös segítség

Az ajtók záródtak, Sebi, a Flirt motorvonat az indulás után pedig azon gondolkodott, hogyan guruljon be a következő állomásra. A „bevonulása” végül egész meglepőre sikeredett, olyan hangosan csörömpölt, ahogyan csak bírt.

– Hello, Sebi! – köszönt rá vidáman egy fiú a várakozó tömegből. Ő nem rohant, inkább megvárta, amíg mindenki felszáll.

– Ez nem ér, honnan tudta megint, hogy én vagyok az? – döbrent le a kis motorvonat.

– Sebi, már rájöhettél volna, hogy engem nem tudsz átverni! – felelt titokzatosan Márkó. – Különbösen is, annyiszor elmondtam, hogy akármit is csinálsz magaddal, nem fogod tudni Csörgő hangját utánozni. Talán Szilit igen – mondta bizonytalanul –, de szerintem őt sem – és kacagott egy nagyot.

– OK! Ismét te nyertél – ismerte el Márkó újabb győzelmét a motorvonat, majd féltve odaszólt a fiúnak: – Vigyázz, óvatosan a felszállással! Hatalmas tömeg van.

– Tudom, minden reggel egy szardíniásdoboz vagy, de nyugi, majd megoldom – vágott vissza a fiú lazán, végül utolsóként lassan, kissé bizonytalanul felszállt a vonatra.

A következő nap Sebi olyan halkán suhant be az állomásra, ahogy csak tudott, szinte némán gördült be Dunakeszire, de Márkót most sem sikerült meglepésztennie.

– Szép volt, Sebi, ilyen csendes érkezést még senkitől sem hallottam! – mosolygott a fiú Flirt barátjára.

– Az lehet, de most is azonnal felismertél! – szólt kissé csalódottan a motorvonat, ám sok ideje nem volt sajnálkozni, az ajtónyitás után a tömeg egyszerre zúdult fel a vonatra. Már csak Márkó állt a peronon. A fiú lassan megkereste az ajtót, ez azonban most egy kicsit tovább tartott, mint szokott. Erre néhány nagyszájú türelmetlenül hóbörögni kezdett: – Haladjunk már! Nem érek be időben a munkahelyemre!

Gyerünk már, ha egy percet is kések, azonnal bevágja az egyest a matektanár! Sebi tehetetlennek érezte magát, Márkó sem szólt egy szót sem, de a Nyugatiban ma köszönés nélkül, magához képest sietve távozott. A kis motorvonatnak egész nap a reggeli eset járt a fejében, sőt még este is erről mesélt a barátainak a telephelyen:

– Képzeljétek, Márkó ma ismét felismert csak a hangom alapján, pedig olyan halkán gurultam be Dunakeszire, ahogy csak lehet. Nem értem, hogy csinálja, nem lát, mégis mindannyiunkat név szerint üdvözlöl mindennap. Én már mindent bevettem, hogy megrézfáljam, de nem tudom átverni. Csak a felszállás a reggeli tömegben! Ma többen be is szóltak neki, mert kicsit lassabban talált oda az ajtóhoz, ahelyett, hogy segítettek volna neki – háborgott a kis Flirt. – Megnézném, ők hogy boldogulnának úgy, hogy semmit sem látnak! De ő ennek ellenére is velünk utazik mindennap, pedig a szülei szívesen bevinnék Budapestre, sőt a gimnázium ajtajában állnának meg a kocsival. Márkó azonban már mindenhol egyedül szeretne menni, mint a többiek. Tudom, hogy régóta vágyik egy vakvezető kutyára. Azt mondta, még évekre telhet, mire talán, jó esetben kaphat egyet, mert képzett kutyából nagyon kevés van, így rettentő hosszú a várólista... És Sebi csak mondta és mondta és mondta, amíg Krisz barátja, az emeletes motorvonat fel nem kiáltott!

– Giosz! Giosz kell neki! – mondta kicsattanó örömmel.

– Giosz? – nézett rá bambán és értetlenül Sebi. – Márkó nem éhez, hanem egy segítőre lenne szüksége, hogy könnyebben és



magabiztosabban tudjon egyedül közlekedni. Hahó! Figyeltél te rám egyáltalán?

– Persze, hogy figyeltem, azért mondom, hogy Giosz lesz a megoldás – lelkesedett a Kiss motorvonat, de Sebi még mindig nem értett egy árva kukkot sem.

– Figyelj, Giosz nem egy kaja, pontosabban az is, de most mégsem – magyarázta Krisz. – Egy megállóval hamarabb, Dunakeszi-Gyártelepnl nem tűnt még fel neked, hogy állandóan arra kolbászol egy fekete labrador kutyus?

– Nem igazán... – felelte a Flirt.

– Pedig Gioszt mindenki ismeri! Egy-két éve él itt – mesélte a Kiss. – Senki sem érti, hogy egy ilyen gyönyörű és okos kutyának hogyhogy nincs gazdája. Igazából Giosz nem marad meg senkinél, hiába szeretnék volna már többen is hazavinni. De a lényeg, ahogy közlekedik! Zseniálisan jön-megy a hatalmas forgalomban a száguldó autók, volánbuszok és a sínek között! Az állomáson van egy büfé, ottan kapta a nevét, mivel a gyros a kedvence, a szakács pedig mindig készít neki egy extra húsos változatot. Szerintem jó párost alkotnának Márkóval!

Ebben egyetértett a két motorvonat, így elmentek Gioszhoz, és elmesélték a tervüket, amire a labrador igen lelkes farokcsóválással és határozott vakkantással válaszolt. Giosz ugyanis világ életében valami komoly feladatra vágyott. És milyen igaza van! Házi kedvenc bármelyik kutyából lehet, de vakvezető nem.

Egy szép, napsütéses tavaszi reggelen három tették Gioszra, felszállították a vonatra, és vele együtt gurult be Sebi Dunakeszi állomásra. Márkó természetesen mit sem sejtett, csak az volt furcsa neki, hogy a motorvonat most nem próbálta meg elváltoztatni a hangját. Amikor az ajtók kinyíltak, Giosz azonnal Márkóhoz rohant, és ügyesen felvezette a vonatra, sőt még ülőhelyet is keresett a fiúnak. Ettől kezdve Giosz lett Márkó szeme. Az elválaszthatatlan barátok azóta már több sikeres vizsgát is letettek együtt. Márkó leérettsgizett, Giosz pedig hivatásos vakvezető kutya lett. És ha szeretnének, bárhová elmennek együtt, akár a világ végére is.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2025. március 25.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujsag@mavcsoport.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése: **Az egyéni közlekedéssel szemben a vasút környezetbarátabb és fenntarthatóbb közlekedési mód.**

A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Ignác Ivett** olvasónknak!

	PONTOS CÉLZÁS EREDMÉNYE	NEM HAGY EHEZNI	MASINA	YARD, RÖVIDEN	HÍRT KÜLD	ÉTKEK, FALÁNK	KÖRÜL-BELÜL, RÖVIDEN	SPANYOL GÉP-KOCSIK JELZÉSE	VASI KÖZSÉG LAKOSA	IGEN, ANGOLUL	FÜL KÖZEPE!	KETTŐ!	APRIL, ZUZ	EZÜST-FEHER, KEMÉNY FÉM	EGYKORI HOSSZ-MÉRTÉK	BILIÁRD-FELE JÁTEK	
1																	N
ÓGORÓG ÁMÍTÁS-ISTENNŐ				ABRAK-NÖVÉNY				HŐEKE RÉSZEI			PEZSGÓ-MÁRKA AJÁNDÉKOZ						
CAMMOG (TÁJ SZÓ)				... KLEE; FESTŐ			... MAIOR; NAGY MEDVE IZMOSÍT				KÖBE JELET VÉS FOGADÁSÁRA			A XENON VEGY-JELE TALÁL			
A TŰL-OLDALRA			MATERIÁLIS HIRTELEN TÁSZÍTÁS						PEDIG MÁR A KEZDET-KOR		MILLI-LITER ESZ-TENDEI			ZORRO JELE KARÁT, RÖVIDEN			
RÓMAI 50-ES		LUTÉCIUM KÉTKEZI (MUNKA)			ÍRÓ (UMBERTO) BARNÁS SZÍN			KÉRDŐ-SZÓCSKA EBBE AZ ELEJÉN!		NARANCS NEDVE FRISS (NAPILAP)			TALAJ-MŰVELŐ ESZKÖZ ÉJ KÖVETI				
2																	TRÍCIUM VERSENGÉSBEN: ELŐNY
TYÚK, NÉPIESEN				A -RÓL PÁRJA TESLA			NYÍRÓ ...; SZÍNESZ-NÓ GYÁRI		SÜROLÓ-POR INDÁS NÖVÉNY		ÜGY-SZINTÉN TÖRLŐ-RUHA			1/2 FÜRT! FÁBA HASÍTÉ-KOT VÁG			
GÁRDONYI-HÓS DŐREJ HANGJA					JÓJÚ PÁROS BETŰI KÉMIAI ELEM						KIRÁLYI ÜLŐHELY BECÉZETT ARANKA						
KÉTSZER, LATINUL					KIRAKÓS JÁTEK MAGASZ-TAL					OBOA VÉGE! SZEM, ANGOLUL			ÉRKEZIK, RÖVIDEN TELLER ... (FIZIKUS)				
UNITED KINGDOM, RÖVIDEN			ÁPRILIS, RÖVIDEN MÁLNÁS KÖZEPE!			TOJÁS, NÉMETÜL TÉRKÉP KÖZEPE!			SZAMÓ-CÁS KÉTJE-GYŰ BETŰ								ÉSZAK, RÖVIDEN PÁROSAN KÉRI!
LONDONI SUGÁRÚT					CSEL-SZÓVÉS ELETKT-RON						IDŐBEN MEGJÖN A SUGÁR JELE						
3																	ELŐKELŐ, RANGOS



**A tiéd mikor jár le?
Vállalati országbérletedet
10 napos elővétellel
is megújíthatod!**



MÁV  CSOPORT