

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

VÁRMEGYE- ÉS ORSZÁGBÉRLETEK

– Interjú Dr. Bói Loránddal, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésstratégiáért felelős helyettes államtitkárával és Hegyi Zsolttal, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési- és értékesítési vezérigazgató-helyettesével

50 ÉVES AZ ABALIGETI ALAGÚT

MAGYAR FALU PROGRAM

73. ÉVFOLYAM • 2023. JÚNIUS

Balatonmárfafürdő • Adria • TeSzedd! • Egészségügyi szűrőprogram • Utánpótlás • Józsa-Szakter Judit • Nagy Bence • Támogatlak • Hatvanéves Nohab • Postaláda • Volánbusz • Kertészet • Áldozatsegítő • Farmotoros Ikarus • Négylábúak • Várak • Éltető napfény

VEZETŐI INTERJÚ

Vármegye- és országbérletek –Interjú Dr. Bói Loránddal, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésstratégiáért felelős helyettes államtitkárával és Hegyi Zsolttal, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettesével

HÍRVONAL

Megújult az állomásépület Balatonmáriafürdőn, Irány az Adria!, Sikeres volt a TeSzedd! akció, Korlátozza a FIP-jegyek igénybevételét a német vasút

HR-HÍREK

Egészségügyi Szűrőprogram, Üzemlátogatás Szombathelyen, Lehetőség a fejlődésre! – a MÁV Utánpótlás programja, Út az elégedett élethez – Támogatlak program

MUNKATÁRSUNK

Józsa-Szakter Judit nemzetközi vezető jegyvizsgálóval és Nagy Bence mozdonyvezető kollégáinkkal beszélgettünk

JÁRMŰ

Hatvanéves lett a közönségkedvenc Nohab

VOLÁNBUSZ

Az alternatív meghajtásé a jövő

KERTÉSZET

„Kertész leszek, fát nevelek” – Akik virágba borítják a vasútállomásokat

ANNO

50 éves az Abaligeti alagút, Farmotoros Ikarus

ÉLETMÓD

Sej ribizli... – a kertek kicsi kincse



4

7

11

18

22

26

28

32

40

ELŐSZÓ

„Szép nyári nap”

A Napfény IC-vel haladtunk éppen Szeged felé, miközben azon gondolkodtam, ugyan, mi más is lehetne ennek a vonatnak a neve, mint Napfény? Utastársam dohogása zökentett ki a derűs gondolataimból. „Már megint utaznak, hova utaznak ennyit a diákok? Mikor lesz már vége ennek a májusnak? Folyton elfoglalják az egész vonatot...” Ekkor – éppen a végszóra – ért a fülkénkhez a jegyvizsgáló kolléga a munkáját végezni. A panaszkodás neki is folytatódott, ám ő csodálatos nyugalommal, jókedvűen a következőt válaszolta: „Kedves Asszonyom, hiszen elférünk, és mindenki mindig utazik valahova. És ez jó! Nézzen ki az ablakon! Ragyogóan süt a nap...” Ez akkor és ott igazi varázslat volt. Mindannyian éreztük, hogy abba a 2. osztályú személykocsiba is beköltözött a napfény...

Jól tudjuk, a vasút folyamatos üzem, nyáron sem áll meg. Igaza volt a kollégának, mindenki mindig utazik valahova. Utasaink célba juttatása, kiszolgálása folyamatos helytállást követel mindannyiunktól. Egy friss olaszországi kutatás alapján, az idei év jelszava a turizmusban a fenntarthatóság. Egyre nagyobb az igény a mindennapok környezetet kímélő cselekvéseire. Ezt mutatja az is, hogy egyre többen választják a zöldebb közösségi közlekedési eszközöket, ezt tapasztaljuk mi is a hazai szektorban. Felelős, 21. századi vállalatcsoportként fontosnak tartjuk, hogy célzottan tegyünk egy fenntarthatóbb és zöldebb jövő érdekében. Ez a törekvésünk megmutatkozik abban is, amelyről a Vasutas Magazin júniusi lapszámában a volánbuszos kollégák írnak: az elmúlt



évek jármű-fiataltítási programjáról számolnak be, a modern és kényelmes autóbuszok beszerzéséről. De a szándék és a tenni akarás meglátszik azon is, hogy idén újra csatlakoztunk a „TeSzedd! Önkéntesen a tiszta Magyarországért” hulladékgyűjtési akcióhoz. Munkatársaink többszáz zsák hulladékot gyűjtöttek össze – erről is beszámolunk a lapban.

A Magyar Falu Programnak köszönhetően, újabb két vasútállomásunk szépülhetett meg az utazóközönség és az ott dolgozó munkatársaink örömeire. Hatvanéves lett sokunk kedvence, a Nohab, és 50 éves az Abaligeti alagút. Hogyan élnek a kutyák egy-egy vasúti szolgálati helyen? Mit készíthetünk kövér porcsinból és ribizliből? Ezekről is olvashatnak e nyárindító lapszámunkban. A Vasutas Magazin szerkesztősege most is szeretettel és a szakma iránti őszinte alázattal ajánlja olvasnivalóit.

„Szép nyári nap” – emlékeznek erre a régi slágerre? Június hónappal beköszöntött a nyár, és közben bárhogyan is alakuljon a világ körülöttünk, a nap továbbra is süt felettünk. Kellemes nyarat kívánok a MÁV-Volán-csoportban dolgozó munkatársaimnak. Legyen az idei nyár minden napja egy szép nyári nap!

Hum Krisztina

főszerkesztő-helyettes,
kommunikációs szakértő (MÁV VAGON Kft.)

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztők: Benke Máté, Molnár Zsolt

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt,

Putsay Gábor, Schvéd-Trecsek Éva, Szeleccki Borbála, Völgyi Katalin

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

Címlap: László Dénes Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel

Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsódi Balázs

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

Vármegye- és országbérletek A sikerben minden kollégánk teljesítménye benne van

Május elsején történelmi lépésre került sor a hazai tarifaközösség megteremtésében. Az újonnan bevezetett vármegye- és országbérletek korlátlan, egyszerű és igazságos mobilitást kínálnak a hazai közösségi közlekedést választóknak. Az utasok visszaigazolják a fejlesztés helyességét: már az értékesítés első hónapjában 400 ezernél is több bérletet vásároltak. Az indulásról és az első hónap tapasztalatairól, az új díjtermék két ötletgazdájával, Dr. Bói Lóránddal, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésstratégiáért felelős helyettes államtitkárával és Hegyi Zsolttal, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettesével beszélgettünk.

Mi volt a legnehezebb feladat a bérletkonstrukció megalkotásakor?

Dr. Bói Lóránd: Az új bérletek ötletét részben egy kényszer szülte, pontosabban az a kényszerhelyzet, amivel a pandémia során szembesültünk. A Volánbusz fedélzeti értékesítését kétszer is fel kellett függesztenünk a járvány alatt, hogy a jegyek és a bérletek értékesítését végző járművezetők védettebbek legyenek a vírus terjedése ellen. Így azonban a bevételek beszedése érdekében új megoldásokat kellett keresnie a menedzsmentnek. A legnehezebb feladatot az jelentette, hogy ebben a hirtelen változó környezetben hozzunk létre olyan utasközpontú, biztonságos, területalapú megoldást, amit aztán sikerrel alkalmazhatunk. Mindemellett az új bérletek ötletét támogatta az is, hogy a MÁV-Volán-csoport integrációjának köszönhetően már korábbiakban is létrehoztunk egyszerűen használható szezonális termékeket (pl. Dunaharaszti zónabérlet,

TramTrain zónajegyek, Balaton 24 és 72 vagy Dunakanyar napijegy). Ezek rendkívüli sikere szintén arra biztatott minket, hogy olyan bérletkonstrukciót is alkossunk, amelyet az utasok egyszerűen és egyértelműen tudnak használni a helyközi buszos közlekedésben és a vonaton egyaránt. A bevezetés előtt többen felhívták a figyelmet a hasonló integrált és olcsó európai (német, osztrák, spanyol) jegytermékek tanulságaira, egyebek között a turisztikai szempontból kiemelt vonalak túlszűfoltóságára, ám annak köszönhetően, hogy az elmúlt időszakban a MÁV-START vonalain számos új jármű állt forgalomba és a Volánbusznál is jelentős volumenű beszerzések valósultak meg, úgy láttuk, hogy a MÁV-Volán-csoport rendszerében rendelkezésre áll a fejlesztéshez szükséges szabad kapacitás.

Hegyi Zsolt: A legnagyobb kihívás az értékesítési és technikai integráció volt, vagyis az, hogy a vármegyebérletet

több cég, több csatornán és több rendszerből értékesíti. Meg kellett oldanunk, hogy az utas mindenütt ugyanazt kapja, és azt is, hogy az értékesítési adatok napi szinten egy központba fussanak be. A vármegye- és országbérleteket minden szolgáltató elektronikusan ellenőrzi, ezek az adatok pedig a rendelkezésünkre állnak, kutathatók és elemezhetőek, így a segítségükkel még pontosabban megismerjük a felhasználói szokásokat. Az integráció ilyen szintje korábban elképzelhetetlen volt.

Hogyan rendezheti át a közösségi közlekedést az új bérletek rendszere, bírjuk-e gördülőállománnyal, ha hirtelen sokan választják a felármentes vonatokat a feláras megoldások helyett?

Dr. Bói Lóránd: A vármegye- és az országbérletek dedikált célja, hogy minél szélesebb körben tegyék elérhetővé a közösségi közlekedést, versenyképes alternatívát nyújtsanak a jellemzően gépkocsival történő egyéni közlekedéssel szemben, javuljon a vidéki mobilitási lehetőség és az életminőség. Emellett bízhatunk benne, hogy a fiatalok egyre szélesebb köre ismeri meg a környezetbarát kötöttpályás és autóbuzsós közlekedést, ezzel is segítve azt, hogy a fel-növekvő nemzedék reális alternatívaként számoljon ezekkel a közlekedési módokkal.

A legnagyobb változást, a leggyakoribb használatot a hivatás- és diákforgalomban várjuk. A vármegye- és az országbérletek hatására természetesen számítnak utasforgalmi átrendeződésre is, ennek monitorozása, illetve a szükséges módosítások bevezetése folyamatosan zajlik. A vármegyebérletnek fontos aspektusa az utasforgalom visszarendeződése, amely a világjárvány óta még mindig nem minden szegmensben valósult meg. 2019-ben ugyanakkor a menetrendi teljesítmény alacsonyabb volt, mint ma, tehát a jelenlegi menetrendben több vonat és autóbusz közlekedik, mint akkor, igaz kisebb utasszám mellett. Miközben a belföldi távolsági forgalomban – kiemelten vasúton – a forgalom folyamatos és trendszerű növekedése zajlik, addig az elővárosi vasútvonalak többségén és a regionális szegmensben túlnyomórészt még máig sem álltak vissza a 2019 előtti utasszámok – kivéve a teljes felújításon átesett vonalak robbanásszerűen növekvő forgalmát. Ez nem jelenti azt, hogy bizonyos térségekben ne fordulhatna elő zsúfoltság a bérlet bevezetését követően, ám azt fontos hangsúlyozni, hogy ez az új bérletek nélkül is előfordult csúcsidekban a nagyvárosok vonzaskörzeteiben. A szolgáltatók és a megrendelő mindent meg fognak tenni annak érdekében, hogy az utasforgalmat a szerelvények erősítésével, a hétfégi és nyári turisztikai szezonban kínálati menetrenddel (Balaton, Tisza-tó, Dunakanyar) vagy az autóbuszoknál rásegítő járatokkal elszállítsák. Ahogy Zsolt is említette, május elseje óta folyamatosan

monitorozzuk, számoljuk a járművek terheltségét, illetve a változó utazási szokásokat, és nagyon biztatónak tartjuk, hogy miközben már sok százezer bérlet kelt el, eddig sehol sem tapasztaltunk jelentős és tartós zsúfoltságot. Emellett pedig már vizsgáljuk azt is, hogy milyen tarifális megoldással lehet az új díjtermék IC-ken történő elfogadását biztosítani. Ezzel a használhatóságuk még tovább bővíthet, a tarifarendszer pedig tovább egyszerűsödhet és korszerűsödhet.

Mikorra várható, hogy jelentősen több helyi közlekedési szolgáltató, önkormányzat is elfogadja a vármegye- és az országbérleteket a helyi közlekedésben?

Hegyi Zsolt: A vármegyebérletek bevezetését másfél év előkészület előzte meg, hiszen ehhez teljes paradigmaváltást kellett végrehajtani a helyközi bérletek százéves struktúrájában. Minden paradigmaváltást sok gondolkodás, vita és kockázatkezelés előz meg, tehát az önkormányzatok csatlakozása ütemezetten, folyamatában tud megvalósulni, nem pedig egyik pillanatról a másikra.

Dr. Bói Lóránd: Ezzel együtt Zalaegerszeg városával már sikerült egy olyan együttműködési megállapodást kötni, amelynek köszönhetően 2023. július 1-jétől a helyi közlekedésben is elfogadják az új területalapú bérleteket, és természetesen más városok is érdeklődnek a lehetőség iránt. Hosszú távon a tervezett közlekedési integrációban fontos lépés lenne, hogy minél több helyen jöjjön létre ilyen jellegű együttműködés a helyi és a helyközi közösségi közlekedésben. Az irány helyességét, illetve az érintett önkormányzatok és az állam elkötelezettségét jól mutatja, hogy jelenleg is már több mint 30 önkormányzat teszi lehetővé a helyközi szolgáltatások helyi díjtermékekkel történő igénybevételét. Ez azt jelenti, hogy az együttműködési készség megvan, meg kell találni a legjobb megoldást.

Mi az új bérletkonstrukciót követő lépés az integráció felé?

Hegyi Zsolt: Az integráció egy folyamat, és szinte minden nap teszünk egy lépést a megvalósítása felé, persze a lépések jelentős része közel sem olyan horderejű vagy olyan látványos, mint a vármegyebérlet. Nagyon aktív a kapcsolat a közlekedési szolgáltatók szakértő és középvezető kollégái között, ami részben a vármegyebérlet projekt folyamánya és nagyon biztató előjel.

Dr. Bói Lóránd: A Magyar Kormány, valamint az Építési és Közlekedési Minisztérium támogatásával és közreműködésével létrejövő új vármegye- és országbérlet-konstrukció révén az elmúlt három évtized legjelentősebb

Olcsó. Egyszerű. Korlátlan.

VÁRMEGYE- ÉS
ORSZÁGBÉRLET18 900 Ft
teljes árú1890 Ft
diák9450 Ft
teljes árú945 Ft
diák

országbérlet

vármegyebérlet

ORSZAGBERLET.HU

MÁV VOLÁN

díjszabási fejlesztését hajtják végre a hazai helyközi közösségi szolgáltatók. Az új bérletkonstrukció megalkotása a tarifaközösség irányába tett eddigi legjelentősebb lépés. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy emellett számos kisebb projekt magvalósítására került már sor, amelyek célja valamely konkrét terület, módszer vizsgálata. Ezek elemzése folyamatosan történik, és ennek alapján lehet majd az integráció irányába történő következő lépéseket kialakítani. Ennek további irányát kétségkívül a teljes körű „egyjegy” rendszerek, integrált utastájékoztatói rendszerek, vonat-busz menetrendi összehangolások és átszállási lehetőségek további térségekre való kiterjesztése kell, hogy kijelöljék.

Milyen változást fog okozni az új termék a kollégáink számára?

Dr. Bói Loránd: A díjtermék számos értékesítési csatornán keresztül elérhető, ellenőrzése pedig a megszokott módon történik, új feladat ezzel kapcsolatban nem jelentkezik. Bizom benne, hogy a kiemelkedően jó ár/érték arányú bérletekkel új utasokat tudunk megszólítani. Az ő kiszolgálásuk ugyanakkor több türelmet és figyelmet igényel a frontszemélyzet részéről. A háttérben zajló forgalomszervezési és kapacitástervezési munkának szintén nő a jelentősége, jelenleg tanulási fázisban működik a rendszer. Az értékesítési adatok és a várhatóan növekvő utasszámok tükrében

rugalmasan kell biztosítani a szerelvények kiállítását, illetve optimális szinten tartani a mozgatott kapacitásokat. Az eddigi értékesítési adatokból naprakészen és pontosan ki tudunk mutatni akár csak néhány százalékos utasszám-változásokat is egy-egy vonalon; az új bérlettípusokkal – tekintve, hogy nem viszonylatra vásárolják őket az utasok – új módszerek, mérések kialakítása és bevezetése válik szükségessé és lehetségessé az utasszámok hatékony követésére. A műszaki és a forgalmi szakterület számára egyaránt kihívást jelent majd a nyári csúcsidőszak, különösen a kiemelt turisztikai úti célokat tekintve, azonban a befektetett munka utasaink elégedettségén keresztül bizonyosan megtérül.

Hegy Zsolt: A tarifaközösség egy teljesen új világ, amit mindannyiunknak tanulnunk kell. Sokszor azzal szembesülünk, hogy a különböző feladatokhoz kapcsolódó bejáratott rutinjainkat a vármegyebérlet megjelenése miatt egyesével kell felülvizsgálnunk és újragondolnunk. Próbáljunk az utasokkal és magunkkal szemben is türelmesek lenni, biztosan hamar belejövünk, hiszen ne felejtjük el, hogy megváltoztattunk egy emberek millióit érintő százéves struktúrát. Az, hogy ez sikerült előkészítésben, felkészülésben és május 1-je óta a mindennapok gyakorlatában is, több mint tízezer munkatársunk eredményes munkája.

Peiper Károly, Molnár Zsolt

MEGÚJULT AZ ÁLLOMÁSÉPÜLET BALATONMÁRIA-FÜRDŐN

A MÁV beruházásában megújult Balatonmárfürdő vasútállomás felvételi épülete, ahol többek között modern, kulturált váróterem, korszerű pénztár és új mosdó fogadja az utasokat. Akadálymentes rámpa is épült a mozgáskorlátozottak közlekedésének elősegítése érdekében.



Tavaly májustól szeptemberig kétfélmillió ember utazott vonattal a Balaton déli partján, idén még nagyobb forgalomra lehet számítani. A balatoni előszezon menetrend kezdetétől, május 15-től az eddigénél is sűrűbben közlekedő járatokkal lehet Balatonmárfürdőre eljutni Budapestről és a Dunántúli nagyvárosokból egyaránt, és nagyon jók az autóbusszos átszállási lehetőségek is.

Korszerűsített, akadálymentesített, a vasúttársaság saját forrásából felújított és 21. századi igényeket kielégítő állomásépület fogadja az utasokat Balatonmárfürdőn az előszezon kezdetétől. A vasútállomás épülete a 70-es években esett át utoljára teljes körű felújításon, azóta csak részleges munkák zajlottak itt. A mostani fejlesztés az állomás felvételi épületét és a kiszolgáló épületet egyaránt érintette, utóbbihoz kapcsolódik közvetlenül az autóbusszmegálló. Az állomásépületben modernebb lett és új arculatot

kapott a hűtött és fűtött váróterem, megújult a jegypénztár is, amely naponta 03:15-től 22:45-ig tart nyitva. Új női, férfi- és akadálymentes utasmosdó lett kialakítva pelenkázóval, emellett zuhanyzó is az utasok rendelkezésére áll. A kerékpárosok is igénybe vehetik ezeket a szolgáltatásokat.

Megtörtént a felvételi épület külső felújítása is a tető héjazatának cseréjével, és az épület homlokzatának hőszigetelésével, ezzel együtt akadálymentes külső rámpa is épült azért, hogy a pénztárhoz a mozgáskorlátozottak is könnyen eljussanak. Megújult az árkád is, és a kiszolgáló épület oldalán, a Volánbusz-járatok megállóhelyén előtető épült, védelmet nyújtva ezzel az utasoknak.

Nagy Bálint az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára május 24-én, szerdán a vasútállomás mintegy 215 millió forintból felújított épületének átadásán kiemelte: a szaktárca fő közlekedéspolitikai célkitűzése, hogy hozzájáruljon a lakosság mobilizációjának erősítéséhez és Magyarország gazdasági növekedéséhez.

Szilágyi Tibor, a MÁV fejlesztési és beruházási főigazgatója elmondta, hogy az elmúlt években a déli parton megújult a teljes pályaszakas, az északi parton Balatonfüredig villamosították a vonalat, a fejlesztések, illetve a szolgáltatási színvonal növekedésének hatására mindkét vonalon nő az utasok száma. A főigazgató szerint az M7-es autópályán a nyaranta, hétvégenként tapasztalt torlódások miatt is személygépkocsi helyett érdemesebb a vasúti közlekedést igénybe venni.



IRÁNY AZ ADRIA!

Az egyik legnépszerűbb nemzetközi IC idén június 9-től szeptember 30-ig heti 3 alkalommal közlekedik fekvőhelyes, háló- és étkezőkocsival.

A tavalyi évhez képest újdonságként – főszezonon kívül is – heti háromszor közlekedik a vonat június 17-ig az előszezonban, majd pedig augusztus 28-tól az utószezonban. Budapestről minden kedden, pénteken és vasárnap, Splitből minden hétfőn, szerdán és szombaton indul. A megadott napokon a magyar fővárosból 18:45-kor indul, a Balaton déli partján haladva éri el az országhatárt, majd Zágrábot elhagyva vág neki a Dinári-hegységnek, ahol a tengerszint felett közel 900 méter magasan fekvő hágók leküzdése után ereszkedik le a tengerpartra, Splitbe 9:44-kor érkezik. Visszafelé, Splitből a vonat 17:55-kor indul, Budapestre másnap 9:35-re érkezik. Az IC-re Budapesten (Keleti pályaudvar és Budapest-Kelenföld) kívül Székesfehérváron, Siófokon, Fonyódon, Balatonszentgyörgyön, Nagykanizsán és Gyékényesen lehet felszállni, illetve hazafelé leszállni. Idén az utazás még kényelmesebbé és zavartalanabbá válik a határellenőrzés megszűnésével. Horvátországban pedig a későbbi érkezések és a korábbi indulások adnak

lehetőséget több pihenésre az utazás alatt. Az InterCity Split központjába érkezik, az óváros és a kikötő közvetlen szomszédságába. A 789 kilométeres táv nagy részét át lehet aludni, így az utazás nem lesz fárasztó a családnak, a társaság egyetlen tagja számára sem. Ebben a szezonban sem hiányzik majd a vonatból a magyar vasút egyik legelegánsabb étkezőkocsija, amelyben az Utasellátó széles étel- és italkínálattal vár mindenkit egy kellemes reggelire vagy vacsorára. A hálókocsiban utazók a reggelijüket itt vagy a fülkájukban is elfogyaszthatják. A kocsit a mintegy 15 órás utazás teljes ideje alatt nyitva tart, így a társaságra, beszélgetésre vágyók a többi utas zavarása nélkül is kellemesen tölthetik estéjüket. Emellett minden utast este ásványvízzel és édességgel, reggel pedig meleg itallal, gyümölcslével és reggelivel kínál a vasútvállalat.

További információ a www.vasutasmagazin.hu Hírvonal rovatában érhető el.

MEGÚJULT A KESZTHELYI KUTYÁS PARK ÉS PIKNIKKERT MELLETTI VASÚTI ÁTJÁRÓ

„Egy vasúti átjáró fejlesztése nagymértékben hozzájárul a közlekedésbiztonsághoz” – mondta Nagy Bálint, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára Keszthelyen, az új, fény- és félsorompóval ellátott vasúti átjáró átadóján.

A közlekedésért felelős államtitkár felidézte: néhány éve, amikor megnyitott a Keszthelyi Kutyas Park és Piknikkert, az előtte található vasúti átjáró forgalma még csekély volt. Azonban a vízparti kutyas park már az első évben sok látogatót – a koronavírus-járvány ellenére a nyári hónapokban csaknem tízezer embert – vonzott nemcsak a környékről, hanem az ország távolabbi részeiből is. Biztonságosabbá tételét a megnövekedett forgalom mellett az is indokolta, hogy tavaly halálos baleset is történt itt. Az átjáró fejlesztésére mintegy 20 millió forintot fordított a MÁV, saját beruházás keretében.

Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója elmondta: tavaly drámai módon megnőtt a vasúti balesetek száma. Kilencven balesetből 16 volt halálos kimenetelű, amelyekben 34-en hunytak el. Hangsúlyozta: a MÁV vasútüzemi hibájából az elmúlt 15 évben nem történt halálos baleset, ezek mind figyelmetlenségből, valamint a KRESZ be nem tartása miatt



következtek be. A vasúttársaság ezért tavaly figyelemfelkeltő kampányt indított a vasúti balesetek elkerülése érdekében. Idén eddig 17 baleset történt, feleannyi, mint a tavalyi év azonos időszakában. A balesetmegelőzési kampányt idén is folytatja a MÁV. A nyári időszakban ismét a Balaton közelébe szervez balesetmegelőzési kitelepüléseket a vasúttársaság, amelyekkel elsősorban a családok figyelmét szeretnék felhívni a körületek közlekedés fontosságára, és az alapvető szabályokra.

Közlekedjünk körültekintően, érjünk haza biztonságban!

Sikeres volt a TeSzedd! akció



Önkéntes munkatársainknak akadt dolguk bőven az április végi TeSzedd! mozgalomban, ugyanis kilenc helyszínen összesen 449 zsákot töltöttek meg eldobott, vagy a környékbeli lakók által a MÁV területén „összegyűjtött” hulladékkal.

Idén is lehetett csatlakozni a TeSzedd! – Önkéntesen a tiszta Magyarországért hulladékgyűjtési akcióhoz. Hazánk legnagyobb önkéntes hulladékgyűjtési mozgalma idén a 11. alkalommal lett megrendezve április 22–28. között az Energiaügyi Minisztérium támogatásával. Az akció szervezője és koordinátora az ÉMI Építésügyi Minőségellenőrző Innovációs Nonprofit Kft. volt, az egész országra kiterjedő kampány célja, hogy önkéntes megmozdulás részeként tegyük tisztábbá és élhetőbbé a környezetünket. A budapesti pályavasúti területi igazgatóság által meghirdetett áprilisi TeSzedd! akció eseményein 170 önkéntes vett részt, három nap alatt – április 26, 27, 28-án – 439 zsák hulladékot gyűjtöttek össze munkatársaink. Ebben az akcióban MÁV Zrt., MÁV-START Zrt., MÁV VAGON Kft., MÁV FKG Kft. munkavállalói, valamint Civil Zöldítők Egyesületének képviselői vettek részt a Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest nyolc helyszínén. Az eseményhez április 26-án csatlakozott a PTI Miskolc TFO Egri csapata is.

Munkatársainknak volt dolguk bőven, különösen azokon a helyszíneken, ahol a lakosság az állomások környezetében teszi le, finomabban szólva gyűjti össze a hulladékát. Ez a környezet törvénytelen szennyezése miatt azért sem mindegy, mert az utasok – látva a szemétkupacokat – leginkább a MÁV-ról alakítják ki véleményüket. A legtöbb zsák a pestszentlőrinci felüljáró mellett (Sárkánycenter), és Győr állomás környékén gyűlt össze.

A különböző helyszíneken részt vevők által összegyűjtött hulladék mennyisége:

- **Déli pályaudvar, Kelenföld állomás, Budatétény (Campona):** 27 munkatárs, 35 zsák
- **Budapest-Nyugati pályaudvar:** 25 munkatárs, 55 zsák
- **Budapest-Keleti pályaudvar:** 22 munkatárs, 45 zsák
- **Pestszentlőrinc állomás (Sárkánycenter):** 17 munkatárs és 9 civil: 90 zsák
- **Győr állomás és környéke:** 34 munkatárs, 90 zsák
- **Szolnok állomás:** 16 munkatárs 75 zsák
- **Cegléd állomás, Nagykáta állomás:** 12 munkatárs 35 zsák
- **Leányvár állomás:** 8 munkatárs, 14 zsák
- **Eger állomás:** 13 munkatárs, 10 zsák

Köszönjük a résztvevők segítségét!

KORLÁTOZZA A FIP-JEGYEK IGÉNYBEVÉTELÉT A NÉMET VASÚT

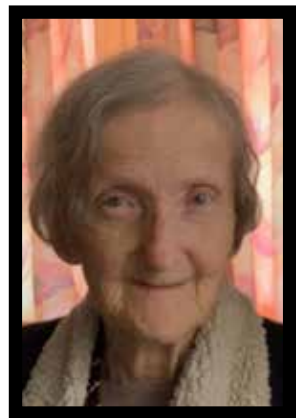
A német vasút (DB) a várható nagy forgalomra hivatkozva korlátozza a FIP-szabadjegyek magáncélú felhasználhatóságát a hálózaton, ebben még Budapestről induló railjet vonatok német szakasza is szerepel.



A DB tájékoztatása szerint 2023. június 11. és 2023. december 9. között a várható nagy kihasználtság miatt bizonyos vonatok FIP magánutazásra érvényes szabadjeggyel nem lehet igénybe venni. A vonatok használata a megnevezett viszonylatokra és a feltüntetett napokra korlátozódik, általában hétvégén vagy a hét első napján. Azokat az utasokat, akik a vonatok szolgálati célú felülbélyegzés nélküli FIP szabadjeggyel vesznek igénybe, érvényes jegy nélküli utasnak minősítik.

A „bahn.comfort” jelzéssel ellátott üléseket kizárólag a DB „BahnBonus” hűségprogramjában résztvevő különleges utasok számára tartja fenn a német vasút.

A FIP szabadjeggyel igénybe nem vehető vonatok listája a www.vasutasmagazin.hu oldalon a Hírvonal rovatban olvasható.



Életének 82 évében elhunyt **Bodnár Árpádné (született: Hunfalvi Katalin)** gyógytornász, pszichológus, egészségügyi menedzser, a MÁV vezérigazgatóság korábbi Egészségügyi főosztályvezető-helyettese.

Nagy tudású és lelkiismeretes kolléga távozott ezzel a vasutas dolgozók nagy családjából, akinek rendkívül fontos volt a munkatársak egészsége, és akinek segítségére munkatársai mindig és mindenben számíthattak.

Őszinte részvétünk!

Egészségügyi szűrőprogram



Legújabb, az Egészségügyi szűrőprogramról szóló interjúnkban Pete Gábort, a MÁV kiemelt szakértőjét kérdeztük.

Miért döntöttél úgy, hogy részt veszel a vizsgálatokon?

Negyven felett már javasolt, hogy az ember részt vegyen különféle szűrővizsgálatokon, ugyanis a mi korcsoportunknál előfordulhatnak problémák. Számos olyan betegség létezik, aminek a tünetei csak súlyosabb esetben jelentkeznek, a hatékony kezelés érdekében pedig kulcskérdés, hogy mikor ismerjük fel a problémát. Természetesen kíváncsi voltam arra is, hogy amúgy minden rendben van-e velem. Évekkel ezelőtt a Dél-pesti Kórháznak volt hasonló, egynapos szűrőprogramja: 3 éve ott akadtam fent magasvérnyomás-betegséggel, amire azóta is szedem a gyógyszert.

A kollégáknak is ajánlanád a programban való részvételt?

Egyértelműen igen. Ennél gyorsabban és kényelmesebben – a fizetős magánrendeléseket leszámítva –

szerintem nem lehetséges ilyen szerteágazó vizsgálat-sorozatot elvégeztetni. Kb. 3-4 óra alatt végeztünk mindezzel.

Mi a program legnagyobb előnye?

Ha egy ilyen program akár csak egyetlen életet is megment, már mindent megér! Márpedig tudjuk, hogy nem egy kollégánk esetében történt azóta műtéti beavatkozás és kezdődtek meg S.O.S. kezelések daganatos betegségek felismerése miatt.

Ezzel minden bizonnyal az életüket mentették meg, szerencsére! Ugyanígy fontosnak tartom kiszűrni a magas vérnyomást és a cukorbetegséget is, amelyekkel – megfelelő kezelés mellett – további szövődmények nélkül élhetünk együtt.

Benke Máté

Jelentkezzen a MÁV és a Vasútegészségügyi NK Kft. közösen szervezett Egészségügyi Szűrőprogramjára!

A program célja, hogy a MÁV Zrt. munkavállalói jól értékelhető képet kapjanak egészségügyi állapotukról. Az orvos-szakmai csapat által összeállított vizsgálatokon már számos kollégánk részt vett. A szűrésre egyébként minden MÁV Zrt.-nél dolgozó munkatárs elmehet, aki egyéb szűrőprogramra nem jogosult, és még nem vett részt a programban. A szűrési helyszínek a VNK központjai: Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged és Szombathely.



„VOLT EGYSZER EGY VADNYUGAT” ...AVAGY ÜZEMLÁTOGATÁS A JÖVŐ NEMZEDÉKÉNEK

Május 16-án három vasútvállalat – a MÁV, a MÁV-START és a GYSEV – összefogásában közös üzemlátoztatás valósult meg Szombathelyen, a jövő vasutasai számára. A program létrejötté örömteli, hiszen a vasúti szakmák oktatásának iskolarendszerben történő újraindításáról ad hírt mindnyájunknak.

Szombathelyen évek óta egymás mellett működik a GYSEV, a MÁV és a MÁV START, amely nagyvállalatokat – közös néven – mindenki csak „A VASÚT”-ként emleget. Feladataik és problémáik szinte azonosak; egyre idősödő szakembergárda, jelentős fluktuáció és az utánpótlás hiánya. Ezekre az égető problémákra közösen keresett megoldást a három cég képviselője, így jött létre a MÁV, a MÁV-START és a GYSEV közösen indított osztálya a Vas Megyei Szakképzési Centrum Savaria Technikumában.

Szombathelyről

A város helyzete vasúti szempontból speciális, hiszen a MÁV területi igazgatóságának székhelye egy olyan településen van itt, amelynek vasútállomása és az innen induló vasútvonalak nagy része a GYSEV tulajdonában áll. A városban pedig adott volt egy iskola, ahol lassan 20 éve indult utoljára „vasutas” képzés, ennek ellenére az intézmény minden alkalommal nagy örömmel fogadta a vasútvállalatokat, bármilyen pályaaorientációs rendezvényről volt is szó.

A három vállalat – meglátva a térségben és az iskolában rejlő potenciált – a szakmai utánpótlás biztosításának érdekében együttes erőfeszítéseket tett, így 2022 szeptemberében hat közlekedésautomatikai technikus és hat vasúti jármű-szerelő

technikus kezdhette meg tanulmányait a tantermekben. A diákok között van olyan, aki már évek óta gyermekvasutas, és olyan is, aki korábban tatabányai vagy budapesti diák volt. Többeknek annyira megtetszett a Nyílt napon látott bemutató, hogy nem is gondolkoztak azon, hogy más iskolát válasszanak, sőt, még olyan diákok is vannak, akiknek a településén még vasúti közlekedés sincs – ők mégis szerettek volna vasutassá válni.

A programról

2023. május 16-án egy elkötelezett pedagógusnak, a vasutas osztály osztályfőnökének köszönhetően egyedülálló program valósulhatott meg.

Az eseménnyel kapcsolatos élményeket kollégáink így foglalták össze:

„10 fok, viharos szél és szakadó eső várt ránk aznap. Más mit csinál ilyenkor? Ha teheti, otthon marad és melegen betakarózik. Na és mit csináltunk mi? Melegen felöltözve, a láthatósági mellényt is magunkra öltve felkerekedtünk, hogy a diákokat – és egymást is – bevezessük az általunk képviselt szakterület rejtelmeibe és megmutassuk a jövőben – reményeink szerint – rájuk váró valóságot. Először a GYSEV telephelyére látogattunk el, ahol a szerelőaknába ereszkedhettek le a részt-

vevők, hogy egy számukra új szemszögből ismerhessék meg a Jenbacher motorvonatot, azaz a „Berényit”. Ezt követően kipróbálhatták a FLIRT vezetőállását is, ahonnan a kilátást élvezhették – hiszen többek álma, hogy egyszer majd mozdonyvezetők legyenek.

Később a MÁV-START Járműbiztosítási Igazgatóságának szombathelyi kocsiműhelyébe érkeztünk, ahol a diákok Ámon József vezetőmérnök vezetésével megismerhették a műhely felépítését és az ott folyó karbantartási tevékenységeket. Ezt követte a Magyarországon tervezett és gyártott IC+ kocsikörbejárása, megtekintése. A diákok részletes tájékoztatást kaptak a GPS alapú fedélzeti utastájékoztató rendszer működéséről, a kocsik energiaellátó rendszeréről, valamint a hűtő-fűtő berendezéséről. Megtekinthették a járművezérlő berendezéseket, a fékberendezést, a beépített mozgáskorlátozott-lift működését és megismerhették a kerékpárszállításra kiépített kocsirészt is. Végezetül, közösen átsétáltunk a várva várt „biztberhez”, ahol a MÁV vezetőmérnöke, Mikita Attila vette át a szakmai idegenvezetői feladatokat. A csapat először az egységvizsgáló berendezés működését ismerhette meg Lengyel László mester bevonásával, majd az XJ típusú automata sorompóval barátkozhattak a jövő biztberesei, itt a logikai áramkör kialakításával kapcsolatos feladatokat próbálhatták ki. A sorompó bemutatásánál Szarka László mester volt még a segítségünkre, aki el sem titkolhatta volna, hogy szakoktatói végzettséggel is rendelkezik. Az együttműködés ezen a területen is csodálatos volt, hiszen Fábián Imre biztber oktató tiszt, a GYSEV színeiben csatlakozott a szakma szépségeinek bemutatásához. Fontos, hogy a diákok semmit sem érezhettek

abból, hogy ki, melyik céget képviseli – zajlott a közös munka, a közös élménybeszámoló.

Ehhez, a közös sikert eredményező gondolkodásmódhoz hosszú és kanyargós út vezetett. Célnk az volt, hogy a tizenévesekkel megszeressük ezeket a cseppet sem könnyű „vasutas” szakmákat, a vasutas életformát. Természetesen tudjuk, még csak az első lépéseken vagyunk túl, ahogy azt is, hogy a mi sikerünkhöz kell egy olyan csupaszív pedagógus, mint Szopori László osztályfőnök úr, aki maga is vasutas családból származik. Édesanyját és édesapját is „megcsapta a mozdonyfüstje”. Élmény volt látni, hogy igenis jól tud működni a közös előkészítés és lebonyolítás, ahogy azt is, hogy milyen élvezettel és szertettel mutatják meg szakmájukat a kollégák.

A három cég példát mutatott: ahelyett, hogy egymás konkurenciái volnának a munkaerőpiacon, együtt, egy közös cél érdekében dolgoztak, példát mutatva önmagunknak és a jövő munkavállalóinak is, miszerint együtt, és nem egymás ellen, egy irányba haladva sokkal könnyebb. A nehéz mindennapokban kell az érzés, hogy valamit jól – és jóknak csinálunk... Köszönjük a résztvevőknek és minden, a program előkészítésében és megvalósításában részt vevő kollégánknak is a közreműködést!”

Szeretnénk a Szopori László osztályfőnök úrtól kapott levél kis részletével zárni a cikket: „Mi is köszönjük a lehetőséget... Megyünk, amikor csak lehet...hiszen Érzik a Gyerekek, hogy OTT foglalkoznak velük...Mellékesen: az autósok fellázdattak, hogy nekik miért nincsenek ilyenek...”

KÖSZÖNJÜK! – csupa nagybetűvel!”

MÁV Zrt. területi igazgatóság Szombathely,
Lasics Mónika, Nagy Marietta Enikő



Lehetőség a fejlődésre! – a MÁV Utánpótlás programja

A MÁV humán szakterülete 2022-ben kiemelt stratégiai célként fogalmazta meg egy vállalati szintű Utánpótlás program létrehozását. Az Utánpótlás programot fokozatosan szeretnénk bevezetni a vállalati működésbe annak érdekében, hogy a kultúra részévé váljon az utánpótlás tudatos tervezése és a kiemelkedő szakmai tudással rendelkező munkatársak elismerése.



A fejlesztési program moduljai

Szeptember	Együttműködés fejlesztés
Október	Vezetői alapok
November	Stratégiai gondolkodás, problémamegoldás
December	Konfliktuskezelés
Január	Asszertív kommunikáció
Február	DISC alapú ön-és társismeret
Március	Záró alkalom – Action Learning team coaching

A szeptemberi kétnapos Együttműködés-fejlesztés 27 fő részvételével zajlott, ezt követően a készségfejlesztő tréningek két zárt csoportban folytatódtak. A Vezetői alapok, Stratégiai gondolkodás, problémamegoldás, valamint a Konfliktuskezelés tréningek alapját a munkába bevont külső partner vezetői és vezetőfejlesztési tapasztalatai, valamint az üzleti életből hozott, csoportra szabott, vállalati kultúrába illeszthető szemléletformáló gyakorlatok adták. A tréningek hatékonyságát a HR projekt- és tréneri csapat munkatársai segítették, akik figyelemmel kísérték a résztvevők haladását, és a felmerülő kérdéseket vállalati oldalról megválaszolták. A résztvevők tanulópárokat alkottak, a párok a tréningeken elhangzottakat együtt feleleveníthették, átbeszélhették és a mindennapokban tudatosan alkalmazhatták.

Az Asszertív kommunikáció és az Önismeret készségfejlesztő tréningeket, valamint a záróprogramot a MÁV Szervezetfejlesztés belső tréneri tartották. A visszajelzések alapján a résztvevők, a készségeik fejlesztésén túl, új szempontokat és eszközöket kaptak a kihívást jelentő helyzetek megoldásához, a hatékony mindennapi működéshez, és a kapcsolatok fenntartásához.

Programba jelölés és kompetenciafelmérés

A 2022-es pilotprogram a humán- és szakmai területek bevonásával indult, így a munkáltatók teheték meg a résztvevők kijelölését az erősségek és kompetenciák mentén. A program tartalmi felépítése a fejlesztési igények alapján, a résztvevők képességeinek felmérését követően történt. A méréshez „DC-t”, olyan komplex vizsgálati módszert alkalmaztunk, amellyel szituációs és egyéb gyakorlatokkal lehet felmérni a résztvevők meglévő készségeit. A mérést követően a résztvevők visszajelzést kaptak erősségeikről és fejlesztendő területeikről, amely az önismeretük bővítését és tudatosságukat támogatta.

Az Utánpótlás program 2022 szeptembere és 2023 márciusa között a Szervezetfejlesztés koordinálásával, további humán szakemberek és a Cegos Zrt. tanácsadói bevonásával zajlott. A program 27 fővel indult a területi távközlés, erősáram, biztosítóberendezési osztály és pályálesztítményi főnökség, felsővezeték-főnökség, területi forgalmi osztály, területi ingatlankezelési és zöldterület-karbantartási főnökség, területi vagyongazdálkodási osztály, gazdaságvédelem, műszaki lebonyolító iroda, diagnosztikai elemzés és tervezési osztály, vagyonvédelmi és portfólióbiztonság szervezetek munkatársainak részvételével. Az első állomás 2022 júliusában egy online bemutatkozó alkalom volt, ahol a résztvevők megismerhették egymást.

ÚT AZ ELÉGEDETT ÉLETHEZ

A boldogság elérésének vágya természetes emberi ösztön. Sokan abban a hitben élnek, hogy a boldogságot keresni kell, és vannak, akik csak várják, hogy rájuk találjon ez az állapot. Az elégedett életet nem egy „nagy dolog” teljesülése fogja elhozni számunkra, hanem sok apró örömteli cselekvés. Érdemes elsajátítanunk, hogyan meríthetünk erőt és örömet a hétköznapi apróságokból.

Míg a mesékben a körülmények megváltozása, különböző dolgok megszerzése hozza el a boldogság érzését, a valóságban ez az öröm csak ideig-óráig tart. A megvalósult vágy újabbakat szülhet, a körülményeink, igényeink változnak, így a boldogságot okozó tényezők is alakulnak az életünkben.

A boldogság nem rajtunk kívül keresendő, hiszen ott van bennünk. Mindannyian képesek vagyunk az elégedett életre, ez nagyrészt attól függ, miként viszonyulunk a velünk történő dolgokhoz.

Mit tehetünk a boldogságunkért?

- A pillanatnyi boldogság hajszolása helyett törekedjünk a teljes, értelmes életre!
- Igyekezzünk egy adott eseményt több oldalról megvizsgálni, keressük az előnyeit, és a benne rejlő lehetőségeket.
- Tanuljunk meg értékelni azt, amink van.
- Emlékezzünk régebben megtörtént hasonló helyzetekre, akkor mi segített, mi adott erőt.
- Merjük tisztázni, hogy mit tartunk fontosnak és értékesnek az életben, és ennek szellemében cselekedjünk! Életünk ezzel teljes és értelmes lesz, ami vitalitással tölt el bennünket.
- Fogadjuk el az emberi érzelmek teljes skáláját: az élethez hozzátartoznak a negatív érzelmek is (pl. szomorúság, féltés, düh), és nekünk meg kell élnünk ezeket az érzéseket is.

Mit tehetünk elégedettségünk fokozásáért?

- Lépjünk ki a komfortzónánkból, tűzzünk ki célokat, kötelezzük el magunkat mellettük! – ezzel erősítjük önbizalmunkat, növelhetjük az életünk feletti kontroll érzetét.

- Irányítsuk figyelmünket arra, amit már birtoklunk! – hála kifejezése, „jó dolog napló” írása.
- Lássuk meg a dolgok jó oldalát! – optimizmus gyakorlása.
- Legyünk tisztában valódi szükségleteinkkel, kerüljük a társas összehasonlítást!
- Segítsünk másoknak! – jó cselekedetek gyakorlása.
- Ápoljuk a fontos kapcsolatainkat!
- Fogadjuk el, hogy az élet velejárója a stressz, és tanuljunk meg minél jobban kezelni! – megküzdőképesség erősítése.
- Számoljunk fel a mérgező érzéseket! – megbocsátás gyakorlása.
- Optimális élmény (flow) gyakorlása.
- Értékeljük, vegyük észre a kis dolgokat! – apró örömek élvezete.
- Vallásgyakorlás és spirituális élet.
- Testmozgás.

A pozitív élmények átéléséhez tegyünk olyan apróságokat, amelyek összeadódva elégedetté tehetnek bennünket! Meséljünk másoknak a várt eseményeinkről, terveinkről! Gyűjtsünk szép emlékeket! Ismerjük el magunkat, amikor olyan dolgot viszünk véghez, amiben az elején magunk is kételkedtünk! Legyünk büszkék magunkra és másokra, és ezt fejezzük ki ki szavakkal! Szánjunk időt önmagunkra, a feltöltődésre!

a Támogatlak program csapata





ÚJABB VASÚTÁLLOMÁSOK SZÉPÜLTEK MEG A MAGYAR FALU PROGRAMBAN

A korábban átadott három helyszín után további két vasútállomás kaphatta vissza eredeti arculatát a Magyar Falu Programnak köszönhetően. Májusban elkészültek a munkálatokkal és a kerékpártárolók telepítésével Okány és Biharnagybajom vasútállomásán. A megújulás korszerű és kényelmes munkakörülményeket teremtett az ott dolgozó munkatársak számára, így annak előnyeit nem csupán az utazóközönség élvezheti.

A MÁV-projekt célterülete a falusias, közlekedési főtengelyektől távolabb eső térségeket feltáró regionális vasúthálózat, amely az elmúlt 10–15 év vasútfejlesztési projektjeiből kimaradt. Fontos törekvés, hogy az e térségekben élők is hasonló minőségű szolgáltatást kapjanak a vasútállomásokon, mint a fővonalakon, vagy a budapesti elővárosban utazók. A vasutasok munkakörnyezete is javul az érintett állomásokon.

Átadóünnepség Okányban

A megújult vasútállomások átadása nemcsak a MÁV, hanem a helyiek számára is fontos esemény. Május 11-én a Békés vármegyei Okányban a helyi gyermeknéptáncos csoport negyedikesei köszöntötték előadásukkal az ünnepségre érkezőket. A vasútállomáson a Magyar Falu Program keretében a felvételi épület és környezete közel 72 millió forint értékű beruházás keretében újulhatott meg. A munkálatok során az épület homlokzatát az építéskori állapotnak megfelelően állították helyre, valamennyi nyílászáró cseréjével. A beltérben megújult a forgalmi iroda, a pihenőhelyiség és a szolgálati mosdó. Az iroda mellett klímaberendezést kapott a váróterem, amelyben USB-töltőasztalt és jegykiadó automatát is elhelyeztek. Az

épület emeletén a távközlési szakszolgálat önálló helyiséget kapott. Az épület környezetét térköburkolat és rendezett zöldfelületek szépítik. Az okányi vasútállomáson 20 férőhelyes, fedett kerékpártároló szolgálja a helyiek kényelmét.

Emléktábla Kaszai János tiszteletére

Az okányi átadóünnepségen Elek Gyula, nyugalmazott csomóponti főnök emlékezett Kaszai Jánosra. Gyopáros Alpár, a modern településekért felelős kormánybiztos és dr. Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója felavatta a Kaszai János tiszteletére az állomásépület falán elhelyezett emléktáblát. Az 1945-ben született Kaszai János az Okánnyal szomszédos Vésztő polgármestere volt 1992 és 2010 között. A településvezető jelentős sikereket ért el a város, illetve a környező települések fejlesztésében, és országos szervezőtevékenysége (pl. Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége) is kiemelendő. Kaszai János életében és tevékenységében óriási szerepet játszott a vasút: a részben általa alapított Vasutas Települések Szövetségének mintegy 10 évig volt elnöke. Számtalanszor kiállt a regionális vasúthálózat fenntartása és fejlesztése mellett. Egyik szellemi atyja volt a 2003 és 2006 között a MÁV-on



belül létező Vésztői Térségi Vasútnak, valamint nagy álma volt a Vésztő–Nagyvárad vonatközlekedés újraindítása. Az okányi állomáson állított emléktábla célja, hogy ha már életében nem lehetett tanúja a vésztői hálózaton érdemi fejlesztéseknek, akkor legalább emlékében a helyi vasutas közösséggel együtt tudjon ünnepelni.

Biharnagybajom duplán ünnepelt

A hajdú-bihari Biharnagybajomban május 12-e az ünnepségről szólt, hiszen a megszállt vasútállomás mellett szintén ezen a napon adták át a Magyar Falu Programban megújult polgármesteri hivatalt is. A MÁV-projektben több mint 90 millió forint értékű beruházás keretében megújult Biharnagybajom vasútállomásának felvételi épülete és környezete. Az állomásépületen visszaállították az építéskori homlokzat architektúrát, kicserélték a nyílászárókat, és a tető is korszerű cserepesle-

mez fedést kapott. A régi, kedvezőtlen elhelyezkedésű váróterem felosztásával korszerű szolgálati mosdót és utasmosdót alakítottak ki, az új váróterem a vágányok felőli térben kapott helyet. Az új váróterembe USB-töltőasztalt, klímaberendezést és jegykiadó automatát telepítettek. Az épület környezetében elbontották a romos melléképületeket, és rendezték a zöldfelületeket. A gyalogosfelületek térköburkolatot kaptak, a felvételi épület mellett 20 férőhelyes, korszerű, fedett kerékpártároló épült.

A MÁV-projektben további nyolc helyszínen szépülnek meg az állomások, és további 13 kistelepülésen új, zárt utasváró épületek is készülnek. Több mint kétszáz vasútállomásra telepít a MÁV fedett kerékpártárolókat, utasbeállókat és utcabútorokat, ezeken a helyszíneken megújul a statikus utastájékoztató is.

Fuchs Adrienn

A „Magyar Falu Program keretében megvalósuló vasúti beruházások” projektben a kiemelt helyszíneken túl a MÁV mintegy kétszáz – a regionális vasútvonalak mentén fekvő – település vasútállomásait, megállóhelyeit új fedett kerékpártárolók, kültéri padok, asztalok és szeméttárolók, valamint új állomási névtáblák telepítésével teszi szebbé, komfortosabbá a helyi utazóközönség számára. Összesen mintegy 170 (10 kerékpár tárolására alkalmas) fedett kerékpártároló modult, 400 kültéri bútort és 250 állomási névtáblát telepít a MÁV országszerte, mintegy 528 millió Ft értékben. Továbbá 24 kiemelt helyszínen az állomás épületébe új beltéri bútorzat és utastájékoztató táblák kerülnek, mintegy 28 millió Ft értékben.

A telepített eszközök országszerte egységes arculatúak. Külön öröm számunkra, hogy a Magyar Falu Programban biztosított forrás segítségével a MÁV léptékében is jelentős nagyságrendű eszköztelepítések a regionális vasútvonalak állomásait és megállóhelyeit is elérhetik.



„Leírhatatlan, ezért lefestem”



2023. április 21-én nyílt meg a Fine Arts Művészeti Egyesület I. katalógus bemutató kiállítása, ahol munkatársunk, Józsa-Szakter Judit, zalaegerszegi nemzetközi vezető jegyvizsgáló, festőművész alkotása is debütált. Judit a közel-múltban két országos pályázaton is eredményesen indult. Judittal a katalógus jelentőségéről, a vasúti hivatás és művészet összefonódásairól beszélgettünk.

Ez egy katalógusbemutató kiállítás, ahol az egyik képed is szerepel. Mit jelent ez a gyakorlatban és a művészi karriered szempontjából?

2022-ben csatlakoztam a Fine Arts Capital Művészeti Egyesülethez, amelynek tagjai olyan művészek, akik egymás folyamatos támogatására és a belső fejlődés elősegítésére szövetkeztek. Az F.A.C. ART PROFESSIONAL CATALOG – szakmai katalógus és bemutató kiállítás 20 kiválasztott alkotó egy-egy művét vonultatja fel, ami hatalmas mérföldkő mind az egyesület, mind az itt kiállítók szempontjából. Legnagyobb örömünkre a katalógus nemcsak nyomtatott, hanem digitális formában is megjelenik, ahonnan le is tölthető. A katalógus a későbbi ARTFACTS csatlakozást előkészítve minden alkotóról összegyűjti a szakmai adatokat, amelyek felkerülnek az ARTFACTS online felületére is. Tehát a katalógus az ARTFACTS-ba való bekerülés előfutára!

Mi az az ARTFACTS, és mi a bekerülés jelentősége?

2001 óta gyűjt adatokat galériákról, vásárokról, művészekről az egész világon és különböző szempontok alapján rangsorolja őket. 583 ezer művész van jelen adatbázisukban az elmúlt több évszázadban alkotók közül, valamint több mint 25

ezer galéria és 8 ezer múzeum. Ami bekerül az adatbázisba, az örökre ott is marad. A ranglistákat folyamatosan figyelik a nemzetközi befektetők, gyűjtők, kurátorok, galériák. Sőt egy partnerprojekt keretében összecsúszva is felbecsülik az alkotások értékét, és ajánlatokat is fogalmaznak meg a vevők számára.

Az ARTFACTS rendszeréhez tartozik még a „LIMNA”, amely a világ első mesterséges intelligenciájával működő művészeti tanácsadója. Csakis az ARTFACTS-ban szereplő művészek alkotásai szerepelhetnek benne! Az ARTFACTS továbbá partnere az ARTNET nemzetközi aukciós platformnak is.

Az elmúlt években több díjat is nyertél. Melyek ezek, és mit jelentenek ezek az elismerések számodra?

Több kisebb pályázat után két országos művészeti pályázatra jelentkeztem, és bekerültem a díjazottak sorába. 2021-ben a „Moho” sapiens képzőművészeti pályázaton, 3. helyezést értem el. A téma a természet és a Föld mértékelen kihasználása és következményei. Érdeklődésként megemlítem, hogy a közvetlen főnököm, Pintér Attila kisfiát festettem meg, Zsombort. Hatalmas élmény volt kiemelkedő művészek társaságában lenni és kezét fogni velük! 2022-ben

pedig az INNOVART Képzőművészeti pályázaton „innovatív hulladékfelhasználás” témában különdíjat nyertem.

Hogyan kezdted el festeni? Mit jelent számodra a festés?

Már kisgyermekkorom óta rajzoltam, festettem. Csodáltam a természetet, a színeket, formákat. Nyugalmat és mégis dinamikát láttam az életben. Alapfokú képzőművészeti oktatásban vettem részt. Érdekel minden, ami a képzőművészettel kapcsolatos. Húsz év kihagyás után újra festeni kezdtem. Autodidakta módon, önfejlesztve tanultam. Sokan kérdezik, miért nem ezt a pályát választottam. A sors mást rendelt, a körülmények nem engedték. Azonban újra ráleltem az alkotás örömére, és megnyugvást, egyben szenvedélyt találtam benne. Imádom, ahogy a gondolataim kivetülnek, leírhatatlan, ezért lefestem!

Mik a kedvenc témáid, miből merítesz ihletet?

Amikor alkotok, a gyermeki énem kis darabját csempézem festményeimbe azon túl, hogy olykor komoly témákat feszegetek. Talán ezért is festek főképp arcokat, érzelmeket. Folyamatos kérdések és dualitás jellemzi minden alkotásom. A pozitív és negatív dolgok, a földhöz ragadás, közben az elvágódás, lebegés. A fény és az árnyék, a sötétség és a fény, mindez a csend és figyelés állapotában. Sötét háttérbe rejtett portrékat és csendéleteket akrillal és olajjal viszem vászonra. Ábrázolási módomban realista, de a szürrealitás és szimbolizmus uralkodik minden alkotásomon. A sötét hátterek előreviszik az alakokat és a tárgyakat, kiemelik a mondanivalómat. A figuratív művészet kedvelőinek szólnak festményeim, azoknak, akik a mindennapi élet jeleneteiben mélyebb értelmet, harmadik dimenziót keresnek.

Hogy kerültél a MÁV-START-hoz?

Egy sorsfordulat után, munkanélküliliként jelentkeztem egy hirdetésre, így kerültem a zalaegerszegi telepállomásra, ahol rendkívül kedves és segítőkész, második családra leltem kollégáim személyében.

Jegyvizsgálóként hogyan tudod alkalmazni a kreativitásodat?

Folyamatos impulzusok érnek nap mint nap a munka folyamán. Hazaérve kifestem magamból a negatív hatásokat. Elvonulva, mégis a családom körében, belefeledkezem az alkotás örömébe. Egy-egy fárasztó nap után, pihenés-felálom közben jönnek a képek, folyamatosan, megállíthatatlanul. Hatalmas mennyiségű gondolat, amit a fejemben tartok, és kifestésre vár. Mint jegyvizsgáló, talán az élethelyzetekben tudom a kreativitást bevetni. Mivel vizuális típus vagyok, előrevetítem a szituációkat. Kívülről és a valóságban is, egy hétköznapi „kalauz” vagyok.

Mit élvezel a legjobban a munkádban?

Az emberi kapcsolatokat. Felfedezni a különbségeket egyén és egyén közt. Sorsok, sorsfordulatok jönnek

és utaznak velem. Kevés az az ember, aki elmondhatja, hogy a munkája által ennyire sok, regénybe illő sztori szökik be az életébe.

A férjedet a vasútnál ismerted meg. Hogyan hat ő a munkádra és hogyan támogat a festészetben?

A közös munkavégzés során kialakult köztünk a vonzalom, tavaly nyáron pedig össze is házasodtunk. Mivel ő is jegyvizsgáló, át tudjuk beszélni azokat a dolgokat, eseményeket, amelyek esetleg felmerülnek a munkavégzésünk folyamán. Személyében egy rendkívül intelligens, mélyérzésű párra találtam, aki mellesleg tolerálja, ha a szabadidőm javát a művészetnek szentelem. Velem tart egy-egy kiállításra, cipeli a vásznaimat, rendezi a szállást és még nagyon sok mindenben támogat, lelkiileg is.

Ki a kedvenc festőd és miért?

Többek közt Sándorfi István (Étienne Sándorfi). Hiperrealista festő és képi mondanivalója fenomenális. Azonban a kortársak közül is rengeteg kedvencem van, akiknek zsenialitása abszolút nem elhanyagolandó! Lehetetlen egy személyt megnevezni, vagy egy stílust, ezért nem is teszem. Szerencsésnek mondhatom magam, hogy olyan egyesülethez tartozom, ahol kiemelkedő művészekkel hozott össze a sors, és előben is megcsodálhatom alkotásaikat, sokat tanulva tőlük!

Mit gondolsz, milyen szerepe van a művészetnek a mindennapi életünkben?

Úgy vélem, hogy ha a földről összesen 5 embert kellene összeválogatni, az egyik biztosan művész lenne! Miért? Azért, mert a racionalizmus merevségét csak egy művész tudja puhává, megérthetővé tenni. Egy alkotás feloldódást jelent a mindennapokban. Kívon és elvon, kiemel és feleml, élhetővé és széppé teszi a világot!

Völgyi Katalin



Mindkét pályán szeretne sikeres lenni egyszerre



Nagy Bence kisgyermekkorától a vonatok rajongója. Érettségi után nem volt kérdés számára, hogy a MÁV-START mozdonyvezető munkatársa legyen. Képzését a pandémia beköszöntével kezdte. Bence sportolóként, fiatalon szép sikereket ért el az atlétika területén, azonban felnőttkorára a versenybíráskodásban teljesedett ki, idén a hazai rendezésű atlétikai világbajnokságon is részt vesz indítóbíróként. Munkatársunkkal Kozma Barbara beszélgetett.

Hogyan kerültél kapcsolatba a vasúttal?

Már gyerekkorom óta megvan a vasút iránti szeretet. Emlékszem, az volt a délutáni és hétvégi program, hogy a pályaudvarokon a vonatokat lestük a barátaimmal. Sokat jártunk abban az időben a Déli pályaudvarra és a balatoni megállóba. Azt hiszem, ekkor szerettem meg a 30-as vonalat, ami a mai napig közel áll a szívemhez. Plusz a dédnagyapám Tapolcán volt mozdonyvezető még a gőzös korszakban.

Hogyan kerültél a MÁV-START csapatába?

Egy ismerősöm által sikerült közelebbről megismerkednem a mozdonyvezetői szakmával, és ekkor döntöttem el, hogy nekem ez lesz a hivatásom. 2020 júliusában felvételiztem és a tanfolyam szeptemberben el is indult. Hamar eltelt az a két hónap, hiszen többkörös volt a felvételi.

Miből áll egy ilyen felvételi? Mennyire volt könnyű vagy éppen nehéz?

Teszteket kellett kitöltenem, amiben voltak szövegértési, matematikai és fizikai feladatok is. Ezt követően egy személyes beszélgetésen vettem részt, továbbá egy orvosi alkalmassági vizsgálaton is helyt kellett állnom. A szemészettől, az ortopédián át egészen a pszichológiai alkalmasságin keresztül, több mindent vizsgáltak teljeskörűen.

Miből áll a képzés?

A tanfolyam első része az általános szakmai ismeretek modullal kezdődött, ezt követte az infrastruktúra. Kicsivel több, mint fél évvel később megkezdtük a kategória modult, ami azt jelenti, hogy a villanymozdonyokat részletesebben tanulmányoztuk. Ezután a típusismeretekkel folytattuk.

Fontos, hogy minden típus egy külön vizsga, minden járműnek egyedi sajátossága van. Ezt követően mehettünk felügyelet alatt vezetni. Figyelnünk kellett a különböző esetekre, hogy majd miképpen kell megoldani élesben, amikor már csak egyedül leszünk a vezetőálláson. Fontos, hogy 320 órát kell leutaznunk, hogy elmehessünk forgalmi vizsgára.

Nehezítette a Covid a képzéseket akkoriban?

Valóban nem a legszerencsésebb időszakban kezdtem a szakmát, hiszen közel 2 évig tartott a képzésem, mert sajnos közbeszólt a pandémia, ami nagyon lassította és nehezítette is a képzés mentetét, hiszen akárhogy is nézzük, ez egy műszaki munkakör, nem lehet online megtanulni. Természetesen a forgalmi részét meg lehet tanulni az asztal fölött, de a gyakorlati részét vagy a mozdony felépítését egy pdf-ből nehéz átlátni, megérteni. Négy-öt hónapig csak online tudtunk készülni, de szerencsére tavasszal már több lehetőségünk volt személyesen is a járművekkel találkozni.

Mi az, ami a legjobban tetszett?

Miután a pandémia csillapodott, egyre több gyakorlatra tudtunk menni, aminek nagyon örültem. Sokat utaztunk és olyan helyekre sikerült eljutnunk, ahová nem mindenki számára nyitott a bejárás. Emlékszem, nagyon tetszett a ferencvárosi gurítódomb, majd később felmentünk a toronyba is, ahonnan láttuk a gurítási folyamat irányítási részét. Sok olyan területre tudtam rálátni, amiről korábban nem is tudtam hogyan működik. Több munkakört sikerült megtapasztalni, ezáltal körvonalazódott bennem, hogy a vasút mennyire összetett. Nagyon tetszett, ahogy motiváltak minket, ugyanis aki előbb levizsgázott, jutalomútra mehetett különböző mozdonyvezetők mellé. Nyáron a jó időben igazán klassz a Balatonon utazni egy tapasztalt mozdonyvezető mellett.

Emlékszel az első vezetésre?

Egy zónázó vonat volt, egy Z30-as. Nagyon jó érzés volt, mert az egyik kedvenc vasútvonalamon történt. Leírhatatlan érzés, amikor egy ekkora súlyú járművet irányít az ember.

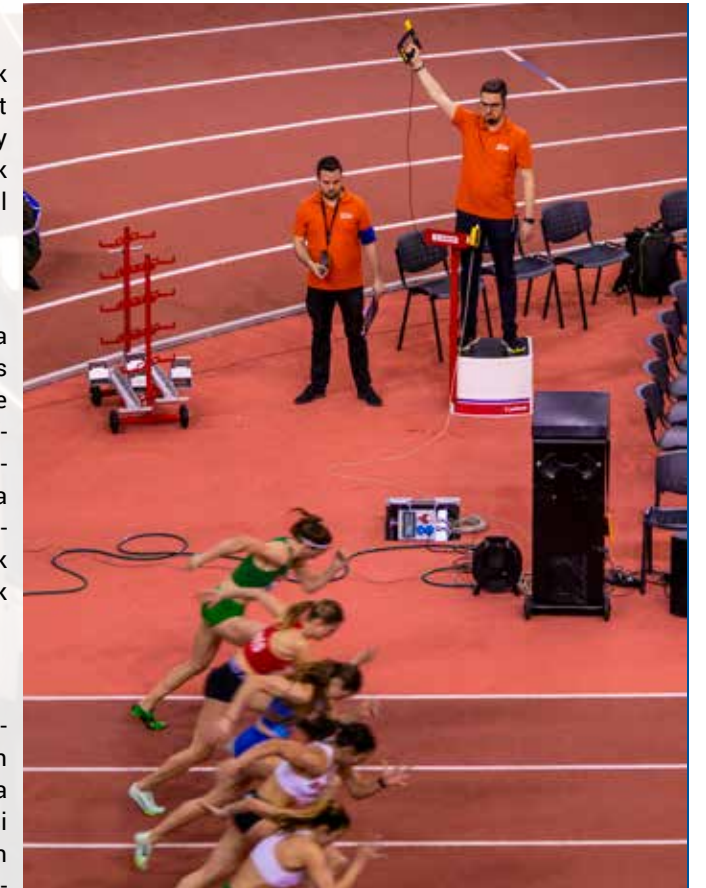
Van valami, amin változtatnál így visszagondolva?

Összességében mindent modult jónak gondolok. Azt hiszem, az kicsit könnyítene az oktatáson, ha az elméleti képzés után egyből a gyakorlatban látnák a tanulók az adott témakört. Saját magam részéről, ahogy megtanultam valamit elméletben, igyekeztem alkalmat találni arra, hogy a gyakorlatban is megértsem.

Van kedvenc járműtípusod?

Amire megvan a vizsgám! (nevet) Minden mozdonyt kedvelek a régitől a modernig, de a Taurus a kedvencem.

Úgy tudom, hogy közel áll hozzád az atlétika. Mesélj róla!



Igen, így van! Tizenegy éves korom óta atlétizáltam versenyszerűen, 2016 óta pedig versenybíráskodom is. A versenyszerű sport már nem fér bele az időbe sajnos, viszont hobbinak a mai napig üzem. Most pedig az a megtiszteltetés ért, hogy részt vehetek versenybíróként a 2023-as hazai rendezésű atlétikai világbajnokságon, mint indítóbíró.

Gratulálunk, ez egy nagyszerű lehetőség! Hogyan tudod a munkát és a hétvégi versenyeket összeegyeztetni?

Köszönöm! Javarészt az atlétika versenyek késő tavasztól, kora őszig tartanak, így összeségében 4-5 hónapról beszélünk. Próbálok megtalálni az arany középutat a két munka között, és az esetek többségében ez sikerül is, mert szerencsére rugalmasak és segítőkészek a kollégák!

Mik a jövőbeli terveid?

A versenybíráskodást fent szeretném tartani még jó sokáig, mellette szeretnék majd a fotózás világában is jobban elmerülni. Továbbá terveim között van még a közlekedésmérnöki szak elvégzése a későbbiekben.

Köszönöm szépen a beszélgetést! Sok sikert kívánunk mindkét pályához!

Kozma Barbara

Hatvanéves lett a közönségkedvenc Nohab

Valószínűleg nincs olyan a vasút iránt komolyabban vagy kevésbé komolyan érdeklődő, akit ha megkérdeznek, melyik mozdonyt ismeri, biztosan nem a Nohab lenne a válasza. Nem véletlenül, hiszen a mai napig töretlen kultusza él a svéd acélcsodának, amelyek gyártása 1963-ban, vagyis 60 éve kezdődött meg.

A Nohabok, vagyis a MÁV típusazonosítója szerinti M61-es dízelmozdonyok története az ötvenes évek végére nyúlik vissza, amikor a gőzvontatás Magyarországon is hanyatlani kezdett, és a MÁV tervbe vette a dízelmozdonyok és a villamosítást, mint fejlesztési lehetőséget.

A háború után a Ganz több kisebb erejű, leginkább tolatásra alkalmas mozdonyt gyártott le sikerrel, ám a nagyobb teljesítményűekkel bajban voltak, többszöri próbálkozás után végül feladták a fejlesztéseket.

A megmentő svéd acél

1960-ban tendert írtak ki a nagy teljesítményű dízelmozdonyokra. Két pályázat érkezett, és végül a svéd Nydqvist & Holm AB Nohab mozdonya nyert. A MÁV húsz darab mozdonyt rendelt meg, melyet a gyár 1963–64-ben szállított le. A további rendeléseknek az oroszok M62-es sorozatú mozdonya vetett gátat, mivel a korszakban vezetői szinten előnyben részesítették a baráti országból érkező járműveket a nyugati típusokkal szemben. Pályafutásuk elején a Nohabok kétségkívül a MÁV kirakatgépei voltak. Az első tíz gép Budapestre, míg a többi

Debrecenbe került. Feladatuk többnyire nemzetközi és gyorsvonati, valamint a tranzit teherforgalom lebonyolítása volt Budapestről Bécs, Kürtös, Párkány, Szabadka és Záhony között.

Használatuk során a Nohabok nagy népszerűsége tette szert a mozdonyvezetők körében, mivel messze a legmegbízhatóbb mozdonyok voltak. Az utasok is megkedvelték a mozdonyok külsejét, hangját és megbízhatóságát, ezért válhattak legendává itthon is, akárcsak Dániában vagy Amerikában, olyannyira, hogy később még alapítvány is létrejött a megmentésükre. A hetvenes évektől kezdve azonban a vasútvonalak mind jelentősebb villamosítása miatt egyre kisebb szerepet kaptak, és fokozatosan eltűntek az országos vasúthálózatból.

A Balaton kedvencei

1979–1990 között Tapolcára helyezték őket fokozatosan. A Balaton déli partjának villamosítása után már csak az északi parton jártak, Celldömölk és Budapest között. Ebben az utolsó két évtizedben forrtak össze a gépek elválaszthatatlanul a Balatonnal, ahol hangjuk és megjelenésük a rajongók szerint olyan természetesen illett bele a tó és a hegyek hangulatába,

mintha mindig is ilyen helyre tervezték volna őket. A rendszer-váltás után folyamatosan estek ki a mozdonyok a forgalomból, hol műszaki hiba, hol baleset okozta sérülés miatt, a MÁV már nem fordított pénzt ezek javítására, így nagy részüket leselejtezték, míg pár darab működőképesen lett leállítva.

Segítő magánkezek

Az utolsó években és a teljes forgalomból való kivonás után magánkezdeményezések is felkarolták a Nohabok ügyét. A leglátványosabb eredmény az egyik M61-es 1997-es részleges felújítása volt, melynek során a mozdony az eredetihez közel álló bordó-fehér csíkos fényezést kapott. Néhány hónappal később pedig az M61-004-es mozdony került a Közlekedési Múzeum védelme alá, Tapolca város és a MÁV pedig egy szerződés előkészítésén dolgozott, melynek értelmében a 004 a sorozat leállítása után is abban a városban maradt volna, amely közel két évtizedig volt a sorozat otthona. A mozdonyt a „Tapolca” névre keresztelték; így lett a MÁV egyetlen hivatalosan is nevet viselő dízelmozdonya. 1999-ben azonban rászaladt egy kidőlt fára, és leselejtezték. A torzó 2001-ben került a Közlekedési Múzeum épületéhez, ahol egészen 2015. decemberig ott is volt.

A múzeum költözésével a mozdonytorzó is elnyerte az eredetileg szánt helyét, ugyanis Tapolcán helyezték el az egykori fűtőház épülete előtt. Az átadóra a MÁV különleges „élményvonattal” készült, melyet valószínűleg még sose látott összeállításban, a még üzemképes hat darab M61-es továbbított Budapestről Tapolcára.

Mára a MÁV-START már nem rendelkezik Nohabokkal, de a Retró hétvégéken szinte mindig találkozhatunk velük, így lesz ez idén nyáron is a Balatonnál, ahol idén kivételesen, de az egész szezon során megtapasztalhatjuk a NOHAB élményt az északi parton.

Molnár Zsolt

A mozdony az amerikai General Motors Electromotive Division EMD F sorozat eredeti tervein alapul, ezt a mozdony-sorozatot az 1930-as évek közepe óta gyártják és tökéletesítik. A NOHAB mérnökei az ausztráliai Clyde cég által 1952-től licenccben gyártott ML2 jelzésű, mindkét végén vezetőállással ellátott és csökkentett tengelyterhelésű Co-Co kivitelű mozdonyt dolgozták át észak-európai felhasználásra, elsősorban a dán, finn és norvég vasutak részére.

Az M61 mozdonyban egy 1435 kW teljesítményű, 16 hengeres, kétütemű, rés- és szeleplevezérlésű, V hengerelrendezésű EMD 567D1 típusú motor található. Hagyományos hajtásrendszerű, amelyben az egyenáramú főgenerátor termeli a vontatómotorok részére szükséges villamos áramot (600 V). A két forgóvázba összesen hat, vegyes gerjesztésű (soros és párhuzamos) vontatómotort építettek be. A mozdonyba beépített Vapor-Clarkson OK4616 gőzfejlesztő 750 kg gőzt képes fejleszteni óránként. A NOHAB-ok engedélyezett legnagyobb sebessége 105 km/h volt, hosszúságuk majdnem 19 méter, míg magasságuk 4,3 méter, ami mellé 3 méter szélesség is társult. A mozdony így 106 tonnát nyomott.



Tisztelt MÁV, Kedves kalauz a 2023. május 9-én 08:52-kor Pilisvörösvárról Rákosra menő járatról!

A vonaton én is utas voltam, és Önnek bemutatva a bérletemet, a tárcámat sajnos a táskám mellé tettem és nem vettem észre. A tárcám az ülésen maradt, amikor Újpesten leszálltam a vonatról. Csak délután, hazafelé indulva vettem észre a hiányát. Nehezen tudnám elmondani, mit éreztem. Eszembe jutott a sok irat, bankkártya, amelyeket mind-mind le kell tiltanom, újra kell csináltatnom.

Másnap reggel telefonáltam a MÁVdirekt telefonszámra, ahol kiderült, hogy a tárcámat leadták, és a Keletiben átvehetem. Hiánytalanul, mindent megtaláltam benne, az utolsó fillérig, a készpénzt és a kártyákat.

Szeretném nagyon megköszönni Önnek, Önöknek, és természetesen a kedves ismeretlen utastársamnak is, aki valószínűleg megtalálta és átadta a kalauznak a tárcát.

Április 25-én este 6 óra körül jártam a Keleti pályaudvar nemzetközi jegypénztárában. Az ott dolgozó fiatalember, ha minden igaz, Csaba a keresztnéve, nagyon segítőkész volt, és neki köszönhetően sikerült is 6 fő részére a Berlin–Budapest vonalra egy nyári utazásra jegyet venni. Korábban már más munkatársak is próbáltak jegyet találni, és bár nagyon készségesek és türelmesek voltak, valahogy nem sikerült a kívánságaimnak megfelelő jegyet megtalálni. A tegnapi munkatárs segítőkészsége példaértékű, kommunikációja kiváló, barátságos, kedves, de nem tolakodó. Ott helyben is megköszöntem neki, de nagyon szeretném, ha a vezetői felé is eljutna a hír, milyen nagyszerű dolgozójuk van. **Kívánok jó munkát, sok, hozzám hasonlóan elégedett utast.**

Tisztelt Vezetőség!

Az előző héten szombaton, 8 óra körül, a Nyugati pályaudvaron felszálltam a vonatomra, a Szobig közlekedő járatra. Én ezzel szoktam menni Rákospalota Újpestig.

Viszont tájékozatlanságom miatt, nem tudtam, hogy hétvégén 8 óra után ez egy zónázó vonat, ezért nyugodtan szálltam fel rá, ahogy szoktam. Viszont szokásomhoz híven, induláskor a vonaton megnézem a táblán, hogy mikor fogok az én megállómhoz érni, és ekkor vettem észre, hogy legközelebb Vácon áll meg a vonat. Itt én egyből bepánikoltam és rohantam keresni egy kalauzt, hogy biztosan jól láttam, és valóban a legközelebbi megálló az Vác, és ha valóban így van, akkor legalább egy jegyet vegyek tisztességes utasként.

Amikor megtaláltam a kalauzt, rákérdeztem, hogy valóban csak Vácon állunk meg legközelebb, mert nekem Rákospalota Újpesten kellene leszállnom. Az ellenőr igennel válaszolt, és én még jobban bepánikoltam. De megkérdeztem, hogy akkor egy jegyet tudok-e venni Vácig. Erre nem kaptam választ. A kalauz elővette telefonját és keresett valamit. Felhívta a mozdonyvezetőt és arra hivatkozva, hogy én még kiskorú vagyok, megkérdezte a mozdonyvezetőt, hogy meg tudnánk-e állni az én megállómnál. Én közben édesanyámat hívtam és szóltam neki, hogy mi történt. Majd a kalauz elmondta, hogy megállítják nekem a vonatot a megállómban, mert még időben jeleztem a problémát és megnyugtattam, hogy nem lesz semmi baj. Még anyukámmal is beszélt, hogy őt is megnyugtassa.

És én mindezért nagyon hálás vagyok, mind a kalauznak, a mozdonyvezetőnek és a MÁV-nak is.

Nagyon szépen köszönöm, hogy lehetővé tették a könnyű hazajutásomat.

Kedves MÁV!

Ma, a Székesfehérvárról, 7:18 perckor induló Kőbánya-Kispest felé tartó vonaton dolgozó fiatal, kedves kalauz nő igazán figyelemreméltóan végezte a dolgát.

Át kellett szállni Gárdonyiban egy másik vonatra, de kedvesen, mosolygósan fogadta a felé záporozó kérdéseket. Sokadszorra is megválaszolta ugyanolyan kedvesen ugyanazt a kérdést. Hangosan, érthetően előre tájékoztatott mindenkit, hogy mi fog történni és mire lehet számítani. Igazán fénypont volt a kellemetlenségben.

Kérem adják át neki a köszönetem. Nem akartam zavarni a munkájában.

Tisztelt Vezetőség!

Mozgássérültként hálás köszönetemet szeretném kifejezni írásban is a Kelenföld vasútállomás információs ügyfélszolgálatán és jegyértékesítési pontján szolgálatot teljesítő Nagy Ákos úrnak, aki maximális segítőkészségével, empátikus hozzáállásával aktívan közreműködött a vonatra történő feljutásomban. Előre nem látott, váratlan helyzet okozta, hogy azonnal utaznom kellett, ám kerekesszékkal nem tudtam volna feljutni a lépcsős vonatra Ákos tevételes segítségére nélkül. Hálásan köszönöm Ákosnak, hogy átérzve helyzetemet minden tőle telhetőt, sőt, annál jóval többet megtett azért, hogy halaszthatatlan utazásomat megkezdhessem vidékre. Megnyugtató a tudat, hogy vannak segítő szándékú emberek, akik az életszerűséget is figyelembe veszik. Kérem, tudassák Nagy Ákos Úrral hálás köszönetemet.

Kedves Ügyfélszolgálat,

ezúton is szeretném megköszönni a ma délelőtt a Nyugatiból induló 704-es szegedi vonaton szolgálatot teljesítő kolléganőjüknek, Hajnalának, hogy a vonat indulása előtt a peronon pár „szakmai” mondatot váltott a 2 és fél éves vasútmániás kisfiammal. Hajnalka fantasztikus élményeket szerzett neki, napokig emlegette, hogy a „kalauz néni” beszélgetett vele.

Szeretném köszönetemet kifejezni munkatársuknak, Sántha Eszternek, aki volt szíves kellő rugalmassággal és pozitív hozzáállással lehetővé tenni, hogy megvásároljuk a csoportos kirándulásunkra szóló jegyet és el tudjunk utazni Budapestre. Bárcsak mindenki ilyen segítőkész és udvarias lenne az élet minden területén.

Köszönettel: plébános úr

AZ ALTERNATÍV MEGHAJTÁSÉ A JÖVŐ

A Volánbusz célja 2023-ban is változatlan: elkötelezettek vagyunk a színvonalas és fenntartható közösségi közlekedés megvalósítása mellett. Járműállományunk fiatalításával, alternatív meghajtású, lényegesen alacsonyabb vagy akár lokálisan zéró károsanyag-kibocsátású, modern, kényelmes autóbuszok beszerzésével, üzemeltetésével, és persze a közösségi közlekedés vonzóbbá tételével érhetjük el a 2050-re célul kitűzött teljes klímasemlegességet.



Az elmúlt években sokat haladtunk előre a kijelölt zöld úton: 2018 óta tartó jármű-fiatalítási programunk keretében – az eddig lezárt beszerzéseknek köszönhetően – több mint 2205 új autóbusz érkezett a Volánbusz-flottába, és további 295 járműre rendelkezünk aláírt beszerzési megállapodással. Alternatív meghajtású járműveink aránya folyamatosan növekszik: 100 db elektromos autóbusz beszerzésére nyújtottunk be nyertes pályázatot (ebből 52 db már szolgálatba is állt), illetve 164 db új, CNG-meghajtású autóbust is beszereztünk – ezek is folyamatosan érkeznek a telephelyekre.

Az elektromos meghajtás előnyeivel alighanem mindenki tisztában van. A CNG-vel (sűrített földgázzal) üzemelő buszok talán kevésbé ismertek, de ugyancsak érdemesek a figyelemre. A CNG-buszok ugyanis élhetőbb környezetet teremtenek, hiszen a tisztább égés következtében a hagyományos hajtóanyagokhoz képest jóval alacsonyabb a koromkibocsátásuk, emellett a sűrített földgázzal hajtott motorok lényegesen csendesebbek, mint hagyományos, dízelüzemű társaik, így a környezet zajterhelését is csökkentik.

Az új beszerzésű, MAN Lion's City 12 G típusú, sűrített földgázzal üzemelő autóbuszok alacsony padlós, kéttengelyes, szóló kivitelűek. Az akadálymentes kialakítású járművek kerekesszék és babakocsi elhelyezésére szolgáló speciális férőhellyel, valamint a felhajtást segítő rámpával is rendelkeznek. Az utasok kényelmét wifi és USB-csatlakozók is szolgálják, a légkondicionált fedélzeten vizuális és hangbemondásos utastájékoztató berendezés, valamint kamera-rendszer is működik.

A járművek közül 10 db Szeged helyi közlekedését zöldíti majd, itt jelenleg 80 autóbusszal 36 vonalon, évente 534 ezer járaton mintegy 35,5 millió utazást bonyolítunk. Két autóbusz már február óta szállítja az utasokat, a többi jármű az utastájékoztató eszközök beszerelése után fokozatosan kapcsolódik be a helyi közlekedésbe.

A fővárosi agglomerációban 450 autóbusz-vezetővel, 61 vonalon biztosítjuk a közúti közlekedési szolgáltatást, ez évente 868 ezer járaton mintegy 13,8 millió utazást jelent. A térség járműállományának fejlesztésében és a kiszolgálás

színvonalának emelésében – a 2021-ben érkezett 40 db Mercedes-Benz eCitaro elektromos autóbusz után – újabb jelentős mérföldkövet jelent a 75 db gázüzemű, MAN Lion's City 12 G forgalomba állítása. Hat autóbusz már márciustól szállítja az utasokat, a többi jármű az utastájékoztató eszközök beszerelése és a töltő-infrastruktúra teljes kiépülése után fokozatosan kapcsolódik be a budai agglomerációs közlekedésbe. Igazi mérföldkövet jelent a fenntarthatósági törekvéseinkben, hogy a forgalomban már bizonyító Mercedes-Benz eCitarók után az új CNG-járművek szolgálatba állásával a budapesti agglomerációban már minden buszunk új beszerzésű, a szóló kivitelűek ráadásul kizárólag alternatív hajtásrendszerűek lesznek.

Március végétől jelentek meg Szolnok vonzáskörzetében is az új CNG-járművek: a 40 db gázüzemű autóbusz a megye közel 80 településéből több mint 50 esetében lát majd el személyszállítási feladatokat – ez éves szinten mintegy 6,3 millió utazásnak felel meg. A gázüzemű járművek után a helyi közlekedésben hamarosan 10 db BYD típusú, környezetkímélő elektromos autóbusszal is találkozhatnak a szolnokiak.

Harminckilenc darab CNG autóbusz a zalai vonalakon áll forgalomba, éves szinten mintegy 5,7 millió alkalommal szolgálva az utasokat. A buszok a töltőállomások üzembe helyezésével párhuzamosan március végétől fokozatosan kapcsolódnak be a helyközi közlekedésbe.

Ma már nincs olyan járása az országnak, ahol ne tűnnének fel új buszaink. Folyamatosan megújuló és korszerűsödő járműállományunkkal 2022-ben országsszerte csaknem 540 millió utazást bonyolítottunk. Az új elektromos, illetve CNG-hajtású járművek megérkezésével és forgalomba állásával 5900 autóbusból álló járműállományunk 5,3 százalékát különösen környezetkímélő, alternatív hajtású autóbuszok alkotják majd, jelentős mértékben hozzájárulva a szolgáltatás fejlesztéséhez, illetve társaságunk környezetvédelmi céljainak eléréséhez.

Schvéd-Trecsek Éva

Fotó: Schwéd-Trecsek Éva és Soós Botond



„Kertész leszek, fát nevelek” Akik virágba borítják a vasútállomásokat

Munkájuk által a vasúti pályaudvarok és vasútállomások virágtartói évszaknak megfelelő virágzó növényekkel telnek meg. A színes virágok kellemes környezetet teremtenek és hozzájárulnak ahhoz, hogy mindannyian jobban érezzük magunkat – a vasutas kollégák a munkahelyükön, az utasaink pedig a vonatra várakozva az állomásokon. Muskátlík, begóniák, petúniák és árvácskák – mind a budapesti kertészetben nevelkednek. Páratlan szépségüket a természettől és az itteni szakemberektől kapják, tavaszi kiültetésüket, gondozásukat és őszi begyűjtésüket komoly logisztika előzi meg. A kertészet vezetőjével, Lévai Henrietta ingatlankezelési és zöldterület-karbantartási főnökségvezetővel és munkatársaival, Eiselt Gábor Károly zöldterület-karbantartási egységvezetővel és Lukács Attila Nándor termesztésvezetővel beszélgettünk – akik a virágokat csak a hangzatos latin nevükön emlegetik. A kertészkedés másnak hobbi, nekik a hivatásuk.

Szervezetileg a Területi Ingatlankezelési és Zöldterület -karbantartási Főnökség Budapest-Nyugat telephelyéhez tartozik a Kertészet. Hogyan tagolódik a szervezet?

Lévai Henrietta: A MÁV Kert Kft. 1997-től 2014-ig működött önálló társaságként. Ekkor jött létre a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör Kft., ennek része lett a MÁV Kert a tevékenységével együtt. 2016-tól pedig a MÁV Zrt.-be olvadt be a társaság. Az országban 6 Pályavasúti Területi Igazgatóság működik, Budapest, Miskolc, Debrecen, Pécs, Szombathely és Szeged központtal. A Budapesti Pályavasúti Területi Igazgatóságon a terület mérete és frekvenciája miatt két ingatlankezelési főnökség van, a Keleti és a Nyugati Főnökség. A zöldterület-karbantartási feladatok a Nyugati Főnökséghez tartoznak. Termesztés az egész országban csak ezen az egy telephelyen, nálunk van, hálózati szinten mi látjuk el a növényekkel az egész országot.

Milyen növényeket termesztetek itt?

L. H.: Sok egynyári és évelő fajtánk van a pályaudvarokra és vasútállomásokra kiültetésre, vannak szobanövényeink irodai és egyéb beltéri dekorációnak, és néhány éve

kialakítottunk egy cserjetelepet is, ahol számos cserjefajtát nevelünk. A MÁV kertészeti tevékenysége a régmúltba nyúlik vissza, hiszen körülbelül egyidős magával a vállalattal. Régebben gyümölcsfák, dísfák, sőt vágott virágok is szerepeltek a palettán. Régen az őrházakat például gyümölcsfakordonok ölelték. Számos díjat is kapott a MÁV kertészete, különböző nívós kertészeti kiállítás trófeáit nyertük el annak idején, ezért is emlékezünk büszkén az elődeinkre.

Milyen konkrét feladatai vannak a kertészet munkatársainak?

L. H.: A zöldterület-karbantartási egységvezető irányítása alá tartoznak a zöldterület-karbantartási művezetők, szakmunkások, betanított munkások. A brigádok a zöldterület-karbantartási művezetők irányítása alatt végzik a munkájukat. Elsősorban vasúti ürszelvény-karbantartás, üzemveszélyes fák kivágása, bokorirtás, zöldhulladék-kezelés a feladatunk. A kertészeti létszámunk végzi a növények termesztését, az egy- és kétnyári, és az évelő növények állomási kiültetését. A Főnökség központi telephelyén vannak kollégák, akik kifejezetten a vasúti nyíltvonal melletti fafelmérésekkel foglalkoznak.

Az a cél, hogy a növény ne csak díszlet, hanem akár főszereplő is legyen, hogy minél sokszínűbbek legyenek az utasforgalmi területeink. Milyen tematika vagy beosztás alapján kerülnek sorra az ingatlanok, amikor „virágosításról” van szó?

L. H.: Mindenképpen a fejpályaudvarok az elsődlegesek. Ültetési programunkban arra törekszünk, hogy ezekre a helyekre gyakran visszatérhessünk frissíteni és pótolni a növényeket. Sajnos itt fordul elő a legtöbbször rongálási és lopási kár, de tönkre is mennek esetenként a növények. Hálózati szinten összesen 416 db állomási helyszín virágosítása történik meg. A Budapesti Pályavasúti Igazgatóság területén mi magunk szállítjuk ki és ültetjük el a növényeket, a többi Pályavasúti Területi Igazgatóság területei esetében a helyi kollégák szállítják, valamint ültetik el az előzetesen megrendelt növényeket. A növények köedényekbe, ámpolnákba és ágyásokba kerülnek kiültetésre. A kiültetés tervezésekor figyelembe vesszük a helyi adottságokat és a növények igényét is, például a vízigényt, a fény- és árnyéktűrést, és hogy az utógondozás megvalósítható-e. A frekvenciált területek ágyásaiban az évelő növények és az egynyáriak kombinációja segíti elő az év minden időszakában történő változatos megjelenést.

Eiselt Gábor Károly: Vannak olyan helyszíneink, ahol a helyi önkormányzattal együttműködési megállapodást kötöttünk, így a kiültetett növények gondozását az önkormányzat végzi, de az általános gyakorlat szerint a legtöbb helyen a forgalmi szakszolgálatnál dolgozó kollégák, az állomási gondnokok végzik a gondozást.

L. H.: Itt szeretnénk elmondani, hogy vannak olyan területek, ahol nagyon nagy a nyitottság a növényekre, és szívvel-lélekkel gondozzák a munkatársak a kiültetett virágokat, törődnek azzal, hogy sokáig virítsanak és sokáig szépítsék a környezetet. Innen is köszönjük nekik az együttműködést.

Hogyan döntenek el évről évre, hogy milyen növényeket termesztessenek és ültetnek? Hogyan találják ki a virágok fajtáját? Bizonyára fontosak a helyi igények mellett, hogy például jól bírja a környezeti hatásokat...

L. H.: Szakmai irányító szervezetünk, az Ingatlanfenntartási és Gazdálkodási Főigazgatóság – Ingatlanfenntartási Igazgatóság, Ingatlan- és Zöldterület-kezelési Osztály, amely hálózati szinten koordinálja és összefogja a zöldterület-karbantartási és a kertészeti tevékenységet. A kiültetéshez szükséges egy- és kétnyári palánták igénylése egy szűkített fajtalista alapján történik. A növényssortiment összeállításánál számít a hosszú évek tapasztalata, a növények biológiai igényei, melyek azok a fajták, amiket a rendelkezésünkre álló technológiával természetien tudunk. Egy környezeti hatásokra rendkívül érzékeny növényfajtát, vagy olyat, amely különleges gondozást igényel, nem termesztünk, és nem kínálunk fel választásra. A lehetőségeinket maximálisan kihasználjuk, a termesztési csúcsok idején mindig teljes mértékben telítettek a termesztőfelületek, mégis minden évben sikerül olyan minőséget hoznunk, amelyre büszkék lehetünk.

E. G. K.: Gyakran érkeznek kertészeti iskolákból diákok, akik több nagyobb, piaci alapon működő kertészetben megfordulnak az országban, akár magánkertészetekben is, van összehasonlítási alapjuk. Tőlük halljuk visszajelzéseként, hogy az egynyári növények nálunk a legszebbek, ami az itteni színvonalas, gondos és szakértő ellátás eredménye.

Az egynyári vagy az évelő fajtát használjuk inkább? Milyen virágokat ültetünk leggyakrabban, és mekkora darabszámról beszélünk?

Lukács Attila Nándor: Attól is függ, hogy milyen helyre kerül az adott növény. Ha olyan helyre, ahol éri a természetes





napfény, a szél és az eső, ott csodálatos lesz, de egy csarnokban sajnos, nem. A különbségek nemcsak a gondozás esetleges hiányából fakadnak, hanem az ökológiai körülményeken is múlnak. Sok múlik továbbá az utazóközönség magatartásán is, hiszen van olyan, ahol az utas, ha látja, hogy esetleg szomjazik a növény, az ivókútról víz vizet neki, és van olyan is, ahol egyszerűen beleülnek a virágtartóba. Ahol figyelnek rájuk, gondozzák őket, ott sokáig nagyon szépek tudnak lenni. Jelenleg az egynyári és az évelő növények kiültetése van folyamatban, az ősszel kiültetett árvácskákat cseréljük most le. A legnagyobb mennyiségben termesztett, kedvelt egynyári növényeink a Tagetes erecta (nagyvirágú bársonyvirág), a Pelargonium zonale (álló muskátli) és peltatum (futó muskátli), a Begonia semperflorens (kerti begónia), az Impatiens walleriana (nebáncsvirág másnéven pistike) és a Petunia multiflora, grandiflora (petúniák). Az egynyári és az évelő között a fő különbség, hogy az évelő növény a természetes vegetáció képviselője, néhány hétig virágzik, utána már csak a levelével díszít. Az egynyáriak trópusi származásúak, tavasztól őszig virágzanak, ezzel nagyobb díszértéket adnak. Az évelőket nem kell minden tavasszal kiültetni, sokkal szárazságtűrőbbek, de elgazosodhat az ágyás, tehát gyomlálni kell. Vannak olyan álmások, ahol a kőedényekbe évek óta gyönyörűen élnek és virítanak az évelők – ha nincs elég víz vagy kevés a gondozásra fordítható munkaerő, ezeket lehet preferálni, ha a fajtaválasztásról van szó.

E. G. K.: Egynyáriból több mint 80 fajta növénytel dolgozunk. Ahol parkosítási lehetőség van, ott igyekszünk élni ezzel a beültetés helyett. A legtöbb növényünk egynyáriként kezelt, hiszen a tapasztalat szerint az évelő gyakran nem éli túl a téli hónapokat. A tavaszi kiültetési időszak április végétől május végéig tart, ezt követően a növényanyag pótlása történik. Közülük 185 000 db palántát ültetünk ágyásba és kőedénybe (a pótlásokat is figyelembe véve), és 1130 db ámpolna-függő kaspó kerül kihelyezésre. Ugyanez a szám ismétlődik őszszel, amely szintén csúcsidezőszak a munka szempontjából.

A téli időszakra felkészülés gyakorlatilag már augusztus közepén elkezdődik a kétnyári palánták érkezésével.

A termesztéskor figyelembe veszik a környezettudatossági szempontokat is? Használják-e vegyszert, rovarölő szereket?

E. G. K.: A minimálisan szükséges mennyiségben használunk ilyen szereket, de nem vagyunk vegyszerpártiak. Van, amit muszáj, főként az üvegházban a zárt tér miatt van erre szükség, de kellő odafigyeléssel minimalizálható a használatuk. Ha van napi kontroll, és időben fel van fedezve egy beteg növény, ez jól kezelhető vegyszerek nélkül is a fertőzött egyed eltávolításával, szükség szerint megsemmisítésével.

L. A. N.: Vannak érzékenyebb kultúrák, mint amilyenek a boglárkák, őket például gombaölő szerekkel kell kezelni lisztharmat ellen. De hogy másik példát is hozzak, a primulákat nem kell így kezelni, mert sokkal kevésbé kényesek. Igyekszünk a környezettudatosságban egyéb szempontok szerint is élni járnunk. A cserjetelepen folyamatosan újrahasznosítjuk a már máshol felhasznált tőzeget. A cserepeket, ültető- és nevelőedényeinket többször is felhasználjuk, pedig ezek többnyire „egyutasok”. Van olyan, ami már a negyedik útján is túl van, ezáltal minél kevesebb műanyag hulladék keletkezik.

E. G. K.: Alapvetően vigyázunk az eszközeinkre. Próbálunk többször használatos szaporítótálcákkal dolgozni, ezek akár éveken keresztül is kiszolgálhatnak minket. Vagy például nem pocskoljuk a vizet, nincs árasztásos öntözés a kertészetben.

Egy mondás szerint, aki boldog akar lenni, az kertészkedjen... Igaz ez a mondás?

L. H.: Igaz... és jöjjön a vasúthoz dolgozni! Mi ezzel a munkával járunk hozzá ahhoz, hogy a vasúti közösségi közlekedés minél jobb, utasainknak minél színvonalasabb legyen.

Hum Krisztina

Egyre többször támadnak online a csalók, de a digitális térben is van segítség!

A csalók egyre gyakrabban az online térben próbálnak lecsapni az áldozataikra. Vannak, akik szó szerint százéves trükköket vetnek be a digitális térben, mások pedig az internet teljes térnyerésével kialakult szokásainkat próbálják felhasználni ellenünk. Azonban ők is hibáznak! Pont ezeket a hibákat felismerve védekezhünk ellenük.

A legjobb természetesen az, ha a bűncselekmény meg sem történik, azonban fontos tudni, hogy van segítség, ha valaki mégis áldozatul esett. Ha bajba került, keresse fel a legközelebbi Áldozatsegítő Központot vagy Pontot, illetve hívja az Áldozatsegítő Vonalat a 06-80-225-225-ös számon!

Pár példa a csalásokra

– **A „nigériai” csalás** – A csaló egy megindító történettel vagy például egy távoli rokontól való öröklés hírével felkeresi az áldozatot, és pénzt kér egy bajba jutott ember átmeneti megsegítésére, vagy bizonyos költségek megelőlegezésére. Van azonban olyan válfaja is, amikor a közösségi médiában vagy társskereső oldalon ismerkedve, romantikus helyzetet kialakítva csálnak ki pénzt az áldozatból.

– **Phising, vishing, smishing** – E-mailen, telefonon vagy sms-ben elküvetett, a személyes, illetve banki adatok megszerzésére irányuló csalási formák. Az elküvetők általában banki dolgozónak vagy közműszolgáltatók munkatársainak adják ki magukat, és valamilyen hibára hivatkozva sürgetik a kiszemelt áldozatokat, hogy adják meg bizonyos adataikat. Ezeket azután felhasználják ahhoz, hogy online hozzáférjenek a bankszámlájukhoz, a pénzükhöz.

– **Hamis befektetési lehetőségek** – Gyakran ismert emberek nevét és portréját – illegálisan – felhasználva próbálkoznak a csalók, méghozzá érdekesnek tűnő befektetések ajánlásával. Legyen szó afrikai bányáról, kriptovalutáról vagy részvényekről, a vége mindig ugyanaz: a csaló eltűnik az áldozat pénzével.

– **Hamis online ajánlatok** – Egyre több mindent veszünk online. A csalók kihasználják ezt a szokásunkat, és olyan online „boltokat” hoznak létre, amelyekben csak fizetni lehet, árut kapni azonban nem...

– **Wangiri** – A csalók általában egy külföldi számról (leggyakrabban 2-essel vagy 5-essel kezdődőről) a visszahívás reményében megcsörgetik az áldozatot. Aki nem elég gyanakvó, akár hatalmas számlát is kaphat, ugyanis ezeknek a számoknak a felhívása emeltdíjas.

De mit tehetünk a csalók ellen?

Ha gyanús hívást, e-mailt, üzenetet kapunk, inkább hívjuk fel az adott bankot, szolgáltatót a hivatalos, központi ügyfélszolgálati számán, és így győződjünk meg arról, hogy valóban ők kerestek-e bennünket.

Gyanakodjunk, ha furcsa a levél nyelvezete, sok a helyesírási hiba.

Figyeljünk a betűkkel való trükközésre: sokszor például egy nullával helyettesítik az O-betűt a szolgáltató nevére utaló, hamis e-mail-címbe.

Keressünk rá a gyanús telefonszámokra az interneten.

Befektetések és vásárlások alkalmával ellenőrizzük, hogy vannak-e megfelelő elérhetőségei a cégnek.

További információkért látogasson el a Facebook-oldalunkra, és kövesse figyelemmel a KiberKedd sorozatunkat, illetve a kiberpajzs.hu oldalt!

Van segítség!

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ



50 ÉVES AZ ABALIGETI ALAGÚT

A hetvenes évek, és a magyar vasúttörténet egyik meghatározó beruházása volt a 40-es vonal mecseki szakaszának rekonstrukciója, hiszen a pálya új nyomvonalon épült meg Godisa és Bükkösd között. A Godisa–Abaliget közötti vasútvonalon 1973. május 8-án, ötven éve indult meg a forgalom, és ennek a pályának a része az Abaligeti alagút is, amely mindmáig Magyarország leghosszabb vasúti alagútja.



Tavaly volt a 140. évfordulója annak, hogy megépült a vasútvonal Budapest és Pécs között, a vonalat 1882. november 16-án helyezték forgalomba. A leginkább változatos, egyben legnehezebb szakasz Godisa és Bükkösd között épült, itt a terepviszonyok miatt két kisebb völgyhíd és egy alagút is épült. Kilencven évvel később ez azonban már kevésnek bizonyult, hiszen a zömében 300 méter, a viaduktokon 275 méter sugarú ívekben a legnagyobb sebesség óránként csak 60 kilométer lehetett, a nagy forgalom miatt a sínek hamar elkoptak, így drága volt a fenntartás, nem beszélve arról, hogy a cserék alkalmával a vasúti közlekedést is le kellett állítani.

A hetvenes évek elején a 40-es vonal mecseki szakaszának átépítése kezdődött el először, Godisa–Abaliget–Bükkösd között. Ez volt a legnagyobb beruházás az egész pécsi vonalon, az említett állomásközökben ugyanis új nyomvonalon épült meg a vágány. A teljes átépítést részben a régi pálya vicinális jellegű vonalvezetése, másrészt a teljesen tönkrement alagút és a két völgyhíd állapota tette szükségessé. A 121, illetve a 85 méter hosszú két völgyhíd vaszerkezetét 1915-ben egyszer már cserélték, de a 70-es évekre ezek állapota annyira leromlott, hogy újbóli cseréjük elengedhetetlen volt. Emellett 300 méternél kisebb sugarú ívben feküdtek, miként a szintén elhasználódott állapotban levő alagút is. A vonal korszerűsítésére a MÁV Tervező Intézetnél több változat is készült, melyek közül azt fogadták el, amelyek a legjelentősebb nyomvonal-korrekciót tartalmazta: nemcsak a korrekcióval együtt járó új al- és felépítmény létrehozatalát, hanem új alagút és a terület víztelenítési terveit is. Magyarországon ezt megelőzően hatvan éve épült vasúti alagút, utoljára 1911-ben Möcsénynél, amely a 609 méter hosszú. Emiatt a tervezést és a kivitelezést is nagy gondossággal és odafigyeléssel kellett megvalósítani. A

MÁV Pécsi Igazgatóság megbízásából a beruházás fővállalkozója a MÁV Dombóvári Építési Főnökség volt, az alagutat a Bányászati Aknamélyítő Vállalat Mecseki Körzete, a műtárgyakat pedig a MÁV Hídépítési Főnöksége építette.

Godisa és Bükkösd között új nyomvonal épült, magas töltésekkel, három új alagúttal, a legkisebb ív sugara 800 méteres lett, így a sebességet hatvanról 120 km/h-ra lehetett emelni, és a távolság is 1100 méterrel csökkent az új szakaszon egymástól 18 kilométerre levő két állomás között. A beruházás két ütemben zajlott. A Godisa és Abaliget közötti tíz kilométer hosszú pálya építése 1970. májusában kezdődött el, és az első szakasza 1973. májusában lett kész: az új vonalból 5,3 kilométeres szakaszt adtak át 1973. május 8-án az alagúttal együtt. A régi nyomvonalon, illetve a két völgyhídon 1973. május 4-én haladt át az utolsó vonat. Az abaligeti alagutat 1970. június 30-án kezdték építeni és 1972. október 24-én fejezték be. Az elsőként átadott szakasz 220 millió forintba került, ebből az alagút építése 125 millió forintot tett ki. Összességében Godisa és Abaliget között 325 millió forintba került az új pálya megépítése.

A 667 méter hosszú alagút nyolcszáz méteres ívben halad, szelvényének kifejtéséhez negyvenezer köbméter földet kellett eltávolítani, falzatához 120 ezer előre gyártott beton-elemet és 13 ezer köbméter betont építettek be. Az alagutat mecseki vájárok bányászati módszerrel, az angol és az osztrák építési rendszer kombinációjával képezték ki. Ezután látott hozzá a felépítményhez a MÁV Dombóvári Építési Főnöksége: folyóméterenként 54,43 kilogramm tömegű sínekkel, LX jelű feszített betonlajakon és ötven centiméter magas zúzottkő ágyazatban készült, hézag nélküli kivitelben épült. Abaligetnél található jelenleg is az ország leghosszabb vasúti alagútja.



Ennek átadása után kezdődött az Abaliget–Bükkösd közötti pálya nyomvonal-korrekciója. Ezen a nyolc kilométeren két alagút is épült Hetvehely közelében, a hosszabb 418, a rövidebb pedig 114 méter hosszú. A hosszabb műtárgy 1978-ban, a másik pedig 1979-ben készült el az új nyomvonal átadásának évében. A Godisa–Abaliget állomásköz 1976-ban, az Abaliget–Bükkösd pedig 1979-ben készült el véglegesen. Az építők már ekkor felkészültek a vonal villamosítására is, így a három alagútban a felsővezeték-tartószerkezet részére a tuskókat a beruházás idején beépítették. Így sokkal egyszerűbb volt a felsővezeték elhelyezése. A villamos vontatás 1985. november 29-én indult meg Dombóvár és Pécs között. Ekkortól lehet százhuszszal közlekedni végig a 40-es vonalon, kivéve néhány rövidebb szakaszt az ívek miatt. Érdekességképpen: százal már 1912-ben közlekedhettek a vonatok Pusztaszabolcs és Dombóvár között az első felújítást követően, hiszen ekkor negyven centiméter magas zúzottkő ágyazatban 12 méter hosszú és 42,8 kilogrammos síneket helyeztek el az építők.

Bár a 40-es vonalon Rétszilastól egészen Pécsig meglehetősen rosszak a talajviszonyok, új alépítmény csak éppen itt, a Godisa–Abaliget–Bükkösd–Szentlőrinc–Bicsérd szakaszon épült a felépítmény korszerűsítése előtt. A kép akkor lett teljes, amikor a MÁV hálózatán először építettek be Abaligetnél és a 100-as vonalon apafánál 54-800 típusú nagy sugarú kitérőt, ezáltal a szerelvényeknek Pécs felől érkezve Abaliget előtt nem kellett negyvenre lelassítaniuk, így az S alakú fővágányon is százal lehet áthaladni.

A pécsi vonal átépítésének és villamosításának köszönhetően jelentősen csökkentek a menetidők. Az 1985/86-os menetrendben 2 óra 45 percre csökkent a Baranya és Mecsek expresszvonatok eljutási ideje, bár a menetrendi időszak elején ez még dízelvontatással is megvalósítható volt a Nohab (M61) és a Szergej (M62) mozdonyok révén. Lényeges változást hozott a forgalomban és az utazóköntségnek az InterCity (IC) vonatok 1994-es indítása. Jelenleg kétórás ütemben közlekednek IC-vonatok Budapest és Pécs között.

Putsay Gábor

Változatos járműpark

A járműállomány rendkívül színes volt mindig, és jelenleg is az a 40-es vonalon. A gőzkorszakban a 424-es megjelenésével egyeduralgó lett ez a típus, leginkább a jelentős forgalom és a nehéz vonatok miatt. A Mecsek expressz elé a járat indulásakor 1968. május 26-án Púpos (M40) került, ezzel megkezdődött a dízelkorszak. Ezzel együtt a Nohabok és a Szergejek vitték a prímet, leginkább a 10-12 kocsis gyorsvonatok miatt. A villamosítással megérkeztek a Szilik (V43) és a Gigantok (V63), majd a modernizáció kezdetétől a Taurusok (1047) és a 418-as sorozatú Traxxok is. Változatos a kocsipark is, itt szinte mindig – ha kisebb késéssel is – a MÁV legújabb személykocsijai teljesítettek szolgálatot. Megtalálhatók a korszerű FLIRT motorvonatok, és tavaly decemberben megérkezett a MÁV legkorszerűbb járműve, az első osztályú IC+ kocsi is.

Godisa-Szentlőrinc között tervezett új pálya nyomvonala



FARMOTOROS IKARUS

A SZÉPSÉGVERSENY GYŐZTESE

Több mint 70 éve mutatták be az Ikarus gyár azóta legendássá vált buszát, amelyet mindenki csak farmotorosnak nevez. A hivatalosan Ikarus 55-ös és Ikarus 66-os típusjelű buszok ugyan nem tartoztak a gyár legsikeresebb termékei közé, ám külsejüknek köszönhetően a legeredetibb és legszebb hazai buszokká váltak.



Az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár három cég államosítása és összevonása nyomán jött létre. Az Uhri Testvérek Autókarosszéria és Járműgyárát, a Repülőgépgyártó Részvénytársaságot és az Ikarus Gép- és Fémáru Részvénytársaságot vonták össze 1949-ben. Közvetlen elődnek azonban az Uhri testvérek üzeme mondható, ahol már az 1930-as évektől gyártottak buszokat. Az új gyár első járművei már az államosítás előtt megszülettek: a Tr-5, és az első önhordó karosszériával rendelkező Tr-3.5 típusú buszokat már Ikarus előtti időkben is gyártották.

Hatvanhatal indult

Az Ikarus első saját modelljeit az 1950-es évek elején mutatták be, ekkor került a járművekre először a híres szárnyas embléma is. A két új típus, az Ikarus 30 és az Ikarus 60 a korábbiak kissé korszerűsített, és új karosszériába öltöztetett változatai voltak, amelyek viszonylag hamar keresett járművekké váltak a nemzetközi piacon is. Ekkor már állt a vasfüggöny, az új kocsikat mégsem csak a prágai vásáron mutatták be, hanem a genfi autósalonon is, ennek köszönhetően nemcsak a szocialista országok mutattak érdeklődést a buszok iránt. A két típusból Libanon, Brazília, Finnország, Görögország, Portugália, Egyiptom és Irán is vásárolt az olyan baráti országok mellett, mint Kelet-Németország, Csehszlovákia, Lengyelország és Bulgária. Kína is komolyabb tételt rendelt. 1952-ben az Ikarus buszainak kétharmada exportra ment, ami ugyan meghozta a nemzetközi elismertséget a gyárnak, de a hazai járműhiány leküzdése – különösen a fővárosban – továbbra is megoldásra váró feladat maradt.

Az Ikarus konstruktöreinek egy olyan korszerű városi autóbusz típusterveivel kellett előállniuk, amely ki tudja elégíteni a megnövekedett igényeket. A gyors munkát jelzi, hogy

1952 tavaszán, amikor még el sem kezdődött az Ikarus 60 sorozatgyártása, már arról számolt be a hazai sajtó, hogy nyárra újabb típus készül, az Ikarus 66, amelyet már ekkor „a gyár büszkeségének” tartottak. „Az autóbusz motorját hátul helyezik el és teljesen elszigetelik a motor zaját. Külsejére hasonlatos lesz az Ikarus 30-hoz, hajlított üveg-tetővel látják el. Az új autóbusz kis önsúlya ellenére nagy befogadóképességű lesz: csúcsforgalom idején száztízen is utazhatnak rajta” – írta az Esti Budapest című lap, hozzátéve, hogy egyidejűleg elkészítik a trolibusz- és a távolsági busz változatot. Nos, Zerkovitz Béla főkonstruktor irányítása mellett, P. Horváth György formatervező tervei alapján hamarosan elkészült az ígért busz, amely 1952. július 2-án kezdte el százezer kilométeres próbaútját. Igaz, hogy ekkor már csak 70-80 fős befogadóképességről írtak, ám ez senkit nem érdekelt, mivel a kocsik egyszerűen lenyűgözőek voltak. A hasonlóként emlegetett Ikarus 30-asra legfeljebb a tetőív ablakai emlékeztethettek, de azok is csak a szerelési eljárást illetően. Az új busz minden tekintetben különleges volt, áramvonalas formája, ragyogó, krómozott díszítése, az orr-rész fantáziadús kialakítása mind-mind egészen más minőséget testesített meg, mint amit az ötvenes években megszokhattak Magyarországon, nem beszélve a farmotorról, ami példátlan volt a hazai buszgyártásban.

Távolsági járat

A bemutató idején arról volt szó, hogy a varázsbusz sorozatgyártását 1953-ban szeretnék elkezdni, erre azonban nem került sor. Már a farmotoros kialakítás is hatalmas vitákat szült, hiányosságként viszont arra hivatkoztak, hogy a busznak csak két ajtaja van, de három kellene. Noha az Ikarus 66-os sorozatgyártását nem kezdték el, az 1953-as év sem múlhatott el farmotoros Ikarus nélkül. Tavaszra



elkészült az Ikarus 55 típusjelű busz, amely még a 66-osnál is merészebb formavilágot testesített meg. „Amikor az országút valamelyik részén megálltunk, összegyűltek körülöttünk az arra tartó gépkocsik, amelyeknek vezetői és utasai számtalan kérdést tettek fel. Voltak, akik először nem hitték, hogy magyar gyártmány. A jól ismert Ikarus-jelvény azonban minden kétséget eloszlatott és a körülállók máris büszkén adták tovább a hírt az újabb érkezőknek. Alkotásnak nevezték” – lelkesedett a próbaútról szóló tudósítás szerzője az Autó-Motor című lapban, és nincs okunk kételkedni szavaiban. A legfeltűnőbb a fényszórók hiánya volt a kocsik elején, de ez csak látszatra volt így. Természetesen voltak fényszórók, ám a prototípus buszon a hűtőrács mögött, később pedig a lökhárító alatt. Az Ikarus 55 esetében ugyanis már nem csak prototípusról volt szó, a busz sorozatgyártása is elkezdődött 1954-ben.

Ezres nagyságrend

Egy évvel később újabb, az 1952-re alig emlékeztető Ikarus 66-ot készítettek a mátyásföldi gyárban. Az immár háromajtós busz 1956 januárjában mutatkozott be a fővárosban, a 12-es járat vonalán. Úgy volt, hogy a busz sorozatgyártása is elkezdődik abban az évben, ám a forradalom miatt erre nem került sor.

De az Ikarus 55-ösök elkészítése is nehézkesen indult. Tízes-húszas nagyságrendnél nagyobb mennyiséget csak 1957-től állítottak elő, miután az addig sokféle változatban megjelenő járműveken 96 gyártmányfejlesztési módosítást végeztek el. „Új műszerfalat kap a kocsi, kétküllös kormánykereket, megváltozik a fényszóró berendezése, a díszlecek csavarozását PVC-vel takarjuk. A PVC-anyagokat fokozott mértékben fogjuk alkalmazni, mert praktikusak és tetszetősek” – nyilatkozta az Ikarus gyártmányfejlesztési vezetője az Újítók Lapjában, hozzátéve azt is, hogy „festett tetővilágító ablakok, kényelmesebb ülések, modernebb rádiókészülékek teszik majd élvezetesebbé az utazást”. Pár év alatt az Ikarus 55 a hazai távolságibusz-közlekedés legfontosabb és legkiválóbb típusává forrta ki magát, amit további módosítások után 1973-ig gyártottak – összesen 7466 darabot. E módosítások a jármű látványát is jelentősen meghatározták. 1957–1959 között a lökhárító fölé – „normál helyre” – kerültek a fényszórók, és eltűntek a kocsi tetején lévő lámpák is, 1960-tól hűtőrácsot szereltek

a buszok elejére, két évvel később az addig középre elhelyezett ajtót előre tették, 1964-ben pedig újfajta hátsó lámpák jelentek meg. De voltak ettől eltérő változatok is elsősorban az ajtóelrendezést illetően.

Az Ikarus 66-os 1956-ban elmaradt sorozatgyártása 1959-ben kezdődött. Akkor úgy tűnt, hogy a típus elsősorban a budapesti autóbuszhiányt fogja megoldani. A járműből 1959-ben 20, 1960-ban 55, majd ugyancsak 20 kocsit kapott a BKV buszos jogelődje, a Fővárosi Autóbuszüzem, ám az Ikarus 66-osok nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. A fővárosi csúcsforgalmi igények kielégítésére a busz belső tere szűknek bizonyult, az utasáramlás nehezkesé vált, a kocsi a kanyarokkal is nehezen boldogult. Mindez azt eredményezte, hogy a Fővárosi Autóbuszüzem már 1964-ben – amikor nyilvánvalóvá vált a fővárosban a hatalmas vonalakon a csuklós buszoké a jövő – eladta Ikarus 66-osait. A buszok vidéki városokba kerültek, ahol viszont nagyszerűen beváltak úgy a helyi, mint a helyközi forgalomban. Jellemző, hogy az 1960-as évek végén, a Volán-előd AKÖV-társaságoknál a legtöbb busz már Ikarus 66-os volt. A típusból 1973-ig összesen 9260 darabot gyártottak, többségül exportra készült, elsősorban Kelet-Németországba, ahová végül több mint hatezer Ikarus 66-os került.

Legát Tibor



Négylábúak a vasút szolgálatában

Egészen megszokott és magától értetődő a kutyák látványa bizonyos posztokon, például a rendőrségen, a különböző tragédiák utáni kutatásokban, vagy a vakok vezetése során. De azt hiszem, méltatlanul kevés szó esik a vasutas ebekről, pedig számos területen találkozhatunk velük, egészen eltérő munkakörökben. Az emberi értelemmel nem rendelkező, de az emberek érzelmi minőségét sokszor magasan felülmúló állatok „foglalkoztatása” nyilván túlzó kifejezés, de mégis: adott feladat miatt élnek egy-egy szolgálati helyen, a vasút pedig teljes körű ellátásban részesíti őket.

Jack London zseniális regénye, Az éneklő kutya olvasása döbbenett rá először, hogy mennyi kint és mennyi örömet hordozhat magában némán egy állat, amiért ki van szolgáltatva a legkülönbözőbb embereknek. Ezért is hatalmas felelősség tisztességesen bánni a ránk bízott négylábúval, aki sokszor önzőnek tűnő, gyermeki szeretettel áraszt el bennünket és a társaságában élőkét. Bár a regényben feltűnő kutya, Mihály, elképesztő próbatételek sokaságán esik át a föld szélességi körei mentén, míg végre visszatalál életébe a szerető család, kutyajellemét és jószágát megható módon mindvégig megőrzi.

A MÁV-nál szolgáló ebek sorsa valószínűleg sokkal vidámabb Mihályénál, mégis, fontos megemlíteni, hogy itt is vannak menhelyről hozott, a vasútnál szerető családra lelő élőlények. Térjünk hát vissza hozzájuk! A játékosnak ható Kajla, Bömbi, Nusi, Molly, Aladár, vagy a tiszteletet parancsoló Balhé, esetleg a komolyságot sugalló Mór, Igor, vagy Rexi mind-mind a vasút kutyái, akiknek feladata nem kisebb, mint a telephelyük és ezzel együtt a közvagyon védelme. A leltári

számmal rendelkező – kevéske szalámi hatására – korrupt viselkedésre hajlamos vasutas ebek ellátását kollégáink végzik, amiért cserébe sok-sok öröm és szeretet szüremlik a hosszas szolgálatok szürke láncolata közé.

Riportunkban kettő, a MÁV kötelékében szolgáló kutyát, és az ő gazdáikat mutatjuk be:



Borkó Béla főpályamester és Rexi – Ferencváros

A ferencvárosi vasútállomáson járunk. Évek óta itt szállok le a vonatról így jól ismerem Rexit, csakúgy, mint a többi utas. Mióta van itt kutya, illetve ez a kutya?

2009 júniusában én magam hoztam, egy öreg rottweiler mellé érkezett a telephelyre. Egyébként Nagyvarsányban született, a hat kölyök közül őt választottam ki.

Mi a feladata?

Természetesen a terület védelme! Bár soha nem bántott senkit – hiszen megszokta az embereket –, úgy gondolom, hogy egy ismeretlen számára azért félelmetes a látványa, mert egy nagy testű németjuhászból van szó.

A Rexi által felügyelt terület ajtaja utcáfrontra nyílik, így könnyen elérik őt az emberek. Milyen a kapcsolata az utasokkal?

Nagyon szeretik, sokan úgy hozzák neki az ételt, hogy egy falatot maguk esznek meg, egyet a kutya. Az erre járó gyerekek a kerítésen keresztül szokták simogatni. Sokszor ismerkedik más kutyákkal is, ha meglát egy ismerős ebet, ide-oda rohangál örömeiben. Van, hogy a kollégák be is engedik a játszótérre, így időt tölthetnek egymással.

Ki gondoskodik róla?

Mindannyian. A kutya közös „gyermek”, így minden itt dolgozó foglalkozik vele. Könnyen az emberek szívéhez nőtt, hiszen itt van velünk.

Akadályozott már meg rablást?

A telephelyen még nem történt rablás. Hogy ez a kutyának köszönhető-e, nem tudjuk, de mondhatjuk, hogy jól ellátja a feladatát!

Történt vele valamilyen meglepő eset?

Hogy egy kutyáknál egészen szokatlan viselkedést említsek: ha valaki eszik, akkor úgy nézi az illetőt, mintha még életben nem evett volna. Ezenkívül egyszer elütötte egy autót, akkor a lába megsérült, kórházba kellett vinni. Három napot töltött ott, gyönyörűen viselte, majd pórásra fogva kivezeték hozzám. Az örömtől szinte önkívületi állapotba került, amikor meglátott, viszont azóta is lehetetlen pórásra fogni, egyszerűen nem engedi.

A rendező pályaudvar egy egészen távoli pontján, mesésen zöld környezetben találkoztunk Turi Attilával és Mollyval. A kutya barátságos lelkesedéssel fogadott bennünket, alig lehetett visszafogni. Nálatok mióta van kutya?

Húsz-huszonöt éve biztosan, az ebek sorát pedig legendássá vált állatok is színesítették. Itt volt például Dezső, a keverék németjuhász. Ő minden alkalommal a TVG után szaladt (tehervágány gépkocsi, a szerk.) és ellátta a pályafelügyeletet! Pontosan érezte a vonatot, és tudta, hogy merre, meddig lehet neki mennie. Ilyenkor persze a forgalmi szolgálatnál is külön figyeltek a kutyára. Dezső több mint 10 évet szolgált

itt, Molly viszont csak 1,5 éve van a telephelyen, körülbelül fél éves korában került ide.

Mire szól a megbízatása?

A telephely őrzésére, és arra, hogy jól érezze magát. Ez nagyon fontos, az itt dolgozó emberek pedig mindent megtesznek ezért. Molly jelenléte megszépíti az itt töltött időt, pl. a baleseti készenlétben várakozó kollégák biztosan nem a tévét vagy a telefonjukat nézegetik, hanem a kutyával játszanak. A kaput egyébként mindig zárni kell, mert sok kísérlet van a lopásra. Éjszakánként nagy a sötétség, Molly pedig azonnal jelez, ha valami szokatlant észlel. Az őrző-védő feladatait kitűnően ellátja, a robusztus alkatának köszönhetően elrettenti a tolvajokat. Az itt dolgozókkal persze kezesbárány.

Az Illatos úton is van egy telephelyünk, az ELIN műhely (a gurítódomb sebességcsökkentő elemeit szervizelik ott, a szerk.), ahol szintén van egy kutya, egy kis testű keverék, őt az Illatos úti menhelyről hoztuk ki, így igazán jóra fordult a sorsa. Ő szintén őrző-védő, ezenkívül a patkánytalanítási feladatokat is roppant hatékonyan látja el.



Turi Attila, felügyeleti pályamester és Molly - Ferencváros rendező pályaudvar

Molly hogyan vált MÁV-os kutyává?

Az egyik kolléga ismerősénél született, vidéken, onnan ajánlották fel nekünk.

Első pillantásra is hihetetlenül játékos és kajla, ez biztosan okozott már bonyodalmat.

Igen, ehhez fűződik egy vicces történet. Nem szokott bejárni az épületbe, egyszer mégis beszabadult a PFT-helyiség folyosójára. Valószínűleg a mennyei illat vonzotta addig az ablakig, amelynek párkányán a kollégák éppen egy főtt csülköt hűtöttek. Az akkor szolgálatban lévők csak arra lettek figyelmesek, hogy a kutya ugatása abbamaradt, eluralkodott a csend. Ezt követően már csak egy éktelen csörömpölés zavarta fel a nyugalmat. Követve a zajt megtalálták a kutyát, amint a csülköt fogyasztotta.

Titkot nem árulok el, ha azt mondom, szereti őt minden kolléga, és az állat is szereti az ittenieket.

Az alapötletet szolgáltatták: Leni, Nyünyi, Mazsola és Kamilla, az anyag létrejöttében nyújtott segítségéért pedig köszönet illeti Szívós Csillát és Schwalm Anikót.

Benke Máté

SÜSS FEL NAP, FÉNYES NAP

A földi élethez elengedhetetlen oxigént a növények termelik, ehhez fényre van szükségük. Napfényben a növények fotoszintetizálnak, sejtjeik zöld színtesteiben szén-dioxidból és vízből szerves anyagok és oxigén képződik. Napfény nélkül tehát nincs élet, a fény az élet alapja. Ez a természetes fény az élőlények lételeme, mennyisége közvetlen befolyással van testi és lelki jóllétünkre. Hatással van általános közérzetünkre, sőt, még egyes betegségek kialakulására vagy változására is. A napfény testünk-lelkünk számára igazi ajándék.

Napkultusz és Napisten

A napkultusz különböző formákban felfedezhető az egész történelem során. A földön minden élőlényt a nap fénye és melege tart életben, ezért tisztelete az ősidőkből ered. A Napot istenséggént tisztelték, hiszen a világosság legyőzi a sötétséget, a napkultusz a föld minden tájának történelmében megtalálható.

Hammurapi babiloni királynak maga Samas napisten, a törvény és igazságosság legfőbb őre diktálta a királyi törvényeket. Egyiptomban a Napot különböző alakokban az idők kezdete óta imádták. Az égitest neve Ré volt, a napkorong Aton. Hórusz pedig sólyomként állandóan az egyiptomi égbolton lebegett, ő a szárnyas nap, az egyik legősibb szimbólum. A perzsa vallásban a szárnyas napkorong volt az egyik legfőbb isten, Ahura Mazdá jelképe is. Európában az ókori világ hét csodájának egyike az a rodoszi kolosszus, amely a mindent látó fényes napisten, Héliosz monumentális szobra volt Rodosz városában. A római császárok az állították, a Naptól kapták erényességüket, a Nap választotta ki őket az uralkodásra és haláluk után a Napba repülnek, ahol egyesülhetnek vele. A magyar néphitben is a Nap a világosság megteremtője, a nappal és éjszaka kettősségének megteremtője, a fényhozó. A fény a sötétség ellentéte, a sötétség leple alatt ténykedő gonosz démonok távoltartója. A naphiedelmek sorába tartozik például a címben is jelzett naphívogató gyermekmondóka is, bizonyos népi gyógyító folyamatokban a ráolvasások, egyes ház körül végzendő tevékenységekkel kapcsolatos hiedelmek.

Napfény az egészségünkért

A fény és a sötétség váltakozása alapvető hatással van az emberi szervezetre, többek között befolyásolja egyes hormonok termelődését. A napfény irányítja a nappal-éjszaka ciklusunkat. Hatására szerotonin nevű hormon szabadul fel, amely a hangulat fokozásával, a boldogság és kiegyensúlyozottság érzésével jár. A szerotonin sok pozitív hatással bír, csökkenti a stresszt, élénkít és a teljesítmőképességet is növeli.

Ezzel szemben a sötétség az agyat egy másik hormon, a melatonin előállítására készíti, amely elsősorban fáradékonyságot okoz, és az alvásért felelős. Ha szervezetünk túl kevés napfényhez jut, akkor napközben is megemelkedhet a melatoninszint, emiatt levertnek érezhetjük magunkat. A fény hiányában számos betegség kialakulhat. Jó példa erre az angolkór nevű betegség. Az első tudományos leírása 1645-ből származik, és elsősorban Angliában volt jellemző – a betegség elnevezése is erre utal. A 17. században berobbant ipari forradalom miatt rengeteg ember költözött a zsúfolt városokba, ahol egyre jellemzőbbé vált a légszennyeződés és ennek hatására a kevés napfény.

A D-vitamin természetes termelődésének hiánya miatt a gyermekeknél jellemző volt a dongaláb, a gerinc, a medence és a mellkas torzulása.

Gyógyítás helioterápiával

Az első gyógyászati célú fénykezeléssel már az óegyiptomiak történeteiben is találkozhatunk. Azaz már évezredekkel ezelőtt felismerték a napfény gyógyító hatásait, ezért olyan speciális helyiségeket alakítottak ki, ahol a betegeknek tüneteik szerint színekre bontott napfényt engedtek be. A helioterápia, azaz fénykezelés kifejezés az ókori Görögországban honosodott meg. A fényterápia ma elismert kezelési módszer. Már rendelkezésre állnak olyan természetes megoldások, melyek segítségével pótolható a hiányzó napfény akár a sötét, téli időszakban. A fényterápia során egy speciális lámpával pótolják a hiányzó fényt, ezzel hozzájárulnak például a depresszió csökkentéséhez, a szervezet öngyógyító képességeinek beindításához. Az esetek többségében lehetővé válik a tünetek és az általános közérzet mérhető javulásának elérése, amely már néhány nap után érezhető. A helioterápia a fizioterápia tárgykörébe tartozik, ez az orvosi terápia legősibb ága, természeti energiákkal való gyógyítást jelent. Ebbe a csoportba tartozik a termoterápia, klímaterápia, mechanoterápia, hidroterápia, balneoterápia mellett a helioterápia is, amely a napfénnel történő kezelést jelenti. Jótékony hatású lehet depresszióban szenvedők, stresszes életet élők, szorongással és pánikrohamokkal küzdők számára.



Fontos a mértékletesség

Bár nagyon sok pozitív élettani hatása van a napfürdőzésnek, mégsem teljesen veszélytelen módszer. A nap ugyanis ultraibolya sugarakat bocsát ki, melyek a napozás során behatolnak a bőrbe és károsíthatják a sejtek DNS-ét. Ennek egyik következménye lehet a bőrrák kialakulása. A napsugárzás ebből a szempontból mindenkire másként hat, nem tudható előre, kinél mekkora napsugárzás okoz konkrét panaszt. A bőr tónusa is számít, hiszen egy világos bőrű ember hamarabb leég. Fontos a napozás időpontjának meghatározása is. A legveszélyesebb időszak a délelőtt 10 és a délután 15 óra közötti időtartam. Ilyenkor legerősebb ugyanis a sugárzás mértéke, ezért ekkor érdemes elkerülni a napon tartózkodást. A nap káros UV-sugarai a bőr öregedését is gyorsítják és némely bőrbetegséget is felerősítenek, sőt, ismert a napallergia is. A káros hatások elkerülése

A D-vitamin áldásos hatása

A nap ultraibolya sugárzásának hatására az emberi szervezet D-vitaint termel. A napnak köszönhetően előállított D-vitamin nagyon fontos a csontok egészsége szempontjából. A kutatók szerint a D-vitamin alacsony szintje összefüggésbe hozható a csonttraktus betegséggel, illetve annak kockázatával. De nem csupán a csontok, hanem az immunrendszer működéséhez is elengedhetetlen. Ha nincs elegendő D-vitamin a szervezetben, akkor megnőhet a szív- és érrendszeri betegségek kockázata, sőt, a kóros elhízás megelőzése is összefügghet testünk D-vitamin-szintjével.

Egyszerűen tehát szükségünk van a napfényre, a szervezetünkben található D-vitamin 90 százaléka a napsugárzás hatására jön létre. A D-vitamin azonban nemcsak a fizikai, hanem a lelki egészség megóvását is segíti. Számos bizonyíték van arra, hogy a vitamin hiánya vagy alacsony szintje ront a közérzeten, például a téli hónapokban vagy az északi vidékeken élők gyakrabban kerestek rá az Interneten a „depresszió” kifejezésre, mint azok, akik a bolygó napsütésben gazdagabb országaiban élnek. Agyunk több területe bővelkedik D-vitamin-receptorokkal. Napfény hatására olyan folyamatok indulnak be ezekben a régiókban, amelyek pozitívan hatnak mentális egészségünkre. De a kutatók összekapcsolják a D-vitamint a fentebb említett szerotonin hormon termelődésével is. A szerotonin közismert neve pedig nem más, mint a boldogsághormon...

Annyi bizonyos, hogy a tudomány több olyan neurológiai zavart is ismer, amely a D-vitamin hiányával hozható összefüggésbe. Ilyenek a már említett depresszió mellett, a skizofrénia és az Alzheimer-kór is.

érdekében, napon tartózkodáskor mindenkinek ajánlott valamilyen fényvédő készítményt használni. A megfelelő fényvédőszer alkalmazása segíthet megelőzni a napsugárzás káros hatásait – hogy csak a napfény áldásos, pozitív hatásaiban részesülhessünk.

Hum Krisztina



Sej ribizli... – a kertek kicsi kincse

Gyerekkorunkban a nyár kezdetén nem lehetett kimenni úgy a kertbe, hogy ne szakítottunk volna le néhány fürtöt a ribizlibokrokról. És milyen jól tettük! Ez az apró gyümölcs igazi vitaminbomba, fanyarkás íze pedig kifejezetten jólesik a nagy hőségben. Ma is ott lenne a helye minden kertben, hiszen ellenálló, nem igényel sok gondozást, mégis rengeteg finomság készíthető belőle.

A ribizlibokrok fürtjein mosolygó bogyókat valaki vagy nagyon imádja, vagy messze elkerüli, mert macerás leszedni, mert kissé savanykás, mert kicsi, és még mag is van benne... Pedig a fürtökről egy ügyes húzással lejön az összes szem, ha pedig befőzésre használjuk, sokszor le sem kell szedni a gyümölcsöt a szárról, mert a passzírozásnál úgyis fennakadnak a nemkívánatos részek.

Piros, fehér, fekete

És most nem gyerekkorunk vicces mondókájára gondolunk, hanem a ribizli színváltozataira. A klasszikus piros mellett ugyanis fehér és fekete ribizli is létezik. A piros és a fehér bogyók íze hasonló, a fekete azonban ezektől markánsabb és savanykásabb, ezért azt kevesebben fogyasztják nyersen. Feldolgozott formában már jóval nagyobb rajongótábora van ennek a különleges kis gyümölcsnek. A „francia kaviár”-nak is nevezett mag nélküli ribizlidzsemnek, a Bar-le-duc zselének olyan ismert hívei is voltak, mint Victor Hugo vagy Alfred Hitchcock. A 14. század óta ismert francia specialitás ma is töretlen népszerűségnek örvend, amit a legnevesebb éttermek a libamáj kiegészítőjeként szolgálnak fel. Jókai Mór szintén csak a kimagozott ribizlidzsemet volt hajlandó elfogyasztani, de azt nagyon szerette.

A ribizli a lekvár mellett kiváló süteményekbe, szörpnek, mártásnak, levesnek, fagylaltnak, bornak és bőlénak, ráadásul a fagyasztást is jól bírja, így egész évben használhatjuk a konyhában.



Minden része aranyat ér

A ribizli számos pozitív élettani hatása közül legismertebb a magas C-vitamin-tartalma. A csipkebogyó után ez a gyümölcs a leggazdagabb C-vitaminban, de A-, B- és E-vitaminok is vannak benne, emellett vas- és magnéziumtartalma is jelentős. A fekete ribizli mind közül a legkiemelkedőbb, elsősorban kalcium- és vastartalma miatt, de ismert fájdalomcsillapító, immunerősítő, továbbá hatásos ízületi bántalmak ellen is. A ribizli szárított leveléből készült tea nagyszerű méregtelenítő és magas vérnyomás ellen is hatásos.

Csohány Domitilla

Fehér csokis ribizlikosárka

Omlós tészta, könnyű csokihab és friss gyümölcs – ilyen egy tökéletes nyári desszert.

Hozzávalók: A tésztához: 25 dkg liszt, 10 dkg hideg vaj, 1 tojás, 2 ek. darált mandula, 8 dkg cukor, kevés reszelt citromhéj, csipet só. A csokoládékrémhez: 2 dl tejszín, 15 dkg mascarpone, 20 dkg fehér csoki, kevés citromlé. Friss ribizli.

Elkészítés: A tésztához a lisztet és a felkockázott vajat egy keverőtálban összemorzsoljuk, majd hozzágyúrjuk a tojást, a cukrot, a citromhéjat, a csipet sót és a darált mandulát. Miután a tészta összeállt, kis cipóvá formázzuk, és 1 órára a hűtőbe tesszük. Ezután a tésztát 10 egyforma részre osztjuk, gombócokká formázzuk és kinyújtjuk, majd 10 kis pite-, szuflé- vagy muffinformát kibélelünk vele. Villával alaposan megszurkáljuk és 200 fokra sütőbe toljuk a tésztakosarakat. Miután 10–12 perc alatt megsültek, kivesszük a sütőből, hagyjuk teljesen kihűlni, és csak ezután vesszük ki a formából.



A krémhez a csokoládét tálba tördeljük és a tejszínnel együtt vízgőz felett felolvasztjuk. Kicsit hagyjuk hűlni, majd hozzáadunk néhány csepp citromlevet, valamint a mascarponét és krémesre keverjük. A csokikrémet a kosárákba kanalazzuk, és legalább 2 órára hűtőbe tesszük. Tálalás előtt friss ribizlivel vagy más bogyósokkal – áfonya, szeder – együtt feldíszítjük a tetejét.

Bogyórokonok

A ribizli rokona a piszke, azaz az egres, vagy más néven büszke, köszméte, pöszméte, ami szintén egy fanyar bogyós gyümölcs fehér vagy piros színváltozatban. A jól megérett bogyók a kellemes savanykás utóíz ellenére igazán édeskesek.

Igazi különlegességnek számít a fekete ribizli és az egres „házasításából” született josta. A fekete ribizli domináns ízét az egres ellensúlyozza, így ráadásul a jostabokorról nagyobb bogyókat szüretelhetünk.

Ha megvárjuk, hogy a josta kellően beérjen, kicsit megédesedik, de még így is eléggé savanykás, a nyári hőségben viszont kifejezetten üdítő csipegetni a bokorról.

Fűszeres ribizlikőr

A nyáresti bulik, kerti partik slágere lehet ez a könnyed ital. Friss gyümölccsel még jobban itatja magát!

Hozzávalók: 50 dkg ribizli, 3,5 dl vodka, 25 dkg cukor, 1,5 dl víz, 1 narancs, fél biocitrom, 1 rúd fahéj, 3-4 szegfűszeg.

Elkészítés: A vizet a cukorral összeforraljuk, majd félretesszük, hogy teljesen kihűljön. A ribizlit alaposan megmossuk, leszemezzük, villával összetörjük és egy nagyobb befőttesüveg aljába tesszük. Hozzáadjuk a narancs és a citrom kifacsart levét, a citrom reszelt héját és a fűszereket. A fűszeres ribizlihez hozzáöntjük a cukros vizet, majd a vodkát. Összekeverjük, majd lefedve hűtőbe tesszük egy hétre. Naponta óvatosan keverjük át. Egy hét után szűrjük le és jól behűtve, friss ribizlivel kínáljuk.



Ribizlis pohárdesszert

Ez a könnyen és gyorsan elkészíthető, látványos fogás kitűnő reggelinek, tízórainak, uzsonnának, vendégvárnak, vagy csak úgy.

Hozzávalók: 100 g zabkeksz, 100 g fehér csokoládé, 1 marék pisztácia, 3 nagy marék ribizli, 250 ml tejszín, 250 g mascarpone, 3 ek. porcukor, 3 ek. cukor, 1 db lime héja.

Elkészítés: A zabkekszet, a fehér csokit és a pisztáciát apróra törjük, összekeverjük, és egy sütőpapíros tepsire terítve 180 fokra előmelegített sütőbe rakjuk. Kb. 5 perces pirulás elég nekik, ezalatt a keksz is magába szívja egy picit az olvadt fehér csokit. Közben robotgéppel elkezdjük felverni a tejszínt, majd hozzáadjuk a mascarponét, a porcukrot és a lime reszelt héját, végül jól átkeverjük a krémet.

Ezután készítünk egy villámgyors ribizlilekvárt. Egy dl vízben felforraljuk a cukrot, majd beletesszük a ribizliszemeket és kb. 7-8 perc alatt egy sűrűbb, lekvár állagú szószt főzünk belőle. Már csak a desszert összeállítása van hátra. Egy mutatós pohár aljára rakunk egy réteg kekszmorzsát, majd egy nagyobb adag krémet, végül a lekvárral zárjuk a sort. Ha magasabb a poharunk, ezt megismételhetjük. A tetejét kekszmorzsával és egy fürt ribizlivel díszíthetjük.

Rejtett kincsek a szabadban



A jó idő beköszöntével újraéled a természet. A nap meleg sugarai, a zöldellő természet hívogatja az embert. Érdekes ilyenkor figyelmesen kirándulni, hiszen nagyon sok olyan növényvel találkozhatunk a szabadban, amik elsőre gyomnak tűnhetnek, de valójában hasznos alapanyagait képezhetik étелеinknek. A hideg tél után szervezetünk igényli a minél frissebb és változatosabb zöldeket, a természet pedig ezt kiszolgálva olyan lehetőségeket nyújt, amik tele vannak fontos ásványi anyagokkal és vitaminokkal. A természetesség és az egészséges életmód térhódítása kedvez az eddig elhanyagolt, gyomnak hitt növényeknek. Tavaly májusban megjelent cikkünk folytatásaként bemutatunk néhány ugyancsak ízletes és vitaminbomba kincset.

Vadhagyma

A vadsnidling és kígyóhagymaként is ismert növény egész Európában őshonos. Erdőszéleken, napos ligetekben, akár kertekben is megtalálható tavasztól késő őszig. Egyszerűen beazonosítható, mivel levelei laposak, így különböztethető meg a díszfűtől, valamint megdörzsölve hagymaillatot áraszt. Kellemes fokhagymaíze van, így bátran fogyasztható. Hagymás növény, ezért ajánlott nem kihúzni a földől, hanem vágva érdemes gyűjteni. A- és C-vitamint nagy mennyiségben tartalmaz, valamint számos ásványi anyagot, vasat, foszfort, kalciumot és magnéziumot. Felhasználása a snidlingével megegyezik, apróra vágva ízesíthetjük és díszíthetjük vele étелеinket. Főzelékekbe, mártásokba, olajokba is kiváló, finom ízt kölcsönöz bármilyen húsételnek is, azonban érdemes főzés nélkül, tálaláskor használni, ugyanis a főzési hő ronthat az ízén. Gyógyhatásait is érdemes megemlíteni, hiszen vérkeringés-javító és vértisztító, csökkenti a vér koleszterinszintjét, valamint gyomorerősítő.



Fehér here (*Trifolium repens*), **vörös here** (*Trifolium pratense*), százszorszép (*Bellis perennis*): Bár növénytanilag nem rokonok, mégis nagyon hasonló módokon használhatjuk fel őket. Leveleik főzelék-alapanyagok, virágaikkal pedig szinte bármilyen ételt díszíthetünk.

A vörös-, és fehérhere virágai erre nyersen is alkalmasak, a százszorszép bimbóit előbb fűszeres ecetben áztassuk. E bimbók ecetesen „hamis kapribogyóként” is megállják helyüket.

Kövérporsin

Ez az ázsiai származású növény, a világon mindenhol elterjedt, így hazánkban is sok helyen belefuthatunk. Melegkedvelő, így csírázni csak a nagyobb fagyok után kezd. Földre lapuló növény, megfelelő helyen méretesebb leveleket is növeszt. Íze kissé savanykás, levelei húsosak és lédúsak. Párolva tökéletes köret több zölddel keverve, illetve levesekbe is tökéletes, sokan savanyítva rakják el. Fehérjetartalma magas, illetve B-, C- és E-vitamint tartalmaz, mindemellett magas a kalcium-, magnézium- és foszfortartalma. Kiemelkedő szerepe van a növények között, hiszen omega-3 zsírsavat is raktároz.

Fogyasztása segít a húgyúti fertőzések kikúrálásában, fogyasztása ajánlott a szív- és érrendszeri betegségekkel küzdőknek.

Szeleczi Borbála



Kövérporsin-pesto

1 tál bazsalikom, 1 kisebb tál kövér porsin, hagyma, só, őrölt fekete bors és olívaolaj. Aprítógépbe helyezük a bazsalikomot és a kövér porsint, hozzáadjuk a hagymát, majd a fűszereket. Az olajat fokozatosan kell hozzá adni, amennyit felvesz a pép. Tésztához vagy szendvicshöz is ideális.



Kalandozások a középkorban – Várak a Balaton-felvidéken

Nyár, Balaton és várak. Az északi part ugyanis a strandolás, a borkóstolók és a koncertek, fesztiválok, kulturális rendezvények mellett számtalan túralehetőséget is kínál a Balaton-felvidéken. A vulkanikus tanúhegyek csodálatos panorámával, a környék várai pedig igazi középkori hangulattal várják az élményeket kereső kirándulókat.

A Balaton a nyár örök és első számú slágere. A víz mindenhol kellemes és a főszezonban programlehetőségekben sincs hiány. Nehéz választani, hová is menjünk? Az időutazással nem lőhetünk mellé, kicsik és nagyok ugyanúgy élvezik a múlt titkainak felfedezését és megismerését. A magyar tengerrel ezt is megtehetjük! Elég hozzá felkeresni valamelyik közeli várat és máris több száz évet repülhetünk vissza az időben. Lovagok, hős hadvezérek, kurucok, labancok és királynők történetei kelnek itt életre.

Szigliget – a Balaton vára

A hangulatos település fölé magasodó várból páratlan kilátás nyílik a látogatók elé. A Balaton és a tanúhegyek látványa minden évszakban lenyűgöző. A több mint 700 éves vár kezdetekben a Pannonhalmi Főapátság, majd királyi birtok volt. A török időkben végvárként szolgált, s a sors furcsa fintora, hogy amit a muszlim seregek sohasem tudtak bevenni és lerombolni, a természet igen. 1697-ben ugyanis egy villám csapott a puskaporos toronyba, ami ezáltal teljesen megrogyant, és öt évvel később a császár még a maradványait is felrobbantotta. A vár azonban teljesen sohasem semmisült meg, most is büszkén magasodik a magyar tenger fölé. Néhány évvel ezelőtt egy nagyszabású rekonstrukció során újult meg, hogy páratlan élményt nyújtson a látogatóknak.

A többszintes, alsó és felső várból álló erődítmény számos kiállításnak ad helyet, amelyek közül a legkülönlegesebb a barokk-konyha és a fegyverkiállítás. A felsővár újrafalazott részében modern, interaktív, multimédiás vártörténeti kiállítást rendeztek be. Az udvaron játszótér várja a kisgyermekes családokat,

emellett koncertek, színházi előadások és középkori játékok is színesítik a programkínálatot.

A vár legnagyobb vonzereje mindezek ellenére mégis az innen feltáruló egyedülálló panoráma. Ezért is volt remek ötlet, hogy a felújítás során szinte minden falra és bástyára gyilokjáratokat építettek, amiken végigsétálva a táj mindenkit rabul ejt. Ezután már nem lehet kérdés, mi a Balaton csodájának a titka.



Megközelítés:

Budapest felől átszállás nélkül a kétóránként közlekedő sebesvonattal juthatunk el a Szigligeti várhoz. Bada-sonyitördemic–Szigliget megállótól 45 perc alatt gyalog is eljuthatunk a várba, de a Tapolca irányába tartó távolsági buszokra is felszállhatunk.

Sümege – ahol a történelem élte kel

Egy domb tetején kőfal magasodik, a bástyákkal tűzdelt erődítmény uralja a tájat, vonzza a tekintetet. A Sümegei vár a messziről érkezőknek is impozáns látványt nyújt. Épp ezért vagy talán ennek ellenére mégis túlélte az évszázadok viszontagságait, bevenni nem tudta sem török, sem Habsburg. Ez az egyik legszebb, épségben megmaradt középkori várunk, ahol ma is őrzik a hagyományokat és életre keltik az egykori udvar és vitézi mindennapok világát.

Megéri tehát felkaptatni a kissé meredek macskaköves úton, a felvonóhídon átkelve igazi középkori hangulat fogadja a betérőket. Rengeteg a látnivaló, a kiállításokat, interaktív bemutatókat fűszer- és rózsakert, középkori konyha, sütőház, bognár- és kovácsműhely teszi még élményszerűbbé. Az udvaron a legkisebbek igazi lovaggá válhatnak, majd a játékok a vár tövében található Történelmi Élményparkban folytathatják. Itt olyan különleges középkori fegyvereket is megismerhetünk, mint a kőhajító gép, az ostromtorony vagy a dárдавető. Az egész napos időutazás méltó zárása és egyben csúcspontja pedig a délután kezdődő lovagi torna és az azt követő középkori lakoma lehet.



Megközelítés:

Nagyvázsonyra autóbusszal juthatunk el a környék nagyobb településeiről, pl. Veszprémből, Tapolcáról vagy Balatonfüredről. A buszról leszállva néhány perc alatt a várhoz tudunk sétálni.



Megközelítés:

Sümege vonattal Kaposvár, Pécs, valamint Szombathely és Győr felől is eljuthatunk a Balatonszentgyörgy–Tapolca–Ukk vasútvonalon. InterRégión vonattal Keszthelyről 50 perc, Tapolcáról 20 perc alatt érhetünk Sümege. A vasútállomástól körülbelül 25 perces sétával jutunk el a várhoz.

Nagyvázsony – a hős Kinizsi vára

A Balaton-felvidék lankái közé, patakpartra épült vár hírére a „malomköves” vitéznek, Kinizsi Pálnak köszönheti, miután Mátyás király, a hadjárataiban tanúsított vitézségeért neki adományozta azt. Mivel Kinizsi általában csatákat vívott, vázsónyi rezidenciáját a felesége, Magyar Benigna úrnő lakta, aki férje halála után még többször is megházasodott, sajnos nem sok szerencsével. Férje közül volt, aki magától, más az úrnő parancsára veszett oda. A kalandos évek után a vár nemesi családok birtokába került, akik meglehetősen elhanyagolták, később földrengés és tűzvész is pusztított a lakótornyáról ismert épületben.

A helyiek azonban nem hagyták veszni a várat, azt az elmúlt évtizedekben többször is felújították. A 25 méter magas Öregtorony nemcsak a környék jellegzetessége, hanem a hazai várak között is ritkaságnak számít. Ugyancsak különleges a farkasverem, a barbakán és az árnyékszék, hiszen ritkán láthatunk belőle több száz éves darabot. A látnivalók sorából nem szabad kihagyni, hogy a várkápolnában helyezték el Kinizsi Pál reneszánsz stílusú, vörösmárvány szarkofágjának fedőlapját. A nyár folyamán számos fesztivál, kulturális program és attrakció várja a látogatókat, ezért a balatoni nyaralás során mindenképp érdemes ellátogatni Kinizsi egykori rezidenciájára.

Csohány Domitilla

Egy kis mozdony nagy kalandja 4. rész

A nagy szökés



Franciaország után Babetta dél felé vette az irányt, mert sok szépet hallott Spanyolországról is. Rengeteget barangolt a hatalmas országban, elvarázsolták a gyönyörű tájak, a hangulatos városok és a folyton hullámozó tenger. Egy idő után feltűnt neki, hogy mennyi hatalmas arénát lát szerte az országban. Mivel a kis dízellány nem sejtette, hogy mi zajlik odabent, ezért gondolta, megnéz egyet közelebbről. A következő városban talált is egy díszes arénát, aminek a hátsó bejáratához oda tudott gurulni. Bekukkantott, és legnagyobb meglepetésére öt bikát látott várakozni. Gyönyörű állatok voltak – bár kicsit dühösnek tűntek. Az egyikük az izmait méregette, a másik fújta a szét, mint egy gőzmozdony, a harmadik leszegett fejjel, morcos tekintettel kaparta a földet első lábával, a negyedik bögött... Az ötödik bika azonban csak állt szomorúan. Babetta megszólította: – Bocsánat a zavarásért, de mit csináltok ti itt? Milyen műsor lesz az arénában?

– Milyen-milyen? Hát milyen lenne? Mintha nem tudnád... – válaszolt Toró, a koromfekete bika egykedvűen. Babetának azonban továbbra sem volt róla fogalma, mi történik odabent, ezért nem hagyta magát lerázni. Elmesélte, hogy nagyon messziről jött egy kis országból, Európa közepéről. És hogy ott leginkább szürkemarhák vannak, nem ilyen fekete bikák, mint itt. Erre már a bika is felkapta a fejét, mert ilyet meg ő nem hallott. Szürke? Marha? Eddig azt hitte, csak számárból van szürke. Na, ezen jól nevettek, de a bika ismét elkomorodott.

– Nemsokára kezdődik a viadal – szólott szomorúan Toró, és töviről hegyire elmesélt mindent, mi is az a bikaviadal. A matador és a bika párharca – ahol mindig az ember győz, ahonnan bika nem jöhet ki élve. Sokáig azt hittük, nekünk is lehet esélyünk. Nézd a többieket, hogy készülnek, szerintem ők még mindig azt hiszik, hogy győzhetnek. De sajnos nem. Apám sem jött vissza az arénából, a nagyapám sem, sőt az ő apja és nagyapja sem.

Babetta nem értette, hogy engedhetnek ilyen küzdelmeket? A hagyomány az kevés. – Ha soha nem változna semmi, akkor még ma is csak lovasút lenne, vagy az sem – nevetett a dízellány, bár nehezen tudom elképzelni a világot vonatokat nélkül. Toró nem értette, hogy tud a kis mozdony ilyenkor is kacarászni, de Babetta ekkor a bika fülébe susmorgott valamit. Az először csak a szemeit forgatta, majd fújtatott, végül közölte:

– Az lehetetlen.

– Nincs lehetetlen, csak tehetetlen! – vágta rá Babetta, és máris akcióba lendült. A többi bikának is felvázolta a tervét, s már számolt is vissza: – 3, 2, 1 – kitöréés! – kiáltotta. Erre a hatalmas bikák egyszerre rontottak neki a rácsoknak, amik mögé be voltak zárva. Az ajtó az aréna falával együtt repült ki a helyéről. Babetta kiadta a következő parancsot: – Utánam, srácok! A bikák pedig futottak, ahogy bírtak, csak úgy porzott és dobogott az utca. Az emberek meg először a fejüket kapkodták, majd a lábukat, mindenki futott, ki merre látott.

A nagy kaoszban a különös csapat a vasútállomásra sietett, ahol Babetta egy vagonba terelte a bikákat, amit gyorsan maga mögé csatolt, és már robogtak is a messzi távolba. Mivel Babetta eddigi spanyol útja során rengeteg farmot látott, biztos volt benne, hogy találni fognak egy helyet, ahol nyugodtan éldelegelhet a szökevény csapat. Sokáig keresgéltek, mire megtalálták az igazit, mert az egyik gazdaságban csak paradicsom volt, ameddig a szem ellátott, a másikban olajbogyók, a harmadikban pedig narancsfák, ami jó-jó, de Babetta valami mást keresett. A bikák már kezdték feladni, de a hosszú bolyongás után a kis mozdony egyszer csak megállt, és így szólt: – Végállomás, megérkeztünk! A bikák kiszálltak a vagonból, és rögtön tudták, hogy hazaértek. A kis farmon minden volt, ami re csak ember – és persze bika – vágyhat: dimbes-dombos táj gyümölcsfákkal körbevve, virágos mező, veteményes, istálló, karámok és egy egész sereg állat: szárnyasok és patások, lovak, disznók, szamarak. – Itt biztos el fog félni még néhány „szökött” bika – szólott Babetta. Így is lett. A gazda és családja örömmel fogadták a különös csapatot.

Babetta szívből örült, hogy Toró és barátai új otthonra leltek. Erről azonban neki is eszébe jutott valami. A barátai, a dombovári telephely és a műhely... Útja során most először érzett honvágyat, ezért úgy döntött, ideje hazaindulni. Mert minde-nütt jó, de a legjobb otthon!

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt

MÁV-START Gyermeknap rajzpályázat

A gyermeknap a világ számos országában ünnepnap. Magyarországon az Országos Gyermekvédő Liga kezdeményezésére már a XX. század első évtizedében is rendeztek gyermeknapot. Az idei évben is szerettük volna, hogy a MÁV-START dolgozóinak gyermekei legyenek a főszereplők a közösségi oldalainkon!

Tavaly megörökítettük a gyerekszáj csodáját és egy rövid összeállításában bemutattuk mit gondolnak a vasutas gyerekek a családról és szüleik munkájáról. Több mint 4000-en nézték meg videónkat a közösségi oldalunkon. Az idei évben az alkotás és a kreativitás volt fókuszban,

ezért egy játékot indítottunk a MÁV-START munkatársainak gyermekei részére. Pályázni lehetett saját készítésű rajzzal, festménnyel és bármely olyan művel, amiben jól látható, hogy mivel is foglalkoznak a gyerekek vasutas szülei. Az idei évben is sikerrel zárult gyermeknap akciónk, hiszen rengeteg kisgyermektől kaptunk csodás rajzokat. Az elkészült alkotások a MÁV-START közösségi média oldalán megtekinthetők már. A kedves pályázatokért cserébe a munkatársak gyermekei ajándékban részesülnek. Gratulálunk!

Kozma Barbara

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. június 20.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Idén 75. születésnapját ünnepli a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút” A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Szabó Melinda** olvasónknak!

AFRIKAI ANTILOP	AZ OXIGÉN VEGYJELE	RÓMAI 501-ES	BÁLVÁNY, POGÁNY ISTEN-SZOBOR	CECÉNÉL ÖMLIK A SÁRVÍZBE	2	PÁRAT-LAN ÉLET!	S A TÖBBI, RÖVIDEN	AMPER JELE	HAZÁNK LEGNA-GYOBB TAVA	FUNDA-MENTUM	TEXTIL-NÖVÉNY	A JÓD VEGYJELE	APRÓ TERMETŰ ÉNEKES-MADÁR	EURÓPA-REKORD, RÖVIDEN
1	3				A									T
MAGA		CITÁTUM MŰSOR-RA TŰZ						SÓRTÍPUS ... RIGHT!; MINDEN RENDBEN!				HEVESI KÖZSÉG ERDÉLYI VAJDA V.		
FELET-TÉBB			HARKÁLY LAKJA FÖLD-DARAB!			EGYEN-SÜLY BÉ-LYEGZŐ								TÖKMAG! TŰSKÉS HÁTÚ ÁLLAT
VOLT, RÖVIDEN		ELLENŐR, RÖVIDEN INGO-VÁNYS			A SZÉLEIN JÓDOS! A VÉGÉN DÖCÖG!		ÚJSÁG TERTVET SUTBA DOB				CSELEK-SZIK MEGYE, RÖVIDEN			
ÁRUBA BOCSÁT				DÖLYFŐS BASZK SZER-VEZET				MAGUNK ... IN HUN-GÁRY; HONI ÁRU				PÁRAT-LAN ŰRÖM! A VÉGÉN OSON!		
VÍZPARTI NÖVÉNY			NÖVÉNYT RITKÍT APRÓ E-LŐSKÖDŐ				COMB KÖZEPE! VERDI OPERÁJA				CSOMA-GOT NYIT PÖRE-KOCSI			
SÉRTET-LÉN		ASZTÁ-CIUM SEMMI, LATINUL			ALT-FUVOLA RÉSZÉ!								TRÍCIUM KULTIKUS INDIÁN OSZLOP	
USZÁLYT HÚZ A HAJÓ					... SHOP BOYS HAMUVÁ LESZ			ÓGÖRÖG TÖRZS MÉRGEZŐ GÁZ				TONNA ÉPÍTŐ-JÁTÉK-MÁRKA		TESTŰN-KET VÉDŐ KÜLSŐ RÉTEG
HULL				ORSÓRA CSÉVÉL SZINTÉN NEM								GYULLA-DÁS KOLLOID OLDAT		
OLASZ AUTÓK JELZÉSE		TESTTÁJ ELŐ-UDVAR RÉSZÉ!			A LÍTIUM VEGYJELE LŐERŐ, RÖVIDEN		KÉTELL! KÖTÖTT-FOGÁS, RÖVIDEN		PER-ZSELŐ BEL-TENGER!					
HÖLGYEK-RE VO-NATKOZÓ			FOGADÁ-SÁRA TESLA			EGYED-MÁSOLAT NÉVELŐ				VÍZKED-VELŐ FA ATTO-				
D														

Egy éjszakára feltárul a látogatók előtt a vasút titokzatos világa.

Idén 17 településen 19 helyszínen várják az érdeklődőket a kollégák.

MÁV-Volán-csoport helyszínek

1. MÁV-START Zrt. Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóság, Nagykanizsa telephely
2. MÁV Zrt. Püspökladány vasútállomás, üzemi épület
3. MÁV Zrt. Szombathelyi Pályavasúti Területi Igazgatóság
4. Szolnoki Vasúti Almárium
5. Pusztaszabolcs – Dombóvár és a Dombóvár–Pécs Központi Forgalmirányító Központ
6. Dombóvár Múzeum megálló
7. Debrecen vasútállomás, üzemi épület
8. Domaszék Vasúti Múzeum
9. MÁV Zrt. Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság, Területi Forgalmirányítási Csoport
10. MÁV Zrt. Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság, MÁV székház
a Vasúttörténeti Alapítvány székhelye
11. MÁV-START Zrt. JBI Szeged Szentesi Telephely Vasúttörténeti Alapítvány
Szentesi Gépészeti Gyűjteménye
12. Vasútmodellező Alkotóműhely Vasúti relikviagyűjtők kecskeméti galériája
13. Szentkúti Vasúttörténeti Emlékhely Petőfiszállás vasútállomáson
14. Mártély vasútállomás, váróterem
15. MÁV VAGON Szolnok Területi Központ
16. MÁV VAGON Székesfehérvár Területi Központ
17. Miskolc-Tiszai Rendelkező Központ (Dominó)
18. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút
19. Volán műszaki telephely, Hatvan



www.muzej.hu/program

