

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT
HIVATALOS LAPJA

LXXIII. ÉVFOLYAM
2023. NOVEMBER

MÁV-VOLÁN

magazin

15 TAURUS

ÉRKEZIK

A MÁV-STARTHOZ

75 éves
AZ UTASELLÁTÓ



CÍMLAPSZTORI

1948. november 24-én jött létre a mai Utasellátó szervezet jogelődje, az Utasellátó Nemzeti Vállalat, amely a mai napig kiemelkedő és egyedüli márkája a hazai vasúti vendéglátásnak. Írásunkban az Utasellátó fordultatos történetéről olvashatnak

HÍREK

A két és fél ezredik új autóbuszát is forgalomba helyezi idén a Volánbusz, Újabb lépés a fenntartható átálláshoz vezető úton, Kiemelkedő társadalmi szerepvállalásért díj, A MÁV VAGON Kft. mintegy 75%-a magánkézbe kerül

HUMÁN

Többféle választási lehetőség az év végi lojalitás juttatás kifizetésére, Munkatársaink lelki egészségének támogatása, Ötletekben gazdag a MÁV-VOLÁN-csoport, Együttműködés az intézményekkel

KÉPEKBEN

75 éve az utasokért

ESEMÉNY

„Ne maradjunk ki a vasút reneszánszából!” – Magyar Vasút Konferencia 2023, A közösségi közlekedést népszerűsítették önkéntes túravezetőink a kéktúrázás napján

RÓLUNK

Elég volt! – Kampány a munkavállalók elleni támadások megelőzésére, Ultramodern telephelyen a nyíregyházi helyi autóbusz-állomány, Dupla helytállás a Nagykanizsa-Győr járaton

POSTALÁDA

Emberségből jeles – Buza Norbert autóbusz-vezető emberséges hozzáállásáról olvashatnak

SZABADIDŐ

„Fussál lassan, hogy tudj gyorsan futni, fussál keveset, hogy majd sokat tudj futni” - Marton Józsefet, a MÁV-START veszprémi kocsivizsgálóját szenvedélyéről, a futásról kérdeztük, Fél óra az egészségért – Kardioedzés otthon



38 KUPOLA NÉLKÜL

Kultúra és képzőművészet a 70 éves székesfehérvári vasútállomáson

4

8

11

18

20

22

27

42



28 MUNKATÁRSUNK

Két férfi, egy eset - Bősz Gábor és Mecseki Lajos Gábor autóbusz-vezető kollégáinkról olvashatnak



32 JÁRMŰPARK

15 Taurus érkezik a MÁV-START-hoz



36 KITEKINTŐ

Kényelem, gyorsaság, környezetvédelem – nemzetközi törekvések

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **főszerkesztő-helyettes:** Hum Krisztina; **szerkesztő:** Molnár Zsolt **Szerzők:** Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Putsay Gábor, Soós Botond, Völgyi Katalin, **Cím:** 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54-60.; **Telefon:** 06 1 511-3801 **E-mail:** ujsag@mav.hu **Címlap:** Szecsődi Balázs **Fotók:** pixabay, freepik.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archívum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, freepik.com, Szecsődi Balázs **Nyomdai előkészítés:** Lounge Design Kft. **Korrektor:** Dudás Márta



Kötőtpálya vagy közút, vaskerék vagy gumikerék, vonat/HÉV vagy busz – igazából mindegy, hiszen mindez egyenlő a közösségi közlekedéssel. Túlzás nélkül írhatom le azt a most már remélhetőleg jól ismert mondást, hogy a MÁV-VOLÁN-csoport tartja mozgásban az országot. Az együttműködés a két közlekedési társaság között nem új keletű, de az együtt gondolkodás, a tudatosan közös tervezés és feladatmegoldás csak 2020 júliusában öltött hivatalosan is testet azzal, hogy létrejött a „rég-í-új” vállalatcsoport. Ez azonban „csak” egy döntés, egy hosszú menetelés első mérföldköve, amit nekünk, az itt dolgozóknak kell tovább és tovább görgetnünk, legjobb tudásunk szerint tartalommal megtöltenünk. El kell határoznunk, hogy egymással versenyezve vagy inkább összefogva, egymást kiegészítve haladunk tovább a megújulás útján. Ehhez persze nem árt minél jobban megismerni egymás munkáját, napi rutinját, gondolkodását, elképzelését, és higgyék el, meglátják, mennyi hasonlóság, kapcsolódási pont rejlik az eddig külön álló színpalak mögött. A MÁV-VOLÁN magazin ezen kulisszák mögé segít bepillantani azért, hogy hol komolyabb, hol lazább formában, de mindenképpen színesen igyekszik bemutatni azt a rendkívüli színdarabot, amelynek szereplői mi magunk vagyunk, és amelynek egyes felvonásai után együtt hajolhatunk meg a közönségünk, azaz az utasaink előtt. Ennek most műsoron lévő ékes példája az 1-es vasútvonal felújítása: az átmeneti helyzetben mindenki önállóan, mégis összehangoltan végzi a saját dolgát, és erről – szöveggel, fotóval, videóval – folyamatosan hírt is adunk.

Lőcsei Virág kommunikációs igazgató, Volánbusz Zrt.

75 éves az Utasellátó

1948. november 24-én jött létre a mai Utasellátó szervezet jogelődje, az Utasellátó Nemzeti Vállalat, amely a mai napig kiemelkedő és egyedüli márkája a hazai vasúti vendéglátásnak. Az Utasellátó hét és fél évtizedes története tele volt fordulatokkal, a legutóbbi 2020-ban a tevékenység újjászervezése volt. Ennek eredményeként napjainkban a MÁV-START keretén belül működő Utasellátó Igazgatóságban több mint 400 kolléga dolgozik azon nap mint nap, hogy a lehető legjobb vendéglátási szolgáltatást tudják biztosítani az utasok számára az étkező-, bisztró-, háló- vagy fekvőhelyes kocsival közlekedő vonatokon és két budapesti helyszínen is.



A második világháború jelentős változást hozott a vasúti vendéglátásban. A háború befejezése után az ismert történelmi változások mentén az utasellátás is átalakult, állami keretek között végzett tevékenységgé vált. A háborúban a vasúti járműpark jelentős része tönkrement, és az új történelmi helyzet következtében a korábbi üzemeltetési szerződések is érvényüket veszítették a háló- és étkezőkocsi-szolgáltatást korábban biztosító nemzeti társasággal, a CIWL-lel (Compagnie Internationale des Waggon Lits), valamint az állomási vendéglátó egységeket működtető helyi vállalkozókkal. A szocialista államok többségében önálló vállalatok alakultak az utasellátás feladatainak megoldására. Így volt ez hazánkban is, amikor is 1948. november 24-én, azaz 75 évvel ezelőtt megalapították az Utasellátó Nemzeti Vállalatot, amely a mai Utasellátó jogelődjének tekinthető. Az Utasellátó a szocializmus évtizedeiben az ország legnagyobb vendéglátóipari vállalatává nőtte ki magát, forgalmát és hálózatát tekintve is. Ez annak volt köszönhető, hogy a vasúti vendéglátás mellett a vállalat az autóbusz- és hajóállomásokon, valamint a hajók és a MALÉV-repülők fedélzetén is tevékenykedett, így nemzetközi szinten is vitte a magyar gasztronómia hírnevét. Az Utasellátó a Budapest-Bécs között közlekedő szárnyashajón, a Budapest-Passau viszonylatú, Donauprinzessin nevű luxus-szállodahajón is megjelent, sőt a bécsi hajóállomáson működő Tegetthoff étterem konyháját is az állami vállalat üzemeltette. Sorra nyíltak a modernnek számító Utasellátó éttermek, bisztrók, büfék az ország számos településén. A vállalat első 25 évében a földi vendéglátó egységek száma megszázezszorozódott, 1973-ban 780 Utasellátó-üzlet működött országszerte.

A vállalat az 1960-1970-es években a különféle, egyedi csomagolással rendelkező árucikkekről (csokoládék, üdítők), valamint az állomási mozgó büfékről és a szinte minden üzletben és használati tárgyon megjelenő ikonikus szárnyas logóról vált széles körben ismertté. Az 1960-as évek végén üzembe helyezték az állomási étel- és italautomatákat, amelyeket a budapesti pályaudvarokon, a forgalmas vidéki vasútállomásokon, valamint a legnagyobb forgalmat bonyolító fővárosi aluljárókban és egyéb népszerű helyszíneken, például a Budapesti Nemzetközi Vásár területén helyeztek el. A széles termékkörrel rendelkező automatákból 300 db üzemelt az országban. Az Utasellátó Vállalat kinőtte az utasvendéglátás kereteit, és a különféle parlamenti fogadások, nagyobb állami rendezvények gasztronómiai részét is bonyolította. Üzemeltette az országházi büfét, sőt 1986-ban a cég elnyerte az első magyar-

országi Forma-1-es futam teljes vendéglátásának jogát is. Mindeközben fejlődött az utasellátási célú járműpark is. Az ötvenes évek elején új háló- és étkezőkocsik beszerzése halaszthatatlan feladattá vált. A Dunakeszi Vagonygyárban 1951-ben készült 7 db fülkénként kétágyas, valamint 4 db fülkénként háromágyas hálókocsikat 1952 februárjában helyezték üzembe, az első két prototípus jármű pályaszám WL 350 és WL 351-es volt. A hatvanas évek végére a járműállomány részét képezte 30 db étkezőkocsi; 40 db hálókocsi; 40 db büfékocsi; valamint 20 db Bahvé, azaz büféfülkés kocsi. A hetvenes és a nyolcvanas években további, többségében NDK-gyártású háló- és étkezőkocsival bővült a járműállomány. A rendszerváltás után, az 1990-es évek elején elkezdődött az Utasellátó működési formájával és feladatkörével kapcsolatos, évtizedeken át tartó, vissza-visszatérő út- és szerepkeresési folyamat. Az Utasellátó Vállalat a MÁV szervezetében, Utasellátó és Idegforgalmi Igazgatóságként működött tovább. 1991-től megkezdődött a kisüzletek előprivatizációja, és 1993-ban kiszervezték az úgynevezett állószolgálatot: a legforgalmasabb állomási éttermek használati jogát külső vállalkozás, a Resti Kft. nyerte el. A MÁV-on belül működő Utasellátó tevékenységi köre ettől kezdve kizárólag a mozgószolgálat, vagyis a fedélzeti vendéglátás lett, de az étkező- és bisztrókocsik üzemeltetését úgynevezett haszonbérések végezték, akik pályázat útján nyerték el az üzemeltetési jogot. Az Utasellátó szervezet 1996-ban kivált a vasúttársaságból: a MÁV Rt. megalapította a rendszerváltás előtti Utasellátó Vállalat jogutódjának számító MÁV Utasellátó Rt.-t. Ez alapításakor az étkező-, bisztró-, háló- és fekvőhelyes kocsik üzemeltetését látta el. Ebben az időszakban történt meg az utasellátási célú járműpark jelentős korszerűsítése, amikor is a MÁV a





spanyolországi CAF gyártól 6 db légkondicionált háló-, 9 db fekvőhelyes és szintén 9 db étkezőkocsit vásárolt. Szintén a kilencvenes évek közepén történt meg a németországi DWA-gyárból 10 db étkező-bisztrókocsi beszerzése is. A CAF és DWA-járművek a mai napig meghatározó tagjai az Utasellátó-járműállománynak.

A 2003-ig létező MÁV Utasellátó Rt. időszakában a fedélzeti vendéglátási szolgáltatások biztosítása mellett a több lábon állásra is történtek kísérletek. Ilyen volt a társaság tulajdonaként megalakult Rail-Bus Kft. által elindított, kisbuszokkal végzett személyszállítás a vasútállomások és az utasok által megadott célpontok között. Ezt egészítette ki a néhány évvel később bevezetett Rail-Taxi szolgáltatás, melynek lényege, hogy a vonat-személyzetnél előrendelést leadó utasokat a peron végénél várta a Főtaxi. 1998-ban megnyílt az U-Tours nevű utazási iroda is, amely külföldi és belföldi program- és utazásszervezéssel, valamint szállásközvetítéssel foglalkozott.

2003-ban megtörtént az Utasellátó tevékenység visszaintegrálása a MÁV Rt. Személyszállítási Üzletágába. Innen – a MÁV-START Zrt. 2007-es megalakulása révén – a személyszállító vasúttársaság szervezetébe került át. A 2010-es években a járatszám és a személyi állomány is lecsökkent, így az újabb évtized elején döntést kellett hozni az utasellátási tevékenység további sorsáról.

Újjászervezés, megújulás

Fontos és jó döntésnek bizonyult, hogy hosszú idő után, 2019-ben újjászervezte a MÁV-START a vasúti vendéglátásért felelős Utasellátót, ennek eredménye az a magas szintű ellátás, amit az utasok a MÁV-START belföldi és nemzetközi szerelvényein, illetve a saját üzemeltetésben lévő

úgynevezett földi vendéglátóhelyeken napjainkban tapasztalhatnak. 2020. június 1-jétől önálló szervezeti egységként az Utasellátó Igazgatóság foglalkozik a vasúti vendéglátási szolgáltatások tervezésével, szervezésével és napi szintű megvalósításával, azzal a céllal, hogy az utazási élmény fokozásán keresztül, az utazást kiegészítő szolgáltatások biztosítása révén hozzájáruljon a vasúti személyszállítás versenyképességének növeléséhez.

E koncepció jegyében mind a szolgáltatás, mind az utasellátási célú járművek terén jelentős fejlesztések zajlottak az elmúlt 3 évben, dacára a pandémiás időszaknak és a világpolitikai események hatására nehezebbé váló gazdasági helyzetnek. Az Utasellátó sikere mögött jelenleg már több mint 450 munkavállaló áll, akik a vasúti vendéglátási szolgáltatások tervezésén, szervezésén és napi szintű megvalósításán dolgoznak. A három évvel ezelőtti újjászervezőkor az utasellátós munkavállalók létszáma még száz alatt volt, így ebből is jól látszik az a jelentős bővülés, amely

lehetővé teszi az utazóközönség Utasellátó szolgáltatásaival kapcsolatos igényeinek kiszolgálását.

Jelenleg naponta 95 vonat közlekedik étkezőkocsival vagy bisztrókocsival, ezek közül 10 nemzetközi, a többi belföldi járat. A nemzetközi étkezőkocsik szolgáltatását Pozsonyon, Prágán, Berlingen keresztül Hamburg felé, Pozsonyon és Varsón át Terespolba, továbbá Brassóba, Kolozsvárra és Bécsbe utazva lehet igénybe venni.

A nyári időszakban Keszthelyre és Splitbe közlekednek étkezőkocsik Utasellátó-szolgáltatással. A belföldi bisztrókocsi-szolgáltatás Miskolc, Nyíregyháza, Pécs és Szeged felé, továbbá nyáron Tapolcára vehető igénybe. Az Utasellátó ezenfelül napi 10 fekvőhelyes és 8 hálókocsit közlekedtet a nemzetközi vonatokban Berlin, Stuttgart, Zürich és Brassó felé, továbbá nyáron 6 éjszakai kocsit Splitbe és további 4 kocsit Fiumébe és Koperbe. Az idei nyári szezonban kiteljesedett a szolgáltatási paletta, elérte a tetőpontját a hálózat, mert évtizedes távlatban most közlekedik a legtöbb vonat Utasellátó szolgáltatással.

A 75. évforduló alkalmából 2023. november 25-én, szombaton, 10 órától 19 óráig a Keleti pályaudvaron ünnepélyes eseményre kerül sor. A nap során felavatásra kerül az „Utasellátó 75” című képes kiállítás a Lotz teremben, valamint a 6. vágány mellett bárki számára kívül-belül megtekinthetők lesznek az Utasellátás klasszikus, korábban és napjainkban futó járművei.

Ezen kívül zenei programok, nyereményjátékok, kvíz és különböző gyerekprogramok várják az érdeklődőket.

Az évfordulós események pontos programjáról a vasúttársaság honlapján olvasható részletes tájékoztatás.



MINDEN FELTÉTEL ADOTT A TOVÁBBI FEJLŐDÉSHEZ

A múlt áttekintése után Dibácsi Tamással, az Utasellátó Igazgatóság igazgatójával beszélgettünk az újjászervezés folyamatairól, valamint a jövőbeni tervekről.

Négy év telt el azóta, hogy újjászerveződött az Utasellátó szolgáltatása. Mi a legfontosabb tanulsága az elmúlt éveknek?

Véleményem szerint az, hogy bebizonyosodott, hogy megfelelő döntéshozói akarat és elkötelezettség esetén, továbbá annak a megközelítésnek az elfogadásával, hogy az Utasellátó-szolgáltatásokra az utazási élmény és ezáltal a versenyképesség növelése érdekében szükség van, lehetséges a vállalat keretein belül a mai kor elvárásainak megfelelő vendéglátási tevékenységet működtetni. 2019 végén ez a felsővezetői döntés megszületett, ennek mentén tudott megtörténni 2020-ban az utasellátási tevékenység újjászervezése, amely az alapját jelentette az elmúlt 3 év fejlesztéseinek.

Mi volt a legfőbb mozgatórúgója, hogy új alapokra helyezték a fedélzeti szolgáltatást a MÁV-START-on belül?

Az, hogy ne hagyjuk veszni a 2020-ban is már több mint hét évtizedes múlttal rendelkező Utasellátó ügyét, amelyet viszont csak úgy lehetett biztosítani, hogy a mai igényekhez igazítottuk, mondhatni modernizáltuk a szolgáltatást. Ez tetten érhető többek között az étkezőkocsik kínálatának a mai trendekhez illesztésén, a hagyományos fogások mellé a streetfood jellegű kínálat bevezetésén, a háló- és fekvőhelyes kocsikon az üdvözlőcsomagok és a reggeli választék megújításán, az Üzleti váróterem modernizálásán és az Utasellátó arculatának, logójának frissítésén is.

Az elmúlt évek adatai alapján be is igazolódtak a várakozásaink.

Az Utasellátó mely eredményeire a legbüszkébb?

Az előbb említett konkrétumokon túl arra, hogy az elmúlt évtizedek igencsak hullámozó és viharos időszaka után sikerült stabilizálni és fejlődő pályára állítani az Utasellátót, és ezáltal a vasúti vendéglátást. Ezt jól bizonyítja, hogy az Utasellátó Igazgatóság létszáma az elmúlt három év alatt több mint ötszörösére bővült, és az Utasellátó-járatok száma is megtöbbszöröződött a 2020-as állapothoz képest. Továbbá azt is jelentős eredménynek tartom, hogy az utasellátási célú járműpark modernizációjában is sikerült előre lépni, a járműfelújítások során az üzemképesség biztosítása mellett markáns szemponttá tudott válni az üzletképesség is és a munkakörülmények javulása is.

Milyen célkitűzéseik vannak a jövőre, merre szeretne tovább fejlődni az Utasellátó?

Az elmúlt három év gyors ütemű növekedése után a közvetlenül előttünk álló időszakban a feladat egyértelműen a konszolidáció lesz. A hangsúlyt ezt követően arra kell helyezni, hogy a működésünk a folyamatok, az eljárásrendek, a háttér-infrastruktúra és a nyújtott szolgáltatások terén is stabil legyen, és így folyamatosan színvonalas vasúti vendéglátási szolgáltatást tudjunk biztosítani. A jövőbeni járműbeszerzésekkel kapcsolatban jók

a kilátások, hiszen a fedélzeti vendéglátási funkció kialakítása minden beszerezni tervezett távolsági jármű specifikációjában megjelenik, így amennyiben a beruházások megvalósulnak, akkor tovább bővíülhet az utasellátási hálózat belföldi és nemzetközi forgalomban is.

Hol szeretné látni az Utasellátót a 80. és a 85. születésnapján?

Egy olyan vasúti vendéglátási szervezetet szeretnék látni 5-10 éven belül, amely modern járműveken színvonalas fedélzeti vendéglátási szolgáltatást nyújt, korszerű eszközöket használ a kiszolgálási és háttérfolyamataiban, digitalizált rendszerrel rendelkezik, minde mellett pedig szakmailag felkészült, utasbarát munkavállalókat foglalkoztat. Az a célkitűzésem, hogy ha egy utasunk igénybe veszi az étkező-, bisztró-, vagy akár a háló- vagy fekvőhelyes kocsijainkat, akkor úgy szálljon le a vonatról, hogy vendégként foglalkoztak vele és olyan színvonalú ellátásban részesült, hogy szívesen visszatérne. Továbbá szeretném, ha az Utasellátó a vonatok mellett ismét megjelenne az állomási vendéglátásban is a forgalmasabb csomópontokban, bővítve az ezeken a helyszíneken igénybe vehető szolgáltatások körét. Mindezek eléréséhez természetesen még sok munkára és kitartásra lesz szükség, de a feltételek adóttak a további építkezéshez.

Molnár Zsolt



A két és fél ezredik új autóbuszát is forgalomba helyezi idén a Volánbusz

Év végéig forgalomba áll az utolsó is abból a kétszáz darab Credobus Econell 12 típusú, szóló kivitelű, hazai gyártású autóbusból, amelyek szállítására 2023. április 6-án kötött keretmegállapodást a Volánbusz és a Kravtex Kft. A MÁV-VOLÁN-csoport járműfiatalítási programjában – az eddig lezárt beszerzéseknek köszönhetően – ezzel már pontosan 2500 jármű emeli az autóbuszos közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát.

A 2022 decemberében indult közbeszerzési eljárás eredményes lezárásának köszönhetően a Kravtex Kft. 2023-ban kétszáz darab Credobus Econell 12 típusú, kéttengelyes, alacsony belépésű, szóló autóbust szállít a Volánbusznak összesen 14,3 milliárd forint értékben. Az első 27 jármű Vas, Bács-Kiskun, Baranya, Somogy, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Békés, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyében már nyár eleje óta közlekedik. A további 173 autóbusz októberben és novemberben érkezik. Az új járművek az év végéig fokozatosan szinte valamennyi vármegye helyközi közlekedésében megjelennek. A hazai gyártású járművek légkondicionál-

tak, elektronikus utastájékoztató rendszerrel, fedélzeti kamerarendszerrel, kerekesszék, illetve babakocsi elhelyezésére kialakított speciális férőhellyel és a felszállást segítő rámpával, valamint USB-csatlakozókkal rendelkeznek. Az autóbuszokat a minél kevesebb károsanyag kibocsátásával járó, hatékony és biztonságos üzemeltetés érdekében az Euro6 emissziós előírásoknak megfelelő dízelmotor hajtja. A hamarosan érkező járművek már jól ismert, megbízható gyártmánynak számítanak, hiszen csak ebből a típusból 1046 darab állt forgalomba a Volánbusznál az elmúlt években. A Kravtex eddig összesen több mint 2500 Credobus márkájú autóbust adott át a

társaságnak, legutóbb 47 darab Econell 18 Next típusú csuklós jármű fiatalította a flottát. Folyamatosan megújuló és korszerűsödő járműállományával a Volánbusz 2022-ben csaknem 540 millió utazást bonyolított le országszerte. Hazánknak ma már nincs olyan járása, ahol ne tűnnének fel a társaság új buszai. A MÁV-VOLÁN-csoport járműfiatalítási programjának részeként, az eddig lezárt beszerzéseknek köszönhetően év végéig megérkezik a két és fél ezredik új autóbusz a Volánbuszhoz, így az elmúlt öt évben a közel hatezer darabos járműállomány már több mint negyven százalékát lecserélte a közlekedési társaság.

KIEMELKEDŐ TÁRSADALMI SZEREPVÁLLALÁSÉRT DÍJ

Kámánné Szép Terézia, a Nagykanizsán működő VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház intézményvezető igazgatója, a Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége által odaítélt **2023 év Kiemelkedő Társadalmi Szerepvállalásáért díjat** vehette át a Zala Vármegyei Prima Díjkiosztón.

Az elismeréshez szívből gratulálunk!



A jövő kihívásai nagy részben fenntarthatósági kihívások lesznek, amelyekkel úgy tudunk cégcsoportszinten sikeresen megbirkózni, ha ezekre időben a legújabb tudományos ismeretekre alapozva tudatosan készülünk.

Ebből a megfontolásból indította el a Magyarországi Üzleti Tanács a Fenntartható Fejlődésért (BCSDH) „A jövő vezetői” tehetségprogramját az Üzleti Világtanács (WBCSD) globális programját alapul véve. Ennek célja, hogy a tagvállalatok által delegált munkatársaknak bemutassa a vállalati fenntarthatóság komplex fogalmi rendszerét és már működő üzleti gyakorlatait, segítve őket abban, hogy pályájuk során ezen elvek mentén hozzák meg szakmai döntéseiket.

A MÁV-VOLÁN-csoport 2023-ban első alkalommal képviseltette magát az átfogó képzésen, azzal a céllal, hogy a cégcsoport zöld átállási kezdeményezéseit elmélyíthesse.

Az idei programban a MÁV Környezetvédelem, energetika és minőségirányítás munkatársa, Kerényi Judit vett részt, aki projektcsoporttal a biológiai sokféleség növelésének lehetőségeit – a „Zöldülő vasútállomás” koncepcióján keresztül – ismertetve a program zárónapján nyerte el az első helyezést a magyar nagyvállalatok vezetőiből álló szakmai zsűritől.

Hisszük azt, hogy egy olyan korszakban, amikor a fenntartható és ESG-megfontolások egyre inkább központi szerepet játszanak majd a vállalati döntéshozatalban, egy ilyen képzés jó eszközt biztosít a vasút folyamatos zöld átállási törekvéseinek eléréséhez. Ezért bízunk abban, hogy évről évre – minél több szakterületről érkező – további munkatársaink számára is nyílik lehetőség a szemléletformáló programban való részvételre.



A MÁV VAGON Kft. mintegy 75%-a magánkézbe kerül

A Társaságnak továbbra is a MÁV-VOLÁN-csoport marad a kisebbségi tulajdonosa

Magántőke bevonásával válhat jobbá, egyszerűbbé a vasúti járművek karbantartásának és gyártásának folyamata a MÁV-VOLÁN-csoportnál, miután a Kormány döntése nyomán a MÁV VAGON Kft. mintegy 75%-a magánkézbe kerül. A cégnek ugyanakkor továbbra is a MÁV-VOLÁN-csoport marad a kisebbségi tulajdonosa, így a munkavállalók foglalkoztatásának feltételeit nem befolyásolja a tulajdonosi szerkezet változása.

A tranzakciótól versenyképesebb, üzleti alapú működést, a döntések és a javítások át-futási idejének rövidülését, valamint a jobb anyagellátást várja a cégcsoport, amelyek révén növelhető a vasúti személyszállításért felelős MÁV-START járműveinek üzem- és üzletképessége, végső soron az általános szolgáltatási színvonal és utaselégedettség. Az eladást két éves, alapos kormányzati előkészítés előzte meg. Mára történelmi múlttá váltak azok a világszínvonalú sikerek, ame-

lyeket Magyarország a vasúti járműgyártás területén ért el. Az a szándék, hogy hazánk a kiváló minőségű munkájával és kiemelkedő tudású szakembereivel újra felkerüljön a járműgyártó nagyhatalmak körébe. Ez a cél most elérhető lesz, hiszen a vállalat új, többségi tulajdonosa az a Magyar Vagon Zrt. lesz, amely a Dunakeszi Járműjavító tulajdonosaként a magyar vasúti jármű-gyártó és karbantartó piac meghatározó szereplője. A kormányzat célja, hogy a MÁV-VOLÁN-

csoport kötöttpályás járműveinek jelenlegi 40 éves átlagéletkorát jelentősen csökkentse, ehhez pedig korszerű járművek beszerzése és gyártása szükséges. A tulajdonosi szerkezetben történő változással a MÁV VAGON Kft. fejlesztési képességei és gyártási kapacitásai hatékonyan támogatják e cél megvalósulását, illetve a tranzakció révén lehetővé válhat a járműgyártás piaci finanszírozása is.

A munkavállalók foglalkoztatásának feltételeit nem befolyásolja a tulajdonosi szerkezet változása.

A Magyar Vagon Zrt. vállalja a Kollektív Szerződés és az egyéb foglalkoztatáspolitikai intézkedések jelenlegi tartalommal való fenntartását, a Kollektív Szerződés hatályban tartását a vonatkozó megállapodások szerinti időtartamra.



Többféle választási lehetőség az év végi lojalitás juttatás kifizetésére

Az év végéhez közeledve aktuális témává válik, és sokak érdeklődésére tarthat számot a munkavállalói lojalitást elismerő juttatás. A juttatás összege a MÁV-VOLÁN-csoport összes társaságánál 350 000 Ft. Erre a teljes összegre azok jogosultak, akik 2022. december 1. és 2023. november 30. között folyamatosan munkaviszonyban állnak a MÁV-VOLÁN-csoporthoz tartozó valamely vállalattal, és a kifizetés napján is fennáll ez a jogviszonyuk.

Aki 2022. december 1. után, de legkésőbb 2023. október 31-én létesített munkaviszonyt, szintén jogosult erre a juttatásra, de ő nem a teljes összegre, hanem a munkaviszony létesítésének időpontjától időarányosan kapja meg a juttatást. Egyszerű példával élve, ha valakinek féléves munkaviszonya lesz idén november 30-ig, akkor ő bruttó 175 000 Ft-ra, vagyis a 350 000 Ft felére lesz jogosult. Hasonlóan kell eljárni azok esetében is, akiknek ugyan 2022. december 1. óta folyamatos a munkaviszonyuk, de részmunkaidőben vannak foglalkoztatva. Az ő esetükben szintén arányosan, a részmunkaidő arányában kell a juttatás összegét kiszámítani.

Az idei évben is lehetőség lesz rá, ha valaki magára nézve kedvezőbbnek tekinti, és ezt kéri, akkor a teljes egészében pénzbeli kifizetés helyett választhatja a SZÉP-kártyára történő utalást (úgy, mint tavaly). További lehetőség, hogy a juttatást nemcsak SZÉP-kártya vagy pénzbeli kifizetesként, hanem akár a pénzbeli kifizetés és a SZÉP-kártyára juttatás kombinációját is kérhetjük, fele-fele arányban.

A választási lehetőségek tehát a következők

- bruttó 350 000 Ft pénzbeli juttatás vagy
- nettó 309 000 Ft SZÉP-kártya juttatás vagy
- bruttó 175 000 Ft pénzbeli juttatás és nettó 154 500 Ft SZÉP-kártya juttatás.

Ezeket az összegeket arányosan kell érteni azok esetében, akik részmunkaidőben vannak foglalkoztatva, vagy 2022. december 1. után kerültek a vállalatcsoporthoz. A fenti lehetőségek közötti választást egy online felületen, 2023. november 10. és november 24. között tehetjük meg a törzsszámunk és egy külön erre a célra

kialakított kód birtokában. A kód az október havi bérről szóló bérfizetési jegyzéken szerepel, amit novemberben kapunk kézhez. Az elektronikus felületen lehetőség lesz a választás határidőn belüli módosítására is. Az elektronikus felület elérhetőségéről hírlevélből és a Vasutasmagazin online felületén kaphatunk információt.

Ha valaki eleve pénzjuttatást szeretne, vagy az elektronikus felületen nem nyilatkozik, neki automatikusan pénzbeli juttatásként kerül kifizetésre a lojalitásjuttatás. Vagyis ha a pénzjuttatást kérnénk, nem kell tennünk semmit.

Fontos tudni, hogy a pénzbeli juttatás bruttó összeg, és bérként adózik. A SZÉP-kártya-juttatás azonban nettó összeg, a munkavállalónak nincs adófizetési kötelezettsége már utána. A SZÉP-kártya-juttatás mellett szólhat az is, hogy év végéig (az azt elfogadó helyeken, több áruházláncnál is) élelmiszer vásárlására is felhasználható az egyenlege.

A lojalitásjuttatás kifizetésére mind pénzbeli juttatás, mind SZÉP-kártya biztosítása, mind ezek kombinációja esetén 2023. december 15-én fog sor kerülni.

MUNKATÁRSAINK LELKI EGÉSZSÉGÉNEK TÁMOGATÁSA

Novemberben ismét csatlakozhatunk akár személyesen, akár online a tavaly nagy sikert aratott Lelki Egészségnapok rendezvénysorozat programjaiba. Jelen összeállításunkban a Támogatlak programot mutatjuk be, valamint az idei Lelki Egészségnapok programját és a minitréningek tartalmát ismertetjük.

Támogatlak program

A vállalatcsoporthoz tartozó program a világjárvány kezdetén azért jött létre, hogy a krízishelyzetekben, a munkavégzéssel kapcsolatos nehézségek megoldásában, az otthoni munkavégzés és a megváltozott élethelyzetek kezelésében nyújtson támogatást. Célja a tudásátadás, ismeretszerzés, az önfejlesztés és gyors konzultációs lehetőség biztosítása a munkavállalók biztonságérzetének megszilárdítása, valamint lelki egészségének megóvása érdekében. A Támogatlak program alulról jövő kezdeményezés, a benne részt vevő munkatársak önkéntesen, munkaköri feladataikon felül végzik segítő tevékenységüket.

Népszerű minitréningek

Az online támogatói tevékenységnek köszönhetően a trénernek egyre hatékonyabban alkalmazták a digitális platformokat, miközben egyre többen ismerték fel az egyéni képességek fejlesztésének fontosságát. Így válhatott mára a Támogatlak program legnépszerűbb elemévé a 2021 nyarán indult minitréning-sorozat. A minitréning-alkalmak meghirdetésekor általában kevesebb mint 10 perc alatt betelnek a helyek. Az online készség-

fejlesztő tréningek a nagyvállalati közegben is jól beilleszthető időhatékony fejlesztő alkalmakat biztosítanak az érdeklődőknek. A MÁV és a MÁV-START tréneri segítségével alkalmanként 10-15 fő ismerhet meg többek között önismereti, stresszkezelési és a munkavégzés hatékonyságát növelő technikákat. Az online minitréningekhez az irodából vagy home office alatt is lehet csatlakozni. Egy-egy átfogó téma elméleti háttérének rövid ismertetésén túl konkrét, kézzel fogható gyakorlatokat is kipróbálnak a résztvevők, az alkalmak végén pedig ajánlott szakirodalom is rendelkezésre áll a téma iránt mélyebben érdeklődőknek. A Támogatlak program csapata a jövőben is elkötelezett a minitréning-sorozat folytatása mellett, ezért folyamatosan új témakörökkel bővíti a tréningek palettáját.

Lelki Egészségnapok - három nap a lelki feltöltődés jegyében

A minitréningek népszerűsége és sikere bizonyítja, hogy munkatársainknak nagy szükségük van a lelki erőforrások megerősítésére. A nagy érdeklődésre tekintettel a Támogatlak 2022-ben kidolgozott egy programsorozatot, amely a lelki egészség témájához kapcsolódó változatos program-

elemeket sorakoztat fel. A 2022 novemberében elindított háromnapos programon népszerű szakemberek tartottak megerősítő és gyakorlatias előadásokat mentálhigiénés témákban, amelyek online is megtekinthetők. Online és személyes minitréningeken lehetett részt venni, a MÁV-TÉKA programon pedig önként jelentkező kollégák tanulságos élettörténeteit, személyes élményeit hallgathattuk meg. FILMKLUB is várta az érdeklődőket, ahol egy magyar kisjátékfilm alapján a résztvevők a munkahelyen előforduló leggyakoribb nehézségekről, konfliktusokról beszélgethettek.

A Lelki Egészségnapok rendezvény-sorozat 2023-ban is folytatódik!

A Támogatlak program csapata 2023. november 14-16 között ismét külső előadók inspiráló előadásaival, online és személyes minitréningekkel készül a rendezvényre. Idén is jelentkeztek olyan munkatársak, akik vállalkoznak arra, hogy megosszák érdekes, inspiráló élettörténeteiket 12 perces előadásokon, a MÁV-TÉKA programon. Ismét lesz FILMKLUB mindazoknak, akik szívesen beszélgetnek egy közösen megtekintett, elgondolkodtató kisjátékfilm után annak lelki vonatkozásairól.

A Lelki Egészségnapok 2023-ban várható programja

Az előadások és a személyes minitréningek helyszíne Budapest. A Lelki Egészségnapok programjairól hírlevélben és a www.vasutasmagazin.hu Támogatlak rovatában adunk részletes tájékoztatást.

1. nap - 2023. november 14. (kedd)							
10:00–12:00	Pál Feri előadása: Az önmegvalósítás lehetőségei						
MINITRÉNINGEK							
13:00–14:00	Munkahelyi egyensúly (személyes)	MBTI (személyes)	DISC (személyes)	Ősz- művészetterápia (személyes)	Időtervezés (online)	Konfliktus- kezelés (online)	Erőforrásaink (online)
14:00–15:00							
15:00–16:00							
16:00–17:00		Erőforrásaink (online)					
17:00–18:00	Irodalom-terápia (online)						
18:00–19:00							
2. nap - 2023. november 15. (szerda)							
10:00–12:00	Kádár Annamária előadása: Légy a saját életed mesehőse						
MINITRÉNINGEK							
13:00–14:00	Művészetterápia (személyes)	Kreativitás (személyes)	Szavakon túl (személyes)	Érzelmi intelligen- cia, empátia (személyes)	Relaxáció, mindfulness (online)	Reziliencia (online)	Motivációink feltérképezése (online)
14:00–15:00							
15:00–16:00							
16:00–18:00	FILMKLUB						
3. nap - 2023. november 16. (csütörtök)							
10:00–12:00	Klein Dávid: Előadás a kitartásról és céljaink eléréséről						
13:00–15:00	MÁV-TÉKA						



A minitréningek tartalma

Találd meg önmagad!: A Jung elméletét felhasználó Myers-Briggs típusindikátor, azaz MBTI megismerése nemcsak az önmagunkkal való kapcsolatunk javítására szolgál, de a másokkal való kapcsolatunkat is fejlesztheti. Egyrészt személyiségünk sajátosságainak megismerése által segíti személyes fejlődésünket, másrészt támogatást nyújt a hatékony kommunikációban is. Különösen hasznos megérteni, hogy az emberek működési módjai gyökeresen eltérhetnek a miénktől. Ha szeretnéd jobban megismerni magadat, akkor gyere el erre a tréningre, amely során érdekes és gyakorlatias feladatokon keresztül jutunk el a személyiségprofilod fő mozgatórugóihoz.

DISC - a hatékony kommunikáció és a sikeres együttműködés titka: Minden szervezetben mindenki egyedi és egyben különböző, ezekben a különbözőségekből nagy erők rejlenek. A DISC-modell egy olyan utazás, amely az ilyen különbségek, önmagunk és mások jobb megértését és az erősségek összekapcsolását szolgálja, valamint azt, hogyan építsünk ezekre céljaink elérése érdekében.

Az őszi lelki üzenete – művészetterápiás csoportfoglalkozás: Utazásra invitálunk lelkünk belső világába, ahol a csoportfoglalkozáson a természettel összekapcsolódva lehetünk jelenek. A mindenkiben ott lakozó alkotó erőket hívjuk segítségül a bennünk rejlő kreatív energiák mozgósításával, az önismeret fejlesztése, a lelki harmónia megteremtése és a mindennapi stressz oldása érdekében a zene- és vershallgatás, relaxáció, rajzolás, alkotás segítségével. A program személyes jelenlétet igényel, a részvételhez művészeti előképzettség nem szükséges.

Tudatos időtervezés: Beborítanak a feladatok, maguk alá temetnek a határidők? Jó lenne strukturáltan gazdálkodni az időddel? Időbeosztásunk erősen befolyásolja a stresszszintünket, a hangulatunkat, a feladatvégzésünk hatékonyságát. A minitréningen konkrét, mindennapokban jól használható technikákat kapsz, amelyek segítenek a hatékony időgazdálkodás kialakításában, abban, hogy a számodra legfontosabb, régóta halogatott, háttérbe szorult vagy esetleg mellőzött életterületekre, célokra is maradjon idő.

Konfliktuskezelés: Mindennapi létezésünk alapvető kihívása, hogyan tudunk működni olyan közegben, ahol rendszeresek az érdekellentétek. Az érdekellentétek konfliktusokat szülnek, amelyeket kezelniünk kell, nemcsak azért, mert olyan emberekkel kerülhetünk konfliktusba, akikkel a továbbiakban is együtt kell dolgoznunk, de saját magunk miatt is, hogy a lelki egyensúlyunkat megtarthassuk. A minitréning ehhez villant

fel majd technikákat, ebben szeretne némi iránymutatást adni.

Erőforrásaink: Változások, kimerítő mindennapok, kihívások, bizonytalanság, stressz. Mindezek csökkentik energiaforrásainkat és hatással vannak közérzetünkre, jóllétünkre. Erőforrásaink ezekben a helyzetekben kiemelten értékesek: feltöltődést, munkát, energiát, motivációt adhatnak. Ezen a tréningen tudatosíthatod, mik a saját, személyes erőforrásaid, hogyan találhatod meg és használhatod őket. Megnézzük, mit jelentenek a külső és belső erőforrások.

Irodalomterápia: Tréningünkön az irodalomterápia módszeréből nyújtunk ízelítőt. Nem kell sem művészet, sem irodalom kedvelőnek lenned, hogy használni tudj az általa nyújtott eszközöket. Konkrét példán keresztül világítunk rá, hogyan segíthet számunkra egy regény, egy vers, egy festmény, mire használhatom a művészetet saját személyiségem alakításában. Miért van erejük a szavaknak, hogyan teremthetjük mérőföldköveket a saját életünkben általuk? Nem csak a művészetet kedvelőknek!

Lelki
Egészségnapok

Változásban az erő! – művészetterápiás csoportfoglalkozás LEN-utazóknak: Itt a helyed, ha épp eltévedtél, elhibáztad az irányt vagy nincs megfelelő iránytűd, elágazáshoz értél és nem tudsz dönteni, hogy merre tovább, az elméletben tanultakat nehezen alkalmazod a gyakorlatban, gyakran szembesülsz időzavarral. A csoportfoglalkozás fejleszti személyiségünket, reális önismeretet ad, segíthet a stressz és szorongás levezetésében és a tiszta kommunikáció tapasztalásában is.

Kreativitás: Szeretnél gyorsabban és könnyebben megoldani különböző problémákat? Ebben a kreativitás fog segíteni! A tréningen célunk, hogy szokatlan nézőpontok kerüljenek felszínre, melyek által új ötletekhez juthatsz, és nem a megszokott gondolkodási keretek között mozogsz tovább. A háromórás személyes tréning után nyitottabbá válhatsz a saját benned rejlő ötletek iránt, könnyebben és bátrabban megfogalmazhatod gondolataidat, egyszerűen feléleszted a benned szunnyadó kreativitást.

Szavakon túl: Ki ne szeretne a szavak mögé látni? Olvasni az apró jelekből, ami a kommunikációt kíséri. Megfejtani, mi jár igazából a másik fejében: legyen szó akár a

beszélőről vagy épp hallgatósról? Milyen sok apró, sokszor önkéntelen gesztus, mozdulat van, ami elárulhatja, mit is gondolnak mások valójában. Egy izgalmas, interaktív alkalom keretein belül eredünk mindezek nyomába, a Szavakon túl tréningen.

Érzelmi intelligencia – empátia: Hogyan tegyük intelligenssé érzelmeinket és boldoguljunk az empátia világában? Köztudott, hogy többféle intelligencia jellemzi az embert: értelmi, érzelmi, nyelvi, logikai, társas, vagy akár mozgásos. Kutatások alapján az ész és a logika csupán 20%-ban határozza meg az egyén sikerét, 80% egyéb erőforrásokra vezethető vissza. A tréningen azt járjuk körbe, hogy melyek ezek az „egyéb” tényezők, amelyekkel befolyásolni tudjuk boldogságunkat, egyéni eredményeinket, és mit tehetünk az érzelmi intelligenciaként azonosított területek fejlesztése érdekében.

Relaxáció: Szorongásoldó, stresszkezelési, valamint tudatosságot fokozó technikák kipróbálását és elsajátítását tesszük lehetővé, melyek segítik a testi-lelki ellazulást és a feszültségoldást. A program a múltból való rágódást és a jövőtől való aggodást félretéve a jelen pillanat megélését támogatja. A tréner által vezetett technikákat bármilyen élethelyzetben elővehetjük a későbbiekben, amikor szükség van rá. A programban való becsatlakozáshoz szükséges egy olyan kényelmes és csendes hely, ahol nem zavar meg senki a gyakorlatok végzése közben. Kérjük, hogy akkor regisztrálj, ha nyugodt környezetből (egyedül irodából vagy otthonról) tudsz bekapcsolódni. A bizalmas és meghitt környezet megteremtése érdekében kamerát nem fogunk használni a gyakorlatok közben.

Reziliencia: A XXI. században olyan mértékben gyorsultak fel a folyamatok, hogy hozzá kell szoknunk a változás állandóságához. A változás fokozott stresszhelyzetet teremt, amely könnyen vezet a motiválatlanság, a kiegésző szakutcajába. A lelki ellenálló képességünk erősítése olyan fontossá vált, mint a reggeli étkezés. A minitréningben szeretnénk technikai segítséget nyújtani.

Motivációink feltérképezése: A lelkesedés, a kitartás és a pozitív hozzáállás megkérdőjelezhető a teljesítményt, a motivációban rejlő erő feltérképezhető. Az online minitréning során a résztvevőkkel megismertettük a külső motiváció és belső motiváció különbségét. Segítünk rátalálni saját motivációjakra, az érdeklődés, ambíció és kitartás eszközeire. Közös gondolkodással, tapasztalatok megosztásával keressük a hatékony technikákat és eszközöket a motiváció fenntartásához. Válasszatok igyekezzünk találni, hogy a kitartás és a célok eléréséhez a külső és belső motiváció egyensúlyát hogyan találjuk meg.

ÖTLETEKBEN GAZDAG
A MÁV-VOLÁN-CSOPORT

Szeptember elsején indult útnak az Ötletláda kezdeményezés és kijelenthetjük, hogy a munkavállalói ötletek az egész vállalatcsoporthoz megmozgatták.

Október hónapra az online és papíralapú ötletládák folyamatosan megteltek, az ötletgazdák újabb és újabb javaslatokat és észrevételeket juttatnak el a döntéshozók felé. Az ötletkoordinátorok a vállalatban belül felveszik a kapcsolatot a szervezetekkel, valamint az ötletkoordinátorok együttműködve rendszeresen egyeztetnek

az ötlet „helyéről”, hogy minél hamarabb eljussanak az illetékes szervezetekhez. A döntéshozók felkészítése is megtörtént az informatikai felületen kialakított értékelő rendszer használatára, így az ötletet benyújtó munkatársak a megadott e-mail-címükre a szakmai értékelés is megkapják.

ÖTLETEK SZÁMOKBAN

2023.október 20-ai adatok

MÁV ZRT.

265 db

VOLÁNBUSZ ZRT.

96 db

MÁV-START ZRT.

156 db

MÁV-HÉV ZRT.

15 db

MÁV SZK ZRT.

37 db

MÁV VAGON KFT.

14 db

MÁV FKG KFT.

3 db

MILYEN A JÓ ÖTLET?

• Az ötletlap vagy űrlap pontos kitöltése!

• Minden ötlet külön ötletlapon adható be, (több ötlet esetén mindegyikhez új ötletlapot vagy online űrlapot szükséges kitölteni és beadni.)

• Az ötlet újszerűségének kimutatása, az ötlet megvalósíthatóságának lépései, gazdasági hatásának és eredményeinek kiemelése a beküldött ötletnél!

• Azért érdemes időt szánni rá, hogy ne csak észrevétel kerüljön a ládába, hanem valóban egy jó ötlet érjen célba!

Bízunk a MÁV VAGON Kft., a MÁV KfV és a MÁV-FKG munkatársait is, hogy használják az online ötletláda felületét, mert az ott beadott ötletek azonnal megérkeznek. Az ötletet benyújtó kollégáknak a vállalatok ötletkoordinátorai október végétől eljuttatják az ötletért járó ajándéktárgyat, amelynek szervezése folyamatban van.

Továbbra is biztatjuk a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalóit az online Ötletláda használatára, hiszen a fejlesztő és innovatív megoldásaik a vállalatcsoporthoz eredményes működésére is hatással lehetnek. Várjuk a kollégák ötleteit a <https://www.vasutasmagazin.hu/otletlada> elektronikus felületünkön keresztül a regisztrációt követően.

EGYÜTTMŰKÖDÉS AZ OKTATÁSI INTÉZMÉNYEKKEL

Az oktatásban egyre fontosabbá válik a vállalatok és az oktatási intézmények közötti együttműködés. A mai gyorsan változó üzleti környezetben a vállalatoknak szükségük van az innovatív és kreatív munkaerőre, a diákoknak pedig az átfogó tudásra és a valódi életben szerzett tapasztalatokra. Ezért fontos célkitűzés a közép- és felsőfokú oktatási intézményekkel a minél szorosabb, széles területet felölelő együttműködés.

A MÁV-VOLÁN-csoport vállalatainak képzési struktúrája alapvetően három területet ölel fel: a szakképzés, a felsőoktatás és a felnőttképzés. Ezeknek a területeknek egymással szinergiában kell állniuk és együtt kell működniük, egymásra kell épülniük annak érdekében, hogy a hosszú távú szakember-utánpótlás biztosítása költséghatékonyan tudjon megvalósulni. A hatékonyság szempontjából figyelembe kell venni a tartalmi kérdéseket, az időtényezőt és a vizsgáztatás szempontrendszerét. A képzési rendszer fejlesztésének ezt a célt kell hosszú távon szolgálnia.

A szakképzés új rendszere – melyben a cégcsoport vállalatai aktív szerepet vállalnak – lehetővé teszi, hogy a szakmai oktatás alatt valós szakmaspecifikus ismeretekre és gyakorlatra tegyenek szert a tanulók valós munkakörnyezetben.

A vállalatok számára a szakképzés számos előnyt rejt:

- A középiskolában olyan életkorban és olyan időtartamban tudunk a fiatalokkal kapcsolatba kerülni, ami lehetővé teszi, hogy megszeressék a vasutat, a közúti személyszállítást, a választott szakmájukat, és elsajátítsák a leendő munkakörük betöltéséhez szükséges szakmai ismereteket.
- A képzések tananyagtartalmának kidolgozását valamennyi esetben vállalati szakembereink végzik, így azok megfelelnek a kapcsolódó munkakörök bemeneti feltételeinek. A végzettség megszerzését követően sokkal rövidebb idő alatt (néhány hét) munkába állíthatók a végzősök.
- A szakmai ismeretek átadását szinte kivétel nélkül saját kollégáink végzik, ez garancia a minőségi oktatásra, a személyes kapcsolatok kialakítására.
- A MÁV vállalatok telephelyein és a Volánbusz járműfenntartási és forgalmi üzeimben a legjobb szakembereinktől tanulhatják a szakma alapjait a tanulók, olyan készségekre és kompetenciákra tesznek szert, amelyek megalapozzák a munkaerőpiacon keresett képzettség megszerzését. Végzősökként már szakmai és munkahelyi tapasztalatokkal is rendelkeznek.
- Több szakképzettség esetén azonosak az alapozó tárgyak, így egy osztályon belül több szakma is indítható (vasutas osztály).
- Közös pályaorientációs kampányok a középfokú képzőintézményekkel. Közös az érdek; minél több érdeklődő diákot bevonítani.
- A szakképzés folyamatos utánpótlást jelent, ami különösen fontos a mai munkaerőpiaci helyzetben.
- A legtehetségesebbek egyetemi szakirányú képzésben folytathatják tanulmányaikat szintén duális képzés keretében.

Jelenleg MÁV-VOLÁN-csoport szinten több mint 40 szakképző intézménnyel működünk együtt.

A középfokú duális oktatásban a Volánbusz 7 szakma oktatásában vesz részt, több mint 150 tanulóval kötött szakképzési munkaszerződést egységes irányelvek alapján. A MÁV vállalatok évente mintegy 300 tanulóval kötnek szakképzési munkaszerződést. A MÁV-VOLÁN-csoport vállalatainak célja, hogy segítse a szakképzést, az ismeretek és készségek átadását a valódi munkafolyamatokba illeszkedő gyakorlati tevékenységgel, lehetőséget teremtve a többdimenziós tanulásra, nemcsak elméleti szinten, hanem a gyakorlati normák, viselkedésmódok megismerésének fókuszát is szem előtt tartva, összhangban a képzőintézmények elvárásaival.

A felsőoktatás területén jelenleg 10 egyetemmel van a MÁV-VOLÁN-csoportnak együttműködési megállapodása. (SZE, BME, DUE, ÓE, PTE, DE, Corvinus, ELTE, Miskolci Egyetem, Gábor Dénes Egyetem). A csoport szintű felsőoktatási stratégiánk célja, hogy területileg és tartalmilag lefedje a csoport szintű igényeket.

Főbb együttműködési területek:

- Duális képzéseket és ösztöndíjprogramot működtetünk mentori támogatással, számos hallgatót fogadunk szakmai gyakorlatra, szakdolgozati témákat kínálunk széles körben mentorok biztosításával.
- Kollégáink vendégelőadóként oktatnak a közösségi közlekedés számára releváns képzésekben.
- Számos esetben dolgozunk ki partneregyetemeinkkel közösen olyan képzési programokat, amely vállalatspecifikus tudást biztosít a kollégák széles körének.
- Rendszeres résztvevői vagyunk az egyetemi börszéknek, nyílt napoknak, kari napoknak.
- Vannak együttműködéseink szakmai projekteknél.

A felsőfokú duális képzési forma előnye:

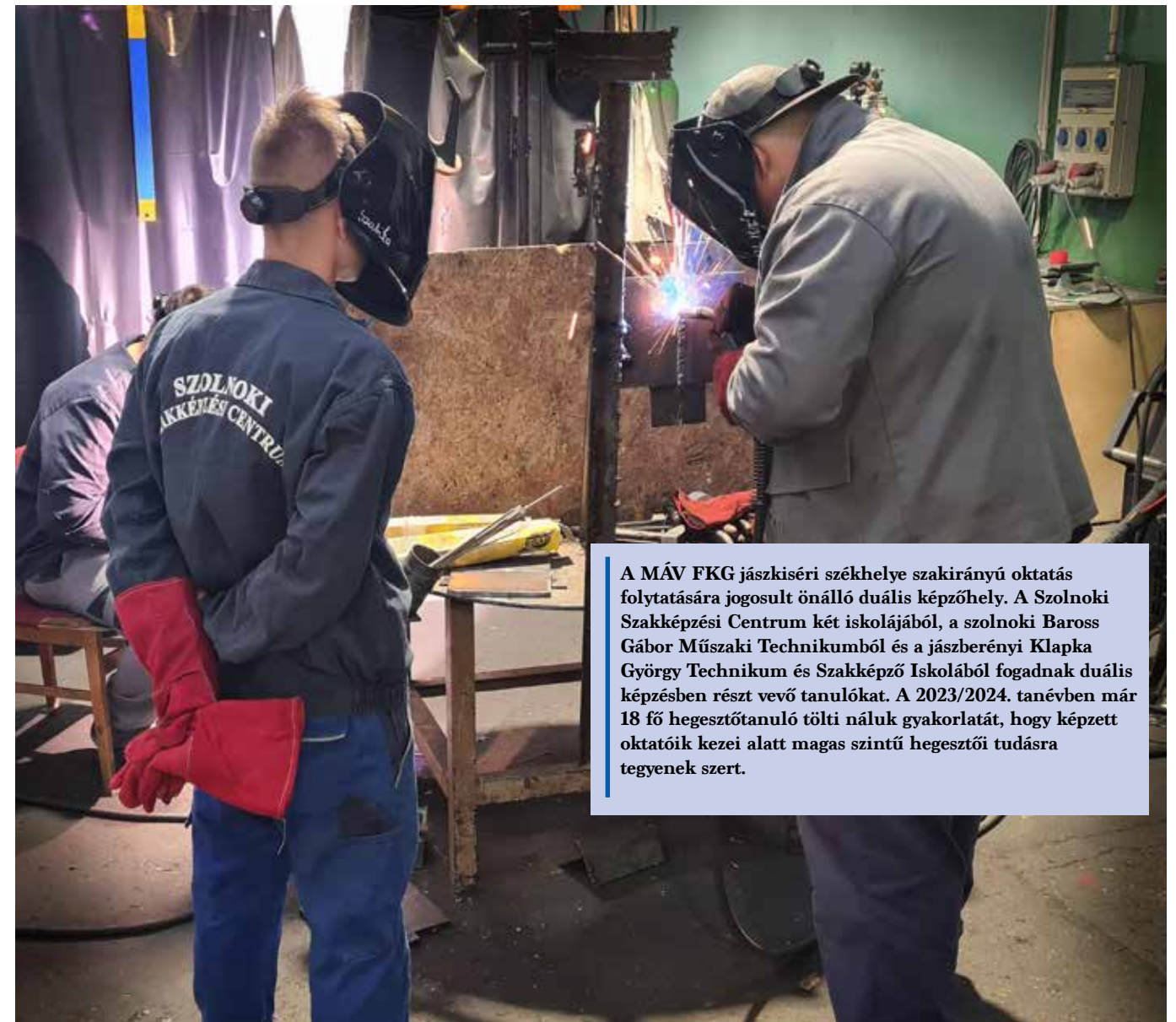
- A hallgatók már az egyetemi éveik alatt megismerik az érintett szakterületet, a munkahelyi körülményeket, technológiát és vállalati kultúrát.
- Munkakörtől függően a végzést követően vagy egyáltalán nincs szükség betanulási időre, vagy az jelentősen lerövidül.
- Kialakul a hallgatóban a munkahely és szakma iránti elkötelezettség.

A DUÁLIS KÉPZÉST TÁMOGATJA A MÁV FKG IS JÁSZAPÁTIBAN

Együttműködési és támogatási partneri kapcsolat jött létre a MÁV FKG és a Szent József Katolikus Elektronikai Technikum, Jászapáti tagintézménye között. A MÁV-VOLÁN-csoport leányvállalatának támogatásával a duális rendszerű képzés részeként ipari gépész osztály indult az idei tanévben, Jászapátiban.

A MÁV FKG célként tűzte ki, hogy szerepet vállaljon a szakképzésben és az ott tanulók számára hosszú távú, kiszámítható jövőképet adjon. Törekednek arra a Jászságban is, hogy egyensúlyba hozzák a munkaerőpiaci igényeket a szakképzés által kínált lehetőségekkel, így a sikeres egyeztetéseket követően a MÁV FKG együttműködési és támogatási megállapodást kötött a Szent József Katolikus Elektronikai Technikum, Gimnázium és Kollégium Jászapáti tagintézményével. A szerződést Sejkóczki András, a MÁV FKG ügyvezetője és Halász Péter, az iskola igazgatója írta alá. A partnerek kiemelt célja,

hogy a 2023/2024. évi tanévtől a MÁV FKG által támogatott ipari gépész osztály létrehozásával elinduljon egy hosszú távú elméleti és még inkább gyakorlatorientált képzési rendszer, melyben a részt vevő diákok számára a tanulmányaik befejezése után biztos munkahelyet is lehetővé tegyen a vasútvállalat. A 2023 szeptemberében induló tanévtől az iskola ipari gépész osztály tanulóit a MÁV FKG támogatásával teljeskörűen felújított, modern eszközökkel felszerelt elméleti és gyakorlati tantermekben kezdhették meg tanulmányaikat.



A MÁV FKG jásziséri székhelye szakirányú oktatás folytatására jogosult önálló duális képzőhely. A Szolnoki Szakképzési Centrum két iskolájából, a szolnoki Baross Gábor Műszaki Technikumból és a jászberényi Klapka György Technikum és Szakképző Iskolából fogadnak duális képzésben részt vevő tanulókat. A 2023/2024. tanévben már 18 fő hegesztőtanuló tölti náluk gyakorlatát, hogy képzett oktatóik kezei alatt magas szintű hegesztői tudásra tegyenek szert.

UTASELLÁTÓ

75 éve az utasokért

Az idén 75. születésnapját ünneplő Utasellátó színes történelmét hoztuk el képekben, egészen a múlt századtól napjainkig. Történelmi időktől függetlenül az utasok számára mindig is fontos volt a fedélzeti szolgáltatás, amelynek minden korban igyekezett megfelelni az Utasellátó.

„Az utasok számára mindig is fontos volt a fedélzeti szolgáltatás”



„Ne maradjunk ki a vasút reneszánszából!”

Magyar Vasút Konferencia 2023



A Konferencia I. szekciója a Vasút-fejlesztés évtizede?! – Új paradigmák és kihívások címet viselte. A szekció célja volt, hogy átfogó képet nyújtson azokról a stratégiákról és projektekről, amelyek a magyar vasúti hálózat modernizálását, hatékonyabbá tételét, a vasúti hálózat kapacitásának növelését, a sebesség és hatékonyság javítását, valamint a környezettudatosságot célozzák meg.

Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. vezérigazgatója előadásában a MÁV jelenlegi állapotáról és az előttünk álló fejlesztési lehetőségekről beszélt. Hasonlatában a MÁV-ot egy patinás épületnek tekintette, amelyben vannak ugyan korszerűsítések itt-ott, de sajnos, többségében évtizedek óta meggyengült részeket találunk, amelyek helyenként javítás alatt állnak. A „házat” a pincétől a padlásig kell megújítanunk. Ehhez idő, szabályozói és jogalkotói támogatás, pénz és szakmai konszenzus kell. Nincs több haladék a magyar vasút megújításához. Ennek a történelmi lehetőségnek a felelősei mi vagyunk most, itt a jelenben.

A hazai vasúti szakma legrangosabb rendezvénye zajlott 2023. október 5-én. Az idei Magyar Vasút Konferenciát Dr. Mosóczi László, a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület elnöke, MÁV-START vezérigazgató, miniszeri biztos nyitotta meg, majd az Építési és Közlekedési Minisztérium részéről Nagy Bálint közlekedésért felelős államtitkár mondott köszöntőbeszédet. A Magyar Vasút Konferencia vezető gondolata 2023-ban a vasútfejlesztés, a versenyképes és fenntartható közösségi közlekedési opció érdekében történő folyamatos fejlesztés.

A megújításhoz a jogi és politikai garanciát megkaptuk, ezzel egy új korszak kezdődhet. Ha a környező országokra tekintünk, kijelenthetjük: Magyarország nem marad ki a vasút fejlesztéséből. Ehhez elsőként az alapokat kell rendbe tenni. Elsőként tehát a lassújeleket felszámoljuk, és a pálya állapotát helyrehozva olyan menetrendet és sebességet hozunk létre, amely megalapozza majd a következő évek fejlesztéseit.

A menetrendszerűséget és az utasélményt határozza meg az a 10 éves vasútfejlesztési koncepció, amelynek megvalósítása előttünk áll. Minden munkánk, minden erőfeszítésünk célja az ember, a kollégáink hite és elhivatottsága és utasaink kényelmes és biztonságos utazása – fejtette ki előadásában dr. Pafféri Zoltán.

A II. szekcióban a hazai kötőpályás járműgyártás fejlesztéséről érkeztek a résztvevők. A szekció a jelenlegi járműállomány minőségének és szolgáltatási színvonalának javításához szükséges lépések bemutatására, a jelenlegi problémák megismerésére összpontosított.

A Magyar Vasút Konferencia III. szekciója a klímavédelemre fókuszált. Arra keresték a választ, hogy miként lehet az energia- és közlekedési válságokkal megbirkózni, az infrastruktúrát megerősíteni, és a módváltás előretörését elősegíteni a vasúti áru fuvarozás területén.

A IV. szekció témája napjaink energia-válsága volt, amely komoly kihívások leküzdésére ösztönözte a vasúti szektor szereplőit. A szekció áttekintette, hogy milyen válaszokat találtak a szektor szereplői és az illetékes minisztériumok közösen, melynek egyik kiemelt területe az energiahatékonysági kötelezettségi rendszer, amely számos lehetőséget nyújt különböző energiahatékonyságot eredményező beruházás megvalósítására, ugyanúgy, mint ahogy elősegítheti a közúti fuvarozás vasútra terelését.

A Magyar Vasút Konferencia 2023 előadásairól részletesen a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület weboldalán olvashatnak.

Hum Krisztina

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉST NÉPSZERŰSÍTETTÉK ÖNKÉNTES TÚRAVEZETŐINK A KÉKTÚRÁZÁS NAPJÁN



A MÁV-VOLÁN-csoport a Kéktúra Napja alkalmából idén három túraszakaszt is „örökbe fogadott”. A Magyar Természetjáró Szövetséggel (MTSZ) való együttműködés keretében kollégáink közösségi közlekedési tematikájú túrákat vezettek október 14-én.

A résztvevőknek már a túratervezésnél is segítségükre voltak a közlekedési vállalatok, továbbá első kézből tájékozódhattak az igénybe vehető kedvezményekről is.



Az immár negyedik alkalommal megszervezett Kéktúra Napján országszerte közel négyezren népesítették be egyszerre az Országos Kékkör útvonalát. A rendezvényre a kört kitevő három Kéktúra – a legismertebb Országos Kéktúra, valamint a Rockenbauer Pál Dél-Dunántúli Kéktúra és az Alföldi Kéktúra – útvonalát egy nap alatt bejárható szakaszokra bontotta az MTSZ, és minden szakaszon túravezetők kalauzolták végig a kirándulókat. Az esemény különlegessége, hogy a résztvevők mozgását az esemény honlapján valós időben lehetett követni: a GPS-jeladók révén a nap végére virtuálisan kirajzolták a teljes Országos Kékkör pontos útvonalát. A 143 csoport együtt összesen 2583 km-t tett meg.

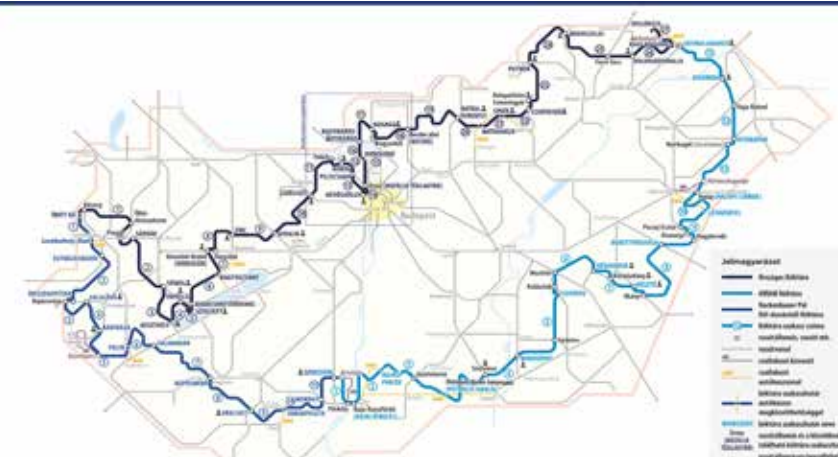
Munkatársaink, Nagy Enikő, Frej József, Molnár Gergely, Kovács Gábor és Ács László, akik önkéntesen jelentkeztek túravezetőnek, összesen 95 fő és 3 kutya társaságában indultak útnak a nyári időjárásban az ország három pontján. Az Országos Kéktúra egyik klasszikusának számító, 21 km-es Bánkút-Bélapátfalva szakaszra közel 50 túrázó jelentkezett. A mesés Bükki-fennsíkra indultak neki a túrárnak, bebarangolták az évszázadok óta érintetlen bükki „Öserdőt”, barlangok és kaptatók érintése után jóleső fáradtsággal vonatozhattak haza az ország egyik legszebb, Eger-Szilvásvárad vasútvonalán. Az Alföldi Kéktúra 23 km-es Mezőtúr-Szarvas sík szakaszán 30 lelkes túrázót kalauzoltak munkatársaink, útközben

egy drótkötél-komppal átkelve a Hármas-Kőrősen. A Rockenbauer Pál Dél-Dunántúli Kéken Nagykanizsa térségében a 25 km-es Palin-Borsfa útnak 15-en vágtak neki. A nyári melegben a felnőtteknek is kihívást jelentő emelkedőkkel és lejtőkkel megtűzdelt csodálatos túraszakaszon a legkisebbek, két 10 éves gyermek is derekasan helyt állt.

A túravezetés és a látnivalók ismertetése mellett fontos célkitűzés volt a szemléletformálás is, a túraszakaszok közösségi közlekedéssel való megközelítésének népszerűsítése. A tapasztalatok azt mutatják, hogy sokakat a tervezés nehézsége riaszt el a fenntartható közlekedési módok használatától, ezért munkatársaink előzetesen az Országos Kéktúra minden szakaszához készítettek ajánlást vasúti és buszos megközelítéshez. A túra előtti hetekben pedig e-mail-en tehették fel kérdéseiket a résztvevők a közlekedési lehetőségekről a MÁV-START, valamint a Volánbusz illetékeseinek. Térképpel is készültek

kollégáink, így bárki egyénileg is könnyebben tudja a kéktúrákat a vasútra, autóbusszra alapozni. Az Országos Kékkör útvonala ugyanis több mint 60 helyen érinti a vasútvonalakat, és az Országos Kéktúrát is mintegy 30 ponton érhetjük el vasúton, amelyet további számos helyszínen a Volánbusz járatai egészítenek ki. A MÁV-START Zrt. és az MTSZ között tavaly tavasszal kezdődtek egyeztetések, melyek célja az Országos Kékkörön túrazók ösztönzése a közösségi közlekedés használatára. A 2022-es Kéktúra napján csatlakozott elsőként a MÁV-START az örökbe fogadókhoz, akkor a Bükiben a vonattal jól elérhető Szarvaskő-Bélapátfalva szakaszon vezettek teltházas tematikus túrát. A fenntartható turizmus előmozdítása érdekében egyre szorosabbra fűzött együttműködés keretében már több vasútállomásra került újonnan Kéktúra-bélyegző és köti be turistajelző ezeket az országos turistaút-hálózatba.

Völgyi Katalin



Elég volt!

*Kampány a munkavállalók elleni
támadások megelőzésére*

Az elmúlt hónapokban több alkalommal érte súlyos támadás a MÁV-VOLÁN-csoport munkatársait feladataik ellátása közben. A cégcsoport határozottan kiáll munkavállalói mellett, és elítél mindennemű erőszakot. A MÁV-VOLÁN-csoport 2023. október elejétől egy hónapos intenzív figyelemfelhívó kampányt indított, hogy rávilágítson a problémára, illetve nyomatékosítsa annak súlyosságát – megelőzve a jövőbeni eseteket.



A MÁV-VOLÁN-csoport a honlapján, közösségi média-felületein, vállalati blog-jában, óriásplakátokon, járművein és autóbusz-, illetve vonatállomásain változatos tartalmakkal próbálja felhívni a közvélemény figyelmét arra, hogy az erőszak nem megoldás a nézeteltérések rendezésére. A kommunikációs kampányban hangsúlyt kap, hogy az autóbusz-vezetők, vonatvezetők, HÉV-járművezetők, rendészek, jegyvizsgálók közfeladatot ellátó személynek minősülnek, bántalmazásuk vagy munkavégzésük akadályozása bűncselekménynek minősül, ezáltal súlyosabb büntetést, akár szabadságvesztést is vonhat maga után. 2022-ben 175, míg 2023 első félévében közel 90 főt ítélték – akár gyorsított eljárásban – jogerősen szabadságvesztésre a magyarországi bíróságok közfeladatot ellátó személy, például autóbusz-vezetők, jegyvizsgálók terhére elkövetett erőszakos cselekedet miatt. A MÁV-VOLÁN-csoport minden, kollégáit érő támadás esetén feljelentést tesz.

A Volánbusz korábban kezdeményezte hasonló esetek elkerülésére a rendőrség, az önkormányzatok és a közterület-felügyetek összefogását. Az említett szervezetekkel, intézményekkel együtt igyekszik megoldást találni a helyzetre, és azonnali intézkedéseket tesz kollégái testi épségének védelmében, alapítványa pedig – ahogy a korábbi, hasonló eseteknél – természetesen segítséget nyújt a megtámadott munkatársaknak.

A MÁV-VOLÁN-csoport az utasforgalommal érintett területeken közel 420 helyszínen több ezer kamerát üzemeltet. Az autóbuszok nagy részén fedélzeti kamerarendszerek működnek, amelyek a megelőzésben és a megtörtént esetek felderítésében nyújtanak segítséget. A társaság új autóbuszait már kizárólag kamerával ellátva szerzi be. A MÁV-START elővárosi motorvonatain, személykocsikon, valamint a belföldi InterCity-kocsikon egyaránt található kamera.

Ezek a biztonságot elősegítő beruházások mind hozzájárulnak ahhoz, hogy kollégáink biztonságérzete javuljon feladataik ellátása közben.

Ezenfelül a MÁV-START jegyvizsgálói már évek óta használnak testkamerát, összesen 169 készülék áll a kollégák rendelkezésére. A Balassagyarmatról, a budapesti Keleti és Nyugati pályaudvarról, Ceglédre, Csellőmőlkre, Debrecenre, Dombóvárra, Esztergombra, Füzesabonyra, Kecskemétre, Komáromra, Miskolcra, Sátoraljaújhelyre, Szegedre, Szobra, Szolnokra, Tapolcra, Vácra és Záhonyra induló vonatokon már sikerrel alkalmazzák a készülékeket. A MÁV-VOLÁN-csoport határozottan kiáll munkatársai mellett, és minden, a normális emberi együttélés és a közösségi közlekedés alapvető szabályait betartani képtelen támadónak üzeni: elég volt!

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

ULTRAMODERN TELEPHELYEN A NYÍREGYHÁZI HELYI AUTÓBUSZ- ÁLLOMÁNY



Korszerű, vadonatúj telephely biztosít otthont Nyíregyházán a 82 darabos helyi autóbusz-állomány számára. A hagyományos, illetve alternatív meghajtású járművek kiszolgálására egyaránt alkalmas komplexumot ünnepélyes keretek között adta át üzemeltetésre a Volánbusznak a szabolcs-szatmár-beregi vármegyeszékhely önkormányzata.

A nyíregyházi önkormányzat 2016-ban 100 százalékos pályázati támogatást nyert el a helyi közösségi közlekedési szolgáltatás minőségének javítására az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program-ban. A projekt részeként a város többek között 41 darab sűrített földgázzal üzemelő autóbuszt szerzett be, melyek 2018 februárjától a Volánbusz üzemeltetésében járnak Nyíregyháza útjait, környezetkímélő, csendes és színvonalas szolgáltatást nyújtva az utasoknak.

A projekt folytatásaként CNG-töltőállomás létesült, illetve idén elkészült az új autóbusz-telephely is. A töltőállomás mellett, a Bónis Sámuel utcában található, 48 ezer négyzetméteres létesítmény feladata a helyi autóbuszok



„A legfejlettebb üzemcsarnoknak örülhetünk Nyíregyházán.”

szervizelése, javítása, mosása, műszaki vizsgáztatása és parkoltatása, illetve a raktározás is. A feltételek a meglévő dízel- és gázüzemű, valamint a jövőben esetlegesen beszerzendő elektromos meghajtású járművek karbantartásához egyaránt adottak. A vadonatúj irodaházban 19 iroda várja a munkatársakat, teakonyhával, gépjárművezetői pihenőhelyiséggel, 500 négyzetméter alapterületen. Az épület tetőszerkezetén napelemes rendszer, minden irodahelyiségben klímaberendezés, a közlekedőkben mozgásérzékelővel ellátott világítás, valamint kondenzációs kazánok biztosítanak kényelmes és energiatakarékos munkakörülményeket. A telephelyen mintegy 50 kolléga, köztük 25, két műszakos munkarendben dolgozó karbantartó végzi munkáját.

Dr. Kovács Ferenc, Nyíregyháza polgármestere ünnepélyes keretek között adta át üzemeltetésre az új telephelyet

a busztársaságnak. Fejes Miklós, a Volánbusz forgalmi régióigazgatója az eseményen elmondta, hogy a társaság történetében egyedülálló fejlesztés eredményeként a legfejlettebb üzemcsarnoknak örülhetünk Nyíregyházán. Hozzátette: egy modern közlekedési vállalat nem képzelhető el környezetbarát, energiatakarékos eszközök nélkül, az egyik legnagyobb kihívás pedig az energiafogyasztás mérséklése, a klímavédelmi követelményeknek való megfelelés.

E célok elérését a jármű-fiatalítási program keretében beszerzett korszerű, hagyományos, illetve alternatív meghajtású autóbuszok mellett Nyíregyházán mostantól az új telephely is segíti. A fejlesztés második ütemében – már a Volánbusz beruházásában – a tervek szerint a helyközi feladatok kiszolgálására alkalmas komplexummal bővíülhet majd az új telephely.

Fotó: nyiregyhaza.hu/Trifonov Éva



DUPLA HELYTÁLLÁS A NAGYKANIZSA–GYŐR JÁRATON

Két férfi, egy eset – így hangzik következő anyagunk cikkének címe, melyben két pécsi autóbusz-vezetőt buszuk kiemelkedő tisztasága miatt dicsért utasunk. Aktuális történetünkben fordított helyzet állt elő: sümegi kollégánknak egyszerre két esetben kellett helytállnia: egyik járatán két utas is egészségügyi ellátásra szorult.

Gyönyörű, új, sárga Mercedes-Benz Intouro M – utas és autóbusz-vezető számára is öröm vele az utazás! Váratlan esetek azonban biztonságos, új járműveinken is adódhatnak. Így járt Tarsoly Ferenc sümegi autóbusz-vezető is, aki szó szerint véresen komoly helyzetbe került a Nagykanizsa–Győr járat végállomása előtt mintegy 25 kilométerrel, Gyarmaton.

A járművön a vezetőülés mögött található egy utastájékoztató monitor, az alatta elhelyezett, magasított ülésre figyelve azonban a leülni készülő, idősebb utas nem vette észre, hogy veszélyben a feje: alaposan beütötte a monitor szélébe. A koppanásra figyelt fel a járművel már indulófélben lévő Ferenc, aki döbbenet láttá, hogy az utas fejéből szó szerint ömlik a vér. Azonnal megállt, előkapta az elsősegélyládát, megtisztította a sebet, majd nyomókötést alkalmazva segített a sérültön. Szerencsére sikerrel járt, a vérzés csillapodott, az utas pedig nem érezte rosszul magát, és ő maga javasolta: csak a győri állomáson hívjanak mentőt, ne tartsák fel a járatot. Egy gyors lépcsőtakarítás, fertőtlenítés után indultak is tovább, de a megpróbáltatásoknak nem volt vége. Mire Győrbe értek, egy másik, szintén idős utas rosszul lett, a végállomáson már nem tudott felállni sem. Utastársa még menet közben mentőt hívott hozzá, de a forgalmista és az autóbusz-vezető gyors intézkedésének köszönhetően összehangoltan, egy mentővel látták el és szállították kórházba mindkét rászoruló.

Tarsoly Ferenc 13 éve került a Volánbusz jogelődjéhez, a Somló Volánhoz. Hamar távolsági járatra, a Zalaegerszeg–Győr

viszonylatra került, majd a fordák közelmúltbeli átszervezése óta Nagykanizsa és Győr között közlekedik. A csaknem másfél évtized volános munkaviszony alatt szerencsére sosem volt balesete – néhány éve megkapta a 250 ezer balesetmentesen megtett kilométerért járó elismerést, közeledik a félmillió lépés. A váratlan helyzetek megfelelő kezelésében óriási rutinnal telt szert, így a mostani helyzet sem okozott számára kihívást. Mint mondja: rendkívüli esemény bőven adódik, de ezek leginkább az utasok viselkedéséből fakadnak. Meglepően sokan vannak, akik nem hajlandók elfogadni és betartani az utazási feltételeket, és az autóbusz-vezetőn vezetik le a frusztrációjukat. Pedig egyértelmű lenne, hogy például szennyezett ruhában nem szabad utazni, és a járat nem fog megállni ott, ahol nincs megállóhelye. Sokszor mégis nehéz megértetni ezeket az alapvetőnek tűnő szabályokat is. Az egyre több járművön megtalálható kamera szerencsére sokak számára visszatartó erőt jelent.

Ferenc nyugodt optimizmussal kezeli a váratlan helyzeteket, és valódi hivatásának érzi az autóbusz-vezetést. Az esetleges konfliktusok okozta stressz levezetésére remek megoldásai vannak: az erdőt járja, gombászik, van egy csónakja és stégje a Balatonon, ahol horgászna is sokat, sőt vérbeli sofőrként motorozna is. Nyugalomra, csendre, és persze mindehhez elegendő időre lenne szüksége ahhoz, hogy kellőképp kikapcsolódhasson. Utóbbiból sajnos soha nincs elég, de a vezetés szeretete átsegíti a nehéz helyzeteken.

Volánbusz KIG

Emberségből jeles – A VENDÉGEM VOLTÁL (EGY BÉRLETRE)



A Volánbusz egyik utasára olyan mély benyomást gyakorolt Buza Norbert autóbusz-vezető emberséges hozzáállása, hogy „virtuális tollat” ragadott, és megírta a társaságnak az esetet, amelynek szem- és fültanúja volt. Szolgáljon példaként, hogyan járt el kollégánk egy váratlan helyzetben.

„Tisztelt Vezetőség! A mai nap délután Szegedről Csongrádra utaztam a 14:45-kor induló 5001/135-ös járatral. A jobb oldalon a 2. sorban ültem, közel az autóbusz-vezetőhöz. A városban az egyik megállóban több fiatal diák szállt fel, mindenki bérlettel. Az egyik fiú bérleténél hibát észlelt a buszvezető. Kiderült, hogy nem erre a vármegyére, hanem Békés vármegyére szól. A fiú elmondta, hogy buszon vette, de nem tudja megmondani, hogy pontosan melyik járaton. A buszvezető nagyon udvariasan beszélt a fiúval, próbálta megnyugtatni, hogy telefonon egyeztetni fog, mit lehet ilyen esetben tenni, hogy ha ellenőrök jönnek, ne büntessenek meg senkit. Az egyeztetés után előrehívta a fiút, és mondta neki, hogy sajnos meg kell venni a Csongrád-Csanád vármegyére érvényes bérletet. Kedvesen elmagyarázta a fiúnak, hogy valószínűleg a kollégája tévedésből nyomta meg a Békés vármegyét, mert közel van a listában Csongrád-Csanádhoz. Kinyomtatott egy új bérletet, odaadta a fiúnak, és azt mondta: „Ezt tedd el, a másikat dobd el, a vendégem voltál!” Emberségből többszörösen kitűnőre vizsgázott a buszvezető! Nem tekintette csalónak a fiút; nem alázta meg a kollégát; saját pénzéből fizette ki az új bérlet árát. Nagyon ritka az ilyen emberséges, türelmes és segítőkész autóbusz-vezető! Az ilyen munkavállalót nagyon meg kell becsülni! Javasolom őt elismerésben, jutalomban részesíteni!” – zárta beszámolóját D. Ferencné.

Némi nyomozás után megtudtuk, hogy az 5001/135-ös járatot vezető kollégánk Buza Norbert volt. „A 15–16 év körüli középiskolás srác érvényesíteni akarta a vármegyebérletét. Ekkor észleltem, hogy az Békés vármegyére szól. Mondtam neki, hogy ezzel nem utazhat, mert az

ellenőr mindkettőnket megbüntet. Megijedtem. Leültem, és próbáltam megnyugtatni. Elmondtam neki, hogy telefonálok a szegedi jegypénztárban dolgozó kollégának, hogy megoldást találjunk a problémára. A fiú elmondta, hogy Békés vármegyében nem is járt, a jegyet pedig egy másik járaton vette. Feltételezésem szerint egy kollégám nem a megfelelő ikont nyomta meg, ugyanis Békés vármegye és Csongrád-Csanád vármegye ikonja egymás mellett van. Azt a tájékoztatást kaptam, hogy cserére nincs mód, és új bérletet kell vásárolni. A fiúnál nem volt pénz. Úgy döntöttem, nekem megér 945 forintot, hogy kijavítsam a kollégám hibáját, és a srác is rendben hazaérjen, ezért megvettem neki a bérletet. Nagyon megörült, többször is megköszönte. Sokszor érzem azt, hogy kihalt az emberség az emberekből. Nekem nem okozott nehézséget ezt megtenni, mert én ilyen vagyok. Ha örömet tudok okozni, az nekem jó” – foglalta össze röviden a történeteket munkatársunk.

Norbert közel 21 éve dolgozik a társaságnál, illetve a Volánbusz jogelődjeinél. Felettese a munkájára és környezetére igényes autóbusz-vezetőnek ismerte meg, aki az utasokkal mindig türelmes. Munkájára bárhol és bármikor lehet számítani. Kollégáival és embertársaival jószívű, több esetben is másokat helyez maga elé, hogy segíteni tudjon. E rövid történet és a felettesi beszámoló alapján kétség sem fér ahhoz, hogy Norbert életében mindennaposok a kis és nagy jócselekedetek, amelyekért jár neki egy hatalmas köszönet!

Volánbusz KIG



KÉT FÉRFI, egy eset



Szilvia heti szinten utazik Pécs és Szeged között a Volánbusz valamelyik járatával, de más települések között is gyakran busszal közlekedik. Egy szép napon gondolt egy merészet, és „szokatlan” témát ajánlott a figyelmünkbe...

Szilvia szerint mindenképpen megérdemelne egy kis figyelmet a Pécsről 06:15-kor induló, RLT-935 rendszámú autóbusz. No nem azért, mert a Neoplan Tourliner olyan ritka lenne a Volánbusz flottájában (hiszen tucatnyi van belőle), de ennek a járműnek a „kiemelkedő” tisztasága ritkaságszámba megy. Szilvia szerint még az utasok sem hagyják szó nélkül ezt „a kellemes meglepetést”. „Talán megérdemlik az autóbusz vezetői, akik így karbantartják és vigyázzák a környezetüket, hogy példaként szolgáljanak munkatársaiknak és mások számára. A pozitív hír is hír, nem csak a negatív ügyeket kell közhírré tenni” – írta levelében Szilvia.

Igazán nem kellett olyan sokat nyomozni, hogy kiderüljön: az autóbust váltásban Bósz Gábor és Mecseki Lajos Gábor vezeti. A rangidőst megillető tisztelettel először Bósz Gábort kértük egy kis beszélgetésre. Gábor őszinte és becsületes, de nem az a szószátyár típus. Ennek ellenére bevallotta, hogy bizony „a sofőrnek is jólesik, ha néha dicséretet kap”, ha a munkáját, az utasok érdekében tett erőfeszítéseit kívülről vagy a vállalaton belül is elismerik. Gábor 31 éve kezdte pályafutását a Volánnál (még a Pannon Volán-korszakban), s mint mondja, dicséretre régebben is volt példa „egyszer-egyszer”, és persze az ellenkezőjére is, „hiszen nem lehet egyszerre minden ember kedvére tenni”.

Gábor közel 4 éve dolgozik váltóműszakban Lajossal, aki egy nyugdíjba vonuló kolléga helyét kapta meg mellette. Bósz Gábor szerint „Lajost sose kellett igazán noszogatni, hogy tartsa rendben az autóbust. Már akkor látni lehetett, hogy pedáns, ügyes és igényes, amikor még másik autót vezetett. Alapból ilyen a munkához való hozzáállása is, ezért könnyű vele dolgozni. A jármű rendszeres takarítása egyébként nagyon idő- és energiaigényes, a kollégák egy része nem szívesen foglalkozik vele a munkaidőn kívül, mivel ezért nem jár különjuttatás. Ez már pluszmunka. A rend és a tisztaság viszont emberi igényesség kérdése, ez már a hivatásszeretet terepe.” Gábor időnként természetesen az utasokat is megkéri arra, hogy, ha lehet, ne szemeteljenek. „Azt tapasztalom, hogy ha szépen kitakarított járműre szállnak fel az utasok, a függönyök is szépen meg vannak igazítva, és a fejpárnák is úgy állnak, ahogy az elő van írva, akkor az utasok is jobban ügyelnek a rendre és a tisztaságra.”

Gábor nemcsak a munkájában, hanem a magánéletben is rendszerkövető és rendszerető: Z900-as Kawasaki is csak úgy csillog-villog – kedvenc időtöltése ugyanis a motorozás. Ebben a hobbijában 31 éves fia is osztozik vele, aki szintén nagy motoros, így legtöbbször ketten együtt „bandáznak”. S hogy merre mennek a legszívesebben? „Amerre út van. Mindig találunk valami remek célállomást. Elugrunk Bajára egy jó halászlére, de arra is volt már példa, hogy elmotoroztam az egyik kollégával Pécsről Szegedre – a változatoság kedvéért, hogy megnézzük, minden rendben van-e” – viccelődik Gábor, aki a kulturált, balesetmentes közlekedést nem csak hírből ismeri. A volán mögött eltöltött három évtized alatt már több mint 1 millió 750 ezer kilométert vezetett le balesetmentesen.

Amikor Mecseki Lajos Gábor számát tárcsázzuk, hosszasan kicsöng a telefon. Majd szabadkozva szól bele a kolléga, hogy épp az autóbust porszívózta – nemrég érkezett meg ugyanis Pécsről Szegedre. Rögtön rá is tér a lényegre: „Nekem ez a munkaesközöm, naponta több órát töltök a buszban, s szeretem, ha tiszta és igényes a környezetem. Sok a pozitív visszajelzés, de azt is tapasztalom, hogy nem mindenki értékeli, ha rendezett állapotú járműben utazhat.

Szerencsére az ilyen utasok vannak kisebbségben. Nem mind-egy, hogy amikor az utas felszáll a járműre, olyan buszban tud-e helyet foglalni, ahol nincs a szendvics maradéka vagy a használt zsebkendő a két ülés közé benyomva.” Szinte vég nélkül sorolja az eseteket: „A rágógumit nemcsak az USB-töltőbe nyomják bele, hanem gyakran még az ülészövetbe is, vagy a fejpárnahuzat alá rejtik. Van, hogy még a szőnyegbe is beletaposás. Ilyenkor veszek a gyógyszerárban sebbenzint, azzal szoktam kidörzsölni, kiszedni.”

„Az utasok jó része törzsutas, s mivel a busz két egyetemi város között közlekedik, ezért többnyire diákokkal van tele. Csak elvétve fordul elő kirívó eset, amikor valamelyikőjük nem tud viselkedni, s azt gondolja, hogy nem egy tömegközlekedési eszközön, hanem valamilyen partijáraton bulizik...” – teszi hozzá.

Mecseki Lajos Gábor az indulás előtt mindig tisztelettel megkéri az utasokat, hogy az autóbuszban az utazás időtartama alatt lehetőleg mellőzzék az ételfogyasztást. „A járat ugyanis Baján 10 percet várakozik, ahol mindenkinek lehetősége van a buszról leszállva étkezni. Természetesen azzal sincsen probléma, ha valakinek egészségügyi vagy egyéb okból kifolyólag utazás közben is ennie kell, a lényeg, hogy ezt kulturáltan tegye. A legtöbben akeptálják a kérésünket, tulajdonképpen ezzel tisztelik meg a munkánkat. De még így is előfordulnak olyanok, akik szemeteszkukának nézik az autóbust” – mondja.

„Nekem ez a munkaesközöm, naponta több órát töltök a buszban, s szeretem, ha tiszta és igényes a környezetem...”

Gáborhoz hasonlóan Lajos is pécsi, csak míg Gábor 1966-os születésű, addig Lajos már a két évtizeddel fiatalabb generáció tagja. Lajos 1984-ben született, pályafutását nulla kilométeresként kezdte a DDKK-nál (Dél-dunántúli Közlekedési Központ). Mielőtt a busztársaság jogelőd vállalatához került 2015-ben, teherautó-vezetőként dolgozott. „Az ismerősök beszéltek rá, hogy próbálkozzak a Volánbusznál, merthogy jó lesz. Jelentkeztem, pár hét múlva telefonált is az üzemvezető, hogy van státusz, fel tudnak venni. Tapasztalatszerzés végett helyközi fordárat tettek Pécssett – nulla kilométeresként

nem kerülhettem egyből országos távolsági járatra. Két hónap után hosszú vonalas tartalék lettem, majdnem két évig dolgoztam így. Aztán három éven át Pécs és Veszprém között jártam, de a váltótársammal több nézeteltérésem is akadt: megcsappant a munka iránti lelkesedése, már nem úgy takarította a buszt, mint az összekerülésünk elején. Azért, hogy a nézeteltéréseknek elejét vegyem, megkértem a munkáltatómat, hogy vegyen le engem a járatról. Ismét tartalékos lettem mindaddig, amíg Gábor kollégája nyugállományba nem vonult. Bár Gábor és köztem közel húsz év a korkülönbség, mégis nagyon jól kijövünk egymással. Azt szoktam mondani, hogy ő a világ legjobb váltótársa: jobb kollégát el sem tudnék képzelni. Bármilyen problémám van, teljesen rugalmasan kezeli, de ez kölcsönös, én is igyekszem az ő munkáját segíteni. A munkával kapcsolatos elvárásaink, nézeteink is nagyon hasonlóak.”

Lajos hét éve él kapcsolatban, párja szintén volánbuszos: forgalomirányító a pécsi állomáson. „Sokan kérdezték, hogy nincs-e a munka miatt feszültség kettőnk között a magánéletben, mivel gyakorlatilag a főnököm. Erre azt szoktam mondani, hogy nem kivételez velem, s ezt nem is várnám el senkitől. De az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy otthon is ő a főnök” – teszi hozzá nevetve.

Volánbusz KIG
Fotó: Volánbusz

Sokszínű munka, de ugyanaz a lendület

Bertalan Jánosról elmondhatjuk, hogy lassan a fél ország ismeri, hiszen nemzetközi éjszakai vonatokon hálókocsi-kalauzként, azaz utaskísérőként dolgozik, és utazásairól többször oszt meg fényképeket a közösségi oldalán is. Egy igazán közvetlen, jókedélyű, kedves ember – és ezt már a köszönése is elárulja, ahogy beleszól a telefonba, vagy ahogyan fogadja az utasokat a vonaton. De ismerjük meg jobban, hogy miből áll egy nemzetközi utaskísérő munkája! Bújjunk most egy kicsit János vasutas egyenruhájába, és nézzük meg, hogy milyen egy munkával teli útja.

A mostani beosztása sok külföldi úttal jár, de ez nem volt mindig így! 2002-ben kezdett el dolgozni a vasútnál, mint vezetőjegyzővizsgáló, majd később nemzetközi jegyzővizsgálóként végezte munkáját. Ezt követően több munkakörben is helytállt. Például személyzet-irányítóként, illetve személyszállítási ügykezelő tisztként, nyaranta pedig hálókocsi-kalauzként tevékenykedett. 2018 decemberétől az Utasellátó csapatát erősíti, mint nemzetközi utaskísérő. Elmondása alapján nagy örömmel választotta az utóbb említett munkakört, hogy utazhasson, világot lásson. Átlagosan havi 4-5 úttal számolhatnak azok, akik ebben a beosztásban dolgoznak, természetesen a nyári hónapokban változhatnak a számok. Mint meséli: „Abszolút változatos a vezénylés és sokszínű ez a munka!” – többek között ezért is választotta ezt a pozíciót egy irodai állás helyett. „Sokféle emberrel találkozhatunk munkánk során, utasokkal, kollégákkal egyaránt.” Fontos kiemelni, hogy nemzetközi utaskísérőként szükség van a jó kommunikációs képességekre, és akár több idegen nyelven is meg kell szólalni. Az angol a nemzetközi kommunikáció közös nyelve, de járatonként változó, hogy mely desztináció melyik nyelvet preferálja. Mint meséli, a feladatok felsorolása egy nagyon hosszú listát tesz ki, de elsőként azt emelte ki, hogy kipihtent kell érkezni a munkába, hiszen ez megkönnyíti, hogy mindenki kedves és türelmes legyen az ember az út során. Természetesen mindenkinek nem lehet százöt százalékosan megfelelni, viszont a lehetőségek függvényében minden munkatárs törekszik az utasigények teljes körű kielégítésére.

Munkavégzés a fedélzeten

A feljelentkezés után az utaskísérő már a Keletiben a tárolóbázison megkezdheti a különböző előkészületi munkákat az utasok fogadására. A hálókocsra való fellépést követően „átveszi” a kocsit az előző dolgozótól. Ellenőrzi a kocsin lévő ágynemű- és árúkészletet, valamint az utasdiagram alapján a foglalási kategóriának megfelelően beállítja az

ágyakat, azaz ha a fülkében hárman utaznak, akkor triple, ha ketten, akkor double foglalásnak, vagy az egyedül utazónak a single kategóriának megfelelően állítja be a fülkét. Minden részletre gondosan odafigyel, hogy az utasok elégedetten foglalhassák el a

„Minden részletre gondosan odafigyel, hogy az utasok elégedetten foglalhassák el a fülkéket.”

fülkéket. Az utasszámnak megfelelően bekészíti az üdvözlőcsomagokat a háló-, illetve a fekvőhelyes kocsikba. Fontos kiemelni, hogy az utaskísérő már az utazás előtt egy utasdiagramot kap, azaz egy utaslistát az utasokról, amely tartalmazza, hogy egy adott személy honnan hova utazik. Ezen információk ismeretében a kollégák maximálisan segíteni tudják az utasokat abban, hogy időben elkezdhesseknél készülni a leszálláshoz. Munkatársaink elsődleges feladata az utasok kényelmét biztosítani, valamint minden fontos információval ellátni őket. A kocsit utaskísérője nemcsak a zavartalan és biztonságos alvásról gondoskodik,



de egy olyan bizalmas és vállalati képviselő, amely alapján utasaink zavartalanul és komfortosan érezhetik magukat az út során. Indulás után az utaskísérő összeszedi a menetjegyeket, amiket maguknál tartanak, hogy az éjszakai határátkeléseknél nyugodtan tudjanak pihenni az utasok. A reggeli teendőik közé tartozik az utasok ébresztése, majd a reggeli felszolgálása mind a fekvőhelyes mind a hálókocsiban.

A fordulóállomásra érve

Érkezést követően a kollégák nem rohannak a strandra vagy a város főterére. Egy utaskísérőnek ilyenkor további feladatokat kell ellátnia: a kocsik takarítása és rendbetétele, az

ágyneműk cseréje és az üdvözlőcsomagok elhelyezése a visszaútra. A munka lejárta után megkezdődhet a pihenés, amikor is lehetőség van aludni, pihenni vagy egy rövid kirándulást tenni, hiszen aki ismeri ezt a munkát, azt is jól tudja, hogy szabadidős programokra is jut némi idő. Igaz, maximum be nyomásokat lehet szerezni az egyes desztinációkról, de ez éppen elég lehet ahhoz, hogy meghozza a kedvet a visszatérésre. János is kiemelt jó pár úti célt, amikre jó visszaemlékezni, azonban azt is hozzátette, hogy nem tudna választani egy kimondott kedvenct, mert minden út más és egyedi. János a szabaddidejében szívesen felfedezi a helyi látnivalókat és kipróbálja a tradicionális, helyi ízeket. Elmondható ennyi év után, hogy már vannak kedvelt helyei, amelyekre mindig jókedvvel tér vissza. Különböző kirándulásokat szokott szervezni, hogy megismerje a környék nevezetességeit.

Utazni jó!

Összességében elmondható, hogy ezt a munkát azoknak ajánljuk, akik kellőképpen rugalmasak és felkészültek az idegen nyelvek területén – és persze szeretnek utazni. Olvasva a számtalan helyszínt, és látva János képeit a közösségi oldalakon, azt gondolom, hogy ezt mindenkinek legalább egyszer ki kell próbálnia utasként. Az őszi szünet remek alkalom, hogy együtt pihenjen a család, ezért válasszunk egy remek úti célt, foglaljunk egy komfortos háló- vagy fekvőhelyes kocsit és használjuk fel a FIP szabadjegyet!

Kozma Barbara

Bertalan János az elmúlt bő 21 évben rengeteg országba eljutott. Ahogyan ő fogalmaz:

„Naponta közeledek törzsjáratunkkal Berlinbe, Brassóba, Stuttgartba és Zürichbe járunk, valamint a nyári időszakban Splitbe, Rijekába és Koperba utazhatunk velünk a nyaralni vágyók. Ezek mellett munkám során eljutottam már az olaszországi Velencébe, Varsóba, Isztambulba, Görögországba Thessalonikibe, valamint a bolgár tengerpartra Burgasba és Várnába is.”

15 TAURUS

ÉRKEZIK A MÁV-STARTHOZ



A folyamatosan növekvő utasforgalom jobb kiszolgálása érdekében 15 darab kiváló műszaki állapotú, használt ES64 U2 V7 típusú, kétáramrendszerű, nagy teljesítményű, ETCS L2 vonatbefolyásoló járműfedélzeti berendezéssel is felszerelt mozdonyt bérel a MÁV-VOLÁN-csoport októbertől.

Az első mozdonyok októberben már szolgálatba is álltak belföldi InterCity-járatokon.

A további 14 jármű az év végéig folyamatosan érkezik és a belföldi forgalom mellett a Bécsbe közlekedő EuroCity-viszonylatokban fog a MÁV-START segítségére válni. Az új mozdonyokkal javítható a pontosság, stabilabbá, kiszámíthatóbbá válik a vonatközlekedés.



A mozdonyok eredetileg a Deutsche Bahn számára készültek 182 sorozatszámmal, többáramneműek, így gond nélkül tudnak Nyugat-Európában is közlekedni. A Bo' Bo' tengelyelrendezésű villamosmozdony-sorozat, a Siemens EuroSprinter család tagja. 2001 és 2002 között gyártotta a Siemens és a Krauss-Maffei Németországban, és összesen 25 db készült el belőle. A sorozat megegyezik az ÖBB 1116 sorozatával, amelyek szintén közlekednek itthon.



Teherszállításból a személyszállításba

A mozdonyok gyártása a 2000-es években merült fel az akkori DB Cargonál, hogy le kellene cserélni az Ausztriában is engedélyezett DB 151-es sorozatot. Helyettük a DB 152-es (TRAXX) sorozatra esett a választás, de az osztrák vasútnak nem felelt meg ezeknek a gépeknek a hajtásrendszere és a forgóvázának kialakítása. Ezért a németek a gyártásban lévő DB 152-es mozdonyok utolsó 25 darabja helyett a DB 182-es sorozatát rendelték meg az ausztriai közlekedéshez. Ezek a

A MÁV-START arculatára átalakított mozdonyok közel azonos kivitelűek a hazai vasutakon közlekedő 470-es sorozatú Siemens Taurus mozdonyokkal, amelyekből a MÁV-START flottájában 10, a GYSEV-nél 5 darab teljesít szolgálatot. A Siemens EuroSprinter mozdonycsalád ES64U2 V7 típusú, 6400 kW teljesítményű és kétáramrendszerű vontatójárművei rendelkeznek a nagy sebességű közlekedés egyik legkorszerűbb vonatbefolyásoló rendszerével, az - ETCS járműfedélzeti berendezéssel.

A mozdonyok belföldön 160 km/h-ás sebességgel közlekedhetnek majd, de közlekedési engedéllyel rendelkeznek Magyarországon kívül Németországban, Ausztriában, Romániában, Horvátországban és Szerbiában is. A MÁV-START így aktív szereplő maradhat a nemzetközi vonatok vontatása terén.

A bérelt mozdonyok egy része felhasználható az előregedett, V43-es típusú, 120 km/h-ás maximális sebességű vontatójárművek kiváltására, amely energiaköltség megtakarítást is eredményez. Azonkívül, hogy villamos mozdonyok megfelelnek a MÁV-VOLÁN-csoport fenntarthatósági és modernizálási törekvéseinek, az ergonómia követelményeinek is eleget tesznek, a mozdonyvezetők kényelmes, biztonságos munkakörnyezetben teljesíthetik az akár több száz kilométeres szolgálataikat.

Molnár Zsolt

mozdonyok szinte teljesen megegyeznek az ÖBB 1116-os mozdonyjaival, így az ausztriai engedélyeztetés is könnyen megvalósult. A gépek rendszeresen jártak tehervonatokkal Ausztriába, azonban időközben a DB 185-ös sorozat is megszerezte a szükséges engedélyeket a rendszeres forgalomhoz, a németek számára feleslegessé vált járművek először a Dispolok céghez kerültek 2004 és 2006 között, majd a céget az MRCE vásárolta fel, így szintén a magánvasúti teherszállításban voltak érdekelték. Az MRCE-t 2023-ban az Akiem vette meg, amely cégtől a MÁV-VOLÁN-csoport is bérli a járműveket.

„Nem félek a kihívásoktól!”



Megtalálják a feladatok. A munkahelye közel 20 éve nem változott, de számos különböző szakterületet irányított, és meghatározó szerepe volt az ország- és vármegyebérletek bevezetésében. Az idei Kitüntetésátadó ünnepségen Községi Közlekedésért díjjal kitüntetett Szalayné Kotroczó Eszterrel, a Volánbusz szolgáltatásmenedzsmenst igazgatójával pályafutásáról és a magyar közösségi közlekedés előtt álló kihívásokról beszélgettünk.

Korábban úgy fogalmazott, hogy az ország- és vármegyebérletek bevezetése történelmi pillanat volt a hazai közösségi közlekedési szektor számára. Személyes történelmi pillanat volt az is, amikor idén nyáron átvehette a Községi Közlekedésért díjat?

Az embernek mindig jólesik, amikor elismerik a munkáját. Nyilván az ország- és vármegyebérletek sikeres bevezetése szolgált apropóként a kitüntetéshez, de bízom benne, hogy mindazt a 19 évet ismerték el velem, amelyet eddig a Volánbusznál töltöttem. Több komoly feladatom volt a vállalatnál, ezek közül – az ország- és vármegyebérletek bevezetése mellett – a budapesti agglomerációs közszolgáltatás 2016-ban történt átvételére vagyok nagyon büszke. A BKK-val, valamint a megrendelő minisztériummal és az érintett önkormányzatokkal kötött szerződések rendkívül összetettek, és nekem komoly szerep jutott a keretrendszer felállításában. Szép feladat és nagy siker volt.

Közgazdászként végzett a Külkereskedelmi Főiskolán, majd később egyetemi közgazdászdiplomát szerzett a Budapesti Corvinus Egyetemen. Hogyan vezetett a végzős főiskolás útja a szolgáltatásmenedzsmenst igazgatói pozícióig?

Egészen hétköznapien kezdődött: elmentem a Közgáz-állásbörzére, vittem magammal pár önéletrajzot, és amelyik cég szimpatikus volt, annál hagytam egy-egy példányt. A BKV keresett meg elsőként, így ott kezdtem marketingesként. Az első lányom születése után, a gyászeléssel jöttem át a Volánbuszhoz, szintén marketingterületre, de valahogy mindig megtaláltak az újabb feladatok. Egy évvel később már vezetőként dolgoztam, miután megkaptam az utaskapcsolati terület irányítását. Utána következett az utastájékoztató, aztán az értékesítés, majd a regionális közlekedési központok 2019-es integrációjakor a szolgáltatásmenedzservezés és a forgalomfelügyelet. Ekkor született döntés arról, hogy a forgalmi szakterületet segítő, kiszolgáló háttérszervezetek kerüljenek egy egységbe. Ez lett a Szolgáltatásmenedzsmenst Igazgatóság, amelyet jelenleg is vezetek.

Ön kereste az újabb és újabb kihívásokat, vagy a feladatok találták meg?

Érdekes, hogy szinte egyiket sem kerestem, inkább megtaláltak a feladatok.

Azt hiszem, eddig még nem fordult elő velem, hogy ha valamivel kapcsolatban számítottak rám, akkor nem mondtam volna a kérésre. Úgy gondolom, az embert megtalálják az ilyen helyzetek, és mindenki maga dönti el, hogy él-e a lehetőségekkel vagy sem. Én hiszek abban, hogy élni kell velük. Nem félek a kihívásoktól!

Akkor bizonyára sokat tud mesélni arról, mennyit változtak a közösségi közlekedéssel kapcsolatos utasigények, azaz a kihívások az elmúlt közel 20 évben...

Rengeteget – a digitalizáció és az életvitelünk felgyorsulása miatt. Ma már egészen mások az elvárások, de ez mindenhol igaz, bármilyen szolgáltatóról is legyen szó. Ami a közösségi közlekedést illeti: nehéz lépést tartani a folyamatosan növekvő utasigényekkel. Nekünk állami vállalatként a saját mozgásterünkben kell minél inkább arra törekednünk, hogy ezeket az igényeket kiszolgáljuk. Szakítani kell az olyan régi beidegződésekkel, hogy „ezt mindig így csináltuk, és jó volt”, meg hogy „ezt már megszokták az utasok, ők így szeretik”. Nem, az utasok mindig jobbat szeretnének. Az, ami nekünk egyszerűbbnek vagy kényelmesebbnek tűnik, nem biztos, hogy szolgáltatási oldalról is a legjobb megoldás. Ráadásul az egyéni közlekedés térnyerése, a személyautók számának ugrásszerű növekedése miatt sem dőlhetünk hátra, folyamatosan dolgoznunk kell.

Nagyon sokat dolgoztak az ország- és vármegyebérletek rendszerén is. A bevezetésük óta eltelt bő fél év tükrében hogyan látja, beváltak az új díjtermékek?

Összességében igen, hiszen kimondottan népszerűek, rengeteget adunk el belőlük. Mindenkinél nagyon kedvező utazási, közlekedési lehetőséget kínálnak, a diákoknak különösen. Sokak számára tényleg „kinyílt a világ” az ország- és vármegyebérleteknek köszönhetően. A sikerben az ár mellett közrejátszik az is, hogy ezek a bérletek könnyen és rugalmasan használhatók. Kevés egyszerűbb dolog van annál, mint vásárolni egy országbérletet, amellyel hazánkban bárhová elutazhatunk, lényegében bármilyen közösségi közlekedési eszközzel. Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy egy régi, több évtizedes rendszert „borítottunk fel”, nem fog a piac egy-két hónap alatt teljesen átrendeződni. Elkezdődött a folyamat, de még az elején tartunk.

Ön szerint hogyan lehetne még vonzóbbá tenni a közösségi közlekedést, és elérni, hogy minél többen váltsanak autóbusszra, vonatra vagy HÉV-re?

Hiszek a szolgáltatási minőség és az utazási élmény javításának szerepében. Ráadásul sokszor egészen apró dolgok bizonyulnak döntőnek, például az, hogy miként lehet megtervezni egy utazást. Sokak számára az a legegyszerűbb, ha beülnek az autójukba, beütik a GPS-be a célállomást, és már mehetnek is. Hasonló élményt kell biztosítanunk a közösségi közlekedésben: háztól házig utazástervezést onnan kezdve, hogy otthonról merre induljon el az utas, melyik járműre mikor és hol tud felszállni, mi az ideális időzítés ahhoz, hogy a lehető legkevesebbet kelljen várnia, tudjon elővételben jegyet vásárolni és helyet foglalni... Ha több szolgáltató menetrendjét, átszállási kapcsolatokat és egyéb információkat kell keresgélennie, akkor már otthon, a tervezésnél elveszítjük az utast, mert feladja. Hiába állítjuk ki a legmodernebb autóbusszt, ha az ügyfél el sem jut odáig, hogy felszálljon rá. Szerencsére a Volánbusznál, illetve a MÁV-VOLÁN-csoportnál megfelelő csapat foglalkozik ezekkel a feladatokkal.

Ehhez értelemszerűen a szolgáltatások csoportszintű egységesítésére van szükség. Mi lesz a következő történelmi pillanat ebben a folyamatban?

Sok mindenben dolgozunk, többek között azon, hogy miként lehetne az utasok számára még egyszerűbb és logikusabbá tenni a tarifa- és kedvezményrendszert csoportszinten. Közben folyamatosan zajlik az értékesítési rendszerek egységesítése is. Terveink szerint néhány hónapon belül valamilyen volánbuszos pénztárban géppel adhatunk ki minden jegyet és bérletet – ez az utasok és kollégáink számára is nagy előrelépés lesz. Keressük a lehetőségeket, hogyan tehetjük még vonzóbbá a közösségi közlekedést például átszállásos díjtermékekkel, kényelmesebb, rugalmasabb szolgáltatásokkal. Bízom benne, hogy az elkövetkező fél évben látványos eredményeket mutathatunk fel.

Szöveg és kép:
Soós Botond

Kényelem, gyorsaság, környezet- védelem

A közösségi közlekedés akkor lehet versenyképes, ha gyorsaságban és kényelemben is kellő alternatívát tud nyújtani, ezzel együtt az energia-gazdálkodás és a környezetvédelem is középpontba kerül. Ez a törekvés fedezhető fel nemzetközi szinten a szomszédos országokban, illetve a régióban is. A személyszállító társaságok arra törekednek, hogy olyan motorvonatokat, mozdonyokat és autóbuszokat vásároljanak, amelyek elektromos vagy alternatív meghajtásuk révén kevésbé szennyezik a környezetet, és adott esetben még gyorsan és kényelmesen is lehet rajtuk utazni.

MEGÚJÍTOTT UTASTÉRREL KÖZLEKEDNEK A NÉMET ICE 3 NEO VONATOK

Elindult a menetrend szerinti forgalomban az első olyan ICE neo nagy sebességű vonat, amely átalakított belső térrel és új ülésekkel közlekedik első és másodosztályon egyaránt. A Deutsche Bahn (DB) összesen kilencven ICE 3 neo MS motorvonatot rendelt a Siemenstől 2020 és 2023 között, és a 17. forgalomba helyezett vonat már új belső utastérrel közlekedik. Ez leginkább annyit jelent, hogy új színvilággal látták el a belső teret, leginkább az üléseket, amelyek egyben kényelmesebbek is lettek. A második osztályon továbbra is a kék árnyalat dominál, viszont újraformázták az üléseket, amelyek az elődhöz képest jobban állíthatók. Az első osztályon az eddigi bőrüléseket szövet váltotta, itt a szürke meleg árnyalata a meghatározó szín, több lett a fa díszítőelem, és jobban követik a fotelek a test vonalát, egyben

öblösebbek lettek. A bisztrószakaszban a burgundivörös lett az irányadó. Az ülészuzatoknak és a padlószőnyegnek nemcsak a színük változott, de a minőségük is jobb lett. A „ráncfelvarrást” elsősorban azért határozta el a DB, mivel az elmúlt időszakban panaszkodtak az utasok az ICE-vonatok (elsősorban a 2017-ben forgalomba helyezett ICE4 esetében) üléseire és kényelmére. A 90. vonatot a tervek szerint 2028-ban helyezi forgalomba a vasút. Mint azt a Vasutas Magazinak a DB szóvivője elmondta, az ICE 3 neo szerelvények, így az új belső térrel ellátott vonatok a Dortmund-Frankfurt-Stuttgart-München és a Berlin-München útvonalon közlekednek, és 2024 második felétől Brüsszelbe és Amszterdamba is ezek szállítják az utasokat. A 320 km/óra sebességű vonatokon 439 utas foglalhat helyet.

ÚJ NAGY SEBESSÉGŰ VONATOT INDÍT A RENFE FRANCIAORSZÁGBA

A Renfe spanyol vasúttársaság augusztus elején elindította Ave nagy sebességű járatát Madrid és a francia tengerparti Marseille között. A lépés mindössze két héttel a Barcelona és Lyon közötti vasúti szolgáltatás elindítása után valósult meg. Az Ave vonatok olyan spanyol városokat érintenek, mint Zaragoza és Barcelona. Franciaországba érve a vonatok Perpignan, Montpellier, Nîmes, Avignon és Aix-en-Provence állomásokon állnak meg, és nyolcórás menetidővel közlekednek. A Renfe július 13-án

indított, Barcelona és Lyon közötti járata nagyrészt ugyanazt az útvonalat követi, mint a Madrid-Marseille viszonylatú vonat. Az új franciaországi szakaszra mintegy 70 000 utas vásárolt bérletet, a Marseille-be közlekedő szerelvény volt eddig a legnépszerűbb, melyre 40 000 jegyet adtak el. A hosszú távú stratégiai tervüknek megfelelően a Renfe éves bevételeinek tíz százalékát külföldi tevékenységből kívánja megvalósítani. A következő tervbe vett célállomás Párizs.

ÚJABB HIDROGÉNBUSZOKAT SZÁLLÍTOTT A SOLARIS NÉMETORSZÁGBA

A lengyel Solaris buszgyártó tíz Urbino hidrogénbuszt szállított két magánfuvarozó ügyfélnek a németországi Felső-Bajorországban. A magánfuvarozók 2022 áprilisában rendelték meg az új járműveket, hogy hozzájáruljanak a közlekedési károsanyag-kibocsátások csökkentéséhez München és Ebersberg régiókban. A buszok modern, 70 kilowatt teljesítményű üzemanyagcellás készülékekkel és beépített villanymotorral ellátott tengellyel rendelkeznek. Hidrogén üzemanyagukat öt tartályban tárolják, amelyek összkapacitása 1560 liter. A járműveket Solaris High Power vonatóakkumulátorral is

AKKUMULÁTOROS VONATOKAT SZÁLLÍT A STADLER AZ OSZTRÁK VASÚTNAK

A Stadler 120 akkumulátoros vonatot szállít az Osztrák Szövetségi Vasútnak (ÖBB), a rendelésből tizenhatot a múlt hónapban hívott le a vásárló. A szerződés értéke 194 millió euró, ami hozzávetőlegesen 72 milliárd forint, így egy-egy háromrészes motorvonat 4,5 milliárd forintba kerül. A FLIRT Akku néven ismert vonatok a jelenleg használatban lévő dízelüzemű járműparkot hivatottak kiváltani és környezetbarát üzemeltetést tesznek lehetővé a részben villamosított vasútvonalakon is. Ezek a járművek ugyanis a felsővezetékkel ellátott hálózaton, illetve

a nem villamosított vonalakon is közlekedhetnek. Utóbbin egy feltöltéssel körülbelül száz kilométert. A Stadler FLIRT Akku vonatai működés vagy fékezés közben is feltöltődnek, és ezzel a hatótávval hatékonyan képesek lefedni az ország nem villamosított útvonalainak többségét. Az ÖBB az alsó-ausztriai vonalain állítja forgalomba a járműveket, az elsőket a tervek szerint 2028-ban. Az Akku vonatokban 160 utas foglalhat helyet, emellett korszerű mosdóval rendelkeznek, mozgáskorlátozott utasok is igénybe vehetik, továbbá kerékpárok és babakocsi is szállíthatók rajtuk.



VILLAMOS MOZDONYOKAT VÁSÁROL A PKP INTERCITY

A lengyel PKP Intercity pályázatot írt ki belföldi vasútvonalaira szánt 46 új villamos mozdony beszerzésére. A pályázat nyertesének a szerződés megkötésétől számított legkésőbb 26 hónapban belül le kell szállítania a mozdonyparkot. Az új járművek 2025-ben állnak forgalomba. A megrendelés részeként a karbantartást a járműgyártó biztosítja majd az első időszakban. Az új mozdonyokat 160 km/órás sebességre tervezik, továbbá felszerelik az ETCS L2 szintű biztonsági rendszerrel. Ezenkívül a PKP Intercity július végén pályázatot írt ki Combo

szerelvények korszerűsítésére is. A megrendelés keretében időszakos karbantartást végeznek, valamint 50 darab 112A típusú vonatot korszerűsítene a Combo flotta megnövekedett színvonalának megfelelően. A Combo kocsik kiemelten magasabb színvonalú, multifunkcionális felszereltséggel lesznek ellátva, mind a családok, mind pedig a fogyatékkal élő utasok részére. Idetartozó hír, hogy a lengyel Newag gyár 15 Griffin fantázia-névű villamosmozdonyt szállít a PKP Intercitynek, a járművek óránként 200 kilométeres sebességgel tudnak közlekedni.

Kupola nélkül

Kultúra és képzőművészet a 70 éves székesfehérvári vasútállomáson



Klasszicista épületnek tűnik, de valójában a szocialista-realista építészet jellegzetes műve. De annyira mégsem, hiszen tervezője az ötvenes évek végéig sok munkát nem nagyon kapott.

1953 szeptemberében angol munkás-delegáció érkezett hazánkba a Szakszervezetek Országos Tanácsának meghívására. Az esemény mindenképpen rendhagyónak számított, hiszen a vasfüggönyön túlról csak ritkán engedtek be nyugati állampolgárokat. A brit vendégek azonban nem jelentettek veszélyt a népi demokráciára, épp ellenkezőleg. A korabeli sajtó gátlástalanul használta ki őket propagandacélokra. Ilyennek tekinthető a Szocialista Vasútert című lap riportja is, amelyben egy vasutas vendéget, bizonyos John Cottont szólaltattak meg. A London-Midland állomás dolgozója elmondta, hogy „mindenütt szabad, vidám, megelégedett” emberekkel beszéltek. „Láttuk azt is, hogy milyen élelmiszerbőség van” – tette hozzá, de a cikkből az is kiderült, hogy Cotton „nagy elismeréssel beszélt Székesfehérvár állomás új felvételi épületéről”.

A rabul ejtett nemzeti karakter

Mi persze tudjuk, hogy 1953-ban nem sok szabad, vidám és megelégedett ember volt

Magyarországon, élelmiszerbőség pedig egyáltalán nem volt. A székesfehérvári vasútállomás azonban varázslatosnak tűnhetett. A régi felvételi épületet lebombázták a 2. világháborúban, ezért újat kellett építeni. Az átadásra már 1951-ben sort kerítettek, de az állomás akkor még félkész állapotban volt. 1953-ra készült el teljesen. (Erről bővebben, két évvel ezelőtt írtunk, a Vasutas magazin 2021. novemberi számában.) Az állomási tervpályázatot a negyvenes évek végén írták ki, amit Kelemen László nyert meg. Az építész mégsem lehetett maradéktalanul elégedett. Az 1951-es nyitány előtt tartotta első kongresszusát a Magyar Építőművészek Szövetsége, s mielőtt „lefejtették az új irányvonalat”, Révai József bírálta az 1945 óta elkészült vagy építés alatt álló műveket, ami nem kevés álmatlan éjszakát okozhatott a tervezőknek. Révai nem volt megelégedve Kelemen munkájával sem, a „szovjet eredményeket” éppúgy hiányolta, mint a „nemzeti karaktert”. „Kiszabadította magát a funkcionista és technológiai követelmények kizárólagosságából – jegyezte

meg –, mégsem volt képes kikristályosítani olyan megjelenési formát, mely hazánkban és korunkban az épülő állomásépület eszmei tartalmát, összbenyomásában, közérthetően és művészi eszközökkel megoldotta volna”. Persze Révai mondókája csak zárt körben hangozhatott el, és legfeljebb annyi következménye volt, hogy Kelemen Lászlót az 1950-es évek végéig mellőzték. (Másik jelentős vasútállomási terve, a debreceni, 1958-ban készült, a felvételi épületet 1961-ben adták át.)

Kiállítás mutatta be

Természetesen a hivatalos propagandában nem hangozhattak el efféle kritikák; mi több, 1952. augusztus 20-án, a székesfehérvári kultúrházban nagyszabású kiállítás nyílt, amelynek fókuszában Fejér megye szocialista fejlődése állt. A tárlaton – nem meglepő módon – Sztálinváros (a mai Dunaújváros) építése volt a leghangsúlyosabb, de a dicsőségből bősséggel jutott Székesfehérvárnak, a székesfehérvári vasútnak is. „Egy régi, kopott fénykép bakterházhoz

hasonló, rozoga kis épületet ábrázol: ez volt Székesfehérvár vasútállomása az 1860-as években. Mellette romba dőlt, kiégett épület – ezt mutatja a második, 1945-ben készült kép. A következőn már az épülő, új állomás eddig elkészült részét látjuk. A negyedik – nem kép, hanem modell: az új székesfehérvári vasútállomás oszlopcsarnokos, kupolás épületének kicsinyített mása. Miként a múlt századbéli bakterház és a korszerű, hatalmas állomásépület – úgy áll egymással szemben Fejér megye múltja, és jövője. Ezernyi fénylő pont a múlt homálya helyén, ragyogó világosság a sötétség felett – ezt a változást tükrözi az augusztus 20-án megnyíló kiállítás” – írta ekkor a Szabad Nép, ami legfőképp azért érdekes, mert „kupolás” makettet említene, de egy évvel később, az átadott felvételi épületen már semmiféle kupola nem volt.

De nem is hiányolta senki. A klasszicista és szocialista realista stílusjegyeket egyaránt magán viselő székesfehérvári épület egyszerre tűnt ógörög templomnak és birodalmi erőközpontnak, a timpanonjában elhelyezett kalászos-kalapácsos Rákosi-címert a fölötte elhelyezett vörös csillag világította meg (ma egy szárnyaskerek látható ugyanott), de a felvételi épület mérete is a pályaudvarokat idézte. Tízmillió forintot költöttek rá, ami akkoriban elképesztően magas összegnek számított.



Kultúra az állomáson

A kifejezetten az utazóközönség részére szolgáló épülecsoporthoz 16 méter széles előcsarnokában és a csatlakozó épületekben számos szolgáltatást beindítottak, de nemcsak vendéglátást, újságárusítást, csomagmegőrzést, vagy például fodrászatot, ami akkoriban szinte kötelező volt a nagyobb állomásokon. Például több könyvtár is létesült, sőt többféle speciális váróterem is. A korabeli sajtóbeszámolók szerint a gyermekes anyák várótermében csecsemőgondozó helyiség, szoptatófülke, fürdőszooba és fekvőhelyek is voltak, kultúrvárobán sakk, dominó és egyéb társasjátékok várták az utasokat. A tanulók részére is külön várótermet rendeztek be, a leglátványosabb azonban „a képzőművészet” előtérbe helyezése volt. „Az új pályaudvar előcsarnokából a várótermekhez vezető lépcsőfeljárónál most építették be Pittuk József és Gács György (helyesen Pituk József és Z. Gács György – a szerk.) nagy méretű művészi üvegfestményét. A közeli hetekben kerül a pályaudvar város felőli homlokzatának főbejárata fölé két szép dombormű. Az egyiket Győri Dezső szobrászművész készítette és megjeleníti a vasút szerepét az iparban, a másik relief Marisa István szobrászművész alkotása és a vasút jelentőségét mutatja be a mezőgazdaságban” – írta 1953. május 9-én a Magyar Nemzet, hozzátéve, hogy a pályaudvar előcsarnokát két hatalmas, egyenként 7x4 méter terjedelmű freskó fogja díszíteni. A cikkből kiderül, hogy a Népművelési Minisztérium zártkörű pályázatot írt ki a freskók tervezésére „A vasút a szocializmus építésének szolgálatában”, illetve a „A vasút az üdülés szolgálatában” témakörökben. Az előbbi Konecsni György, az utóbbi pedig Bán Béla és Béres Jenő festőművészek nyerték.



Az a bizonyos két kép

Végül Konecsni György és Béres Jenő hatalmas pannója került a falakra – tehát óriási táblaképek és nem freskók –, de a művek csak 1959-ben készültek el. Mindez attól érdekes, hogy az évtized végén már megkezdődött (a hatalom jóváhagyásával) a modernizmus térhódítása a hazai képzőművészetben, ám e két mű még egyértelműen a szocialista realizmus stílusjegyeit hordozza magán. Konecsni képeinek bal oldalán egy gőzmozdony eleje van, a háttérben pedig egy nehézipari üzem kontúrjai láthatók. A cselekmény e két jellegzetes objektum között zajlik: egy vasutas kezét ráz egy gyári munkással, mások ládára helyezett tervrajzot böngésznek. Különös, de a kép előterében látható női munkaerő is férfias vonásokkal rendelkezik: nadrágot visel, bal kezében szerszámosláda, jobbában kábel. A másik kép kevésbé „szájbarágós”. Béres munkája balatonai vasútállomást mutat. Befutott a vonat, a peronon üdülők fogadják az újonnan érkezőket, a kép jobb oldalán a Balaton is látható vitorlással, kishajóval. A kép nemcsak témájában, de alakjaiban is kevésbé anakronisztikus, mint „a szocializmus építése”.

„A Balaton-parti téma üde plein-air atmoszférát áraszt. A háttér növényzetéből jobbra előbukkan a tó tükre vitorlással, gőzhajóval. A színes nyári ruhákba öltözött nők, férfiak, gyermekek mozgalmassága változtatják a festmény, melyet mestere szinte hiánytalanul ki tudott tölteni meghittséggel, a korai nyári üdülés kellemes emlékeivel. A szituáció jellegéből következők, hogy a szereplő alakok felsorakoztatása esetlegesebb, lazább, mint Konecsni György tablóján. A formákat, foltokat Béres Jenő puhábban kezeli, ami így meg is felel feladatának, a mozgó levegő, az áradó fény nem tűri a pontosabb szikárabb motiválást...” – írta 1961-ben a Művészet folyóiratban Pogány Ö. Gábor, a Magyar Nemzeti Galéria későbbi igazgatója, azt is megjegyezve, hogy „a két fehérvári falkép felszabadulásunk utáni képzőművészetünk legtisztelietreméltóbb vállalkozásai közé tartozik”. Az előzmények és az ideológiai háttér ellenére is elmondható, hogy szerencsére a székesfehérvári vasútállomás, illetve az itt látható képek és domborművek nem estek áldozatul a történelemnek, a politikának, és a mai napig megtekinthetők az állomáson. Van, aki megcsodálja őket, van, aki mosolyog rajtuk, és van, aki észre sem veszi, de abban vélhetően egyetért, hogy szegényebbek lennének nélkülük.

Legát Tibor



A finom szelíd és a dekoratív vad – Gesztenye

A hideg, sötét őszi-téli esték szomorkás hangulata egy csapásra szertefoszlik, amikor az utcát átjárja az összetéveszthetetlen, édes illat, amelyhez izzó parázs, sercegő hangok, esetleg lágy dallamok is párosulnak. A sültgesztenye-árus még ma is romantikus képét csak a papírzacskóban kínált forró golyócskák íze múlja felül. S milyen jól teszi! A gesztenye csodákra képes...

Ha azt mondjuk, gesztenye, a legtöbben a parkok, utak melletti hatalmas díszfára gondolnak, amelynek termése – földet érés után – gyűjtögetésre készítetnek mindenkit, de leginkább persze a gyermekeket. Ám a vadgesztenye, ami bár nem ehető, de kiváló dekorációs alapanyag, csupán magyar elnevezésében rokona az igazi gesztenyének. Mert az igazi gesztenye az szelíd, még ha szúrós kupacsa (így hívják a termést körülölelő, tüskés burkot) elsőre más benyomást is próbál kelteni. Az igazán mutatós szelídgesztenyefák elterjedését a rómaiaknak köszönhetjük, nem véletlen hát, hogy a legjobb minőségű termések ma is Olaszországból származnak.

A hazai gesztenye is kiváló beltartalmi értékekkel bír, ám kicsit apróbbak a szemek, és elsősorban feldolgozásra, például lisztnek, pürének valók. A legjelentősebb gesztenyetermő vidékeink a Mecsek, a Göcsej, az Alpokalja és a Börzsöny. És ahol jól érzi magát, ott akár 500 évig is élél, így egyértelműen a gesztenye kapja „a leghosszabb életű gyümölcsfa” kitüntető címet.

Legendás gesztenyefák

Száz ló gesztenyefája

A legidősebb ismert gesztenyefa természetesen Olaszországban, egészen pontosan Szicíliában, az Etna lábánál él. A híres fa nemcsak korával –

amit a tudósok 2000 és 4000 ezer év közé becsülnék –, hanem méretével is kitűnik társai közül: törzsének kerülete 22 méter, a növény teljes kerülete pedig a lombkoronájával együtt a hatvan métert is eléri. Nevét egy réges-régi legendáról kapta. A történet szerint a királynő a környéken utazott száz lovag kíséretében, amikor hatalmas vihar csapott le rájuk. Ekkor észrevették a faóriást, ami mindannyiuknak menedéket tudott nyújtani, és ott vészelték át az egész napos felhőszakadást. A famatuzsálem ma is jól van, ha arra járunk, érdemes egy túra keretében felkeresni.

A zengővárkonyi szelídgesztenyés

Már a neve is csodálatos. A Mecsek lankáin elterülő ősi szelídgesztenyésben több száz éves famatuzsálemek is élnek. A különleges hangulatú hely – annak ellenére, hogy a fák egyre rosszabb állapotban vannak – sokakat elvarázsol. Így volt ezzel Rockenbauer Pál, a leghíresebb magyar természetjáró, a hazai televíziós természetfilmzés megteremtője is, aki bár az ország összes erdejét jól ismerte, itt szeretett volna örökre megpihenni. Hamvait kívánsága szerint legkedvesebb helyén, a Pécsvárad és Zengővárkony között húzódó szelídgesztenyésben temették el, sírhelye azóta zarándokhellyé vált a magyar túrázók körében.

Receptre mindenkinek

A gesztenye a kulináris élményeken és a gesztenyepürén túl igazi vitaminbomba, amiből érdemes minél többet fogyasztani. A gesztenye tele van B-, C- és E-vitaminnal, ennek köszönhetően antioxidáns hatású, vagyis sejtvédő, rengeteg ásványi anyagot (kálcium, kálium, vas) tartalmaz, ellenben zsírt szinte alig, koleszterint pedig egyáltalán nem. Rosttartalma olyan magas, hogy mindössze 100 gramm gesztenye képes fedezni az ajánlott napi rostfogyasztás egyharmadát. Nagy előnye, hogy nem tartalmaz allergén összetevőket. A friss gyümölcs mellett fagyasztott formában és lisztként is hozzájuthatunk.

Gesztenyés receptek

A gesztenye igazán változatosan elkészíthető alapanyag, noha a legtöbb terméskészítés ma is csak az ország kedvenc desszertjei között számontartott gesztenyepürét ismerik. Számukra jó hírünk van, a gesztenyéből ugyanis előétel, leves, húsos fogás, mártás, köret és desszert is készíthető.

Sült gesztenye – az egészséges nasi

Ellenállhatatlan illata finoman betölti az egész lakást, hogy aztán egész este bűntudat nélkül nassolhassunk. Nem ördöngösség otthon sem elkészíteni, néhány kulisszatitok azonban elengedhetetlen a sikerhez. Így lesz tökéletes az otthoni sült gesztenye:

Bevágás: sütés előtt a gesztenyét át kell mosni és be kell vágdosni, különben a hő hatására keletkező gőztől felrobbanna, illetve így fogjuk tudni meghámozni. A vágás lehet egy hosszú egyenes vagy egy X forma is. A vágás során elengedhetetlen egy kis, éles hegyű kés (de a műveletet elvégezhetjük snitzerrel is) és a stabil fogás.

Áztatás: a puha végeredményért sütés előtt érdemes 2-3 órára vízbe vagy édes fehérborba áztatni a szemeket, majd lecsöpögtetni. A víz tetején úszó gesztenyét dobjuk ki.

Sütés: a legjobb otthon is a kerti grillsütőn, faszélen elkészíteni, de ha ez nem áll módunkban, a sütőben is szépen meg fognak sülni a gesztenyék. Ez utóbbi esetben 200 fokra előmelegített sütőbe toljuk a grillrácsra vagy a sütőpapírral bélelt tepsibe elhelyezett gesztenyét. Időnként átforgathatjuk őket és vízzel megspriccelhetjük. Kb. fél óra alatt a bevágások szépen szétnyílnak, a gesztenyék pedig megpirulnak.

Pucolás, tálalás: A gesztenye forrón az igazi. A héjától is csak így, forrón/melegen szabadulhatunk meg. Aki különlegességre vágyik, pucolás után egy picit sózza meg az arany színű gesztenyét.



Gesztenyekrémleves

E selymesen lágy, különleges leves az ünnepi asztal méltó szereplője lehet, de akkor sem fog senki tiltakozni, ha valamelyik hétköznapi rukkolkunk elő vele. A gesztenyekrémleves számtalan módon elkészíthető, és különlegessége, hogy édes és sós változatban is ugyanolyan tökéletes. Fűszerezzük hangulatunk szerint, ízlelőbimbóink biztos, hogy hálásak lesznek.

Hozzávalók: 50 dkg tisztított gesztenye, 1 l zöldségalaplé, 1 db alma, 2 dkg vaj, 1,5 dl zsíros tejszín, 4-5 szelet bacon, 1 ek. barna cukor, durvára őrölt bors, só, egy csipet gyömbér

Elkészítés: A gesztenyét és a meghámozott, felkockázott almát az alaplével és kevés sóval tegyük fel főni. Miután megpuhult, a gesztenye egyharmadát vegyük ki és tegyük félre a tálaláshoz. A maradékot az alaplével turmixoljuk krémesre. A levest tegyük vissza főni, és közben selymesítsük a tejszínnel. Adjuk hozzá a fűszereket, egy kevés barna cukrot, durvára őrölt borsot és egy csipet gyömbért, majd alacsony lángon hagyjuk forni néhány percig. Közben a bacont vágjuk nagyobb darabokra és egy serpenyőben pirítsuk meg. Ha kész, a sült bacont szedjük ki, és tegyük ugyanebbe a serpenyőbe egy diónyi vajat, amin átpirítjuk az egészben hagyott gesztenyét. Ha mindennel elkészültünk, tálalhatjuk is a levest a pirított baconnel és a gesztenyével.



Gesztenyés kuglóf

Ez a puha téli finomság kezdő szakácsoknak sem fog kihívást jelenteni, viszont bármilyen forró ital mellé jól fog esni.

Hozzávalók: 25 dkg liszt, 25 dkg gesztenyemassza, 15 dkg cukor, 10 dkg vaj, 3 db tojás, 1 csipet só, 0,5 cs. sütőpor, 3 cl rum, 1 cs. vaníliás cukor

Elkészítés: A tojásokat válasszuk ketté, és a fehérjét verjük kemény habbá. A sárgákat egy másik edényben keverjük ki a cukorral. Adjuk hozzá az olvasztott vajat, a villával áttört gesztenyemasszát, a rumot, a vaníliás cukrot és a sőt, majd a sütőporral összekevert lisztet. Végül laza mozdulatokkal forgassuk hozzá a tojásahabot. A masszát öntsük egy kivajazott-kiliszteztet kuglófformába. 170 fokos előmelegített sütőben süsük készre kb. 40 perc alatt. A sütőből kivéve hagyjuk a formában hűlni, majd borítsuk egy tálrá és szórjuk meg porcukorral. Tálalás előtt díszíthetjük mandulával, pisztáciával, sült gesztenyével, vagy kínálhatunk mellé rumos meggyet és tejszínhabot.

„Fussál lassan,
 hogy tudj
 gyorsan futni,
 fussál keveset,
 hogy majd
 sokat tudj futni”



A futás mára az egyik legnépszerűbb és a legtöbbek által végzett sporttá nőtte ki magát. Ahhoz, hogy ezt jól csináljuk, nem elég csak futócipőt ragadni. A futás elkezdésében segít nekünk most Marton József, a MÁV-START veszprémi kocsisvizsgálója, aki nagyjából 10 éve talált vissza a futáshoz, majd meg sem állt az ultramaratonig. Józsefet, aki 1987 óta dolgozik a vasútnál, családja, segítői, munkatársai mindvégig támogatták az embert próbáló erőfeszítéseiben. Vajon hogyan lesz valakinek az ultrafutás a hobbi? Milyen felkészülést igényel egy ilyen verseny? És hogyan tegyük meg az első lépéseket, ha kedvet érzünk hozzá?

Mit üzensz azoknak, akik most kezdnek a futást és milyen tippet adnál nekik?

Ne gondolkodjanak, menjenek ki a szabadba, fussanak le akár csak 1 km-t, teljesen mindegy, hogy milyen tempóban. Én zenére futok, de kezdőknek nem javasolják, mert óhatatlanul a futásban is felveszik a ritmust. Nagyon fontos a megfelelő sporteszköz, jó cipő, jó ruha. A rossz felszerelés el tudja venni az ember kedvét, a jó pedig élményt ad. Ha pedig

egyhangúvá válik a futás, akkor érdemes váltogatni a helyszíneket. A táplálkozásra is oda kell figyelni, a gyomor ugyanis hamarabb feladja, mint a láb vagy a fej.

Mi benne a jó? Miért futsz?

Bár sok energiát, időt és anyagi ráfordítást követel, de rengeteget profitálok belőle. A mozgás, a jó levegő nyugalmat ad, közben pedig sok mindenen el lehet gondolkodni. Átértékeli az ember a dolgokat, más perspektívából látja a

megoldandó problémákat. Fegyelemre, rendre tanít, rendszert ad, fejleszti a koncentrációs képességet. Az ultrafutó versenyekben pedig az a legjobb, amikor vége van. Cserébe viszont hatalmas lelki feltöltődést nyújt.

Érdemes edzővel nekivágni?

Saját magunk is össze tudunk rakni egy edzéstervet, rengeteg információt össze lehet szedni könyvekből, facebookos futó-csoportokból vagy ismert futók oldaláról.



Ha valaki többet vár magától, akkor keressen fel edzőt, kérjen egy edzéstervet.

Ha már belekezdünk, milyen célokat érdemes kitűzni?

Abból kell kiindulni, hogy a kiszabott távot a versenyen kell lefutni, ahol a szurkolók és az adrenalin rengeteget segít. Ha csak 15 km-t futunk edzésen, versenyen a 21 is megy. Azt azonban nem szabad elfelejteni, hogy a maraton nem 2 félmaraton. A gondok 30 km után jönnek.

Van ideális életkor az ultrafutáshoz?

Az ultratávokra meg kell valamennyire érni, az ízületeknek is alakulniuk kell. Régebben csak az idősebb korosztály képviseltette magát ezeken a versenyeken, most már népszerűek a fiatalabbak körében is. Teljesítmény tekintetében hobbiszinten azonban nincs nagy eltérés a korosztályok között.

Hogyan kezdte el futni és hogy lett ebből ultra?

Fiatalon futottam, fociztam, majd jött a család, és kevesebb idő jutott a sportra. Negyvenéves lehettem, amikor visszatárltam a futáshoz, előtte sokat bicikliztem. A rövidebb távokat azonban hamar meguntam. Ezért úgy döntöttem, hogy felkészülök a Tapolca Félmaratonra, hátha az megtöri az edzések egyhangúságát. A következő a budapesti Spar Maraton volt. Egy kollégámmal elhatároztuk, hogy váltóban lefutjuk a 4 napos Ultrabalatont. A verseny utolsó napján volt egy kis hiányérzetem, ezért eldöntöttem, hogy legközelebb egyéniben indulok. Jött azonban a COVID, így ez idő alatt Magyarország összes nagy tavát körbefutottam.

Tavaly végre egyéniben indultam a 211 km-es Balaton-ultrán. Bár alaposnak éreztem a felkészülést, féltávnál azonban feladtam. Versenyen kegyetlen az egyéni. Ha elmegy egy 10 fős csapat, könnyedén célba érnek, én meg 115 km után hazajöttem. Utána teljesen másfajta edzésre és táplálkozásra álltam át. Teremben futópadon edzettem, és szinte csak szendvicset ettem, a frissítésre pedig nagyon ügyeltem. Egy fél évig készültem, és végül 30 óra alatt sikerült teljesíteni a távot.

Hogyan lehet felkészülni egy ultraversenyre?

Sokat kell hozzá futni, nehogy az ember feladja. Azt mondják, amennyit egy héten le tudsz futni, az egyben is megy. Az utóbbi 6-7 évben 3000 km-t futottam évente és ugyanannyit bicikliztem, ami

kicsit más izmokat mozgat meg. Ha versenyre készülök, heti 100-150 km-t futok, akár minden nap teljesítek egy maratont.

Mikor futsz?

Négyes tórban dolgozom, ami sok lehetőséget ad. Ha tehetem, reggel 4 és 7 óra között futok, és indulhat is a nap. De a felkészülések alatt gyakran előfordul az is, hogy az éjszakai műszak után hazafutok Veszprémből Ajkára. Ez nagyjából 30 km a Bakonyon keresztül, de van benne 1000 m szintkülönbség. Ez felkészít arra, hogy éjszaka, fáradtan is kell futni.



Hogyan küzdöd le a mélypontokat? Mit érzel közben?

Átértékeltam a mélypontokat, ahogy Lubics Szilvia Másfél nap az élet című könyvében is szerepel: „a fájdalom csak fájdalom, mindennek egyszer vége szakad”. Nincs két egyforma futás. Edzéseken tapasztaltam, hogy vannak olyan napok, amikor valamitől fáradtabb vagyok, és már a harmadik km után hazakíváncsozom. Futok, de úgy érzem, nem haladok. Ha ezen felül tudok kerekedni, és nem állok meg, akkor jó eséllyel a végére már túllendülök ezen az állapoton. Ebből lehet építkezni a versenyeken is. Rengeteget számít az is, hogy az ultraversenyeken mindenki segít mindenkinek.

Milyen lelki felkészültség kell egy ultrabajnoksághoz?

Sokszor végigfutom a távot fejben is. Amikor a lábamat műtötték, a kórházi ágyon is. Minden nap ezzel keltem és feküdtem.

Milyen felkészültséggel kell rendelkezniük a kísérőknek, és milyen szerepük van?

Kell a jó segítő, hogy a futáson kívül másra ne kelljen figyelmem. Az ultraverseny tőlük is hatalmas fizikai és szellemi teljesítményt igényel. Ők tartják kézben a logisztikát, mindközben biciklin kísérnek, de nem a maguk, hanem a futás tempójában. Rendkívül hálás vagyok a segítőknek, Dabronaki Istvánnak, Bándi Györgynek, Gyurákocsi Istvánnak, akik az Ultrabalatonon kísérték. A családom és az ő támogatásuk nélkül nem sikerült volna.

Melyek a legnagyobb nehézségek?

Mivel amatőr futó vagyok, én munka mellett csinálom. Rengeteg időt elvesz az edzés, ami a család rovására megy, akár nyaralás közben is. Azt mondják, a futás nem költségigényes, de az én szintemen már az. Saját magam finanszírozom a nevezési díjat, a futócipőt, a felszerelést. Egy Ultrabalatonra 100 ezer Ft a nevezési díj, a cipő ugyanannyi, ami nagyjából 900 km-t bír. De egy párral nem lehet végigcsinálni a versenyt. Ehhez jön még az utazás, a szállás mind magamnak, mind a kísérőknek.

Mennyiben más profiként vagy amatőrként indulni egy versenyen?

A profi sportolókat mindig nagy elismerés övezi. Azt gondolom azonban, hogy sokkal nagyobb hős az, aki esetleg egy kis súlyfelesleg ellenére is lefutja a félmaratont. Az egyik futótársam, aki már tízszer teljesítette az iron mant egyszer azt mondta nekem: „Tudod mi a különbség a profi meg közöttünk? Mi futás után indulunk dolgozni, ő pedig hazamegy vagy elmegy egy masszázusra. Amíg ő pihen, én dolgozom.” Pedig a futóversenyeken az indulók 99%-a amatőr.

Milyen versenyeken szeretnél indulni a közeljövőben?

Nyáron beneveztem egy Backyard versenyre. Ennek az a lényege, hogy óránként rajthoz kell állni egy 6706 méteres távhoz. Én 36-44 perc alatt teljesítettem a köröket, de nem biztos, hogy ez volt a jó taktika. Tizenhat órán keresztül bírtam, a nyertes 44 órát futott. Ki akartam próbálni ezt a műfajt is, és jövőre erre szeretnék felkészülni.

Völgyi Katalin

Fél óra az egészségért – Kardioedzés otthon

Egy kis tánc, egy kis rendrakás, közben néhány gyakorlat, és már kész is vagyunk a napi edzésünkkel. Jól hangzik? Az otthoni kardioedzésben az a jó, hogy nem időjárásfüggő, nem kell sehova elmenni és még felszerelést sem kell vásárolni. Egyedül a rendszerességre kell törekedni – majd élvezni a pozitív változásokat.



Divatos és egyre gyakoribb kifejezés a kardioedzés, jótékony hatásaira sokan felkapják a fejüket, majd megszületik az elhatározás, hogy: Nekem is ez kell! Pont erre van szükségem. Én is ezt akarom! Ám valljuk be őszintén, a nagy elhatározást nem mindig követi tett. Mert aki a gyerekkori rendszeres testmozgást egyszer abbahagyta, nehezen tér vissza a jó útra. Pedig itt is csak a kezdet, azok a bizonyos első lépések a nehezek, utána azonban már nemcsak a napi rutin miatt várja az ember az edzést, hanem egész egyszerűen azért, mert jólesik, örömet és egyfajta függőséget is okoz. Ez azonban most az egyszer senkire sem káros.



Amikor jó a magas pulzusszám

A kardió szó a kardiovaszkuláris kifejezés rövidített változata, és ebből adódóan ez a fajta edzés elsősorban a szív- és érrendszer, valamint a tüdő erősítésére fókuszál, vagyis megemeli a pulzus- és légzésszámot, illetve javítja a keringési funkciókat. Ráadásul annál jobb, minél jobban felemeli a pulzusunkat. Ezt a mozgás intenzitásával érhetjük el a legkönnyebben. És ez a kardioedzés titka, ebben rejlik az egyszerűsége és a változatossága is. A kardiozás tehát nem arról szól, hogy végig csak kapkodunk a levegő után, majd összeesünk. Sokkal inkább arról, hogy égetjük a kalóriát és a zsírt, közben pedig növeljük az izmot és az állóképességet.

A legismertebb kardioedzések a futás, úszás, kerékpározás, nordic walking vagy a zumba. Ezekhez azonban vagy ki kell mozdulni a lakásból, vagy be kell szerezni egy drága és nagy helyet foglaló szobabiciklit vagy futópadot. Ha egyiket sem szeretnénk, hiszen már alig vártuk, hogy hazaérjünk, kint egyébként is ronda az idő és már be is sötétedett, ráadásul mások társaságára sem vágyunk, semmi gond, rengeteg lehetőségünk van otthon is, hogy elvégezzük a napi edzésünket. Sőt néha nem is gondolnánk, mi minden számít edzésnek!

Egy dologra figyeljünk csak, a rendszerességre. Ez ugyanis elengedhetetlen a sikerhez. Hente 3-5 alkalom javasolt, és egy otthoni edzés során elegendő alkalmanként 15-30 perc.

Szabad egy táncra?

Egy örült nap végén a legjobb kiereszteni a gőzt. Indítsuk el kedvenc zeneszámunkat, csavarjuk fel a hangerőt, és ugráljunk, csápoljunk úgy, ahogy tettük ezt anno

kedvenc előadónk koncertjén. Tíz perc után valószínűleg a pulzusunk az egekben lesz, a levegőt is sűrűn fogjuk kapkodni, és még az is lehet, hogy másnap izomlázunk lesz, de a feszültségnek nyoma sem lesz és a kalóriák is égni fognak!

Reszkessetek porcicák!

Az unalmas és kötelező házimunkát is fel lehet turbózni, így két legyet üthetünk egy csapásra. A házban gyönyörű rend lesz, közben pedig a napi edzésen is túl leszünk. Ehhez csak egy kis fantázia kell, például teregetés közben csinálunk néhány guggolást, portörítés közben 5 fekvőtámaszt, porszívózás előtt pedig bokszolást imitálunk.

Hatékony otthoni gyakorlatok

Az előbbi mókás feladatok mellett vagy helyett tervszerűen összeállíthatunk egy meghatározott gyakorlatsort is. A lényeg itt is a gyors és intenzív mozgás. Az se baj, ha az elején csak egy-két percig bírjuk, a szintidő hamarosan emelkedni fog.

Ugrálókötelezés: mindannyian ismerjük gyerekkorunkból. Elképesztő hatása van! Ha régen használtuk, eleinte csak egyszerű ugrásokat csináljunk 2 percen át. Később növelhetjük az időt, és bevezethetjük a dupla ugrást, a karkeresztzést vagy a fél lábon ugrálást is.

Terpeszugrás: bár első pillantásra egyszerű gyakorlatnak tűnik, garantáltan leizzad tőle mindenki. Ez az egyszerű mozdulatsor – álló testtartás, lábunk összezárván, kezünk a testünk mellett, majd terpeszbe ugrunk, közben pedig a karjainkat a fejünk fölé emeljük – az egész testünket megmozgatja. Ha már sokáig bírjuk, növeljük a sebességet!

Négyütemű fekvőtámasz: igaz, hogy sokan utálták a tornaórákon, nagyon hatékony gyakorlat, amely sok izomcsoportot megmozgat, és az állóképességet is növeli.

Lépcsőzés: aki emeletes házban lakik, szaladjon föl-le néhányszor, garantált lesz a légszomj. Ha nincs lépcső, sámlira is föl-le lépkedhetünk, vagy egy dobozra, kanapéra, bármire, ami stabil. Kiválóan erősíti a comb- és fenékizmot.

Hegymászás: ehhez sem kell kimozdulni otthonról! Fekvőtámasz helyzetben ütemesen kell váltott térdemelést végezni, mintha egy meredek hegyre kapaszkodnánk fel. Fontos, hogy közben a hátunk végig egyenes legyen.

Helyben futás: 1 percig fussunk gyorsan magas térdemeléssel, majd 1 percig sarok-emeléssel.

Plank: egy feladat, ahol nem kell semmit csinálni – látszatra. Vegyük fel a fekvőtámasz pozíciót, majd támasszuk le az alkarunkat és maradjunk így, ameddig bírunk. A hát legyen egyenes, feszítsük be a hasizmunkat és a lábizmunkat, lélegezzünk lassan, az orron be, a szájon ki. Ha egy percig így tudunk maradni, az már szép eredmény!

Csahány Domitilla



A kardioedzés előnyei

- **javítja a szív- és érrendszert, ezáltal csökkenti a szívinfarktus és a magas vérnyomás kockázatát**
- **növeli a tüdőkapacitást**
- **csökkenti a koleszterint és a diabétesz kialakulásának esélyét**
- **segít a fogyásban**
- **jobb közérzetet biztosít**
- **jó aluást eredményez**
- **csökkenti a stresszt**





Sikeres volt a békéscsabai vasútmodell kiállítás

Ebben az évben is rendkívül sikeres volt Békéscsabán az őszi vasútmodell kiállítás és az ehhez kapcsolódó nagyvasúti járműbemutató, a rendezvény három napja alatt 3500 látogatót varázsolt el a modellezés világa és a kiállított járművek.

Idén tizenkilencedik alkalommal tartották szeptember 22-24. között a VOKE Békéscsabai Vasutas Művelődési Háza szervezésében a háromnapos Vasútmodell kiállítást és mozdonyparádét, vagyis a nagyvasúti járműbemutatót. A három nap alatt több, mint 3500 látogatót varázsolt el a modellezés világa és a nagyvasúti kiállítás. A rendezvényt szeptember 22-én, pénteken a MÁV Zrt. részéről

Mondi Miklós, Pályavasúti Területi Igazgató, a város részéről Szarvas Péter, Békéscsaba polgármestere, Herczeg Tamás, Országgyűlési Képviselő és a kiállítás szervezőjeként Kucseráné Szabó Mária, a VOKE Békéscsabai Vasutas Művelődési Háza Intézményvezetője nyitotta meg. A megnyitó színpoltját a Békéscsabai Mazsorett Táncegyüttes szóló táncosa nyújtotta.

Nem félünk a sötétben!

Koni, a fiatal sárga távolsági busz idegesen böngészte a műhely falára kiakasztott táblázatot, amin az új vizsgaidőpontok szerepeltek. – Ez az, ott vagyok! – fedezte fel magát a listán boldogan, miközben a mosolya mégsem tűnt teljesen őszintének:

Időpont: 2023. november 13. hétfő, reggel 8 óra

Típus: Credo Econell 12

Szín: Sárga

Becenév: Koni

– Szuper! Addig még van két hetem! – kiáltott fel hirtelen, majd némi gondolkodás után a lelkesedés alábbhagyott. Sőt! Koni kezdett egyre inkább bepánikolni: – Már csak két hét? Az... az pontosan 14 nap... Az egészen pontosan 336 óra. Ó, rozsdás kipufogók! Az nagyon kevés idő! Annyi mindent kell még addig gyakorolnom... De legalább hétfőn lesz és nem péntek 13-án! Ez is valami! – töprengett magában a kis busz. Koni ugyanis még csak tanulóvezető, pontosabban tanulójárat volt és nagyon izgult a vizsgája miatt, hiszen már nagyon szeretett volna utasokat szállítani. Igazából a vizsgával sem lett volna semmi baj. A fékezés már jól ment neki, gyakorlás közben nem esett ki senki az ülésből még akkor sem, ha hirtelen meg kellett állnia. Sőt olyan ügyesen tudott már lassítani, hogy ha valaki éppen ivott az utastérben, akkor egy csepp víz sem lötytyent ki a pohárból. A kanyarodások is tökéletesek voltak, szépen vette az íveket, nem hajtott rá az éles fordulóknak sem az útpadkára. Az ajtónyitás szintén hibátlanul ment, legutóbb az utolsó pillanatban felugrót sem zárta már oda. Ügyesen kezelte az utastájékoztatókat, a kijelzőkön már sem téves információk, sem helyesírási hibák nem jelentek meg. Sőt, a parkolásban és a tolatásban is remekelt, pedig ettől nagyon szoktak félni az újoncok. A kereszteződéseknél még ugyan elbizonytalanodott egy kicsit, hogy merre is forduljon, de bősen tanulta az útvonalakat. – Meny nyivel könnyebb a vonatoknak! Csak mennek előre, nem kell azon agyalniuk, hogy most jobbra vagy balra forduljanak, a sín ugyanis mutatja nekik az utat – irigykedett néha. Hiába volt térkép, GPS, közlekedési táblák és pontos útvonalterv, egy-egy nagyobb kereszteződésben teljesen lefagyott. Jobbra? Balra? Vagy egyenesen? Még akkor is elbizonytalanodott, ha már százszor begyakorolt egy útvonalat. Ilyenkor azt is elfelejtette, merre van a jobbra és merre a balra. Ezért a szerelői kitalálták, hogy megnyújtják a jobb oldali visszapillantóját, mint a csiga csápját, és akkor sosem fogja elfelejteni az irányokat. Ez a módszer tényleg bevált, sokat segített neki. Elsőre talán kicsit furcsán nézett ki, de Konit csöppet sem zavarta. Egy valami azonban, egyetlen egy fontos feladat még mindig kifogott rajta, pedig már vészesen közeledett a vizsga ideje. Az esti műszak! Koni ugyanis félt a sötétben. Sőt nemcsak félt, hanem egyenesen rettegett. – Egyedül a sötét éjszakában... Soha! Akkor járnak a szellemek, vagy muszok is jöhetnek és megannyi rémisztő lény – gondolta a kis sárga busz. Ezért naplemente után már ki sem mert menni a telephelyről. Pedig a buszoknak is késő éjjel ér véget a műszakjuk. Ráadásul már ősz van, a napokkal egyre rövidebbek, hamarosan az oviból, iskolából, munkából is sötétben fog hazaérni mindenki. Hiába szerelték be neki a műhelyben a legerősebb, legfényesebb lámpákat, hiába meséltek neki a többiek vicces éjszakai kalandokat, hiába győzködte mindenki, hogy nincs mitől tartania, Koni nem tudta legyőzni a félelmét. Márpedig, ha nincs éjszakai műszak, nincs vizsga és nincs hivatalos Volánbusszá válás sem. Ennyire azonban nem tudott a gondolataiban előre szaladni, ugyanis közeledett október utolsó napja, ezért már hatalmas izgalom járta át az egész telephelyet. Október 31-e ugyanis nem más, mint halloween éjszakája. A rémséges kis rémek és a tőkféjek tök jó bulija. Mindenki sürgött-forgott a telephelyen. Készültek a jelmezek, faragták a tököket, díszítették a garázsokat. Csak a kis Credo busz állt tétován, hiszen a halloween nem tartozott a kedvenc ünnepei közé. És nem az ijesztő alakok, hanem a sötétség miatt.



Elérkezett a várva várt nap. Halloween éjszakáján a csuklós buszok úrdongós különítménye egységesen csontváznak öltözött, a többiek egyéni átalakuláson estek át. Volt itt boszorkány, múmia, szellem, pók és zombi is, csak Koni ácsorgott a telephely hátsó sarkában, magányosan. A többiek, mikor elkészültek a jelmezükkel, mind elmentek a közeli tanyára halloweenezni. A kis Credo busz próbált volna aludni, de nem tudott. Egyedül nem. Máskor úgy vészelte át a sötét éjszakákat, hogy mindig középre parkolt, a többiek pedig körülötte voltak. Olyankor nem félt. Ma este azonban mindenki bulizott. Mivel sehogy sem jött álom a szemére, sokáig hallgatta a távolból érkező zenefoszlányokat. Később elővette a vizsgautvonalakat és azokat próbálta az eszébe vésni, majd hosszan bámulta a csillagos égboltot. Már éppen kezdett elbóbiskolni, amikor legkedvesebb barátja, Krausz, egy öreg Ikarus busz, akit nagy becsben tartottak a telephelyen, visszajött érte: – Ne árválkodj itt, Koni! Gyere bátran, ott vagyunk mindannyian a Tök Tanyán, és hidd el, ott még sötét sincs. Koni hosszasan kérette magát, de végül beadta a derekát. Próbá szerencse! Koni kissé bátortalanul gurult a halloweeni buliba, de ahogy közeledett, döbbenten látta, hogy gyönyörű narancssárgás fény veszi körül a mezőt, ahová tartottak. Itt egyáltalán nem volt sötét. Ahogy megérkezett, kitörő taps és örömujiogás fogadta. Az úrdongók még pacsit is adtak a visszapillantójukkal. Koni nem is értette, hogy lehet itt ilyen világos. Majd körbenézett és mindenhol világító töklámpásokat látott. Konira tekintve az öreg Ikarus felkiáltott: – Megvan a megoldás! És azon nyomban elmesélte a tervét a többieknek, hogyan fogja Koni megcsinálni sötétben is a vizsgát: – A megoldás tök egyszerű! Nem is értem, hogy nem jutott ez eddig az eszünkbe! Csak töklámpásokat kell gyártanunk. Nem tízet, százat vagy ezret. Úgyhogy ma még bulizunk, holnap pedig nekiállunk a munkának! – osztotta ki a feladatot Krausz. Így is lett. Másnap, kicsit fáradtan ugyan, de a buszos csapat munkához látott. Vészek, faragtak, potyogtak a tökhéjak, készültek a lámpások. Volt köztük egyfogú és fogatlan, vigyorgó és mosolygós, nagy és hatalmas. Koni pedig egyre magabiztosabban és izgatottabban várta a vizsga időpontját. Elérkezett a nagy nap. A vizsga elején Koni minden akadályt jól vett, hibátlanul sikerült az összes feladata. Már csak a sötétben vezetés volt hátra. Ekkor felgyúltak a fények, a töklámpások vidáman világítottak az út szélén. Koni így egy cseppet sem félt, bátran vágott neki a sötétségnek. Sőt, a töklámpások a kereszteződéseknél is a segítségére voltak, hiszen mindig mutatták a helyes irányt. Koni azóta is büszke tagja a Volánbusz flottának, akivel télen-nyáron, éjjel-nappal találkozhatunk az utakon. Ha nem hiszed, járj utána – biztos téged is szívesen elvisz egy útra!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. november 21.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**A vállalati országbérlet a belföldi helyközi járatokon jogosít díjmentes utazásra.**”

A MÁV-VOLÁN Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Szalóky Anna Eszter** olvasónknak!

1948. NOVEMBER 24-ÉN JÖTT LÉTRE... (FOLYTATÁS A REJT-VÉNYBEN)	FORMÁ-CIO	OLIMPIAI SZERVE-ZETÜNK	ANNYI MINT, RÖVIDEN	OLASZ AUTÓK JELZÉSE	KÉSŐBBI NEM-ZEDÉK	ALKOTÓ-RÉSZEIRE BONT	VALAMI ALATT LEVŐ HELYRŐL	ÉLES LE-VELŐ LÁPRETI NOVÉNY	INNEN MÁSHOVA	BÖGÖLY	LITER	ODA-NYÚJTÓ (NÉPIES)	TEA, NÉMETÜL	FOR-RASZTÓ-FEM	SUGÁRÚT, RÖVIDEN	
	1															Z
	3															
ISTÁLLÓI FEKHELY				RÁILLÓ (LEÍRÁS) KERTI HÁZIKÓ							SZELLŐS (RUHA) SZÍNÉSZ (ÁRON)					
GABONA-FELE			DOLOG-KERÜLŐ						SZÍNÉSZ (ATTILA)					TÖRÖK AUTÓJEL THOMAS ALVA --		
UNITED KINGDOM, RÖVIDEN			FALAT BEPUCOL SZOBÁBA LÉP	KÖLTŐ (MIHÁLY)				FÉRFINEV IGA				ELEKT-RON AZ ILLETŐRE			VOLT, RÖVIDEN A SZÉLEIN JEGES!	
BURNÓ-TOT SZIPPANT							2	LOGARIT-MUS, RÖV.								E
... BALD-WIN: SZÍNÉSZ				RÁDIUSZ PERZSA URALKO-DÓI CÍM		FIÚ PÁRJA AMÁLIA, BECÉZVE					SZALONKI SR.KLUB NYUGSZIK VALAMIN					
ELÉG, LATINUL					ANGOL FÖNEMES ZSEBEKET ÁTKUTAT					JUTTATÁS OSMÁN TISZTI RANG					EME, EZ ERSZÉ-NYES EMLŐS	
... FC GYŐR: SPORT-KLUB			SPANYOL BARÁT!	PÁROS CÁPA!					LÓDULJ!				OKTATÁS, RÖVIDEN BUSA-SZELET!			
LÁSDI, RÖVIDEN		PÜFÖL	SZEZON JELZŐJE LEHET				ELŐTAG: ÓRIAS-TYÜKVÉ-LEMÉNY!					FIAT-MODELL OLAJ, ANGOLUL				ÁRVÍZ-VEDELMI ÉPÍT-MÉNY
KÉZI NAGYÍTÓ-ÜVEG					ARCIZOM IDEGES RÁNGÁSA TULIUM			VERŐ-FÉNYES RÓMAI 501-ES						EZÜST ... PACINO; AMERIKAI SZÍNÉSZ		
BARANYA MEGYEI HELYSÉG				OPERA-ÉNEKESNŐ (ILONA) EXA-						PÁROS BULI! UGYAN MÁR!			AZ ALJÁHOZ AMPER JELE			
	T															

Online adventi naptár



A www.vasutasmagazin.hu oldalon - a korábbi évek hagyományaihoz híven - idén is online adventi naptárral kedveskedünk a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalóinak.

December 1-től december 24-éig minden nap egy újabb virtuális ablakot nyithatunk meg, ahol többek között receptek, érdekességek, dekorációs ötletek, programajánlók és játék várja az érdeklődőket.

Elérhetőség: www.vasutasmagazin.hu Életmód rovat

Készülődjünk együtt a karácsonyra!