

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT
HIVATALOS LAPJA

LXXIV. ÉVFOLYAM
2024. JÚLIUS

MÁV-VOLÁN

magazin

ELINDULT AZ EMMA,
AZ EGYSÉGES
UTAZÁSTERVEZŐ

ÜNNEPÉLYES

avatás

A GYERMEKVASÚTON

CÍMLAPSZTORI

75 éve szolgálatban a Gyermekvasút

HÍREK

Elindult az EMMA, a MÁV-VOLÁN-csoport egységes utazástervezője; Főszezonról több kerékpár szállítható a G43-as járatokon; Vizsgaidőszak a Volánbusznál; Az év közlekedésbiztonsági társadalmi felelősségvállalója 2024-ben a MÁV!

ÁLDOZATSEGÍTŐK

Változások a fogyasztóvédelemben

ÖTLETLÁDA

Az ötletek megvalósulnak – kollégáink számolnak be megvalósult terveikről

HUMÁN

„Az elmúlt nyolc-tíz év munkája van benne ebben a díjban” – beszélgetés Kiss Máriával, a MÁV Pályaorientáció és toborzás szervezetének vezetőjével; Tájékoztató a MÁV Zrt. 2024. július elsejétől hatályos szervezeti változásáról;

KÉPEKBEN

A gyermekrajz-pályázat legszebb művei

MUNKATÁRSUNK

Idén 40 éves a MÁVINFORM – Fókuszban az ott dolgozó kollégáink, Kavalecz Imre és Jancsurák Bence; Diákmunkások – három diáksegítő kollégát kérdeztünk; Interjú Papp Ferencsel, aki lábamputációját követően tért vissza irányítói munkakörébe

RÓLUNK

Ismerjük meg az alkotót, aki életre keltette a magazin meseillusztrációit! – interjú Győri Zsolttal; Fedezzük fel idén nyáron Prágát!

JÁRMŰPARK

Szinkron Remot csörgők a retrovonatok élén

ANNO

A zöld villamos – 125 éve indult a budafoki HÉV

SZABADIDŐ

Könyv- és programajánló

4

6

10

12

14

18

20

26

34

35

44

38 ÉLETMÓD

Paradicsom – maga a Paradicsom

28 RÓLUNK Fedezzük fel idén nyáron Prágát!

30 BESZÁMOLÓ

Újabb felejthetetlen Volánbusz-retrónap Hatvanban

42 SZABADIDŐ

Hegyek között, völgyek között zakatol a vonat – mesés tájakra visznek a kisvasutak

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



Jegyzet

A Gyermekvasutas Otthonba először a tanfolyamon lépünk be. Ahogy kicsiként, félve megérkezünk az épületbe, mosolygós ifjvezetők fogadnak minket. Már itt is érezni lehet, hogy ez a társaság más lesz, mint egy osztályközösség. Mindenki ugyanazért van itt: gyermekvasutassá szeretne válni. A tanfolyam során minden héten találkozunk, így már itt is kialakul egy közösség, elkezdődnek a barátságok. A sikeres vizsgák után mindenki bekerül a 15 csoport egyikébe. Kívülről úgy tűnhet, hogy mi csak szolgálni járunk össze, de ez egyáltalán nem így van. Természetesen a szolokban is beszélgetünk, illetve reggel és este is vannak programok, de a csoportközös- séget nem ezek formálják leginkább: vannak szolgálaton kívüli csoportprogramok is. Ezek általában havonta 2-3 alkalommal délutáni programok iskola után. Minden csoportnak van évente egy téli és egy tavaszi túrája. Ez egy háromnapos kirándulás, ami hasonlít egy osztálykirándulásra, de sokkal emlékezetesebb annál: tele van programokkal, és rengete- get játszunk. Én a csoportközösségben azt szeretem a legjobban, hogy több korosztályból áll. Ennek is köszönhető, hogy sok vasutas érettebb a kortársainál, mivel már 10 évesen is akár 14 éves barátaink lehetnek. Ugyan- így, idősebb pajtásként megtanulunk szót érteni a kisebbekkel, törődni velük. Minden gyermekvasutas nevében mondhatom, hogy egész évben a kéthetes nyári tábort várjuk a legjobban. Itt már három csoport táborozik együtt Hűvösvölgyben, a három éve teljesen megújult táborban. Ekkor háromnaponta szolgálunk, ezenkívül vannak ügyeletes- és pihenőnapjaink is, amikor különféle prog- ramokon veszünk részt, és persze minden este van egy nagy közös program az összes táborlakónak. Öt éve vagyok gyermekvasutas, és ez idő alatt rengeteg mindent megéltem, sok csoportot, közösséget láttam, és ez alapján állíthatom, hogy a vasutas gyerekek sokkal jobb közösséget alkotnak, mint a szokványos iskolás gyerekek, hiszen egy elképesztően összetartó közösség vagyunk, ahol mindenki ismer mindenkit, és folyamatosan segítjük, támogatjuk egymást. Mi leginkább egy hatal- mas család vagyunk, amit csak az ért meg, aki egyszer gyermekvasutas volt.

Dickmann Lilian gyermekvasutas

75 éve szolgálatban a Gyermekvasút



A Széchenyi-hegyi Gyermekvasút idén is ünnepel: 2024 nyarán a második építési szakasz átadásának háromnegyed százados évfordulójára lehetnek büszkéek a kisvasutasok. A vakáció idején pedig már a legifjabb vasutasokkal is találkozhatunk szolgálat közben: június 8-án avatták fel a tanévben tartott két képzésen sikeres vizsgát tevő gyerekeket.

Magyarországon először Budapesten épült Úttörővasút, aminek sikerét jól mutatja, hogy immár 76 éve járnak a vonatok a budai hegyek keskeny sínpárján. De hogyan is jön ki a számmisztika, hogyan lehet az, hogy a Gyermekvasút tavaly ünnepelte 75. születésnapját, de mégis idén, 76 évesen is „csak” 75 éves? Sőt, jövőre már 77 évesen is mondhatjuk még, hogy a 75. évfordulót köszöntjük. Íme, következzen a megoldás!

A budapesti Úttörővasút első, 3 kilométeres szakaszát 1948. április 11-én kezdték el építeni a Széchenyi-hegyen a Hegyhát út és Golfpálya út találkozásánál. Az első vonalrészén – Széchenyi-hegy végállomás, Normafa megállóhely, Csillebérc (Úttörőváros) és Virág völgy (Előre) állomás – a vonatforgalom 1948. július 31-én indult meg. Az építkezés további két szakasszal folytatódott, idén június 24-én a második szakasz megnyitásának 75. évfordulóját ünnepelhettük: az 1949-re a már 6,5 kilométeresre bővült vonalon ekkor adták át a Jánoshegy és a Szépjuhásznő (akkori nevén Ságvári-liget) állomást. A teljes vonalon egy évvel később, 1950. augusztus 20-án indult meg a forgalom, akkor már Hűvösvölgyig közlekedhettek a vonatok. Az Úttörővasút-Gyermekvasút 75 éves fennállása alatt több mint 16 ezren szolgáltak kisvasutasként.

A budapesti Gyermekvasút közel 12 kilométeres hosszával 2015-ben bekerült a Guinness-rekordok Könyvébe, mint a világon a leghosszabb olyan vasútvonal, ahol a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot 10-14 éves korú gyermekek látják el. A Budai-hegység közkedvelt kirándulóléhelyeit összekötő kisvasúton egész évben járnak a vonatok, csak szeptembertől ápriliséig maradnak ki a hétfői tanítási napok az üzemből. A gyermekvasutasok aktuális létszáma mindig a nyári időszakban a legnagyobb, ilyenkor már szolgálatba állnak a tavaszi tanfolyammal érkező legfiatalabbak, de még ugyancsak szolgálhatnak a nyolcadikosok, akik augusztus végén ballagnak el. Idén a nyári időszakban így mintegy hatszáz gyerek váltja egymást a szolgálatban. Nyáron munkanapokon óránként, hétvégén 40-50 percenként indulnak a vonatok, az üzemidő is hosszabb: az első járat Hűvösvölgyből mindennap 8:45-kor indul, az utolsó Széchenyi-hegyről munkanapokon 18:03-kor, hétvégén 18:45-kor. A menetrendben előre meghirdetett napokon nosztalgiajáratok is forgalomba állnak, valamint minden nyári hónapban egyszer Panoráma expresszt indítanak, ami a hárs-hegyi panorámaívben megállva páratlan kilátást biztosít a nyáresti fővárosra. Ezek az alkonyatban közlekedő különvonatok immár negyedik éve kedvelt járatai a nyári időszaknak.



Gyermekvasutas-avatás

Június második szombatján 155 ifjú gyermekvasutas tett fogadalmat a hűvösvölgyi végállomáson. A tanév alatt ősszel és tavasszal is indult egy-egy négy hónapos tanfolyam, ahol a vasutasszakma alapjaival és a környék nevezetességeivel ismerkedhettek meg a gyerekek, majd a sikeres vizsgákat követően szolgálatba állhattak. Az ünnepségen kitüntették azt a 35 ifjú gyermekvasutast, akik kitűnő eredménnyel végezték el az idei képzést. A Gyermekvasút egyre növekvő népszerűségét jól mutatja, hogy az előző két tanévben rekordszámú gyermekvasutast avathattak fel, a képzésekre az elmúlt években már túljelentkezés is volt, ami azelőtt évtizedek óta elképzelhetetlennek tűnt.

A tanfolyamon részt vevők létszáma – az egyre nagyobb érdeklődés ellenére – nem bővíthető, hiszen a napi szolgálatban a vonalon egyszerre szolgálatba állítható gyerekek száma maximált, a szolgálati helyek, beosztások az adottságok miatt nem változtathatók.

Fontos, hogy az adott munkakörben tényleg legyen kellő mennyiségű és minőségű feladata a gyerekeknek, hiszen így tudja a szakmai épülését, a kellő tapasztalat megszerzésének lehetőségét biztosítani. A jelenlegi – talán minden idők legnagyobb – gyermekvasutas-létszámának szinten tartása (szakmailag megfelelő értéken tartása) érdekében a következő években is az évenként induló két tanfolyamon a felvehető gyerekek létszáma tanfolyamonként 80-90 fő marad.

Éjszakai teljesítménytúra augusztusban

A Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton augusztus 19-én tartják a már hagyományos „Gyermekvasút nyomában” 20 kilométeres éjszakai teljesítménytúrát. Az útvonal érinti a Gyermekvasút minden állomását, valamint a környék főbb látványosságait. A túra szintideje hét óra. Nevezni a rajtnál, a hűvösvölgyi Gyermekvasutas Otthon előtt lehet, aznap este 19 és 21 óra

között. A túra résztvevői éjszakai különvonatokkal térhetnek vissza a célból, Széchenyi-hegy állomásról Hűvösvölgybe. A „Gyermekvasút nyomában” teljesítménytúrát először 1996-ban rendezték meg, azóta minden évben március 15-én nappal, augusztus 19-én pedig éjszaka lehet gyalogosan felfedezni a kisvasút környékét a szervezett túra keretében, így a mostani már az ötvennyolcadik teljesítménytúra lesz a kisvasút történetében.



Csúcstúra a Gyermekvasúton és környékén

A Gyermekvasút állomásainak nagy részét egyszerűen megközelítheted tömegközlekedéssel a Széll Kálmán térről, illetve a Déli pályaudvartól. A vasútvonal környezetében megannyi látványosság hív természetjárásra, amilyen például a Budai-hegység legnépszerűbb célpontja, a főváros legmagasabb pontján, a János-hegyen álló Erzsébet-kilátó és a lábánál található Zugligeti Libegő. Mindkettőt könnyedén elérheted a Gyermekvasút Jánoshegy és Virág völgy állomásától.

Ha inkább a kevésbé ismert kirándulóléhelyek felé vennéd az irányt, gyönyörű budapesti panorámával vár a Szépjuhásznő és a Hárshegy állomás között található Makovecz Imre-kilátó és a Kaán Károly-kilátó. Ha mindkét kilátót érinteni szeretnéd, a Kis- és a Nagy-Hárs-hegy csúcsát is meg kell másznod, ehhez a Szépjuhásznő állomásról célszerű útra kelned.

Váczai Viktor

Elindult az EMMA, a MÁV-VOLÁN-csoport egységes utazástervezője



Tesztüzemben megkezdte működését a MÁV-VOLÁN-csoport EMMA (Egységes Menetrend Magyarországon) nevű utazástervezője. A közeljövőben megújuló MÁV app és a régóta népszerű ELVIRA „kishúgaként” érkező EMMA a MÁV-VOLÁN-csoport digitális portfóliójának legújabb tagja.

Az új utazásszervezővel nemcsak a hazai vasúti és autóbuszos menetrendek válnak elérhetővé, hanem a járatok valós idejű adatai is, így mostantól bárki egyszerűen, gyorsan és megbízhatóan tervezheti meg utazását akár vonattal, autóbuszal vagy ezek kombinációjával. Hegyi Zsolt, a MÁV-START vezérigazgató-helyettese elmondta: „Akinek országbérlete van, az nemcsak arra jogosult, hogy minden közösségi közlekedési eszközt igénybe vegyen, hanem most már van olyan felület is, ahol ezt pontosan megtervezheti.”

A rendszerben elérhető szolgáltatók köre a közeljövőben bővülni fog. Az EMMA az első olyan integrált felület, amelyen elérhetők

országosan a MÁV-START, a GYSEV, a MÁV-HÉV és a Volánbusz helyközi-, továbbá néhány város bizonyos helyi járatainak valós idejű adata

Így útvonaltervezésnél például az esetleges késésekkel is tervez, továbbá néhány szolgáltató (például a MÁV-START) esetén fontos szöveges utastájékoztatósi információkkal szolgál a forgalmi változásokat, fennakadásokat okozó rendkívüli helyzetekben. A járatok nézetben a járművek pozíciója térképen is megtekinthető, de a helyi és helyközi járatok menetrendjére is lehet szűrni.

Az EMMA nem váltja ki a megszokott jegyértékesítési felületet: a megfelelő útvonal megtervezése és kiválasztása után azonban egyetlen gombnyomással az ELVIRA-ra (jegy.mav.hu oldalra) jutva megkezdhető a vonatjegy vásárlása. Célul tűztük ki azt is, hogy a vonatjegyeken túl a Volánbuszokra történő jegyvásárlást is segítse majd az EMMA.



A MÁV-VOLÁN-csoport kalandjai a Múzeumok éjszakáján

A MÁV-VOLÁN-csoport hagyományosan jelen van a Múzeumok Éjszakája rendezvénysorozaton. Az idei évben június 22-én, 19 városban, összesen 21 helyszínt tett elérhetővé a közönség számára.

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Archivuma először nyílt meg a Múzeumok Éjszakáján, ami nagy népszerűségnek örvendett. Az épület sajátosságai miatt vezetett csoportos bejárásokat szerveztek. A nagy érdeklődés miatt az előre meghirdetett 12 fős csoportlétszámot növelni kellett. Több látogató is jelezte, hogy kutatóként szeretnének visszatérni az Archivumba.

A Gyermekvasúton a Múzeumok Éjszakája alkalmából korábbi különvonat közlekedett. A Panoráma expressz utasai a Gyermekvasút hűvösvölgyi múzeumán és a Széchenyihegy állomáson található motorszín épületében berendezett jubileumi kiállításon vehettek részt. A különvonat több olyan pályaszakaszon is megállt, ahonnan a környező hegyekre vagy az esti fényekben tündöklő fővárosra nyílt páratlan kilátás.

A szegedi területi igazgatóság munkatársai ebben az évben is tárlatvezetésekkel, interaktív eseményekkel, családi programokkal és számos meglepetéssel készültek, hogy felejthetlenné tegyék ezt a varázslatos nyárestét Domaszéken, Kecskeméten, Kelebián, Mártélyon, Szentesen, a szegedi Üzemirányító Központban és MÁV Igazgatóság épületében, valamint Petőfiszálláson.

A Múzeumok Éjszakája rendezvény keretében a látogatók betekintést nyerhettek a Pusztaszabolcs-Dombóvár és Dombóvár-Pécs Forgalmirányító Központ mindennapi és éjszakai életébe. Az elmúlt években a dombóvári Múzeum Megálló volt a leglátogatottabb rendezvény a térségben. Fénykavalkád fogadta az érdeklődőket, ünneplő fényárban úsztak a kivilágított járművek, melyek közül kiemelkedett a város jelképévé vált „MUKI” mozdony.

A veszprémi bemutató is nagyon sikeres volt. Már a nyitás előtt is sokan várakoztak, hogy bejussanak a MÁV bunkerba.

A debreceni vasútállomáson „A vasúti távközlés története” című kiállítást tekinthették meg a látogatók, Püspökladányon pedig az üzemi épület látogatására volt lehetőségük.

Szombathelyen, a MÁV Pályavasúti Területi Igazgatósága épületében kialakított múzeum megtekintése mellett az érdeklődők megismerkedhetnek a vasútüzem régi eszközeivel, a LÉGÓ pincében kialakított kiállítással, valamint lehetőség nyílt a római kori magtár (horreum) maradványainak megtekintésére is. Az Üzemirányító

Központ munkáját pedig kisebb csoportoknak mutatták be.

A MÁV VAGON székesfehérvári telephelyén rekordot döntött a látogatók száma. Több visszatérő vendég is megfordult a programon, és olyanok is, akiknek az előző években részt vett ismerősök ajánlották az eseményt. A szolnoki telephelyen a megtekinthető látványosságok mellett, mint az óvóhely, a víztorony és a KISS karbantartó bázis, egy nosztalgia étkezőkocsit is kiállítottak.

Idén immáron ötödször nyitotta ki kapuit a látogatók előtt a miskolci fűtőház. A kocsivizsgálat bemutatója ebben az évben is sikeres volt a gyerekek és a felnőttek között egyaránt. A kocsivizsgálati bemutató mellett látható volt az új színterv alapján fényezett járművekből összeállított BDV szerelvény. A villamosmozdony csarnokban már ismerősként üdvözölték a Szilit az emelőn. A csarnok egyik vágányán az IC kocsik kiállítása hozta lázba a vendégeket. A villamos mozdonyok vezetőállása töretlenül vonzotta a látogatókat.

A MÁV-START nagykanizsai telephelyén megtekinthették az egykor gőzösöket kiszolgáló műhelyekben működő berendezéseket, vízdarut, szénszerelőt, hőkéket és építményeket. Kipróbálhatták a fordítókörong adta élményt és 3 féle mozdonytípus rejtelseibe is kaptak betekintést.

Fiatalok és idősök egyaránt lelkesen csodálták a nosztalgiaautóbuszokat és a közlekedéstörténeti relikviákat a Volánbusz hatvani telephelyén, mely csak jeles alkalmakon látogatható. A retró autóbuszok nemcsak nézelődésre, hanem hatvani nosztalgiautazásra is invitálták az érdeklődőket.



Főszezontól több kerékpár szállítható a G43-as járatokon



Megkezdődtek az átalakítási munkálatok a KISS motorvonatok karbantartására kialakított telephelyen, a MÁV VAGON szolnoki üzemében annak érdekében, hogy a nyári megnövekedett kerékpárosigényeket ki tudja szolgálni a MÁV-START. Az úgynevezett „téli üzem módban” a KISS motorvonatokon hatszáz ülőhely és 12 kerékpárhely található. Az átszerelés után a „nyári üzem módban” járművenként 36 bicikli biztonságos szállítására van lehetőség. Így huszonnéggyel több kerékpár szállítására alkalmasak az átalakított emelete motorvonatok. Várhatóan júliusban a népszerű, Szob és Fonyód között közlekedő Jégmadár expresszben is forgalomba állnak majd a nagyobb kerékpáros-befogadóképességű KISS motorvonatok.

Vizsgaidőszak a Volánbusznál

A 2023–2024-es tanév végén, májustól június közepéig a Volánbusz 79 végzős tanulója adott számot államilag elismert szakmai vizsgák részeként a szakirányú oktatás során megtanult, az adott szakmára előírt ismereteiről. Hat különböző szakmában, a társaság 13 jármű-fenntartási telephelyén folyt a végzős tanulók felkészítése a megmérettetésre.



A gyakorlati vizsgák Szolnokon kezdődtek, ahol 11 járműfényező adott számot tudásáról. Békéscsabán a karosszérialakatosok vizsgatevékenységét támogatták, Debrecenben két vizsganapon 23 autoelektronikai műszerész és autószerelő vizsgázott, Gyöngyösön három napon 9 karosszérialakatos és 21 gépjármű-mechatronikai technikus számolt be megszerzett ismereteiről. A Volánbusz összesen négy tagiskola 69 tanulójának adott lehetőséget telephelyein a megmérettetésre. A vizsgázókat szakmai bizottságok értékelték, amelyek munkájában az iskolai felkérések alapján a szakmájuk iránt elkötelezett, a szak-

irányú oktatásban kiemelkedő szerepet vállaló mester kollégáink is részt vettek. A tanulók a komplex vizsga zárónapján ismerhették meg érdemjegyüket. A Volánbusz az egész országból várja azon fiatalok – különösen a munkavállalók gyermekeinek – jelentkezését, akik középfokú szakmai képzésben vesznek részt, és szeptembertől szeretnének a társaság által szervezett gyakorlati képzéshez csatlakozni. Arról, hogy mely telephelyeken és mely szakmákban indítanak oktatást, a Volánbusz honlapján található tájékoztató. További információ a gyakorlat@volanbusz.hu e-mail-címen kérhető.

Az év közlekedésbiztonsági társadalmi felelősségvállalója 2024-ben a MÁV!

Figyelemfelhívó sajtótájékoztató és a rendőrséggel közös ellenőrzés a nemzetközi útátjáró biztonságtudatossági napon. Baleset-megelőzési témájú rajzpályázat iskolásoknak. Talán joggal állíthatjuk, hogy a MÁV-nál a június a vasútbiztonság jegyében telt. Büszkén jelentjük, hogy a baleset-megelőzés terén végzett tevékenységéért a MÁV elnyerte „Az év közlekedésbiztonsági társadalmi felelősségvállalója 2024” címet.



Június 6-án az ILCAD, nemzetközi útátjáró biztonságtudatossági napon országsszerte 52 helyszínen mintegy 60 rendőr és 40 vasútbiztonsági szakember munkatársunk közösen tervezett útátjáró-ellenőrzéseket tartott a nagyobb forgalmú, nagyobb kockázatú vasúti átjárókban. A vasúti átjárós balesetek számának emelkedése miatt ezen a napon újra kértük a sajtó együttműködését a szabálykövető és körültekintő közlekedés fontosságának hangsúlyozásában.

Június 18-án, a nyári szünidő közeledtével az ORFK-Országos Baleset-megelőzési Bizottsággal közös baleset-megelőzési célú, iskolásoknak hirdetett gyermekrajzpályázatunk sajtónyilvános eredményhirdetésén hívtuk fel a figyelmet a felnőttek felelősségére és azokra a veszélyekre, amelyek a gyermekeket, fiatalokat kiemelten érintik a vasúton.

Az iskolásoknak meghirdetett rajzpályázat elsődleges célja a baleset-megelőzés, a legfontosabb vasútbiztonsági szabályok megismertetése a gyerekekkel. A témaválasztáskor a gyerekek a közlekedési helyzetek áttekintése során megismerhették azokat a legfontosabb közlekedési szabályokat, amelyek megszegése balesethez vezethet. A pályázatra két kategóriában jelentkezhetek az iskolások: a MINI kategóriában a 7–11 éves, míg a JUNIOR kategóriában a 12–15 éves diákok pályaműveit várták a szervezők. Mindkét kategóriában hirdettek 1-2-3. helyezettet és különdíjast. A díjazott pályaművek megtekinthetők a KÉPEKBEN rovatban.

Az eddigiek mellett újabb elemekkel bővítjük intenzív vasútbiztonsági kampányunkat a vasúti átjárókban történt balesetek számának csökkentése érdekében. Härtlein Károly fizikus közreműködésével SÍN-TÉR címmel ismeretterjesztő filmekben hívjuk fel a figyelmet a szabálykövető közlekedés fontosságára. A fizika törvényszerűségeivel alátámasztott edukatív filmek a féktávolság, az elsodrési határ és az áramütés témaköreit dolgozzák fel.

A baleseti statisztika szerint a legtöbb vasúti átjárós baleset Pest vármegyében történik. Az év második felében figyelmeztető táblák kihelyezését kezdjük meg a vármegyében a MÁV és a HÉV vasúti átjáróiban. A vasúti átjáróban tapasztalt veszélyhelyzet (például elakadt autó, bajba jutott személy) esetén a táblák információi alapján a bejelentő hívása után, a 112-es segélyhívó közvetítésével a vasúttársaság vagy a HÉV munkatársai azonnal intézkedni tudnak: pontosan beazonosítják az érintett vasúti átjárót, majd az elhangzott információk alapján felméri a helyzet súlyosságát.

Az idei évtől a motorvonatok utasterében elhelyezett fedélzeti monitorokon és vágányvégi kijelzőkön tematizált baleset-megelőzési felhívásokat teszünk közzé, és folytatjuk a 2022 áprilisában „Érj haza biztonságban” címmel elindított vasútbiztonsági kampány már jól megszokott aktivitásait, köztük a nyári időszakban a családokat célzó vasútbiztonsági kitelepüléseket.

Fuchs Adrienn



Változások a fogyasztóvédelemben

Milyen intézkedésekkel segíti a Kormány a fogyasztók jogainak érvényesítését?



Digitális világban élünk, egyre több mindent internetről rendelünk, de hogyan védhetjük meg magunkat a csalásoktól, a rossz minőségű termékektől, a csalódásoktól? Mire figyeljünk az internetes rendeléskor? Hova forduljunk, ha mégsem azt kaptuk, amit rendeltünk? Mindezen kérdések esetén a fogyasztóvédelem hazai és nemzetközi hálózata nyújthat segítséget.

Mire figyeljünk, ha az internetről rendelünk?

Sokszor közhelynek tűnik, de mindenképpen érdemes előzetesen tájékozódni az adott webáruházról. Legegyszerűbb a közösségi médiában a visszajelzéseket áttekinteni, hogy más vásárlók mennyire minősítik megbízhatónak a webáruházat, vannak-e róla negatív kommentek. Mindenképpen érdemes megnézni, hogy a honlap tartalmaz-e részletes tájékoztatást a vállalkozás nevééről és székhelyéről, az elektronikus elérhetőségéről, a panaszkezelés módjáról, ügyfélszolgálati elérhetőségeiről. Ahol ezeket az adatokat nem találjuk meg, azoktól az oldalaktól tartózkodjunk! Gondoljuk át a meghirdetett akciók és kedvezmények valóságát, ami túl szép, hogy igaz legyen, az biztos, hogy nem valós.

Csaló webáruházak – Mit tehetünk?

Az Igazságügyi Minisztérium üzemelteti a <https://jogsertowebaruhazak.kormany.hu/> honlapot, amely azokat a hazai, jogsértést elkövető webáruházakat tartalmazza, amelyeknek jogsértő magatartását a fogyasztóvédelmi hatóság, a Gazdasági Versenyhivatal vagy a bíróság megállapította. A honlapon tájékozódhatunk, hogy mely webáruház milyen típusú jogsértést követett el, illetőleg azt is jelezzük, hogy a jogsértést esetleg rendezte-e utólag. A csaló webáruházakkal kapcsolatos fellépés súlyosabb esete az ún. „honlapblokkolás”. Korábban csak a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóságnak volt lehetősége a súlyos jogsértések esetén weboldalakat letiltani, de 2024. március 1-je óta ezen jogkörrel az általános fogyasztóvédelmi hatóságként eljáró kormányhivatal, a Gazdasági és Versenyhivatal, illetve online dohánytermékek esetében a Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága is rendelkezik.

Hova fordulhatunk itthon a panaszunkkal?

A fogyasztók védelme érdekében 2024. január 1-jével jelentősen megerősítették a békéltető testületeket. A békéltető testület célja, hogy a fogyasztó és a vállalkozás közötti jogvita esetén egyezséget kíséreljen meg létrehozni, egyezség hiányában azonban egyszerű és gyors döntési jogkörrel rendelkezik a fogyasztói jogok érvényesítése érdekében. 200 ezer forint kárigény alatt a békéltető testületek immár kötelező határozatot is hozhatnak anélkül, hogy a vállalkozás külön alávetési nyilatkozatot tenne. Ha a vállalkozás nem teljesíti a testület határozatát, a fogyasztó a bíróságtól kérheti a kötelezést. A 200 ezer forintot meghaladó kárigény esetén a békéltető testületek ajánlást tartalmazó határozatot hozhatnak, amelynek nem teljesítése esetén a nyilvánossághoz fordulnak. Amennyiben a fogyasztónak valamely bankkal, pénzügyi intézménnyel, biztosítóval kapcsolatban merül fel panasza vagy jogvitája,

a Pénzügyi Békéltető Testülethez fordulhat, amelyet a Magyar Nemzeti Bank működtet. Mindezen intézmények mellett a fogyasztók természetesen bejelentéssel fordulhatnak a fogyasztóvédelmi hatóságként eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatalokhoz, illetve jogvitát kezdeményezhetnek polgári bíróság előtt is.

Mit tehetünk, ha külföldről rendeltünk?

Abban az esetben, ha valamely terméket az Európai Unió 27 tagállamából, illetve Nagy Britanniából, Izlandról vagy Norvégiából rendeltünk, illetve szolgáltatást vettünk igénybe, és a termékkel/ szolgáltatással kapcsolatban panaszunk van, az európai fogyasztói központok hálózata nyújthat segítséget, amelyet Magyarországon az Igazságügyi Minisztérium működtet. Az európai webáruházakban történő rendelés mellett akkor is a fogyasztói központhoz fordulhatunk, ha pl. repülés kapcsán, autó- vagy ingatlanbérlet vagy külföldi utazás során merült fel jogsérelmünk. A fogyasztói központ igénybevétele mindenkinek ingyenes, magyarul fordulhatunk hozzájuk, és ők onnantól angol nyelven intézik a panaszok kezelését a hálózat többi európai tagjával. Ennek keretében a hálózat külföldi tagjai felveszik a kapcsolatot a külföldi vállalkozással, és egyezséget kísérelnek meg létrehozni vele. Amennyiben esetleg ilyen egyezség nem jön létre, akkor a hálózat tájékoztatja a fogyasztót az érintett államban igénybe vehető, egyéb alternatív vitarendezési lehetőségekről.

Változnak a jótállás szabályai?

A jótállás célja annak biztosítása, hogy az eladott terméknek a jótállás, azaz a garanciavállalás ideje alatt nem keletkezik hibája. A jótállási idő a – kizárólag a fogyasztó és a vállalkozás közötti szerződések esetén – a jótállásköteles termékekre 10 ezer forinttól 250 ezer forintig terjedő eladási ár esetén kötelezően egységesen 2 évre emelkedik, vagyis a 10 ezer forinttól 100 ezer forintig terjedő érték kategóriában a jelenlegi egyéves jótállási idő a duplájára nő (250 ezer forint felett továbbra is marad a 3 év kötelező jótállás). A kötelező jótállás alá eső termék hibája esetén, ha az nem javítható, a vállalkozás köteles nyolc napon belül kicserélni, vagy ha cserére nincsen lehetőség, a termék árát köteles visszafizetni. Ha a termék javítható, akkor a vállalkozásnak lehetőség szerint 15 napon belül gondoskodnia kell a megjavításáról. Ha a vállalkozás 30 napon belül nem tudja a terméket megjavítani, akkor gondoskodnia kell a cseréjéről, vagy ha cserére nincsen lehetőség, a termék árát köteles visszafizetni.

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ



Az ötletek megvalósulnak

Tavalyi elindításuk óta az Ötletrládák csaknem ezer ötletet fogadtak országszerte, ami kimagasló eredmény, így mindannyian büszkék lehetünk rá. Cikksorozatunkban azokról a díjnyertes ötletekről szeretnénk hírt adni, amelyek megvalósultak, vagy jelenleg éppen bevezetés alatt állnak a vállalatcsoport valamelyik szervezeténél. Ismerjék meg két újabb kollégánkat és megvalósult javaslataikat!

Frei Kitti
senior HR-szakértő, Volánbusz



HR-partnerek stratégiai képzése

Munkatársunk a megvalósított tervezetről a következőket mondta el: A képzés ötletét egy HR-es szolgáltató, az Élmény HR ötrészes önfejlesztő business HR-kihívása adta, amelyen még HR-partnerként vettem részt néhány évvel ezelőtt, és nagyon hasznosnak találtam. Ezt igyekeztem a Volánbusz sajátosságai szerint adaptálni – mind a tartalmát, mind a kivitelezését tekintve. A képzés célja, hogy a résztvevők szakmai önismeretének erősítésén keresztül a Volánbusz HR-partneri működésében a fókusz az adminisztratív tevékenységek felől még inkább a vezetőkkel való stratégiai partnerség irányába mozdulhasson el – természetesen olyan mértékben, amelyre a jelenlegi szabályozás lehetőséget ad. Ezzel pedig teret nyitunk az esetleges további fejlődés vagy fejlesztés lehetőségének.

Nagy élmény volt, hogy az illetékes szakterület végül a megvalósításba is bevont, így egy komplex képzési folyamathoz csatlakozva, annak részeként tartom meg online az egyenként 15-20 perces alkalmakat. A tervek szerint egy éven keresztül, havonta egyszer prezentáljuk az összesen tizenkét képzési részből álló programot, eddig három ilyen eseményt szerveztünk meg.

Egy-egy gondolatindító oktatáson közel harminc HR-partner, negyven HR-adminisztrátor és esetenként területi HR-vezetők vesznek részt. A képzési modulok egy rövid, 5-10 perces gondolatébresztő ismeretátadással kezdődnek, majd a Mentimeter segítségével, interaktív módon szintén 5-10 percben dolgozzuk fel a megbeszéléteket. A témák között szerepel a partneri viszony kiépítésének mikéntje a vezetőkkel, a céggel kapcsolatos stratégiai információk a versenytársakról, valamint tájékozódunk az üzleti környezetről is. Szó esik a saját kompetenciák fejlesztésében tanúsított személyes felelősségről, ahogy a stratégiai munka arányáról a napi tevékenységekben. Átveszünk bizonyos üzleti szakkifejezéseket és egy esettanulmányt is.

Kollégánk azt is elárulta, milyen érzés a gyakorlatban látni a terve megvalósulását: Mindig jó érzés a fejlődés, a fejlesztés részesének lenni, de külön öröm számomra, hogy a meglátásaimat, ötleteimet a cég, ahol dolgozom, elfogadja, méltányolja, és kamatoztatni tudja. Az egyes alkalmak tanulságait törekszem beépíteni a soron következő modulok előadásaiba, tehát ez számomra is egy tanulási folyamat.

Nagy Péter, Sibalin Adrienn
erősáramú szakértők és **Szűcs András**
szakaszmérnök



MÁV – napelemes térvilágítási rendszerek kialakítása

Bár az Ötletrládába egyszerre csak egy ember dobhat javaslatot, mégis léteznek olyan, több kolléga által alkotott közösségek, amelyekben egy egész csapat munkája áll a kidolgozott, majd megvalósított projekt mögött. Ezek közé tartozik az a napelemes rendszerről készült tervezet is, amelynek köszönhetően megújult Kisdobsza feltételes megállóhely térvilágítása. Erről így nyilatkoztak a csapattagok:
Kisdobsza feltételes megállóhelyen a régi villamos hálózat – ami egy erdőn keresztül haladt – egy zivatarrendszer átvonulása során jelentős mértékben megrongálódott, a helyreállítása pedig jelentős anyagi és eszközforrást igényelt volna. A korábban kiépített villamos csatlakozáshoz az EON a közcélú hálózaton fejlesztést hajtott végre, ezt követően az áramszolgáltató felmérte a helyszínt, és megállapította, hogy a MÁV fogyasztásmérő helyének kialakítása nem felel meg a jelenlegi előírásoknak. A szolgáltató ennek következtében megtagadta a hálózat jelen kialakítás melletti helyreállítását, és előírta, hogy a vasút a fogyasztásmérős csatlakozóberendezést az érvényben lévő utasítások szerint alakítsa ki. Ezen csatlakozás elkészülte és az EON-bekötés megvalósulása után lesz teljes értékű a megállóhely világítása, azonban a hosszú ügyintézési idő (min. 6 hónap – a szerk.) miatt szükség volt egy ideiglenes megoldásra.

Az ötletnek megfelelően a meglévő oszlopokra VTAC VT ST500 típusú napelemes térvilágítási lámpatestek lettek tervezve, majd felszerelve. Kiválasztásuk során a következő szempontokat vettük figyelembe: alacsonykapcsolós kivitel, nagy akkumulátorkapacitás, jelentős napelemfelület, hosszú, 10–15 órás világítási idő, megfelelő fényerősség.

Arra az esetre, ha az akkumulátorok nem töltődnének fel megfelelően, biztonsági tartalékként telepítettek oszloponként egy-egy kisebb kapacitású lámpatestet is, ami alacsony- és mozgásérzékelő üzemmódban működik. Így ha az elsődleges lámpatestek fényerőssége önmagában nem elegendő, mozgást érzékelve ezen lámpatestek bekapcsolnak, kiegészítve a meglévő fényerősségét. Az üzemeltetési tapasztalatok alapján a lámpatestek akkumulátorkapacitása elegendő a teljes éjszakai világítási időszakra, napközben egészen feltöltődnek, még téli viszonyokban is, így megfelelő fényerőt biztosítanak a peron megvilágításához. Üzemeltetésük költségmentes, hiszen a villamos hálózattól függetlenek. Mivel a bemutatott térvilágítási technológia jelenleg még nincs a MÁV alkalmazásában, így egyelőre ideiglenes megoldásként alkalmazzuk. A technológia azonban a végleges térvilágítási rendszerben is megállná a helyét, így a fogyasztási költségek is jelentősen csökkenthetők lennének.

Benke Máté



„Az elmúlt nyolc-tíz év munkája van benne ebben a díjban”



Pedagógusnap alkalmából a győri Bercsényi Miklós Közlekedési és Sportiskola emlékérmét vehette át Kiss Mária, a MÁV Pályaorientáció és toborzás szervezetének vezetője. Az intézményigazgató, Németh Zsolt szerint kollégánk meghatározó munkát végzett a képzés működtetésében, irányításában, koordinálásában, messzemenően figyelve a tanulók és az iskola érdekeire és a vállalat igényeire. A vasút egyedülálló világa – jó érzékkel prezentálva – életre szóló élményt jelenthet, és oldhatatlan kötődést teremthet meg az erre fegőkony gyermekek szívében, ezért is éreztük úgy, hogy szükségszerű bemutatni azt a több éve tartó, folyamatos munkát, amely e kitüntetés mögött húzódik. Kiss Máriával Benke Máté beszélgetett.

Kérlek, mesélj a MÁV és az oktatási intézmény kapcsolatáról, amelynek minőségi fenntartásában jelentős szerepet vállalsz, és amiért végső soron a Bercsényi-emlékérmét is kaptad.

A MÁV-nak számos partneriskolája van a középfokú képzésben, ezek jellemzően technikumok, amelyek az ötéves képzés végén az érettségi mellett technikus végzettséget is adnak. Az intézmények sajátossága, hogy klasszikus vasutasszakmákat lehet bennük tanulni. A Bercsényiben például vasútforgalmi szolgáltató és közlekedésautomatikai technikus képzésekben vehetnek részt a diákok. Korábban – a szakképzés átalakítását megelőzően – létezett egy olyan gyakorlat, hogy a csekély diákszámot produkáló képzéseket megszüntették. Mivel a vasúti szakmák rétegszakmának mondhatók, így nem volt olyan magas a jelentkezők száma, hogy a fenntartónak megérje a képzéseket elindítani. Volt olyan időszak, amikor kérdéses volt, hogy lehet-e ennek a stratégiaiilag fontos

együttműködésnek folytatása. Azt biztosan tudtuk, hogy a gyerekek nagyon elhivatottak, általában picik koruk óta élnek-halnak a vasúttért, tehát nekünk egy nagyon értékes csapatot jelentenek a szakmai utánpótlás szempontjából. A Bercsényi most nyugdíjba vonuló igazgatójával, Németh Zsoltal – aki ezt a díjat alapította – közösen lobbiztunk a döntéshozás valamennyi szintjén, hogy ezek a képzések megmaradhassanak az iskolarendszerben.

A feladataid elvégzése közben mindig a szemed előtt lebeg, hogy az oktatás fejlesztésével a jövőért dolgozol? Van benned ezzel kapcsolatban valamiféle küldetésstudat?

Abszolút. Azt gondolom, hogy az oktatás stratégiai kérdés nemzetgazdasági szinten is, nemcsak egy vállalat szempontjából. A demográfiai és munkaerőpiaci folyamatok is abba az irányba hatnak, hogy a vállalatok egyre inkább érdekeltek abban, hogy

stratégiai együttműködések alakítsanak ki az oktatási intézményekkel, ezért foglalkozunk a középiskolásokon túl a felsőoktatásban tanulókkal is. Mindkét esetben a hangsúly a dualitáson van. Ennek a képzési formának az a lényege, hogy a középiskolások tanulók, illetve az egyetemi hallgatók már a tanulmányaik alatt munkaszerződéses kapcsolatba kerülnek a vállalattal, így megismerik a szervezetet, a majdani munkaköri feladataikat, és persze építik a kapcsolati hálójukat. A szakmai ismereteik elsajátításában kollégáink támogatják őket szakoktatóként, illetve mentorként. Lényeges, hogy a duális képzésben végző fiatalok vállalatba integrálása minden esetben rövidebb és hatékonyabb folyamat, mint az „utcaról” felvettük esetében tapasztalható. Elmondható, hogy mára a diplomás utánpótlás gerincét a duális hallgatóink adják.

„Az oktatásba fektetett munka eredményei mindig hosszú távon mutatkoznak meg, ez hosszútávfutás.”

Volt már szerencsém a Bercsényiben tanuló diákokkal is beszélgetni, mindannyian elismerően nyilatkoztak a MÁV és az iskola között kialakult együttműködéséről. Minek köszönhető, hogy ilyen magas színvonalon tudjátok kiszolgálni a gyermekek érdeklődését?

Azt gondolom, hogy ez nagyon nagy mértékben a kollégáink érdeme. Azoké, akik szerepet vállaltak az oktatásban. Az ő szakmaiságuk, motiváltságuk, elhivatottságuk az, ami a gyerekeket megragadja. A tanulók érzik, hogy törődnek velük, figyelnek rájuk, támogatják őket. Ebben a területi humán partnerszervezeteknek is nagy szerepe van, hiszen napi szinten ők menedzselik az iskolai kapcsolatokat.

Említetted a munkaszerződést és a vállalatba integrálás korai megkezdését. Ha jól értem, a duális képzésben részt vevő diákoknak egy teljes pályáivet tud mutatni a vállalat?

Ez így van. Mivel egyre több egyetemmel van „duális” együttműködésünk, differenciált lehetőségeket tudunk kínálni a fiataloknak. Csatlakozhatnak hozzánk technikus végzettséggel, de folytathatják a tanulmányaikat a felsőoktatásban duális hallgatóként.

Mennyi ideig tartott, amíg eljutottatok idáig? Milyen típusú munkát kellett elvégeznetek ahhoz, hogy megkezdődhessen az oktatási intézményekkel a közös munka?

Ez egy közös tanulási folyamat. Az intézményi kapcsolataink hosszú múltra tekintenek vissza. Az igazi fordulópontot a szakképzés átalakítása, az új szakképzési törvény jelentette. Az új rendszer egyrészt rugalmasabb, másrészt sokkal szorosabb együttműködést követel meg az iskola és a vállalat között. Már a képzési programot is közösen kell kialakítani, és az abban vállalt szakmai oktatásért a vállalat felelősséggel tartozik.

A duális képzés egyik alappillére, hogy a gyermekek az elméleti tudás megszerzése mellett gyakorlati tapasztalatot is szereznek – ebben az esetben közvetlenül a vasúti dolgozóktól. Mennyire kiterjedt ez a hálózat, illetve nehéz volt-e bevonni a végeken szolgálatot teljesítő kollégákat a „szakoktatói” szerepkörökbe?

Az iskolák elhelyezkedése determinálja, hogy hol kell kollégákat bevonnunk. A területi igazgatóságok szakmai vezetése nagyon komolyan veszi ezt a feladatot, és arra törekszik, hogy a kollégák minél szélesebb körét bevonja az oktatásba, hiszen így az egy szakemberre jutó terhelés csökkenthető. Az a cél lebeg a szemük előtt, hogy „kitermeljék” a szakmájuk utánpótlását. A sikerek és a pozitív visszajelzések pedig megerősítik őket.

Mitől érzed versenyképesnek vagy példaértékűnek ezt a MÁV-os modellt, amelyet kialakítottatok?

Ez a modell nem a MÁV-é, hanem a szakképzési rendszer sajátossága, viszont ha arra vagy kíváncsi, hogy miért tartom sikeresnek a munkánkat, akkor azt mondanám, hogy a kialakított rendszer komplexitása miatt. Gondolj csak bele: kiépítjük a kapcsolatokat, az iskolákban fenntartjuk vagy elindítjuk a vasúti képzést, de hogy lesz azon gyerek? Nagyon nagy hangsúlyt fektetünk a pályaorientációra, számos országos és iskolai rendezvényen veszünk részt, saját pályaorientációs nyílt napokat szervezünk. A célunk, hogy minél több, iskolaválasztás előtt álló diákot megszólítsunk, hogy lássák, értsék, hogy mi minden várja őket a vasútnál. Azt is muszáj elmondanom, hogy a területi humán partnereknek is jelentős szerepe van abban, hogy ezek a fiatalok végül nagy kedvvel kötnék velünk szerződést. Figyelnek rájuk, végigkísérik a tanulmányaikat, kijárnak az iskolákba, szülői értekezleteket tartanak, információt adnak a vizsgákról, tanulmányokról, a jövőbeni lehetőségeikről. Talán mindezeknek is köszönhető, hogy a középfokú képzésben részt vevő végzősök körülbelül 60%-a jellemzően a MÁV-nál vagy a csoporton belül helyezkedik el.

Szeretél az elmúlt években saját pozitív élményeket is közvetlenül a gyermekektől?

Természetesen igen. Minden évben személyesen találkozom több diákkal, a felsőoktatásban tanulókkal pedig egyértelműen közvetlen és jó a kapcsolat. A minap az egyetemi kiválasztáson a csapatomat dicsérték, hogy milyen figyelemmel fordultak feléjük, és hogy oldott hangulatban jó élményeket szereztek. Többször előfordult már, hogy a középiskolában megismert arcok az egyetemi duális képzéseinken folytatták tanulmányaikat. A standoknál is szép számmal akadnak visszajárók. Ezek a gyermekek sok esetben még bátortalanok, nem mernek kérdezni, de látom, hogy MÁV-os pólóban érkeznek, vagy ott lóg a nyakukban egy logózott kulcstartó pánt. Ilyenkor már tudom, hogy nagy az esély arra, hogy viszontlátjuk egymást.

Benke Máté



Tájékoztató a MÁV Zrt. 2024. július 01-étől hatályos szervezeti változásáról

2024.06.13-án a MÁV Zrt. Igazgatósága elfogadta a Szervezeti és Működési Szabályzat (SZMSZ) módosítását.

Pályaműködtetési és beruházási vezérigazgató-helyettes és irányítása alá tartozó szervezetek az alábbiakban változtak:

Pályavasúti területi igazgatóságokat érintő változások

A műszaki igazgató-helyettes szervezetek feladatai a Pályavasúti területi igazgató szervezetébe kerültek be, a műszaki igazgató-helyettesek területi műszaki irányító munkakörben végzik tevékenységüket.

Új szervezatként jött létre a Pályavasúti területi gazdálkodási központ és Területi operatív gazdálkodás szervezet, megszüntetésre került a gazdálkodási igazgató-helyettesi szervezet. A létrejött új szervezet tevékenységét közvetlenül a pályaműködtetési és beruházási vezérigazgató-helyettes irányítása alatt végzi. A központhoz közvetlenül 6 Területi operatív gazdálkodás szervezeti egység tartozik. Cél az egységes, a 6 Pályavasúti területi igazgatóság, mint a vasúti infrastruktúra működtetés alaptevékenységét ellátó szervezeti egységek hatékonyabb gazdálkodásának megteremtése.

A Forgalmi csomóponti főnökségek megszüntetésre kerültek, feladataik a jövőben megoszlanak a Területi forgalmi osztály és az Állomásfőnökségek között. A forgalmi csomóponti főnökség-vezetők területi forgalmi koordinátor munkakörben támogatják a Területi forgalmi osztály tevékenységét.

A jelenlegi feladatok változatlansága mellett szakaszok (TEB, Pályafenntartás), Állomásfőnökségek és Területi ingatlankezelési egység irányítási összevonása valósult meg.

Megszűntek a következő szervezeti egységek: Területi zöldterület-karbantartási egységek (tevékenységük főnökségre került), Villamos felülvizsgáló szakaszok (tevékenysége meghatározott Energiaellátási szakaszra került), Vegyszeres gyomirtási szakasz Miskolc (tevékenysége miskolci Pályafenntartási főnökségre került), Tengelyátszerelési főnökség és Tengelyátszerelő üzemegység (csak a debreceni területen, tevékenysége a Pályafenntartási főnökségre, illetve Pályafenntartási szakaszra került), Hidász szakaszok tevékenysége Pályafenntartási főnökségbe/Területi pályalétesítményi osztályba került.

Fejlesztési és beruházási főigazgatóság átalakítása

A fejlesztési és beruházási tevékenység és folyamatainak átalakítása során az Infrastruktúra fejlesztési igazgatóság Fejlesztés és projektelőkészítés igazgatóságként működik tovább, az igazgatóság tevékenységi körébe került át a Műszaki tervezési osztály feladatai.

A Döntéselőkészítési osztály tevékenysége kibővült, magába olvasztotta a Pályalétesítményi fejlesztési osztály és Technológiai fejlesztés osztály tevékenységét.

Az üzemeltetői oldalra került (Pályalétesítményi és mérnöki főigazgatóság, TEB igazgatóság, Forgalmi és üzemviteli főigazgatóság)

a műszaki terv jóváhagyás feladata. A fejlesztési, előkészítési és beruházás lebonyolítási folyamatok átalakítása során módosult a Beruházás lebonyolító igazgatóság felépítése is, a szervezeten belül létrejött a Lebonyolítás technikai osztály és az igazgatóság közvetlen irányítása alá került a Kiemelt projekt lebonyolító osztály.

Az egységes megnevezések érdekében a Beruházás támogatás szervezeti egység megnevezése Beruházás támogatás osztályra módosult, tevékenysége, feladatai változatlanok.

Forgalmi és üzemviteli főigazgatóság átalakítása

Tevékenységek felülvizsgálatát követően átalakultak a Pályavasúti szolgáltatások igazgatóság szervezetei, mely során az elnevezések is változtak: Pályavasúti szabályozás és külső kapcsolatok osztályra és Pályavasúti szolgáltatás-tervezés és elszámolás osztályra módosult.

Üzemirányító Központ szervezeti egység megszűnt, tevékenysége változatlan tartalommal a Forgalmirányítási osztályba került.

Infokommunikációs és technológiai rendszerek főigazgatóság átalakítása

A Méréstechnikai osztály megszűnt, tevékenysége változatlan tartalommal a Biztosítóberendezési és áramellátás technológiai osztályhoz került. Az osztály Biztosítóberendezés, áramellátás és diagnosztika technológiai osztály néven működik tovább.

Pálya és mérnöki létesítmények főigazgatóság átalakítása

A Pályaműködtetési koordinációs igazgatóság szervezeti egység megnevezése módosult Pályavasúti operatív igazgatóság megnevezésre.

Gazdasági vezérigazgató-helyettes és irányítása alá tartozó szervezetek átalakítása

Gazdasági vezérigazgató-helyettes és irányítása alá tartozó szervezetek esetén új Informatikai szolgáltatás felügyelet szervezeti egység került létrehozásra. Az IT csoportirányítás és biztonság igazgatóság új néven, IT biztonsági és digitalizációs igazgatóság megnevezéssel folytatja tovább tevékenységét.

A változásra való felkészülés során az SZMSZ módosításról szóló utasításban meghatároztuk, hogy a változás során megszűnő munkaköröket melyik új munkaköröknek kell megfeleltetni adott tevékenység esetén a MÁV Zrt. hatályos utasításainak alkalmazása során. Ezzel párhuzamosan az egyes érintett utasítások karbantartásáért felelős szervezetek az adott utasítás 2024.07.01-ét követő első módosítása során kötelesek arról intézkedni, hogy az előzőek szerinti munkaköri változások az egyes utasításokban is átvezetésre kerüljenek.

MÁV Humánérőforrás vezérigazgató-helyettes szervezet

Leveletek érkezett az Ügyfélszolgálatra!

Kedves MÁV!

A mai napon, 2024. május 28-án utaztam Tiszafüredről Gödöllőre. Tiszafüreden a 6526-os számú InterRégióra szálltam fel. A jegyvizsgáló munkatársuk előtt le a kappal! A vasúti kocsiban átlósan szemben ült egy hölgy és egy férfi utas. A hölgy a lábát (papucs nélkül) az ülésre feltéve utazott. A jegyvizsgáló udvariasan megkérte, hogy vegye le a lábát az ülésről, mert így nem szabad utazni. A hölgy ezen felháborodva (szerinte nem kosolja össze az ülés huzatát) elkezdte szidni a jegyvizsgálót. Újságot tett az ülésre, felvette a papucsát és úgy állt fel az ülésre arra hivatkozva, hogy az üzleti szabályzatuk ezt nem tiltja. Közben hangoskodott, hogy a kalauz miért köt bele, talán a vonat császárának hiszi magát? A kollégájuk nagyon higgadtan, udvariasan, de határozottan felolvasta az utazásra vonatkozó szabályok idevágó pontját. Jó volt hallgatni. A hölgy ezután Füzesabonyig azon háborgott, hogy a MÁV biztosan megváltoztatta az utazási szabályozást, mert eddig nem volt tiltva a lábfelrakás. Öröm volt hallani a munkatársuk felkészültségét. A hölgy örülhet, hogy ilyen nyugodt dolgozójuk van.
Üdvözlettel: Egy utas



Kedves MÁV-START!

Tegnap (május 26. vasárnap) Budapesten jártunk egy 30 fős alsó tagozatos gyerekekből, valamint pedagógusokból és szülőkből álló csoporttal. Tartalmas volt a napi programunk, nagyon jól éreztük magunkat. Ezt csak megkoronázta a kedves kalauznő, aki hazaindulás előtt fél órával felhívott, és tájékoztatott arról, hogy nagyon sok az utas a Keletiben, ezért elkülönítette számunkra a szerelvény utolsó részét, Kelenföldön majd ott szálljunk fel! A vonaton is rendkívül kedves volt a hölgy, még a hangosbemondóban is elköszönt tőlünk, mielőtt Simontornyán leszálltunk. A nevét nem tudjuk, csak a telefonszámát őriztem meg. Kérjük, hogy legyenek szívesek köszönetünket tolmácsolni neki és a vezetőségnek is! Vonatszám: 826 Kelenföld-Simontornya, 16:53.
Üdvözlettel: Egy pedagógus Simontornyáról

Tisztelt MÁV-START!

2024. 05. 04-én utaztam a 7.03-kor induló Pan-nónia InterRegió járatukon. A szerelvényen Szombathely-Nagykanizsa közt nem volt víz, ami nagyban nehezítette az utasok mosdóhasználatát. Amiért azonban leveletem írom, az a Zalaszentivántól velünk tartó, vezető jegyvizsgáló hölgy profizmusa. A hölgy 30-40 év közti, hosszú sötét hajú, vékony testalkatú. Az utasokkal kedvesen, türelmesen beszélt, és teljes körű tájékoztatást adott a vágányzári aktualitásokról, átszállási lehetőségekről, valamint megszervezte, hogy Nagykanizsa állomáson valamennyi utas használhasson mosdót, és a csatlakozó járatok megvárják őket (minket). Ez a méltányosság és empatikusság nagyon jólesett a mai negatív szemléletű világban.

GYERMEKRAJZ-PÁLYÁZAT

A MÁV és az ORFK-Országos Baleset-megelőzési Bizottság iskolásoknak szóló közös gyermekrajz-pályázata 2024. május 26-án, gyermeknapon zárult. A pályázatra a MINI kategóriában 7-11 éves, míg a JUNIOR kategóriában 12-15 éves diákok pályaműveit várták a szervezők. A több mint 1200 beérkezett pályamű közül mutatjuk a legjobbakat.



Junior kategória I. hely - Kovács Bianka



Junior kategória III. hely - Virág Lili



Junior kategória II. hely - Burger Dávid



Mini kategória I. hely - Nyári Napsugár



Mini kategória II. hely - Tárkány-Kovács Álmos Lukács



Mini kategória III. hely - Molnár Hanna



Mini kategória Különdíj - Horváth Boróka Alexandra



Junior kategória Különdíj - Tóth Laura

IDÉN 40 ÉVES A MÁVINFORM

Négy évtized, megannyi vasúti történés és egy biztos pont: egyperces bejelentkezés a Kossuth rádióban, a vonalban pedig Kavalecz Imre. Azt gondolhatnánk, hogy a vasúti hírek és az első kézből érkező pontos tájékoztatás szinte azóta jelen vannak, amióta világ a világ, vagy amióta kigördültek az első gőzösök a fűtőházból, de a bűvös dátum 1984. július elseje. Ekkor indult útjára a Mávinform, ami mind a mai napig megbízható és pontos információkat szolgáltat a vasúti közlekedésről. A kerek évforduló kapcsán Kavalecz Imrével, a Mávinform sajtóügyeletesével és alapító tagjával elevenítettük fel a kezdeteket.

Új hely, újonnan létrejött szervezet és persze nem kevés új kihívás, arról nem is beszélve, hogy gyakorlatilag sajtós tapasztalat nélkül kerültél be abba a trióba, mely a Mávinform első munkatársait jelentette. Mik voltak a legnagyobb nehézségek az indulásnál?

Mielőtt felvettek volna a Mávinformhoz, már azt megelőzően is a vasútnál dolgoztam. 1977-től kezdve voltam forgalmi szolgálattevő Miskolcon, Felsőzsolcán és Szikszón is, közben elvégeztem a tisztképzőt, így idővel állomásfőnök-helyettes lettem Felsőzsolcán. Sőt, a katonaság előtt én láttam el az állomásfőnöki teendőket Tárnokon, majd oktatótisztként is tevékenykedtem. Ezekben az években testközelből tapasztalhattam meg a vasút működését, és ami a legfontosabb, hogy értettem, mi miért történik. Ehhez képest valóban homlokegyenest más terület a sajtó, de engem mindig is érdekelték a humán és kulturális jellegű dolgok, mint például a magyar irodalom vagy a történelem. A hétévnnyi vasútforgalmi tudás és tapasztalat mind a mai napig komoly fegyvertényt jelent. Az irányítók és főirányítók által elmondott szakzsargont könnyen át tudtam formálni a mindennapok nyelvezetére, de persze nem állítom, hogy nem akadtak egyéb nehézségek vagy kihívások. Inkább az utóbbi révén tudnék példával előlru-

kolni: mivel a rádió szolgált a legfontosabb felületként a hírek eljuttatását tekintve, így e szereplések jelentették a megjelenések többségét, de ahhoz, hogy a rádióban elhangozhasson az általunk felmondott nagyjából egy perc, ahhoz először mikrofonengedélyt kellett szereznünk. Ehhez egy három hónapos tanfolyamon kellett részt vennünk, ahol többek között beszédtanárhoz jártunk, majd egy előre elkészített hanganyag bírálata után kaptuk meg mind a hárman az engedélyt. Összességében nézve rengeteg nehézség volt, tekintettel arra, hogy egy frissen alakult szervezatként minden egyes folyamatot mi alakítottunk ki, a munkamódszerek és eljárásrendek kialakítása is ránk várt, szóval nem volt könnyű, de mindezek ellenére vagy pont ezért nagyon eltökéltek voltunk.

Említetted, hogy nektek kellett kialakítanotok a munkamódszert, az eljárásrendet, így kézenfekvő a kérdés, hogy a Mávinform fennállásának 40. évébe érve melyek a legfőbb különbségek a mindennapi munkavégzést illetően?

Óriási a különbség, szinte össze se lehet hasonlítani. A megalakuláskor még nem volt előttünk minta, illetőleg precedens arra, hogy miként is kellene működnie ennek a szervezetnek, de a feladtunk

világos volt: a médián keresztül tájékoztatni az utazóközönséget a vasúti hírekkel kapcsolatban. A MÁV-nak már ekkor is volt egy közvetlen telefonos tudakozója, ahol az éppen aktuális állomási és pályaudvari információk felől érdeklődhettek az utasok, mi pedig közvetett módon, az újságokban és a rádióban adtuk a vasúti híreket. E kettő közül a rádió volt a legfőbb csapásvonal, azon belül is a Kossuth rádió. Itt hangoztak el nap mint nap a közlekedési hírek az Útinformtól és a Fővinformtól, majd egyfajta „kistestvérként” már a Mávinform is helyet kapott a közlekedési blokkban. Fontos különbséget jelentenek a munkavégzéshez szükséges technikai eszközök, hiszen akkor nemhogy számítógépünk, még faxunk se volt, mindössze két telefon tette ki a rendelkezésünkre álló berendezést. Egy Matáv-, plusz egy vasútüzemi vonal és persze a forró drótok a főirányítókhoz és a vasúti határállomásokhoz. Tehát írógéppel legépeztük a heti vágányzárakat, valamint a menetrend-változásokat, majd miután végeztünk a gépeléssel, felszálltam a hatos villamosra az akkori November 7. téren, ami a mostani Oktogon, és személyesen vittem el az anyagokat a szerkesztőségekbe. Az évek múltával aztán jött a telefax, majd később a számítógépek és végül a ma ismert technológia a szövegszerkesztővel, a közösségi felületekkel és az applikációkkal.

Aligha kell magyarázni, hogy a végeredményt tekintve pontosan mi is a Mávinform ügyeletesének a dolga, de egy ennyire összetett és nagy tömegekre hatást gyakorló munka kapcsán biztosan adódik egy sajátos definíció, illetve misszió is a fejedben. Jól gondolom?

Hát hogyan lenne! Az itteni feladataim ellátása során mindig is egy küldetésudat vezérelt, mégpedig annak a küldetésnek a teljesítése, hogy minél pontosabban és minél többekhez eljussanak a vasúti hírek. Pont ezért igyekszem nyitott szemmel járni, így mind a mai napig tanulok a kollégáktól és a különböző helyzetekből. Anno deklaráltam az a cél fogalmazódott meg a Mávinform életre hívásával összefüggésben, hogy közelebb hozzák az embereket a vasúti működés megértéséhez, történéseihez, ami a visszajelzések alapján beteljesítette a hozzá fűzött reményeket. Összefoglalva: szolgálni az utasokat – ezt jelenti számomra a Mávinform.

Jelenleg öten látjátok el a Mávinform ügyeletes szolgálatait, köztük két rátermett fiatalal (Jancsurák Bence és Kis-Horváth Levente). Ki szokták-e kérni a véleményed egy-egy eset

kapcsán, illetve érzed-e esetleg azt a szereptudatot magadban, hogy az adott helyzetben kezdeményezz, és megoszd velük a meglátásaidat?

Nagyon különleges és hálás dolognak tartom, hogy ilyen fiatal tehetségek vesznek körül, mivel ez folyamatosan emlékeztet és ösztökél engem arra a szemléletmódra, lendületre és attitűdre, amellyel 40 évvel ezelőtt kezdtem meg az itteni pályafutásomat. Igen, ki szokták kérni egy-egy esetben a véleményemet, és az is előfordult már, hogy én kértem meg őket arra, nézzék át még egyszer az anyagot, de ezzel nincs is semmi probléma, hiszen ugyanaz a fiatalos svung és dinamika jellemzi őket, mint engem ugyanennyi idősen. Leginkább olyan praktikus tanácsokkal szoktam őket ellátni, hogy miként tagolják a mondatokat egy rádiós bemondásnál, és hasonlók, de mindezek mellett hozzá kell tennem, hogy én legalább annyi dolgot tanulok tőlük, mint ők tőlem.

Ki tudsz-e esetleg emelni egy olyan emléket, amely különösen meghatározó volt a számodra a karriered során?

Természetesen! 2004-ben az a megtiszteltetés ért, hogy felkértek szövivőnek, és ezzel párhuzamosan láttam el a mávinformos megbízatásomat egészen 2009-ig. Nagyon szép feladat és nagyon mozgalmas időszak volt. Óriási felelősséget jelentett, de éreztem a bizalmat, és tudtam, hogy nem véletlenül kerültem oda, ahova, hanem azért, mert megbízható voltam, valamint bizonyítottam a vasút iránti szeretetemet és elkötelezettségemet.



A legfiatalabb mávinformos

Jancsurák Bence 23 éves, és egy éve a Mávinform tagja. Korábban 10 éven keresztül a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton teljesített szolgálatot, ami megalapozta a szakmai ismereteit. 16 éves korától kezdve egészen tavaly nyárig utastájékoztatási feladatokat is ellátott diákmunkásként a MÁV-START-nál. A Mávinform mellett a MÁV-HÉV-nél is szolgálatot teljesít mint forgalmista és vonatvezető, mégpedig a gödöllői vonalon. A folyamatos kihívások és a váratlan helyzetek kezelésének a megszállottja, szem előtt tartva ezzel az egyik legfontosabb dolgot: az utazóközönség elégedettségét.

Fajcsák Balázs

DIÁKSEGÍTŐK A VASÚTON



*„A vasút olyan hivatás, amelyet
10-től 70 éves korig, akár egy
egész életen keresztül is lehet üzni”*

Dübörög a nyár és vele együtt a főszezon. Az új tarifarendszernek köszönhetően egyre többen választják a közösségi közlekedést, ami nemcsak a járműállomány, hanem a személyzet tekintetében is fokozott felkészültséget igényel a vasúttársaságtól. Az elmúlt évek hagyományaihoz híven 2024-ben 350 diáksegítő derekas helytállásának is köszönhető az az utasforgalommal összefüggő feladatok gördülékeny lebonyolítása. Hallhatjuk a hangjukat a fedélzeten, ők segítik fel a kerékpárokat vagy a nehezebb csomagokat, és hozzájuk is fordulhatunk kérdés esetén. Sok utas már ismerősként köszönti őket. Tanulmányaik mellett sokan közülük rendszeres visszajárók, azonban évről évre új diákokat is köszönthetünk, akik egy összetartó, befogadó közegbe érkeznek. Három diáksegítő kollégát kérdeztünk arról, hogy esett választásuk a vasútra, milyen tapasztalatokkal és elképzelésekkel indulnak neki a nagybetűs életnek.

Jókay Marcell 17 évesen újoncként csöppent a közlekedési szakmába, amelyért rajong. 2023 októberében, a győri vonal felújításakor csatlakozott a vasúthoz. Kelenföldön teljesít szolgálatot, lelkesen segít a jegyautomatáknál, részt vesz az állomási utastájékoztatókban, máskor pedig a kerékpáros utasok számíthatnak rá a le- és felszállásnál. A sokrétű feladatok közül az utastájékoztatót végzi a legszívesebben.

Lőrinc Gergely 19 évesen régi motorosnak számít. 2021 nyara óta ez lesz a negyedik főszezon, amit a vasútnál tölt. Tavaly augusztus óta az Utasellátónál is teljesít szolgálatot, de továbbra is végez állomási információs és kerékpáros-segítői feladatokat.

A 18 éves **Erbele Dávid** szintén a tapasztalt kollégák közé sorolható, aki 2022 nyarán debütált Balatonfüreden, ahol állomáson információs és kerékpáros-segítői feladatokat látott el. Jelenleg a Balaton IC-ken az Utasellátó csapatát erősíti.

Nagyon széles a diákoknak szóló munkalehetőségek skálája, te miért pont a vasutat választottad?

J. M.: A nagyszüleim a Gyermekvasút környékén laktak, így sokat jártunk arra. Nagyon megszerettem a vasutat, szabadidőmben is a vonatokat szoktam fotózni. Számomra egyértelmű volt, hogy itt keresek diákmunkát. El tudnám képzelni magam a jövőben is vasutasként, főként a szolgáltatásfejlesztés, a kommunikáció vagy a menetrendtervezés érdekelt.

L. G.: Már egész kis koromban megcsapott a mozdony füstje, és már akkor tudtam, hogy vasutas akarok lenni. 2016 és 2020 között gyermekvasutasként kóstoltam bele a szakmába. Most érettségizem, először egyetemre szeretnék menni, de hosszú távon a mozdonyvezetéssel kacérkodom.

E. D.: Nálam is egész kicsiként alakult ki ez a rajongás, hiszen a legszívesebben a vasútállomásra jártam a játszótérek helyett, és szerintem tudat alatt már ott megfogalmazódott bennem az, ami jó pár éve a felszínre tört, hogy mindenképpen mozdonyvezető szeretnék lenni. Hatalmas álmom. A töretlen lelkesedés azóta is tart. A vasút előtt egy nyári szezonban a vendéglátásban dolgoztam, és ezt a tapasztalatot is kamatoztatom az Utasellátóban.

Hogy érzed, miben fejlődöttél a vasútnál?

J. M.: Leginkább a nyelvtudást említeném. Előtte is jó voltam angolból, de Kelenföldön sok a turista, és társalgási szinten is nagyon sokat fejlődtem, ami az előre hozott érettségiben rengeteget segített. Bár a menetrendeket előtte is tudtam, de most már naprakészek mindig a vasúttal kapcsolatos információim, és ezáltal sokkal gördülékenyebb az utastájékoztató.

L. G.: Ehhez a munkához nagyon sok türelem kell. A nyelvi készségek fejlődését én is kiemelném, itt tanultam meg magabiztosan beszélni angolul, sőt amikor kitört az ukrán háború, a Keletben még egy kis ukrán tudást is felszedtem. Ha valaki érdeklődik a vasút iránt, az nagyon sok mindenbe belelát. Úgy érzem, magabiztosságra, nagyobb önbizalomra, jobb kiállásra tettem szert a diákmunkának köszönhetően.

MUNKATÁRSUNK

E. D.: Kiemelném a problémamegoldó és a kommunikációs készség fejlődését. Én vasutas középiskolában tanulok, és nagyon jó, hogy az elméleti oktatás mellett a gyakorlatban is belelátok a vasút minden napjaiba.

Mi a legnagyobb kihívás és mit szeretsz a legjobban ebben a szakmában?

J. M.: A haváriahelyzetek vagy vágányzárak mindig nagy kihívást jelentenek, és 100%-os odafigyelést igényelnek. Ott kell legylenek a friss információk a fejedben, hogy gördülékeny legyen az utastájékoztató. Konkrét esetként talán az 1-es vonalat említeném, ami nagyon komplex feladat volt, és mindenki nagyon jól teljesített. Mindig lelkesen megyek dolgozni. Sokan mondták, hogy a lelkesedés el fog múlni, és ugyan én még nem dolgoztam nyári szezonban, de a lelkesedés még mindig tart, és remélem, meg is marad.

L. G.: A nyári haváriahelyzetek sose egyszerűek, hiszen elképesztően sok utast kell jó irányba terelni. Talán mindeddig a tatabányai vágányzár első napja volt a legizgalmasabb pillanat, amikor Kelenföldön teljesítettem szolgálatot, és bár még nálunk sem volt minden egyértelmű, azonban mindenkit el kellett igazítani. Nem minden nap történik ilyen, de úgy érzem, sikerült úgy együttműködni, hogy a maximumot hoztuk ki belőle. Engem nem tör le, ha száz utasból 99 ember rosszkedvű, de észreveszem azt az egyet, aki mosolyog. És ha csak egy ideges utas is hálásan távozik, az feldobja a napom.

E. D.: Nekem az angol jelenti a legnagyobb kihívást, ugyanis mindig is németet tanultam. Az utastájékoztatóknál azonban szükség van az angolra, amellyel már kezdek megbirkózni. Nagyon szeretem ebben a munkában az utazást, hogy Magyarország legszebb vidékeit járhatjuk be. Szeretek segíteni az utasoknak, szeretem a hangos utastájékoztatót, szeretem azt, hogy a vasút közelében dolgozhatok.

Ajánlanád-e barátaidnak, ha igen, miért?

L. G.: Igen, jó szívvel, nekem jött ide ismerősöm az ajánlásom alapján. Sok mindenben lehet itt fejlődni, és külső szemlélőnek is érdekes lehet belelátni, hogy egy-egy eseménynek mi a tényleges háttere. Ha valaki olyan munkát keres, ahol jó a csapat, itt egy feltétel van: a feladatot végezze el becsülettel. Ha ez a műfaj valakit érdekel, akkor a vasút olyan hivatás, amit 10-től 70 éves korig akár egy egész életen keresztül is lehet üzni. A diákmunka csak egy átmeneti fázis, azt megelőzően el lehet kezdeni a Gyermekvasúton, később pedig főállásban lehet elhelyezkedni a vasúttársaságnál.

J. M.: Inkább azoknak ajánlanám, akiket érdekel a vasút, és nagy előny a gyermekvasutas előélet.

E. D.: Ezekon felül azoknak is tudom ajánlani, akiknek nincs lehetőségük arra, hogy eljussanak a Balatonra. Jó a munkabeosztás, jut mellette idő kikapcsolódásra, a tanulmányokra, aki szeret utazni, szereti ezt az életérzést, szereti a vasutat, mindenképp érdemes kipróbálnia. De meggyőződésem, hogy közben is meg lehet szeretni ezt a közeget.

Völgyi Katalin



„A humor az alapállapotom, hiszen ezt a műfajt fél lábbal is lehet űzni!”



Ha valamilyen közös tulajdonságot vagy állapotot szeretnénk felderíteni, ami a teljes emberiségre jellemző, az egyik megfejtés biztosan a szenvedésre való képességünk volna, mert ez az érzet kisebb-nagyobb mértékben, de elkerülhetetlen, és mindannyiunkat sújtja. Arról viszont, hogy ki hogyan kezeli a reá mért „adagot”, már egészen eltérően nyilatkoznánk meg, így érdemes nyitott szemmel járnunk, és teljes tisztelettel megfigyelnünk mindazokat, akik a súlyos problémák ellenére is kitartanak, példát mutatnak, és bizonyítják, hogy a legsötétebb szobákba is bejuthat a fény. Papp Ferenc, a MÁV forgalomirányítója tragédiákon és egy lábamputáción túl is átütő derűvel éli az életét, mi pedig könnyezve nevettük végig azt az együtt töltött két órát, mialatt elkészítettük vele az interjút.

Több évtizede a MÁV-nál dolgozol, ettől sem az egészségügyi állapotod, sem azok az életesemények nem tántorítottak el, amelyekkel próbára tett sors. Kérlek, vezess minket végig a szakmai utadon.

Nagy hullámeseményekről nem tudok beszámolni. Mezőgazdasági gépszerelőként végeztem, de tudtam, hogy az nem akarok lenni. Igazság szerint mindig irigyeltem azokat, akik már korán tudták, hogy mit szeretnének tenni, mik szeretnének lenni. Az édesanyám a vasútnál dolgozott, ő ajánlotta, hogy próbálkozzak a MÁV-nál, amit megtettem, és 1990 nyarán fel is vettek, váltókezelő lettem. Ezt a szépen ívelő utat rögtön megszakította a katonaság, mert két hónappal később behívtak. Egy évre bevonultam, aztán leszereltem,

és folytattam váltókezelőként Pusztapón. Ott minden volt, amit csak el tudsz képzelni: bakterház, kurblis sorompó, szeneskálya, lavór. Éreztem, hogy innen tovább kellene lépnem, és az akkori főnököm ajánlatára megpróbáltam a segédtsízi tanfolyamot, majd összforgalmi vizsgát tettem. Ebben akkor még benne voltak a pénztárosi és árupénztárosi feladatok is. Ezt követően visszerültem Pusztapóra, de jött a 120-as vonal átépítése, megszűnt az állomás, így Tiszatenyőn folytattam, ahol már elektronikus biztber volt. Később Mezőtúron, Gyomán és Mezőberényben is dolgoztam, akkor kerültem a TÁFI-ba (távkezelte állomások forgalomirányítója – a szerk.), amikor az átépítés lezajlott 2018-ban.

És ez akármennyire is modernnek vagy könnyen kezelhetőnek tűnik egy külső szemlélő számára, pontosan tudjuk, hogy fontos hozzá az állomások és a berendezések részletes ismerete.

Valóban, ezért sem új felvételesek jönnek ide. Ehhez szükséges egyfajta szakmai előélet, itt minden állomást ismerni kell. Fontos, hogy az illetőnek legyen vizsgája „felsővezetékbl”, ismerje az utasítást, és meglegyen a kellő rutinja. Én ezt nagyon szeretem csinálni, ez a berendezés nagyon jó, a hónod alá tud nyúlni minden esetben.

Nem mindig és nem mindenkinek egyszerű az élete. Hogyan kezeled azokat a fordulópontokat, amelyek – sok esetben – negatívan kellene, hogy hassanak a mindennapjaidra?

Viccelek mindennel, mert úgy vagyok vele, hogy az alapállapotom a humor, hiszen ezt a műfajt fél lábbal is lehet űzni! (Nevet.) A lábamat egyébként azért amputálták, mert győzött a dobostorta. Cukorbeteg vagyok, nem tudtam ellenállni, nincs kérdés, én voltam a hibás. Nem rágom magamat a „mi lett volna, ha...” típusú kérdésekkel sem, mert ha nem vagy birtokában az időgéppnek, akkor ezekkel felesleges foglalkoznod. Amikor a kisfiam négyéves volt, váratlanul meghalt a feleségem agyvérzésben. A gyerek, akinek még nincs fogalma a halálról, másnap arra kért, hogy táncoljak vele. És én táncoltam, mert táncolnunk kellett. Az volt a fontos, hogy a gyerek ne sirjon, így is rengeteg kérdés pörgött akkor az agyában. Csak az ő érdekeit tartottam inntől kezdve szem előtt, ez segített feldolgozni mindent.

Mit jelent számodra a küzdelem?

A mindennapokat. Hogy azokat megéljem, túléljem, a gyerekeket felneveljem. Amikor még élt a feleségem, nem voltam túl házias, rám lehetett bízni a szellőztetést, de mást nem nagyon. Aztán megszületett Máté, és bekattant valami. Megmagyarázhatatlan pálforduláson mentem keresztül, onnantól kezdve pedig szinte átesem a ló túloldalára. Imádtam elvégezni minden hozzá kapcsolódó feladatot. Nekem ezt jelenti a küzdelem, és az is biztos, hogy a gyerek adott erőt, hogy ugyanúgy csináljak mindent tovább. A lábammal történetekhez is úgy álltam hozzá, hogy nem lesz ezzel gond, a pszichológus is arra jutott, hogy teljesen jól fogom fel a dolgot. Azt még talán elmondhatom, hogy magamból is erőt merítek, az elkeseredés nem visz előre.

Ez az életfelfogás terelt abba az irányba is, hogy folytasd a MÁV-nál a munkát?

Máshova nem is tudtam volna menni, én ehhez értek! Az, hogy otthon lógtam a lábamat – legalább az egyiket –, az nem én vagyok. Nagyon nagy dolog, hogy engedték nekem az orvosok és a főnökeim, hogy folytassam. Sok mindent nem tehetek meg, mert az egészségügyi engedélyt így adták ki, de a feladataimat maradéktalanul megoldom.

Mi az, amiben a munkáltatód támogatni tudott?

Nagyon pozitív a főnököm hozzáállása, mindenben a segítségemre volt. A kórházban is folyamatosan kerestek – ő is és a kollégák is vártak vissza, ez pedig megnyugtató.

Gondolom, hogy a munkatársaidat is elszórakoztatod.

Van, aki soknak tart, van, aki nem, szeretek beszélni: ez tény. Általában jó hangulatúak a szolgálatok, de nem mehet mindig összevissza a bolondozás, mert itt figyelni kell. Viszont amikor jön a hülyeség, akkor elkap a gépszíj... A mezőtúri piacon például a

gyufásskatulyától az űrhajóig bármi kapható, itt szívesen fárasztom az árusokat és a gyerekeket. Amikor kimegyünk, és a román parasztasszony azt óbégatja, hogy „minden kapható”, én előszeretettel lépek oda hozzá, és kérdezem meg: „Jó napot kívánok, Samsung Micro SDHC kártya 16 GB kapható-e?” Mire ő rögtön vissza-kérdez: „Micsoda?” Én pedig elismétlem, hogy: „Samsung Micro SDHC kártya 16 GB kapható-e?” Erre ő hívja a férjét, megpróbálja elmondani, mit keresek, majd átadja neki a telefont, aki pedig hosszú hallgatás után csak ennyit mond: „Hát az nincsen.” A „Minden akciós!” felkiáltásokra is felfigyelek, és amikor odalépek, olyan dolgot kérek az árustól, ami nem akciós. Máté fiam ezeken nevet, de azért megkér, hogy ne égessem.

A nehézségeken és a humoron túl milyen embernek látod Mátét?

Jó gyerek. Úgy van vele az ember, hogy ha a saját szülei valamilyen hibát követtek el, azt az utódainál már megpróbálja kiküszöbölni. Én például nem nagyon emlékszem, hogy az apámmal fociztam vagy tollasoztam volna, így erre nagyon figyeltem, és másként is csináltam. Ott voltam vele, amikor először felkacagott álmában, amikor megtette az első lépéseit, úszni és biciklizni is én tanítottam meg. Arra rájöttem, hogy hiába olvasok Ranschburg Jenőt vagy Márait útmutatóul, nem biztos, hogy használ, mert minden lurkó más és más. Ha a fiam felnő, és mosolyogva néz vissza a gyermekkorára, akkor fogom tudni, hogy jól csináltam-e.

Sokakon ül depresszió, te mégis egészen derűs vagy. Hogyan lehet megőrizni ezt a fajta életörömet?

Elfogadom azt, amit nem tudok megváltoztatni. Volt a közelmúltban egy szemműtétem, ahol az anamnézis első sora így hangzott: „kezdődő öregkori”. Itt tudtam meg, hogy öreg vagyok. Megkérdeztem a főorvost, hogy nem lehetne-e ezt átírni valami másra, de azt mondta, hogy nem, így elfogadtam a helyzetet. Úgy gondolom, hogy az embernek nem szabad teret adnia a „mi lett volna, ha...” kérdéseknek sem. Fontos tudni, hogy mit rontottunk el, de nem lehet olyasmin rágódni, amivel már nem lehet mit kezdeni. Ilyen az életfelfogásom, mindig próbálok előre nézni.

Benke Máté



Aki képekben mesél

Győri Zsolt nevét, de leginkább a rajzait régóta ismeri a vasutas-társadalom, sőt nemcsak a szakma, hanem a vonatokért rajongó legkisebbek is. Szerethető illusztrációin keresztül a kisvasutak mellett a MÁV teljes járműflottáját és a buszokat is életre keltette. Pillantsunk be a kulisszák mögé, ismerjük meg az alkotás folyamatát és a művészt a ceruza végén!

Sok-sok éve dolgozunk már együtt (ezért a tegeződő forma), és nemcsak mesékben, hanem számos egyéb projektben alkotunk közösen. A szövegekhez mindig különleges látványt varázsolsz, legyen az egy logó, termékismertető, szakkönyv vagy mese.

Mindig is szenvedélyesen érdekelt, hogyan lehet képek, rajzok segítségével megfogalmazni mindazt, amit mondani szeretnék a világról. Számomra az emberi kommunikáció talán legpontosabb módja a vizualitás.

Ezt alá tudom támasztani, mert könnyebb egy illusztrációt kérni tőled, mint egy interjút. Gyerekkorod óta szeretsz rajzolni?

Tény, hogy nem vagyok a szavak embere. Azonban hároméves korom óta, amióta meg tudom fogni a ceruzát, imádkozok rajzolni. Konkrétan emlékszem, hogy miközben édesapám rajzolt, én is

mindig nekiálltam alkotni. A ceruzát azóta sem tudtam letenni, és ez a szenvedély az életem részévé vált.

Szinte minden gyerek szeret rajzolni, de kevesen jutnak el odáig, hogy ez a hivatásukká váljon. Már kis korodban is látszott a tehetséged?

Azt hiszem, igen. A szüleim és a tanárain is hamar észrevették, hogy jól rajzolok. A rajzaim mindig is kitűntek a többi gyerek munkái közül, és gyakran kaptam dicséretet a kreativitásomért. Így már egészen fiatalon éreztem, hogy a vizualitás az én világom. Az iskolában is mindig inkább a művészeti órákon éreztem magam igazán otthon, és tudtam, hogy ezzel szeretnék foglalkozni felnőttként is.

Ehhez édesapád is ott állt előtted példaként.

Igen, apám, aki formatervező és festőművész, mindig is a példa-

képem volt. Gyerekként sokat tanultam tőle a művészetekről és a rajzolásról.

Ezek után nem meglepő, hogy az iparművészeti főiskolán végeztél. Mennyire befolyásolt, alakított, változtatott téged és a művészetedet e neves intézmény?

A főiskola hatalmas hatással volt rám és a stílusomra. Az ottani légkör inspiráló és kihívásokkal teli volt, ez segített abban, hogy folyamatosan fejlődjek. Rengeteg különböző technikát és stílust ismertem meg, ami gazdagította a munkáimat. A mai napig összejárunk a főiskolai baráti körömmel.

Mivel szeretsz leginkább rajzolni, és mi a kedvenc műfajod?

Szeretek különböző médiumokkal dolgozni, de az abszolút kedvencem a grafitceruza. Szerencsére sok felkérésem van, így változatos a munkám. Mégis az illusztráció és a csomagolástervezés áll hozzám a legközelebb, mivel ezek teszik lehetővé számomra, hogy kreatívan és szabadon fejezzem ki magam.

Hogyan kell elképzelni egy grafikus napját? Egész nap rajzolgatsz?

Majdnem. Szerencsére nagyon változatosak a napjaim. Természetesen sok időt töltök rajzolással, de emellett számos egyéb tevékenységet is végzek, mint például logó- és arculattervezést. Írók, költők szokták mesélni, hogy ha eszükbe jut egy jó mondat vagy rím, azt azonnal fel kell írniuk, nehogy elfelejtsék. Ez nálam is hasonló. Az ötleteket mindig igyekszem gyorsan lejegyezni, akárhol is vagyok éppen, hogy ne vesszenek el. A grafikus, illusztrátori munkában rengeteg humor, asszociáció vagy képi metafora jelenik meg, ami igencsak igénybe veszi az ember kreativitását.

Illusztrátorként sokan a Kispöfögők-mesekönyvsorozat által ismerhettek meg, ahol a hazai kisvasúti mozdonyokat kelted életre. Hogy fogadtad a felkérést?

Nagyon örültem neki, mert mindig is szerettem a vonatok és a vasút világát. Gyerekként is gyakran rajoltam mozdonyokat, így ez a projekt különösen közel áll a szívemhez. A mesék illusztrálása olyan, mint egy jutalom, kikapcsol és feltölt a napi rutinfeladatok mellett.

A mesekönyvek után itt, a magazinban is rendszeresen találkozhatnak az alkotásaiddal az olvasók. Mi alapján keltesz életre egy-egy mozdonyt?

Először mindig alaposan tanulmányozom az adott mozdonyt, és megkeresem a jellegzetességeit. Ezután igyekszem emberi vonásokat és érzelmeket adni neki, hogy a gyerekek számára is kedves és megfogható legyen.

Szinte az összes hazai mozdonyt megrajzoltad már, van esetleg kedvenced közülük?

Azt hiszem, az első mese főszereplője, Miki, a különleges hibrid Mk48-as mozdony maradt a legnagyobb kedvencem. Vele kezdődött minden, és a visszajelzések alapján rengeteg kisgyereknek is ő a kedvence. A régebbi típusú mozdonyok egyébként közelebb állnak hozzám, mint a modernek. Azok valahogy karakteresebbek, igazi „egyéniség” mindegyik.

A kulisszatitkokba is beavatnád az olvasókat? Hogyan, milyen technikával készülnek az illusztrációk, vagy teljesen szabadkézi rajzok?

A munkáim többsége hagyományos kézi technikával készül, ceruzával dolgozom. A vázlatokat kézzel készítem el, majd beszkennem, és digitálisan finomítom, színezem, hogy tökéletes legyen az eredmény.

Nem igazán követed a mesekönyv-illusztrátori divatot. Mi a véleményed a mai trendekről?

Manapság sokszor túl egységesek és sablonosak számomra az illusztrációk. Fontosnak tartom, hogy megőrizzük az egyediséget és a személyes stílust a munkáinkban. Hiszem, hogy így tudunk igazán maradandó és értékes alkotásokat létrehozni. Szerintem a gyerekek figyelmét színes, élénk és részletgazdag képekkel lehet megragadni. Fontos, hogy a rajzok meséljenek, és elvárásolják a nézőt.

Édesapa is vagy. Hogy látod, a mai fiatalok mit szeretnek rajzolni? A rajz örök, vagy változik az idők során?

A mai fiatalok sokféle témát és stílust kedvelnek, gyakran inspirálódnak a digitális világ és a filmek, videójátékok világából. A rajz örök, de a témák és technikák változnak az idők során. A kreativitás azonban mindig fontos marad.

A MÁV vasútbiztonsági gyermekrajzpályázatában téged kértek fel a zsűri elnökének. Milyen alkotások születtek?

Rengeteg fantasztikus rajz érkezett be, a gyerekek igazán kreatívak és tehetségesek, sokféle technikával dolgoztak. Tudjuk, hogy a zsűri helyzete sosem könnyű, de most tényleg nagyon nehéz volt a munkám, mert sok kiváló alkotás közül kellett választanom. A téma is tökéletes volt, az edukáció mellett a közlekedés ábrázolása mindig is népszerű volt. Gyerekként én is leginkább járműveket, autókat szerettem rajzolni.

A gyermekeid szintén ilyen jól rajzolnak? Van, aki követni fog téged ezen a pályán?

A kisfiam, aki most 10 éves, szintén nagyon tehetséges. Már most látszik, hogy örökölte a művészi vénát, és nagyon élvezi a rajzolást. Büszke vagyok rá, és kíváncsian várom, hogy merre viszi majd a tehetsége. Lehet, hogy egyszer ő is ezen a pályán folytatja majd.

Csohány Domitilla



Fedezzük fel idén nyáron Prágát!

Prága, Csehország gyöngyszeme, Európa egyik leglátogatottabb városa. Történelme, kultúrája és varázslatos hangulata miatt évről évre turisták milliói keresik fel. A vasutasoknak a népszerű FIP utazási okmányokat érdemes időben kiváltaniuk, hogy az egész család együtt utazhasson vakációzni.

Az alábbi társaságok munkavállalói jogosultak a FIP-kedvezményre: MÁV Zrt.; MÁV-START Zrt.; MÁV FKG Kft.; Záhony-Port Zrt.; MÁV SZK Zrt.; MÁV-HÉV Zrt.; MÁV KfV Kft.; MÁV Rail Tours Kft. Fontos, hogy csak érvényes arcképes igazolvánnyal és legalább 1 éves munkaviszonnyal rendelkező munkavállaló és családtagjai, valamint legalább 11 évig a cégcsoport munkavállalójaként dolgozó nyugdíjas és családtagja jogosult a FIP-kedvezményre.

Jó hír, hogy Prágába 100%-os kedvezménnyel utazhatunk családtagjainkkal együtt is, amit feltétlen érdemes kihasználni. A cseh és szlovák kedvezmények szerencsére nemcsak egyszer igényelhetők, hanem összesen 3 alkalommal egy évben a munkatársak számára.

Fontos tudni, hogy a jegyek a magánszolgáltatók (RegioJet, Arriva, Leo Express) járatain nem érvényesek!

FIP-tagvasút rövidített neve	FIP-tag neve	Kedvezményre jogosultság mértéke					
		Tényleges dolgozó			Nyugdíjas		
		saját	házas társ	gyerek	saját	házas társ	házas társ
		%	%	%	%	%	%
ČD	Cseh Vasutak	3x100	100	100	100	100	100
ŽSR	Szlovák Köztársaság Vasútjai	3x100	100	100	100	100	100

Az utazás részleteiről

Budapestről Brnón át Prágába és onnan vissza kétóránként közlekednek a Metropolitan EuroCityk akadálymentes utazási lehetőséggel, kerékpárszállítással és étkezőkocsival. A nappali utazás merőben más, mint egy éjszakai út, hiszen lehetőségünk van gyönyörködni a tájban, megfigyelni a változatos vidékeket, amelyeken áthaladunk. Kényelmesen elérhetjük a vonaton található szolgáltatásokat, mint például az étkezőkocsit, ahol elfogyaszthatunk egy kellemes ebédet vagy vacsorát. Kényelmesen, fekvőhelyes vagy hálókocsiban utazva is megérkezhetünk Prágába. Az éjszakai vonatkozás egyik legnagyobb előnye, hogy nem veszítünk el egy egész napot az utazás miatt, helyette kényelmesen érkezhünk meg a célállomásra, készen állva a város felfedezésére. A fekvőhelyes kocsik kényelmesek és praktikusak, hiszen az ülések ágygá alakíthatók, így nyugodtan pihenhetünk az éjszaka folyamán. A hálókocsik viszont magasabb szintű kényelmet nyújtanak a mosdókagylókkal ellátott fülkékkel, kocsinként zuhanyzóval is. A hálókocsiban a férfiak és nők nemként elkülönítve utaznak, de párok, családok és más együtt utazók saját fülkéket is foglalhatnak maguknak. Egyes fülkék között a válaszfal kinyitható, így egy nagy méretű, legfeljebb hatágyas fülszoba vagy mindkét fülszoba egyágyas foglalásával akár egy hatalmas „lakosztály” is létrehozható. Mindegyik opció ideális választás azoknak, akik szeretnének kényelmesen megérkezni Prágába.



Miért válasszuk Prágát?

Prága nem véletlenül kapta a „száz tornyú város” becenevét. A város tele van lenyűgöző építészeti remekművekkel, történelmi nevezetességekkel és hangulatos utcákkal. Az Óváros tér Prága szíve, itt található az ikonikus Óratorony (Orloj), amely a világ



egyik legrégebbi működő csillagászati órája. Minden egész órában látványos bemutatót láthatunk rajta, amikor az apostolok figurái megjelennek. A tér tele van történelmi épületekkel, kávézók-kal és éttermekkel, ahol kellemesen eltölthetünk egy kis időt. A Károly híd Prága egyik legismertebb nevezetessége. A XIV. században épült kőhíd a Moldva folyó felett ível át, és gyönyörű kilátást nyújt mind a folyóra, mind a városra. A hídon végigsétálva szobrok és emlékművek kísérik minket, miközben utcazenészek és árusok gondoskodnak a hangulatról. A prágai vár – amely a város fölé magasodik – a világ egyik legnagyobb várkomplexuma. Itt található a Szent Vitus-székesegyház, a királyi palota és számos más történelmi épület. A várból lenyűgöző panoráma nyílik a városra, és az itt tett látogatás mélyebb betekintést nyújt Csehország történelmébe. Prága zsidó negyede a város egyik legrégebbi és legjelentősebb része. Itt található Európa egyik legrégebbi óta működő zsinagógája, a Régi-új zsinagóga, valamint a Zsidó Múzeum, amely bemutatja a helyi zsidó közösség gazdag történelmét és kultúráját. A Vencel tér Prága egyik legnagyobb és legforgalmasabb tere, amely számos üzletnek, étteremnek és szórakozóhelynek ad otthont. A tér központjában álló Szent Vencel-szobor a cseh történelem egyik legfontosabb alakját ábrázolja. A környékén található a Nemzeti Múzeum is, amely gazdag gyűjteményével várja a látogatókat. Prága a híres nevezetességein túl számos rejtett kincset is kínál, amelyeket érdemes felfedezni. A város tele van tradicionális cseh éttermekkel, ahol megkóstolhatjuk a helyi specialitásokat. Ilyenek például a gulyás, a sült sertéshús knédliel és káposztával, vagy éppen a híres cseh sörök. Általánosságban annyit lehet elmondani a cseh konyháról, hogy erősen sertéshúsalapú, és bizony nehezek, zsírosak az ételeik, így ne egy diéta közepén válasszuk úti célul a cseh fővárost. A prágai cukrászdák és kávézók is csábítóak, feltétlenül kóstoljuk meg a helyi édességeket, mint a medovník vagy a koláče!

Kozma Barbara

Újabb felejthetetlen Volánbusz-retrónap Hatvanban

Az Ikarus 200-as típuscsalád 1993-ban készült 200 ezredik darabja – egy nemrég felújított Ikarus 280-as csuklós busz –, a Volánbusz nosztalgiaautóbusz-dekorációs pályázatának győztes grafikájával díszített, szintén felújított, Ikarus EAG 397.05-ös, valamint rengeteg veterán jármű és különleges programok színesítették a 2024-es Volánbusz-retrónapot Hatvanban 2024. június 8-án.



Az idén is több ezer látogatót vonzó rendezvény két fő attrakciót is kínált a retró buszok rajongóinak. Egyikük az ikonikus Ikarus 200-as típuscsalád 200 ezredikként elkészült példánya, egy 1993-ban átadott, 2020-as „nyugdíjazása” után most újra régi fényében ragyogó, csuklós Ikarus 280-as, amelyet több mint egy évig tartó munkával állítottak helyre a Volánbusz zalaegerszegi szakemberei. Megújultak a jármű fődarabjai és karosszériaelemei, továbbá modernizált formában visszakapta eredeti, 1993-as arculatát is. Egy különleges emléktáblát is elhelyeztek a jármű belsejében, amelyet az Ikarus-gyáregységek elismert szakemberei dedikáltak. A 200-as típuscsalád nemcsak a saját kategóriájában, hanem a világon is a legnagyobb példányszámban gyártott autóbusztípus: több mint három évtized alatt közel negyedmillió gördült ki az Ikarus műhelyeiből. A 70-es, 80-as években a világon közlekedő csuklós buszok kétharmadát az Ikarus 280-asok tették ki. Sorozatgyártásuk 1973-ban kezdődött, és 2002-ig jelentős számban kerültek a Volánbusz és elődállalatainak flottájába is.

A retrónap másik főszereplője egy Ikarus EAG 397.05 típusú autóbusz volt, amelyet nemcsak felújítottak, de a Volánbusz nosztalgiaautóbusz-dekorációs pályázatának győztes grafikáját is megkapta különleges díszítésként. A hazai piacon úttörőnek számító, Scania-alvázas 397-est 1992-ben kezdte értékesíteni az Ikarus. Ezek a 63 fős befogadóképességű, 12 méter hosszú autóbuszok átmenetet képeztek az emelt padlószintű és az emeletes járművek között; 1994-ben a típus Rába-alvázon is bemutatkozott. A 370 lóerős MAN-motorral szerelt, 397.05 jelű változatból a Volán-társaságok is vásároltak, ennek a sorozatnak az egyik megmaradt darabja a most

felújított jármű. Az autóbusz teljes vázjavításon esett át, új fényezést, ablakokat és kárpitokat kapott, javították vagy pótolták az eredeti alkatrészeket, felújították a motort és a sebességváltót, valamint a légkondicionáló berendezést is. Amellett, hogy kívül-belül megújult, a busz különleges és egyedi dekorációt is kapott: a nosztalgiaautóbusz-dekorációs pályázat győztesének, Bordács Annának a grafikája díszíti. Anna „civilben” a Volánbusz utastájékoztatási szervezetének munkatársa.

A retrónapról bővebben a magazin.mav-volan.hu oldalon olvashatnak.



Elsőre 10-est lőtt

„Persze tudtam, hogy milyen motívumok lesznek a busz két oldalán, hiszen én készítettem a tervet, de egy az egyben, »3D-ben« látni egy működő, mozgó járművön... Ez szokatlan, nagy élmény volt” – mondja Bordács Anna. Ismerjék meg a Volánbusz utastájékoztatási szervezetének munkatársát, a nosztalgiaautóbusz-dekorációs pályázat első helyezettjét!



Nagy büszkeségünk, hogy volános kolléga munkája bizonyult a legjobbnak a nosztalgiaautóbusz-dekorációs pályázaton, de kérjük, avasson be minket a titokba: hogyan vezet egy utastájékoztatási főmunkatárs útja odáig, hogy első helyezést érjen el egy megmérettetésen, ahol grafikai művek versenyeznek?

Bár a titulusomból nem feltétlenül derül ki, az az igazság, hogy a munkám nagy részét a grafikai tervezés teszi ki. A vizualitás az eredeti szakmámtól sem áll távol: térképész–geoinformatikus szakirányon végeztem az ELTE-n.

Még hozzá a Kalandregényekben szereplő útvonalak rekonstruálása korabeli térképek alapján című szakdolgozattal! Nem sokan mondhatják el magukról, hogy Willy Fogból és Nils Holgerssonból diplomáztak...

Ha még azt is hozzátesszem, hogy eredetileg csillagász szerettem volna lenni, és az egyetem után a könyvtervezésbe is belekóstoltam, mire eljutottam a vizuális utastájékoztatásig, akkor még kacskaringósabbnak hangzik a történet.

Haladjunk szép sorjában! Már gyerekkorában csillagásznak készült?

Igen, bár rögtön hozzá kell tennem, hogy rajzolni is szerettem... Mindenesetre az volt az eredeti elképzelésem, hogy a rajz megmarad hobbinak, és a csillagászzal foglalkozom majd hivatásszerűen. Aztán az egyetemen láttam, hogy a fizikához kapcsolódó tárgyak nem mennek úgy, ahogy elképzeltem, a matematikával és a grafikával viszont nem volt probléma, tehát a térképészethez–geoinformatikához kapcsolódó tárgyakból jó voltam, szerettem is őket, ezért végül ezt a szakirányt választottam. Az addigi fő csapásirány, a csillagászat mint érdeklődési kör maradt meg, a hobbimból pedig szakma lett – röviden úgy is összefoglalhatjuk, hogy „sorrendet cseréltem”.



A térképészettel már jóval közelebb kerültünk a vizualitáshoz, de hol, mikor jött be a képbe a közlekedés világa?

Miután megszereztem a BSc-fokozatot, elkezdtem a mesterképzést, de azért szétnéztem a munkaerőpiacon is, és a BKK éppen gyakorlatokat keresett. Jelentkeztem, felvettek, és annyira megtetszett a munka, hogy a következő vizsgaidőszakot már ki is hagytam... A BKK-s gyakornoki idő leteltével, néhány hónapos szünet után jöttem a Volánbuszhoz.

De ha minden igaz, ezt a közbülső néhány hónapot sem töltötte tétlenül. Jól nyomoztuk vissza, hogy ebben az időszakban vágott bele a könyvtervezésbe?

Igen, több pályázaton is indultam, nagyon jó érzés volt, amikor az egyiken én végeztem az első helyen, és kézbe vehettem, végiglapozhattam, megszagolhattam azt, amit papíron megálmodtam: az Antihygge című regényt. Ez volt a legsikeresebb tervem, de abban az időszakban elég sok grafikai pályázaton indultam, számos könyvborítót, logót, arculati tervet készítettem. Mostanában a munka mellett már kevés időm jut ilyesmire.

Kivéve, ha a Volánbusz nosztalgiaautóbusz-dekorációs pályázatot ír ki!

Ezt a ziccert valóban nem tudtam kihagyni... Jó lehetőségnek éreztem a gyakorlásra, ugyanakkor hozzá kell tennem, hogy szinte semmilyen tapasztalatom nem volt a járműgrafikában. Azt hiszem, erre az esetre nyugodtan alkalmazható a mondás, hogy az esélytelenek nyugalmával indultam.

A teljes interjú a magazin.mav-volan.hu oldalon olvasható.

Prémium-hálókocsis utazás a Semmeringre



A MÁV Rail Tours célja, hogy a magyar utazók számára is elérhető áron ajánljanak prémium-, illetve luxus-élményvonatos utazást. Ennek volt az első állomása az az ausztriai hálókocsis utazás, ahol a vendégeknek különleges élményekben lehetett részük.

Kétnapos különvonat indult a MÁV Rail Tours szervezésében és üzemeltetésében június 8-án Budapestről a Semmering-hágón át Mürzzuschlagba, az ottani Vasútmúzeum által rendezett ünnepségre. Az esemény apropóját az adta, hogy 170 éve, 1854-ben adták át a 42 kilométer hosszú Semmering-vasutat, a világ első hegyi vonalát, és 180 éve, 1844-ben nyílt meg a Mürzzuschlag–Graz közötti vonal. A Vasútmúzeum vendége volt a július 9-ei ünnepségen és kiállításon két 424-es gőzmozdony, amelyek a különvonathoz csatolva jutottak ki az ausztriai rendezvényre. Ám számunkra az igazi különlegesség nemcsak ez volt, hanem az, hogy a MÁV Rail Tours először indított kizárólag magyar utasoknak az Orient expresszhez hasonló, prémium-hálókocsis élményvonatot. Ezt a szerelvényt igazából guruló szállodának lehetne minősíteni. Ugyanis nem a szokásos éjszakai hálófülkékben, hanem tágas, igényes és minden

kényelmi berendezéssel felszerelt De Lux és Superior minősítésű lakosztályokban foglalhatnak helyet az utasok. A De Lux kocsiban öt, a Superior kocsiban pedig négy fülke található, amelyek egyenként kétszemélyesek. Akárcsak a vonatok királyán, a híres Orient expresszen, annyi különbséggel, hogy a magyar szerelvényen minden fülkéhez zuhanyzó is társul. Bár itt a méretek korlátozottak, hideg és meleg víz mindig az utasok rendelkezésére áll, továbbá a bekészített tisztálkodószerek mellett hajszárító is van. Faborítású falak, minőségi szövetek és szőnyegek, illetve ezek kombinációja teszi az utazást különleges élménnyé, továbbá az is, hogy az átépített és felújított kocsiknak kitűnő a menetkomfortja. A Superior lakosztályban emellett lehajtható franciaágy teszi kényelmessé és hangulatossá az utazást. A MÁV Rail Tours vezetésének célja, hogy a magyar utazóknak is elérhető áron ajánljanak

luxus-élményvonatozást. A többnapos utak ugyanis a magyar közönség számára még nem rendszeresek, azokat leginkább a külföldi tehetős utazók vették és veszik igénybe. Persze magyar utazóknak is elérhetők a Rail Tours és a partnere, az angol Golden Eagle Luxury Trains utazásszervező ajánlatai, de a tapasztalatok azt mutatják, hogy ez eddig a külföldiek privilégiuma volt. A szervezett külföldi vonatos kirándulásokon, amelyeken nemcsak Európába, hanem például Iránba is eljutnak a Rail Tours szerelvényei, leginkább az angol nyelvterületű országokból – Nagy-Britannia, Egyesült Államok, Kanada, Új-Zéland, Ausztrália – érkező vendégek utaznak. Ott alakult ki ugyanis leginkább ennek az utazási formának a kultúrája. Az viszont bizonyos, hogy aki egyszer elmegy egy ilyen útra, az nem csalódik, és élményekkel tér haza. Mint ahogy a kétnapos ausztriai utazás is élmény volt, nemcsak a kényelem és a programok miatt, de a személyzet is mindent megtett azért, hogy az utasok jól érezzék magukat. A vendégeket ugyanis finom fogások és tartalmas programok várták a vonaton és Ausztriában is. Ugyan maguk a fülkék is rendkívül kényelmesek nappal és éjszaka egyaránt, de a vonat ezen az úton is külön étkezőkocsit és bárkocsit továbbított.

Az exkluzív bárkocsi tökéletes helyszínt biztosít új barátok megismeréséhez, egy finom ebéd vagy vacsora előtti ital elfogyasztásához vagy akár éjszakába nyúló beszélgetésekhez, kikapcsolódáshoz. Snackek és italok széles választéka, különböző koktélok, gyümölcslevek színesítik a bár kínálatát. Ebben a közegben az élő zene járul hozzá még, és teszi igazán felejthetlenné az utazást. Az étkezőkocsi kínálatát már közvetlenül az indulás után, a reggeli idején megismerheti az utas, de igazán a séf és a cukrász által készített ebéd és vacsora jelent igazi kulináris élményt. A szerelvény indulása után már reggelivel várta az utasokat az étkezőkocsi személyzete, de a jegy ára természetesen tartalmazta mindkét nap az ebédet és a vacsorát, sőt korlátlan italfogyasztást – néhány koktél kivételével – a bárkocsiban is. A vacsora alatt a prémiumvonatokon – mint ahogy a Semmeringbahnra tartó szerelvényen is – az utaskísérők szokás szerint megvetették a fülkékben az ágyakat, másnap pedig, a reggeli idején nappali használatra alakították vissza a vasúti lakosztályokat, így az utasok maximális kényelemben érezhették magukat. Ezen az úton a hat hálókocsi 46 utasát 19 tagú személyzet kényeztette, többnyire utaskísérők, felszolgálók, kiszolgálószemélyzet, séf, cukrász, na és a bárzongorista. A luxus-nosztalgiautazásra Viczián Gábor zeneszerző, előadó külön programokkal és koncerttel készült, így a két nap alatt alig volt olyan időszak, amikor ne lett volna kísérőzene a bárkocsiban. Emellett a vonathoz csatolt két gőzmozdonyon – a 424-009 és a 424-347 – kilenc mozdonyvezető teljesített szolgálatot. Bár a két mozdony gőzpárnán érkezett a Vasútmúzeum vasárnapi ünnepségére, a szigorú osztrák előírások miatt akadt dolguk a mozdonyt felügyelő munkatársaknak. A szervezők külön programokkal is készültek, fakultatív lehetőségként első



nap Mariazellbe, vasárnap pedig egy grazi városnézésre lehetett kiruccanni autóbusszal.

Mürzzuschlag vasútállomás közvetlen szomszédságában, az egykori körfűtőházban kapott helyet a Vasútmúzeum, ahol az osztrák házigazdák mozdonyokat, vasúti járműveket, döntően a Semmering-vasúton egykor szolgálatot teljesítő, karbantartó járműveket és különböző relikviákat állítottak ki. Az évfordulós ünnepségen terepasztalok, könyvkiállítás és gyermekprogramok színesítették a vasárnapi rendezvényt, ahová nemcsak hazánkából, de a környező országokból, így Szlovéniából, Olaszországból és Csehországból is érkeztek látogatók. Igazi különlegesség volt a két magyar 424-es gőzös megjelenése, bár sajnos a szervezők nem engedték túl közel a látogatókat.

Ausztria egyik büszkeségének, a világörökség részét képező, a Semmering-hágón áthaladó vasútvonalnak magyar szála is van. A történelmi hűség kedvéért érdemes ugyanis megjegyezni, hogy a 19. század első felében Bécs és a trieszti kikötő vasúti összeköttetésekor egy magyarországi vonal is lehetséges alternatívaként szerepelt, hiszen az Nyugat-Magyarországon sík pályán épült volna, sokkal egyszerűbb körülmények között és olcsóbban. Kevésbé ismert, de amikor az 1830-as évek végén Bécsben döntöttek erről az összeköttetésről, azért választották a hegyi vonalvezetést a keleti kerülő helyett – ezzel megalkotva a világ első hegyi vasútvonalát –, mert a császári Ausztria nem bízott a magyarokban. Így az osztrákok belevágtak a mérnöki csúcsteljesítménynek számító, alagutakkal és viaduktokkal tarkított Gloggnitz–Mürzzuschlag vonal megépítésébe. Éppen az építkezés megkezdésének évében tört ki az 1848-as forradalom és szabadságharc, így ez az aggodalom nem volt alaptalan.

Manapság azonban a Magyarországról induló nosztalgiautazás egyik leginkább kedvelt helyszíne a semmeringi vonal, így a prémium-hálókocsis utazás célállomása Mürzzuschlag volt. A kétnapos utazás vasárnap késő este ért véget, a bemutatkozás jól sikerült, elégedett utasok szálltak le a Kelenföld vasútállomáson.

Putsay Gábor

SZINKRON REMOT CSÖRGŐK A ZARÁNDOKVONATOK ÉLÉN



Hálózati szinten 23 darab 418-300-as sorozatú jármű, ismertebb nevén remot Csörgő vagy Hörgő üzemel, amelyből 6 darab Debrecenben teljesít szolgálatot. A 2000-es évek elején a remot mozdonyok járművezérlőjének gyártása megszűnt, így szükségessé vált egy új, korszerűbb vasúti üzemre kialakított mozdonyvezérlő beépítése. De honnan indultak, és hogyan jutottak el a 300-as Csörgők szinkronüzemben a zarándokvonat élére?

A SELECTRON cég PLC-elemeinek beépítését a Debrecen JBI-nél végezték, jelenleg 6 darab járműben működnek tökéletesen. Az új PLC beépítése lehetőséget adott a vezérlés szoftveres módosítására és egyes köztes kommunikációs modulok megszüntetésére. A beépítés során a kábelezésen és a kiválasztó kapcsolókon kívül az UIC távvezérlési csatlások kiépítése is megvalósult. Ezzel lehetőség nyílt a Csörgők 400-as BDt vezérlőkocsival történő, távvezérelt üzemmódban való közlekedtetésére, illetve az oldalszelektív ajtónyitás és ajtózáras megvalósítására. A mozdony átalakításának

eredményeképpen az ajtók zárt állapotának ellenőrzése is megvalósult, növelve ezzel az utasbiztonságot. Az átalakításban jelentős szerepet vállaltak a debreceni járműszerelők, illetve a Járműbiztosítás és mérnökség műszaki szakértője, továbbá a MÁV VAGON Kft. járműfejlesztő mérnöke. A szinkronüzem gondolata ezt követően vetődött fel, mivel a hagyományos mozdonyok képesek voltak a szinkronüzemre, viszont a remotorizáció alkalmával ezt a képességüket „elvesztették”. Az új járművezérlő beépítésével ismét lehetőség nyílt



a szinkronüzem feltámasztására. A közös gondolkodás alapelve, hogy a remot Csörgő nem lehet „butább”, mint a 70-es években gyártott elődje, így a járműveknek ezt a képességét mindenképp meg kell tartani. A Járműmérnökség szervezet és a MÁV VAGON Kft. járműfejlesztő mérnökei közösen meghatározták a kívánt alapelveket a szinkronüzemmel kapcsolatban (hogyan működjenek együtt a mozdonyok), illetve elkészítették a szükséges dokumentációkat, oktatási anyagokat, hatósági bejelentéseket. A távvezérlésnél (szinkronvezérlőkocsi) a Traxxon és a Tauruson is alkalmazott IEC 61375 szabvány szerint szabványosított WTB (Wire Train Bus) kommunikációval történik a járművek közötti adatátvitel.

A szinkronüzem kialakítását indokolta továbbá, hogy egyes fuvaroztató felek dízelvontatással szerettek volna nagyobb elegytonnákat a menetrendben meghatározott sebességgel továbbítani, amit egy dízelmozdonyal nem lehetett volna kiszolgálni. A járművezérlő szoftverének módosításával megoldhatóvá vált a szinkronüzem. A vezérlőkocsi és a szinkronüzem elkülönítésére az „A” oldali vezetőfülkében elhelyezett, kétállású saját csatolt kapcsolót kellett kicserélni egy háromállású kapcsolóra. A csere biztosította a két üzemmód egyértelmű különválasztását. A szinkronüzem kialakítása meglepően gyorsan haladt, és hamar összeállt a működés. A tesztüzem az állópróbával kezdődött, ahol két vontatójármű együttműködésének vizsgálata zajlott Debrecenben.

A vizsgálat kiterjedt a két mozdony közötti kommunikáció létrejöttére (látják-e egymást a gépek, a szükséges adatok átvitele megtörténik-e, megjelennek-e a szükséges információk a vezérlőasztal-kijelzőn). Ezt követte a motorvezérlés és a hajtóművezérlés próbája, valamint a mozdonyok légszűrőinek együttműködési megvalósítása. A motorvezérlés vizsgálatokor különös figyelmet kellett szentelni arra, hogy egyszerre emel-e fordulatot a két gép, illetve a hajtómű töltés-ürítés megtörténik-e mindkét mozdonyon, továbbá az iránykapcsolás megfelelő irányba történik-e mindkét járművön.

A következő a vonali futópróba volt, ahol többek között a hidraulikus hajtóművek átkapcsolását kellett lepróálni. Abban esetben, ha két mozdony hajtóműve egymástól nagymértékben eltérő sebességnél kapcsol át, az a fellépő vonóerő-különbség miatt a vonatban nem kívánt rántásokat okozhat. Kiértékeltek a járművel menetdinamikai jellemzőit is, amelyek megfelelőnek bizonyultak.

Kiemelhető az a működésbeli sajátosság, mellyel nemcsak a vonat elején tud két mozdony szinkronüzemben közlekedni, hanem összeállítható úgy a szerelvény, hogy az egyik mozdony a vonat elején, míg a másik a vonat végén foglal helyet. A két mozdony közötti kommunikációhoz a személykocsikban végigfutó UIC-kábelt használták. Mindkét esetben a mozdonyok szinkronüzemben közlekednek egy mozdonyvezetővel. A szinkronüzem első éles próbája pedig a pünkösdi zarándokvonatokkal volt a Debrecen–Érmihályfalva, illetve az Érmihályfalva–Debrecen útvonalon, amelyeket probléma nélkül, sikeresen leközeltek.

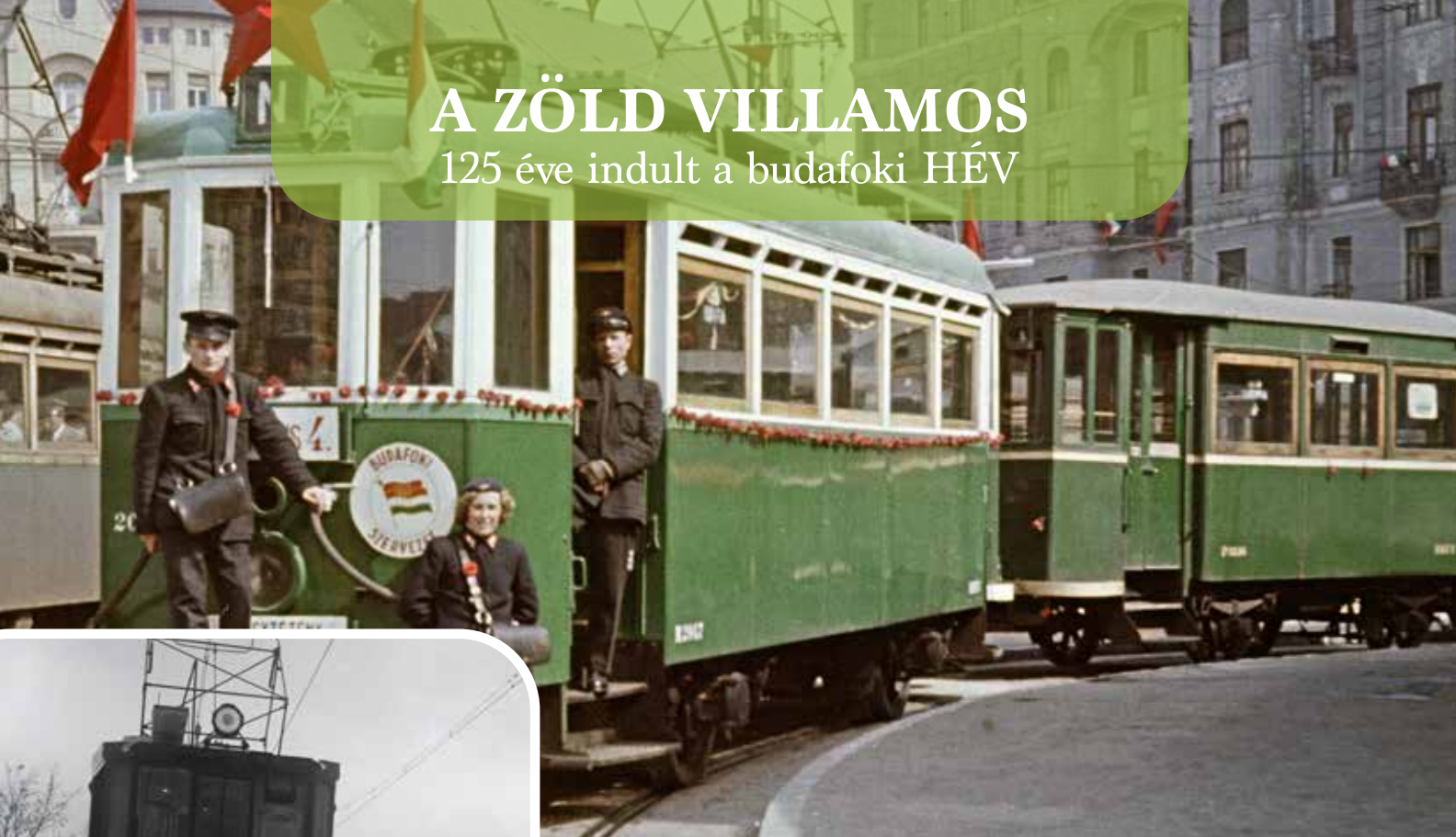
A jövőre nézve az „éles” szinkronüzem közben szerzett tapasztalatokat felhasználják a további fejlesztésekhez, módosításokhoz.

A cikk elkészültéhez köszönjük Szabó Zoltánnak, a Debrecen JBI műszaki szakértőjének a segítségét!

Molnár Zsolt

A ZÖLD VILLAMOS

125 éve indult a budafoki HÉV



A Budapestről induló HÉV-ek közül az 1899-ben létrehozott budafoki volt az első, amely villamosított volt. Olyannyira, hogy sokan el sem hitték, hogy helyi érdekű vasút és nem villamos.

Gulácsy Kálmán vállalkozó nevét leginkább azért őrizte meg az emlékezet, mert 1889-ben a Lánchíd és Budafok között közlekedő helyi érdekű vasút építésére kért és kapott előmunkálati engedélyt. Egy évvel később megtartották a közigazgatási bejárást is, de Gulácsy inkább megvált az értékes engedélytől, ami a következő kilenc évben többször is gazdát cserélt. Előbb Várady Gábor ügyvéd, majd a Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank Rt. birtokába került, végül a Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára nevű társaságé lett. Ők voltak a többségi tulajdonosai az 1897-ben létrehozott Budapest Budafoki Helyi érdekű Villamosvasút Társaság Rt.-nek (BBVV) is, amely elsőként tett is annak érdekében, hogy megépüljön az új HÉV. Sőt 1898. május 8-tól már egy olyan, kilencven évre szóló engedélyokiratot is beszerettek, amely nemcsak Budafokig, hanem Nagytétényig engedélyezte a vasút megépítését.

Közös pálya

Az első budapesti HÉV 1887-ben indult, ezt a következő tíz évben számos új vonal követte, ám a BBVV volt az első olyan társaság, amelynek már a nevében megjelent a „villamos” szó, mivel ők már nem akartak gőzösöket forgalomba állítani. Csakhogy egy váratlan akadály majdnem megghiúsította a nagy ívű elképzelést. A BBVV a Szent Gellért téren építette volna ki a HÉV belső végállomását, amely az Átlós úton (a mai Bartók Béla úton) ment volna tovább. Csakhogy 1898 decemberében a legnagyobb budapesti közlekedési vállalat, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) is ugyanitt indította



el a Kelenföld vasútállomásig közlekedő új villamos járatát. Mivel a BBVV nem kívánt még egy villamos pályát létesíteni az Átlós úton, ezért arra kényszerült, hogy a BKVT-vel péage-szerződést kössön, vagyis külön fizessen a közös pályahasználatért. De az áramfogyasztás költségeiben már nem tudott megegyezni a két társaság, ezért két különböző áramforrást vezetéket használtak, a BKVT alsó-, a BBVV pedig az 1,5 méterrel a járda feletti felsővezetéket. Az áramfejlesztés az alkalomra épített budafoki forgalmi telepről történt két 110 kW teljesítményű gőzgép segítségével. Ami a vonal további műtárgyait illeti: a BBVV várócsarnokot épített a Szent Gellért téren, illetve még négy további várót a jelentősebb megállóhelyeken. Budafokon egy őrház is létesült. A HÉV 1899. szeptember 19-én indult, a barnára festett, négytengelyes, 2x25 lóerős motorkocsik szinte semmiben nem különböztek a BKVT villamosaitól, nem csoda, hogy a közönség villamosként is emlegette őket. Az viszont a Közmunkatanácsnak szűrt szemet, hogy nem éppen a „helyi érdekű jelleget” erősítette a megállóhelyek magas száma: a 7,8 kilométeres vonalon huszonegyszer állt meg a HÉV-nek nevezett villamos, az átlagos megállóhely-távolság mindössze 430 méter volt. Szintén a közúti villamosforgalomra utalt, hogy a BBVV teherkocsikat egyáltalán nem szerzett be, csak egy gőzmozdonyt. Mindez azért érdemes megjegyezni, mert a helyi érdekű vasutakra sokkal kedvezőbb adófeltételek vonatkoznak, mint a villamosokra, így okkal merülhetett fel, hogy a BBVV visszaél azzal, hogy helyi érdekű vasútnak adja ki magát. E gyanús mutatóvannak azonban nem voltak következményei, és a budafoki vonal hamar beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Utasforgalma folyamatosan emelkedett, a BBVV-nek néhány év után már új járműveket kellett vásárolnia, sőt 1905-ben négy nyári pótkocsit is beszerettek, hogy a kirándulók kedvébe járjanak. Ennek ellenére egy évvel később a részvényeik javát eladták a jóval gazdagabb BKVT-nek. Ennek köszönhetően hosszabbíthatták meg a vonalat Nagytétényig, ugyanekkor a budafoki vonal kétvágányúsítása is megkezdődött. Az új szakaszon 1909. április 24-én indult meg a forgalom, a kétvágányú, Budafokig tartó pályát november 19-én adták át.

Szárnnyvonalon

A következő fejlesztés öt év múlva történt: szárnyvonal épült ki Budaörsön át Törökbálintig. Már 1912-ben elkezdődtek a járműbeszerések, egy új mozdonyt, egy hótölöt, nyolc motorkocsit és tíz pótkocsit szerzett be a BKVT, ugyanakkor a régi motorkocsikat pótkocsikká alakították át. Az új szakaszon három állomás (Kamaraerdőn, Budörsön és Törökbálinton) és nyolc megállóhely létesült, s ezzel a „HÉV-es jelleg” is megjelent a vonalon, ugyanis sokkal messzebb voltak egymástól a megállók, mint a budafoki szakaszon. Kamaraerdőnél hurokvágányt, Budaörsön és Törökbálinton két-két állomási mellékvágányt is építettek. A forgalom a szárnyvonalon öt nappal a sarajevói merénylet előtt, 1914. június 23-án indult meg, Törökbálinton nagy ünnepséget is rendeztek. „Itt a falu apraja-nagyja zeneszóval várta az érkező bizottságot: a falu polgársága nagy tömegben lepte el a pályaudvart, amelyen diadalkaput emeltek, amelyet lombokkal és virágokkal díszítettek fel” – írta az átadóról a Világ című lap. 1917-ben felmerült az a lehetőség is, hogy egy budai hálózattal alakuljon ki, ugyanis tervbe vették, hogy a mai

BAH-csomóponttól Budakesziig indítsanak helyi érdekű vasutat, amit utána összeköthettek volna Budaörssel. A háború azonban keresztülhúzza e tervet ugyanúgy, mint a Nagytétényről Erdig való meghosszabbítást.

A világháború után a vonal a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV) kezelésébe került, a cég vezetése pedig 1928-ban érezte el-érkezettnek az időt, hogy az addigi pótkocsik helyett vasúti kocsikat szerezzen be a győri Magyar Vagon- és Gépgyárból. A tíz szegecselt, acélvázaz, negyvenhat személyes pótkocsit homlokajátóval is felszerelték, így az egyik kocsiból át lehetett menni a másikba. Az utasok által „pullmannak” nevezett kocsik 1928-ban álltak forgalomba, és igen hamar népszerűvé váltak. Ám mivel sokkal nehezebbek voltak, mint a korábbi pótkocsik, a vonalon szolgáló motorkocsikat át kellett alakítani. Erre csak 1930-ban került sor. A „pullmanok” a következő több mint harminc évben szállították az utasokat Nagytéténybe.

Átváltozva villamossá

A hazai repülés aranybetűs napjának szánták 1937. június 20-át, ekkor avatták fel az első magyar közforgalmú repteret Budaörs határában, a Kőérberki-dűlőn. A jól sikerült rendezvény estére mégis li-dercessé vált, a 21.30-kor induló HÉV-szerelvény – figyelmen kívül hagyva szinte az összes egyéb rendelkezést – 45 km/h sebességgel belerohant az előtte haladó vonatba. A baleset következtében ketten meghaltak, húszan súlyosan, tizenöten könnyebben sérültek meg. Hosszú évekig csak ez a szomorú hír volt említésre méltó a nagyté-nyei-törökbálinti vonalon, ám 1942-ben egy csapásra megváltozott minden. A HÉV-ek végállomását a Szent Gellért térről áthelyezték a Horthy Miklós körtérre (ma: Móricz Zsigmond körtér), ahol egy olyan hurokvágányos HÉV-pályaudvart létesítettek, amely világszín-vonalú volt a maga idejében, de sajnos pár éven belül megsínylette Budapest ostromát.

1952-ben a HÉV-vonalak a MÁV-hoz kerültek, de nem az összes. A nagyté-nyei-törökbálinti és a rákospalotai vonalakat a villamo-sokat üzemeltető Fővárosi Villamosvasút (FVV) gondjaira bízta. Ennek jegyében felmerült ugyan, hogy a kocsikat sárgára fessék, ám mivel továbbra is a HÉV-tarifa maradt érvényben, meghagyták őket zöldnek. De a kocsik pályaszámát megváltoztatták, és bevezették a betű-viszonylatjelzéseket is. A Nagytétényig közlekedő vonat az N, a budatétény a B, a budafoki a D, a törökbálinti a T, a budaörsi az Ö, a kamaraerdei az E, a kelenföldi pedig a V jelet kapták. Rajtuk kívül 1953-tól a Fehérvári úton egy új (sárga) villamosjárat is indult, a 47-es, ami ekkor a Móricz Zsigmond körtér és Budafok forgalmi telep között járt.

Noha 1958-ban ismét a BHÉV lett a vonal gazdája, ez az időszak a budafoki HÉV történetének végjátéka volt. 1962-ben döntés született arról, hogy a vonal visszakerül az FVV kezelésébe. Ám 1963. január 1-jétől már nem zöld szerelvények indultak útra, hanem sárga villamosok. Nagytéténybe a 43-as, Budaörs felé pedig a 41-es, ami már nem ment el Törökbálintig. Mondhatnánk erre, hogy a kilencvenes évek elején tulajdonképpen törvényszerű volt az Ikarus zuhanása, bár egyszer azt is érdemes lenne megvizsgálni, hogy a bukáshoz mennyiben járult hozzá a nem kellőképp átgondolt privatizáció.

Legát Tibor



Paradicsom – maga a Paradicsom

Amikor beleharapunk egy zamatos paradicsomba, valóban az Édenkertben érezhetjük magunkat. Pedig nem volt ez mindig így, de a paradicsom nem adta fel. Meghódította az egész világot, nélkülözhetetlenné vált a magyar konyhában is, miközben máig nehéz róla eldönteni, hogy tulajdonképpen zöldségről vagy gyümölcsről van-e szó. Szerintünk mindegy, nyár van, csak élvezzük a paradicsom(i) ízeket!

A paradicsom hódítása

Az eredetileg Közép- és Dél-Amerikából származó növény mára a világ egyik legnépszerűbb és legnagyobb mennyiségben termelt zöldsége. Vagy gyümölcse – de erről majd később. A középkorban az Újvilágból érkező magok Európában is jól érezték magukat, és szépen fejlődtek, sokáig mégis inkább dísznövényként terjedtek el. Az ok érthető volt, hiszen a gazdag családok öntányérokban táltatták fel a finomságot, a paradicsom savas leve azonban mérgező anyagokat oldott ki azokból, így a kulináris kaland nemegyszer halálességgel végződött. A félelem tehát évszázadokra megpecsételte a paradicsom sorsát, s egészen a 18. századig nem mertek kísérletezni vele szélesebb körben. Bár az nagy talány volt, hogy az egyszerű parasztok körében, akik fatányérokból ettek, miért nem okozott soha problémát a fogyasztása. Végül győzött az intenzív, összetéveszthetetlenül csábító illat és az édes-zamatos ízvilág. A paradicsom először a mediterrán országokat – Itáliát, Spanyolországot, Franciaországot – hódította meg, majd szép sorban az egész világot.

Mindig minden mennyiségben

Ma már keresve sem igen akad olyan konyha, ahol a paradicsom ne lenne nélkülözhetetlen alapanyag. Saláták, szósok, mártások, levesek és főzelékek, üdítők és koktélok fontos összetevője. Olyan kultikus magyar fogások elmaradhatatlan

kelléke, mint a pörkölt, a lecsó vagy a menzás paradicsomleves – szigorúan betűtésztaival párosítva. Talán nincs is olyan ember, aki ne szeretné valamilyen formában. Ha másképp nem, csak úgy magában, hiszen a nyár íze jelenik meg minden egyes szemben, legyen az kicsi vagy nagy, kerek vagy hosszúkas, piros, sárga, lila vagy fekete színű paradicsom. A népszerűséghez a könnyű és villámgyors elkészíthetősége, valamint jótékony hatásai is hozzájárulnak.

A paradicsom sok B-, C- és E-vitamint, káliumot, kalciumot, magnéziumot, foszfort és vasat is tartalmaz. Hatásos a sérült bőrfelületek kezelésében, valamint gombás és gyulladásos betegségek ellen, ráadásul nagyon alacsony a kalóriatartalma, így fogyókúrázóknak is ajánlott.

Ennyi pozitív tulajdonság után már csak másodlagos kérdés, hogy a paradicsom hivatalosan melyik csoportba sorolható: zöldség vagy gyümölcs?

Botanikai szempontból gyümölcs, mivel a növény virágjából fejlődik ki, és magok is vannak benne. Termesztési és felhasználási szempontból viszont zöldség, hiszen minden évben újra kell telepíteni. A látszólag lényegtelen dilemma máshol is nagy fejtörést okozott, olyannyira, hogy az Amerikai Egyesült Államokban végül a legfelsőbb bíróság mondta ki: a paradicsom zöldség.

Bárhogy is van, élvezzük ki a paradicsom minden pillanatát és a nap érlelte finom ízét!

Receptek



Bruschetta – a legolaszabb előétel

Hozzávalók: kenyér vagy bagett vagy ciabatta, 6 db paradicsom, 2 gerezd fokhagyma, 8 ág friss bazsalikom, olívaolaj, só, bors

Elkészítés: A paradicsomot mossuk meg, vágjuk félbe, távolítsuk el a szárrészt és a magokat, majd a húsát kockázzuk apróra.

A bazsalikomot mossuk meg, rázzuk szárazra, és a leveleit vágjuk vékony csíkokra. Egy tálban keverjük össze a paradicsomot és a bazsalikomot 3/4-ét. Locsoljuk meg 3 tk. olívaolajjal, sózzuk, borsozzuk, végül ízesítsük egy csipet cukorral. A kenyeret szeleteljük fel és pirítsuk meg, majd kenjük meg olívaolajjal. A fokhagymát pucoljuk meg, felezzük, és dörzsöljük be vele a ropogós kenyereket, majd halmozzuk a szeletekre a paradicsomot, és szórjuk meg a maradék bazsalikommal.



Caprese – a trikolór saláta

Hozzávalók: 4 darab paradicsom, 20 dkg mozzarella, 1 csokor bazsalikom, 3 ek olívaolaj, só, bors

Elkészítés: A paradicsomot és a mozzarellát szeleteljük körülbelül 3 milliméter vastagságúra. A szeleteket kör alakban, váltakozva rakosgassuk egy tányérra, ízesítsük sóval, borssal, díszítsük gazdagon friss bazsalikomlevelekkel, végül olívaolajjal meglocsolva tálaljuk.

Paradicsomleves – a menzán túlról

Minden gyerek szereti a paradicsomlevest, hiszen édes, és ha a leves maga mégsem lenne annyira finom, legalább jól el lehet játszani a betűtésztaival. A paradicsomlevesnek azonban létezik egy teltebb, sűrűbb, karakteresebb változata is, amit érdemes kipróbálni.

Hozzávalók: 1,5 l paradicsomlé, 0,5 kg paradicsom, 1 fej vöröshagyma, 1 kisebb zellergumó, só, bors, cukor, olaj

Elkészítés: Az apróra vágott hagymát olajon dinszteljük meg, majd adjuk hozzá a kockára vágott zellert, és pároljuk félpuhára. Közben a paradicsomokat forró, lobogó vízzel forrázzuk le, és húzzuk le a héjukat. Kockázzuk fel, és adjuk az ételhez. Öntsük fel paradicsomlével, majd ízlés szerint sózzuk, borsozzuk és cukrozzuk meg. A levest addig főzzük, amíg a zeller teljesen megpuhul, majd krémesítsük botmixerrel. Forrón tálaljuk.



Bloody Mary – túlfűtött nyári éjszakákra

A legismertebb koktélok egyike – természetesen paradicsommal, ami kánikulában is frissítően hat.

Hozzávalók: 4 cl vodka, 2,4 dl paradicsomlé, 2 csepp Worcester-szós, 1 csepp tabasco, só, bors, zellerszár, 1 pohár jégkocka

Elkészítés: Egy tányérra szórjunk sót, vizezzük be a pohár száját, majd nyomjuk bele a sóba. Tegyük a pohárba a jégkockákat. Egy shakerbe tegyünk jeget, öntsük rá a vodkát és a paradicsomlevet, a Worcester-szószt, a tabascót, ízlés szerint sót és borsot. Erőteljes mozdulatokkal rázzuk fel, majd öntsük ki a pohárba. Zellerszárral tálaljuk.



Csuhány Domitilla

Teremben és strandon is hódítanak a MÁV Előre röplabdázói

MÁV ELŐRE SC



Mozgalmas szezon áll a MÁV Előre SC röplabdaszakosztálya mögött. A férfiscapat megismételte a tavalyi bravúrt az első osztályban, míg a női együttes a történetének eddigi legjobb eredményét állította be. Az élet azonban nyáron sem áll meg a 115. jubileumát ünneplő székesfehérvári klubnál, ahol a vezetőség nagy terveket szövöget a strandröplabda világában is.

Több szempontból is kimagasló volt a 2023/24-es idény a MÁV Előre Foxconn néven induló férfi- és női röplabdacsapat számára. A fiúk a klub története során először debütáltak a nemzetközi porondon, ahol rögtön két sorozatban is elindultak. A CEV Challenge Kupában egészen a nyolcaddöntőig meneteltek, míg a Közép-európai Ligában (MEVZA) az ötödik helyen végeztek, csupán szettkülönbséggel lemaradva a négyes döntőről. Időközben egy páratlan, tizenhat mérkőzéses veretlenségi szériát is összehoztak. Bár a MÁV Előre csak 2022-ben jutott fel az első osztályú röplabdabajnokságba, idén immár sorozatban másodszor játszott a férfipontvadászat döntőjében, ahol az egyenes kieséses szakasz

előtt kinevezett argentin szakember, Omar Pelillo vezetésével végül ezüstérmet szerzett. A női csapat szintén nagyot lépett előre. A tavalyi hetedik helyezést követően a nyáron komoly változásokon áteső keretnek időbe telt, míg összecsiszolódott, amikor azonban ez sikerült, egészen a bronzmérkőzésig jutott. Pallag Ágnesék a tavalyi ezüstérmes BRSE ellen vívtak kiélezett csatát, melyet végül az utolsó összecsapáson veszítettek el. A MÁV Előre Foxconn a negyedik helyen végzett, ezzel beállította az eddigi legjobb eredményét az Extraligában. Korábban csak a 2009/10-es szezonban sikerült ez a bravúr a kék-fehéreknek.

„Rengeteget dolgoztunk röplabdaszakágunk fejlesztésén. Az elmúlt évek eredményei a felnőtt- és utánpótlásversenyeken egyértelműen azt mutatják, jó úton járunk. Továbbra is fiatal magyar játékosok képezik az első osztályú csapataink gerincét, és ezen nem kívánunk változtatni. Jövőre a férfi-, illetve a női együttes is két nemzetközi sorozatban indul, így izgalmas időszak áll előttünk”

– nyilatkozta dr. Tálos Péter, a MÁV Előre SC elnöke.

Irány az olimpia, irány a strand!

A korábbi együttműködést új szintre emelve 2024 januárjától az Észak-dunántúli Röplabda Akadémia (ÉDRA) hivatalosan is csatlakozott a MÁV Előre SC-hez. Ezzel a székesfehérvári klub a strandröplabdában is az élmezőnybe lépett.

A MÁV Előre SC és az ÉDRA közös célja, hogy az eddig amatőr státuszú sportágban is megjelenjen a professzionális szemléletmód. Ezt mi sem igazolja jobban, mint az, hogy Magyarországon először kapott profi szerződést a Vaida Beáta – Villám Lilla női páros. Már az első idényükben rászolgáltak a bizalomra, 2023-ban őket választották az év női strandröplabda-játékosainak. A duó nem kisebb célt tűzött ki magának, mint a kvalifikációt a 2028-as Los Angeles-i olimpiára. De nem csak nekik lehet esélyük erre. A két klub azon dolgozik, hogy még több hazai tehetségnek biztosíthasson professzionális körülményeket a kiemelkedő eredmények elérésére a homokon.

Szabó Tamás kommunikációs vezető – MÁV Előre SC



Kérdezz! Felelek

Némethy Péter 2018 óta erősíti a MÁV Zrt. pályaműködtetői részlegét a miskolci ingatlankezelési főnökségen. Műszaki szakelőadóként feladata az épületek karbantartásának biztosítása, utasforgalmi és üzemi területeken egyaránt.



Fel tudod idézni az első MÁV-os napodat? Milyen volt?

Nagyon izgultam, mint minden első munkanapon; régóta vártam már, hogy jobban belelássak a vasútvállalati működésbe, és végre üzemi területen dolgozhassak. A kollegák kedvesen fogadtak, de meglepett, hogy milyen sok korosztállyal tudok itt találkozni a pályakezdőtől a nyugdíjkorhatárig.

Mi volt az eddigi legnagyobb kihívás a munkád során?

Nekem nehéz volt megszokni azt, hogy milyen hatalmas ez a szervezet, és mennyi terület együttműködésére van szükség egy munka elvégzéséhez. A legnagyobb kihívásaim ezzel összefüggésben keletkeztek eddig: mindenkiel meg kellett találnom a jó munkakapcsolatot. Azt gondolom, szerencsére mára ezt sikerült elérnem.

Melyik volt a legemlékezetesebb MÁV-os napod?

Körülbelül három éve különdíjasok lettünk a vasutasnap fűzőversenyen: terepasztalon találtuk a babgulyást. Ez egyértelműen emlékezetes volt, mindenki jól érezte magát.

Ki a legnagyobb példaképed a csoportban?

Tóth Jánost mondanám, a Miskolci Pályavasúti Területi Igazgatóság műszaki igazgató-helyettesét. Nemrég lefutotta a Kassa–Miskolc ultramaratont, elképesztő a hatalmas teherbírása a sportban és a munkában egyaránt.

Foglalkozol a vasúttal munkán kívül? Volt hozzá kapcsolódásod, mielőtt itt kezdté el dolgozni?

Abszolút, az öcsém a V-Hídnál dolgozik, apósom pedig mozdonyvezető. Az ő révén már korábban is jelen volt az életünkben a vasút, gyakran jártunk vasutasrendezvényekre is.

Milyen más területen próbálnád ki magad a csoportnál?

Szívesen belelátnék a pályaeépítésbe: az építőipart jól ismerem, megnézném ennek a „vasúti” pártját, amikor például betonaltakat fektetnek le, és a semmiből vasúti pálya lesz.

Mi volt a legemlékezetesebb, amit „kívül-állók” mondtak a munkád kapcsán?

Nagyon jól szokott esni, amikor például

egy váróterem megszépítése után az utasok azt igénybe veszik, és hallom a dicséreteket. Jó látni, hogy a munkánknak kézzel fogható eredménye van mások számára.

Hogyan töltödsz fel munkán kívül? Mi kapcsol ki téged?

Három fiam van, ők adják a feltöltődést, nagyon szeretünk például biciklizni vagy az udvaron játszani. A két nagyobbik fiamnak a foci a mindene, így nemrég játékező lettem.

Mi lennél, ha jármű lennél?

Iskolabusz! Jó lenne mosolygós gyereksereget fuvarozni mindennap, aztán látni őket játszani az iskolaudvaron. Az iskolabuszok amúgy is mindig vidámak az összes mese szerint.

Ha egy napra belebújhatnál egy fikatív karakter bőrébe, ki lenne az és miért?

Zorro lennék: közel áll hozzám a latin kultúra, és szívesen lennék egy napra romantikus hős.

Toma Franciska

Új rovatunkban munkatársainknak tesszük fel ugyanazokat a kérdéseket. Ha szívesen szerepelnél vagy olvasnál valakiről, ne habozz megkeresni minket az ujsag@mav.hu e-mail-címen!

Hegyek között, völgyek között zakatol a vonat

Mesés tájakra visznek a kisvasutak

Kötőpályás közlekedés bámulatos természeti tájakon? A kisvasutakon olyan szemszögből is megcsodálhatjuk Magyarországot látványos vidékeit, amilyenre nincs mindennap lehetőségünk. Vannak persze, akiknek a kisvasút maga a csoda, és a szépséges tájak, melyeken keresztülrobog, csupán a ráadás. Így vagy úgy, a vonatozás e természetközeli formája leginkább az élményekről és a gyermekek örömeiről szól.



Megy a Zsuzsi vonat, csattognak a kerekek

Ha hivatalos nevén nevezzük, akkor keskeny nyomtávú vasútnak hívjuk, azaz a vágány két sínszálának távolsága kevesebb, mint az országos hálózati normál, az 1435 mm. Valaha elsősorban gazdasági szerepet tölthettek be, leginkább az erdészeti munkásokat és a faárut vitték ezek a járművek. Mára elsősorban a turizmus keretei között szállítják az utasokat. Legrégebbi a debreceni Zsuzsi Erdei Vasút, amelyet 1882. július 16-án nyitottak meg a Debrecen-Fatelep-Nyírmártonfalva közötti, 21,5 km-es szakaszon. A vasút az országban akkor teljesen egyedülálló módon 950 mm-es nyomtávolsággal épült, és a vonal kismértékben folyamatosan lejtett a város akkori szélén létesített fatelepig. (A debreceni kisvasútról bővebben itt tájékozódhat: www.zsuzsivasut.hu).

Kisvasutak Magyarországon

Mindannyiunknak vannak kisvasúttal kapcsolatos emlékei, akár a saját gyermekkorunkból, akár a gyermekeinkkel történt utazások kapcsán. Az alábbiakban – talán kedvesenélőnek, talán az emlékek felidézése érdekében – néhány hazai kisvasútra invitáljuk a kedves Olvasót. Kalandozzunk együtt a hegyek között, völgyek között zakatoló hazai kisvasutakon!



Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút

A MÁV-START által üzemeltetett kisvasút a Balatontól délre, az egykor a Balaton medrének részét képező lápos Nagyberek területén húzódik mint hazánk utolsó, üzemelő közforgalmú kisvasútja, a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút. Reggel és délután dolgozó felnőttek és diákok igyekeznek munkába és iskolába, majd haza, hiszen a turisztikai cél mellett ezek a kisvonatok közszolgáltatási szerepkört is betöltenek. Ha a vonatablakból a legelésző bivalycsordát szeretnénk megcsodálni, válasszuk a BGV-t! A menetrendet a www.mavcsoport.hu oldalon a Szolgáltatások menüpontra kattintva találjuk meg.

Széchenyi-hegyi Gyermevasút

A Széchenyi-hegy állomástól Hűvösvölgyig tartó, csodás természeti környezetben zakatoló kisvasút teljes vonalán gyermekek irányítják a vasúti közlekedést. A két végállomáson kívül a következő 6 megállóhelyen szállhatunk le, és dönthetünk a továbbiakban a gyaloglás mellett: Normafán, Csillebércen, Virágvölgyben, Jánoshegyen, a Szépjuhászné megállóban és Hárshegyen.



A megállókból számos kilátót, erdei játszóteret, vadsparkot, kalandparkot is elérhetünk egy rövid túrával, akár kisgyermekkel is. Utazhatunk a Libegővel is, ami sokak szerint a budai hegyek kihagyhatatlan közlekedési eszköze, és Zugligetet köti össze a János-hegy tetejével. Ha már ott vagyunk, ne hagyjuk ki a Tündér-sziklát sem, amely régóta népszerű úti célja az egynapos kirándulásokat kedvelőknek. A sziklacsoporthoz a János-hegy egyik nyúlványát képező Tündér-hegy lejtőjéből emelkedik ki. Oldalán kiépített sétaút vezet, a tetejéről Budapest panorámáját csodálhatjuk meg. (Bővebben: www.gyermevasut.hu).

Gemenci Erdei Vasút

Az első egyszerű, lóvontatású vasutat a 19. század legvégén építették a Gemenci-erdőben. Később, 1955-ben lefektették a mai kisvasút sínparjait is, hogy a környéki ártéri erdő fakitermelésében dolgozók munkáját megkönnyítse, majd az 1960-as évek alakult

ki a Pörbolytól Bányafokig vezető vonal. A Gemenci Erdei Vasút hazánk egyetlen ártéri, keskeny nyomközű erdei vasútja. A Duna mellékágai, holtágai mellett kanyarog mintegy 30 km hosszan, miközben impozáns erdei környezetben, réteken halad keresztül. A kisvasút két végállomása, a Pörbolyi Ökoturisztikai Központ és a Keselyűsi Fogadóépület. Osztálykirándulások számára is kedvelt célpont, hiszen a gemenci ártéri táj jellegzetes arculatával, különleges ökoszisztémájával, erdőtársulásaival, védett növény- és állatfajaival szívesen ismerkednek a kis- és nagydiákok egyaránt. A kisvasúthoz közeli, számos látnivaló egész napos programot ígér annak, aki ellátogat a Gemenci-erdőbe. Bővebben a Gemenci Erdei Vasútról: www.turizmus.gemenczrt.hu

Pálházi Állami Erdei Vasút

„Az erdő unokáink öröksége” – tartja a kisvasutat üzemeltető Északerdő Erdőgazdasági Zrt., amely már közel 100 éves múltat tekint vissza. Trianont követően az országhatáron belül maradt kincstári erdőbirtokok kezelésére hozták létre a Miskolci Erdőgazgatóságot 1925. január 22-én. A pálházi erdei vasút mai

vonala a Nyíregyházától Füzerkomlósig vezető vaspálya egyik szárnyvonalaként valaha Magyarország egyik leghosszabb kisvasútjának része volt. Ma tavasztól őszig 7 kilométer hosszan futnak a szerelvények a Zemplén vadregényes erdeiben, útjuk során még egy alagúton is keresztülrobognak. További információ: www.eszakerdo.hu

A kisvasutak sokak kedvelt témája, így számos internetes felületen olvashatunk róluk. Például a Magyar Természetjáró Szövetség weboldala, a www.termeszettjaro.hu is remek összefoglalót kínál, a magyarországi kisvasutak teljes palettáját bemutattva.

Kellemes időtöltést, felejthetetlen élményeket kívánunk!

Hum Krisztina

KÖNYV- ÉS PROGRAMAJÁNLÓ



A nyári vakációban hagyományosan a legtöbbünk útra kel, hogy ismert vagy még felfedezésre váró tájakat hódítson meg. Ehhez kínálunk most ismét kedvezményes, illetve díjmentes, országos programlehetőségeket, valamint remek olvasmányokat munkatársaink ajánlásával. Ha valaki azonban nem nyáron veszi ki a szabadságát, a könyvekben elmélyedve akár egy fotelből is kedvére utazhat térben és időben.

Kim Stanley Robinson: A Jövő Minisztériuma

A könyvről egy Csányi Vilmos-interjúban hallottam, amelyben annyira lelkesen mesélt a regényről a nagyszerű etológus, hogy felkeltette az érdeklődésemet. Amikor utánanéztam, akkor nagyon meglepődtem, hisz kiderült, hogy a 2020-ban megjelent regényt a legnagyobb külföldi lapok nevezték az év könyvének, klímatudósok és politikusok sora hivatkozott rá. Egyes anketoták szerint a Párizsi (Éghajlatvédelmi) Egyezményt tető alá hozó ENSZ-diplomata, Christiana Figueres a kertjében ülve, a sirással küszködve hallgatta a regény hangoskönyverzióját.

A könyv története szerint a Párizsi Egyezményt aláíró országok kongresszusa egy új szervezetet alapít 2025-ben. Célja az eljövendő nemzedékek érdekképviselése és az összes élőlény védelme a jelenben és a jövőben. Hamarosan mindenki a Jövő Minisztériuma néven kezdi emlegetni. Az író több szemszögon keresztül mutatja be a klímaváltozás miatt bekövetkező tragikus eseményeket a nem túl távoli jövőben. Nagyon érdekes, hogy ez az első olyan, klímaváltozásról vagy klímakatasztrófáról olvasott könyv, amely nem szorongásos utóérzetet keltett bennem a jövőnket illetően, hanem sokkal inkább a tenni akarást erősítette. A könyv nyers ösztintesége – amellyel bemutatja, hogyan pusztítja az ember a környezetét és ezzel önmagát is – szükséges ahhoz, hogy felkapjuk a fejünket, és odafigyeljünk a mondandóra. A kötet nagy erénye, hogy nemcsak egy apokaliptikus világképet tár elénk, hanem számtalan megoldási javaslatot is. Hogyan lehetne, ha nem is elkerülni (mert ahhoz már késő), de legalábbis megpróbálni eltéríteni az éppen kisikló vonatot: mit lehetne tenni a tengerszint emelkedése ellen? Miért lenne érdemes befesteni a tengereket? Mivel lassíthatjuk le a gleccserek olvadását, és ezt hogyan lehetne kivitelezni? Mi oldhatná meg a gazdasági helyzetet, a hihetetlen gazdasági egyenlőtlenségeket, hogyan lehet elérni, hogy MINDENKI azért dolgozzon, hogy elkerüljük a végső katasztrófát?

Mindenkinek ajánlom ezt a több mint 600 oldalas regényt: ugyan kétségbeesett felütésű, ám reménytelen üzenetekkel teli könyvet olvashatunk, amelyből számomra kiderült, hogy bármilyen nehézségről, problémáról vagy akár katasztrófáról van is szó, az emberek összefogásával, a közös tudás jóra fordításával nincsenek lehetetlenek.

Ulrichné Czihó Barbara

„A világ nyitott könyv, és aki nem utazik, az csak egyetlen lapját olvassa el.”

(Szent Ágoston)



Jonas Jonasson: A százéves ember, aki kimászott az ablakon és eltűnt

Jonas Jonasson svéd író, akinek eddig hat könyve jelent meg magyarul. Első regényére sok évig készülődött, végül 2009-ben látott napvilágot. Ezáltal ismerte meg a nevét az egész világ. A könyvét 2013-ban meg is filmesítették. A regény főszereplője egy mogorva vénember, aki a 100. születésnapján egy hirtelen ötlettől vezérelve megszökik a szociális otthonból. Szökésével képtelen kalandok sora veszi kezdetét, rengeteg furcsa emberrel találkozik az útja során. Mindezeket a szerző rendkívüli humorral jeleníti meg, végig fenntartva az olvasók figyelmét és mosolyát.

A százéves ember folytatása is elkészült: „A százegy éves ember, aki azon gondolkodott, hogy túl sokat gondolkodik” címmel. E két könyvön kívül Jonasson többi regénye is méltó színvonalon, humorral folytatja a hasonlóan érdekes emberek sorsának bemutatását.

Császár Éva



Böszörményi Gyula: Leányrablás Budapesten

(Ambrózy báró esetei 1.)

Visszarepülne az időben az 1886-os millennium Budapestjére? Merüljön el Böszörményi Gyula Leányrablás Budapesten című leányregénynek tűnő, mégis vérbeli XIX. századi krimijében! Az izgalmakkal teli történet az első pillanattól magával ragad: a millenniumon Hangay Emma kisasszony a Nyugati pályaudvarra érkezik, majd érkezése másnapján eltűnik. Négy évvel később az édesapja titokzatos levelet kap, Emma húga, a 17 éves Milli kisasszony pedig a nővére keresésére indul. Bár talpraesett teremtes, arra azonban nem számít, hogy a testvéri szeretet rémálmodokhoz hasonló kalandokba sodorja. Persze színre lép a mindenkor gáláns Ambrózy Richárd báró úr, mesterdetektív, aki Millit sem hagyja magára a kutatásban... És hogy a dupla csavarról is szó essék: a regény minden szereplője valós személy, épületei, helyszínei mindmáig beazonosíthatók a fővárosban, csak maga a történet írói remekmű. Kalandra fel! Akinek tetszett az első kötet, egy egész sorozat várja még Böszörményi Gyula tehetségének köszönhetően.

Jenei Judit

PROGRAMOK

Veszprémi Utcazene Fesztivál július 24–27.

A zenei fesztiválok sorából némileg kilógó, negyed évszázados hagyománnyal rendelkező esemény talán az egyik legérdekesebb nyári megmozdulás. A megmérettetésre jelentkező zenészek közül a 20 kiválasztott formációnak nemcsak az utca közönségét, hanem a zsűri tagjait is el kell kápráztatnia. Számos olyan fellépőt hallgathatunk meg, akik méltán színesítik a hazai zenei palettát. Az esemény ráadásul ingyenes!

Retró hétvége: Debrecen augusztus 17–20.

A júliusi balatoni retró hétvégét követően augusztusban Debrecen ad otthont a múltidéző eseménynek. Ahogy azt már megszokhattuk, ezúttal is számos meglepetés várja a vasútrajongókat. A részletes programról a MÁV-VOLÁN-csoport weboldalán tájékozódhatunk.

Kedvezményes hajókázás a Tisza-tavon október 30-ig

Ha a nyári melegben Tisza-tavi kikapcsolódást tervezünk, érdemes bebarangolni a zegzugos csatornákat is, ahonnan a vízi élővilágot még közelebből szemlélhetjük meg. A kirándulásokhoz most az Albatrosz kikötő jelentős kedvezményeket biztosít munkatársaink számára, így akár motorcsónakkal, akár kajakkal vagy kenuval szeretnénk kirándulást tenni, remek alkalom kínálkozik, sőt túravezetővel is nekiindulhatunk a vízi kalandnak. A szolgáltatások október 30-ig vehetők igénybe, melyeknek részleteiről a MÁV-VOLÁN magazin online felületén olvashatunk.

A Magyar Nemzeti Cirkusz turnéja: Balatonlelle július 1. – augusztus 30.

A MÁV-VOLÁN-csoport és a Magyar Nemzeti Cirkusz együttműködésének eredményeként idén is kedvezményesen válthatunk jegyet Európa egyik legelismertebb utazó cirkuszának 30 éves jubileumi gálaműsorára, ahol a Monte-Carlói Nemzetközi Cirkuszfesztivál és a Budapesti Nemzetközi Cirkuszfesztivál arany-, ezüst- és bronzdíjas produkciói mutatkoznak be. Nyáron két hónapon keresztül Balatonlellén tekinthetjük meg a társulat előadásait. A kedvezményekről és a részletekről a MÁV-VOLÁN magazin online felületén található bővebb információ.

Völgyi Katalin



Írásunk a magazin.mav-volan.hu oldalon vagy a QR kód beolvasásával olvasható.



Itt a labda, hol a labda?

A Villámok azonnal lerohanták a Vasparipákat, de az első támadást kivédte a kapusuk. Az ellentámadás is sikertelen volt, mert az ellenfél egy játékos a villámgyorsan megszerezte a labdát, cselezett, lőtt, és gól! A Villámok így 1-0 ra vezettek. De nem sokáig, a Vasparipák egy bravúros támadás végén kiegyenlítettek. Az állás 1-1.

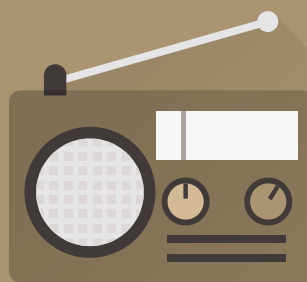


Ekkor a tömegből váratlanul előbújt Marci, az ifjú Volánbusz:
– Majd én megkeresem a labdát – szolt halkan.
– Hogy kerül ide? Mit keres itt egy busz? – pusmogtak a tömegben.
Pedig a válasz egyszerű volt. Marci annyira imádta a focit, hogy még a Mozdonyok Ligájának egyetlen mérkőzését sem hagyta volna ki.
A mozdonyok döbbenet álltak, mert nem gondolták volna, hogy rajtuk kívül más is érdekelhet a bajnokságuk. De mire felocsúdtak volna az ámulatból, Marci már robgott is a labda nyomába. Sok idő eltelt, mire végre megtalálta a focilabdát egy autó alá beszorulva. – Nem gondoltam, hogy sikerül, de csak nem tudtál elbújni előlem! – viccelődött a „kincset érő” labdával, és már vitte is vissza a döntős csapatoknak. Miatán a labda ismét a pályán volt, Marci visszagurult a nézőtérre, és várta a folytatást, hiszen ilyen izgalmas meccset ritkán lehet látni!
A mozdonyok örömmujongása után mégsem folytatódott a játék.
A csapatok időt kértek, és egy gyors kupaktanács után visszahívták a kis Volánbuszt a pályára. Marcit tiszteletbeli csapattaggá fogadták, akinek innentől kezdve a mozdonyok összes mérkőzésén a díspáholyban volt a kiemelt szurkolói helye.
S hogy végül ki nyerte a bajnokságot? Marci már nem is emlékszem...
De kérdezzétek meg Marcit, ő biztosan tudni fogja!

Írta: Csohány Domitilla
 Illusztráció: Győri Zolt

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**A Volánbusz a villamos energiával működő járművek mellett hidrogén-üzemanyagcellás járművel is bővítené zöldflottáját.**” A MÁV-VOLÁN Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Szlabonyi Gáborné** olvasónknak!

A SZÉCHENYI-HENYI GYERMEKVASÚT IDÉN IS ÜNNEPEL: 2024 NYARÁN A MÁSODIK ÉPÍTÉSI SZAKASZ ÁTADÁSÁNAK...	OTTHONABÓL	GYŰMÖLCSITAL	SEMÜVEG-TARTÓ	VÁCHATÁRAI!	FÖLDÜVELES JELZŐJE LEHET	MÉGILYET!	KÖRKÖZEPE!	A HÉTVEZER EGYIKE	CŐSŐ BELSŐ ATMÉ-RŐJÉNEK MERTÉKE	KÖZSÉG PÁPA KÖZELÉBEN	...ÓRÁIG; EGYE-LÖRE	KELVIN JELE	ÍGY IS BECÉZIK ÉLIÁST	ANGI ...; GÁBOR PÁL-FILM	LOMBOS NÖVÉNY	
1																0
2																
HÁTI CSONT							RÉGIES FERFINÉV POTYOG, HULL					GENERIL ATYJA ... KAFKA; ÍRO				
A KÖZLEBBIEK				KORGÓ GYOMRÚ VIZESSE VÁLÁS				ERJESZ-TETI TEJ-TERMÉK INTENZÍV							DÉL, RÖVIDEN VALÓ-SÁGOS	
BEN ...; FILM-EPOSZ			KERTI MUNKA ADÓFAJ-TA, RÖV.				SPORT-SZERŰ ZSÓRTÓ-LÓDIK					KÖNNYŰ-FEM RÖ-VID NEVE MAGAD				
VALAKI-RŐL GONDOS-KODIK					FIAT-MODELL SEMMI-KOR				A-GET PÁRJA					LÉLEGZIK RÖVIDEN		
VICCES						SZEMÉT-GYŰJTŐ NÍVÓS DARAB!				3		TISZTA SŰLY OKTÓBER, RÖVIDEN				
JAPÁN DRÁMAI MŰFAJ		A MÁ-SIKON MI OKBÓL?					TEMPÓT NÖVEL BÁNYAI OSLZLOP						MULATÓ-SZÓ ÁBEL ...; SZÍN,NÓ			
ELMÉLETI, RÖVIDEN			HŐN VÁ-GYAKOZIK A RADON VEGYJELE									NEM IS EZZÉ! TANÍT-GAT				
KELET, RÖVIDEN	ALBERTI „TÁRSA” TRÉNN-GEZIK				FÉRFINÉV EGON EGYIK BE-CENEVE									STRÁZSA ÉLES LEVELŰ NÖVÉNY		
KINN ELLEN-TÉTE				SZINTÉN NEM MAGYAR KUPA, RÖV.				HÁZI-MOZ! SZŰRKÉ-NEK TART			APRÓ, CSEKÉLY MUNKÁ-KEZDET!				AMPER JELE SOROLNI KEZD!	
FRISS			ELKER-GETÉS ÉSZÁK, RÖVIDEN													A KÁLIUM VEGY-JELE
	S				... HOLM; ANGOL SZÍNESZ					S						



**Vasúti hírek
menetrendszerűen
már 40 éve**