

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT
HIVATALOS LAPJA

LXXIV. ÉVFOLYAM
2024. MÁJUS

MÁV-VOLÁN

magazin

KÖZLEKEDIK
A CSALÁD

Rekordot
**DÖNTÖTTEK A JEGY- ÉS
BÉRLETÉRTÉKESÍTÉSEK
MÁRCIUSBAN**

SZOLGÁLTATÁSAINK

Újra itt a nyár, indul a balatoni előszezon

HÍREK

Közlekedik a család, Online felmérés készült az autóbusz-vezetők körében
Nemzetközi konferenciát rendezett a MÁV-START,
Nagy sikerű Forgalmász Bál Hatvanban

ÁLDOZATSEGÍTŐK

Láthatóvá kell tenni az áldozatsegítő központokat
– Kaposváron nyílt meg a 14. ÁSK

MUNKATÁRSUNK

Írásainkban Kakas Barnabás hálózati személyszállítási főirányító,
Pogácsás Mária utaskísérő és Takács Bence mozdonyvezető kollégáinkat
és munkájukat ismerhetik meg.

ÖTLETLÁDA

Kollégáink mesélnek a valósággá vált terveikről

FENNTARTHATÓSÁG

Idén is részt vett a MÁV-VOLÁN-csoport a Fenntarthatósági Témahétén

RÓLUNK

Csapatban az erő: az Utascentrum első éve első kézből,
2023 – az integráció éve volt a MÁV SZK-nál 2. rész,
Kérdezz! Felek, F(B)Ő a biztonság

JÁRMŰPARK

Legenda lett a legismertebb magyar gőzösből

ANNO

100 éves a 424-es

ÉRDEKESSÉG

Hét évtizede a fedélzeten - Az Utas Roló generációkon átívelő sikere,
változatlan recept alapján

SZABADIDŐ

Két keréken, szerte az országban – a Mátra és környéke,
A Tisza-tó, Könyvajánló

4

8

12

14

20

23

24

32

34

36

40



6 SZOLGÁLTATÁSAINK
Több mint 40 vonalon lépett életbe
az ingázók számára kedvező változás



24 RÓLUNK
Csapatban az erő:
az Utascentrum
első éve első kézből

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; Főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; Szerkesztők: Benke Máté, Molnár Zsolt
Szerzők: Csohány Domitilla, Elek Viktória, Hum Krisztina, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Németh Livia Mária,
Putsay Gábor, Toma Franciska, Völgyi Katalin; Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.
Telefon: 06 1 511-3801; E-mail: ujsag@mav.hu; Címlap: Szecsődi Balázs; Fotók: pixabay, Fajcsák Balázs,
freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com
Szecsődi Balázs, VOLÁNBUSZ; Nyomdai előkészítés: Volcsánszky Krisztián; Korrektor: Dudás Márta



Jegyzet

Május. Mennyi érzés és élmény, mennyi íz és illat, emlékek, hangulatok tapadnak ehhez a szóhoz! Pünkösdi hava, avagy az Ígéret hava első napján mindjárt a munkát ünnepeljük. Május 1-je a nemzetközi munkásmozgalmak által kiharcolt ünnepnap, a legtöbb országban hivatalos állami szabandnap. Az első vasárnapon az édesanyákat köszöntjük, aztán Pünkösdi, ballagás, Gyermeknap. De az Európa Nap, a Család Nemzetközi Napja, Múzeumi világnap, a Madarak és fák napja is májusban van. A hónap legjellegzetesebb népszokása a májusfa állítás, amely a természet újjászülésének szimbóluma, az újrakezdést hirdetve. Az újrakezdés gondolata ez idő tájt többünkben megfogant a Könyves Kálmán körúti Székházból való kiköltözés kapcsán is. A napi feladatok teljesítése mellett a rendelkezésünkre álló rövid idő alatt mindannyian mindent megtettünk annak érdekében, hogy a folyamat rendben záruljon. A csomagolás és szortírozás közben sok-sok kedves emlékre is jutottak percek, hiszen hosszú éveket, többünk 15 évet töltött el az irodaházban. Az életünknek ez a fejezete lezárult, optimistán és új lendülettel állunk a következő időszak előtt. És ami már oly sokszor megmutatkozott: ismét az összefogásunkban volt a siker. A MÁV-VOLÁN Magazin is az állandóságunk és egységünk jelképe jó ideje, de a változás is elengedhetetlen. Idén április 24. óta a nyomtatott vállalati lap címéhez illeszkedve a vasutasmagazin.hu helyett a magazin.mav-volan.hu oldal változatlan tartalommal várja a vasutas és volánbuszos kollégákat. Reméljük, sikerül érdekes és hasznos tartalmat összeállítanunk mind a nyomtatott, mind az online magazinokban. Jó olvasást kívánunk mindenkinek!

Varga Zsuzsanna
MÁV-VOLÁN Magazin
főszerkesztő



38 ÉLETMÓD

A szőrös és a pongyola
– avagy nem minden az,
aminek látszik

Újra itt a nyár, indul a *balatoni* előszezon

Az elmúlt években egyre népszerűbbé vált a tavasszal életre kelő balatoni térség a kirándulók, turisták és a biciklisek számára, ezért a MÁV-START nemcsak a vakáció idején, hanem már előtte egy hónappal, május 13-tól sűrűbb eljutást biztosít a tó partjához, növeli a kerékpárszállítási kapacitásokat és színvonalasabb szolgáltatást nyújt a járműfejlesztéseknek, felújításoknak köszönhetően. A VOLÁNBUSZ 2022 nyara óta ütemes menetrenddel biztosítja Zala és Veszprém vármegyékben a regionális és távolsági kapcsolatokat, az elmúlt két évben pedig több tucat új autóbuszt állított forgalomba a balatoni és környéki viszonylatokon.



2023-ban szintén jelentős utazásszámot tudhatott magáénak a Balaton, hiszen 453 ezer viszonylati utazást regisztráltunk, amelyekben az akkor új ország- és vármegyebérletekkel való utazások nem szerepeltek. Idén május 13-tól június 21-ig ismét előszezonni menetrenddel várja az utazókat a MÁV-START: a part menti nagyobb települések az alapütemű, átlagosan óránkénti követésű vonatok mellett további járatokkal is elérhetővé válnak. A téli menetrendhez képest bővülnek a kerékpárszállítási lehetőségek, több InterCity-kocsi és motorvonat áll forgalomba, a vonatokon a kora tavaszi időszakhoz képest több férőhely áll majd az utasok rendelkezésére. A közlekedési társaságok fejlesztései lehetővé teszik, hogy a magyar tengerhez utazók közül minél többen a versenyképes és környezetbarát vasúti és buszos utazást válasszák.

Irány a Balaton!

A megnövekedett utasforgalomra felkészülve a kiemelt vonatokon (Balaton és Tópart IC-k, Jégmadár, Kék Hullám expresszvonatok) idén is kötelező helybiztosítást vezetünk be a Budapest és Balaton közötti szakaszon, hogy az utasoknak garantált ülőhelyet biztosítsanak.

A vármegye- vagy országbérlettel, valamint a Magyarország24 és a Vármegye24-gyel utazók számára a balatoni vonatok közül a személyvonatok és sebesvonatok mindegyike helyjegy nélkül igénybe vehető. A helyjegyes vonatok esetében a helyjegymentes szakaszokon a helyjegy váltása nem szükséges, ezen szakaszokon belül utazva érvényesek a bérletek és a napjegyek. A Déli->Parti, a Katica InterRégiókon, valamint a Vízipók, Tanúhegy, Lesence és Fenyves sebesvonatokon és a balatonfenyvesi kisvasúton vármegye- vagy országbérlettel, valamint az új napjegyekkel is lehet utazni. A Jégmadár expresszvonatot Balatonaliga és Fonyód, a Kék Hullám expresszeket Balatonalmádi és Tapolca, illetve Szombathely között, a Győr és Pécs közötti Helikon InterRégiókat Győr és Kaposvár között helyjegy nélkül, ezáltal vármegye- és országbérlettel és a napjegyekkel is igénybe lehet venni.

Déli part

Budapest és a Balaton déli partja között háromféle sűrűn közlekedő vonattal lehet utazni: a Balaton és Tópart InterCityvel, valamint a Déli->Parti InterRégió vonattal. Az előszezonban elindulnak a déli parton a kétóránként közlekedő Déli->Parti InterRégió vonatok

Budapest-Déli pályaudvar és Fonyód, illetve Balatonszentgyörgy között. A déli parton közlekedő Balaton InterCity vonatokban az előszezonni menetrend idején, május 25-től étkezőkocsik is fognak közlekedni, az Utasellátó szolgáltatásával, prémium 1+ osztályú bisztrószolgáltatás a főszentől lesz elérhető a Kék Hullám vonatokban. A járművek korlátozott rendelkezésre állása miatt átcsoportosításra van szükség, így a bécsi étkezőkocsik, illetve a 100-as vonali bisztrókocsik a szezonális menetrend alatt kevesebb vonatban közlekednek. Az előszezonban elindulnak péntek és szombat éjszaka a Bagolyvonatok a déli parton Keszthely és a Déli pályaudvar között.

Északi part

Az északi part esetében a Kék Hullám expressz, a Vízipók sebesvonat és a hétvégi Katica InterRégió javítják a Balaton elérését a főváros felől, illetve felé: Budapest és Tapolca között naponta kétóránként Kék Hullám expresszvonatok közlekednek, melyek Balatonfüredig csak Budapest-Kelenföldön, Székesfehérváron és Balatonalmádiban állnak meg. Ezen vonatokkal érhető el leggyorsabban Balatonalmádi, Balatonfüred, és a Balatonfüreden túli települések. Budapest és Balatonfüred között naponta kétóránként Vízipók sebesvonatok közlekednek, melyek Balatonfüredig csak Budapest-Kelenföldön, Székesfehérváron és part mentén Balatonakaratyától minden állomáson és megállóhelyen megállnak, Káptalanfüred kivételével. Ezen vonatokkal érhető el leggyorsabban Balatonakaraty, Csittényhegy, Balatonkenese, Balatonfűzfő, Alsóörs, Csopak és Balatonarács állomások/települések. A hétvégi napokon Budapest és Balatonfüred között – FLIRT motorvonatból álló – Katica InterRégió vonatok is közlekednek, amelyek Székesfehérvártól Balatonfüredig minden állomáson és megállóhelyen megállnak, így kiszolgálják a kisebb megállókat is.

Nyugat-Dunántúli kapcsolatok

A kétóránként közlekedő Helikon InterRégió vonatok mellett Győr és Keszthely között közvetlen vonat közlekedik Tanúhegy expresszvonat néven. Szombathely és Keszthely között kettő helyett egy közvetlen vonat közlekedik, Lesence expresszvonat néven. Együttal Szombathely és az északi part között több közvetlen kapcsolatot hozunk létre egy Kék Hullám expresszvonat útvonalának meghosszabbításával. A tavalyi évben sikeressé vált Fenyves expresszvonat Pécs és Keszthely között naponta közlekedik május elejétől. Hétvégi és ünnepnapokon az előszezonban is közlekedik a legkorszerűbb, légkondicionált KISS emeletes motorvonat Szob és Fonyód között Jégmadár expresszvonat néven, közvetlen kapcsolatot biztosítva a Dunakanyar térségéből. A már megszokott Balaton 24 napjegyek május 12-től szeptember 22-ig minden nap megvásárolhatók – a tavalyi évhez hasonló áron és felhasználási lehetőséggel.

Kerékpárszállítás

Az előszezonni időszakban forgalomba állít a MÁV-START minden kerékpárszállításra alkalmas kocsit. Mind az északi, mind a déli parton közlekedik olyan vonattípus, melyen a kerékpárszállítás nagy befogadóképességű kocsiban lehetséges, ezekben akár 30 kerékpár is szállítható. A kerékpárszállítás a balatoni vonatokon kerékpárhelyjegy vásárlásával lehetséges. Ennek ára 100 és 990 forint közötti, vonattípusonként eltérő, a kapacitás függvényében. Ha a kerékpárhelyek egy vonaton elfognak, akkor más vonatot kell választani az utazáshoz, emiatt érdemes a kerékpárjegyet és kerékpárhelyjegyet minél korábban, elővétélben megváltani.

Molnár Zsolt



Több mint 40 vonalon lépett életbe az ingázók számára kedvező változás

Az utazói visszajelzések és a szakmai tapasztalatok figyelembevételével az idei tavaszon is kisebb mértékben módosult a decemberben meghirdetett menetrend az 1-es számú pótlékkal.

A szokásos, ún. évközbeni menetrend-módosítástól, azaz április 7-től több mint 40 vasútvonalon alkalmazkodik még jobban a MÁV-VOLÁN-csoport 2023/2024-es menetrendje a munkába és iskolába járási, illetve a hazautazási és átszállási szokásokhoz. A menetrendi módosítás a pótlékokkal, az idei esztendőben is további két alkalommal – a nyári szezon kezdetén, illetve a tanév indulásakor, szeptemberben – lesz. A jelenlegi, december 14-ig érvényes vasúti menetrend módosítása során – a járási egyeztetéseken túl – a tavaly nyári online társadalmi egyeztetés lakossági véleményeit és javaslatait is figyelembe vettük több vonal esetében, hogy a vonatok még inkább az utasok igényeihez igazított gyakorisággal és indulási időkkal közlekedhessenek, így téve vonzóbbá a közösségi közlekedést és növelve annak versenyképességét az egyéni közlekedéssel szemben. Április 7-től, a szokásos évi első menetrend-módosítással a következő újításokat, jobb csatlakozásokat, finomhangolásokat vezetett be a MÁV-VOLÁN-csoport.

Kiemelt változások

Április 15-től a késő esti és éjszakai közlekedési rend átalakításával Érd és térségének kiszolgálása egyenletesebbé válik, a Déliből

induló járatok esetében 30 perces követés lesz: a személyvonatok Székesfehérvár felé óra 20 perckor, Pusztaszabolcs felé óra 50 perckor indulnak a Déli pályaudvarról. A 30a számú Budapest-Székesfehérvár vonalon április 15-től a késő esti és éjszakai közlekedési rend átalakításával Érd és térségének kiszolgálása egyenletesebbé vált, a Déliből induló járatok esetében 30 perces követés lett: a személyvonatok Székesfehérvár felé óra 20 perckor, Pusztaszabolcs felé óra 50 perckor indulnak a Déli pályaudvarról. A Déliből 22:10-kor induló, Székesfehérvárig közlekedő Z30-as zónázóvonat Budapest-Déli – Tárnok állomások között G43-as megállásokkal (Budapest-Kelenföld, Budafok, Budatétény, Baross-telep, Érdliget és Érd felső) közlekedik naponta, Budapest-Déliből 22:20-kor indul. A Déliből Székesfehérvárra 23:40-kor és 0:40-kor induló S30-as vonat (4578, 4570) Érd felsőn át közlekedik Székesfehérvárra, Déli pályaudvar és Tárnok között G43-as megállásokkal (Budapest-Kelenföld, Budafok, Budatétény, Baross-telep, Érdliget és Érd felső), április 15-től a Déliből 23:20-kor, illetve 0:20-kor indulnak (4768, 4770). A Pincehelyről Érd felsőn át a Déliből közlekedő S40-es vonat (8027) terheltségének csökkentése érdekében új, G44-es viszonylat-



jelzésű vonat (4717) közlekedik Tárnok és Budapest-Kelenföld között. A vonat Érd felső, Érdliget, Baross-telep, Budatétény és Budafok állomásokon áll meg. Tárnokról 7:33-kor indul, Budapest-Kelenföldre 7:57-kor érkezik. Április 15-től a Déli pályaudvarról Veszprémbe 22:00-kor induló vonat (9068) a Déliből 45 perccel később, 22:45-kor indul, így bővítve az éjszakai üzemidőt. A megállási rendje is változik: Székesfehérvárig Budapest-Kelenföldön, Tétényligeten, Érd alsón, Tárnokon, Martonvásáron, Baracsán, Kápolnásnyéken és Velencén áll meg. A Pécs és Keszthely közötti Fenyves expresszvonatpár közlekedési időszaka a csoportos utazások kiszolgálása érdekében kibővült. Április 7-től április 30-ig, tovább az utószezon végétől november 3-ig szombat, vasárnap és ünnepnapokon, május 1-jétől az utószezon végéig naponta közlekedik. Kapostűskevár megállóhelyen is megáll a Fenyves expressz. Vasárnapi napokon a Pápa, Celldömölk, Tapolca térségéből Pécsre irányuló diákforgalom utazási igényeit kiszolgáló, Győrből 13:11-kor induló Helikon InterRégió – a tanév rendjéhez igazodva – június 21-ig, valamint szeptember 2-től közlekedik Győr és Pécs között.

Április 15-től munkanapokon és a vasárnapi közlekedés szerinti estéken gyorsabb, közvetlen kapcsolat lett a fővárosból Dunaújvárosba, továbbá lakossági kérésre valamennyi vonat megáll Adonyban és Rácalmásan is. A 40a számú Budapest-Pusztaszabolcs vonalon április 15-től új, G44-es viszonylatjelzésű vonat (4717) közlekedik Tárnok és Budapest-Kelenföld állomás között, Tárnokról 7:33-kor indul, Kelenföldre 7:57-kor érkezik. Érd felső, Érdliget, Baross-telep, Budatétény és Budafok állomásokon áll meg. A munkanapokon és vasárnapi közlekedési rend szerinti napokon a Déli pályaudvarról Dombóvárra 19:15-kor induló Z40-es vonat (8018) munkanapokon Z42-es vonatként, új vonatszám (4288) közlekedik Dunaújvárosba. A Déliből Pusztaszabolcsra 0:15-kor induló S40-es vonat (4138) 25 perccel korábban, 23:50-kor indul. Naponta új S40-es vonat közlekedik a Déli pályaudvar és Pusztaszabolcs között, Déliből 0:50-kor indul, minden állomáson megáll.

Változások a 80-as vonalon

A Hatvanból Somosközfaluba 22:16-kor indulóvonat 14 perccel később, 22:30-kor indul, csatlakozást biztosítva a Keletiből 21:30-kor induló Mátra InterRégióról. Az átszállási idő Budapest felől 8 perc lett, a jelenlegi 24 perc helyett, így későbbi eljutási lehetőséget biztosítunk Salgótarján felé.

A 80-as számú Budapest-Hatvan-Miskolc-Szerencs-Sátoraljaújhely vonalon az alábbi változások május 1-jétől léptek hatályba: a főváros felé közlekedő Hernád-Zemplén és Tokaj InterCityk Mezőkövesdről, illetve Füzesabonyból 2 perccel korábban indulnak, Hatvantól változatlan a menetrendjük. A Miskolcra óra 21 perckor induló, Miskolc-Füzesabony, Szerencs-Füzesabony és Nyíregyháza-Füzesabony viszonylaton közlekedő személyvonatok Miskolcra 1 perccel korábban, óra 20 perckor indulnak annak érdekében, hogy Füzesabonyba nagyobb időkülönbséggel érkezzenek a Budapest felé közlekedő InterCityk előtt. Az átszállásmentes eljutási lehetőségek biztosítása érdekében a Nyíregyháza-Miskolc-Füzesabony viszonylatban egyes vonatok összevont menetrenddel közlekednek. A Nyíregyházáról 5:38-kor és 6:38-kor induló vonatok Füzesabonyig, a Füzesabonyból 11:34-kor induló személyvonat Nyíregyházáig közlekedik. Szerencs-Miskolc-Füzesabony viszonylatban pedig a Szerencsről (munkanapokon) 5:10-kor és a 8:40-kor induló vonatok közlekednek Füzesabonyig. A Füzesabonyból Vámosgyörkre 19:45-kor induló vonat (5091) útvonala meghosszabbodik Hatvanig. A Vámosgyörkről Füzesabonyba 8:46-kor, 12:46-kor, 14:46-kor és 18:46-kor induló vonat (5092, 5094, 5086 és 5088) Kál-Kápolna állomási tartózkodási ideje 5-ről 1 percre csökken. A Füzesabonyból Miskolcra eddig 21:01-kor induló vonat (5038) 6 perccel később, 21:07-kor, az eddig 22:55-kor induló vonat (5048) 2 perccel később, 22:57-kor indul.

Molnár Zsolt



KÖZLEKEDIK A CSALÁD

SZEMÉLYAUTÓT LEHET NYERNI
A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
VETÉLKEDŐN

Az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Baleset-megelőzési Bizottsága (ORFK-OB) szakmai támogató partnereivel együtt idén is meghirdette a „Közlekedik a család” közlekedésbiztonsági vetélkedősorozatot. A verseny fődíja egy Škoda Scala személyautó. Részletek a www.kozlekedikacsalad.hu oldalon.

A szervezők célja idén is az, hogy a közlekedők széles rétegeinek – gyalogosok, kerékpárosok, gépjárművezetők, utasok – figyelmét ráirányítsák a biztonságos, balesetmentes közlekedésre, a példamutató szülői magatartás fontosságára, valamint a család, a közösség nevelő erejére. Ha ön és családja szereti az izgalmas kihívásokat, az újdonságokat, és legalább az egyik szülő rendelkezik B kategóriás jogosítvánnyal, a másik pedig remekül kerékpározik, akkor csatlakozzanak a Közlekedik a család népes csapatához, és regisztráljanak a 13. alkalommal megrendezésre kerülő eseményre!

A versenyre minden olyan, magyarországi lakóhellyel rendelkező család nevezhet, amelyben legalább az egyik szülő rendelkezik érvényes, B kategóriás vezetői engedéllyel, továbbá a szülők 6 és 17 év közötti gyermeke(ke)t nevelnek. A vetélkedő fődíja idén egy Škoda Scala típusú személyautó.

A területi versenyeket a fővárosi és a vármegyei baleset-megelőzési bizottságok bonyolítják le 21 helyszínen, június 8-ig. Ezekre az adott verseny napján és helyszínén, vagy előzetesen a kozlekedikacsalad.hu/helyszinek címen lehet jelentkezni. Egy család csak egy területi versenyen vehet részt. A vetélkedősorozat országos döntőjét az ORFK-OB rendezi meg 2024. augusztus 24. és 25. között.

A családok tesztlap kitöltése után autós és kerékpáros ügyességi feladatokban, műszaki ismeretekben, elsősegélynyújtás terén és egyéb, a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos feladatok elvégzésével mérik össze felkészültségüket. A Škoda Scala modellt idén is bármelyik

család megnyerheti, amely ismeri és megfelelően alkalmazni is tudja a mindennapok biztonságos közlekedéséhez szükséges szabályokat.

A szervezők a legeredményesebb iskolát is díjazzák: a legtöbb résztvevővel rendelkező oktatási intézmény akár 500 ezer forint értékű iskolaszert nyerhet.

További információk a www.kozlekedikacsalad.hu oldalon.



Gyermekrajz-pályázat iskolásoknak a balesetek megelőzése érdekében

A MÁV és az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság közös gyermekrajz-pályázatot hirdet iskolásoknak, amelynek témája a biztonságos közlekedés. A pályázó iskolások tíz közlekedési helyzet közül választhatnak egyet, amelyet lerajzolnak. Témaválasztáskor a gyerekek a közlekedési helyzetek áttekintése során megismerik azokat a legfontosabb közlekedési szabályokat, amelyek megszegése balesethez vezethet.

A MÁV és az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OB) közös gyermekrajz-pályázatára két kategóriában jelentkezhetnek az iskolások. A pályázatra a www.mavcsoport.hu/gyermekrajzpalyazat oldalon lehet jelentkezni: a Mini kategóriában 7-11 éves, míg a Junior kategóriában 12-15 éves diákok pályaműveit várjuk.

Beküldési határidő: 2024. május 26.

A nyertes mindkét kategóriában a Gyermekvasúton ünnepelheti a születésnapját, egy 20 fős, feldíszített különkocsiban (Hűvösvölgy–Széchenyihegy–Hűvösvölgy)! A Mini kategória második helyezettjének nyereménye egy tablet, a Junior kategória második helyezettje egy okosórával lesz gazdagabb. A harmadik helyezettek családi belépőt nyernek a Magyar Vasúttörténeti Parkba, ahol a nagyközönség számára nem, vagy csak különleges alkalmak során látogatható helyeket is megtekinthetnek. Minden kategória helyezettje meglepetés ajándékokkal teli hátizsákot is kap. A különdíj mindkét kategóriában egy LEGO rendőrségi bázis és egy családi jegy a Széchenyi-hegyi Gyermekvasútra, ahol a nyertes olyan helyeket is megtekinthet családjával, amelyek a nagyközönség számára nem, vagy csak különleges alkalmak során nyílnak meg.



MILYENNEK LÁTJÁK A HAZAI KÖZLEKEDÉSI KULTÚRA SZÍNVONALÁT A VOLÁNBUSZ MUNKAVÁLLALÓI? – ONLINE FELMÉRÉS KÉSZÜLT AZ AUTÓBUSZ-VEZETŐK KÖRÉBEN

Április 10. és május 7. között a VOLÁNBUSZ online felmérést tartott mintegy tízezer autóbusz-vezető munkavállalója körében. Európa egyik legnagyobb járműparkkal rendelkező autóbuszos szolgáltatójaként a társaság arra volt kíváncsi, hogy milyennek látják a közlekedési kultúra színvonalát és a közlekedésbiztonságot a hazai utakon naponta közlekedő autóbusz-vezetők.



A VOLÁNBUSZnál jelenleg mintegy tízezer autóbusz-vezető dolgozik, akik naponta róják Magyarország útjait. Az országos szolgáltató csaknem 17,5 millió járatot indít, az autóbuszok által megtett hasznos kilométer-teljesítmény pedig meghaladja a 400 millió kilométert. Így aligha lehet hitelesebb forrást találni az autóbusz-vezetőknel, ha arra a kérdésre szeretnénk valódi választ kapni: milyen ma a közlekedésbiztonság és a közlekedési kultúra színvonala hazánkban.

Május 11-hez, a közlekedési kultúra napjához kapcsolódva – amelyet a Közlekedéstudományi Egyesület idén 10. alkalommal szervezett meg – a VOLÁNBUSZ április 10. és május 3. között online felmérést tartott autóbusz-vezetői körében. A kérdések többek között azt firtatták, hogy az autóbusz-vezetők szerint mi ma a legégetőbb közlekedési probléma a hazai utakon, milyen gyakran találkozhatnak közlekedési szabálytalanságokkal, s mi jelenti szerintük a legnagyobb közlekedési veszélyt az autóbuszos közösségi közlekedésre nézve.

VOLÁNBUSZ KIG

Nemzetközi konferenciát rendezett a MÁV-START

Budapesten tartották április 12-én az Európai Vasúti és Pályahálózat-működtetők Közösségének (CER) CEO Coalition idei rendezvényét, a MÁV-START szervezésében.

A fenntarthatóság és a turizmus kapcsolatáról Hegyi Zsolt, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési- és értékesítési vezérigazgató-helyettese tartott előadást. Beszédében a fenntartható és zöld vasúti közlekedés környezetvédelmi előnyeit hangsúlyozta a vasútnál kilencszer szennyezőbb repüléssel szemben. Emellett a MÁV-START által fejlesztett StartE-urópa nemzetközi jegyrendszer és a szintén saját üzemeltetésű Adria IC példáját is említve kiemelte, hogy hálókocsikkal és fekvőhelyes kocsikkal az 1000-1500 kilométeres körzetben történő vasúti utazás is nyereségessé válhat.



Rekordot döntöttek a jegy- és bérletértékesítések márciusban



Tavaly ősztől stabilan havi félmillió körül alakult a vármegye- és országbérletek eladása, ám a korszerűsített tarifarendszer ösztönző hatása márciusban 33 százalékkal növelte a jegy- és bérletértékesítést a februári számokhoz viszonyítva.

A MÁV-VOLÁN-csoport járataira márciusban 932 ezer ország- és vármegyebérletet, és napijegyet váltottak az utasok. Az új tarifarendszer első havi tapasztalatai azt mutatják, hogy az utazási szokásokra is kihatnak az újdonságok: az InterCityket januárhoz képest 162 ezerrel, februárhoz képest 152 ezerrel több utas választotta márciusban.

Nagy sikerű Forgalmász Bál Hatvanban

A TFO Budapest szervezésében nagy sikerrel került megrendezésre a 2024. évi Forgalmász Bál. A helyszínt a gyönyörűen felújított hatvani VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház biztosította, ahol remek fogadtatásban volt részük a vendégeknek. A pazarul feldíszített báli teremben jó hangulatú estét töltött el közel 120 forgalmász kolléga. A rendezvényen részt vett Németh Réka forgalmi és üzemviteli főigazgató asszony is.

A bál fővédnöke Pósalaki László forgalmi igazgató úr volt, aki köszöntőjében hangsúlyozta, hogy kiváló közösségnek tartja a forgalmászokat és az ilyen rendezvények is hozzájárulnak a szakma összetartó erejének megerősítéséhez.

Sárkány László pályavasúti területi igazgató úr többek között kiemelte, hogy már többször jött hatvani rendezvényekre és mindannyiszor meggyőződhetett róla, hogy a városnak, Horváth Richárd polgármester úrnak fontos a vasút, fontosak a vasutasok.

A városvezető üdvözlését Tompa Z. Mihály az intézmény igazgatója tolmácsolta, melyben kifejtette, hogy Hatvanban mindig nagy tisztelet és szeretet övezte a vasutasokat és ez az eljövendőben is így lesz. Horváth Richárd polgármester Úr – aki a Vasutas Települések Országos Szövetségének elnöke is – sajnálatát fejezte ki, hogy rajta kívül álló okok miatt nem lehetett jelen.

A művészeti program nyitányként a Művelődési házban működő Pulzus Mozgásstúdió aerobik csoportja tartott bemutatót, majd a Tangobello Táncsoport lépett színpadra. A kiváló báli hangulatot a Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola két volt diákja, az Operett Színház fiatal színészei, Göbölös Krisztina és Barkóczi Sándor alapozták meg. A bőséges vacsora után hosszan tartó bálozás következett, melyet csak a népszerű tombolahúzás szakított meg.

Értékesítési hirdetmény tűzifa vásárlására

A Magyar állam nevében eljárva a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) vasúti pályák karbantartása és javítása idején keletkezett különféle tűzifákat értékesít.

A MÁV SZK rögzített egységáron a budapesti, a pécsi, a debreceni, a miskolci és a szegedi igazgatóságok területén értékesít tűzifát. Az árak 2025. január 12-ig érvényesek. Vásárlási igény cég és magánszemély részéről egyaránt érkezik.

További információ a <https://beszerzes.mavcsoport.hu> oldalon olvasható.





Láthatóvá kell tenni az áldozatsegítő központokat – Kaposváron nyílt meg a 14. ÁSK

A MÁV Zrt. és az Igazságügyi Minisztérium közötti együttműködés keretében a vállalat elkötelezett amellett, hogy támogatást nyújtson a hazai áldozatsegítéssel kapcsolatos információk terjesztése érdekében. Februárban Kaposváron nyílt meg a 14. áldozatsegítő központ melynek kapcsán Király Nóra miniszteri megbízottal beszélgettünk a központok szerepéről. Az újonnan megnyitott Kaposvári Áldozatsegítő Központ is számos szolgáltatást nyújt, amelyek segíthetnek az áldozatoknak a krízishelyzetekben: többek között jogi tanácsadásra, pszichológiai segítségre, és egyéb érdekérvényesítő támogatásra számíthatnak a központtal kapcsolatba kerülő embertársaink.

Mióta tölti be ezt a posztot, és miért nevezték ki erre a feladatra az Igazságügyi Minisztériumban?

Hivatalosan 2023. október 15-e óta vagyok miniszteri megbízott azzal a céllal, hogy láthatóvá tegyem az áldozatsegítő központokat, illetve azoknak funkcióit. Hiába épül ugyanis az áldozatsegítő központok hálózata évek óta, a segítséget csak akkor tudják igénybe venni az áldozatok, ha tudnak arról, hogy hova fordulhatnak a baj megtörténte esetén. Éppen ezért, elkezdtem egy országjárást, és már több központot meglátogattam. Az ország minden ÁSK-jába szeretnék eljutni. Fontosnak tartom, hogy személyesen megismerhessem az áldozatsegítő szakembereinket, illetve szeretnék tájékozódni a helyi sajátosságokról és kihívásokról.

Mik a tapasztalatai?

Először is hadd ragadjam meg az alkalmat, hogy köszönetet mondjak valamenyi áldozatsegítő kollégának, rendőrnek, kormányhivatali dolgozónak, civil, egyházi, karitatív együttműködő partnernek, és mindenkinek, akinek feladata van az áldozattá váló emberekkel kapcsolatban. Kettős érzéssel távoztam eddig minden áldozatsegítő központból: egyrészt nyugodt szívvel tölt el, hogy eddig mindenhol a legnagyobb szakmaisággal és elhivatottsággal találgattam egy olyan területen, ahol hatalmas lelki erő és együttérzés szükségeltetik a mindennapi munkavégzéshez. Arról nem is beszélve, hogy milyen nagy szerepe van a gyorsaságnak: az áldozat, illetve családjának krízishelyzete, személyi biztonsága azonnali beavatkozást igényel a szakemberek részéről. Másrészt viszont egy olyan területről beszélünk, ahol a munkának soha nem lehet vége, hiszen a bűncselekmények voltak és lesznek is. Éppen ezért is vállaltam a feladatot, ahogy említettem, hogy minél ismertebbé tegyem az áldozatsegítő központok feladatát és munkáját és azt, ha baj van, az emberek tudják hova lehet fordulni segítségért.

Milyen problémákkal fordulnak a legtöbben a központokhoz?

A vagyoni elleni bűncselekmény áldozatait fordulnak a legnagyobb arányban a központokhoz. Emellett, míg korábban pl. az unokázós csalás nagy problémát jelentett, az utóbbi időben egyértelműen a kiberbűnözés a „slágertéma”, ha fogalmazhatok így. Mindenkit érinthet, akinek bankkártyája van és használja is online. Az Igazságügyi Minisztérium nem véletlenül csatlakozott tavaly a Kiberpajzs edukációs programhoz. Sokkal jobban fel kell készíteni az embereket a rájuk leselkedő veszélyekre. Azt szoktuk mondani, hogy digitális immunrendszer kell kifejleszteni, hogy ne dőljünk be a csálók próbálkozásainak.

Hogyan segítenek az áldozatsegítő központok a gyakorlatban?

Minden központ úgy van kialakítva, hogy az oda betérő emberek azonnal érezzék, hogy „ez nem egy rideg hivatali közeg”. Itt nem hatósági munka folyik, hanem annak előkészítése. Egy barátságos és nyugodt irodát kell elképzelni, ahol az elsődleges szempont a krízishelyzet felmérése. Felmérése annak, hogy milyen testi vagy lelki sérülést, érzelmi megrázkódtatást, esetleg vagyoni kárt szükséges reparálni, természetesen a lehetőségekhez képest. Minden központban kialakításra kerül(t) egy patrónus szoba, ahol a pszichológiai, érzelmi támogatás mellett néhány órát el is tölthet az arra rászoruló áldozat, a szobában játszószarok is van gyerekek számára. Hatalmas hangsúlyt fektetnek a másodlagos viktimizáció elkerülésére. Gondoljunk bele: egy áldozatnak egyszer is sok elmondani, hogy mi történt vele. Többek között ezért is nagy a jelentősége a bűnüldöző szervek és az áldozatsegítők együttműködésének. Az áldozatsegítő központokban tehát arra töreksenek a munkatársak, hogy egy áldozatot problémájának megoldásában az elejétől a végéig segítsenek. Természetesen előfordulhat, hogy elkerülhetetlen egy másik szervezethez való átirányítás. A lényeg, hogy a központokban megpróbálják úgy alakítani a felajánlott szolgáltatást, hogy az áldozat ne érezze magát tehetetlennek és kiszolgáltatottnak. És ez vonatkozik az általános jellegű tájékoztatásra, a jogi tanácsadásra, az érzelmi, pszichológiai segítségnyújtásra, vagy az anyagi segítségben való közreműködésre. A partnerek azért is nagyon fontosak, mert van olyan helyzet, pl. hivatali időn túl, amikor néhány órát sem tud várni a pénzügyi segítség, így egy élelmiszer-csomag egy karitatív szervezettől hatalmas érték tud lenni.

Említette a kibercsalást, mint „slágertémát”. Van azonban az online világnak más negatívuma, pl. a zaklatás. Találkoznak ilyen esetekkel is?

Sajnos igen. A digitalizáció óriási lehetősége a modern világnak, de hatalmas veszéllyel is jár. Öt gyerekem van, és számomra is nagyon nehéz eligazítani őket az online világ kockázataira tekintettel. Alapvető probléma, hogy nehéz megállapítani, vagy kideríteni, hogy ki is van a másik oldalon és mik a szándékai. Az ember nem tud mit csinálni, mint minél többet beszélni erről otthon is, hogy járta-sak, tájékozottak legyünk, és ami nagyon fontos: olyan kapcsolatot alakítsunk ki a gyerekeinkkel, hogy ha bajba kerülnek vagy veszélyt éreznek, merjenek szólni, merjenek tanácsot, segítséget kérni. Az online világ azonban az idősebbeket is kikezdheti: nem egy eset volt már, amikor szerelmet színltek vadidegen emberek, súlyos érzelmi, illetve anyagi válságba taszítva a kiszemelt sértettét.

Kaposváron nyílt meg a 14. áldozatsegítő központ. A jövő év végéig vállalta az Igazságügyi Minisztérium, hogy kialakítja a központok országos hálózatát. Haladnak a tervek szerint?

Nagyon jól haladunk. Áprilisban már a 15. központot is megnyitjuk, Székesfehérváron. Mondom ezt annak ellenére, hogy ne felejtjük: a Covid terhelte időszak és az Ukrajnában zajló háború komoly hatással van a magyar költségvetésre is. Az áldozatsegítés azonban prioritás a kormány és a minisztérium számára, így nem volt kérdés, hogy folytatjuk a központok megnyitását annak érdekében, hogy a rászoruló, bajba került embertársainknak méltó segítséget tudjunk nyújtani a szolgáltatásainkon keresztül.

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ





A főirányító feladatai nem érnek véget a vasúti sínek határainál

Szolgáltató vállalatcsoportként a legfontosabb feladatunk az utas zavartalan közlekedésének a biztosítása, minél magasabb színvonalú kiszolgálása. Ez a járművek, infrastrukturális elemek és dolgozók közös munkájából kibontakozó rendkívül összetett folyamat természetesen ezer és ezer pontján sérülhet, mégis vannak olyan munkatársaink, akik a folyamatot rendszerszinten átlátják, a hibákat pedig legjobb tudásuk szerint orvosolják. A hálózati személyszállítási főirányító is ilyen.

Kakas Barnabás 22 éve tölti be a pozíciót, így rutinosan oldja meg a problémás helyzeteket. Legújabb interjúnkban egyebek mellett arról kérdeztük a MÁV-START alkalmazottját, hogy milyen képességek szükségesek a munkakör ellátásához, illetve milyen morális kérdések vetődhetnek fel egy utasrosszullét kapcsán.

Szeretném, ha irányba helyeznél úgy engem, ahogy az olvasókat. Mi számít nálatok haváriaeseménynek, mi az, amivel egy hálózati főirányítónak teendője van? Összességében azt mondanám, hogy a mi szempontunkból minden olyan esemény

havária, ami az utasok menetrend szerinti indulását és érkezését befolyásolhatja. Ebbe tehát olyan, kisebb dolgok is beletartoznak, amelyekre talán nem is gondoltál volna: várakozás mentőautóra, a különböző hatósági intézkedések, a lopások és persze

a nagyobb, több órán át tartó események, amelyek stresszesek és nagyon meg tudják terhelni az ember pszichéjét.

Hálózati főirányítóként milyen területért felelössz?

A teljes országos hálózatért, beleértve az 5 vidéki igazgatóságot. A GYSEV-es vonalakon természetesen van külön irányító, akikkel – a MÁV-os hálózatra belépő vonataik miatt – szoros kapcsolatban állunk.

Akkor, ha jól értem, minden havária-helyzet esetén te vagy az, akinek komplex módon át kell látnia a kialakult állapotot és a te utasításaid alapján oldódnak meg a problémák. Ez közös munka, de ha vitás helyzet áll elő, akkor igen, én döntök. Egyébként mindig a haváriaesemény jellege határozza meg, hogy az előállt helyzet milyen intézkedést követel. A gázolás, a felsővezeték-szakadás vagy a biztber zavar a leggyakoribbak, ilyenkor a hálózati főirányító a területi személyszállítási irányítóval közösen határozza meg a közlekedési rendet, a vonatok konkrét forgatását viszont már csak a területi kolléga végzi. Ehhez kapcsolódnak még a szerelvény-, a szakasz- és a mozdonyfordulók, így például egy teljes kizárással járó esemény alkalmával nagyon összetett a feladatunk.

A személyszállítás csak egy terület a sok közül, amelyet érteni, átlátni és működtetni kell. Milyen struktúrában dolgoztok az Üzemirányító Központban, kikkel állsz szoros együttműködésben? Egy szolgálatban tizenkét ember dolgozik együtt. Egy hálózati személyszállítási főirányító, egy hálózati vontatási főirányító, két utastájékoztatási főirányító és négy- négy területi személyszállítási, valamint területi vontatási irányító. Ide futnak be a haváriaesemények, amelyek több szálról is érkezhetnek, de leginkább a vonatról kapott értesítések nyomán. A mozdonyvezető és a vonatkísérő személyzet a mi meghosszabbított karjaink, hiszen ők vannak ott a helyszínen, ők azok, akik első kézből tudnak információt adni az adott helyzetről. Az üzemirányító központban egyébként egy MÁVINFORM-os kolléga is a közvetlen közelünkben van, és bár ő leginkább a pályás kollégákkal kommunikál, mégis tudjuk segíteni a munkáját, „előrelátását”, hiszen odajöhet hozzánk, és megkérdezheti, hogy mi lesz a következő lépésünk.

Mit csinál a főirányító, amikor nincs havária? Mivel hálózati szintről beszélünk, 0–24 órában van valamilyen esemény. Ez a kisebb zavartatással járótól az egészen nagyig terjedhet, ami pedig lényeges, hogy a részünkről mind beavatkozást igényel.

Kérlek, beszélj nekem arról, hogy milyen felkészültséget igényel a munkakör betöltése.

Nem árt, ha az irányító vasútföldrajzi ismeretei jók, szakmailag pedig megvan benne az a szintű tudás, ami összetettebb problémák átlátására is alkalmassá teszi. Kell, hogy szeresse a kihívásokat, és ami a legfontosabb: haváriahelyzetben cselekvőképesnek kell lennie, nem fogyhat le. Említettem, hogy tizenketten vagyunk idebent, nem is beszélve a kinti, helyszínen jelen lévő kollégákról, akikkel folyamatos a kapcsolattartás – tehát az irányítónak tudnia kell csapatban dolgoznia. Ha pedig pozitív a gondolkodása és ötlete is van, hogy egy adott helyzetnek hogy induljon neki, nyertes az ügy. Egyébként a jellemünk sem mellékes. Mivel mindennek az alapja az egymás közti kommunikáció, kell, hogy legyen bennünk alázat, tisztelet a többi kolléga iránt. Ha valaki magas lovon ül, talán nem hall meg olyan tanácsokat, amelyek közelebb juttathatnák a megoldáshoz. Az információkat olyan hangnemben és stílusban kell megosztani, hogy az mindenkinek komfort legyen.

Mivel hálózati szintről beszélünk, 0–24 órában van valamilyen esemény.

Egy siklásnál, vagy egy Kelenföld és Keleti pályaudvar között bekövetkező, teljes kizárással járó eseménynél külsős cégeket is be kell vonni a problémamegoldásba. Ez is a ti feladatotok? Természetesen. A hálózati főirányító dönt a vonatpótló autóbuszok megrendeléséről, a vizsgáló és főkalauzok kirendeléséről, tartja a kapcsolatot a külsős vállalkozókkal, a BKK, a MÁV és a vasúti magánvállalatok diszpécseraival, sőt, a külföldi vasutak diszpécseraival is. Mi értesítjük például az ÖBB-t, ZSSK stb. vasutakat, ha késéssel

lép ki egy vonat. Sokszor pedig szolgálaton túl kell gondolkodnunk, mert hiába „nem én nálam lesz” egy vonat, tudnom kell, hogy holnap „minek fordul” és ennek megfelelően kell ma kezelnem. Ezenkívül – ha egy vonalszakasz kizárára kerül – döntünk a bérletelfogadásokról, a kerülő útirányok megszervezéséről, megrendeléséről, továbbá az ehhez kapcsolódó állomási és fedélzeti tájékoztatás módjáról. A mi szemünk előtt csak az lebeg, hogy eljuttassuk az utast A-ból B-be a lehető legkisebb zavartatással.

Te honnan szerezted meg a biztos alapokat? Vasutascsaládból származom, fiatalként tehát az irány adott volt. A szüleim is a vasútnál dolgoztak, a testvérem vonalirányító, a feleségem pedig forgalmi szolgálattevő Tatabányán. Vasútforgalmi iskolát végeztem, utána beálltam a Délibe dolgozni. Végigjártam a ranglétrát: naplózó, ügyeletes, és szolgálattevő voltam, közben pedig elkezdtem a közlekedésmérnöki szakot Győrben. A diploma megszerzése előtt pályáztam az újonnan megalakult irányítói munkakörre, 2003-ban. Én vagyok a legrégebbi START-os irányító, azóta itt dolgozom.

Úgy gondolom, hogy ekkora felelősség mellett aranyat ér a tapasztalat. Ez igaz, és nem csak azért, mert az ütemes menetrend miatt sok a vonat. A nyomás ezenfelül azért is nagy, mert emberekért felelünk. Volt olyan eset, hogy mentőre vártunk, mert az utas rosszul lett a kör-IC-n, később sajnos meg is halt. Tudni kell, hogy a vonaton utazók velünk állnak szerződésben, így arra is gondolnunk kell, hogy ilyen esetekben az utasokat mielőbb átszállítsuk. Minden eseményt, ami utashoz vagy személyzethez kapcsolódik, nagyon komolyan kell vennünk, mert büntetőjogi következményei lehetnek, az erkölcsiekről nem is beszélve.

Három gyermeked van, ami biztosan sok türelmet, figyelmet és szervezőmunkát igényel. A családban is ezzel a komplex szemlélettel élsz? A munkában ez a fajta problémamegoldókészség arra irányul, hogy mi a legjobb, amit ki lehet hozni a helyzetből. Később persze átértékeled a döntéseidet, arra gondolsz, hogy lehetett volna másként is csinálni – ez az élet minden területével így van. Ha viszont valaki egy irányító és ennyi éve, mint én, az hatással lesz rá, és józan rációval ruházza fel, amit aztán tud kamatoztatni, például a családi élete során.

Benke Máté

Türelem és szolgálatkészség



A nemzetközi utaskísérők feladata meglehetősen összetett az éjszakai járatokon, hiszen az előírt teendők mellett mindent meg kell tenniük azért, hogy az utasok elégedettek legyenek, kellő információt kapjanak és biztonságban érezzék magukat. Pogácsás Mária, a MÁV-START nemzetközi utaskísérője szerencsére már nagy rutint szerzett ebben, és számára mindig az utazó az első.

Kedves, mosolygós hölgy fogadja az utasokat a Nyugati pályaudvar 10. vágányánál a Berlinbe tartó 476-os számú Metropolis Euronight (EN) vonat magyar hálókocsja előtt. Az indulás előtt fél órával már nagy a sürgős-forgás a szerelvény környékén. Bár az utasok egy része nem a háló- vagy a fekvőhelyes kocsiba foglalta helyét, mégis elsősorban az utaskísérőt „találják meg”: tőle kérnek információt, hová is szálljanak. Pogácsás Mária nemzetközi utaskísérő készségesen áll a rendelkezésükre, és ilyenkor az utas is egy kicsit felszabadul, hiszen már nem kell keresgélnie a kocsit és az ülőhelyét – azzal együtt, hogy a menetjegyen ez pontosan szerepel. Mária szerint a legfontosabb, hogy az utaskísérő mindenkiel kedves és türelmes legyen, nemcsak az induláskor, hanem egész úton, ha hozzá fordulnak segítségért vagy információért. Ez az egyik legfontosabb szempont ebben a szakmában, hiszen az utasok szolgáltatást vesznek igénybe, meg kell tenni mindent azért, hogy elégedettek legyenek, és biztonságban érezzék magukat. Mint mondja, ha valaki



csak azért választaná ezt a hivatást, hogy munkája legyen, az felejtse el. Az ügyfél ugyanis igényli a törődést, másrészt nemigen tolerálja, ha egy fáradt, rosszkedvű utaskísérővel kell kommunikálnia.



Indulás előtt is sok a teendő

Ebből is adódóan a nemzetközi utaskísérő közel háromnapos szolgálata a pihenéssel kezdődik, hiszen ha pihenten érkezik a munkába, az jelentősen megkönnyíti, hogy mindenkiel kedves, készséges és türelmes legyen az úton. A másik lényeges elvárás az utaskísérővel szemben a jó kommunikációs készség, idetartozik a kellő nyelvismeret is. Ez járatonként változó, de a Németországba tartó szerelvényeken, így a Metropolis vagy a Kálmán Imre vonatonkon szolgálatot teljesítő utaskísérőktől a társvasút képviselői éves szintű vizsgát kérnek német nyelvtudásból. A Metropolis EN este 19:30-kor indul a Nyugati pályaudvarról, Mária ugyanakkor ezt megelőzően három órával, vagyis 16:30-kor jelentkezik szolgálatra a tárolóvágányon azért, hogy megtegye a szükséges előkészületeket, és átvegye a hálókocsot. Ekkor már ismert a végleges utaslista, így pontosan lehet tudni, hogy melyik fülkében mennyien utaznak. Így még az indulást megelőzően megtörténik az ágyak előkészítése, az utast már vetett ágy, üdvözlőital(ok), és Utasellátó édesség(ek) fogadja a fülkében. Indulás előtt Mária végigjárja a fülkéket, elkéri a jegyeket, hogy az éjszakai pihenést ne zavarják a határállomásokon felszálló jegyvizsgálók, és mindenkit nyomatékosan figyelmeztet arra, hogy éjszakára belülről zárja be a fülkeajtót. Az éjszakai vonatok ugyanis bizonyos állomásokon – így például Břeclavban vagy Salzburgban – egy-két órát várakoznak, és ekkor előfordul, hogy nemcsak utazási céllal szállnak fel a szerelvényre emberek. Az utaskísérő ilyenkor résen van, figyeli az „átmenő utasokat”, de azért jobb az óvatosság.

Miután mindenki elfoglalta a helyét és elindult a vonat, a szolgálati fülkében megkezdődik a szokásos adminisztráció. Ilyenkor az utaskísérő beolvassa a jegyeket a Zebra rendszerbe, majd egy előre kinyomtatott mátrixtáblázatban pontozza és rögzíti. Ezt követően valamennyi menetjegyet lepecsételi és előkészíti ahhoz, hogy a nemzeti jegyvizsgálók – a Metropolis esetében Szlovákiában, Csehországban és Németországban – elvégezhesék az ellenőrzést. Minderre körülbelül általában 15 perc áll rendelkezésre, és ha a vonatra még Magyarországon felszáll egy ellenőr, ezt nézi elsőként.

Fontos az utasnak a környezet védelme

A Metropolis EN hálókocsijában leginkább németek utaznak, illetve olyan magyarok, akik Németországban élnek vagy dolgoznak. A vonat nagyon közkedvelt a köreikben, nemcsak a kényelme miatt, hanem azért is, mert részükről tudatos döntés eredménye a vasúti utazás, mivel a vonat sokkal környezetkímélőbb, mint a repülő. Ebből adódóan az utasok igényesek is, nehezen tolerálják a késést, amit általában leginkább az utaskísérőn kérnek számon. A Metropolis egy alkalommal még a hazai szakaszon történt gázolások baleset miatt háromórás késéssel lépte át a magyar-szlovák határt, amit egy német utas nehezen tudott elfogadni, és azzal az indokkal, hogy Berlinben lekési a kölni csatlakozást, az utaskísérőtől követelte vissza 280 eurós menetjegye árát. Mária megnyugtatta az utast és sikerült találni Berlinben egy másik csatlakozást, így az utas elégedetten távozott. Ebből is látszik, hogy ebben a szakmában milyen fontos a türelem és a jó kommunikációs készség.

Április 4-én Ausztriában történt egy siklásos baleset, emiatt a Graz és Berlin között közlekedő 456-os számú osztrák nightjet jelentős késéssel érkezett Břeclavba, ahonnan a magyar és az osztrák vonat közösen folytatta útját a német fővárosba. Mivel a Metropolisnak itt kötelező megvárnia az osztrák csatlakozó vonatrészt, a szerelvény 23:57 helyett másnap 4:42-kor tudott csak elindulni Břeclavból, csaknem ötórás késéssel.

Az élet a legnagyobb rendező, és ez az eset alapvetően átrendezte a forgatókönyvet. Normál esetben, amikor az utasok már nyugovóra térnek, és nincs nagy mozgás a kocsiban, az utaskísérő is betérhet a szolgálati fülkébe pihenni, de csak éber, körülbelül fél négyig. Előírás szerint a kopogásra ugyanis reagálnia kell, és ezt időnként a hatóságok, vagy a társvasutak munkatársai ellenőrzik is. Jelentős késés esetén viszont minden borul. Utasok idegesen járnak fel és alá, hogy miért nem indul a vonat, sőt még az ülőkocsis szakaszból is az utaskísérőket „találják meg”. Ilyenkor az ő feladata, hogy rendezze a helyzetet, információt adjon, és megnyugtassa a kedélyeket. Előírás szerint egyórás késésnél ásványvizet kell felszolgálni a hálókocsokban, de aki kávét vagy üdítőt kér, kaphat. Mivel ezen a járaton nincs étkezőkocsi, menet közben időnként más kocsikból is felkeresik a hálókocsis szakaszt, hogy italt vagy édességet vásároljanak az utaskísérőtől. Mivel ilyen jelentős késéssel közlekedett ez a vonat, Máriának már a břeclavi indulás után el kellett kezdenie a készülődést a reggeli felszolgálásához.

A Metropolis menetrend szerint reggel hat előtt érkezik Drezdába, ami annyit jelent, hogy az itt leszálló utasokat ötkor ébreszti az utaskísérő, és felszolgálja nekik a reggelit. Ettől függetlenül reggel hatkor – amikor a 476-os számú EN-szerelvény még csak Pardubice környékén járt – már néhány utas kért reggelit. Amiben egyébként nagyvonalú a MÁV-START. Az előző este kiosztott menükártyán a felsorolt italokból és ételekből összesen hét különbözőt lehet választani, ami már igazán bőséges reggeli eredményez. Az étkezéshez felszolgált bagettet Mária minden esetben megmelegíti, és egy kibélelt dobozban tárolja addig, amíg be nem viszi a tálcát a fülkébe. Így az utas friss és ropogós bagettet vagy zsömlét fogyaszthat. Az utaskísérőnek emellett pontosan számon kell tartania, hogy ki mikor ébred, és hol száll le. Mária szerint a legtöbb probléma az ébresztéssel szokott lenni, a legfontosabb ugyanakkor, hogy ne maradjon fenn utas a vonaton. A reggeli elfogyasztása után össze kell szedni a tálcákat, és a megmaradt hulladékot egy helyre gyűjteni. Ahol megüresedik a fülke, ott már menet közben le lehet húzni az ágyneműt, vagy lehet takarítani, természetesen olyan formában, hogy ez a kocsiban más utast ne zavarjon. A végállomáson nem ér véget az utaskísérő (más) napi teendője. Miután valamennyi utas elhagyja a kocsit, kezdődhet a takarítás, a hulladékgyűjtés és az ágyazás az esti útra, mivel a szerelvény ugyanazzal az utaskísérővel indul vissza.

Putsay Gábor



Tudatos tervezés és rengeteg tanulás, avagy út a vezetőállásig



Takács Bence ugyan még csak 25 éves, de már 6 éve a vasút kötelékében dolgozik. Felsővezetékessként kezdett Miskolcon, majd ott szerzett mozdonyvezetői képesítést is, bő egy éve azonban már Budapesten él és itt is teljesít szolgálatot. Bence szenvedélyes Lego-modell-gyűjtő, emellett a szabadidejében a kirándulásra és a finomabbnál finomabb ételek elkészítésére is igyekszik időt szakítani.

Mikorra vezethető vissza a vasút iránti szereteted?

Véletlenszerűen alakult. Nyolcadik osztályban volt egy pályaválasztási börze, de ekkor még a tanári pálya is vonzott, sőt a kertészmérnöki is. A vasút, illetve a vasúti közeg iránti szeretet útközben alakult ki, hiszen mindennap vonattal jártam be Miskolcra az iskolába, és egy idő után egyre jobban kezdett vonzani ez a közeg, végül elhatároztam, hogy mozdonyvezető leszek, így ennek megfelelően tudatosan alakítottam a továbbtanulásomat. Jelentkeztem egy villamosipari szakközépbe, viszont ekkor még nem voltam 20 éves, vagyis nem pályázhattam az induló tanfolyamokra. Nem szerettem volna eltávolodni a vasúttól, ezért 10 hónapig a felsővezetékeseknél dolgoztam Miskolcon, majd amint betöltöttem a húszat, jelentkeztem a mozdonyvezető-képzésre.

Mennyire volt nehéz az alkalmassági vizsga, illetve az arra való felkészülés, és hogy ment maga a tanfolyam?

Szerencsére gond nélkül abszolváltam a teszteket, az orvosin se volt gond. Az elején bele kellett rázódnom, ugyanis rengeteg tanulnivaló volt, ráadásul a képzési szisztéma is eltért a felsővezeték tanulóim alatt tapasztaltaktól. Összességében jól ment a tanfolyam, hálás vagyok az oktatóimnak és mindazoknak, akik lehetővé tették, így két és fél éve önállóan teljesítek szolgálatot.

Megítélésed szerint mi az a legfőbb tulajdonság, amivel egy mozdonyvezetőnek mindenképpen bírnia kell?

A türelem! Egyértelműen a türelem, hiszen nagy tömegű járműveket mozgatunk nagy sebességgel, amiken ráadásul sok is az utas,

így mindig, minden esetben türelemmel és higgadsággal kell kezelni a létező összes szituációt. Emellett idesorolnám még a magabiztosságot és a határozottságot is, hiszen az egész szakma döntések sorozata, amihez ezek a tulajdonságok elengedhetetlenek.

Mi jelenti neked a legfőbb kihívást a munkád során?

A legfőbb kihívást a rengeteg típus és vonal naprakész ismerete jelenti, a különböző utasítások maradéktalan betartásáról pedig még nem is beszéltem. Egyébként pont emiatt szeretem nagyon a munkámat, hogy nincs két egyforma nap és két egyforma szolgálat. Más járművek, más vonalak napról napra, szóval egyáltalán nem inger-szegények a mindennapok. Továbbá a mozdonyvezetőknél van egy hatalmas lélektani teher, hiszen gondoljunk csak bele, milyen tömegű gépeket tartanak a „kezükbén”. Ott



vannak például a KISS-ek, 400 tonnásak és az utasok, akik ezeken a szerelvényeken utaznak, tehát hatalmas felelősségünk, és erről egy percre sem szabad megfeledkezni.

Mondhatjuk úgy is, hogy nem lehet semmit se megszokásból csinálni?

Abszolút! Ha bármely cselekvésünk rutin-ná válik, az egyből bevonzza a bajt. Attól,



hogy az adott vonalon már több ezerszer jártam, még ugyanolyan figyelemmel vezetek, mint az első alkalommal.

Említetted a típusismeretet és különböző vonalakról is szó esett. Adódik a kérdés, hogy melyek a kedvencek?

Miskolcikként eredendően mozdony- és nem motorvonat-vezetőként végeztem, ezáltal elég sok típusba tanultam bele: a hagyományos Szili, Papagáj Szili hozzá a vezérlővel, TRAXX, Gigant, FLIRT, BDV, valamint a dízelek közül a Bz, Dacia, a remot és a klasszik Szergej színesíti a palettát. Ezen felül most tanulom a KISS-ek

vezetését is, hiszen a Keletiből induló járatok közül több is ezekkel a szerelvényekkel van kiadva. Alapvetően két kedvenct tudnék kiemelni: az egyik a TRAXX, mert modern, okos, erős, könnyen kezelhető mozdony. A másik a Gigant, a hatalmas ereje miatt. Kedvelem még a FLIRT motorvonatokat is, mivel nagyon mozdonyvezető-barát a kialakítása. Ami pedig a vonalakat illeti: ha a mindennapi forgatagot illetően kell egyet kiemelnem, az a 80-as és 87-es, ugyanis imádok Egerbe járni, ha pedig úgy általánosságban, akkor a 90-est, azaz a Miskolc-Hidasnémeti vonalat említeném, mivel nekem ez hazai pálya. Anno ezen a szakaszon, egészen pontosan Méráról jártam be az iskolába és abba

a szerencsés helyzetbe kerültem, hogy a miskolci szolgálatom alatt immáron a vezetőállásból tehettem meg újra és újra ezt a távot.

Mitől függ az, hogy a mozdonyvezető a telepi, azaz jórészt tolatási munkákban vesz részt vagy a klasszikus személyszállító vonatok élén ül?

Vezényléstől, valamint típus- és állomásismerettől. A tolatási munkát végző mozdonyok szinte sosem hagyják el az adott pályaudvart, ennél fogva mindenképpen speciálisak, továbbá a nagyobb pályaudvarok és rendezők esetében is külön helyismerettel kell rendelkezni. Mind a miskolci rendező, mind a Fradi hatalmas hálózattal rendelkezik, így a helyismeret kulcskérdés, pláne, ha rendezés, tolatás vagy gurítás van.

MUNKATÁRSUNK

Dolgoztál is tolatómozdonyon?

Persze! Rendeztem személy- és teherkocsikat, tolattam Daciával és gurítódomboztam is, ami az abszolút kedvenc mindezek közül.

Mik a legfőbb szakmai céljaid?

Jelenleg az, hogy mozdonyvezetői minőségemben minél jobban kiteljesedjek, gondolkodom itt a típus- és a vonalismeretre. Már jeleztem is a reszortosoknak, hogy szívesen megtanulnék Taurust vezetni, valamint újabb vonalakat is feltérképeznék. Ha lehetőségem adódik, a tisztképzőt is elvégezném, így a jövőben akár felvigyázóként vagy irányítóként is dolgozhatnék a vasútnál.

Mivel töltöd a szabadidődet, mi az, ami kikapcsol?

Igyekszem minél több időt tölteni a szabadban és kirándulni a barátaimmal. A közeljövőben szeretnénk a Dunanyarhoz és a szobi kisvasúthoz is eljutni. Emellett nagyon szeretek sütni és főzni, ez nagyon ki tud kapcsolni, pláne, ha a kedvencemet, a brassóit készítem, amit tényleg bármikor, bármilyen körülmények között meg tudok enni. A másik, ami még nagyon le tud kötni, az a Lego-modellek összeépítése. Lego-mániás vagyok, tehát a lakás tele van kisebb-nagyobb, főként díszként funkcionáló darabokkal.

Mégpedig?

Bonsai fa és egyéb tarka apróságok: orchidea, Harry Potter-figura. Egészen kiskoromig vezethető vissza ez a szenvedélyem, ami azóta is töretlen, így felnőttfejjel azonban már nem a kisautó és a tűzoltó állomás érdekel, hanem inkább az architecture, a látványos, valamint a bonyolult darabok. Az igazán nagy célom az Eiffel-torony megszerzése.

Fajcsák Balázs





Az ötletek megvalósulnak

Tavalyi elindításuk óta az ötletládák csaknem ezer ötletet fogadtak országszerte, amely kimagasló eredmény, így mindannyian büszkék lehetünk rá. Legújabb cikksorozatunkban azokról a díjnyertes ötletekről szeretnénk hírt adni, amelyek megvalósultak, vagy jelenleg éppen bevezetés alatt állnak a vállalatcsoport valamely szervezeténél. Ismerjék meg első három kollégánkat és megvalósult javaslataikat!



Kósa Attila, MÁV-HÉV – Krízisesemény-típus felvétele

„Az ötlet egy új típus felvételét javasolja a Járműkiadási alkalmazás krízisüzenetei közé. Ez a „felsővezetési hiba” kategória, amely segítséget nyújthat a kialakult helyzetek megoldásában, a részt vevő társszolgálatok számára pedig információt adhat, hogy az infrastruktúra mely része lesz érintett a hibaelhárítás során. A konkrét, új típus azokat az eseteket jelöli, amikor a vontatási feszültség biztosítható, a munkavezeték nem szakadt, a forgalom pedig korlátozásokkal fenntartható.”

Kósa Attila így nyilatkozott megvalósult ötletéről: Örülök, hogy alkalmazva lett, de mivel az ötlet kríziseseményhez kapcsolódik, minél kevesebbszer van rá szükség, annál jobb! Amikor viszont kell, akkor jó szolgálatot tesz, akár a későbbi visszakereséskor is.



Szabó Zoltán, MÁV-START – Digitális faliújság

„A járműfenntartás területén nagyon sok munkavállaló dolgozik, viszont a létszám bizonyos százaléka nem rendelkezik céges email-címmel. A kollégák – ennek hiányában – a napi aktualitásokról nem tudnak időben tudomást szerezni. A szellemi munkakörben foglalkoztatottak szinte napi, de legalább heti rendszerességgel kapnak hírleveleket a programokról és egyéb, fontos információkról. A járműfenntartás termelési részlegén viszont meg kell találni azt a csatornát, amin meg lehet szólítani mindenkit. A vasútnál megtanultam, hogy mennyire fontos az időben történő, megfelelő szintű tájékoztatás, hiszen az információ nagy kincs, főleg ha azt időben az érintettek tudomására tudjuk hozni. Amikor megpillantottam a műhelyben kihelyezett, de évek óta porosodó kijelzőket, azonnal arra gondoltam, hogy hasznosítani kellene. Elindult a kutatómunka, hogy ki, és honnan üzemeltetheti ezt a berendezést és hogyan lehetne megosztani ezen olyan, nemcsak központi, hanem helyi érdekű információkat is, amelyek elősegítik a munkavállalók tájékozódását. A kutatás sikerrel járt, azóta több olyan, helyi érdekű információ került már levetítésre (pl.: határidőkre történő figyelemfelhívás, helytelen munkavégzési gyakorlatra történő rávilágítás, új Parancskönyvi rendelkezés kiadásának jelzése, stb.), amely felgyorsítja a mindennapi munkavégzés folyamatát és információval is ellát.”

Szabó Zoltán a megvalósulásról: Úgy látom, hogy a levetített anyagot a kollégák olvassák, ezzel szorosabb kapcsolatot kialakítva a cégesoport és saját maguk között. Ahogyan megfogalmazták: „ez csak a miénk”. Jó érzés látni, hogy vannak dolgok, amelyek gondolataink, ötleteink alapján kelnek életre és segítik a napi munkavégzés során jelentkező problémák leküzdését.

Komjáthy Rita, MÁV – Állomáscsinosítási projekt kiegészítése

„Az Önkormányzati Együttműködési Megállapodást a MÁV Zrt. Jogi Osztálya dolgozta ki, amely az országban elsőként Gyál település Önkormányzatával került megkötésre 2016 tavaszán. Ennek fő mozgatórugója volt, hogy országos viszonylatban több Önkormányzat felkereste a MÁV Zrt.-t azzal a céllal, hogy szerepet vállaljanak a településükön lévő vagy közigazgatásilag ahhoz tartozó állomások, megállóhelyek, valamint azok környezetének üzemeltetésében, rendbetételében, valamint fejlesztésében. A megállapodás keretein belül indulhatott el az Állomáscsinosítási Program, amely a területeinken rögtön az első évben hatalmas sikert aratott. Az első között említeném Jászdósa megállóhely épületét, ahol a romos, bontásra ítélt felvételi épületet az Önkormányzattal összefogásban felújítottuk. Ennek számos előnye van mind társaságunk, mind pedig az utazóközönség és a helyi lakosság javára azonképpen, hogy magasabb színvonalon folyhat a vasútállomás üzemeltetése, az Önkormányzatok pedig nagyobb létszámmal és költséghatékonyabban tudják elvégezni az egyes munkákat. A MÁV kiadásai ezáltal csökkenthetők, az így megtakarított költségeket egyéb tevékenységekre lehet fordítani. Az elvégzett munkák eredményeként az utasok, helyi lakosok, valamint az ott dolgozó munkavállalóink környezete kellemesebbé tehető, így az utazóközönség is nagyobb kedvvel veszi igénybe a vonatközlekedést, az utasaink száma pedig akár bővíthet is.”

Komjáthy Rita az előzmények ismertetése után részletesen is bevezetett bennünket az ötletébe: A szerződés adta lehetőségeinket tovább lehetne bővíteni, mégpedig azzal, hogy az Önkormányzatok által végzett feladatokat a bontási tevékenységgel kiegészítenénk. Ennek köszönhetően az Önkormányzat a településhez tartozó állomáson, megállóhelyen található felhagyott/balesetveszélyes/rossz műszaki állapotú épületek bontását rövid időn belül – nem mellesleg a piaci árakhoz viszonyítva jelentősen kedvezőbb áron – el tudná végezni. Ebből kifolyólag nem a zavar vagy hibaelhárítási munkákra vonatkozó, keretszerződésben meghatározott összeg terhére történne a munkavégzés, és az így megtakarított összegeket egyéb, kiemelt hibaelhárítási munkákra tudnánk fordítani. Mindemellett a munkavállalók is tehermentesíthetők lennének, nem utolsósorban pedig kevesebb Önkormányzati felszólítás érkezne szervezetünkhöz. Ez csupán apró módosítás, azonban hosszú távon mégis nagy eredményeket érhetünk el az ötlet megvalósulásával.



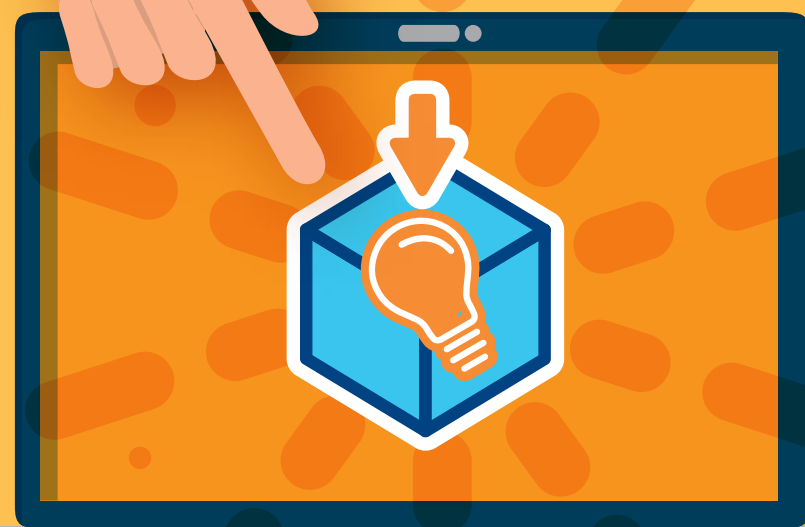
Benke Máté

MEGÚJULT AZ ÖTLETLÁDA FELÜLETE!



Mutasd be
részletesen
az ötleted:

- megvalósítási folyamatát,
- megtérülését,
- újszerűségét és hatékonyságát.



Továbbra is várjuk az ötleteket:

új webcím! magazin.mav-volan.hu/otletlada



IDÉN IS RÉSZT VETT A MÁV-VOLÁN-CSOPORT A FENNTARTHATÓSÁGI TÉMAHÉTEN

FENNTARTHATÓSÁG

A Föld napjához kapcsolódó programsorozat jegyében négy érdekes helyszínen várta az iskolásokat a MÁV-VOLÁN-csoport április 22-26. között. A diákok betekintést nyerhettek a cégcsoport kulisszatitkaiba, közelről is megtapasztalhatták, hogyan működik a vasút, és új környezetbarát közúti járműveket is megnéztek.



Immár kilencedik alkalommal rendezték meg a Kárpát-medencei Fenntarthatósági Témahétet idén április 22-26. között. A Föld napjához kapcsolódó programsorozatnak köszönhetően a gyermekek már iskolás korban megismerkedhetnek a fenntartható szemlélettel és bolygónk védelmének fontosságával. A Fenntarthatósági Témahét célja a diákok fenntarthatósággal összefüggő ismereteinek bővítése és egyúttal a tanultak mindennapi gyakorlatban való megélése. Az idei rendezvénysorozat kiemelt témája volt a levegő és élővilága, a szabadidő, a körforgásos gazdaság, a hulladék és a fogyasztóvédelem, valamint a fenntartható fogyasztás. A Parlamentben tartott nyitórendezvényen Hegyi Zsolt, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési- és értékesítési vezérigazgató-helyettese elmondta: tavaly a MÁV-VOLÁN-csoport járatain több mint 800 millió utas volt, ez a 800 millió felszállás, 800 millió döntés a fenntartható jövő mellett. Az ország- és vármegyebejelentések bevezetése hozzájárult a fenntartható közlekedéshez, a tavaly májusi bevezetés óta csaknem hétmillió bérletet vásároltak utasaink. A Fenntarthatósági Témahétén négy érdekes helyszínen várta az iskolásokat a MÁV-VOLÁN-csoport. Nagykanizsán a modern, fenntartható vasúti mosó kulisszatitkaival ismertették meg az érdeklődőket a MÁV-START munkatársai. A kocsimosó kapacitásának teljes kihasználásával akár naponta 70-80 vasúti személykocsi külső tisztítása is megoldható. A korszerű és környezetbarát rendszer segítségével egy jármű komplett külső tisztítása két-három perc

alatt elvégezhető a korábbi kézi tisztítás 90 perces átlagideje helyett. A MÁV négyezer kilométernyi országos törzshálózatából jelenleg 1117 kilométeren működik központi forgalomirányítás, azaz KÖFI. Ennek a rendszernek a célja, hogy a legkorszerűbb körülmények között, a leghatékonyabban működjön a vasúti közlekedés. Most lehetőség nyílt az Budapest-Esztergom vasútvonal mentén kiépült óbuda KÖFI Központ megtekintésére. A 2-es vonal átépítése az elmúlt tíz évben valósult meg, az állomásokon és a megállóhelyeken P+R parkolókat, valamint kerékpártárolókat alakítottak ki, ezzel is az utazóközönség kényelmét szolgálva. Kiépült felsővezetéki rendszer, ami lehetővé tette a modern villamos motorvonatok közlekedését. Ezek a járművek képesek a fékezésből keletkező villamosenergia visszatáplálására a felsővezetéki rendszerbe. Érdekes lehetett megtekinteni Budapesten a MÁV Szolgáltató Központ Vizsgálólaboratóriumát is. A látogatók a MÁV-VOLÁN-csoport monitoring hálózatának üzemeltetéséhez használatos eszközöket és akusztikai műszerbemutatót láthatnak, valamint a levegőmintavételhez kapcsolódó műszerekkel is találkozhatnak. A Fenntarthatósági Témahéttel összhangban a VOLÁNBUSZ részt vett a HUMDA Zöld Életre Valók roadshow-ján Dunakeszin, mely az elektromobilitás népszerűsítését szolgálja. Két alternatív-meghajtású buszt, egy Mercedes-Benz eCitaro-t, illetve a szigethalmi H-tesztbuszt (Toyota H2. City Gold) állították ki.

Putsay Gábor

CSAPATBAN AZ ERŐ: AZ UTASCENTRUM ELSŐ ÉVE ELSŐ KÉZBŐL

2023. május 1-je óta üzemel a Keleti pályaudvar aluljárószintjén az Utascentrum. Az 51 fős csapat március 31-ig több mint 550 ezer ügyfélnek adott tájékoztatást, 7275 ügyet zárt le sikeresen, míg a bevétel a 4 milliárd forintot is meghaladta. Valós alapú utaspanasz nem érkezett, a 36 utasdicseret pedig magáért beszél. A koncepció sikere az átgondolt tervezésben, a csapatmunkában és a folyamatos képzésekben rejlik.

Az Utascentrum a volt belföldi pénztárak és az előttük lévő tér teljes átépítésével valósult meg több mint 1542 négyzetméteren. A modern, tágas helyiségbe belépve az utasokat 11 pult, ügyfélhívó és központilag vezérelt, korszerű utastájékoztató kijelzők fogadják. A tetőn üvegfüdém biztosítja a természetes fényt, a pultok mögötti falak pedig zsúfoltság esetén is elnyelik a háttérzajt. **Az évforduló kapcsán Seprenyi-Nagy Mónika értékesítési infrastruktúra koordinátor, Steinerné Utasi Erika értékesítési támogatási koordinátor, illetve Pallanik László, az Utascentrum koordinátora összegezte a kezdeteket és a létesítmény sajátosságait.**

Milyen céllal jött létre az Utascentrum?

A pilot projektként indult fejlesztés célja az volt, hogy egy komplex egységbe integrálja mindazon szolgáltatásokat, amelyek korábban a pályaudvar területén elkülönültek. Így mára már a nemzetközi, a belföldi jegyértékesítés, az ügyfélszolgálat, továbbá a csoportos utazások ügyintézése egy nagy, modern létesítménybe tömörült, ahova belépve az utasok teljes körű kiszolgálásban részesülhetnek. Noha az ötlet már a 2015-ös menekültválság idején megfogant, a Keleti pályaudvar átépítése tette lehetővé, hogy a vízió megvalósuljon.

Hogyan toborozták a kollégákat, és miként biztosították, hogy minden munkatárs minden feladatkörben kompetenciát szerezzen?

Úgy döntöttünk, hogy megpályáztatjuk a pozíciókat. Másfél hónappal a pályázat előtt tartottunk egy dolgozói fórumot, ahol az érdeklődők személyes benyomást szerezhettek. Másfélszeres volt

a túljelentkezés, végül 41 szakelőadót és 5 túszeretőt választottunk. Időközben egy szakelőadóval és egy túszeretővel bővült a csapat. A túszeretők egyben a pénztárellenőri, főpénztárosi feladatokat is ellátják, sőt az operatív vezénylésben is oroszlánrészt vállalnak. Havária esetén ők dönthetnek a meghirdetett ügyfélfogadási időn túli nyitvatartásról is. A háttérodában két szakértő támogatja a mindennapi munka gördülékenységét, ők az infrastruktúráért és az oktatásért felelnek. Az Utascentrumban és a bejáráshoz közeli jegykiadó automatáknál az utasforgalom irányításában és tájékoztatásban két diák munkatárs segítkezik. Az időszakos oktatásokat követően is rendszeresek a belső interaktív oktatások, amelyek a mindennapokban előforduló eseteket, javaslatokat veszik alapul, és ezek során a szakelőadók választ kapnak a felmerülő kérdéseikre. Amennyiben az ügyintézés közben merül fel bármilyen bizonytalanság, a kollégák a túszeretektől tudnak azonnali segítséget kérni.

Mi volt az elmúlt év legnagyobb kihívása?

Az 1-es vonali vágányzárat vagy a német sztrájkot mindenképp fontos megemlíteni. Rendhagyó helyzetek is előfordultak. Egyszer három kisgyerek szülői kíséret nélkül érkezett nemzetközi vonattal, azonban a nagymama nem várta őket a pályaudvaron. De megemlíthetjük azt is, amikor a nagy havazásban Ausztria nem tudta fogadni az utasokat. Így nemcsak a sok nemzetközi szabály közötti eligazodás okozott fejtörést, hanem a szállodai elhelyezéssel kapcsolatos teendők is, hiszen ilyenkor ezt is biztosítanunk kell az utasok számára.

Kollégák a pult mögött

Kíváncsiak voltunk a kollégák benyomásaira is, akik közvetlen kapcsolatban állnak az ügyfelekkel. Szakértelmüket, empátiát hozzáállásukat az utasok számos dicsérettel jutalmazták. **Tari Gábor, Drahos Anita, Palágyi Csaba, Illés Edina, Szabó Zoltánné, Csák József szakelőadók, illetve Csippán András túszerető osztották meg tapasztalataikat.**

A jegyvizsgálói, belföldi, illetve nemzetközi jegypénztáros, ügyfélszolgálatos háttérrel rendelkező csapatból többen számoltak be a kezdeti, ismeretlenről való félelemtől, ami hamar eloszlott, hiszen, folyamatos a szakmai támogatás mind a túszeretektől, mind a koordinátorok részéről. Sőt a dicséretekkel sem fukarkodnak. Volt, akit a nyelvyakorlás lehetősége vagy a kereskedelmi gyakorlat, más a feladatok összetettsége, az új kihívások, a munkakörülmények javulása sarkallt a komfortzónából való kilépésre. A nyitott pulttal kapcsolatban pozitív tapasztalatokról számoltak be. „Ahhoz képest, hogy nincs üveg, nincs atrocitás, személyesebb kicsit a kapcsolat. Közvetlenebb, professzionálisabb kiszolgálásra ösztönöz, hiszen nem kell egy plexin átkiabálva kommunikálni, hanem akár a monitort kfordítva, aszertív módszereket alkalmazva lehet megnyugtani a zaklatott utast. A létszám miatt ráadásul stresszmentesebb az ügyintézés, hiszen van idő foglalkozni az utasokkal”. Jól működik az ügyfélhívó rendszer, ami lehetőséget biztosít arra,

hogy a túszeretők tumultus esetén átcsoportosítsák a várakozó ügyfeleket. Minden pultban van laptop, a változásokról azonnali tájékoztatást kapnak, így minden információhoz gyorsan hozzáférnek. A komfortérzet is növekedett, hiszen 0–24 órás biztonsági szolgálat működik, a biztonságtechnikai eszközök pedig a rendőrség Keleti pályaudvari kirendeltségével közvetlen összeköttetésben vannak. A munkakörülményeket is dicsérik a kollégák: „ez egy kánaán, ilyen helyen nem is tudod magad rosszul érezni”. Szinte mindegyikük kiemelte az összetartást. Elmondták, hogy mindenki megoldásközpontú, bármikor lehet a vezetőkhöz fordulni, ha valamilyen probléma felmerül. Csippán András túszerető is úgy véli, remek csapatot sikerült összeverebüválni. A vezénylésnél is fontos szempont, hogy jól összehozott kollégákat osszanak be egyszerre, de arra is ügyelnek, hogy mindenki mindenkivel együtt tudjon dolgozni. „Minden munkatársunknak van valami plusz tudása, ami egyedi, így a problémákat is könnyebb kezelni. Fontos, hogy észrevegyük, ha valakin a kiégés jelei jelentkeznek.” Pallanik László, az Utascentrum koordinátora azt vallja, hogy „egy kéréssel sokkal többet lehet elérni, mint egy paranccsal, és biztatjuk a kollégákat arra, hogy kérdezzenek. A cél most már ismert, az út ki van taposva, most már csak járni kell rajta.”

Völgyi Katalin



Csák József



Csippán András



Drahos Anita



Illés Edina



Pallanik László



Palágyi Csaba



Szabó Zoltánné



Tari Gábor

2023 – az integráció éve volt a MÁV SZK-nál

2. rész

A MÁV SZK 2023-ban ünnepelte megalakulása 10. évfordulóját, de nemcsak ettől volt különleges ez az év. A Társaság back office szolgáltatásainak szinte teljes körű kiterjesztése megvalósult a MÁV-VOLÁN-csoporton belül, és fel kellett készülni az Építési és Közlekedési Minisztérium alá tartozó társaságok kiszolgálására is. Rövid határidők, rengeteg feladat, feszes tempó jellemezte az évet, de közös erővel és kitartó munkával az elvárásoknak sikerült megfelelni. Az integrációkból adódó változások a vállalat mind a hat üzletágát és a Jogi szervezetét is jelentősen érintették. Lássuk, mi minden történt velük tavaly és mire számítanak idén. Az üzletágvezetőket kérdeztük.

Imrik Márta,
gazdasági üzletágvezető
helyettes

A 2023-as év számos kihívásban bővelkedett. Milyen változásokon ment át a Gazdasági üzletág?

2023-ban az üzletágunk sok területen komoly változásokon, fejlődésen ment keresztül. Az általunk könyvelt társaságok száma majdnem kétszeresére emelkedett, a megrendelői körünk jelentősen, 19 társaságra bővült. Ennek következtében a feldolgozandó bizonylatok, tranzakciók száma is markánsan nőtt. Az év során fontos lépéseket tettünk az integráció terén. A VOLÁNBUSZ Zrt. és VOLÁNTOURS Kft. számviteli tevékenységének átvétele a rendkívül rövid határidő mellett is zökkenőmentesen sikerült. A jelentős mennyiségű tevékenység-átvétel hatásaként az üzletág létszáma jelentősen, mintegy 160 fővel bővült, ami közel 65%-os növekedés.

Melyek voltak a tavalyi év legjelentősebb eredményei, mire a legbüszkébb?

A tavalyi évben több fontos eredményt értünk el, amire nagyon büszké vagyunk. Elsősorban kiemelném az integrációs projektjeink sikeres lebonyolítását, amely során a számviteli és adózási feladatok átvétele ütemezetten, gördülékenyen megtörtént a VOLÁNBUSZ Zrt., a VB SZK Kft., a ZÁHONY-PORT Zrt., a MÁV KFV Kft., továbbá a Magyar Közút NZrt., a KTI NKft., a KAV NKft., a MAHART Zrt., a MAHART-Szabadjutató Zrt.

esetében. Felkészültünk továbbá a NÖF NKft. és az Eszterháza NKft. esetén a szolgáltatások 2024. április 1-től történő biztosítására. 2023-ban az adóhatóság FKG-nál tartott átfogó adóellenőrzése is pozitív eredménnyel zárult, ami megerősíti szakmai hozzáértésünk, szolgáltatásunk színvonalát, minőségét.

Az év során folytattuk az e-számla-kampányunkat is, ami jelentős előrelépést hozott a digitalizációban, tekintve, hogy az elektronikus számlák aránya a korábbi 20%-ról mára már megközelíti a 70-80%-ot.

Milyen feladatokra, kihívásokra számíthat 2024-ben az üzletág?

Az idei évben továbbra is számos kihívással kell szembenéznünk. A VOLÁNBUSZ integrációjához kapcsolódóan közreműködünk a MÁV-csoport SAP-rendszerének kiterjesztésében, az egységes SAP-rendszer előkészítésében. Az átvett tevékenységek esetén kiemelt feladat a magas színvonalú szakmai szolgáltatásunk további biztosítása Megrendelőink részére, a hatékonyság növelése a szinergiahatások beazonosításával, valamint a csoport-szintű folyamatok lehetséges további automatizálásával.

Optimista vagyok a jövőt illetően, és bízik abban, hogy üzletágunk továbbra is sikeresen fogja kezelni a felmerülő kihívásokat és tovább tudjuk fejleszteni szolgáltatásainkat.

A 2023-as év számos kihívásban bővelkedett. Milyen változásokon ment át a Humán üzletág?

Gyakorlatilag szinte semmihez sem hasonlítható az, ahogy az előző egy évet megéltem. 2023-ban egyetlen, korábban megtapasztalt változási folyamathoz sem hasonlítható módon, mértékben és sebességben kellett végrehajtanunk azokat az integrációs lépéseket, amelyek során átformálódott a MÁV SZK a jelenlegi formára, ennek eredményeképpen az ellátott feladatok, az SZK-ban foglalkoztatott munkavállalók száma, a kiszolgált, szolgáltatásainkkal érintett munkavállalók száma, vagy bármely más mérőszám mind-mind 50 százaléknál nagyobb növekedést eredményezett. Szerencsésnek tartom magam abból a szempontból, hogy részese lehettem ennek a folyamatnak. Nagyon sok új tapasztalattal gazdagodtam, illetve a Humán üzletág is több olyan feladatot és kihívást tapasztalt meg 2023-ban, amik hozzájárultak ahhoz, hogy most már más struktúrában, másképp gondolunk a saját magunk szolgáltatói szerepére. Talán ez az egyetlen körülmény - a szolgáltatói szerepünk és fontosságának a megítélése -, amiben nem hozott változást a 2023. A Szolgáltató Központ egészében sok új kollégánk lett, illetve a Humán üzletágba is több vállalattól vettünk át kollégákat, akikkel folyamatosan annak a megoldásán dolgozunk, hogy hogyan lehet ezeket az integrációkat közösen jobb megoldásra vezetni.

Melyek voltak a tavalyi év legjelentősebb eredményei, mire a legbüszkébb?

2023-ban az integrációkat olyan módon valósítottuk meg, hogy időközben az üzletág alapműködése is folyamatosan növekvő tendenciát mutatott. Több olyan projektben is részt vettünk, amelyekben olyan jövőbe mutató változásokat generálunk és hajtunk vég-

re, amivel a szervezet működése hatékonyabbá tehető. Ilyen volt például a minden vasútvállalatot érintő 19/2011-es NFM rendelet módosítási projektje, amelyben a kollégák munkájának eredményeképpen egy újabb modernizációs lépéshez érkezett el a vasúti képzések területe. A képzési területen a GINOP képzési projekt eredményeinek köszönhetően külső forrás bevonásával, képzési költség megtakarításával tudtuk megrendelőink számára alapszolgáltatásainkat biztosítani. Több folyamatunk megváltoztatását is elértük az előző évben, a munkavédelmi szervezet folyamatainak digitalizálását, a digitális aláírások munkaügyi iratokon való alkalmazási rendszerének bevezetését vagy a belső kommunikációs rendszer kialakítása, aminek köszönhetően most például ez a cikk is létre tudott jönni. Eredménynek tartom, hogy a Szolgáltató Központ a csoportban egyedülálló módon megszerezte a Családbarát Munkahely minősítést. Kifejezetten büszke vagyok a kollégáimra és a velük való együttműködésre, ami lehetővé tette, hogy ezeket a sikereket, célokat el tudjuk érni, hiszen ezt csak közös erővel lehetett megvalósítani.

Milyen feladatokra, kihívásokra számíthat 2024-ben az üzletág?

2024 sem lesz eseménytelen és az eddig elért eredmények adnak új erőt és lendületet ahhoz, hogy az előttünk álló kihívásoknak is meg tudjunk felelni; amiben bizonyos, hogy nagyon nagy szerepe lesz a digitalizációnak. Folytatjuk a folyamatok digitalizációját, célunk, hogy a Társaság, illetve a megrendelőink munkavállalói számára minél magasabb hozzáadott értéket tudjunk teremteni, és az adminisztratív részfolyamatokat hosszú távon csökkenteni tudjuk.

Elek Viktória

„a Szolgáltató Központ a csoportban egyedülálló módon megszerezte a Családbarát Munkahely minősítést.”

Wágner-Szaniszló Ágnes
humán üzletágvezető

Őrangyal üzeni: ha segíteni kell, ne habozzunk!

Bárhol bárkivel előfordulhat, hogy a szeme láttára lesz rosszul valaki az utcán, a boltban, esetleg az autóbuszon vagy éppen az autóbusz-állomáson. A segítségre szoruló ember élete pedig sok esetben azon múlhat, hogy van-e olyan bátor, tette kész személy a közelben, aki gondolkodás nélkül, azonnal a segítségére siet, és megpróbálja életben tartani, amíg a mentők kiérkeznek.

Turi Zoltán autóbusz-vezető sosem tétovázik, ha segítségnyújtásról van szó. Márpedig március 17-én, vasárnap erre volt szükség. A szokásos Gyöngyös-Szeged járat visszafelé tartó útján, a szolnoki autóbusz-állomásra érkezve kollégánk nagy tömegre lett figyelmes. Beállt a számára kijelölt kocsiallásra, és megkezdte az utasok beszállítását, de a közeli csoportosulás tagjain messziről is látható aggodalom azonnali cselekvésre buzdította. Zoltán leszállt az autóbusról, átvágott a tömegen, amelynek közepén egy idős hölgy feküdt a földön. – Azonnal láttam, hogy itt nincs idő teketóriázni. Rögtön megnéztem a pulzusát, nem volt kitapintható. Mivel a néni nem mutatott életjeleket, és az arca is elszíneződött, szabadddá tettem a mellkasát, és megkezdtem a szívmasszázszt – meséli a történeteket munkatársunk. – Eközben a forgalmista kolléga hívta a 112-t, és a mentésirányító instrukciói alapján folytattam a szívpuimpálást – teszi hozzá. – Nem tudom, meddig tarthatott az egész, de egy örökkévalóságnak tűnt, amíg kiérkeztek a mentők. Végeztem a dolgomat, közben háromszor is próbált levegőt venni a néni. A kiérkező szakemberek átvették az ellátását, nekem pedig folytatnom kellett a járatot. Kicsivel később felhívtam a forgalmista kollégát, tőle tudom, hogy a hölgyet stabil állapotban szállították kórházba. Ez megnyugtató volt. Nem az első eset, hogy Zoltán hasonló helyzetbe került, sőt, mondhatni, komoly múltja van a segítségnyújtásban. – Sokszor előfordult már velem, hogy segítenem kellett, és van újraélesztési tapasztaltom is – meséli. – 2007-ben vettem át a Gyöngyös-Szeged járatot, és rögtön az első utamon egy utas rosszul lett menet közben.

Egy ápoló hölgygel közösen élesztettük újra: ő befúvást végzett, én pedig mellkasnyomást. De volt több olyan eset is, amikor egy balesethez én értem oda elsőként – emlékszik vissza. – Ugyanezen a Gyöngyös-Szeged járaton történt egyszer, hogy egy szemből érkező furgon letért az útról és mély árokba hajtott, majd az ároklalról visszapattant, és a levegőben hármát pördülve pont előttem állt meg. Kiszálltam a buszból, odamentem, bár nem tudtam, mi vár rám. Értésítettem a mentőket, de ott sajnos már nem lehetett segíteni – idézi fel a szörnyű balesetet Zoltán, majd hozzáteszi: – Tőlem nem áll messze, hogy azonnal segítek, ha látom, hogy baj van. Ez nem jelenti azt, hogy nem félek, de a remegés mindig csak az eset után tör rám. Akkor, az adott helyzetben csak az forog az agyamban, hogy nekem segítenem kell, minden tőlem telhetőt meg kell tennem. Kollégánk 2006 óta dolgozik a VOLÁNBUSZnál autóbusz-vezetőként. A közúti közlekedésben és a segítségnyújtásban szerzett tapasztalata, illetve családja mindig átsegíti őt a krízishelyzeteken. – Nem nagyon szoktam dicsekedni azzal, hogy segítettem valakin, de persze elmesélem otthon, mert ki kell beszélnem magamból – mondja. – Azt üzenem mindenkinek, hogy ha bajba jutott embert látunk, ne habozzunk segíteni, mert lehet, hogy akkor vettjük a legnagyobbat, ha a mulasztásunk miatt nem sikerül megmenteni valaki életét. Ilyen esetben tegyünk félre mindent, koncentráljunk, és ne azon gondolkodjunk, hogy mi várható! Abban a pillanatban kötelességünk ott lenni és minden tőlünk telhetőt megtenni!

VOLÁNBUSZ KIG

Kérdezz! Felelek

Feketéné Fekécs Gabriella közel 35 éve kollégánk: vonat fel- és átvevőként kezdett a Nógrád megyei Kisterenyén, ma a MÁV SZK raktárgazdálkodója Ferencvárosban. A kettő közötti kanyargós úton dolgozott többek közt a MÁV-ban, a MÁV Cargóban és a MÁV-START-ban, Hatvanban, Somoskőújfalun, a Keleti és a Déli pályaudvaron, személy-, áru- és számadó pénztárosként, tisztítási átvevőként és anyaggazdálkodóként is.

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

1990. május 2-án kezdtem a MÁV-nál vonat fel- és átvevőként – a dátumra pontosan emlékszem, viszont a napra sajnos már nem igazán. Azt tudom, hogy rengeteg helyre kellett elmennem a felkörösés miatt, és 24 évesen eléggé meg voltam szeppeven az új környezetben.

Mi volt az eddigi legnagyobb kihívás a munkád során?

A tisztí tanfolyam, amit 1998 és 2000 között végeztem el: két kisgyerek mellett tanultam és ingáztam Kisterenyéről Budapestre a négyes tőr mellett. A tanfolyamot ennek ellenére nagyon komolyan vettem, kiváló bizonyítvánnyal szerettem volna elvégezni. Volt olyan, hogy vizsgán a biztos négyes helyett kérdéseket kértem az ötösért (és ötöst is kaptam).

Melyik volt a legemlékezetesebb MÁV-os napod?

Egyértelműen 2000-ben a Tisztatavás. Szép megkoronázása volt az előtte lévő nehezebb időszaknak, ráadásul akkor először rendezték a frissen megnyitott Vasúttörténi Parkban. Készítettünk tablót, volt állófogadás, egyszerre emlékeztet volt.

Ki a legnagyobb példaképed a Csoportban?

Három is van, akiket bármikor felhívhatok és mindig segítenek nekem. ABC-sorrendben mondom, mert nem tudok különbséget tenni köztük: Borhi Judit, Vizdák Varga Katalin és Zimanné Illés Györgyi. Mindig is végtelenül kedvesek voltak velem.

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

Abszolút van, ha körbenézek a lakásban kislányommal mindenhol vonatokat látok: a férjem 40 évig volt mozdonyvezető, ez az otthoni modellvasút kollekciónkon is meglátszik. Ezen túl a családban mindig is rengeteg volt a vasutas, a kisebbik fiam is ebbe az irányba mozdult el.

Milyen más területen próbálnád ki magad a Csoportnál?

Ott, ami a következő lépcső nekem: nyugdíjas! Komolyra fordítva a szót: személypénztáros már voltam régebben és azt nagyon szerettem, szívesen kipróbálnám újra.

Mi volt a legemlékezetesebb, amit „kívülállók” mondtak a munkád kapcsán?

Nem nagyon emlékszem ilyenre, a családban és az ismerősi körben is sok a

„vasutas”, szóval nem sok „kívülállóval” van kapcsolatomban.

Hogyan töltödsz fel munkán kívül? Mi kapcsol ki téged?

Nemrég találtam rá a horgolásra, mostanában ezzel töltöm a szabadidőmet és úgy tűnik, ez még egy ideig így is lesz: a három unokám már nagyjából tíz évre elég rendelt adott le színes polipoktól Harry Potterig.

Mi lennél, ha jármű lennél?

Személyszállító kocsik lennék a Gyermekvasúton, hogy láthassam az utazókat és az ott dolgozó gyerekek lelkesedését és mosolyát minden nap, a gyönyörű környezetről nem is beszélve.

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

Legszívesebben vadló lennék, szóval mondjuk legyen Szilaj, a vad völgy paripája. Irigylem a szabadságát és a természetközeli életét.

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.

Toma Franciska

F(B)Ő A BIZTONSÁG



Fegyvere van, mégsem rendőr; tolvajt fog, de nem vasútőr; „biztbert”, sánt és állomást néz, vasutas lesz, azt hihetnénk. Ki ő? A megoldás: fegyveres biztonsági őr. Mert a MÁV-nál ilyen is van. A Biztonsági Főigazgatóság-hoz tartozó, különleges jogosultságokkal felruházott szervezet, a Fegyveres Biztonsági Őrség (FBŐ) munkájáról Isztin Norbert békéscsabai területi parancsnokkal beszélgettünk.

**Az egyenruha és a fegyver első pillantásra sokakat meg-
téveszthet. Ismerik, felismerik Önöket, hogy kik járőröz-
nek a sínek mellett vagy az állomások környékén?**

Sokszor nem, hiszen a szolgálati fegyver miatt rendőröknek, a formaruha és a MÁV-terület miatt vasútőröknek gondolnak min-
ket. Pedig a szervezetünk már csaknem tíz éve, 2016-tól a MÁV-hoz tartozik. Ekkor váltunk mi is „külsősökből” vasutas munkavállalók-
ká, annak minden előnyével együtt. Bár az igaz, hogy a feladatun-
kat és a hatáskörünket tekintve valahol a rendőrök és a vasútőrök között állunk.

Miben különbözik a munkájuk a vasútőrökétől?

Az FBŐ egy sajátos jogokkal felruházott, emellett kötelezettségekkel terhelt, szolgálati lőfegyver és kényszerítő eszköz viselésére jogosult biztonsági szervezet, míg a vasútőrök személy- és vagyonőrök. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy mi vasúti területen igazoltatha-
tunk, illetve – indokolt esetben – használhatunk bilincset, gumibo-
tot, gázsprayt- vagy akár lőfegyvert is.

Szükség van ilyen fokú védelemre a vasútüzemben?

Határozottan igen. Elég például csak arra gondolni, ha a Szolno-
kot Szajollal összekötő vasúti Tisza-híddal történne valami, leállna a Kelet-Európát Nyugat-Európával összekötő nemzetközi vasúti közlekedés. Ezért stratégiai fontosságú hidakat is védünk. De egy rézkábel eltulajdonítása is – mondjuk egy biztosítóberendezésből vagy a váltófűtőből – komoly gondot, késést, bosszúságot és anyagi kárt tud okozni.

**Fegyvert is kellett már használnia járőrözés vagy tettené-
rés során?**

Erre szerencsére még sosem volt szükség. Mi elsősorban a meg-
előzésre összpontosítunk. Már a pusztá jelenlétünk is visszatartó erővel bír. Itt nálunk, Békéscsabán például rendszeresen besegítünk a Kolbászfesztivál ideje alatt a rendőröknek az állomáson történő rendfenntartásban, verekedések megakadályozásában vagy határ-
sértők elfogásában. A fő feladatunk mégis a vasúti infrastruktúra védelme: hidak, kiemelt vasúti állomások, valamint Magyarország

törzshálózati vasútvonalain és a nemzetközi korridorokon lévő forgalomirányítási, továbbá energiaellátási létesítmények, műtár-
gyak őrzése.

**Mi történik a nyílt pályán? Milyen esetekkel találko-
zak kint?**

A kábeltolvajok mellett külön figyelmet fordítunk az elhagya-
tott, személyzet nélküli állomásokra, megállóhelyekre. Itt sajnos gyakoribbak a randalírozások, rongálások, és ha tudnak, visznek mindent, ami mozdítható: csaptelepet, OSB-lapot, bármit. Ha rendszeresen arra járőrözünk, erre jóval kisebb az esély. A pálya mentén is mindig történik valami. Volt, amikor tüzesetet vettünk észre, és nem ritka, hogy sántörést, hőnfutást észlelünk. Bár a sínek és a szerelvények kerekeinek „ellenőrzése” nem felada-
tunk, azonnal jelezzük ezeket az eseteket, amiért már jutalmat is kaptunk. Sokan talán nem is gondolnák, hogy egy ártatlannak tűnő gyerekcsíny akár tragikus balesetet is okozhatna, ezért min-
dig figyelünk a sínekre kihelyezett kövekre, nagyobb tárgyakra, mert ez a szokás sajnos még mindig nem ment ki a divatból. Volt, hogy ilyen cselekmény elkövetőjét érték tetten a kollégák, amiért szintén elismerték a munkájukat.

De ne csak a nyílt pályáról beszéljünk, fontosak az egyes vasút-
állomások üzemi területei is. Évente több alkalommal mentünk meg öngyilkosságot elkövetni szándékozókat, de segítettünk már vissza demens személyeket is a családjukhoz vagy egészségügyi intézménybe, hiszen feladatunk lehetőség szerint minden olyan eseményt megakadályozni, amely a vasúti közlekedés biztonságát sérti vagy veszélyeztetni.

Az esetekből úgy tűnik, más szervekkel, szervezetekkel is együtt dolgoznak.

Igen, a rendőrséggel nagyon jó, napi szintű a kapcsolatunk, és a vasutasok is rendszeresen hívnak minket, ha szükség van ránk. Arra törekszünk, hogy minél többen megismerjenek bennünket, a munkánkat az egész országban.

Bármikor elérhetőek?

Éjjel-nappal, 0–24 órában járőrözünk. Ugyanúgy, ahogy a vasút sem áll le, mi is mindig szolgálatban vagyunk az ország egész terüle-
tén. Az FBŐ-nek 11 telephelye van, ebből Békéscsaba az egyik. Mellettünk Szolnok, Székesfehérvár, Ferencváros, Győr, Záhony, Debrecen, Miskolc, Szeged, Pécs és Dombóvár rendelkezik területi egységekkel.



A formaruha és a változatos feladatok miatt biztos vonzó ez a szakma.

Így van! 2007-ben én is emiatt választottam ezt a hivatást, ez az első és remélem, egyetlen munkahelyem. Természetesen anno én is járőrként kezdtem, de 2019-től már területi parancsnok vagyok. Ettől függetlenül a mai napig ugyanúgy beosztom magam járőrnek és őrparancsnoknak is, mert szeretek kijárni, intézkedni, segíteni. Itt Békéscsabán sok a jelentkező egy-egy meghirdetett pozícióra, ráadásul nálunk nincs nagy mozgás. Ha valaki bekerül a csapat-
ba, általában itt is marad. Jó a feladat, jó a hangulat. Van olyan munkatársunk, aki már 30 éve itt dolgozik, de fiatalok, pályakezdők is vannak közöttünk. Az ország más pontjain azonban vannak olyan telephelyek, ahol gyakrabban keresnek új munkatársakat. Én csak ajánlani tudom mindenkinek.

Kiből lehet fegyveres biztonsági őr?

A jelentkezőknek több feltételnek is meg kell felelniük. Először mindenkinek meg kell felelni egy orvosi-pszichológiai alkalmassági vizsgán. Másodszor részt kell venni egy saját belső tanfolyamon, ami egy olyan vizsgával zárul, amit a megyei rendőrkapitánysággal közösen szervezünk. Ha ezeken a jelentkező megfelel, három hónap próbaidőt követően tudhatja magát az FBŐ teljes jogú tagjának. De a megmérettetéseknek itt még nincs végük, a későbbiekben is rendszeresen részt kell venni lögyakorlatokon, illetve kétfévente egy időszakos megújító vizsgán, ami szintén elméleti és gyakorlati feladatokból áll.

Nők is jelentkezhetnek járőrnek?

Természetesen! Bár nálunk, Békéscsabán valami miatt úgy alakult, hogy eddig csak férfiak jelentkeztek, de Budapesten, Dombóváron és Székesfehérváron is vannak női kollégáink. Aki tudja vállalni a forgó műszakot és nem fél a kihívásoktól, veszélyes helyzetektől, azokat a hölgyeket is várjuk az állományba.

Csahány Domitilla

LEGENDA LETT A LEGISMERTEBB MAGYAR GŐZÖSBŐL



Az immáron százesztendős 424-es mozdonyok hazánkban és a határainkon túl egyaránt a legismertebb magyar gőzmozdonyok, amelyek mára fogalom-má váltak a közlekedési szektorban, a mai napig töretlen népszerűségnek örvendenek. Ezt a megtisztelő címet leginkább a teljesítményükkel, kedvező vontatási és üzemeltetési tulajdonságaikkal érdemelték ki.

A legendás 424-es gőzmozdonyból, vagyis a „Bivalyból” 1924 és 1958 között összesen 514 jármű épült, ebből 365 a MÁV-nak készült. A gyártás 34 éve alatt sok változtatás történt a 424-es mozdonyon, ez még akkor is feltűnik, ha például az 1924-ben készült első hat mozdonyt összehasonlítjuk az 1958-ban épült utolsó példányokkal. A mozdonyokat a MÁVAG tulajdonképpen két időszakban gyártotta. Az első kétéves szállítás (1924–25) után 15 éves szünet következett, ez alól volt kivétel a 27. mozdony 1932-ben, amely a MÁVAG (akkori nevén Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak, Budapest) jubileumi, ötezredikként gyártott mozdonya volt. A 424-esek gyártása 1940-ben kezdődött újra, amely 1958-ig tartott. Először csak a magyar vasút számára, 1943-tól külföldi, főként jóvátételi megrendelésre is készültek mozdonyok.

A magyar vasút számára készült járművek a gyártási időszakot tekintve öt pályaszámcsoportha sorolhatók:

- az első két évben 26 mozdony épült, a 424,001-026,
- a MÁVAG 5000. mozdonya volt 1932-ben a 027-es,
- a II. világháború alatt épült a 424,028-240-es,
- a háború befejezését követően épült a 424,235-ös, illetve a 424,241-246-os,
- az 1950-es évek közepétől készültek a 247-365-ös pályaszámú mozdonyok.



Az első 26 mozdonyt, de leginkább az 1924-ben épült első hatot lehetett viszonylag egységesnek mondani. A tengelyrendezés azonban végig ugyanaz maradt, a mozdony különböző alkatrészeinek méretei változtak kis mértékben időről időre. A 2'D tengelyrendezésű mozdony két futótengelye oldalirányban jobbra és balra egyaránt 60-60 milliméterre (mm) eltolható forgóvázba lett beépítve. A négy kapcsolt kerékpár a főkeretbe ágyazott, a negyediknek 30-30 mm-es oldaljátéka volt, ami a szűk ívekben volt nagy segítség. A hajtott – a második – kerékpár 16 mm-rel vékonyabb nyomkarimával készült, így a mozdony merev tengelytávolsága csak az első és a harmadik kapcsolt kerékpárok távolságára korlátozódott. Ezáltal a jármű a legkisebb ívekben is befeszülés nélkül tudott haladni. A mozdonyt felszerelték önműködő és nem önműködő légnyomásos fékberendezéssel, valamint kézifékkal.

Az I. világháború után a legjobb szénlőhelyek elkerültek az országból, így a mozdonyt a rosszabb minőségű szénkészletre kellett tervezni. Így a 424-eseknek a korábbiól eltérő nagyobb rostélyfelülete volt. Az első 26 mozdony rostélyfelülete 4,46 négyzetméter, a rostély hossza 2820 mm, szélessége 1580 mm volt. A tüszsekrény fűtőfelülete 17,30 négyzetméter, a vízzel és gőzzel érintett tüszsekrény felülete 17,65 négyzetméter volt. A 424-es kazánjában 7,65 köbméter víz lehetett, az engedélyezett gőznyomás 13 atmoszféra volt, ami a 28. mozdonytól 14 atmoszférára emelkedett. A 424-es mozdony kéthengeres, iker túlhevítős gépezeténél egy-egy gőzhenger átmérője 600 mm, lökethossza pedig 660 mm. A kerekek átmérője 1606 mm maradt, bár voltak olyan törekvések, hogy a 100 km/órás engedélyezett sebességhez 1750-re növeljék a kapcsolt kerekek átmérőjét. A mozdony üres súlya szerkocsi nélkül 74,22 tonna, szolgálati súlya 83,2 tonna. A négy kapcsolt kerékpár tengelynyomása egyenként 14,3 tonna, ami összességében 57,2 tonnányi tapadási súlyt eredményezett. Így a mozdony vonóereje a tapadásból 9152, míg a gépezetből adódóan 11 359 kilogramm volt. A mozdony teljesítményét jól jellemzi, hogy 1961-ben a 424,341-es és a 345-ös pályaszámú mozdonnal végzett kísérletek idején a járművek 16 900-18 000 kilogramm indító vonóerőt fejtek ki.

Gyorsabb tempó, ülések a mozdonyon

A 424-es 85 km/órás engedélyezett sebességgel közlekedhetett, legalábbis az első időkben. Az 1932-ben elkészült 27. mozdony műszakrendőri próbája 107 km/órás legnagyobb sebesség mellett zajlott, a főfelügyelőség a jármű engedélyezett sebességét 90 km/órán határozta meg. Ezen felbuzdulva a vasút vezetése 1938 októberében azzal a kéréssel fordult a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez, hogy a többi 26 mozdonynál is emeljék 85-ről 90-re az engedélyezett sebességet. Ezt az igényt a miniszter elfogadta, így novembertől valamennyi 424-es – a később gyártottak is – 90 km/órával közlekedhetett.

Jelentős változás volt az is, amikor 1940 márciusában a MÁV elnökhelyettese, dr. Imrédy Kálmán javasolta, hogy külföldi mintára a magyar mozdonyokon is helyezzenek el üléseket. Erről éles vita kerekedett a vasút vezetésén belül, 1940 szeptemberében azonban a MÁV akkori elnök-igazgatója, Horthy István elrendelte, hogy a már közlekedő és gyártás alatt levő, azaz összesen 76 mozdonyra szereljenek üléseket. Ez könnyebbé tette, esetenként felüldít

pihenést jelentett a mozdonyvezetőknek és a fűtőknek – utóbbiaknak leginkább a tüztisztítások után – egyaránt. A mozdonyok megjelenését a füstterelő lemezek felszerelésén kívül a járművek kettős kéménnyel való ellátása változtatta meg alaposan. A csillagfúvó felszerelése volt az egyik legjelentősebb módosítás a 424-es mozdonyokon: 1958 májusában Dabóczy Ödön, Heller György, Jánosdeák Egon, Kassai Dénes és Torma István okleveles gépészmérnökök az Országos Találmányi Hivatalhoz nyújtották be a „fűvőcsöves füstgázelszívó szerkezet gőzmozdonyokhoz” című találmányukat szabadalmaztatásra. A feltalálók olyan fűvőcsöves füstgázelszívó szerkezetet alkottak, melynek hatásfoka felülmúlta a meglévő szerkezetét, így a gőzhenger dugattyújára ható ellennyomás csökkent. Az ellennyomás csökkentésével a vonóhorgon kifejthető vonóerő növekedett, az indikált teljesítményegységre jutó gőzfogyasztás pedig csökkent. A kétkéményes, csillagfúvóval felszerelt 424 088-as pályaszámú mozdony teljesítőképességének megállapítására a próbamenetet 1959 augusztusában tartották a Budapest–Hegyeshalom közötti vonalon. Ezek a próbák 3,75 százalékos szénmegtakarítást mutattak. A csillagfúvót a 424-es mozdonyokon kívül a MÁV felszerelte a 324, 375, 328 és 411-es sorozatokra is, és néhány 275-ös és 376-os mozdony is közlekedett ilyen berendezéssel. Az 1960-as években a csillagfúvó felszerelését követően néhány mozdonynál csökkentették a lökettérfogatot, ami jobb tapadást, kisebb szénfogyasztást eredményezett, a menetidőket is csökkenteni lehetett, és az ilyen mozdonyok járása annyival nyugodtabb volt, hogy felvetődött az engedélyezett sebesség felemelése 100 km/óra. Emellett húsz mozdonyt olajtüzelésre (pakura) alakítottak át, és 45 „Bivalyt” ingavonatok közlekedésére is alkalmassá tettek.

A 424-es mozdonyok külföldön

Ezek a járművek komoly hírnevet szereztek külföldi országokban is, döntően a szomszédos államokban. A mozdonyok kiskereskedelmi szerződések útján, a II. világháborús események következtében, és jóvátétel formájában kerültek külföldre. A háború idején a katonai és egyéb szállítások miatt, illetve a visszacsatolt területekre a MÁV 240 rendelkezésre álló 424-es mozdonyából jelentős számban kerültek a mai határokon túlra ilyen járművek. Ezek a mozdonyok a cseh, szlovák, jugoszláv, osztrák, német és lengyel vasutak pályáin közlekedtek. A háborús eseményeket követően 64 mozdony nem tért vissza Magyarországra. Ezek nagyrészt hadiszákmányként külföldön maradtak. A MÁVAG emellett jóvátételi kötelezettségként összesen 95 mozdonyt szállított külföldre, Csehszlovákiába, Jugoszláviába és a Szovjetunióba. A sors iróniája, hogy a háború után a Jugoszláviában maradt, majd a jóvátételként szállított mozdonyok a kedvező vontatási és üzemeltetési tulajdonságuk miatt itt is komoly népszerűsége tettek szert. Ebből adódóan a jugoszlávok 1955-ben a meglévő 424-es mozdonypark kiegészítése érdekében további 11 járművet rendeltek. A mozdonyok főleg az ország északkeleti részében közlekedtek, és a „Vitéz” becenévvel illették őket. Szintén Jugoszláviában rekedt a 424,001-es pályaszámú, azaz az első mozdony, amelynek felkutatását valamint hazahozatálát Busch Károly, a MÁV Zágrábi képviselője, korábban a dombóvári fűtőház vezetője, gépészeti osztályvető, területi igazgató intézte.

Putsay Gábor



„Megerőltetés nélkül, magas menetsebességekkel”

100 éves a 424-es

Amikor száz évvel ezelőtt a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak, vagyis a MÁVAG, legújabb mozdonya megtette az első métereket, aligha gondolta bárki, hogy a gőzös a hazai vasúti járműgyártás ikonjává válik. Ám így történt, sőt ha valaki magyar gőzmozdonyt emleget, biztosra vehető, hogy a 424-esre gondol.



„Száll a 424-es, mert az én papám fűti / Sivít a fekete mozdony, mert az én papám fűtő” – énekelte az 1970-es években Cseh Tamás, és nehéz dolga lenne a fordítónak, ha idegen nyelvre szeretné átültetni a dalt. Hiszen a 424-es önmagában csak egy számot jelent, ráadásul olyan számot, amelynek a vasútharátokat leszámítva, csak idehaza van jelentése. Azt már kevesebben tudják, hogy a mozdony nem vált azonnal legendává. Már csak azért sem, mert 1924-ben Magyarország a vesztes háború után még meglehetősen kilátástalan gazdasági helyzetben volt.

Reményekre jogosított

Az új mozdonytípus megalkotását még az I. világháború idején határozták el a hadi-

ipari szállítások megkönnyítése érdekében. A típus megvalósítása a háborús viszonyok közepette reménytelen vállalkozásnak tűnt, a háború után viszont az nehezítette, hogy a trianoni döntés nyomán Magyarország elveszítette a Zsil-völgyi szénmedencét is, ahol sokkal értékesebb szén bányásztak, mint a megmaradt területeken. „Ez a körülmény befolyással bírt az új típus megválasztására is, mert az eredetileg tervbe vett »ID« tengelyelrendezésű mozdony kazánja jobb minőségű szén figyelembevételével méreteztetett. A jelenleg rendelkezésünkre álló szénfajokra figyelemmel szükségesnek mutatkozott nagyobb rostélyfelület és nagyobb tüszekere ny alkalmazása, ez azonban az »ID« tengelyelrendezés esetén 14 tonna legnagyobb tengelynyomás betartása mellett

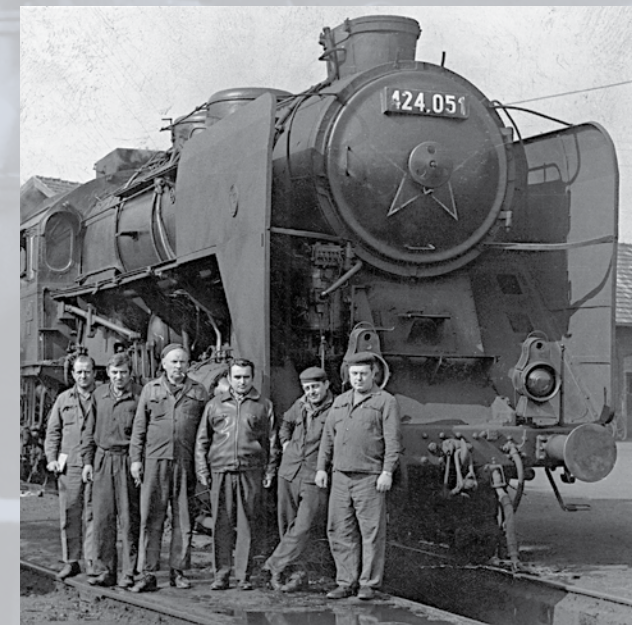
nem volt lehetséges” – írta a Vasúti és Közlekedési Közlönyben Laner Kornél vasúti és hajózási felügyelő 1924 júliusában, miután bemutatták a „Magyar Királyi Államvasutak 424. sorozatú mozdonytípusának” első példányát. Laner a cikkében legszögezi, hogy mivel a próbafutásokat még nem fejezték be, ezért azok teljes körű eredményeiről korai lenne beszámolni, ám ezzel együtt is olyan mozdonyként mutatta be a 424-est, amely reményekre jogosít. „Az új típus legnagyobb menetsebessége a műtanrendőri próba alkalmával 85 km/órán állapított meg, a próbáknál 100 km/órán felüli sebességeknél is kifogástalanul járt, úgy hogy előreláthatóan a nehéz gyorsvonatok továbbítására is kiválóan alkalmas lesz, amire nézve egyébként a közeljövőben

megtartandó beható próbák fognak megfelelő tájékoztatást nyújtani” – írta, hozzátéve, hogy a mozdonytípus megalkotásánál az a cél lebegett a gyártó előtt, hogy az minél kiterjedtebben legyen felhasználható és ezért aztán a már említett 14 tonnás legnagyobb tengelynyomás „figyelembevételével tervezetett”.

A 424-es elsősorban Kertész Béla gépészmérnök nevéhez köthető, aki 1923-ban lett a MÁVAG mozdonyszerkesztési osztályának vezetője, így ő irányította a konstruktőrök csapatát, amelynek akkoriban tagja volt a kormányzó fia, Horthy István is, aki ugyancsak a MÁVAG-ban dolgozott.

Nem készül újabb

A MÁV 1924–1925-ben huszonhat 424-est vásárolt, a típus a hozzáfűzött várakozásokat teljes mértékben kielégítette, úgy a nehéz teher-, mint a személy, valamint a gyorsvonatok továbbításában is. 1925 ősztől már 424-esek továbbították az Ausztriába induló gyorsvonatokat, amelyeknek a szerelvényei gyakran 52-56 tengelyt is számláltak; nem véletlenül állapította meg a Közgazdasági Értesítő című lap szerzője, hogy „az új mozdonyok a nehéz gyorsvonatokat a nehéz jellegű budapest–bánszabodai vonalrészén is megerőltetés nélkül, magas menetsebességekkel képesek továbbítani. Erős indító- és gyorsító képességük folytán – a gyorsvonatokra nézve megállapított menetidőket lényegesen kisebb, legnagyobb menetsebességek mellett képesek betartani, mint a szóban levő vonatok továbbítására azelőtt alkalmazott 301. sor. mozdonyok”. De sajnos a folytatás nem volt ennyire dinamikus. 1926-tól a MÁVAG nem gyártott újabb 424-eseket, amelyek később a világgazdasági válság is szerepet játszott. Új jármű – mindössze egy darab – csak 1932-ben készült. Ez volt a MÁVAG történetének ötvenedik leggyártott mozdonya, és az első 424-esekhez képest némi változtatásokat is eszközöltek rajta: a kezdetben



alkalmazott Pecz-féle víztisztító helyett egy második gőzdómba helyezett német szabványú rácsos víztisztítót alkalmazták; a túlhevítő fűtőfelületét megnagyobbították és ezzel a túlhevítés nagyságát növelték. Noha az ünnepi járművet maga Horthy Miklós is megtekintette, és elismeréssel nyilatkozott róla. A 424-esek gyártása a háborúval összefüggésben 1940-től jelentős mértékben emelkedett és 1944-ig több mint kétszáz készült.



Büszkeséggel

A 424-esek gyártása azonban a háború után sem állt le, 1958-ig összesen 514 járművet építettek, egy részüket exportra. (Érdekesség, hogy az ötvenes években még Észak-Koreába is jutott a mozdonyból.) Noha az első példányokhoz képest addig is sok apró változtatást végeztek a 424-eseken, a leglátványosabb mindenképpen az úgynevezett szélterelő lemezek felszerelése volt, amellyel az összes itthon futó járművet ellátták. Ettől még dinamikusabb lett a mozdonyok megjelenése. A vasutasok körében a 424-eseknek Bivaly, vagy – a legendás finn hosszútávutó után – Nurmí volt a beceneve, és ahhoz, hogy ikonikus járművé váljak, nemcsak megjelenésük és teljesítményük járult hozzá, hanem az is, hogy mozdonyvezetők is áhítattal emlegették, és az újonnan belépőknek, friss vizsgával rendelkezőknek nem is engedték, hogy a mozdonyt vezessék; végig kellett járniuk a számárlétrát, míg a 424-esre kerülhettek. Ennek azonban ellentmond, hogy amikor 1957-ben leforgatták a Dani című filmet, akkor a Film, Színház, Muzsika tudósítása szerint a következő történt: „A Hámán Kató fűtőházban zajlottak le a film forgatásának talán legizgalmasabb pillanatai. Az itt eltöltött napok egyik érdekes eseménye, hogy Páger Antal megtanult mozdonyt vezetni. Igen, amit a filmen látunk, nem trükk, néhány napos szorgos munka után egymaga vette át a »parancsnokságot« a 424-esen”. Mindez nehezen hihető, az viszont bizonyos, hogy a neves színművész, akinek ez volt az első filmje, miután visszatért az emigrációból, mindent megtett annak érdekében, hogy meggyőzze közönségét mozdonyvezetői kvalitásáról. „És Páger mozdonyvezetője? A családjáért él, nagyszájú, dolgozik, zúgolódik, udvarol a feleségének, de megfordul a strandbéli »jó nők« után. Szóval esendő, se jó, se rossz ember” – írta a korabeli kritika.

Ha abból indulunk ki, hogy már 1932-ben átadták az első villamosított vasútvonalat, és a dízelmozdony sem volt ismeretlen akkoriban, különösnek tűnik, hogy Magyarországon még 1958-ban is gyártottak 424-eseket. Ám ha ehhez hozzátesszük, hogy akkoriban csak nagyon kevesen gondolták, hogy e járművek valaha is kikopnak a hazai közlekedésből, máris árnyaltabb képet kapunk. Ettől függetlenül, az 1960-as években már egyértelműen a villany- és a dízelmozdonyoknak állt a zászló, a gőzösök, így a 424-esek is, egyre kevesebb alkalommal vontathattak jelentős személy- és gyorsvonatokat, a hetvenes évek végére pedig lassan a teherforgalomból is kikoptak. A közforgalomban menetrend szerinti vonatot utoljára 1984. december 31-én továbbított 424-es mozdony Sárbogárd és Bátaszék között. A Cseh Tamás-dalt idéztük már, de 1997-ben a Locomotív GT visszatérő lemezének 424–Mozdonyopera volt a címe, sőt Presser Gábor az egyik dalban már a „424-es csatahajóról” énekel: „és szárnyakat ragasztunk mindenhová, / a kémény fölé és a sínek alá, / és lesz aki tudja, hogy mire való / a 424-es csatahajó”. Noha a csatahajóról az utókor sem feledkezett meg, így hát dicső múlt felidézése mellett a 424-es napjainkban leginkább „arra való”, hogy nosztalgiaszerelvényeket vontasson.

Legát Tibor

HÉT ÉVTIZEDE A FEDÉLZETEN

Az Utas Roló generációkon átívelő sikere, változatlan recept alapján



Kevés olyan emberrel találkoztam, aki így vagy úgy ne került volna kapcsolatba az Utasellátó édességeivel, amelyek egészen megdöbbentő módon, de 74 éve, 1948 óta szereznek örömet kicsiknek és nagyoknak. Vannak, akiknek felcsillan a szemük a csokikrémmel töltött ostya láttán, míg mások riadtan

húzzák fel a szemöldöküket a termék cukortartalma miatt, de egyvalami mégis biztos: közös élmények sora kapcsolódik a fényes papírba vagy éppen áttetsző celofánba csomagolt ízletes desszertekhez. Az Utasellátó termékek 2024-ben nagyobb népszerűségnek nem is örvendhetnének, de vajon mi az oka, hogy a cseppet sem korszerű édesipari készítmények ennyire kelendőek, és kinek köszönhetjük, hogy mind a mai napig kapható az utasroló vagy az ikonikus „Utasellátós” linzer?

A választ Várhalmi István cukrászmestertől kaptuk meg, aki egy kimerítő beszélgetés során elevenítette fel a márka legfontosabb mérföldköveit, és elárulta azt is, hogy miért döntött az édességek feltámasztása mellett, ráadásul az eredeti receptúra alapján. Szavait helyenként Dibácsi Tamás, az Utasellátó igazgatója egészíti ki, hogy tökéletes körképet kapjunk a vállalat jelenéről.

Többféle néven is találkozhatunk az Utasellátó édességekkel, tisztázzuk, hogy mi a különbség az Utasellátó az Utast ellátó és az UE márkanevek között.

Várhalmi István: Az Utasellátó egy régi állami vállalat, ami a mai napig létezik. Az Utast Ellátó pedig mi vagyunk, akik a valamikori Utasellátó édességeit megpróbáltuk feltámasztani, visszahozni a boltok polcaira és az emberek tudatába – ahova véleményem szerint való.

Ehhez egy, az eredetihez nagyon hasonló logót használunk, Utast Ellátó felirattal. Mivel a régi nem volt levédve, ezt szerencsére megtehetjük, így a csomagolás is közel azonos a korábbival. A vonatok fedélzetére szintén mi gyártunk, ott UE logós termékek képezik a kínálatot, és a teljesen eredeti, „Utasellátó” megnevezésű édesség is kapható, de kizárólag a MÁV-START Retrő hétvégéin, a vasúttársaság engedélyével, azaz az ő megrendelésükre.

Eredeti receptúrák alapján is dolgoztok. Mely termékek egyeznek meg egy az egyben az 1992-ig gyártott édességekkel?

V. I.: A jelenleg kapható termékeket 2013 és 2015 között fejlesztettük ki egy régi szakemberrel, aki 38 évet húzott le az Utasellátónál, őt Vándor Lászlónak hívták. Tőle kaptam meg az eredeti receptúrákat, és ő volt az, aki megtanította, hogy hogyan kell megcsinálni



ezeket a termékeket, amelyek az első perctől az utolsóig kézzel készültek – kezdetben nálunk is. Egyébként ez ma már nincs így, mert lehetetlen volna kielégíteni az igényeket. Az édességek – anyaghányadukat tekintve – teljesen megegyeznek a régiekkel, tehát a csokiroló és a kockák az 1948-as összetétel alapján készülnek. Amin változtattunk, az a gyártástechnológia volt, így el tudtuk érni, hogy a tejszármazékok ellenére is sokáig eltarthatók legyenek. Én úgy gondolom, hogy ezekhez a receptekhez nem szabad hozzányúlni, mert tisztelnünk kell az elődeink munkáját. Amikor egy kolléga azt mondja, hogy újragondolta a Rákóczi-túrót, akkor azt mondom „Ne gondold újra!”. Csinálj egy új túrós desszertet, de ha a tradicionális süteményt készíted, akkor annak olyannak kell lennie, mint ahogy azt Rákóczi János cukrász annak idején az Astoriában megálmodta. Nincs alternatíva. Ahogy a zserbóban vagy a Gundel-palacsintában sem.

„A terméket nem újragondoltuk, csupán a gyártástechnológiát modernizáltuk”

Hányféle édesség szerepel jelenleg a kínálatban?

V. I.: Ezt érdemes kettébontani. A boltokban csokiroló és kakaós szelet kapható, míg a vonatokon ennél több édesség tűnik fel.

Dibácsi Tamás: A vonatokon háromféle bomba, a csokiroló és két-féle csemegekocka vásárolható meg, tehát összesen hatféle termék. Amikor megkezdttük az együttműködést Istvánnal, próbáltunk minden édességet az Utasellátóra „szabni”, ezért egy kicsit másabbak, mint a boltban kaphatók. Mi magasabb minőséget szerettünk volna, így eltérő kakaótartalmú csokiból gyártatunk prémium-termékeket. Ezeken felül az Utasellátó tradicionális süteményeit is kértük vissza a kínálatba.

Hogyan készülnek a termékek?

V. I.: A gyártás teljes egészében Magyarországon zajlik, és amíg én ülök az ügyvezetői székben, ez így is marad. Lehet, hogy vaskalapos, régi vágású szakembernek tartanak, de úgy gondolom, hogy ez olyan nemzeti érték, amelynek itt kell készülnie, viszont már gép-

pel előállítva – erre fokozatosan álltunk és állunk át. Itt lépett be a történetbe Sárközi Márton, akivel 31 éve ismerjük egymást. (Sárközi Márton a Bakery World Kft. ügyvezető igazgatója, náluk készülnek az édességek. – a szerk.) A gyártókapacitás jelentős, 40 000 ostyát tudnak megsütni egy nap alatt, amit aztán csokis krémmel töltenek meg. Az így elkészült hüvelyeket mártógépre viszik, ahol csokoládé-függöny alatt haladnak át és magas minőségű étcsokoládé-bevonatot kapnak.

Az Utasellátó édességeihez 1992-től 2015-ig nem lehetett hozzájutni, hiszen a MÁV-nál a szervezet fokozatosan leépült, majd megszűnt, egészen a 2018-as feltámasztásáig. Nagy meglepetés ért mindenkit, amikor a csokik két évtized után újra felbukkantak a boltokban, majd a fedélzeten. Milyen élmények kapcsolódnak a termékek visszavezetéséhez?

V. I.: Rengeteg megkeresést kapunk, és az sem véletlen, hogy a mai napig az én magánszámom szerepel az összes csomagoláson, leginkább nálam kell hogy lecsapódjanak a vélemények. Hazudnék, ha azt mondanám, hogy mindenki elégedett volt, de 90 százalék felett boldogok az emberek. Szerintem a huszonegyedik órában keltettük életre a termékcsaládot, mert még sokan vannak, akik ismerik, így megveszik, mi pedig megmutathatjuk a gyermekeinknek, hogy mi volt az, amit mi és a szüleink fogyasztottunk régen, amikor még nem volt ennyiféle édesség a boltok polcain.

D. T.: Így van, közös törekvés volt Istvánnal együtt, hogy minél előbb állítsuk vissza a forgalomba a csokikat, különben elfelejtődnek.

V. I.: Attól viszont, hogy ezt mi támasztottuk fel és mi gyártjuk, a termék nem a miénk. Az édességeket évtizedek alatt fejlesztették ki magyar szakemberek, így ez közös az Utasellátóval és végső soron minden magyar emberé. Úgy gondolom, hogy ez egy nemzeti kincs, amire mindannyiunknak vigyázni kell.

Benke Máté

Fotók: Fajcsák Balázs, Molnár Zsolt, Fortepan

UTAST ELLÁTÓ



1965, Nyugati pályaudvar, Fortepan/Bauer Sándor

Érdeklőség, hogy a logó megalkotásához állítólag Hofi Gézának is köze volt, hiszen a Kőbányai Porcelángyárban dolgozott porcelánfestőként, és mivel az Utasellátó étkezleteit is festette, így részese volt a fejlesztők csapatának.

A szőrös és a pongyola

– avagy nem minden az, aminek látszik



Két vadon termő növény, amit biztos, hogy mindenki ismer. Az egyiket a csípése, a másikat repülő magjai miatt. Nem nehéz kitalálni, hogy főszereplőink a csalán és a pitypang. Míg előbbitől rettegünk, utóbbit alig várjuk, hogy levadásszuk és játsszunk vele egyet, mégis a legtöbben csak gyomnak tekintik ezeket a mindenhol fellelhető virágokat. Milyen kár, sőt óriási hiba, hiszen mindkettő sokoldalú gyógynövény és szuper konyhai alapanyag.

Csalán

Már a legkisebbek is felismerik cikcakkos leveléről, és tudják, hogy ezt a növényt jobb messziről elkerülni, hiszen a véletlen találkozás igencsak fájdalmas lehet. A tűzkeresztségen hamar átesünk, senki sem ússza meg csípését és az égető, szúró, viszkető érzés a hólyagos kiütéssel párosulva örökre belénk vésődik. Mert a csalán mindenhol ott van: kertekben, erdőn-mezőn, utak szélén. És ennek igencsak örülhetünk! A csalán ugyanis igazi csodanövény. Nemcsak védekezésében, hanem jótékony hatásaival is átlagon felüli. A csípést egyébként – érintésre hangyasavat kibocsátó – szőreivel okozza, amelyek az egész növényt sűrűn beborítják, de kesztyűvel és hosszú ruhával könnyen túljárhatunk az „eszén”. A népi gyógyászatban régóta ismert csodaszer, a növény friss hajtásával ma is előszeretettel csapkodják a reumásokat. Teáját évszázadok óta fogyasztják ízületi betegségek ellen, az egyik legjobb méregtelenítő, salaktalanító és vértisztító. Rengeteg vitamint (C, B, K) és ásványi anyagot, például vasat tartalmaz. A kertben is sok segítséget nyújt a többi növénynek, pl. a közelében felerősödnek a gyógynövények egészségjavító tulajdonságai. A belőle készült erjesztett csalánlé kiváló biopermetező és

tápoldat. A konyhában se féljünk tőle, megfelelő előkészítéssel nem fogja megcsípni a nyelvünket, sőt ízlelőbimbóink kifejezetten hálásak lesznek a belőle készült levesért, főzelékért, köretért.

Pitypang

A pongyola pitypang, más néven gyermekláncfű vagy kutyatej egészen biztosan a gyerekek kedvenc növénye – és nem csak beszédes nevei miatt. A mindenhol felbukkanó rikitóan sárga virágok ugyanis hatalmas „bóbitákká” alakulnak át (Weöres Sándor leghíresebb tündérének ihletője is talán ez a virág), amik egy enyhe fújástól is ezer felé képesek elröpkülni. És ezzel meg is fejtettük a titkot, miért ilyen hatékony ez a növény, miért lehetünk rá bárhol, hiszen ezek a bóbiták, amiket a szél vagy mi magunk szétfújunk, a növény magjai. A pitypang azonban több egy gyomnövénynél. Virága, levele és gyökere is felhasználható a konyhában salátának, teának, szörpnek, ráadásul jó szolgálatot tesz egészségünk védelmében. A tavaszi méregtelenítő kúrák fontos alapanyaga, hatékonyan védi a májat, a vesét és az epét, gyógyír a menstruációs panaszokra. Levele a vitaminok (A, B, C, D) és ásványi anyagok (vas, magnézium, cink) gazdag forrása.

Receptek



Csalánpesto

Hozzávalók: 5 bögre csalánlevél (csak a friss hajtásokat szedjük le), ¾ bögre olajos mag (dió, napraforgó, fenyőmag vagy ezek keveréke), 2 ek. parmezán, 2 gerezd fokhagyma, ½ bögre olaj, 2 ek. citromlé, ½ tk. só

Elkészítés: A csalános recepteket mindig blansírozással kezdjük. A leszedett csalánt mossuk meg, majd dobjuk forrásban lévő bő vízbe. Forgassuk át, hogy mindenhol érje a forró víz, hagyjuk 1-2 percig forni, majd tegyük át jeges vagy nagyon hideg vízbe. Forgassuk át abban is, szedjük ki, csavarjuk ki, és csak ezután használjuk. Ilyenkor már nem csíp, megmarad az élénk színe és az íze is finomabb lesz. A magot száraz, forró serpenyőben pirítsuk meg, és várjuk meg, hogy kihűljön. Az összes alapanyagot tegyük egy késes aprítóba és turmixoljuk krémesre. A pestót frissen fogyasszuk pirítóson vagy egy tál gőzölgő tésztán.



Tavaszi csalánleves

Hozzávalók: 350 g csalán, 2 db tojás, 1 sárgarépa, 3 szál újhagyma, 100 g paradicsomszós, 50 g rizs, 50 g vaj, 2 ek. olaj, 1 db citrom, só, bors, paprika

Elkészítés: A csalánt blansírozzuk. Az újhagymát és a sárgarépát vágjuk apróra. Egy fazékban forrósítsuk fel a vajat és az olajat, majd dinszteljük meg benne a hagymát és a sárgarépát. Adjuk hozzá a paradicsomot, egy kanál pirospaprikát és sózzuk-borsozzuk. Ezután adjuk hozzá a blansírozott csalánt és a rizst, majd öntsük fel kb. egy liter vízzel. Főzzük kb. 20-30 percig. Mielőtt levesszük a tűzről a levest, a tojásokat üssük egy tálba, adjunk hozzá néhány kanállal a forró levesből, keverjük össze és vékony sugárban öntsük a leveshez. Tálalás előtt citrommal ízesíthetjük fogásunkat.

Csalános-cukkinis tócsni

Hozzávalók: 3 nagy marék csalánlevél, 60 dkg cukkini, 120 g liszt, 6 kisebb tojás, 2 gerezd fokhagyma, 240 g reszelt sajt, só, bors

Elkészítés: A csalánt blansírozás után felaprítjuk. A cukkinit lereszeljük, besózzuk és 15 percet állni hagyjuk, majd kicsavarjuk a levét. Ezután minden hozzávalót összekeverünk. A masszát hagyjuk állni 15 percet, majd lapos lepénykéket formázunk belőlük, amiket enyhén olajos serpenyőben kisütünk. Magában vagy fokhagymás tejjel is tökéletes.



Pitypang pongyolában

Hozzávalók: egy tál sárga pitypangvirág, liszt, tojás, só, ásványvíz, olaj a sütéshez

Elkészítés: A pitypangvirágokat megmossuk, a virág alatti zöld részt levágjuk és hagyjuk megszáradni. A lisztből, tojásból, sóból és ásványvízből sűrű palacsintátészta keverünk. A virágfejeket beleforgatjuk, majd forró olajban kisütjük.



Pitypangtea

Egy csésze teához kb. 10 sárga pitypangvirágra lesz szükségünk. A sárga szirmokat vágjuk le, és öntsük fel forró vízzel. Hagyjuk ázni 15 percig, utána szűrjük le és fogyasszuk magában vagy mézzel édesítve.

Csohány Domitilla

Két keréken, szerte az országban – a Mátra és környéke

Kétség sem férhet hozzá: páros lábbal rúgta be az ajtót a tavasz, ezzel párhuzamosan pedig temérdek szabadidős program kapott zöld utat. Túrázás, kerékpározás vagy akár némely vízi sport is kedvező körülmények között űzhető, így nincs más hátra, mint útra kelni, méghozzá két keréken, a bringánk nyergében! Nézzük is meg, hogy merre érdemes a Mátrában, illetve a régióban kerékpározni.



Mielőtt bárki is elkezdene aggódni, meg kell, hogy nyugtassuk, a Mátrában és annak környékén nem csak emelkedőkkel tűzdelt utak vannak. Éppúgy megtalálják a számításukat azok, akik egy könnyed családi túrára vállalkoznának és azon sporttársak is elégedetten csettinthetnek, akik a komolyabb kihívások iránt elkötelezettek.

Kerékpáros paradicsom

A Mátra Magyarország egyik legszebb hegyvidéke, mely tökéletes célpontja lehet minden kerékpárosnak, legyen szó családos kirándulókról, kezdőkről, vagy a nagyobb kihívásokat kereső tapasztalt bringásokról. Az elmúlt időszakban több kerékpáros-fejlesztés is megvalósult a régióban, gondoljunk csak arra, hogy hazánk legmagasabb pontját már mind Parád, mind Gyöngyös felől tükörsima aszfalton közelíthetjük meg, és Galyatető fele is egyre jobban állnak a munkálatok. Ezek mellett a másik nagy mérföldkő a 21-es főúttal párhuzamosan futó kerékpárút átadása volt, aminek létrejöttével egészen Somosközfaluig el lehet jutni, hol kerékpárúton, hol alacsonyabb forgalmú utakon.

Családi túrák

Kezdjük a könnyebb útvonalakkal, melyek többségének az origója Gyöngyös városa. A Mátra kapujának is nevezett településre órás ütemben közlekednek a vonatok a Keleti pályaudvarról, ebből adódóan érdemes a vasutat használni, már csak azért is, mert ezen a viszonylaton a szerelvények többsége KISS emeletes motorvonatokkal van kiadva.

A kiindulási pont tehát Gyöngyös, ahonnan rövid idő alatt ki lehet keveredni és a forgalom miatt se fájjon a fejünk, ugyanis a várost elhagyva szinte egyből kezdődik a kerékpárút. A környező falvak mindegyike kiváló úti célként szolgálhat: Gyöngyössolymos, Gyöngyöstarján, Gyöngyösoroszi, sőt az Apci tengerszem is elérhető távolságban van. Ezek az utak kevésbé dimbes-dombosak, így kedvezőek a kerékpározással most ismerkedők számára, valamint a családoknak, akik egy kellemes, stresszmentes napot szeretnének eltölteni a szabadban. A galyai oldal lábánál, azaz Tar és Mátraballa fele is akadnak bőven teljesíthető túraútvonalak, de ezek egy fokkal már

megterhelőbbek, mint a korábban említettek. Ez utóbbiak többsége erdei kerékpárút, ahol piknikezésre is alkalmas helyek biztosítják, hogy mindenki élvezhesse a természet szépségét és a friss levegőt.

Egy másik remek választás a Mátrafüred és Sástó közötti útvonal, ami ugyan rövid, viszont annál festőibb szakaszon vezet keresztül. Az odavezető út a vége fele enyhén, de alig észrevehetően emelkedik, azonban a természet nyújtotta gyönyör kárpótól minket a fáradalmunkért. A Sás-tó, valamint az ottani szabadidő- és élménypark számtalan lehetőséget nyújt a kikapcsolódásra.

Kihívások a Mátra bércein

A hegyvidéki tájak szerelmesei és az edzettebb, felkészültebb sporttársak a hegygerinc mentén találhatják a legjobb és nem mellesleg legszebb kilátással rendelkező útvonalakat. Az igazán vállalkozó szelleműek a csúcstámadás gondolatával is kacérkodhatnak, hiszen nincs is jobb érzés, amikor a hegytetőről lenézve szemléljük, hogy honnan is vágjunk neki a kalandnak és mekkora távot tettünk meg a csúcsig.

Viszont hiába a Mátra a legnagyobb átlagmagassággal rendelkező hegységünk, természetesen vannak alacsonyabban fekvő csúcsok is. Ezek közül a legnépszerűbb a Sár-hegy, ami alig pár kilométerre van Gyöngyöstől és az odavezető emelkedő se nevezhető nagyon meredeknek. Éppen ezért előszeretettel keresik fel az Abasár és Pálosvörösmart szomszédságában fekvő helyet, ami a dombtetőn fekvő Szent Anna-kápolna és az előtte lévő kis tavacska miatt lett még inkább különleges.

Fontos kiemelni, hogy a kaptatós útvonalak zöme nemcsak fizikailag megerőltető, hanem ha terepen közlekedünk, akkor a technikai elemek adta nehézségekkel is kalkulálni kell. Szűk, kavicsos kanyarok, lejtők – ezek mind-mind gyakorlott kerekest igényelnek, ezért indulás előtt célszerű a különböző navigációs alapú alkalmazások segítségével tájékozódni, elkerülve így egy esetleges baleset bekövetkezését. Továbbá minden kerékpárosnak ajánlott felvenni egy sisakot, gyengébb fényviszonyok esetén pedig villogó lámpákat vagy fényvisszaverő ruházatot alkalmazni. Mindemellett nem árt, ha van nálunk tartalék belső és egy mini pumpa annak érdekében, hogy egy esetleges defekt ne vessen véget a napnak.

Gasztronómia és kultúra

A túra mellett érdemes kísérőprogramot is beiktatni, mint például egy klasszikus gasztrókitekintést. Erre remek lehetőség a Gyöngyöshöz közeli Farkasmályi pincesor huszonhat pincéje, mely a 17. század



óta szolgálja a szőlőművességet és a borkészítést a Mátraalján. Kiterjedését tekintve hazánk második legnagyobb borvidéke, végig a Mátra déli lejtőin a Zagyvától egészen a Tarnáig.

A népszerűbb attrakciók közé tartozik még a Parádsasvári Üvegmanufaktúra, ahol egyedülálló módon a látogatók ki is próbálhatják az üvegfúvást, sőt ily módon saját poharat is előállíthatnak maguknak. A másik, szintén kihagyhatatlan kulturális kavalkádot a Mátra Múzeum adja. A múzeum nemcsak a régió természeti és eszmei örökségének állít emléket, hanem több időszakos kiállításnak is otthont ad, nem mellesleg egy rendkívül nívós természettudományos pavilont is működtet, közel 1200 négyzetméteren.

Fajcsák Balázs



TIPP

Budapestről indulva, hatvani átszállás után megérkezünk Jobbágyi településre, ahonnan az első úti célunk az Apci tengerszemhez vezet, ahol egykoron egy andezitbánya működött. Ezt követően visszakanyarodunk Jobbágyi felé, majd közvetlen a Mátra mentén haladva Gyöngyöstarjánba érkezőnk. Itt érdemes megcsodálni kis hazánk egyik, ha nem a legszebb vérszilvafa sorát, ami tényleg csodaszámba megy. Miután itt is végeztünk, hamarosan megérkezünk Gyöngyösre, ahol akár egy nagyobb pihenőt is lehet tartani, azonban ezt érdemes kitolni pár kilométerrel, hiszen innen nem messze található a már említett Farkasmályi pincesor, ami így egyben a végállomásunkat is jelenti. Ez a túra szűk 35 kilométer, ami picivel több mint egy Velencei-tó-kör, szóval megérdemelten pihenhetjük ki a fáradalmainkat finom borok és még annál is finomabb ételek mellett, miközben az előttünk csúcsosodó Mátrát szemléljük.

A Tisza-tó szerelemese



„Aki a Tisza-tavat megszereti, annak örök szerelem marad”-vallja Nóta Imre mozdonyvezető kollégánk, akit már csak Kapitánynak hívnak vasúti körökben, hiszen 5 éve járja hajóval és csónakkal a Tisza-tavat. Szabadidejében csónakos túrákat szervez, amelyre kollégáit, barátait és minden érdeklődőt szeretettel vár. Lelkesedése eredményeképpen született egy kedvezményes megállapodás a helyi Albatrosz kikötővel – ahová szintén vasutasok által jutott el korábban –, melynek köszönhetően a MÁV-VOLÁN-csoport kollégái kedvezményesen tudnak szolgáltatásokat is igénybe venni.

Mióta vezetsz mozdonyt a MÁV-STARTnál?

1992-től szolgálom a MÁV-START (és jogelődei) kötelékében, 16 évig vezető jegyvizsgáló voltam, 2008 óta vezetek mozdonyt, összesen 32 éve vagyok vasutas.

Akkor ezek szerint a vasút volt előbb, és a hajózás csak utána?

A vasút már az iskola elvégzése után belépett az életembe, míg a hajózás 2019-ben jött, amikor csak vendékként voltam jelen a tavon. Akkor tudatosult bennem, hogy nekem is kell egy hajó, amit még abban az évben meg is vettem: kis kabinos, kormányállásos hajó. Magamat képeztem, hogy aztán 2020-ban letegyem a motoros hajóvezetői jogosítványt, ami pont olyan, mint egy B kategóriás jogosítvány. A Tisza-tavon jellemzőbbek a motoros hajók, de elvéve találkozhatunk vitorlásokkal is. Sokat jöttem-mentem, hogy megismerjem a tavat és a folyót, mielőtt elvittem az ismerősöket, mivel könnyű eltévedni helyismeret híján.

Hogyan jutottak el hozzád a kollégák?

Tudod milyen a vasút (nevet), szájról szájra terjedve kerestek meg a kollégák, már 2020 óta viszem őket a hajómmal csupán az üzemanyag árát szoktam elkérni. Mindig örömmel tölt el,

ha jól érzik magukat a túráimon, nekem ez a fizetségem. Jelenleg túravezetői tanfolyamot végzek, hogy megismerjem a helyi élővilágot, a növényeket és állatokat, mert amikor megkérdezik, hogy ez milyen növény vagy madár, ne csak annyit tudjak rá mondani, hogy vízi...

Mennyi ideig tart egy kör motorcsónakkal vagy hajóval?

Nagyjából 3-4 órát vesz igénybe, meg lehet állni kikötni vagy fürdeni (ezt a nagy hajóval tudjuk, mert azon van létra), csónakkal viszont szabadabb a mozgás, be lehet menni több helyre.

Van kedvenc évszakod vagy időszakod?

Nincs, minden évszaknak megvan a maga szépsége, de a nyár az igazi.

Mi az, amit feltétlen megmutatnál minden odalátogatónak?

Mindent, de a madárrezervátumot mindig beépítem a túrába, valamint legyen benne folyó, élő-Tisza, csatorna, csaltos és nyílt víz is. Mindenkinek szívből ajánlom, hogy látogasson el a Tisza-tóhoz, rengeteg itt a látnivaló.

Látnivalók, programok a tó körül

Kilátók

Az elmúlt években több kilátó is épült a tavon, melyeket kizárólag a víz felől lehet megközelíteni.

A Bölömbika kilátó Sarud és Poroszló között a hínárosban, tavirózsák között, a nádas mellett áll a vízben, négyszintes torony, ahová csónakkal, kenuval, SUP-pal lehet kikötni. Nevét a rejtőzködő, nagy testű gázlómadárról, a bölömbikáról kapta, amely a környéken rak fészket márciustól októberig, utána elutazik melegebb éghajlatra. A Küszvágó csér Kilátó Tiszafüred közelében, míg a Fattyúszerkő kilátó Poroszló környékén található. A szerencsések a madárrezervátum ritka vízimadaraikat is szemügyre vehetik ezekből a többszintes építményekből.

Tisza-tavi Ökocentrum

A 2012-ben megnyitott látványosság egész napos programot kínál a család minden tagjának. Itt található Európa legnagyobb édesvízi akváriuma, melyben üvegen keresztül gyönyörködhetünk az óriás balinok, csukák és harcsák, vidrák és hódok látványában.

Tiszta-tó kör kerékpáron

Több távon biciklizhetjük körbe a Tisza-tavat: az új biciklis komppal, Tiszaderzs és Dinnyeshát között 45 km, a 65 kilométeres túra

a Tisza-tó legjobb látnivalóit érinti. Az edzettebbeknek való nagykör pedig 90 kilométer hosszú. Útközben számos szervizpont és pihenő áll rendelkezésre. Útba esik a 2020-ban átadott Poroszlói hullámhíd (nevéhez hűen hullámokat rajzol ki a víz felett), Poroszlót Tiszafüreddel köti össze kizárólag kerékpáros- és gyalogosforgalomnak épülve, és amely 2021-ben méltán lett az év biciklis útja. Tiszafüreden, a 33-as főút mellett található a Guggenheim Múzeumra hasonlító Tisza-tavi Kerékpáros Centrum, ahol a Tisza menti nemzetközi kerékpárút a Tisza-tavi 65 km-es tókerülő kerékpárral fut össze. Az épület érdekessége, hogy a függőfolyosón biciklin ülve is megközelíthetők az emeletek.

Kiskörei Hallépcső

Európa legnagyobb ökológiai hallépcsőjét 2014-ben hozták létre, hogy a Kiskörei Vízlépcsőt kikerülve a halak szabadon vándorolhassanak a Tisza-tó és a Tisza között. A vízlépcsőkkel, zúgókkal tagolt medencesoron megfigyelhető nagyjából negyvenfajta hal közlekedése.

Tisza-híd

Kiskörén látható az egyetlen Tisza-híd, ahol az autók és a vonat egy sávon osztozik, kerékpárosokkal. Elődje az 1800-as évek végén korszakának leghosszabb fahídja volt 780 méter hosszúságával.

Németh Livia



Kedvezményes szolgáltatások az Albatrosz kikötőben

(Cím: 5350 Tiszafüred, Holt-Tisza-part, telefon: +36 30 2345 108, vagy +36 30 9676 037)

- **Motorcsónakbérlet 20% • Kajak- vagy kenubérlet 20%**
- **Tisza-tavi motorcsónakos túra vezetővel 10% • Szállás* szolgáltatás 10%**

Az igénybevétel feltételei:

- A szolgáltatások minden év április 1. és október 30. között érvényesek
- Az aktuális és részletes árlista az albatroszkikoto.hu/szolgáltatások oldalon megtalálható.
- *A szállásokra vonatkozó részletes leírás a albatroszkikoto.hu/szallashelyek oldalon érhető el.

MÁV arcképes igazolvány, VOLÁNBUSZ-szabadjegy vagy ezek hiányában munkáltatói igazolás, mely a Humán Ügyfélszolgálati Irodában igényelhető.

KÖNYV- ÉS PROGRAMAJÁNLÓ

Ha május, akkor gyereknap. És persze az édesanyákról, sőt a család nemzetközi napjáról se feledkezzünk meg. Ezért mostani számunkban gyereknapra összeállítással kedveskedünk a családoknak. A Móra Kiadó könyveivel, melyeket a MÁV-VOLÁN-csoport munkatársai 40%-os kedvezménnyel vásárolhatnak meg, valamint gyereknapra családi programlehetőségekkel az ország számos pontján.

„A legtöbb, amit
gyerekeinknek adhatunk:
gyökerek és szárnyak”
(Goethe)



GYEREKNAPI KÖNYVAJÁNLÓ

Bing - A szétrobbant torta

Olvassunk mesét Binggel! Bing és Flop tortabulit rendeznek, de amikor Bing megmutatja Sulának, mit készített, a süti... Placcs!... lecsúszik az állványról, és szétrobban! Ajjaj, most mi lesz?



Babageometria - Színvilág

Nagy Diána közkedvelt Babageometria-sorozatának legújabb kötete a fekete-fehér vonalak, formák, mintázatok után a színek világával való ismerkedést segíti a kisbabák számára. A lapokon egyre több szín és színes alakzat bontakozik ki fokozatosan, játékosan a fekete-fehér háttérből.



Minden, amit a dinoszauruszokról tudtál, hamis!

Úgy véled, már mindent tudsz, amit tudni érdemes a dinoszauruszokról? Legyen szó megkövesedett tollakról vagy hosszú nyakú hasonmásokról, könyvünk érdekes tényeinek ismeretében magad is az őslénytan szakértő-jévé válhatsz!



Mancs Őrjárat – Színes mancsok – színezőkönyv

A Mancs Őrjárat kutyijai ezúttal egy színpompás küldetésre hívnak! Ryder, Chase és barátai várják, hogy életre keltsék őket a könyv lapjain! Színezd ki Kaland-öböl hőseit ceruzával, zsírkkrétával, vagy festékekkel!



KEDVEZMÉNY

A Móra Kiadó 40%-os kedvezményt biztosít a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalói részre egész évben a Móra webáruházában (www.mora.hu) a Móra Kiadói Csoport termékeire (Móra, LÜK, Trend, Naphegy)*. A kedvezmény a promócióban megadott MÁV_2024 kuponkód megadásával érvényesíthető 2024. december 31-ig. Nem érvényes a társasjátékokra és a Bogyó és Babóca sorozat termékeire, ez a termékek adatlapján fel van tüntetve. Más akciókkal össze nem vonható, a szállítási díjra nem érvényes.

A MÁV-VOLÁN-csoport Gyereknap programjai

dm Gyereknap a Vasúttörténeti Parkban (május 25-26.)

Május utolsó hétvégéjén ismét megrendezésre kerül az egyik legismertebb hazai gyereknap ünnepség. A szervezők idén is színvonalas koncertekkel, bábelőadásokkal, ismeretterjesztő, szórakoztató aktivitásokkal, illetve közlekedésbiztonsági programokkal várják a kicsiket és nagyokat egyaránt. A VOLÁNBUSZ is kitelepül a gyereknapra rendezvényre, ahol egy alternatív-meghajtású autóbusszal (Mercedes-Benz eCitaro), továbbá a fenntartható közlekedés, a közösségi közlekedés népszerűsítésére készülnek zöld kvízzel, színezővel és ajándékokkal. A rendezvényre 14 éves kor alatt ingyenes a belépés. Részletes program hamarosan a www.vasuttortenetipark.hu oldalon.

Gyermekvasút (május 26.)

A Széchenyi-hegyi Gyermekvasút színes programokkal várja a családokat a Hűvösvölgyi végállomáson. Május 26-án a vonatok 40-50 percenként járnak, nosztalgiaútvonalon is közlekedik. Az élményekkel teli utazáson kívül Hűvösvölgy állomáson 10 és 17 óra között családi programokkal kedveskednek a látogatóknak. A kisebbeknek

lesz arcfestés, óriásszínező, óriás társasjáték, alkotóház, ugrálóvár. A családi kvíz nyertesei vasúttal kapcsolatos ajándékokra is számíthatnak. A vasútrajongók hajtányozhatnak, fenntartható teraszra és LEGO vasút, valamint vonatszimulátor is várja őket. A KRESZ pályán a helyes közlekedés szabályaival ismerkedhetnek meg a gyerekek. Meg lehet nézni kívül-belül egy tűzoltóautót, fel lehet szállni a BKV MÁVAG Tr5-ös nosztalgiaautóba. Széchenyihegy állomáson, a Gyermekvasút 75 éves évfordulójára berendezett kiállítás is nyitva tart.

MÁV Előre Horgász SE gyereknap versenye (május 25.)

A MÁV Előre Horgászegyesület idén is megtartja a már hagyománnyá vált gyereknap horgászversenyt. Az eseményre május 25-én, 9 órától (Budapest, a IV. kerület Népsziget út 1-3.) várják a szervezők a 3-14 év közötti jelentkezőket egy felnőtt segítővel.

A részletekről bővebb információ a MÁV Előre Horgászegyesület Facebook oldalán található.

Ingyenes programok országszerte május utolsó hétvégéjén

SÁRKÁNYOS GYEREKNAP A MARGITSZIGETEN (május 25.)

Sárkánybajnokságra invitálja a gyerekeket 2024. május 25-én 10.00 órától a Margitszigeti Színház, amely idén is megrendezi gyereknapra eseményét.

PAKS VÁROS NAPJA ÉS GYEREKNAP (május 24-25.)

Paks 45 éve kapott városi rangot, melyet a gyereknapkal együtt ünnepel a paksi önkormányzat és az MVM Paksi Atomerőmű Zrt. Az eseményen többek közt fellép az EDDA és a VALMAR.

LURKÓCIA Szentendrén (május 26.)

Szentendre gyerekállama, Lurkócia idén is megnyílik a gyerekek és felnőttek előtt a szentendrei Czóbel park területén, ahol számos színvonalas programmal és előadással készülnek a gyereknapra.

SZILVÁSVÁRADAI GYEREKNAP (május 25-26.)

A Szalajka-völgyben a SzilVArázs gyereknap várja a családokat szabadtéri múzeummal, kisvonattal, vasárnap pedig az Orbán Házban a legkisebbeknek szóló izgalmas gyerekfoglalkozásokkal, programokkal.

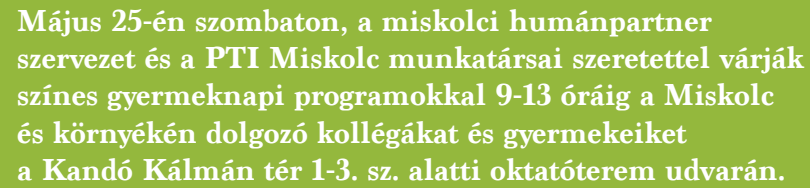
HETEDHÉT JÁTEKFESTIVÁL – GYEREKNAPI HÉTVÉGE SZÉKESFEHÉRVÁRON (május 25-26.)

Székesfehérvár belvárosában a Hetedhét Játékfesztivál tárja ki kapuit a családok előtt, ahol többek között hétpróbával és izgalmas fejtörő „kalamajkával” kedveskednek a szervezők a legkisebbeknek.

PÉCSI VÁROSI GYEREKNAP (május 26.)

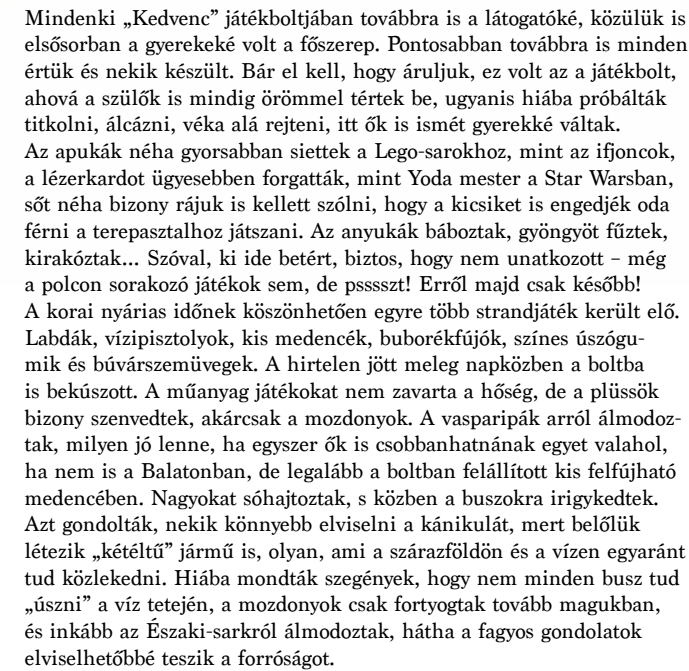
A Zsolnay Kulturális Negyed ad otthont a pécsi városi gyereknapnak, ahol korosztálytól függetlenül mindenki kedve szerint válogathat az izgalmas programok között.





A titokzatos játékbolt

Vili, a vízibusz



Vili a tengert ugyan még sosem látta élőben, de rengeteg könyvet olvasott már róla esténként és legnagyobb öröme volt egy hatalmas, csodaszép tengeri akvárium is a boltban igazi sós vízzel, telis-tele citromsárga, kék és narancs színű halakkal, korallokkal és rákokkal, és első számú kedvencével, Asztival, a piros tengeri csillaggal. De hiába, még egy Mercedes busz sem tud alámerülni, ma a játékboltban felállított csöpp medencében vagy az akváriumban sem, nemhogy az igazi tengerben. Így Vilinek továbbra is csak az álmodozás maradt...

volna egy kerekük, s egyre furcsább és vadabb tréfákat találtak ki egymásnak. A plüssök fejest ugráltak a medencébe, nem törődve azzal, mennyire lesznek vizesek, a versenyzautók kaszkadőrnek hitték magukat és a medence fölött próbáltak meg átugratni - többkevesebb sikerrel, míg a terepszalton akkorát próbáltak lökni egymáson a mozdonyok, hogy a másik lerepüljön a sínről. Mekkora ötlet! Legalábbis annak tűnt elsőre. És talán másodjára is. De a nagy móka végül sírással zárult. Egy Gigantnak ugyanis sikerült akkorát löknie Szilint, hogy az nemcsak a sínről ugrott le, hanem mind a két hátsó ütközője is lerepült.

- Repül az ütköző, ki tudja hol áll meg? Ki tudja, hol áll meg, s kit hogyan talál meg? - poénkodtak a mozdonyok, de csakhamar arcukra fagyott a mosoly. Rájöttek ugyanis, hogy a játékmozdony Szili a mágneses ütközői nélkül nem fog tudni kocsikat húzni maga után. És akkor mi lesz reggel, ha ismét kinyit a bolt? És mi lesz a titkukkal, hogy itt éjszaka minden van, csak alvás nincs? És ez csak a kisebbik baj volt, mert az ütközőt sehol sem találták. Keresték égen-földön, mindenhol. Hamarosan már az összes játék az ütközőket kereste, de semmi. Szili ott állt csupasz „fenékkal”, és csak sírt keservesen. Gigantot a lelkiismeret furdalta, de ezzel sem jutottak előrébb. És ekkor Vili váratlanul felkiáltott: - Az akvárium! Nézzétek, az ütközők ott vannak a tengerfenéken, vagyis az akvárium alján, csak Aszti rátelepedett, azért nem vettük észre eddig.

[illegible]



Juliális

HELYSZÍNEK:

BUDAPEST

NAGYKANIZSA

NYÍREGYHÁZA

SZOLNOK

**IDŐPONT:
2024. JÚLIUS 13.
SZOMBAT**

Étkezési jegyet a MÁV Zrt. és leányvállalatainak munkavállalói, valamint a Rail Cargo Hungaria Zrt. munkavállalói igényelhetnek. Igénylésenként 2 db étkezési jegyet és italjegyet biztosítunk.

Az étkezési jegyigénylés lezárása után idén a jegyeket postázzuk a megadott szolgálati hely címére.

ÉTKEZÉSI JEGY 2024. MÁJUS 13. ÉS 2024. JÚNIUS 2. KÖZÖTT IGÉNYELHETŐ AZ ALÁBBI FELÜLETEN:

<https://kerdoiv.mavcsoport.hu/julialis>