

LXXIV. ÉVFOLYAM
2024. OKTÓBER

MÁV CSOPORT

magazin

ÁRVÍZI VÉDEKEZÉS

A DUNA MENTI

VASÚTVONALAKON

Köszönjük

**MUNKAVÁLLALÓINKNAK
A HELYTÁLLÁST!**

SZOLGÁLTATÁSAINK

Több mint egymillióan utaztak IC-vel a Balatonra idén nyáron

HÍREK

A MÁV Zrt. szervezeti változásai; Árvízi védekezés;
A MÁV a Kulturális Örökség Napjain; Helyfoglalási rendszer a Volánbusznál:
kérdések és válaszok; Szegeden bizonyíthatott egy elektromos csuklós autóbusz

HUMÁN

Pályaorientációs Nyílt Napot tartott a MÁV-csoport; Nyári tábor
a kollégák gyerekeinek; A duális képzés éves beszámolója

MEGTAKARÍTÁSI PÁLYÁZAT

Bemutatjuk a Megtakarítási pályázat díjazottjait

MUNKATÁRSUNK

Szokai Ferencné térközör kolléganőnket, Tóth Bence Lászlót,
a MÁV biztosítóberendezési műszerészét és Knyihárné Darabos Katalint,
a MÁV-START HR kompenzáció és kontrolling
humánpolitikai szakértőjét kérdeztük

KÉPEKBEN

140 éves a Keleti pályaudvar programsorozat – beszámoló

JÁRMŰPARK

15 hattengelyes német géppel bővíülhet a dízelflotta;
20 éve a hazai pályákon az Uzsgyi

BÜSZKESÉGÜNK

A villanyvasúttól a vágánydiagnosztikáig – Barna Bertalannal,
a MÁV KfV diagnosztikai mérnökével, valamint
Osgyáni Gyulával, a MÁV-START Belső Ellenőrzés szervezetének
nyugdíjba vonuló munkatársával beszélgettünk

ANNO

A modern építészet műemléke – a Bukarest utcai buszpályaudvar

NEMZETKÖZI

Vasúti hírek a nagyvilágból

ÉLETMÓD

Tök jó falat – a sokoldalú sütőtök

SZABADIDŐ

Szüret extrákkal – Irány Tokaj és környéke!

42

ÉLETMÓD

Tök jó falat
– a sokoldalú sütőtök

4

6

10

16

18

24

30

34

38

40

42

44



10 HÍREK
Szegeden bizonyíthatott egy
elektromos csuklós autóbusz



20
MUNKATÁRSUNK

A vasutas, aki
a kötélugró-Európa-
bajnokságot is megjárta



44
SZABADIDŐ

Szüret extrákkal
– irány Tokaj és környéke!

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



Tisztelt Munkatársaim!

Minden mást megelőzve az árvízi védekezéssel kezdem a köszön-
tőt. Büszke vagyok ugyanis arra, hogy a cégcsoport a szó szoros
és átvitt értelmében is legény (és persze leány) volt a gáton: a
megváltozott körülmények közepette nemcsak az alapfeladatun-
kat igyekeztünk a lehető legjobban elvégezni, de másoknak is a
segítésére siettünk. Hadd említsem meg külön azt a szolidaritást,
amelyet az osztrák kollégáink iránt tanúsítottunk.

Köszönet érte a cégcsoport minden munkavállalójának!

Megtisztelő, hogy a magazin olvasójából (és időnkénti szereplőjé-
ből) kivételesen annak szerzőjévé léphetek elő. Erre most abból az
okból kaptam lehetőséget, hogy szeptember 1-jén elődöntőtől, dr.
Pafféri Zoltántól átvettem a MÁV-csoport irányítását és a MÁV
Zrt. vezérigazgatói tisztét.

A pályámon bekövetkezett változás azonban egybeesik egy másik,
mindannyiunkat érintő változással, a cégcsoport átalakulásával is.

Lázár János építési és közlekedési miniszter nemrégiben arról
tájékoztatta a szélesebb nyilvánosságot, hogy a vállalatcsoport új
struktúrában folytatja a munkáját.

Az egyes leányvállalatok a MÁV Zrt. irányítása alatt három nagy
szervezeti vagy funkcionális egységbe olvadnak-tagozódnak be:
az elkülönült pályavasúti, a MÁV-START és a Volánbusz egye-
sülésére épülő személyszállítási, illetve a szolgáltatóközpontot
magában foglaló szervezetre.

Az átszervezéssel egyidejűleg megváltozik a nevünk is: a jövő-
ben MÁV-csoportként végezzük a munkánkat, a három nagy
személyszállító márkánk azonban (bizonyos sajtóhírekkel ellen-
tétben) továbbra is megmarad – igaz, az utasok szóhasználatához
jobban illeszkedő MÁV, VOLÁN és HÉV szóalakban.

Szerencsés helyzetben vagyok, hiszen nem messziről jött ember-
ként kerülök a vállalatcsoport vezetői pozíciójába, hanem olyan
kollégaként, aki már régóta egy közületek.

Sok éve a közösségi közlekedésben dolgozom, voltam gyermek-
vasutas, BKK-s és startos, aztán volános és MÁV-os. Szeretem és
ismerem ezt a céget, ez pedig egyszerre lehetőség és felelősség a
számomra.

Lehetőség, hogy félszavakból is megértjük egymást, de felelősség
is, hogy ne engedjek a megszokásnak. Az a célom, hogy akar-
junk, merjünk és tudjunk is változtatni az eddigi gyakorlatokon,
ha annak köszönhetően jobb lesz velünk utazni, és jobb lesz
nálunk dolgozni.

A vállalatcsoportnál eltöltött időm alatt mindvégig két dolgot
igyekeztem képviselni: a hagyományt és a megújulást. Ezeket
szeretném érvényesíteni a jövőben is.

Veletek és egymásért, 53 ezer munkavállalólért és több mint
4 millió utasunkért.

Jó szolgálatot kívánok mindannyiunknak!

Hegy Zsolt
vezérigazgató
MÁV Zrt.

TÖBB MINT EGYMILLIÓAN UTAZTAK IC-VEL A BALATONRA IDÉN NYÁRON

A MÁV-START balatoni járatai a főszezonban több mint 1,2 millió utazást szolgáltattak ki. Ez a szám a díjmentesen és különösen a vármegye- vagy országbérletekkel utazókkal együtt több százezres nagyságrenddel nagyobb, mint tavaly. Ez jól mutatja a kötöttpályás közlekedés növekvő, hazai népszerűségét. Az utasigényekhez alkalmazkodva pedig az utószezonban is külön menetrenddel segítette a vasúttársaság a tóhoz való eljutást: szeptember 22-ig Budapestről és több dunántúli városból is sűrű közlekedéssel, átszállás nélkül lehetett eljutni a Balatonhoz.

A nyári főszezonban augusztus 22-ig 1,25 millió menetjeggyel történő, úgynevezett viszonylati utazást regisztrált a MÁV-START a Balaton felé vagy onnan elindított járatain. Ezenfelül – többek között a márciusi tarifareformnak köszönhetően – díjmentesen (pl. 14 év alattiak, 65 év felettiek, nagycsaládok, fogyatékkal élők), illetve vármegye- és országbérletekkel is igénybe lehetett venni a balatoni járatokat, vagyis ezek az utazások nem szerepelnek a megadott adatokban. A szakemberek szerint így a balatoni főszezon utazások száma több százezres nagyságrenddel meghaladta az 1,25 milliót is. Csak a főszezon figyelembe véve a déli part továbbra is kiemelkedően népszerű, oda 878 ezer, az északira pedig 378 ezer menetjegyes utazás történt.

A legtöbben július 20-án utaztak, 38-40 ezer napi viszonylati jegyvásárlást rögzített a MÁV-START, ezt az augusztus 22-23. és július 11-12. közötti napok eredményei követték. Sokan kihasználták a vármegye- és országbérlet nyújtotta pénztárca-barát megoldásokat, melyek közül a legolcsóbb a 90%-os kedvezményű országbérlet. Az ezt megvásárló diákok 3-4 gombóc fagy árért, 1890 forintért egy hónapon át – minden egyéb díjfizetés nélkül – bármikor leugorhattak a Balatonhoz helyközi buszjáratokkal vagy helyjegy-kötelezettség nélküli vonatokkal, helyjegyet váltva pedig a még szélesebb távolsági és regionális járatkínálatot is igénybe vehették.

Expressz vonatok

A balatoni helyjegyköteles vonatok átlagos kihasználtsága az előző évi 60-ról 65%-ra emelkedett. A legnépszerűbb helyjegyes járat a keleti országrészből induló, a Záhonyból – Debrecenen, Szolnokon át – Fonyódra közlekedő Aranypart expressz volt, itt másodosztályon

átlagosan 80%-os kihasználtságot mértek. Ezt a járatot több mint 54 ezren választották a nyári pihenéshez. Pár tizedes lemaradással, 79,7%-kal a Csabai Tekergő expressz lett a második legkihasználtabb vonat, míg a Miskolcra közlekedő Ezüstpárt expresszrel 50 ezren indultak nyaralni. A Szegedet és Kecskemétet Balatonszentgyörggyel összekötő Aranyhíd expresszvonaton is kiemelkedő, 71%-os volt az üllőhelyfoglaltság.

InterCity-k

A legtöbben természetesen a Balaton és Tópart InterCity-eket vették igénybe, közel 1 millióan utaztak ezekkel a főszezonban. Az InterCity-kre korlátozott számban, a kedvezményes – helyjegybiztosítást magában foglaló –, interneten és MÁV-appon vásárolható, a balatoni vonalakra érvényes okosjegyből a főszezonban 47 ezret adott el a MÁV-START. A legtöbben Siófok, Zamárdi, Balatonfüred, Keszthely és Balatonföldvár felé vették az irányt ezzel a jegytermékkel.

KISS-ek

Idén is segítették a magyar tengernél nyaralók utazását az emeletes KISS motorvonatok. A Szob és Fonyód közötti Jégmadár expresszvonatot idén augusztus 23-ig munkanapokon is igénybe lehetett venni a KISS motorvonatokkal, a szezonban több mint 61 ezren használták ki. Hétvégi napokon Nyíregyháza és Siófok között (Debrecen, Szolnok érintésével) a Panoráma expresszvonat és a Szolnok–Fonyód közötti Vitorlás expressz is korszerű, akadálymentes, klímás, emeletes KISS motorvonattal közlekedett. Ugyancsak emeletes vonatok jártak a hétvégi csúcsidőben, vasárnap esténként Fonyódról az Esti Csók InterRégió, míg Budapestről Balatonszentgyörgyre és Fonyódról Budapestre a Napfürdő InterRégió.

Értékesítés

Az utasok többsége idén is önkiszolgáló csatornán vette meg a jegyét, MÁV-applikációval 29%, az ELVIRA-n a jegy.mav.hu-n keresztül 16%, míg automatából 16%. Az automaták közül a Déli pályaudvariak, a kelenföldiek és a siófokiak állnak az élen a nyári forgalmuk tekintetében, ezeket követik Balatonszemes, Balatonlelle és Székesfehérvár állomás jegyértékesítő berendezései.

A Balaton24 értékesítésénél erősen érezhető az országbérletek hatása, a tavalyi 17 ezer eladott jegyhez képest idén 6800 kelt el. Az elmúlt években végrehajtott fejlesztéseink lehetővé teszik, hogy a magyar tengerhez utazók közül minél többen a versenyképes és környezetbarát vasúti és buszos utazást válasszák. Ez idén sem volt másként, ugyanis május 13-tól június 21-ig előszezon, szeptember 2-től szeptember 22-ig pedig utószezon menetrenddel vártuk az utazókat: a part menti nagyobb települések az alapütemű, átlagosan óránként járó vonatok mellett további járatokkal is elérhetővé váltak. A szezonon kívüli – úgynevezett téli – menetrendhez képest bővültek a kerékpárszállítási lehetőségek, több IC-kocsi és motorvonat állt forgalomba, ezáltal a kora tavaszi időszakhoz képest több férőhely állt az utasaink rendelkezésére.

Déli part

A Déli pályaudvar és Fonyód, illetve Balatonszentgyörgy között az elő- és utószezonban is közlekedtek a kétóránként induló Déli->Parti InterRégiók. Az egész évben a főváros és Keszthely között kétóránként közlekedő Balaton InterCityken 1. osztályú kocsikban is utazhattak, továbbá az előszezon egy részében, május 25-től szeptember 15-ig az étkezőkocsikban fogyaszthattak az utasaink. Ezenkívül természetesen – a Balaton IC-vel felváltva óránkénti eljutást biztosító – Budapest és Nagykanizsa közötti Tópart InterCity-ket is igénybe lehet venni egész évben

a kényelmes utazáshoz. Hétvégi és ünnepnapokon az elő- és utószezonban is közlekedett, míg a főszezonban augusztus 22-ig minden nap igénybe vehették utasaink Szob és Fonyód között a népszerű Jégmadár expresszvonatot. Továbbá az elő- és utószezonban péntek és szombat éjszaka, míg a főszezon ideje alatt minden nap a Bagolyvonatokkal a déli parton Keszthely és a Déli pályaudvar között biztosítottuk a biztonságos hazajutást.

Északi part

Az északi part és a főváros között visszatértek a Kék Hullám expresszek és InterCity-k, a Vízipók sebesvonatok és a Katica InterRégiók. A Budapest és Tapolca között kétóránként járó Kék Hullám expresszvonatokkal volt elérhető leggyorsabban Balatonalmádi és Balatonfüred, valamint az azon túli települések. Budapest és Balatonfüred között ugyancsak naponta kétóránként Vízipók sebesvonatok is közlekedtek, ezekkel Balatonakarattya, Csittényhegy, Balatonkenese, Balatonfűzfő, Alsóörs, Csopak és Balatonarács volt gyorsabban elérhető. A Katica InterRégiók az elő- és utószezonban a hétvégék szereplői voltak a főváros és Balatonfüred viszonylatában, a főszezon során ezek a járatok is naponta indultak. A klímás, alacsony- padlós FLIRT motorvonatok Székesfehérvártól Balatonfűredig minden állomáson és megállóhelyen megálltak, így kiszolgálták a kisebb megállókat is.

Molnár Zsolt

Balatonfenyvesi kisvasút

Szeptember 7-én tartották Balatonfenyvesen a kisvasúti napot, ahol több száz érdeklődő vett részt a programokon. A vendégek megnézhatték a kisvasúti műhelyt, valamint Somogyzentpálon színvonalas műsorokat is megtekinthettek. Az esemény különlegessége a korábban Kecskeméten szolgáló gőzös volt, amely először közlekedett személyvonat élén a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasúton. Bár a szezonnak vége, a Balatonfenyvesi kisvasút egész évben várja az érdeklődőket!

A MÁV Zrt. szervezeti változásai

A MÁV-csoport integrációs folyamata újabb mérföldkőhöz érkezett, ami az érintett területek munkatársait is közvetlenül érinti. A tulajdonosi jogokat gyakorló Építési és Közlekedési Minisztérium döntésének megfelelően a MÁV Zrt. 2024. október 1-jétől átveszi a MÁV FKG Kft. által végzett tevékenységeket.



Ennek eredményeként a MÁV Zrt. szervezeti felépítése és működési struktúrája módosul: a Pálya- és mérnöki létesítmények főigazgatóság irányítása alatt megalakul a Felépítmény-karbantartó és gépjavító igazgatóság (FKGI). Az új igazgatóság alá bekerül a MÁV FKG Kft. jelenlegi struktúrája, azzal a kivétellel, hogy a Biztonság és védelem szervezet, valamint annak tevékenysége és létszáma továbbra is a MÁV FKG Kft.-nél marad, mivel a társaság vasúti működési engedélyei nem szűnnek meg. A jogszabályi előírásoknak való megfelelés érdekében a MÁV FKG Kft. belső ellenőrzési tevékenységét ellátó szervezet a MÁV Zrt. Belső Ellenőrzési Igazgatósága alá kerül FKG Ellenőrzési Központ szervezeti néven.

A MÁV FKG Kft. érintett munkavállalói a jogszabályok által lehetővé tett körben 2024. október 1-jével munkáltatói jogutódlás útján kerülnek át a MÁV Zrt.-hez. Az optimalizálás további szakmai területeket is érint, ennek megfelelően 2024. október 1-jétől a MÁV Zrt. Szervezeti és Működési Szabályzatában további változások lépnek életbe az Igazgatóság döntése alapján:

- A Nemzetközi kapcsolatok szervezet külföldi kiküldetések ügyintézése – mint szolgáltatási tevékenység – átkerül a MÁV SZK Zrt.-hez.
- A Humán erőforrás kontrolling tevékenység és szervezet átkerül

a Humán erőforrás Gazdálkodási Igazgatóságról a Kontrolling Igazgatóságra.

- A Sínfeldolgozó egység a Pályaműködtetési és Beruházási Vezérigazgató-helyettesi irányítás alól a Pálya és Mérnöki Létesítmények Főigazgatóság alá kerül.
- A Pályaműködtetési-Beruházási koordináció szervezet megszűnik, a koordinációs feladatokat a korábbi feladatmegosztásnak megfelelően a Pályaműködtetési és Beruházási Vezérigazgató-helyettesi szervezet veszi át.

A vállalatcsoport vezetése arra törekszik, hogy a szervezeti változások az érintett munkatársak szakmai tevékenységét a lehető legkevésbé érintsék. Az FKG szervezeti változásában érintett munkatársainak és az érdekképviselőknek a munkáltató munkavállalói fórumokat szervez, amelyeken a vezetők személyesen informálják a kollégákat a szervezeti változásokról. A fórumokon a munkatársak feltehetik a kérdéseiket, amelyekre a vezetők a legjobb tudásuk szerint válaszolni fognak. A fórumok időpontjairól az érintett munkatársak közvetlenül kaptak és kapnak tájékoztatást.

A MÁV-csoport integrációs folyamata hosszú távon a működés egyszerűbbé tételét és a hatékonyság növelését szolgálja, amelyhez kérjük munkatársaink együttműködését.

Árvízi védekezés

Áradt a Duna, régen tapasztalt árhullám vonult le Magyarországon szeptember közepén. Több száz munkatársunk vette ki a részét az árvízi védekezésből, éjjel-nappal a vízügyes és katasztrófavédelmi szakemberekkel együtt dolgoztak. A MÁV szakemberei a Dunakanyarban közel húszezer homokzsákot használtak fel az ár megfékezésére. Az árvízi helyzet miatt csak Esztergom és Komárom között volt korlátozás, illetve a H5-ös HÉV budapesti szakaszán. A Volánbusz is jelentős erőfeszítéseket tett: átszervezte az érintett járatait, szállította a védekezésben részt vevőket, és az osztrák vasúttársaságnak is segítséget nyújtott egy mentesítő busszal.



MÁV-HÉV

Az árvíz miatt lezártuk a H5-ös HÉV Batthyány téri és Margit híd alagúti megállóit, valamint a HÉV-alagutat a Duna partján. A MÁV-HÉV több kővel megrakott teherkocsival, azaz 400 tonna tömeggel terhelte le az alagút „U” keretszerkezetét, hogy biztosítsa a felúszás elleni védelmet.

Volánbusz

Az árvízhelyzetben is segítettünk, ahogy tudtunk: járatainkat átszerveztük, a védekezésben részt vevőket szállítottuk oda, ahol a legnagyobb szükség volt rájuk. Mentesítő buszt biztosítottunk az osztrák vasúttársaságnak. Amikor a rendkívüli árvízhelyzet miatt az ÖBB leállította a vasúti közlekedést Hegyeshalom és Bécs között, és nem tudott buszokat sem beállítani a vonatok pótlására, Bécsbe szállítottuk a Hegyeshalmon rekedt utasokat. Az osztrák vasúttársaság köszönetet mondott a kritikus helyzetben való szolidaritásért.



MÁV

Az Esztergom-Komárom vonalon a vasúti pályatest megóvása érdekében a védekezés részeként Tátnál, a sínekre hordott kövekkel emeltük a vasúti töltést, így hoztuk egy szintbe az árvízvédelmi töltéssel. Ezenkívül három vasúti hidat kővel megrakott vasúti kocsikkal súlyoztunk le, hogy a levonuló árhullám ne emelhesse fel azokat. Lábatlan és Nyergesújfalu között pedig másfél kilométer hosszan a vasúti pályát fóliázással és mintegy húszezer homokzsákkal védjük az elmosódás ellen.

Köszönjük munkatársaink megfeszített munkáját!

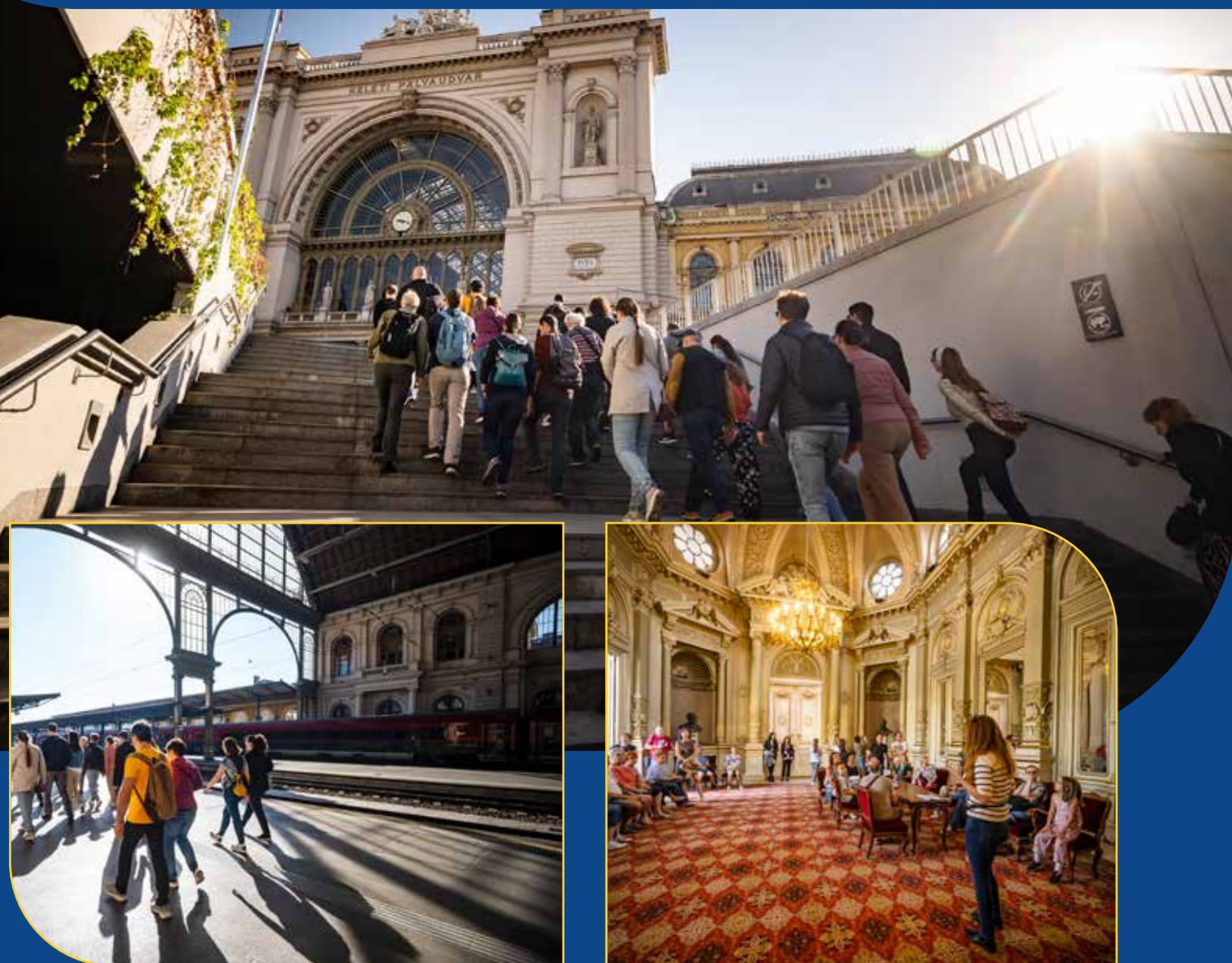
A MÁV a Kulturális Örökség Napjain

A Kulturális Örökség Napjainak idei központi témája Európa-szerte az utak-kapcsolatok-hálózatok volt, amely elsősorban a közlekedéshez kapcsolódó helyszínek bemutatását tette lehetővé. Szeptember 21-én és szeptember 22-én, szombaton és vasárnap a MÁV összesen kilenc helyszínen nyitott meg létesítményeket, a hétköznapiakban nem látogatható épületeket vagy épületrészeket, kiállításokat a nagyközönség számára.

Országsszerte több százan választottak ezen a hétvégén vasúti kötődésű programot. Nagy érdeklődés kísérte a Nyugati pályaudvaron először, a Keleti pályaudvaron immár második alkalommal megszervezett sétákat, ahol urbanisták meséltek a helyszínek történelméről, építészetéről. Megnyitotta kapuját a Nyugati

pályaudvar Királyi Városterme és a Keleti pályaudvar teteje is erre a napra. A helyek pillanatok alatt beteltek, akárcsak a Gyermekvasút sétáira, ahol a Gyermekvasút 75. évéről szóló kiállítás is megtekinthető volt. A Széchenyi-hegyi motorszínben, műhelykörnyezetben, korabeli relikviákat és fotókat nézhetek meg az érdeklődők. A szalonkocsiban filmvetítéssel várták a nosztalgiaáni vágyókat: egykori úttörővasutak visszaemlékezéseiből, élménybeszámolóiból készült riportfilmet tekinthettek meg.

Pécsett a Pályavasúti Területi Igazgatóság épülete a KÖFI központtal bizonyult a legnépszerűbbnek, emellett a Pfaff Ferenc által tervezett vasútállomásra is sokan kíváncsiak voltak. Szegeden a Pályavasúti Területi Igazgatóság épületét és a vasúttörténeti kiállítást lehetett megnézni, Kenderesen pedig a felújított vasútállomás épülete várta a kulturális és vasúti örökség iránt érdeklődőket.



Helyfoglalási rendszer a Volánbusznál: kérdések és válaszok



Szeptember első hetével lezárult a Volánbusz teszttüzemben elindított, nem kötelező helyfoglalási rendszerének első hónapja. Ez idő alatt közel 68 ezer helyjegyet vásároltak utasaink, ami azt jelzi, hogy a helyjegyváltást az érintett utasok többsége gyorsan megszokta. Az első időszak tapasztalatai nyomán ugyanakkor számos kérdés is érkezett, ezekre igyekszünk gyakorlatias válaszokat adni, illetve segítséget nyújtani. A társaságunk honlapján és a közösségimédia-felületeinken is folyamatos tájékoztatást nyújtunk a részletes tudnivalókról, ugyanakkor most a bevezetés óta eltelt időszak leggyakrabban felmerült kérdéseit és az azokra adott válaszokat is összefoglaljuk.

További információ:



Szegeden bizonyíthatott egy elektromos csuklós autóbusz

A júliusi zalaegerszegi teszttüzem után nyár végén Szegedre érkezett a BYD első, Magyarországon gyártott csuklós kiviteli elektromos autóbusza.

A BYD eBus B18 típusú járművet 2024. augusztus 27. és szeptember 8. között tesztelte a Volánbusz a szegedi helyi közlekedésében. A társaság elektromos flottájának csaknem felét alkotó, szóló (nem csuklós) BYD e-buszok közül nyolc tavaly nyár óta folyamatosan bizonyítja kiváló minőségét a településen, ahol most a csuklós tesztjárművet is kipróbálhatták az utasok. Zalaegerszegen a jármű mintegy 2000 kilométert tett meg, az utasok és a szakemberek, valamint az autóbusz-vezetők tetszését, elégedettségét egyaránt elnyerve.

További részletek:



Pályaorientációs Nyílt napot tartott a MÁV-csoport



Több mint 1500 lelkes diák és az őket kísérő pedagógusok részvételével zajlott le a MÁV legnagyobb pályaorientációs rendezvénye a Magyar Vasúttörténeti Parkban. Kollégáink huszonkét szakmaszigeten várták izgalmas és kézzelfogható aktivitásokkal az érdeklődőket, így minden vendég megismerkedhetett a vasúti és buszos közlekedés legizgalmasabb területeivel. Helyszíni riportunkban oktatókat kérdeztünk a vasutas szakmák helyzetéről, az utánpótlásról és a nyílt napot övező izgalomról.



Fekete István, osztályfőnök
Miskolci SZC Bláthy Ottó
Villamosipari Technikum

A Miskolci SZC Bláthy Ottó Villamosipari Technikum és a vasúttársaság közötti együttműködés meglehetősen újeletű, hiszen ettől a tanévtől kezdve választhatnak először vasutas szakmákat is a duális képzés keretein belül a diákok. A MÁV saját osztálytermet is létrehozott az iskolában.

Mi miatt gondoltátok úgy, hogy ellátogatok az eseményre?

A gyerekek élôben tudnak csak olyan élményekkel gazdagodni, amelyek igazán hatnak rájuk. Nekünk az életkorunknál fogva is érdekes a park, hiszen rengeteg muzeális, egykor használt járművet lehet itt megtekinteni, tehát maga a helyszín is olyan, hogy hangulatot ad át. Az oktatóknak így időtazás itt lenni, a gyerekeknek pedig szintén érdekes, mert nagyon sok történetet hallottak a szülôktôl és a nagyszülôktôl ezekrôl a mozdonyokról. A nyílt nap egyébként közvetlen és nyitott formája a megismertetésnek, látszik, hogy a diákok figyelmének az elnyerése érdekében történik itt minden. A standokon dolgozó vasutasok nemcsak érdeklôdôvé teszik ôket, hanem meg is szólítják mindnyájukat.

Hogyan viszonyulnak a tanulók a MÁV-hoz?

Pozitív vagy negatív élményük nem igazán kapcsolódik a társasághoz, szûken szakmai okokból fakadóan vannak itt. Nagyon vegyes az, hogy a gyerekek hogyan töltik az idejüket, ma már egy fiatal könnyedén le tudja magát kötni, elég csak a telefonra gondolni. Én itt viszont azt látom, hogy nagyon sokat magyaráznak egymásnak, próbálják érteni, amit látnak és élvezik a kipróbálható eszközöket.

Valóban, itt szinte minden kipróbálható, hiszen a kollégák célja éppen ez volt, hogy kézzelfoghatóvá tegyék a szakmájuk tárgyát. Ez meglepte a gyerekeket?

Az egyik gyerek bátyja vasúti dolgozó, így Dani egész úton arról beszélt nekünk, hogy mi lesz itt, de sokaknak még így is nagy meglepetést okozott a program interaktivitása. A többieket egészen fellelkesítette, önjelölt vezetőjévé vált a csapatnak. A diákok egyébként ahhoz vannak szokva, hogy „odaállok, megnézem, megmutatják, levetítik”, azt nem feltételezték, hogy ennyire mobil, ennyire pörgôs az esemény. Visszacsatolva Danira: ahol vasutas van a családban, ott alapvetôen is megvan az elköteleződés.



Dancsi Károly (a fényképen)
és Szopori László, oktatók
Vas Vármegyei SZC Savaria
Technikum és Kollégium

Az intézményből egy osztálynyi gyermek érkezett, akik javában „biztberesnek” és vasúti járműszerelőnek tanulnak. Tizennégy diák nem tudott eljönni, ôk a 2024-es InnoTrans kiállításon vesznek részt Berlinben, szintén a MÁV szervezésében.

Az iskolák állandó résztvevője a MÁV Nyílt napjának, véleményetek szerint mi teszi különlegessé ezt a rendezvényt?

Rengeteg számítógépes szimuláció és kézzelfogható eszköz van itt, ami izgalmas. Ezért szeretnek jönni a mieink is. Látjuk, ahogy az érdekes részekhez odamennek, és szinte isszák a magyarázatot. A MÁV Nyílt napra egyébként azok is mindig jelentkeznek, akik már voltak, nem akarnak lemaradni róla. Spanolja ôket a pontgyűjtés, a vasút, a hajtány, a minihamburger, szabadon bejárják az egész hátsó részt. Ezek a gyerekek jórészt el is jönnek dolgozni a MÁV-hoz.

Hogyan tekintenek a tanulók a vállalatra?

Szeretik. Értik a problémákat, látják, hogy mit lehetne javítani, de átsiklanak felettük, illetve nem szegi a kedvüket semmi. Idefelé is

végig a vasút volt a téma a vonaton. Típusra mondják a kocsikat, a mozdonyokat, telefonon nézik, hogy mi a vonatösszeállítás. Ôk élvezik, amit tanulnak, ez van a központi érdeklôdési körükben. A tanulási probléma is sokkal kevesebb ezekkel a gyerekekkel.

Kaptatok már visszajelzést azoktól, akik most vannak itt először?

Nemrég eresztettük ôket széjjel, ha befejezôdött a sétájuk többet tudunk majd, de nézem az arcokat és mindegyikre rá van írva az érdeklôdés, az izgalom. Ahogy össze-vissza szaladgálnak a csarnokban úgy gondolom, hogy estig is elmaradnának itt, annyira szeretik. Érdekes, hogy voltunk az „autós” osztállyal is egy ugyanilyen eseményen, ott már a felénél nyűglôdtek a diákok, a vasutasoknál ilyen elképzelhetetlen, sokkal elkötelezettebbek. A Nyílt nap után egyébként a Szépművészeti Múzeumba és a Magyar Zene Házába is elmegyünk. Oktatóként felelôsségünk van abban, hogy a jövô vasutas nemzedéke kulturálódjon, hiszen ez régen is így volt, az itt dolgozók mindig magasabb tudásszintet képviseltek.



Bányai Ildikó Mária, oktató
Szegedi SZC Déri Miksa
Műszaki Technikum

A Szegedi SZC Déri Miksa Műszaki Technikumban a gyerekek tizedik osztályos korukig műszaki alapoktatásban részesülnek, az ágazati alapvizsgájuk után eldönthetik, hogy milyen irányba lépnek tovább. Az intézményben okleveles Elektronikai technikus képzés zajlik, tehát az itt végző tanulók rögtön meglévő kreditekkel kezdhetik meg egyetemi képzésüket.

Hogy telik a nap? Az oktatók és diákok is találtak érdekes kiállítókat?

Az iskolánk hagyományosan részt vesz ezen a Nyílt Napon, most két osztállyal érkezünk. Mivel a gyerekek ilyen szakirányban tanulnak, mindenki megtalálja a számára érdekes programokat. Nagyon tetszett nekik a forgalomirányítás, ahol számítógépes szimulátor segítségével modellezhettek le különböző helyzeteket. Azt kell mondom, hogy a gyerekeink 15-16 évesen eljutottak odáig, hogy a szakma elméleti háttere már-már érdekesebb, minthogy kipróbálhatnak valamit. Ezért tanulmányozták az út-idő diagrammokat, a START térképét és a forgalomirányítás elvi hátterét. A szakmai órák keretében jelzőberendezéseket tanulnak

meg összeállítani, programozni, itt most kipróbálhatták a tudásukat.

Gyakran igénybe veszik a vasutat a tanulók?

Sokat utaznak vonattal, különösen a diák országbérlet megjelenése óta. Mi is kihasználjuk a lehetőséget, az osztálykirándulások kimondottan ezt célozzák.

Hogy látod, elégedettek a gyerekek az itt tapasztaltakkal?

Már most arról beszélnek, hogy mit próbáltak ki, mit használtak, úgyhogy nagyon jó az egész, mindenki megtalálta az őt érdeklő programot. A vasúti kocsi is nagyon izgalmasak, az 1+ osztályú prémiumkocsiba sokan beszálltak. A legnagyobb élmény mégis az volt, hogy a Nyugatiból közlekedő vonatunk egy emeletes KISS volt, amivel még szinte senki sem utazott. A diákoknak a helyben lévő TramTrain is nagyon nagy lehetőség, hiszen az országban csak nálunk van, és egy teljesen új szakmai vonalat hozott a vasút, illetve a vasút iránt érdeklôdôk életébe.

Benke Máté

Nyári tábor a kollégák gyerekeinek



Kolléganőnk, Nagy Marietta Enikő, a MÁV szombathelyi Humánpartner Szervezet munkatársa tavaly az Ötletláda programban az alábbi ötletével pályázott: szervezzünk nyári tábort a vasutas szülők gyermekeinek! Hiszen nincs annyi szabadság, amennyi egy kisgyerekes szülőnek elég lenne a nyári logisztika megoldásához. A pályázat sikeres elfogadását követően nagy örömmel és lelkesedéssel láttak neki az ötlet megvalósításához. Kolléganőnk beszámolóját olvashatják.



A célunk az volt, hogy a kollégák jó helyen tudhassák gyermekeiket. Azt tudtuk, hogy mi olyat akarunk létrehozni, amelyben szívünk, lelkünk és fantáziánk is benne van. Többen feltettük a kérdést, hogy a home office megszüntetése miatt vágtunk-e bele a tábor megvalósításába, de az ötlet sokkal korábbi, hiszen a jelentkezést már áprilisban lezártuk. Minél költségkímélőbb megoldásban gondolkodtunk, hisz ki tudná jobban, hogy mit jelent anyagilag az augusztus vége egy vasutas szülő számára, ha nem a humános anyuka? Hazudnék, ha azt mondanám, hogy az alapfeladataimmal könnyű volt mindezt

összeegyeztetni, de akkor is hazudnék, ha nem vallanám be, mennyire élveztem minden pillanatát. Összeállt a háromnapos program, a segítő önkéntesek listája, az első alkalomra betervezett maximum 15 gyermek. És hogy mivel is telt ez a három nap? Csapatépítő játékok, gyermekjoga és közös alkotás a „gyógynövényes Janival”, légópincében szabadulószoa és morézás, cirkuszbéli, csónakázás a Gyöngyös-patakon, hógolyózás a parkban a legnagyobb kánikula közepén. A második napon valódi természeti csodába cseppentünk egyik kolléganőnk farmján. Ahogy a zöld makkot gyűjtve, erdőt átszelve odaértünk hozzájuk, egyszerre fakadt ki mindannyiunkból: én innen haza sem megyek! Ezt már csak tetézte a gyerekek tiszteletére sült, még szinte meleg, házi kakaós csiga, a fahéjas tekerecs, a Bori tehén tejéből készült parenyica sajt házi kenyérrel, a közösen főzött gulyás, az almaszedő verseny, a birkák terelése és a rengetegnél is több állatsimogatás. Az utolsó nagy közös ebéd és fagy után moztunk még egyet, aztán lassan következett a búcsúzás. Hálásan köszönöm mindenkinek, minden apró és naggyobbacska gyermeknek, segítőnek, kollégának, hogy ennyire jól sikerült a programunk!

Nagy Marietta Enikő
MÁV Humánpartner Szervezet Szombathely

A duális képzés éves beszámolója

Augusztus végén szakmai beszámolónap keretében értékelte a Széchenyi István Egyetem és a MÁV Zrt. a közösen indított duális képzés elmúlt évének eredményeit.



A vállalat és az intézmény közti megállapodás értelmében az előző tanévben hét közlekedésmérnök és egy villamosmérnök szakos hallgató vehetett részt a programban, amely az elméleti oktatás mellett valós ipari környezetben megszerzett munkatapasztalatot nyújt a fiataloknak. A hallgatók egy prezentáció keretében adtak számot arról, hogy az év során milyen szakmai feladatokban vettek részt, mivel foglalkoztak. Számos témát feldolgoztak, mint például a Schauer WebPIS utastájékoztató rendszer, üzemviteli végrehajtási utasítás készítése, átbocsátóképesség és mértékadó követési időköz

számítása, ETCS vonatbefolyásoló rendszer stb. Az együttműködés fejlesztését is szolgáló beszámolónapon a hallgatók mentorai mellett a MÁV Zrt. Pályaorientáció és toborzás szervezetének munkatársai, valamint dr. Lilik Ferenc, Szabó Lajos és dr. Henézi Diána duális szakfelelősök vettek részt. Az egyetem képviselői elmondták, hogy nagyon hasznosnak tartják az éves beszámoló módszertanát, mivel több szempontból is hozzájárul ahhoz, hogy a fiatalok képesek legyenek egy komplex feladat megoldására és menedzselésére.



Érdemi lépések az online csalások visszaszorítása érdekében



A kibercsalások radikális elszaporodása miatt új törvény lépett életbe az online bűnözőkkel szemben. Az Igazságügyi Minisztérium kezdeményezésére létrehozott és a parlament által megszavazott törvénycsomag egy újabb lépés az online csalások elleni küzdelemben. Az online bűnözés, különösen a csalások világszerte egyre nagyobb problémát jelentenek, és a magyar kormány célja, hogy hatékonyabb eszközöket biztosítson a hatóságok számára ezek felderítésére és kezelésére.

Folytatódik a digitális térben elkövetett bűncselekmények elleni küzdelem. A kormányzati szándék világos: felgyorsítani a bűncselekmények felderítési folyamatát és az eljárások lefolytatását, amely kulcsfontosságú a csalások visszaszorítása érdekében. A törvénycsomag a lakosság, különösen a családok védelmére koncentrál, hiszen az online csalások áldozatainak gyakran magánszemélyek és a háztartások, amelyeknek pénzügyi biztonságát veszélyeztetik az ilyen bűncselekmények. Ez a lépés része egy átfogó kormányzati stratégiának, amely a digitális bűnözés minden formája ellen fel kíván lépni – különös tekintettel a pénzügyi visszaélésekre –, hogy megerősítse az állampolgárok biztonságát az online térben.

A jogszabály egyik legfontosabb eleme a bankok közötti információcseré felgyorsítása, amely kulcsszerepet játszik az online csalások hatékony kezelésében. Ez az intézkedés lehetővé teszi, hogy a pénzügyi intézmények gyorsabban és hatékonyabban reagáljanak, amikor egy bűncselekmény során elcsalt pénzügyi összeget próbálnak követni, és egyúttal beavatkozzanak az összeg befagyasztása érdekében. A gyors beavatkozás megelőzheti, hogy a csalók a megtévesztés útján szerzett pénzt tovább mozgassák vagy elrejtseék, ezáltal növelve az áldozatok esélyét a pénzügyi visszaszerzésére.

Az online piacok és szolgáltatók bevonása szintén jelentős lépés az online környezet biztonságosabbá tételében, mivel az ilyen platformokon elkövetett csalások száma az utóbbi időben megnövekedett. A büntetőeljárás érintő módosítások további fontos aspektusa az ügyterhelés elosztása. A jogszabály lehetővé teszi, hogy általános

hatáskörű bíróságok járjanak el az ilyen típusú csalásokkal kapcsolatos ügyekben.

A jövőben további jogszabály-módosítások várhatóak, melyeknek célja, hogy a nyomozóhatóságok és a bankok közötti együttműködés még tovább erősödjön. Az együttműködő szervezetek dolgoznak tovább egy új visszaélésűző rendszer létrehozásán is, amely mesterséges intelligencia segítségével ismeri fel és szűri ki a rendkívüli és szokatlan fizetési precedenseket, és ezt jelzi a bankoknak, mindezt az átutalás 5 másodperces végrehajtásán belül.

Összességében ezek az intézkedések azt célozzák, hogy az online bűncselekmények elleni küzdelem átfogó és hatékony legyen, az elcsalt összegek gyors nyomon követésével, a csalárd tevékenységek megfékezésével, valamint a büntetőeljárások hatékonyságának javításával az online csalások elkövetését ellehetetlenítsék. A KiberPajzs program ennek szellemében alakult, és e mentén fogja folytatni kommunikációs és edukációs kampányát a jövőben is.

Ha mégis bekövetkezik a baj, az országban immár 16 áldozatsegítő központ és 4 áldozatsegítő pont szakembereire számíthatnak az áldozattá vált embertársaink, ahol személyre szabott tájékoztatást kaphatnak a jogaikról és a lehetőségeikről.

<https://vansegitseg.im.gov.hu/>

<https://kiberpajzs.hu/>

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ

FOLYAMATOSAN ZAJLIK A KÉPZÉS DIGITALIZÁLÁSA A MÁV-CSOPORTNÁL



Napjainkban senki nem vitatkozhat azzal, hogy a digitalizáció – és ezzel együtt a képzés digitalizálása – a fejlődés természetes velejárója. A MÁV-csoport Magyarország egyik legnagyobb munkáltatója, a Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) pedig hazánk közösségi közlekedésének a legnagyobb felnőttképzési intézménye. A vállalatcsoportnál alkalmazott szakmai képzések és időszakos oktatások digitális platformra helyezése csupán idő kérdése volt, azonban a folyamatot kétségtelenül felgyorsította az a kormányrendelet, amely a változást rendkívül rövid, 2024. december 31-i határidővel kötelezővé tette.

A 2023 augusztusában megjelent 396/2023. (VIII. 24.) kormányrendelet előírásai szerint „az állami vállalatoknál a foglalkoztatottak képzését a Felnőttképzési törvényben rögzített, tanúsított zárt rendszerű elektronikus távoktatással kell biztosítani”. A vállalatcsoport monumentális mérete miatt a kiterjedt és szerteágazó képzési rendszer digitális alapokra helyezése rendkívüli kihívás, amelynek megvalósítása érdekében létrejött „A digitális technológia alkalmazásán alapuló képzések elősegítése és kiterjesztése a MÁV-csoportnál projekt”, azaz a DTK-projekt.

A projektben több mint hatvan munkatársunk a külsős együttműködő partnerekkel együtt azon dolgozik, hogy a rendelet előírásait határidőn belül teljesítsük, ehhez azonban minden olyan tananyag digitalizálását – az új rendszerekhez igazítva – el kell végezni, amelyeket az oktatók eddig személyesen a tanórákon adtak át a hallgatóknak. Fontos azonban kiemelni, hogy a biztonságos közösségi közlekedés fenntartásához elengedhetetlenek bizonyos gyakorlati oktatások, amelyeket nem lehet digitális formában elvégezni. A megfeszített munka eredményeként a vállalatcsoportnál júliusban elindulhattak a kormányrendelet által előírt új képzési és e-learning-keretrendszerek, amelyekbe integrálni kellett a már meglévő, korábban más rendszerben futó digitális képzéseket is. Ez az oka annak, hogy munkatársainknak a már jól megszokott időszakos e-learning-oktatások megkezdése előtt is regisztrálniuk kell az új rendszerben. Az első képzés előtt kapott értesítő e-mail tartalmazza a rendszerhez való hozzáférést biztosító jelszóbeállítás linkjét, és későbbiekben ennek segítségével

nyitható meg az „app.fkreta.hu” oldalon a felület bármilyen okos eszközről, bármilyen hálózaton keresztül.

A képzés digitalizálása a MÁV-csoportnál minden egyes munkavállalót érint, munkakörétől függően kit érzékenyebben, kit pedig kevésbé. A BGOK oktatói, valamint a vállalatcsoportnál dolgozó munkatársak, akik oktatói tevékenységet is végeznek, a leginkább érintettek, hiszen a képzési folyamatok digitális alapokra helyezését és az új rendszerre való teljes áttérést csak az ő együttműködésükkel, szakmai támogatásukkal lehet elvégezni. Az oktatók tájékoztatása és képzése folyamatosan történik, legutóbb szeptember 10-én több mint 50 oktatónak tartottunk személyes jelenlétű továbbképzést a BGOK Luther utcai épületében. A képzési szakemberek továbbképzése várhatóan az online rendszer használati oktatásával folytatódik.

A tapasztalatok folyamatos felhasználásával építkező projekt sikeres teljesítése egy modern, digitális alapokon nyugvó képzési rendszert és jól érthető, könnyen feldolgozható tananyagokat hoz a vállalatcsoport mindennapjaiba. A változásoknak köszönhetően csökkenni fognak a terem- és szállásigények, és ezzel együtt az oktatási, képzési költségek is. Minden változás, az eddig jól megszokott megoldások módosítása óhatatlanul magával vonja a bizonytalanságból adódó ellenállást, azonban bízunk abban, hogy a képzési rendszert érintő pozitív változások hamar elfeledtetik a kezdeti kétségeket.

A sikeres áttérés érdekében kérjük munkatársaink türelmét és együttműködését!

DTK-projekt

Bemutatjuk a Megtakarítási pályázat díjazottjait

A MÁV Zrt. Gazdasági vezérigazgató-helyettes szervezete 2024 márciusában Megtakarítási pályázatot hirdetett csoportszinten, melynek alapjául az a gondolat szolgált, hogy az operatív feladatokat ellátó dolgozók látnak rá igazán azokra a részfolyamatokra, amelyeknek optimalizációjával költségeket csökkenthet a vállalat. A versenyre 79 pályázat érkezett be, a legtöbb ötlet az alternatív energiafelhasználás és a digitális működés terén született. A nyertes pályázatokat a MÁV Zrt. Gazdasági vezérigazgató-helyettes szervezete által összeállított bírálóbizottság értékelte, végül tizenhárom ötlet került ki nyertesként. Ezek közül mutatunk be most kettőt.



Horváth Csongor
MÁV

A TramTrain járművek baleseteiből származó költségek csökkentése

2021-ben egy új, Magyarországon addig ismeretlen járművel bővült a kötőtpályás járművek választéka Szeged és Hódmezővásárhely között. A TramTrain tesztüzemét követő évben (2022) nagyobb gyakorisággal regisztráltak közúti balesetet a többi szegedi villamoshoz képest. A szegedi 1-es villamosvonalon is közlekedő vasútvillamosok üzemeltetője olyan, arculatába illeszkedő színösszeállítást választott a járművekhez, amely jelentősen eltér a városi környezetben megszokottaktól. Kollégánk a kutatásának első ütemében arra kereste a választ, hogy a vasútvillamosokról hogyan vélekednek a közlekedők, illetve hogy a gépjárművezetők szemmozgásában van-e különbség az eltérő kötőtpályás járművek tekintetében. Horváth Csongor kérdőíves kutatást végzett, amelynek eredményei alapján arra a következtetésre jutott, hogy a válaszadók több mint fele a szegedi kötőtpályás közlekedésben hagyományosnak számító sárga színnel borítaná be a TramTrain járművek homlokoldalát. A kitöltők szerint az észlelhetőség szempontjából a szürke, alsó homlokoldali burkolati elem okozza a legnagyobb problémát. Szemkamerás kutatást a Pupil Core szemmozgást követő eszközzel, valamint 12 gépjárművezetővel végzett munkatársunk, ennek során speciális videókon rögzítette a fixációikat feltételek balra kanyarodási manőver esetén. A feldolgozott eredményből egyértelműen látszódott, hogy a vizsgált kötőtpályás járműveknek vannak olyan részei, ahová a gépjárművezetők nagyobb

gyakorisággal pillantottak. A járművek arculatát összevetve a kapott eredmények arra engednek következtetni, hogy a színek igenis hatást gyakorolnak a fixációk helyére és mennyiségére. Fontos persze kihangsúlyozni, hogy a balesetekhez számos körülmény egyidejű és együttes jelenléte szükséges. Gazdasági szempontból vizsgálva a 12 TramTrainre elhelyezett sárga színű fólia, amellyel a közlekedésbiztonságot lehet javítani, körülbelül hetedannyi forintot emésztene fel, mint amennyi a vasútvillamosok helyreállítására 2022-ben szánt pénzösszeg volt. Részletes költség-haszon elemzés még nem készült, de a fentiekben vázlatosan ismertetett haszon (elmaradó balesetek költsége) és a költségek alapján egy éven belüli megtérülésre lehet számítani. A második ütem valójában akkor veszi kezdetét, amikor a TramTrainnek arculati változásai megvalósulnak. A kutatást a kitűzött és ismertetett célok alapján – az első ütemben is alkalmazott kutatási módszerek segítségével – fogja majd végrehajtani. A kutatás lezárásaként a két ütem eredményeit is össze fogja hasonlítani.

Horváth Csongor a pozitív elbírálásról így nyilatkozott:

„A lakhelyem és a munkahelyem közti közlekedésre a TramTraint veszem igénybe, ilyenkor mindig elképzelem, hogy milyen lenne a jármű sárga homlokoldali burkolati elemmel. Kiskorom óta rajongok a vasútiért, ha az ötletemmel egy kicsit is segíteni tudnék abban, hogy hatékonyabban működjön a vállalatcsoport, az hatalmas büszkeséggel töltene el.”

A raktározási folyamatok optimalizálása által elérhető költségcsökkentés

A készletgazdálkodás és a szállítás terén a költségek jelentősen megnövekedtek, de egy reformmal, amellyel kollégánk pályázott, talán csökkenthetők lennének a kiadások. Kovács-Szűcs Andrea megoldási javaslatai között több dolog is szerepel. Ezek közül a legfontosabbak az eszközök használatbavétele a selejtezés helyett, a szállítás egylépcsősévé tétele, a cikkszámok csökkentése és ezáltal a készletgazdálkodás jobbá tétele. A benyújtott pályázat az anyagbeszerzés, a raktározás és a felhasználás összetett viszonyulásának jelentőségére hívja fel a figyelmet, hiszen – többek között – ennek a sérülése esetén alakulhatnak ki elfekvő, használhatatlan készletek. A pályázat a már elfekvő készletek vállalatcsoporton belüli felhasználásának lehetőségeit mutatja be, illetve a MÁV-on belüli szállítások optimalizálására keresi a legkézenfekvőbb, legköltséghatékonyabb megoldásokat.

De mit is jelent ez a gyakorlatban?

A még használható eszközök átadására hívja fel a figyelmet a MÁV különböző területein belül, hiszen vannak olyan eszközök, amelyek egyes vállalatoknak feleslegeseek, viszont mások számára – új beszerzés nélküli – megoldást nyújthatnak, így elkerülve a még használható eszközök selejtezését.

Utóbbira a kollégáknak személyes példája is akad:

„A raktárba beérkező nagyszámú raklapos áru elhelyezése a túltelített polcozás miatt nehézségekbe ütközött, így ebből néhányat »felkínáltunk« más területek számára, melyek rövid időn belül gazdára is találtak, így megoldva számunkra az anyagok biztonságos tárolását. Többek között így talált gazdára hűtő, konténer, asztal, forgószek stb. Mi sem jártunk rosszul ezzel a művelettel, hiszen más terület számunkra adott át értékes, használható bútorokat. A MÁV alá tartozó vállalatcsoportok közötti »börzés« jellegű információ- és eszközmegosztás megvalósítása eredményezhet egy átgondolt rendszert, amely nagyban hozzájárulhat az eszközök gazdaságos újbóli felhasználásához.”

Benke Máté



Kovács-Szűcs Andrea
MÁV SZK

A TÉRKÖZÖN INNEN ÉS TÚL



Napról napra több ezer kollégánk fáradzik azon, hogy zavartalan legyen a vasúti közlekedés. E rendszernek az irányításában és működtetésében vannak, akik közvetett, és vannak, akik közvetlen módon vesznek részt. Közéjük tartoznak a térköz-, illetve vonatjelentő örök is, akiknek munkájáról most Szokai Ferencné térközör kolléganőnkét kérdeztük.

Minden szakmának és minden területnek megvan a maga nyelvezte a hozzá kapcsolódó szakszavakkal. Jelen esetben a forgalomról van szó, ezért a kevésbé jártas fülek számára is biztosan van egy-két ismerősen csengő kifejezés. Nekiünk most a két legfontosabb fogalom a térköz és a térközjelző lesz. A térköz a nyílt vonal szakaszokra osztása annak érdekében, hogy a nyílt vonal ugyanazon vágányán egyszerre több vonat követhesse egymást, a térközjelző pedig a térközi közlekedésre berendezett pályán, a térköz elején felállított fényjelző, ami a vonatoknak ad különböző jelzéseket az adott szakaszra vonatkozóan.

Az időbeli elhelyezés nem, de a térbeli annál fontosabb. Hol tartózkodunk jelenleg?

A 12. sz. térközben vagyunk Nagykanizsa és Újudvar állomások között, a nyílt vonalon. Ez a 17. számú vonal, ahol a GYSEV és MÁV-START is közlekedtet vonatokat, a tehervonati forgalom is számottevő egy-egy szolgálat alatt.

Apropó szolgálat! Mi a feladata egy térközörnek?

A térközrendszer lényege az, hogy a két állomás közötti nyílt pályát felosztják több részre. Ekkor a két állomás között nem egy, hanem annyi vonat lehet, ahány térköze van osztva. Mivel itt ezen a szakaszon a vonatok követési rendje – a hivatalos megnevezés szerint – nem önműködő és nem biztosított térközi, így az én feladatomban a két

állomás forgalmistájával való kommunikáció, valamint a térközjelző berendezés kezelése. A gyakorlatban mindez úgy néz ki, hogy ha például Újudvar felől jön egy InterRégió vonat, akkor az ottani forgalmista először előjelez nekem, majd külön jelzi, ha elhaladt a szerelvény. Én ennek megfelelően, ha tényleg minden adott, akkor szabadra állítom a térközjelzőt, ezáltal pedig az úttájáró berendezése tiltó jelzést ad a közúton közlekedőknek. Ha előttem is elközeledett a szerelvény, akkor Nagykanizsának előjelentek, majd Újudvarnak vissza, szóval kvázi tanúskodok, hogy a vonat rendben elhaladt.

Említetted, hogy „ha minden adott”. Ezt mire értetted pontosan?

Ez a térköz anno három működő iparvágány-kiágazással is rendelkezett. A gabonaforgalminak, a gépgyárnak és az izzógyárnak is volt kapcsolata a vonallal, és elég nagy pezsgés volt itt egykor, ezért egy időben több szerelvény mozgását is koordinálni kellett. A vágányhálózatnak köszönhetően arra is volt lehetőség, hogy az éppen közlekedő tehervonatot félreállítsam, de ma már egyik gyár sem üzemel, ennél fogva a kiágazások sincsenek használatban, viszont tartálykocsis tehervonatok még akadnak erre felé.

Mindezek mellett mi az, amire kiváltképp oda kell figyelni?

Jól ismerjük a mondást, hogy a vasút veszélyes üzem, ezért ennek megfelelő komolyságot kell tanúsítanunk. Sokan azonban nem veszik komolyan, amivel súlyos károkat okozhatnak másoknak és persze maguknak is. Gyalogosan előszeretettel vágják le az őrhely



mellett az utat, és öngyilkosjelöltek is fel-felbukkannak. Rádásul mostanság egyre többször okoznak kárt az autósok a sorompókban, ami jócskán megnehezíti az én munkámat is, illetőleg a vágány foglaltságát jelző berendezések azok, amelyeknek a működését mindig figyelemmel kell kísérnem.

Miként kerültél a vasúthoz?

Sokakkal ellentétben én nem szövögettem kisgyerekkorom óta olyan terveket, hogy a vasútnál szeretnék dolgozni. Először 9 hónapig dolgoztam a bútorgyárban, majd utána mentem el a szakmunkásiskolába kárpitosnak tanulni. Édesapám viszont vasutas volt, így amikor befejeztem az iskolát, akkor az ő hatására úgy döntöttem, hogy elmegyek a vasúthoz. Mindig is tetszett ez a légkör, és a társaság is jó volt, de mégis későn jutottam erre az elhatározásra. Kezdeként vasútszakmai iskolába jártam ide Nagykanizsára, majd miután ezt elvégeztem, sorompókezelőként lettem a vasút alkalmazottja.

Miként esett a választás pont a sorompókezelői munkára?

Nőként nem sok lehetőségem volt a különböző szakmákat illetően. Mozdonyt ugye nem vezethettem, váltót se állíthattam, forgalmista pedig rengeteg volt, így végül a Csengery úti átjáróban kezdtem a vasúti szolgálatomat.

Mi vezetett arra, hogy aztán térközör legyél?

Három évig dolgoztam sorompókezelőként, majd elmentem gyesre. Mire visszajöttem, gépi vezérlésű sorompók váltották fel az emberi

kezelésű szerkezeteket, tehát megszűnt a munka az ottani őrhelyeken. Az volt a szerencsém, hogy itt a térközben a kolléga éppen akkor készült nyugdíjba menni, így felszabadult egy hely. Az állomásfőnöknél megcsináltam a kötelező vizsgákat, ezt követően egy hónap múlva már itt vettem fel a szolgálatot, valamint kezeltem a berendezést.

Az itteni munkavégzés nem feltétlenül szokványos a vasutaközegben, hiszen az adott műszakban a feljelentkezéstől, illetve lejelentkezéstől eltekintve nem találkozol a kollégákkal. Mindezek ellenére tudjátok valamilyen formában tartani a kapcsolatot?

Persze! A tanfolyamról többen is a területen dolgoznak jegyvizsgálóként, de a többi térközör kollégával is jó a viszonyunk, ugyanis szinte egy időben kerültünk ide. Akkortájt szűntek meg a vonatfelvevő és kocsifelírói munkakörök, ezért többen is átképzés után jöttek ide. Jelenleg összesen öten dolgozunk itt váltásban, és egy kivételével mind nők vagyunk.

Tehát akkor amúgy is van egyfajta összetartó erő?

Abszolút mértékben! Mi négyen – meg persze a férfi kollégánk is – igyekszünk rendben tartani az őrhelyet. Például ezért is némi „házi természetű” zöldséggel még inkább komfortossá tesszük a szolgálati helyet. Ennek hála azóta paprika, paradicsom és uborka is terem itt.

A vasút mellett a család és a szabadidő harmonikus eltöltése is nagyon fontos. Kikkel és miként tudod megosztani a szabadidődet?

Egy lányunk meg egy fiunk született, a lányomnak hála pedig már három unokánk is van. Mivel ők Budapest mellett élnek, így nem tudunk, vagy nehezebb annyi időt együtt töltenünk, mint szeretnénk, de igyekszünk minél többet kihozni a helyzetből. Rádásul a férjem és a fiam szintén a vasútnál dolgozik több műszakban, ezért nem túl egyszerű összehangolni a családi programokat. Anno, amikor a gyerekek kicsik voltak, akkor az volt a cél, hogy ne kerüljünk egy műszakba, most már viszont pont az ellenkezőjére törekszünk.

Hogyan ismerkedtetek meg a férjeddal?

Ahogy én is, úgy ő is itt Nagykanizsán dolgozott és dolgozik mind a mai napig. Ő a kezdetek óta az állomáson teszi a szolgálatát, én meg onnan alig egy kilométerre, a Csengery úti átjárónál kezdtem. Egy tőrban voltunk, és az egyik kollégánk mutatott be minket egymásnak, a többi pedig már történelem.

Fajcsák Balázs



A VASUTAS, AKI A KÖTÉLUGRÓ- EURÓPA-BAJNOKSÁGOT IS MEGJÁRTA



Az ugrálókötélézést mint játékos mozgásformát mindenki jól ismeri, sokan mégsem sejtik, hogy ez egy versenysport, amelyet Magyarországon az öt-hat évesektől kezdve egészen a harmincasokig sokan űznek, ráadásul honfitársaink több számban is Európa- és világsúcstartók. Kollégánk, Tóth Bence László, a MÁV biztosítóberendezési műszerésze is a „kötelesek” közé tartozik, így közvetlenül tőle tudhattuk meg, hogy mi mindenre van szüksége egy kezdő ugrálókötélnek, hogy miként szeretne nagyobb részt vállalni a sportág népszerűsítésében, illetve hogyan képzei a jövőjét a gyermekek sportoktatásában.

Soha nem találkoztam még „ugrálókötéllel”, ez idáig nem is tudtam, hogy ez egy versenyszerűen űzhető sport. Mikor vált számodra egyértelművé, hogy a játék közben szerzett tudásodat bajnokságokon is megmérettetheted?

Már egészen kis koromban is tudtam, hogy ez egy versenysport, sőt ovis voltam, amikor bekerültem a Mórahalmi Victoria Sportegyesületbe. Akkoriban még nem versenyeztettek minket, négy-öt éven keresztül csak alapozó edzéseink voltak – itt kifejezetten ugrálókötél-edzők foglalkoztak velünk. Akikben meglátták a lehetőséget, azokat később versenyre vitték. Fontos azonban elmondani, hogy egy idő után már nemcsak a tehetség lesz az egyetlen faktor, ami a célig repíthet, muszáj hozzá kitartásnak és akaratnak párosulnia. Ezek

teljes mértékben megvoltak bennem, így – bár néhányszor letettem a kötelet – soha nem hagytam ténylegesen hátra a sportot. Persze nem mindig egyszerű kitartani... Az idei Eb előtt például volt egy mélypontom, mert nagyon nehéz volt időben összehozni az edzéseket a fordulószolgálatl. Jött viszont egy ugrálókötél-tábor Lukácsházán, ami megint meghozta azt a plusz motivációt, amelyre szükségem volt.

Ez leginkább a gyermekeknek volt köszönhető, ugyanis kisebbeknek tanítottam különleges mozgáselemeket, és az a rengeteg visszajelzés és lelkesedés, amit kaptam tőlük, akkora energiát adott, hogy a közeljövőben egy ugrálókötél-akadémiát szeretnék létrehozni. Itt átadhatnám a 18 év alatt megszerzett tudásomat.

Ha jól tudom, te magad is szerepeltél az Eb-n.

Így van, ebben az évben Egerben volt a kötélugró-Európa-bajnokság, amelyen én is versenyeztem. Egyéniben – szabadon választott gyakorlattal – hetedik, 30 másodperces gyorsasági versenyszámban tizenhetedik, páros gyakorlatban a bátyámmal nyolcadik, páros „gyorsaságiban” pedig ötödik helyezést szereztem.

A legtöbb edzésről van valamilyen elképzelése az olvasóknak, hiszen a hétköznapiabb sportokkal mindannyian kapcsolatba kerülünk. Kíváncsi lennék viszont, hogyan épül fel egy ugrálókötéltréning.

Nagy meglepetéssel nem szolgálhatok, az egyik felében elemeket gyakorolunk gyöngyös kötéllel, vagy szabadon választott gyakorlatokat állítunk össze, a másik felében pedig erőnléti edzést tartunk, ami leginkább futásból áll – természetesen kötéllel egy helyben.

Említetted, hogy ovis korodban már egyesületi tag voltál, de hogyan kerültél az ugrálókötélédzésre?

Én és a bátyám nagyon hiperaktív gyerekek voltunk. Hatalmas volt a mozgásigényünk, amit muszáj volt valahol levezetnünk. A tesóm az iskolában kezdett kötelezni, és én általa ismertem meg a sportágat. Kicsiként persze felnéz az ember a bátyjára, és azt akarja csinálni, amit ő, itt sem volt ez másképp.

A sikeres ugrálókötél szerepléshez biztosan szükséges egy átlagon felüli koordinációs képesség, egyensúlyérzék, benned ezeknek a megléte már korán megmutatkozott?

Nem tudom, ilyesmire soha nem figyeltem. Amikor kezdtem, úgy fogtam fel ezt az egészet, hogy egy jó baráti társaságba járok, nem azzal foglalkoztam, hogy mennyire vagyok alkalmas a sportra. Ott voltam, jó volt, családias volt a légkör.

Az ugrálókötélézést sokszor titulálják lányos tevékenységnek. Neked meg kellett küzdened a bizonyos sztereotípiákból fakadó csúfolódással?

Én mindig felvállaltam a kötelezést, és soha nem úgy néztem rá, mint lányos sportra. Aki benne él ebben a világban, és ismeri, hogy mi ez, az pontosan tudja, hogy mekkora erőfeszítést és energiát kell beletenni egy-egy gyakorlatba ahhoz, hogy helyezést érj el egy versenyen. A lányok feladatai egyébként eltérnek a fiúkéitól, azokban inkább showtime-elemek láthatók, a mieinkbe pedig belecsempésszük az erőt, így azok bevállalásabbak, extrémebbek.

Mitől lehet egyáltalán „lányos” vagy „fiús” egy sport?

Nem tudnám igazán kettéválasztani. Ha valamit elkezd az ember csinálni, akkor úgy fog rá tekinteni, hogy az az ő szenvedélye, azon dolgozik, abban tökéletesíti magát. Nem azzal kell foglalkozni, hogy miként határozzák meg a külső szemlélők.

Ha valaki bele szeretne kezdeni az ugrálókötélézésbe, mire készüljön, milyen típusú sportszereket érdemes beszereznie?

Egy ugrálókötélet. Ezenkívül tényleg nem kell más, csak egy edzőruha. Ebből a szempontból nagyon jó sport, mert nem költséges. A verseny az egyetlen, ami drága tud lenni, ezért érdemes sportegyesületet választani. Egyébként futópálya ugrálókötélnek a legtöbbben, ami az erőnléti gyakorlatokhoz is jó, mert az állóképességet a futás nagyon jól fejleszti. Én is sokat futok, legtöbbször a vonathoz, így fitten tartom magam!

Jövőre Japánban rendezik a világbajnokságot. Esetleg tervben van, hogy ott is kipróbáld magad? Elárultad, hogy régóta vonz a Távol-Kelet.

Kiskorom óta szeretnék elutazni Kínába, a nagy falat mindenképp látni akarom. Ez a keleti irányú vonzalom tudattalanul is megvolt bennem mindig, így Japánba is elrepülnek, az öcsémmel meg szeretnénk nézni az oskaiai világkiállítást. Ez nagyjából a cseresznyefavirágzással lesz egy időben, ami csodás. A világbajnokság messzi álom, azt hiszem, hogy abban a mezőnyben már nem tudnék elérni sikereket. Ázsiában nagyon népszerű és elterjedt az ugrálókötélézés, a kínai gyerekek például már most az európai csúcsokat döntögetik.

Sokat beszélünk az ugrálókötélézésről, mégis biztos vagyok benne, hogy a legtöbben nem tudják elképzelni, milyen is lehet egy bajnokság, hogyan nézhetnek ki a sokszor emlegetett gyakorlatok. Te ebben is segítséget nyújtasz?

Igen, van TikTok- és Instagram-oldalam is, ezeken a felületeken próbálom népszerűsíteni a sportot. Itt videókon keresztül mutatok be különböző gyakorlatokat zenével. A TikTokon több ezer követőm van már. Az is előfordul, hogy megkeresnek, és tőlem kérnek tanácsot a kezdéshez, ilyenkor mutatok néhány egyszerűbb elemet.

A sport mellett van egy állásod is, ráadásul a MÁV-nál. Ez is vonz legalább annyira, mint az ugrálókötél?

Szeretem a munkámat, szóval igen. Már az iskola befejezése után is a vasúthoz jöttem volna dolgozni, de akkor – leginkább mások hatására – el lett vetve az ötlet. Második nekifutásra – amikor a saját utamra léptem – adtam egy újabb esélyt a MÁV-nak, fel is vettek. Most Kiskunfélegyházán dolgozom biztosítóberendezési műszerészként, a közösség nagyon jó, már-már családias, az idősebb kollégák pedig nem úgy tekintenek rám, hogy „na jött egy kis ifjonc”, hanem partnerként kezelnek, ahol tudnak, tanítanak. Szeretem, hogy a vasútnál végre felelősséget vállalhatok a munkámért, mert rajtam múlik az, hogy a váltó biztosan jól álljon, így a vonatok rendesen tudjanak közlekedni, hogy a sorompó biztonságosan működjön. Itt tényleg felelek valamiért.

Benke Máté

Bence videói:



Tóth Bence László a Szegedi Déri Miksa Műszaki Technikumba járt középiskolába, ahol a MÁV a pályaorientációs napok állandó résztvevője. Itt találkozott először a vasutas munkakörökkel is.

Generációról generációra

„A fiatalok felelőssége is, hogy alkalmazkodjanak. Én alkalmazkodó típus vagyok.”

Bár édesanyja példáját követve pedagógusnak készült, végül mozdonyvezető nagypapája nyomdokai-
ba lépve mégis a vasútnál találta meg a számításait Knyihárné Darabos Katalin, a MÁV-START
HR kompenzáció és kontrolling humánpolitikai szakértője. A család vasúti kötelékei az 1800-as
évek végétől jól dokumentáltak, az emlékeket a családi legendárium mellett a fényképek is hűen
őrzik. A most 86 éves nagypapa Katát már gyerekkorától arra nevelte, ha csinál valamit, azt tegye
figyelemmel és fókuszáltan, hiszen az ő esetében emberéletek is múltak ezen. Továbbá arra, hogy
mennyire fontos önuralmat tanúsítani és belehelyezkedni mások szemszögébe is. A fordulatos csa-
ládtörténet mellett generációs kérdéseket is boncolgattunk az izgalmas beszélgetés során.

Hogyan kerültél a vasúthoz?

2009-ben pedagógusként diplomáztam, azonban tanárként akkor nem tudtam elhelyezkedni, így kipróbáltam magam a Vodafone multinacionális környezetében. 2014-ben bukkantam rá a BGOK álláshirdetésére. Úgy gondoltam, a képzési területen végre hasznosíthatnám a végzettségem. Ugyan a pozíciót nem én nyertem el, azonban nagyon pozitív élményként maradt meg bennem, hogy visszajelzést kaptam. Egy év sem telt el, mikor egy új lehetőséggel kerestek meg a BGOK-ból. Az SAP LSO bevezetéséhez toboroztak új kollégákat. Az első benyomás fantasztikus volt, Keszmann János látva a lelkesedésemet szívélyesen kalauzolt végig a patinás épületben. Itt is szeretném megköszönni neki, hogy az alapoktól kezdve

nagy türelemmel osztotta meg a tudását.

2016-ban kerültem a MÁV-START akkori Személyzetfejlesztés és képzéskoordináció szervezethez. Nagypapám ekkor lehetett rám a legbüszkébb, mert a mozdonyvezető-képzést bízták rám. 2017-ben lehetőségem nyílt, hogy részt vegyek a Perspektíva programban, amely a vezető-utánpótlás támogatását tűzte a zászlajára. 2018-ban születési szabadságra mentem, így pár évig az anyai feladatokkal foglalkoztam. Visszatértemkor éppen a HR-kompenzáción volt üresedés, és a leendő főnököm bátorítására elfogadtam a pozíciót. Könnyen beilleszkedtem, hiszen nagyon kedves volt a fogadtatás, és azóta az Excel terén is sokat fejlődtem.

Századokon átívelő vasutas-dinasztia leszármazottja vagy. Milyen emlékeket tudsz felidézni?

Az ükapám, Fekete Antal az 1890-es években a Bánhidó-major uradalmi megállójában volt sorompókezelő és jegykiadó. Tizenöt gyermeke született, közülük a kilenc fiú mind a vasútnál helyezkedett el, a lányokból kettő pedig vasutashoz ment feleségül. Dédapám, Fekete József az 1930-as évektől pályáépítő előmunkás volt. Részt vett a Szeretfalva–Déda vonal építésében, amikor az 1940-es, második bécsi döntést követően a határok átrajzolódtak, és nagy sietséggel kellett megoldani a vasútvonalak összeköttetését. Nagypapám, akit szintén Fekete Józsefnek hívnak, 1955-ben került a vasúthoz kazánkovácsként. A 424-es Bivalyok kazánjainak szegecselését végezte. 1959-ben gőzmozdonyvezetői vizsgát tett. 1968 májusában Szegeden lett fővasúti gázmotorosjármű-vezető, Nohabot, Szergejt, ABymotot vezetett. 1973-ban Debrecenben pedig fővasúti



váltakozó áramú járművezetői vizsgát tett, így a V43-as Szilik vezetőállásán tevékenykedett. Nagyon büszke rá, hogy a villamosítást követően Békéscsabára ő húzta az első Szilit. 1982-től pedig V63-ast is vezetett. Társai magnókazettára vették a Gigant fütyét, így búcsúztatták 1990-ben, amikor nyugdíjba ment. Keresztapám, édesanyám testvére is mozdonyvezetőnek készült. Pici korától többször megfordult a vezetőálláson, de 1972-ben egy teljes szolgálatot végigült a nagypapám mellett. 1982-től lett villanymozdony-vezető, a Szili volt a kedvence, talán azért, mert a típusismertnél az utolsó kábelig megtanulták a járművet.

Mit jelentett a nagypapádnak a vasutasközösség?

Az sokat elárul, hogy a 70. születésnapjára vett egy laptopot, és azóta a Facebookon szervezi a vasutas-találkozókat. Neki tényleg a második családja volt a vasút, kalákában jártak egymásnak segíteni az építkezésekre. A nagymamám azt is elmesélte, hogy amikor 1958-ban összeházasodtak, másnap a nagypapám már ment is vissza a tanfolyamra. Egyébként már a nagypapám apukája is vasutasórházban lakott. Olyan fajta szociális hálót jelentett a vasút, amely egy életre hűséget biztosított a dolgozói részéről. Nagypapám mesélt még egy érdekes történetet: 1989-ben összehozott a brigádjával egy bulgáriai nyaralást. Levelet írtak Burgasz állomásfőnökének, hogy aludhatnának-e a burgaszi állomáson, ha lemennének egy hálókocsival.



Így töltöttek 10 napot couchette kocsiban Bulgáriában, ahol az állomástól sétatávra volt a tengerpart.

A vasúti balesetekről sajnos ma is rengeteget beszélünk. Hogyan éli meg ezt a mozdonyvezető?

Nagypapámat már nyugdíjasként mertem csak kérdezni erről. Megnyílt, és elmesélte, hogy egyszer valaki a vonata elé vetette magát. A zsigereimbe mart az a fájdalom, ahogy több tíz év távlatában beszélt arról a gázolásról. Keresztapám egy traktor pótkocsijával ütközött egyszer, de hál' istennek semmilyen személyi sérülés nem történt. Abban a pillanatban azonban a vezetőálláson nem tudhatod, hogy nem öltél-e meg valakit. Nagyon megrázó volt ezeket a történeteket első kézből hallani. Szörnyű élmény ez egy mozdonyvezetőnek.



Milyen generációs kihívásokkal kellett megküzdeni régen, és milyenekkel kell ma?

Keresztapám mesélt arról, hogy amikor elhelyezkedett, az idősebbek összetartóbb csapatot alkottak. Ahogy kikerültek a képzésből, önállóan végezték a szolgálatot. Nem volt telefon, nem is tudott kialakulni a generációk közötti kapcsolat, mert a mozdonyvezetői pálya magányos szakma. A 2000-es években, amikor elterjedt a mobiltelefon, talán kicsit csökkent a szakadék. Úgy tűnik, a digitalizáció nemcsak elszigeteli, hanem össze is hozza az embereket. Az én esetemben a BGOK-n volt nagyobb a generációs különbség, és a tudásátadásnál kifejezetten előnyös volt, hogy tapasztalt emberekhez kerültem. A fiatalok felelőssége is, hogy alkalmazkodjanak, és én alkalmazkodó típus vagyok. Egyébként a már említett Perspektíva program egyik fókuszja pontosan a generációk közötti tudásátadás volt: hogy vegyük rá az időseket arra, hogy akarjanak foglalkozni a fiatalokkal. A mi munkacsoportunk a kommunikáció fejlesztését jelölte meg olyan motivációként, amely nem igényel nagyobb ráfordítást, ugyanakkor hatásos eszköz lehet a generációs különbségek áthidalására.

Völgyi Katalin

140 ÉVES A KELETI PÁLYAUDVAR

A pályaudvar fennállásának 140. évfordulója alkalmából a MÁV Kommunikációs Igazgatósága programsorozatot szervezett augusztus 16-án. A családokat és a legkisebbeket játékos kincskeresés várta, ahol egy térkép segítségével kellett bejárniuk a pályaudvart és felkutatniuk mind az öt állomást, illetve választ találniuk azokra a kérdésekre, amelyek leginkább a gyermekek megfigyelőképességét tették próbára. Az augusztus 16-ai esemény résztvevői páratlan élményben részesülhettek: a regisztrált vendégek – összesen 3 turnusban – vezetett séta során tekinthették meg a pályaudvar legizgalmasabb részleteit, beleértve az irányítótornyot, végül pedig a tetőn elhelyezett csúcscsatornához is felsétálhattak. A túrát Zubreczki Dávid újságíró, urbanista vezette.

Emellett a szervezők 450 regisztrált vendég részére ingyenes kertmozi-programot szerveztek a pályaudvar Kerepesi úti csarnokában, ahol a nézők megtekinthették az Indul a bakterház című magyar filmet, és Koltai Róberttel is találkozhattak. A színművészt Somogyi Zoltán rádiós műsorvezető kérdezte a forgatásról és a film fogadtatásáról.

Fogadják szeretettel képes beszámolóinkat!



Legalább a borjúbecsínált



A Keleti pályaudvar az 1884-es megnyitása óta a város kiemelt jelentőségű épülete, a hazai közlekedés egyik legfontosabb központja. Fennállásának 140. évfordulója alkalmából ismert írók és lelkes amatőrök ragadtak tollat, hogy egy-egy novellájukkal, kitalált történeteik által nyújtsanak betekintést az elmúlt közel másfél évszázad hangulatába, a pályaudvar életébe. Október végéig a Lotz-teremben 14 író 14 alkotása olvasható, amelyek a pályaudvar múltját és a körülötte zajló események forgatagát elevenítik fel évtizedekre bontva. A szerzők között üdvözölhettük – egyebek mellett – Karafiáth Orsolyát, Lackfi Jánost, Legát Tibort, Zubreczki Dávidot, Fábíán Jankát és a MÁV Kommunikációs Igazgatóságának néhány munkatársát. A novellákból az elsőt most itt, a magazinban is közöljük. Fogadják szeretettel Zubreczki Dávid írását a megnyitás évtizedéből!

– Parancsoljon, a fekete kávéja, nagyságos uram! Méltóztatott hallani, hogy új indóház épül Pesten?

– Ugyan már, Bauer! Maga okos ember, ne üljön fel minden hírlapi kacának! Még hogy új indóház Pesten? Hiszen most épült csak meg a Budapesti pályaudvar a Körúton! Az is micsoda rátarti név. De hívhatják tőlem Budapestnek ezt a várost, Pest az mindig is Pest marad: porfészek. Más se hiányzik nekünk, csak egy új indóház. Hát mit képzél, mi vagyunk mi, Bécs? Ekkora számárságot nem hallottam még. Viszont a csirkepaprikás, az ma is pompás volt, ilyet a bécsi urak se esznek!

– A pilseni sör, amit rendelni méltóztatott. Tetszett hallani, hogy ide fogják építeni az új pályaudvart a Kerepesi útra, a vámházhoz? Átellenben a temetővel.

– Ej, Bauer, Bauer, hogy maga mennyi sületlenséget összehord! Na majd pont a pusztá határába építenek indóházat! Van nekem egy sógorom, akit szerencsére ritkán látok, mert vidéken él. Kibírhatalan alak, de igen eszes, sok helyen bennfentes ember. Az megírta a nejemnek, hogy az új központi pályaudvar is a Körútra épül majd, mint a másik. Onnan aztán az utcák felett, acélviadukton megy majd vasút a városhatárig. Aszongya, Amerikában így csinálják. Azt is írta, hogy az angoloknál meg alagvasút van, ott a föld alatt megy a vonat. Látja, Bauer, csudadolgok vannak a világban, de ne ragadtassuk magunkat túlzásba: Pest azért nem London, de még csak nem is Amerika! Viszont a töltött káposzta mennyei volt – ilyet nem csinálnak se Londonban, se Amerikában.

– És a spriccer, nagyságos uram. Tetszett látni, hogy már építik az új pályaudvart?

– Na hallja, bár ne láttam volna! Ezeket a kontárokat! Járt már

maga a Csömöri úton valaha? Ott az elején csupa sár, csupa iszap minden. A sógorom nem könnyű ember, nem is idevalósi, de fővárosi ügyekben is érti a csíziót. Azt írta a nejemnek, kizárt dolog, hogy itt magas falakat emeljenek. És milyen igaza van! Ekkora házat nem lehet mocsárra építeni – hát elsüpped! Hozzá se tudnak fogni. Majd tán cölöpökre építik a pályaudvart, mint Velence városát? Ne élcelődjék már! Meglátja, ez valami telekspekuláció lesz, úgy éljek. Ám a pörkölt vesepecsenye, na az tökéletes volt.

– Egy kupa citromfagylalt. Tetszik látni, micsoda falakat húztak fel? Azt mondják az utcában, hogy nem olyan lesz a teteje, mint egy háznak, hanem domborúféle. Olyan forma, mint a püspökkenyér. Különleges pályaudvar lesz ez állítólag.

– Lárifári, el van ez rontva, Bauer, az elejétől fogva. Az ily ügyekben járatos sógorom – akit szerencsére csak sátoros ünnepekkor látok, mert amúgy a hátam közepére kívánom –, azt írta a nejemnek: az a baj, hogy nem építések tervezik a csarnokot, hanem hidászok. Hát mit várjon tőlük az ember? Két mérnök, kik állítólag igen csinos hidakat terveztek szerte az országban, na de ide nem hidat kellene építeni, hanem egy tiszteességes épületet! Ha a körüti pályaudvarnak tudtak rendes tetőt csinálni, akkor ennek miért nem tudnak? Versenyzési viselkedésgből? Akkor lesz ez a tákolmány, mint a lipótvárosi plébániatemplom, aztán majd ennek is úgy omlik be a kupolája, mint annak. Emlékszik rá, mekkora ribillió volt, nem? Igaz, hogy annak a teteje nem olyan volt, mint a püspökkenyér, hanem inkább, mint a kuglófforma, de édes mindegy. Jusson majd eszébe, ha ez is összedől, hogy én megmondtam előre. Mindazonáltal a főtt marhaszegy csodálatos volt.

– És a végére egy pohár aszúbor. Tetszik látni, milyen szép lett a pályaudvar? Azt mondják, hamarosan átadják. Az egyik vendégünk váltig állítja: az a két piktor festi ki, akik a Nemzeti Múzeumot meg a Vigadót.

– Én nem tudom, ki ez a vendég, de el ne higgye annak egyetlen szavát se! Szerintem az ilyen akkor is hazudik, amikor feladja a rendelést. Bauer, hát járt már maga indóházban? Nem hercegek laknak abban, hanem mozdonyok. Mit gondol, hogy néz az ki, mint egy Esterházy-kastély? Hogy még freskók is lesznek benne? Jó, hogy nem mindjárt szobrok a bejárata felett, mint a józsefvárosi plébániatemplomon. Aztán miféle szenteket faragnának ki rá? Tán azt az angolt, ki a mozdonyt feltalálta? Vagy egy bádogangyalt fogaskerékkel, hehehe. Na de félre a tréfával, egy biztos: ez a szalonnával tűzdelt kappan prima volt!

– Egy kupica házi keserűlikőr: nincs is ennél jobb az emésztésnek, tessék elhinni. Mit tetszik szólni, milyen szép lett az új pályaudvar? Azt írják a lapok, ha megnyitják, villanyárammal fogják kivilágítani. Szébb lesz, mint a királyi palota!

– Pffff... a királyi palotát ne is emlegesse nekem, arra is ráférne már egy alapos renoválás. Hát csoda, hogy a király messze elkerüli?

Hagyjuk, kérem. Na de hogy villanyvilágítás az indóházban? Ezt a badarságot! Tudja, van nekem egy vidéki sógorom – talán már említettem –, utálatos figura, de világlátott ember. Járt az kérem Bécsben, Párizsban, de talán még Németországban is. Azt mondja, ő még olyat, hogy villanyégők világítsanak egy pályaudvaron, nem látott. Mit gondol, majd pont itt, Pesten épül ilyen? A hét vicce, Bauer! Milyen lapban olvasta ezt? A Borsszem Jankóban? Egész komolyan mondom, ez a hét vicce! Na de ez a savanyú comb viszont az évszázad ebédje volt.

– Esetleg még egy jó fekete kávé, spriccer vagy egy finom... nézze csak! Most gyújtották fel a fényeket a pályaudvaron. Látja, ma este is milyen szép?

– Látom, Bauer, hogy ne látnám, nem vagyok vak. Szép, szép, valóban szép. Mondtam én, hogy szép lesz, de hitt nekem valaki? Tudja, hogy van ez, Bauer, a kishitűség, az a mi nagy bajunk. Hogy fekete kávé vagy spriccert? Hát azt hiszem, most kivételesen egyiket sem... tudja izé... holnap korán indul a vonatunk. Utazunk a sógoromékhöz. Azt mondja a nejem, hogy ha már ideépült ez a szép pályaudvar, mehetnénk gyakrabban hozzájuk. Meg hogy ők is jöhetnének hozzánk vendégségbe rendszeresen. Meséltem már a sógoromról, Bauer? Hát nem is mondok semmit. Csak annyit, hogy a borjúbecsínált az legalább ma is fölséges volt.

Fodor Emil, 59 éves háztulajdonos, 1880-as évek

Írta: Zubreczki Dávid

A 14 novellát felsorakoztató kiállítást október végéig tekinthetik meg a pályaudvar Lotz-termében.

Fotók: MÁV Archívum, Fortepan / Schmidt Albin



Leveletek érkezett az Ügyfélszolgálatra!

Tisztelt MÁV Ügyfélszolgálat!

A sajtót olvasva a MÁV az utóbbi időszakban szinte kivétel nélkül negatív fényben jelenik meg, viszont hadd számoljak be egy mai, nagyon pozitív tapasztalatról:

A Budapest Keleti pályaudvarról augusztus 30-án, 12:30-kor induló Rippl-Rónai InterCityn utazva láttam, ahogy a kalauz felsegít a lépcsőn egy vak lányt, a helyére kíséri, és megnyugtatja, hogy Dombóváron jönni fog érte, és segít neki leszállni. Így is volt, és tette mindezt hozzáértően, empátiakusan, kedvesen. Biztos ez is a feladata, de mindezt olyan humánusan tette, hogy tényleg jó érzés volt látni. Én senkije nem vagyok a lánynak, de ismeretlenül is köszönöm az illetőnek!

A dicséret Kiefer Róbert pécsi vezető jegyvizsgáló kollégánkat illeti!

Tisztelt Ügyfélszolgálati Csoportvezető!

Szeretném, ha dicséretben részesítenék Kiss Szabolcsot, amiért munkakörét túlteljesítve segített 2024. 08. 17. napján, 7:15-kor, amikor is nagy sietségben a Keleti pályaudvar személyi pénztárában a sorszám kiadása közben meghalotta, hogy nagyon sietünk, és javasolta, hogy a kinti automatából vegyük meg a jegyünket. Ami nagy örömünkre szolgált, hogy a segítséget is felajánlotta a jegy megváltásához. Ez a különleges bánásmód nagyon sokat jelentett számunkra, és nagyon jólesett.

A dicséret Kiss Szabolcs, írásbeli csoportvezető kollégánkat illeti!

Tisztelt MÁV Ügyfélszolgálat!

2024. 08. 07-én, 21:06-kor a Szombathelyről Szentgotthárdig közlekedő Savaria IC-vel utaztam. Szeretném megköszönni a jegyvizsgáló hölgy segítőkészségét. Kerékpáromat a felszállásnál és a leszállásnál is készségesen segítette fel- és leemelni. Sőt, Szentgotthárdon 21:54-kor egymaga vette le a lépcsőfokokon. Mindezt kérés nélkül, szívből, mert ez nem munkaköri kötelessége. Emberségből jeles! Köszönet érte! Remélem, eljut hozzá az üzenet!

A dicséret Kiss Brigitta budapesti vezető jegyvizsgáló kollégánkat illeti!

Tisztelt MÁV-START!

Augusztus 7-én a Mélykútról (mint utóbb kiderült Bajára) 16 órakor induló vonat kalauzának szeretném megköszönni a segítségét, miután rossz vonatra szálltam, de 1 óra csúszással megúsztam, és hazajutottam. Emberségből, segítőkészségből kiváló. Szeretném, ha eljutna hozzá. Köszönettel: egy eltévedt utas.

A dicséret Somogyi Péter szegedi vezető jegyvizsgáló kollégánkat illeti!



Kérdezz! Felelek

Markovics Ádám a szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóságon dolgozik felügyeleti pályamesterként, 136 db műtárgy felügyelete tartozik a mindennapjaihoz. A munkája mellett szenvedélye a tanulás és a tanítás: nemrég szerezte meg a hidász szakaszmérnöki vizsgát, szeptembertől a Szegedi Tudományegyetem gépészmérnöki karának hallgatója, február óta pedig a BGOK vasútszakmai oktatója – eddigi csoportjai mind kiemelkedő eredménnyel végeztek.



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

Természetesen! 2019. 07. 15-én, egy hétfői napon, reggel 6 órára mentem dolgozni. Izgatott voltam, és félttem is attól, hogy milyen lesz: ezen a területen sosem dolgoztam, és szerettem volna egyből megfelelni. Szerencsére ezek az érzések elmúltak, és már az első napon örömmel telve indultam haza, vártam a következő munkanapot. Egyből terepre mentünk dolgozni, kint az volt az első gondolatom: ez tetszik, ezt szeretném csinálni!

Mi volt az eddigi legnagyobb kihívás a munkád során?

Mindenféleképpen a tisztképző, hiszen amikor elkezdtem, a fiam csak két éves volt, és az első héten kiderült, hogy a kishúga is érkezik hozzánk. Minden egyes nap így jártam fel Szegedről Budapestre, emellett az egyetemi tanulmányok miatt pedig emelt vasútüzemi ismeretekből érettségit is kellett tennem – erre önállóan kellett felkészülnöm. Szerencsére rengeteg segítséget kaptam, és kitűnő eredménnyel végeztem el a tanfolyamot, de mindenképpen ez, különösen az utolsó pár hét volt a legnagyobb kihívás. Egyébként a kislányom az utolsó vizsga előtt egy nappal született meg.

Melyik volt a legemlékezetesebb MÁV-os napod?

A tisztavató. Beérett a sok év munkában szerzett tapasztalat, és a 9 hónapos tanulás gyümölcse. Engem ért a megtiszteltetés, hogy 180 végzett tiszt előtt elmondjam a Fogadalmi esküt a színpadon állva, fantasztikus élmény volt. Úgy éreztem, minden pillanat megérte!

Ki a legnagyobb példaképed a csoportban?

Kettő is van: a legelső és a mostani vezetőm. Mindkettejük hatalmas szakmai tudással rendelkezik, és vezetőként, emberként is kiválóak. Nekik is köszönhetem, hogy most ott tartok, ahol, még ha sokszor „mély vízbe dobtak” is; de aztán rájöttem, hogy bokáig érő vízben az ember sosem fog megtanulni úszni. Ezúton is köszönöm mindkettőjüknek a rengeteg segítséget, tanítást és iránymutatást!

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

Mindkét kérdésre egyértelműen igen a válasz! A kisfiam már 3,5 éves, imádja a vonatokat, így sokszor eltévedünk a vasútállomásra. Mindig is szerettem a vasutat, apukám kocsivizsgálóként dolgozik, egészen kicsi korom óta kísértem dolgozni, tanultam vele, vagy csak néztem századik alkalommal is, amit csinál. Talán ekkor „fertőzött” meg, de ezt egy percre sem bánom! Később vonattal sok helyre sikerült eljutnom Európában, láttam a különböző vasutak működését, így sosem volt kérdés, mivel szeretnék foglalkozni – csak az, hogy milyen területen pontosan.

Milyen más területen próbálnád ki magad a csoportnál?

Jelenleg azt csinálom, amit a legjobban szeretek, így igazából nincsenek túl nagy ábrándjaim. Ha mégis választanom kellene, akkor mozdonyt vezetnék. Biztosan izgalmas egy akár kétezer tonnás tehervonatnak az „ura” lenni.

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

Van egy meghatározó és egy vicces verzió is. A meghatározó az volt, amikor egy idős néni azt mondta: „köszönöm, hogy dolgoznak, higgyék el, bárki bármit mond a vasutasokról, mind nagyon fontos emberek.” Ez örökre bennem fog élni, és sokszor fel is töltődöm ebből a mondatból. A vicces az volt, amikor megkérdezték, miért nem tereljük a vonatokat az autópályára, hiszen csomó vasutas munkáját meg lehetne spórolni, el lehetne adni a síneket, és be tudna menni a vonat a falu központjába is; a vasutasok nem gondolkodnak, és erre maguktól nem jönnek rá. Megköszöntem az ötletet!

Hogyan töltödsz fel munkán kívül? Mi kapcsol ki téged?

A gyermekeim és a vasút. Imádok utazni, sokszor hétvégén vagy szabadság alatt is vonatra szállunk. Úgy gondolom, az emlékek és élmények örökké megmaradnak, így ha ezeket gyűjtjük, mindenünk meglesz.

Mi lennél, ha jármű lennél?

Sosem gondolkodtam még ezen, de talán egy Taurus. Gyors, erős, és nincs lehetetlen a számára.

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

Joey Tribbiani lennék a Jóbarátokból. Sokszor képes vagyok dolgokat túlgondolni, stresszelni, előre izgulni valamin. Joey csak „él a mánap”, nem érdekli semmi és senki véleménye, ráadásul nagyon vicces is. Kíváncsi lennék egy napjára, szívesen átelném.

Toma Franciska

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

15 HATTENGELYES NÉMET GÉPPEL BŐVÜLHET A DÍZELFLOTTA

Mind a MÁV Rail Tours Kft., mind pedig a MÁV-START Zrt. már évek óta egyre nagyobb mértékben szembesül a dízel-vontatásikapacitás hiányával, ezért folyamatosan vizsgálja vasúttársaságunk annak a lehetőségét, hogy milyen megoldásokkal lehet ezt a helyzetet mérsékelni. Nagy teljesítményű és a személyszállító vonatok energiaellátását is biztosítani tudó dízelmozdony jelenleg nem áll rendelkezésünkre.

A nemzetközi, használt vontatójárművek piacának folyamatos monitorozása kapcsán még 2019-ben került a MÁV Rail Tours látókörébe a Henschell által gyártott, nagy teljesítményű és emelt sebességű közlekedésre alkalmas dízelmozdony, amely korábban a Dán Állami Vasúttársaságnál a távolsági InterCity-forgalomban dolgozott, majd a kiszolgált vonalak villamosítását követően került a svéd Nordic Re-Finance cég állományába.

A Danske Statsbaner, azaz a Dán Államvasutak 1981 és 1985 között összesen 37 példányban állította szolgálatba az ME sorozatú, dízel-villamos mozdonyokat. A hattengelyes, Co'Co' tengelyelrendezésű, 115 tonna szolgálati tömegű járműveket a Henschel, az ABB és a Scandia konzorciuma gyártotta. A gépekben a GM EMD 16-645 E3B típusú dízelmotor kapott helyet, míg a dízelmotor által hajtott generátor összesen hat aszinkron vontatómotort táplál, a jármű névleges teljesítménye 2427 kW, indító vonóereje 360 kN, engedélyezett legnagyobb sebessége 175 km/h. Az előrehaladó vasút-villamosítás és a személyszállításban a motorvonatok előretörésével egyre kevesebb

gépre volt szüksége a DSB-nek az elmúlt évek során, így a feleslegessé váló gépeknek új gazdát kerestek az elmúlt időben. Így került TMe sorozatként 2020 elején a 1509, 1513 és 1527-es gép a Nordic Re-Finance AB nevű lízingscéghöz, és ott NRFAB TMe sorozatként a meglévő pályaszámokon folytatták a pályafutásukat. 2021-ben került ugyancsak ehhez a céghez a 1514-es is, amelyet a Railcare Långselében található műhelyében átépítették a norvégiai üzem előírásainak megfelelően, és az OnRail Scandinavia kapta meg a gépet bérben, amely Åndalsnes és Oslo között használja a mozdonyt. A széria egyébként szegről-végről a norvég Di 4-es sorozat rokona, így különösebben nem lehetett probléma a norvégiai engedélyezés. A Nordic Re-Finance AB 2021-ben úgy döntött, hogy a megmaradt 26 ME-t (a szériából a 1502, 1507, 1510, 1512 a 2000-es években selejtezésre került) is megveszi a DSB-től, mégpedig a meglévő tartalékalkatrészekkel együtt.

A Nordic Re-Finance cég a sorozat mozdonyait Hitachi ETCS berendezéssel szereli fel. A mozdonyokat a hazai általános gyakorlat

szerint a nemzeti vonatbefolyásoló rendszerrel (EVM) tervezzük felszerelni, és ezen rendszerrel kerülnek a mozdonyok honosításra. Fontos azonban, hogy a járművek tulajdonosa rendelkezik megfelelő előkészítéssel (tervezés, engedélyeztetés és beszerzési keret) az ETCS rendszer felszerelésére, így ha ez esetleg szükségessé válna a mozdonyok felhasználási idejében, úgy arra kiszámítható módon rövid határidővel lehetőség van.

A mozdonyok Stage 3a környezetvédelmi besorolásúak, így korszerűnek mondható, turbó feltöltött üzemű dízelmotorral vannak felszerelve. Ezen dízelmotorok károsanyag-kibocsátása mérési szinten is azonos, illetve kedvezőbb, mint a remotorizált M41 sorozatú dízelmozdonyokban alkalmazott dízelmotoroké. Azonban ha figyelembe vesszük, hogy a TMe sorozatú mozdonyok korszerű aszinkron hajtási rendszerrel üzemelnek, melynek vonóhorgon mért hatásfoka lényegesen kedvezőbb, mint az M41 sorozatú mozdonyok hidraulikus hajtási rendszerre, valamint azt is, hogy a dízelmotor beépített teljesítménye jelentősen magasabb, akkor az azonos vontatási feladat elvégzése lényegesen kisebb környezeti terhelés mellett valósítható meg. Ez különösen érvényes a nagy terhelésű személyszállító vonataink esetében, melyeket – a vonat klimatizálásához szükséges energiaellátása érdekében – jelenleg két dízelmozdonnal kell továbbítanunk.

A mozdonyok általános műszaki állapota rendkívül jó, úgy járműszerkezeti, vezérlési és erőátviteli szempontból a dízelmotorok műszaki állapota egyaránt kiváló, az aszinkron hajtási rendszer stabil, a forgóváz jól szerkesztett, könnyen karbantartható, és az üzemeltetés szempontjából rendkívüli előnyt jelent, hogy a fékrendszer önműködő rudazatállítóval van felszerelve. A fékrendszer korszerű, üzembiztos működésű, karbantartás szempontjából kedvező, a mozdony rendelkezik ZWS távvezérlési rendszerrel, amely lehetővé teszi a társaságunk állagában álló halberstadti vezérlőkocsikkal való távvezérelt üzemet, a vezetőfülke klimatizált, ergonomikus kialakítású.

Az üzemi tapasztalatok alapján a mozdonyok rendelkezésre állása – a tulajdonos kimutatása szerint jelenleg – 94%, ami kimagasló.

A mozdonyok karbantartása tervezetten a MÁV-START és a MÁV Rail Tours Kft. együttműködésével fog megvalósulni. A karbantartás betanítására a mozdonyok tulajdonosa készen áll, a karbantartási dokumentációk teljes körű átadásával és a karbantartó személyzet oktatásával együtt.

Az első két jármű az idei nyár folyamán érkezett meg Magyarországra és megkezdődött a hazai engedélyeztetési folyamatokra való felkészítésük. Az átalakítást a MÁV-START dombóvári mozdonykarbantartó műhelyében végzik.

A további 13 mozdony érkezése – várhatóan az első mozdony engedélyeztetése és mindkét, a Rail Tourshoz tartozó mozdony forgalomba helyezése után – a jövő évben várható. A teljes MÁV-START-os flotta várhatóan 2025-ben forgalomba állhat.

A vasúttársaság célja, hogy a közeljövőben további használt járműveket és természetesen új mozdonyokat és vonatokat is szolgálatba állítson a cégcsoport járműstratégiájának végrehajtása révén.

Molnár Zsolt

20 ÉVE A HAZAI PÁLYÁKON AZ UZSGYI

Pusztametró, Tanyametró, Konzervdoboz, Falumetró. Ezek a becenevek mind-mind a MÁV-START 416-os sorozatú járművét, legismertebb nevén az Uzsgyit rejtik. Elmondható róluk, hogy nem szépségdíjas a külsejük, de kétségkívül van bennük anyag. A 2002 és 2004 között beszerzett orosz motorvonatokat mutatjuk be e havi számunkban.

Az orosz államadósság terhére 2002–2004 között beszerzett RA-V-731.25 gyári típusjelű ikermotorokcsi a nem villamosított vasútvonalak személyszállítását bonyolítja le a MÁV vonalain. Egy motorvonat kettő két forgóváz, négytengelyű átjárható egységből áll, szétkapcsolásuk azonban – javítás vagy kiszolgálás céljából – csak műhelyben végezhető. A 2×315 kW teljesítményű, 80,5 t tömegű, 100 km/h legnagyobb sebességű motorkocsikat 2 db MTU 6R138 TD13H dízelmotor hajtja, névleges fordulatszáma 2100 1/min. A vonategység mindkét végén az utastérből nyíló, egyesített vezetőállás található. Az utastérbe az oldalanként 1-1 pneumatikusan távvezérelt, elhúzható ajtókon keresztül lehet bejutni, melyek alatt az alacsony peron mellé történő beállás esetén, az ajtó kinyitásával egyidejűleg lenyíló lépcső található. A motorvonatban 2+2 üléselosztásban 132 (+8 felcsapható) másodosztályú ülőhely van. A motorvonatot két fékrendszerrel szerelték fel. A 15 km/h-s feletti fékezés hidraulikus, míg a teljes sebességtartományban történő fékezés légfékkel történik. A jármű hosszú ideig tartó vagy 35%-nál nem nagyobb lejtőn történő állásának biztosítására rugóerő-tárolós rögzítőfék szolgál. Az ikermotorokcsi légkondicionálóval és mozgássérültek által is használható vákuumos WC-vel van ellátva. A motorvonatban megtalálható az EVM-120 vonatbefolyásoló berendezés is,

amely ellenőrzi a mozdonyvezető éberségét, összehasonlítja a megengedett és a tényleges sebességet, és ha szükséges, kényszerfékezést alkalmaz. A motorvonatok szinkron vezérelhetők, tehát több egység összekapcsolható, és egy vezetőállásból irányítható. A 416 sorozatú ikermotorokcsi prototípusa 2002. június 14-én érkezett Mityiscsiből, a Metrovagonmas gyárból Záhonyba, vendégforgóvázakon az ukrán és a magyar nyomtávolság közötti eltérés miatt. A járművet a Voith gyártmányú Scharfenberg 10 típusú kapcsolószerkezet miatt két kísérőkocsi között vontatták. Záhonyban felszerelték az ugyancsak az orosz gyárban gyártott, normál nyomtávolságú forgóvázakat, majd az állomásítási helyre (Bp. Északi Vontatási Főnökség) vontatták, ahol üzembe helyezték. 2002. június 16-án a Nyugati pályaudvaron mutatták be az első 63-41 001-3 pályaszámú ikermotorokcsit a nagyközönségnek. A prototípus július 23-án sikeres hatósági próbát tett, majd a kisebb „gyermekbetegségek” kijavítása után a KKF engedélyével augusztus 14-től immár utasokkal Budapest és Esztergom között forgalomba állt. A prototípus magyarországi forgalmi üzemeltetési tapasztalatai alapján a Metrovagonmas gyár a második motorvonaton számos műszaki módosítást hajtott végre, amiket utólag alkalmaztak az első motorkocsin is. 2006-tól a Szolnoki Járműjavító megkezdte az első



egységesítési és felújítási munkákat a sorozaton. 2007. június 9-én érkezett Szentesre a Cseh Vasutak egyetlen Uzsgyija, ami ott prototípusként futott, de végül a csehek elálltak a nagyobb széria megrendelésétől, így a 835 001 pályaszámot viselő jármű Magyarországra került, azonban forgalomba nem állt, magyar pályaszámot nem kapott, alkatrészbázisnak használták. Összesen 40 db 416-os motorvonat érkezett Magyarországra 2002 és 2004 között.

2017-ben a MÁV a motorvonatok egységes színvilágának megteremtése érdekében a 2014 és 2017 között leszállított FLIRT motorvonatok festése alapján fényezi át folyamatosan mind a dízel, mind a villamos motorvonatokat. Az átfényezés a korábban beszerzett FLIRT-ök mellett a Talent és a Metrovagonmas motorvonatokat érintette először, de azóta már egyes Hernyók és a Bz-k is megkapták az új színintervú ruhájukat. Az első átfestett Uzsgyi 2017 nyarán állt forgalomba, a 014-es pályaszámú motorkocsi kapta meg a kék-sárga-fehér festést.

A motorkocsik első bevetési helye a Budapest–Esztergom vasútvonal volt, innen a Desiro motorvonatok megjelenésével koptak ki, és vált otthonukká Szentes és a Dél-Alföld térsége. A Szentes–Szolnok, Szentes–Hódmezővásárhely, Szeged–Békéscsaba viszonylatok meghatározó járművévé vált. 2007–2008 környékén kezdődött a más helyeken való feltűnésük is, először Hatvan és Somoskőújfalu között váltották le az M41-ből kiállított ingavonatokat, majd Baja és Szolnok környékén (a vámogörki vonalon) is feltűntek. 2010-től Debrecen környékén is megjelentek az Uzsgyik az MDmot-ok kivonása után.

Manapság javarészt Baja, Debrecen, Szentes környékén és Budapest elővárosában, a Budapest–Lajosmizse vonalon találkozhatunk velük, de Uzsgyival utazhatunk Szabadkára is Szegedről. A 40 db motorvonat mindegyikének honállomása és honos karbantartási helye Szentes.

Molnár Zsolt



A VILLANYVASÚTTÓL A VÁGÁNYDIAGNOSZTIKÁIG



Az idei vasutasnapon négyen vehettek át Községi Közlekedésért díjat, köztük Barna Bertalan, a MÁV KfV Kft. diagnosztikai mérnöke. Barna Bertalan a tanulmányait követően lépett be a MÁV-hoz, és azóta is a vasúttársaságnál dolgozik. Szakmai karrierjéről, változatos és felelősségteljes munkájáról beszélgettünk a Központi Felépítményvizsgáló munkatársával.

Hogy indult a pályafutása, mi vonzotta a vasúthoz?

Gyerekkorom óta vonzódok a vasúthoz, édesapámmal még a nyíregyházi vasútállomáson néztük rendszeresen az érkező és az induló vonatokat. Később Budapestre költöztünk, megkaptam az első villanyvasút-készletemet, és ez a szenvedély megmaradt. Édesapám és a felmenőim közül többen műszaki végzettségűek, így én is a mérnöki pálya felé indultam. A BME Építőmérnöki Kar közlekedésépítő-mérnöki szakán szereztem diplomát 1985-ben, azt követően egyből a vasútnál kezdtem dolgozni.

Melyek voltak a főbb állomások az eddigi karrierjében?

Pályakezdő mérnökként helyezkedtem el az Angyalföldi Pályafenntartási Főnökségen, szakaszmérnöki pozícióban. Ezt követően a Keleti és a Terézvárosi Főnökségeken is dolgoztam, majd négyéves Pályagazdálkodási Központban eltöltött munkaviszony után, 1999-ben csatlakoztam a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. (KfV) csapathoz, és diagnosztikai mérnökként azóta is ott dolgozom. Kezdetben kutatási és fejlesztési munkával foglalkoztam, később a vasúti pályák mérése, vizsgálata, az adatok elemzése és feldolgozása tartozott a

munkaköri feladataim közé. Különböző elemzéseket végeztünk és végzünk jelenleg is a kollégáimmal, valamint keressük az új vágánydiagnosztikai kiértékelési és elemzési lehetőségeket.

Az eddig végzett szakmai tevékenysége mellett mi az, amit kiemelt a munkáltató a Községi Közlekedésért díj odaítélésekor?

A KfV üzemeltet egy új pályadiagnosztikai szakértői programot, a Pályafenntartás-tervezési és számítógépes döntéshozókészítő szoftvert (PÁTER), amelynek kifejlesztésében, műszaki követelményrendszerének kidolgozásában, dokumentációjának összeállításában, tesztelésében és oktatásában volt szerepem. Számos új eszközbeszerzés esetében meg kellett határozni, hogy mire tegyük alkalmassá az új rendszert, illetve milyen követelményeknek feleljen meg. Ezekben a feladatokban is aktívan részt vettem. A vágánymérési technológia nagyon sokat fejlődött az elmúlt időszakban, és mára eljutott oda, hogy a mérési adatokból állapotváltozási irányt tudunk kimutatni. Meg lehet határozni, hogy pontosan hol és milyen beavatkozásra, illetve sebességkorlátozások bevezetésére van szükség a hálózaton. Ennek a kidolgozásában és megvalósításában is volt szerepem.

Meglepte a díj?

Igen, és különösen azért lepett meg, mert ez az egyik legrangosabb díj, amely a cégcsoporton belül adható, és nagy öröm számomra, hogy ilyen módon is elismerik a munkámat.

Hogy érzi magát a vasútnál?

Nagyon jó közösségben dolgozom, ez korábban is elmondható volt. Szeretgázó a munka, érdekel és szeretem, amit csinálók, és ez nagyon fontos.

Mi alapvetően a KfV feladata?

Fő tevékenységeink a vágány- és síndiagnosztika, az alépítmény- és híddiagnosztika, továbbá a felépítmény tartozékainak a minősítése. Ennek keretében vágánygeometriai és űrszelvénytérképezéseket végzünk, vizsgáljuk a sínek belső és külső tulajdonságait, ezen belül a sínek belső hibáit, felületi repedéseit, a sínkopást és a hullámos kopást. Ezenkívül végzünk geofizikai vizsgálatokat is a vasúti földművek állapotának meghatározására. A KfV végzi az új és használt felépítményi anyagok minőségi vizsgálatát.

A MÁV pályahálózatának egy része meglehetősen koros, vagyis régen voltak bizonyos vonalak felújítva. Milyen felelősség hárul ebből adódóan Önökre?

Az általunk használt korszerű mérési és diagnosztikai rendszerek ma már lehetővé teszik a pályaműködtetők számára annak a meghatározását, hogy hol kellene beavatkozni a műszaki állapot javítása, illetve a lassújelek megszüntetése érdekében. Reménykedem abban, hogy a vasúti pályafelújítások a közeljövőben új lendületet vesznek.

Milyen hibái lehetnek alapvetően a sínnek?

Mérjük a sínprofil alakját, ultrahangos módszerrel vizsgáljuk a sín belső állapotát, lehet anyaghiba, amiből adódóan elindulhat egy repedés, de ha azt korán felfedezzük, akkor ki lehet váltani a hibás sínt. Az utóbbi évtizedekben jelent meg a felületen is látszó sínfej-repedettség, ennek a belső kiterjedését örvényáramú méréssel vizsgáljuk.

Idén nyáron az extrém meleg időjárás nagyon megviselte a vasúti pályahálózatot. Mint szakember hogyan látja ezt a jelenséget, a nagy melegnek milyen a hatása a koros felépítményre?

Extrém időjárási körülmények között, nagy hőmérséklet-emelkedés esetén hatalmas nyomóerő keletkezik a vágányban, illetve a vasúti sínben. Ezért fontos a vágányok stabilizálása, hogy a keresztaljak ne tudjanak oldalirányban elmozdulni, mert akkor vágánykivetődés keletkezhet. Nagyon meleg időjárás esetén, magas sínhőmérsékletnél

fokozott felügyelet szükséges. Általában a vágány állapotát kell olyan szinten tartani – ilyen például az ágyazat megfelelő profilja és tömörsége –, hogy elbírja a hőmérséklet-ingadozást. Lényeges, hogy minél keretmerevebb legyen a felépítmény, a leszorító csavarok jól tartsanak, ez mind a vágány állékonyságát növeli. Már építéskor meg kell választani a hézag nélküli vágányok kialakításának a körülményeit. Ezért van egy optimum hőmérsékleti zóna, amelyben megtörténhet a sínek rögzítése és összehegesztése.

Melyik a legkedvezőbb külső hőmérsékleti érték az új vágányok építésekor?

A legalkalmasabb hőmérsékleti érték a 20–25 fok közötti, bár az előírás ennél valamivel szélesebb zónát enged meg. Az ettől eltérő hőmérsékleten épített, illetve összehegesztett vágányt optimális hőmérsékleti körülmények között „ki kell lélegeztetni”, hogy feszültségmentes állapotba kerüljön a sín, majd újból össze kell hegeszteni.

Mi alapján minősítik a használt felépítményi anyagokat?

Különböző vizsgálatok segítségével elsősorban a sínkopást ellenőrizzük, ultrahangos és örvényáramos vizsgálatot végzünk. A vizsgálatok alapján meg tudjuk határozni, hogy az újrhasználított sínt milyen sebességű és tengelyterhelésű pályába lehet beépíteni.

A vágánygeometriánál melyek a legfontosabb tényezők? Mi az, amit mérnek?

Különböző vágánygeometriai paramétereket mérünk. Vizsgáljuk a nyomtávolságot, a fekszint- és irányhibákat, amelyek a sínzsalak függőleges és vízszintes síkban értelmezett eltérését jelentik. Ezenkívül mérjük a tülelmelést, ami a két sínzsal magasságkülönbsége, és ebből a jellemzőből számítjuk a siktorzulást. Ezeket a hibákat vagy eltéréseket az üzemeltetők gépláncokkal javíttatják.

A Központi Felépítményvizsgáló két különleges vágánygeometriai mérőkocsival rendelkezik, amelyek nélkül szinte elképzelhetetlen lenne a hatékony munka. Melyek a járművek legfontosabb jellemzői?

Az FMK-004-es mérőkocsit a kilencvenes évek elején helyezte üzembe a MÁV, ez volt az első olyan jármű, amely digitális formában tudott adatot szolgáltatni. A 004-es vágánygeometriai és űrszelvénytérképezéseket végez. Időközben a jármű kiegészült egy új optikai mérőrendszerrel, az FMK-007-es pedig már így épült 2001-ben. Utóbbi a vágánygeometriai mellett járműdinamikai méréseket is végez, amelyeknek a nagyobb sebességű pályákon van jelentősége. Az FMK-004 korossága miatt szükségessé vált, és zöld utat kapott egy új FMK-009-es jármű beszerzése is, ennek eljárása jelenleg folyamatban van. Ez lesz a legkorszerűbb felépítményi mérőkocsi, amelyik vágánygeometriai, sínprofil- és űrszelvénytérképező berendezésekkel is fel lesz szerelve.

Putsay Gábor



„Én mindig
tudtam
segíteni...”

47 ÉVET FELÖLELŐ BESZÉLGETÉS OSGYÁNI GYULÁVAL

Abban a kivételes helyzetben voltam, hogy Osgyáni Gyulával, a MÁV-START Belső ellenőrzés szervezetének nyugdíjba vonuló munkatársával hosszú pályafutását követően, az utolsó munkában töltött napján beszélgethettem. 1977. augusztus 29-én állt szolgálatba a vasútnál forgalmi kereskedelmi tanulóként, most pedig – 47 év munkaviszony után – belső ellenőrzési szakértőként megy nyugdíjba. Milyen életpályát ölel fel ez a közel öt évtized? Kicsoda Osgyáni Gyula, akit Hegyeshalomtól Záhonyig, Letenyétől Nagylakig ismernek és elismernek a vasutasok?



Egy ilyen rendkívül tevékeny ember hogyan érzi magát ezen a különleges napon?

Igen furcsa érzés, de meg lehet szokni! – kezdi mosolyogva. – De nehéz az elszakadás, hiszen a 47 év tapasztalataiból, emlékeiből egy könyvet is teleírhatnék. Volt jó is, rossz is benne, de összességében pozitívan értékelem a munkában töltött évtizedeket, szerencsére nincs bennem semmi neheztelés senkire és semmire, így jó érzésekkel búcsúzom. Sőt, ebben a percben úgy érzem, még folytatni is tudnám, szellemileg és fizikailag is bírnám. De mivel bő másfél éve egy komolyabb szívűtést estem át, emiatt valóban célszerűbb lesz már egy nyugodtabb ritmust felvennem.

Meggyógyultál? Hogy bírod a mindennapokat?

Nagyon jól bírom, és derűsen állok a dolgokhoz. Az idei nyaralás alatt is nagyszerű kirándulásokat tettünk a görögországi olajfaligetekben a feleségemmel, kifejezetten jólesett a gyalogtúra. De a munka világával természetesen együtt járó stresszt, a határidőket, a nehezen megoldható feladatokat már valóban jobb lesz elkerülnöm.

Menjünk most a hosszú vasúti pályád legelejére! Milyen indíttatásból szegődtél a vasúthoz?

Gyermekkoromban nagyon sokat nyaraltunk Gárdonyiban, egy kis üdülőben, ami közvetlenül a vasút mellett volt. Ez nekem annyira a szívemhez nőtt, hogy ha arrafelé járok, nem mulasztom el megnézni a még ma is álló épületet. Ott ment előtte a vonat, akkor még jellemzően gőzmozdonyok. Így engem nem a Velencei-tó érdekelt, hanem a székesfehérvári, balatoni, tapolcai, veszprémi vonatok. Bizony, engem ott „megcsapott a mozdony füstje”, és már kisgyermekként tudtam, hogy majd felnőttként a vasútnál akarok dolgozni.

Az 1970-es évek végén álltál munkába, azóta nagyot fordult a világ velünk. Hogyan emlékszel vissza erre a korai időszakra?

Forgalmi kereskedelmi tanulóként kezdtem Kőbánya-Kispesten. Jó érzés volt, befogadtak, segítettek, jó volt a kollektíva. Rövid idő után vizsgát tettem, váltókezelő lettem, majd a sikeres nagyforgalmi vizsgám után rendelkező forgalmi szolgálattevőként dolgoztam. Mind a két toronyban szolgáltam, de erre már csak a legidősebbek emlékezhetnek, hiszen 1980-ban a metró elért Kőbánya-Kispestre is, és ez az átalakítás megváltoztatta a környezetet, azóta pedig már teljes átépítésen esett át. Az akkori munkám még mai szemmel nézve is egy komolyabb kihívás volt, mert Kőbánya-Kispest akkor egy szürke kisvárosi állomás volt jelentős forgalommal, majd a metró megépülésével komoly elővárosi, intermodális központtá vált. 1977-től 1990-ig dolgoztam ott.

Mi volt a következő szakasz a pályafutásodban?

Ezt követően a tisztképző egy évet nappali tagozaton végeztem el, majd megkerestek azzal, hogy a forgalomban addig szerzett tapasztalatom, szakmai tudásom és jó kapcsolatom a munkatársaimmal alkalmassá tesz nek arra, hogy állomásfőnök legyek Soroksáron. 1999 júniusáig, kerekén 8 évig szolgáltam ott állomásfőnökként. Kezdetben persze komoly kihívás volt, hiszen addig a forgalomban dolgoztam, ez pedig vezetői pozíció volt, mindenért én feleltem, a gazdálkodástól a személyügyig. Kiváló időszak volt, jó emlékeim vannak onnan, és remek barátságokat őrzök a mai napig abból az időből. Ez volt a második szakasza a pályafutásomnak. Ezt követte az ellenőrzési terület. Munkatársat kerestek, ajánlással kerültem a területre, és a korábbi külszolgálaton – vagy ahogyan ma nevezzük: végrehajtásban – szerzett tudásomnak nagy hasznát vehettem, hiszen ismertem a vasúti rendszereket és folyamatokat. 1999-től 2002 végéig a Budapesti Igazgatóság Területi Ellenőrzési Osztályán dolgoztam, majd 2003-tól a Vezérigazgatóság Ellenőrzési Főosztályán, későbbi nevén a Belső Ellenőrzési Igazgatóságon. Ezután a szervezeti átalakulást követően, a MÁV-START Zrt. megalakulásának kezdetétől a Társaság Belső ellenőrzési szervezetében dolgoztam a mai napig.

Milyen volt a kapcsolatod a munkatársaidal, vezetőiddel?

Utólag visszatekintve elmondhatom, hogy ezek az emberi kapcsolatok számítanak a legtöbbet. Igazából minden más eltörpül a jó beosztott-vezető és a jó munkatársi kapcsolatok mellett, melyekből nemegyszer évtizedes barátságok szövődtek. 2013-tól, a Start-Trakció-Gépészet integrációtól Szórád-Czakó Erzsébet a Belső ellenőrzési szervezet vezetője, róla is csak a legjobbakat tudom elmondani. Jó volt vele együtt dolgozni, azzal a szakmai tudással és elhivatottsággal, amit ő képvisel. A kollégáimmal kapcsolatosan pedig – és ezt szeretném hangsúlyozni a fiatal vasutas-generációnak is – valóban van jelentése és mély tartalma a vasutas-összetartásnak. Valódi kapcsolatok voltak, törődünk egymással. Mára – és talán a digitális világ hozta ezt – sajnálatosan lanyhultak ezek a kötődések, mások lettek a prioritások. Jó szívvel emlékezem néhai Rácz Alpár ellenőrzési vezetőre, aki Soroksár állomásfőnökeként keresett meg annak idején, hogy elhívjon a belső ellenőrzési területre. Sosem felejttem el, milyen jólesett, amikor azt mondta, hogy nagyon sok jót hallott rólam, nem akarok-e váltani. Soha nem bántam meg az akkori döntésemet. Külszolgálat után a központi szolgálathoz kerültem. Támogattak a tanulásban is, munka mellett diplomát szereztem.

Egy belső ellenőrzési vizsgálat során nagyon alaposan meg kell ismerni az adott folyamatot...

Bizony ez így van. Nagyon sokat kell tanulni, és nagyon alaposnak kell lenni. Én mindig igyekeztem, hogy szakmailag a lehető legkörülményesebb legyek, mindig korrekt a munkatársakkal és elkötelezett a Társaság iránt. Jó érzés, hogy mindig tudtam segíteni.

Voltak olyan munkatársak a pályafutásod során, akikről most szívesen megemlékezel?

A mai napig meglévő, évtizedes barátságaim vannak, amelyek munkakapcsolatokból alakultak ki. Sajnos elhunytak már néhányan, Kusztor István és Róza Attila kiváló barátaim voltak, de már nincsenek közöttünk. Jó barátságot ápolok Thoma Lászlóval, és szintén jó szívvel gondolok Várnagy Anikóra, Varga Istvánra és Barna Lászlóra. A munkám során mindig igyekeztem jó kapcsolatot kialakítani a vezetőkkel és a kollégákkal egyaránt. Remélem, hogy ez sikerült, és ők is jó szívvel gondolnak rám.

Az idei vasutasnapon a Vasút Szolgálatáért arany fokozatú kitüntést vehettél át. Hogyan érintett ez a magas szakmai elismerés?

Nem várt meglepetés volt! Hiszen 10 éve már megkaptam az ezüstöt, nem gondoltam, hogy ilyen hatalmas megtiszteltetés ér, hogy ezt a magas szakmai kitüntetést is átvehetem. Nagy öröm volt, valóban jólesett. Igazából benne van az a 47 év, amely mögöttem van.

Van-e megfogalmazható esszenciája ennek a 47 évnek? Van-e üzenet az utánad jövő generációknak?

Bizonyára van, persze rengeteg érzés és gondolat van bennem – hát hogyan is tudnám frappánsan megfogalmazni? A tiszta szívvel, tiszta lélekkel végzett munka, a jobbító szándék, a szakma szeretete nagyon fontos. A tisztesség és a vállalathoz való hűség. A végrehajtó szolgálat tisztelete. És a folyamatos tanulás.

Nyugdíjasként mivel fog telni az ősz?

Sok programot tervezünk a feleségemmel, a családommal. Bár ők még aktívak, ráadásul többnyire szintén a vasútnál dolgoznak. A feleségem, Osgyáni Gyuláné Vera az Ügyfélszolgálat munkatársa, a két fiam közül Zoltán mozdonyvezető volt, most vontatási főirányítóként dolgozik. Szóval az úgy van ilyenkor, hogy az ember mindent, de mindent eltervez, mit fog csinálni nyugdíjasként. És ami késik, az nem múlik, ugye? Remélem, egészség is lesz hozzá. Nagyon szeretünk utazni, sok szép és izgalmas úti célunk van még.

Azért a vonat hangjára mindig felkapod a fejed, bárhol is járj a világban...

Persze, hiszen vasutas vagyok, és az is maradok már. Mindig lenyűgözött a közösségi közlekedés, ez az óriási gépezet. Ez az én életem.

Hum Krisztina

A MODERN ÉPÍTÉSZET MŰEMLÉKE

A Bukarest utcai buszpályaudvar



A dél-budai agglomeráció települései, például Diósd vagy Érd számára az 1963-as év tekinthető a minőségi változás origójának még úgy is, hogy a járműpark megújulására további tíz évet kellett várni. Mindez ma már csak emlék, a Kosztolányi Dezső tér melletti Bukarest utcában működő autóbusz-pályaudvarról évtizedek óta nem indulnak járművek. De a megnyitása idején a csodájára jártak.

1962-ben jelentős változásokat óhajtottak eszközölni a hazai távolsági buszközlekedésben, az ágazatért felelős társaság, a Mávaut olyan léptékű fejlesztésekbe fogott, és olyan konkrét tervekkel állt elő, amilyenekkel a világháború óta eltelt tizenhét esztendőben soha.

Tervek és álmok

A vállalat igazgatója, Tóth Mihály 1962. január 10-én egyebek mellett arról beszélt az Esti Hírlapnak, hogy az év folyamán forgalomba állítják az első Mávaut-csuklóst (a fővárosi „kék” buszvonalakon 1960. november 7. óta jártak ilyen buszok), ráadásul pedig a legújabb hazai autóbustípust, a sci-fibe illő Ikarus 303-ast is, amelynek első példányait az 1959-es és az 1960-as Budapesti Nemzetközi Vásáron is hatalmas sikerrel mutatták be. „A 37 személyes autóbusból összesen hetet állítanak forgalomba, elsősorban a különjáratokon. Ezzel egy időben új tarifát léptetünk életbe a Mávaut különjáratain, amely olcsóbb lesz a farmotoros autóbuszok díjánál, de drágább a kis autóbuszok költségeinél” – közölte Tóth Mihály, és azt is megemlítette, hogy Budapest környékéről teljesen kivonják az úgynevezett bódés autóbuszokat – merthogy akkoriban még ilyenek is jártak menetrend szerint. Ám ennél is fontosabbak voltak a Mávaut ingatlanberuházásai: „Az Andor utcai garázs építését folytatjuk. Közép-Európa legkorszerűbb, legnagyobb garázsában, hét és fél hektárnyi területen ezer autóbusz parkírozhat. Ez a garázs 1963-ban felépül” – mondta Tóth Mihály, de megemlítette azt is, hogy Cegléden olyan, 60 kocsit befogadására alkalmas garázst építenek, amelyben a tehergépkocsikat is lehet majd javítani, Vácon pedig egy „sima” járműtelepet adnak át, Gödöllőn, Monoron és Kiskunfélegyházán pedig olyan telepeket építenek, ahol 40-50 busz javítását is el tudják végezni.

Az igazgató szavaiból kitűnt, hogy az olyan budapesti helyszínek bővítése és korszerűsítése is napirenden van, mint a Nagyváradi téri, a Széna téri, a Bulcsú utcai és a Bécsi úti végállomások. E kisebb pályaudvarokról elsősorban az agglomerációs járatok közlekedtek, miként a Mórincz Zsigmond körtérhez közeli Vásárhelyi Pál utcai végállomásról, ám ez utóbbinak a megszüntetéséről döntöttek, és helyette a Kosztolányi Dezső tér mellett lévő Bukarest utcában építettek vadonatúj buszpályaudvart.

Postakocsi a falon

A Bukarest utcáról készült régi képek alapján szembetűnő, hogy a házsorok (páros és páratlan oldal) között akkora a tér, hogy ott elfért volna még egy utca vagy bármi más, ami viszonylag nagy területet igényel. Ám mivel az ötvenes évek végén még semmi nem volt ott, ráadásul ugyanekkor építették ki a közeli Feneketlen-tónál a parkot és a játszóteret, az illetékesek nem látták akadályát



annak, hogy a Mávaut kapja meg a területet. Úgy tervezték, hogy 1962-ben megkezdik a munkálatokat, erre azonban addig nem kerülhetett sor, amíg a környékbeli házakat építő 43. számú Építőipari Vállalat felvonulási épülete a leendő buszvégállomás területén állt, és ami azt illeti, az építők nem kapkodták el annak lebontását. Újra Tóth Mihályé a szó, aki 1963. február 15-én ismét az Esti Hírlapnak nyilatkozott. „A Bukarest utcában megkezdjük a dél-budai új végállomás építését, amely kellőképpen illeszkedik majd az ottani modern városképbe. E végállomás napi forgalma 76 érkező és induló járat. Naponta 5800 ember utazik az ottani autóbuszokban. Az új állomáson fényjelzésre indulnak majd a kocsik, gépesített jegykiadás lesz, ide is kerül URH adóvevő berendezés” – mondta büszkén az igazgató. A buszpályaudvart eredetileg 1963. július 30-án adták volna át, de az építők két hetet csúsztak, így erre csak augusztus 17-én került sor. Különösen nagy ünnepséget nem rendeztek az alkalomra, hiszen bármennyire korszerű is volt az állomás, „országos ügyé” nem nőtte ki magát, az innen induló buszok csak Erdet és környékét vették célba.

Az utasok hamar megszerették az új pályaudvart, de az építészszakma is nagyra értékelte a Mávaut létesítményét, amely 3 millió forintba került. A tervekkel Félix Vilmos az UVATERV építésze készítette, a kivitelezési munkákat a Közlekedési Építő Vállalat végezte. De még a kortárs művészet is megjelent a pályaudvaron: a várócsarnok 5,5 négyzetméteres mettlachi mozaikfala egy postakocsit ábrázolt, Rác András művét, s e mozaikfalra vasból hegesztett, stilizált autóbuszok is kerültek. A végállomásról 1964-ben a Magyar Építőipar folyóirat közölt precíz ismertetőt: „Az épületben 130 négyzetméter alapterületű fűtött várócsarnok, személyzeti szociális helyiségek, két jegypénztár, forgalmi iroda és leszámoló helyiség, a közönség részére pedig kétnemű WC-csoport létesült. Az összesen 18 autóbuszállás részben fűrészfogas, részben a csuklós autóbuszok részére hosszanti felállást biztosít. A kocsiállások felett hiperbolikus-paraboloid alakú előregyártott vasbeton héjszerkezetű perontető épült.” Az épület sikerét jelzi, hogy egy évvel később az épülő kecskeméti buszállomást már úgy harangozták be, hogy az a Bukarest utcai állomás „pontos mása” lesz.

A csehszlovák flotta

Noha az eredeti tervek szerint vadonatúj buszok, sőt csuklós járművek is indultak volna a Bukarest utcából, a részbeni flottacserére csak 1973 őszén került sor, ez azonban példátlan epizódja volt a hazai buszközlekedésnek. Az történt ugyanis, hogy az Ikarus export- és BKV-s megrendelése olyannyira lekötötték a gyár kapacitását, hogy az Ikarus abban az évben az ekkor már (1970 óta) Volánnak nevezett társaság igényeit nem tudta kielégíteni. A Volánnak a hetvenes évek elején 6700 busza volt, 1970-ben 873, 1971-ben 948 járművet szerzett be az Ikarustól, 1972-ben azonban csak 349-et tudtak vásárolni az említett okok miatt. A Volán azonban nem tudott vár-

ni, s jobb híján szerződést kötött a csehszlovák Karosa-gyárral, hogy import útján pótolják a leselejtezett járműveiket. A ŠM-11-es típusú, százszemélyes buszból az első harminc Pécsre és Veszprémbe került 1973 szeptemberében, októberben 17 kocsit érkezett, ezeket Kecskemétre és Egerbe vitték, de a legtöbb Karosát – harminc darabot – novemberben a Volán érdi üzeme kapta. Érdekesség, hogy a cseh buszokat idehaza nemcsak a sajtó, de gyakran a szakma is Škodaként emlegette, ami annyiban nem volt tévedés, hogy a járművek motorja valóban a Škoda-gyárban készült. Az érdi harmincdarabos szállítmány a vonalon közlekedő buszok ötven százalékát érintette, ami nemcsak azért jelentett előrelépést, mert ezek a kocsik újjak voltak, de azért is, mert sokkal korszerűbbek. „A járművezetők örömmel fogadták a kényelmes, légrugózású, tágas belső kiképzésű kocsikat, amelyekben a régebbi farmotoros Ikarusoknál többen utazhatnak, kényelmes fények között. Az új buszok óriási ablakai páramentesítettek, a kocsik jól fűthetők (nyáron hűthetők), s jó a szellőzősük is. Az üzemanyagfogyasztás 100 kilométerenként öt literrel kevesebb, mint a régi kocsiké. Az új Škodák másik előnye, hogy motorjaik 202 lóerős teljesítményre képesek, tehát dombos terepen is be tudják tartani a menetidőt” – ismerte a szervőkormányval és automata sebességváltóval is felszerelt buszok tulajdonságait a Pest Megyei Hírlap 1973. december 23-án megjelent cikke, amelyből az is kiderült, hogy az érdi főnökségen az átlagosnál feszítettebb volt a munka, a vonalon közlekedő 57 autóbusz naponta 670 fordulat tett meg. A reggeli csúcsforgalomban 3,3 percenként indítottak a főváros felé kocsit tele utassal, így hát a nagyobb befogadóképességű járművek valóban jó helyre kerültek.

A Karosák kezdetben beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, ám miután előkerültek az első javítanivalók, egyre nehezebbé vált a közlekedtetésük. Ez elsősorban amiatt volt így, mert alkatrész-utánpótlásról már nem gondoskodtak, így e buszok javíthatósága sokkal problémásabbá vált, mint az Ikarusoké. Az eleinte vajszerű/szürke, később sárga fényezésű cseh buszok tíz évig sem közlekedtek az érdi vonalon.

Buszjegy helyett kávé

A Bukarest utcai végállomás 1999-ig működött, az innen induló buszok végállomását az Etele térre költöztették. Az illetékesek szerencsére felismerték a létesítmény építészeti jelentőségét, az épület az autóbusz-beállókkal együtt műemléki védetség alá került. Már ennek jegyében született újjá 2005-ben, amikor Transit Art Café néven olyan vendéglátóhelyet létesítettek itt, amely kulturális rendezvényeknek és gyerekprogramoknak is helyet biztosított. E hasznosításnak köszönhetően a buszpályaudvart ma sem fenyegeti veszély, ezért örömmel idézhetünk egy 2021-ben megjelent méltatást is, amelyben ezt írják: „Farkasfog kontúrjával műszakilag és látványában egyaránt virtuóz tetőzete nem csak annak idején keltett feltűnést; ma is vonzó benyomást kelt.”

Legát Tibor



Vasúti hírek a nagyvilágból

Globális szinten tapasztalható, hogy a vasúti közlekedés szinte minden kontinensen, így Európában is egyre nagyobb szerepet tölt be, ehhez mértén igazítják a különböző országok a fejlesztéseiket és a kutatásokat. Emellett kiemelt szerepet kap a fenntartható fejlődés érdekében a környezetvédelem.



Utasszállítási rekord lehet idén az osztrák vasútnál

Rekordmértetű a kereslet az osztrák vasút (ÖBB) szolgáltatásai iránt, az idei előreláthatólag rekordév lesz az utasszámlát tekintve: az első fél évben tízszeres volt a növekedés az előző, 2019-es rekordévhez képest – közölte Andreas Matthä, az ÖBB vezérigazgatója. A vasúttársaság felkészült ezekre a változásokra, és 2030-ig több mint hatmilliárd eurót fektet be új és modern vonatokba. A helyi és távolsági közlekedés számára 330 új vonatot rendeltek meg, és folyamatosan helyezik forgalomba őket. Viszont nehezíti a helyzetet, hogy minden eddigénél több az építkezés az osztrák vasútvonalakon. A vezérigazgató szerint a körülmények javítása érdekében több személyzetre, a vasúti közlekedésre vonatkozó nemzeti szabályok európai szintű harmonizációjára és az ÖBB infrastrukturális kerettervének végrehajtására van szükség.

Új szárazkikötő nyílt Kárpátalján

Multimodális logisztikai csomópont, a Chornotysiv Terminal LLC kezdte meg működését a kárpátaljai Beregszász járásban. A nagy volumenű vállalkozás döntő szerepet játszik a világpiacra szánt különféle rakománytípusok, köztük a mezőgazdasági áruk, olaj- és kőolajtermékek átrakodásában. Stratégiai jelentőséggel

bír, hogy az új létesítmény két uniós ország – Magyarország és Románia – határánál helyezkedik el, és fontos logisztikai központ a termékek tárolása és exportálása számára. A 14,1 hektáron elterülő szárazkikötő infrastruktúrája magába foglalja a gabonátárolásra és -kezelésre tervezett kúpos, illetve lapos fenekű silókat, valamint az európai minőségi előírásoknak megfelelő gabona és olajos magvak szállítására alkalmas modern felvonóberendezéseket. A terminál mind a széles, mind a normál nyomtávon érkező szállítmányokat tudja fogadni. Az eddigi beruházások összege mintegy 282 millió hrvny. A kikötő új munkahelyeket teremt az ottani lakosság számára, és jelentős bevételt eredményez a költségvetésnek.

Gyerekek részére készítették vasúti kocsit az ukránok

Az Ukrán Vasutak 2024. augusztus 8-án elindította az első, az ENSZ Gyermekalapjával, az UNICEF-fel közösen tervezett, családok és gyermekek számára létrehozott vasúti kocsit, amely az egyik leghosszabb és legnépszerűbb útvonalon közlekedik majd. A járművek felszerelését a legkisebb utasok és szüleik kényelmét szolgálva, valamint a biztonságos utazás feltételeit szem előtt tartva alakították ki. Továbbá számos olyan eszközzel szerelték fel azokat,

amelyek akár a nyolc éven aluliak számára is érdekessé és izgalmassá teszik a vonatozást. A folyosón interaktív táblák és párnázott kapaszkodók segítik a gyerekek közlekedését. A fülkékben a gyerekek az UNICEF és az ukrán Oktatási és Tudományos Minisztérium együttműködésében kiadott oktatási és foglalkoztató kiadványokkal, valamint sokféle társasjátékkal foglalhatják el magukat. Az Ukrán Vasutak az év végéig további hét ilyen kocsit üzembe helyezését tervezi.

Egyre több a nő vezető a német vasútnál

Minden eddigénél magasabbra, az egy évvel korábbi 27 százalékról 30 százalékra emelkedett a nők aránya a vezetői pozíciókban a Deutsche Bahn (DB) német vasúttársaságnál. A következő cél a 40 százalékos részarány, ezt 2035-re kell elérni a vállalat nemi egyenlőségi programja szerint. Ugyanakkor a társaság egészét tekintve jóval alacsonyabb, 24,3 százalékos a nők aránya jelenleg, a mintegy 230 ezer vasutas között csupán 56 ezren vannak állományban. A DB egyebek mellett rugalmas foglalkoztatási modellekkel, személyre szabott karrierfejlesztéssel és a vállalati kultúra átalakításával igyekszik megnyerni és megtartani női munkavállalóit. A vállalati óvodák hálózata már több száz gyereknek biztosít ellátást, és minden vezető csökkentheti a munkaidejét 30 százalékkal a feladatai szétosztásával, ha pedig ennél is több szabadidőre van szükség, ketten tölthetik be az adott pozíciót. Teljes munkaidőben is egyre több a lehetőség a munka és magánélet egyensúlyának a megteremtésére: a kollektív szerződés hatálya alá tartozó munkavállalók akár 42 napot tölthetnek évente szabadságon.

Hiperhurokvonatot tesztelnek Kínában

A Kínai Repüléstudományi és Ipari Társaság (CASIC) az észak-kínai Sanszi tartománnyal együttműködésben bemutató tesztet valósított meg egy új, nagy sebességű, mágneses lebegtetésen alapuló közlekedési rendszeren, az úgynevezett Hyperloop T-Flighton. A teszteket Sanszi tartományban végezték egy, az űrtechnológiai társaság által épített két kilométer hosszú, alacsony vákuumú csőben. Az eredmények azt mutatják, hogy a nagy sebességű vonaton sikeresen valósították meg ellenőrzött irányítást és biztonságos megállást. A tesztek befejeztével a Hyperloop T-Flight készen állhat a Peking és Sanghaj közötti személyszállításra, amely a két nagyváros közötti menetidőt akár 90 percre csökkentheti. Korábban, 2024 februárjában döntöttek

rekordot maglevvonattal Kínában, amikor a CASIC először tesztelt mágneses felfüggesztésű vonatot. A tesztek alatt több mint 623 km/óra sebességet sikerült elérniük, a vállalat szerint azonban a vonat a jövőben akár 1000 km/óra sebességre is képes lehet.

Megállapodást kötött a DSB a zöldenergia beszerzéséről

A DSB dán vasúttársaság kiemelt szerződést kötött az European Energyvel, amely egy új napelempark építését biztosítja Kelet-Dániában. Az új napelempark 253 hektáros területével az egyik legnagyobb lesz Dániában. A park megépítésével 262 gigawattóra éves energia-termelés várható, amely közel 65 000 háztartás energiafogyasztásának felel meg. A megegyezés értelmében a vasúttársaság évente 80 gigawattóra energiát szerez majd be, amely az elővárosi vonatok áramfogyasztásának körülbelül 50 százalékát fedezi. A megállapodásnak köszönhetően a társaság hozzájárul Dánia zöldáramra történő gyorsabb átállásához, ezzel is erősítve a vasút – mint az egyik leginkább klímabarát közlekedési forma – pozícióját. A nagymértékű villamosítással egyre nagyobb zöldenergia-kapacitásra lesz szükség, ezért még fontosabb, hogy a nagy szereplők, mint a DSB, bekapcsolódjanak a megújulóenergia-projektek megvalósításába.

India felgyorsítja a vasúti járműpark korszerűsítését

Az indiai vasútügyi minisztérium ambiciózus projektet indított el, amelynek célja a vasúti személyszállító flottának a jelentős növelése. A következő két évben tízezer nem légkondicionált kocsit vásárlását tervezi az indiai vasúttársaság, ami kétszerese az elmúlt két év járműbeszerzésének. A gigaberuházással a személyszállítási szolgáltatásokat kívánják javítani, ezzel együtt megfelelni a vasúti utazás iránti növekvő keresletnek. A tervek szerint első körben 4500 személyszállító kocsit vásárolnak meg, és 5400-at a következő pénzügyi évben. Az új beszerzések nagy része, mintegy 5300 alacsony komfortfokozatú vonatot, mivel a kocsik nagy utaskapacitása elengedhetetlen az indiai hálózaton. Az ilyen típusú vonatok keresettek az utasok körében, annak ellenére, hogy a jegyeket ülőhelyek nélkül árulják, és az utazók száma gyakran meghaladja az ülőhelyekét.

Putsay Gábor

Cikkiünk a Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága közreműködésével készült



Tök jó falat

- a sokoldalú sütőtök

Színes dekorációk, edények, játékok, lámpás és természetesen megannyi finom fogás is készíthető legnagyobb zöldségfélénkből, a tökből. Az ős elmaradhatatlan kelléke amennyire népszerű kerti és lakásdíszként, annyira megosztó étel a tányéron. Pedig a gyönyörű, narancshúsú sütőtök ezerféleképpen elkészíthető, és nem csak édes változatban. Érdekes kísérletezni vele!

Hosszú út vezetett a 15. századi Amerikából a 21. századi európai, Michelin-csillagos éttermekig, de ma már az őszi-téli időszakban szinte minden étlapon ott szerepel a sütőtök valamilyen formában. Az irokéz indiánok egyik fő alapanyaga, a tök ugyanis hiába került át az Újvilágból az öreg kontinensre, sokáig a szegények elegele maradt, olyannyira, hogy több évszázadon át még a szakácskönyvek sem tettek róla említést. Ínséges, háborús időkben felértékelődött a szerepe az addig lenézett töknek, hiszen hosszú eltarthatóságának köszönhetően akkor is rendelkezésre állt, amikor már szinte semmi más. Napjainkban azonban már nemcsak emiatt szeretjük, hanem kellemes íze, csábító színe, sokoldalú felhasználhatósága és jótékony hatásai miatt is.

A kerekétől a hosszúkásig - Az Őrségtől a Nyírségig

A tökfélék népes családján belül – amelybe beletartozik az uborka, a cukkini, a patisszon, de még a dinnye is – egy külön gyűjtőnév foglalja össze a sütőtököket, pedig azoknak is több fajtája létezik. **Lássuk, melyiknek mi a különlegessége!**

- **Őriástök:** hatalmas, kerek, kissé lapított formájú tök világos narancssárga héjjal. Húsa izletes.
- **Nagydobosi tök:** az őriástök egyik fajtája, kékes héjáról, kerek, lapított formájáról könnyű felismerni. Sokak kedvence, íze kevésbé édes, inkább a dióra, gesztenyére emlékeztet. Névadó településén, a nyírségi Nagydoboson tökfesztivált is szoktak rendezni, ahol nem ritkák a 100 kg feletti példányok.
- **Kiszombori sütőtök:** termése ovális, héja világos ezüstsínű. Húsa vastag, okkersárga és kiváló ízű.

- **Pézsmatök:** hívják kanadai vagy orange töknek is. Hosszúkás formájáról könnyen felismerhető. Az utóbbi években hazánkban talán ez a legnépszerűbb sütőtökfajta, köszönhetően selymesen lágy és rendkívül édes ízének.
- **Hokkaido tök:** nevét a japán szigetről kapta. Kis méretű, kerekded, sötétnarancsos-pirosas színű tökféle. Íze édes, fűszeres, állaga krémes. Formája miatt könnyű megtölteni is.
- **Olajtök:** a kerek, világos, zöld csíkos tökfélét hagyományosan az Őrségben termesztik, és ahogy a neve is elárulja, legértékesebb része a magja, amiből értékes tökmagolaj készül.
- **Halloweentök:** feltűnően nagy, narancssárga, szabályos formájú tökféle. A kereskedelemben kapható fajtái általában nem ehetőek, azonban a gyerekek legnagyobb örömeire ezeket könnyű faragni, így kiváló alapanyag egy vidám lámpás elkészítéséhez.

Tökéletes nőknek, férfiaknak

A hölgyek többek között alacsony kalóriatartalma miatt kedvelik, hiszen segíti a fogyást. Nagyon jó rostforrás, tele van A-, C-, E- és B₂-vitammal, emellett magnéziumot és vasat is tartalmaz. Magas az antioxidáns-tartalma, javítja a látást, a szív működését, és kedvezően hat az emésztésre. A férfiak számára a tökmag igazi csodaszer: segíti a prosztatát, és a termékenységre is jó hatással van. A sütőtököt érdemes tehát minél többször becsapnunk az étrendünkbe, hiszen nagyon egészséges és változatos: leves, köret, tészta, feltét, desszert, lekvár és megannyi ínycsiklandó fogás készülhet e narancssárga zöldségből. Ha valaki nem szeretné, hogy egy fogásnál az édes íz domináljon, remekül illik hozzá a só, a bors, a rozsmaring és a chili is.

Receptek



Fűszeres sütőtöklevés

Ki mondta, hogy a sütőtöklevés csak édes lehet? Ezt a forrón gőzölgő krémes csodát azok is imádni fogják, akik egyébként nem kedvelik a sütőtököket.

Hozzávalók: 2 kg feldarabolt sütőtök (lehet többféle is), 16 db friss zsályalevél, 2 db lila hagyma, 4 gerezd fokhagyma, 2 szál angol zeller, 2 db sárgarépa, 2 szál friss rozsmaring, 2 l alaplé, só, bors, chili, olívaolaj, 16 szelet pirítós, reszelt parmezán, 1 csomag tökmag, tökmagolaj.

Elkészítés: A zöldségeket aprítsuk fel! Egy nagy lábasba öntsünk néhány kanál olívaolajat, és közepes lángon pirítsuk meg rajta a zsályaleveleket! Kb. 30 másodperc múlva, amikor már ropogósak, vegyük ki a leveleket és tegyük félre! A lábasba tegyük bele a hagymákat, a zellert, a sárgarépát, a rozsmaringleveleket és ízlés szerint egy kevés chilit! Sózzuk-borsozzuk, és fedő alatt, lassú tűzön pároljuk a zöldségeket puhára kb. 10 perc alatt! Ezután adjuk hozzá a felkockázott sütőtököket és az alaplevet! Forraljuk fel, majd lassú tűzön gyöngyöztessük még 30 percig! Közben készítsük el a pirítóssokat, és egy tapadásmentes serpenyőben (olaj nélkül) pirítsuk meg a tökmagot!

Amikor a tök megpuhult, botmixerrel pürésítsük a levest! Tálaláskor tegyünk minden tányér leves tetejére zsályalevelet, egy kevés tökmagot, parmezánt és egy kiskanálnyi tökmagolajat!



Tökös kuglóf citrussziruppal

Hozzávalók: 60 dkg édes sütőtök, 25 dkg puha vaj, 40 dkg cukor, 1 cs. vaníliás cukor, 50 dkg liszt, 1 cs. sütőpor, 6 db tojás, só, 3 db narancs, 3 db citrom

Elkészítés: A tök húsát felkockázzuk, és 1 dl vízben puhára főzzük, majd botmixerrel pürésítjük. Mérjünk ki belőle 4 dl-t, és tegyük félre! Egy nagy tálban a vajat egy robotgép habverőjével keverjük krémesre 25 dkg cukorral, a vaníliás cukorral és egy csipet sóval! Adjuk hozzá egyenként a tojásokat, majd váltogatva keverjük bele a sütőporos lisztet és a tökpürét! Egy nagy méretű kuglófformát vajazzunk ki, szórjuk meg liszttel, öntsük bele a tésztánkat, és 175 °C fokon 50-60 perc alatt süssük meg! Ha kész, hagyjuk 20 percig hűlni a formában!

Közben készítsük el a szirupot! Facsarjunk friss narancs- és citromlevet, mérjünk ki belőlük összesen 3 dl-t, és 15 dkg cukorral forraljuk fel! Főzzük kb. 10 percig, majd hűtsük le! A kuglófot vegyük ki a formából, és helyezzük rögtön vissza! Szurkáljuk meg hurkapálcával vagy hústűvel, és locsoljuk meg a sziruppal!

Csohány Domitilla

Szüret extrákkal

Irány Tokaj és környéke!

A világ legjobb bora, az ország legnagyobb Jézus-szobra és egy csodarabbi emlékei – többek között ezt kínálja a Nagy-Kopasz, vagyis a Tokaji-hegyet körülölelő három település: Tokaj, Tarcál és Bodrogkeresztúr. Sőt még ettől sokkal többet is! Olyan felejthetetlen élményeket földön, föld alatt és vízen, amelyek testünket és lelkünket is feltöltik és elvarázsolják.

Vidéken az őszi még ma is egyet jelent a szürettel, amelynek különleges hangulatát a városban élőknek is érdemes kipróbálniuk. Ha nincs olyan rokon, akinél be lehetne segíteni, látogassunk el egy borászatba, amelyek jobbnál jobb programokkal várnak ilyenkor (is): a szüreti munkák – kézi szüretelés, hagyományos lábbal préselés – kipróbálása mellett pincelátogatáson, illetve borkóstolón is részt vehetünk, ahol a közös éneklés, tánc és étkezés sem maradhat el. Már önmagában ezért is érdemes felkeresni egy-egy borvidéket, de az ottani települések igazi rejtett kincseket is tartogatnak. Például a leghíresebb borunk, az aszú hazája, Tokaj és környéke több napra elegendő látnivalóval és túralehetőséggel büszkélkedhet. A kultúra és a természet szerelmesei akár egy napra, akár egy hétvégére vagy például az őszi szünetre érkeznek ide, biztosan nem fognak unatkozni, ráadásul az összeállításunkban szereplő helyszínek mindegyike könnyen megközelíthető vonattal vagy autóbusszal is.

Tokaj – Bor, bakancs, evező

Tokajról természetesen elsőre mindenkinek a bor jut az eszébe – és ha ott járunk, valóban vétek lenne kihagyni a legédesebb „nektár” kóstolását és a nemespenésszel borított pincék felkeresését. Az egymás közelében épült, ún. lyukpincék összekapcsolásából sokszor többszintes pincelabirintus jött létre, bátran vesszünk el egy kicsit ezekben a föld alatti csodákban!

Visszatérve a felszínre pedig élvezzük az élénk tároló látványt! Ehhez legjobb, ha felsétálunk a Tisza-híddal szemben lévő lépcsősoron a Finánc-dombi kilátóba. Innen jól megfigyelhetjük a végtelennek tűnő Alföld és a hegyvidék találkozását. Míg a közelben az egyik oldalon az ikonikus Kopasz-hegy magasodik a barokk belváros fölé, a másik oldalon a Tisza és a Bodrog ölelkezik össze éppen előttünk. Hívogató a táj, érdemes felkerekedni.



A Kopasz meghódítása

Az egykori vulkán, amelynek lankáin már évszázadok óta a világ legfinomabb borát termelik, sokakat csábít túrázásra. A 6 km hosszú Borostyán tanösvény a vasútállomásról indul, és 9 ismertető táblán keresztül mutatja be a környék érdekességeit. Az útvonal érinti a romantikus Szerelmi-pincésort, majd a Lencsés-völgyi bánya irányába halad, amelynek falán legnagyobb bagolyfélénk, az uhu költ, míg a rengeteg löszfal gyurgyalagtelepeket rejt. A hegy növényvilága is különleges, megfigyelhetjük a hazánk területén ma már csak itt előforduló gyapjas őszirózsát, vagy ha más évszakban érkezünk, a csaknem 20 orchideafaj valamelyikét. Az olykor meredek emelkedők leküzdése megéri a fáradozást, az 512 m magas csúcsról egész Tokaj-Hegyalját beláthatjuk.

Kalandok a Bodrogzugban

Tokajban egy napsütéses őszi délelőttön igazán kellemes vízre szállni, a lassú folyású Bodrog pedig ehhez tökéletes választás. A vezetett vagy egyéni vízitúrán bárki nekivághat az állatvilágban igencsak gazdag Bodrogzugnak, ahol a kanyargós folyón igazi mocsárvilágot fedezhetünk fel. A táj érintetlen és vadregényes, ahol teljesen átadhatjuk magunkat a csendnek és a természetnek, hiszen a fokozottan védett területre csak engedéllyel evezhetünk be, korlátozott létszámban. Az út során ráadásul számtalan madárfaj, hódok, siklók és békák is elkísérnek minket.

Tarcál felett...

A Kopasz-hegy túloldalán terül el a borvidék másik népszerű települése, Tarcál. A községben szebbnél szebb, a 16–18. században épült kastélyokban és kúriákban kóstolhatjuk a 6 puttonyos borokat, de az egykori mezőváros más különlegességeket is tartogat.

Már messziről vonzza az ide érkezők tekintetét a Tarcál fölé magasodó Áldó Krisztus-szobor. A monumentális alkotás 8,5



méteres magasságával és 50 tonnás súlyával hazánk legnagyobb Jézus-szobra. A gigantikus alkotás öt hatalmas gránitdarabból készült, és a település szélén, egy domb tetején áll. A szoborhoz egy kellemes gyalogossétány vagy egy igen meredek lépcsősor vezet fel, de a látványért megéri a fáradozás. Fent gyönyörű körpanoráma fogad: lábunk előtt terül el Tarcál, körös-körül szőlőtáblákkal, mögöttünk pedig a Kopasz-hegy magasodik a TV-toronnyal a tetején és a kékségével a tekintetünket vonzó bányatóval. Aki szeretne, egy ösvényen le is sétálhat a tóhoz, de a legszebb látványt kétségkívül a domb tetejéről nyújtja a szinte függőleges falakkal körülvett, olykor türkiz színű víz.

Bodrogkeresztúr – a csodahely

A Kopasz-hegy harmadik, egyben legkisebb települése Bodrogkeresztúr, az utóbbi években mégis talán ez a falu vonzza a környéken a legtöbb látogatót. A csendes, Bodrog-parti községbe ma már a világ minden tájáról, Ausztráliától Amerikáig, Angliától Dél-Afrikáig folyamatosan, naponta több százan érkeznek a zarándokok, a halálának évfordulóján pedig több tízezeren érkeznek az apró, ezer főnél is kisebb hegyaljai faluba. Mindez egyetlen embernek köszönhető. Itt élt Reb Steiner Saje (1851–1925), azaz Reb Sájale csodarabbi. Személyisége, tettei és tanításai még

napjainkban is olyan hatással vannak az ortodox haszid zsidó közösségre, hogy ma is hozzá járnak imádkozni.

Reb Steiner Saje

A csodarabbit az élete során is sokan ismerték és tisztelték, csodálatos tetteit legendák őrzik. A rabbihoz – akinek a konyhájában egykor 50-60 embernek is főztek naponta, mert éhesen senki sem mehetett el a házból – messzi földről érkeztek a hívek, sőt a keresztények is tőle kértek tanácsot betegség esetén vagy döntések előtt. „Úgy járt, mintha lebegett volna.” Legendás a karosszéke is, amelyből Reb Saje szinte soha nem állt fel, állandóan gondolkodott. Azt mondják, csak pénteken este feküdt ágyba, máskor a hívei és vendégei rendelkezésére állt, vagy imádkozott. Jótékony-ságáról is sokat beszéltek, ő szervezte meg az első világháború idején idemenekült galíciai zsidók segítségét. Egy történet szerint „éhínség fenyegette Reb Sájale faluját, Bodrogkeresztúrt, amikor a csodarabbi imádkozása eredményeként a háza előtt megállt egy szekér tele krumplival, s nem tudott tovább menni. A kocsis akárhogy ütötte a lovakat, nem akartak húzni. A rabbi látta ezt az ablakából, mert mindig ott ült a karosszékekben. Kiment és mondta a kocsisnak, hogy ha lerakja neki a fele zsákot, el fog indulni a szekér. Úgy is történt.” Máskor imája erejével kibékített egy valóni készülő katolikus házaspárt. Csodaszámba ment az az eset is, amikor „megégett a zsidó templom, még az asztal is, ahol szokott imádkozni, de az imakönyve megmaradt.” 1925-ben egy rozsdás szög okozta fertőzés következtében megbetegedett, és Ijár hó 3-án, azaz április 23-án meghalt. Koporsóját az imapul-pitusából készítették. Temetése napján 12 ezer vasúti jegy fogyott el az állomáson, messzi földről érkeztek zsidók és keresztények egyaránt. „Még a veteményt sem lehetett látni, még a házak tetején is voltak, annyian voltak.”

Ma lakhelyén emlékház működik, sírja a zsidó temetőben található, ezeket bárki meglátogathatja – a zsidó hagyományoknak megfelelő öltözetben. A csodarabbi és legközelebbi hozzátartozóinak nyughelye fölé a tisztelői egy óhelt (sátorszerű épület) építettek, amelynek két bejárata van, az egyik a férfiak, a másik a nők számára. A férfiak ajtaja a sírokhoz vezet, a nők egy farúccsal elválasztott párhuzamos szobából nézhetik meg az emlékhelyet. A zarándokok ma is itt imádkoznak, és „kérő cédulákat” helyeznek el, hogy családjuk és közösségük élete jobb legyen.

Csohány Domitilla



Az első helyen zárta a szezont a Volánbusz tekecsapata

Nagyszerű idenyt tudhat maga mögött a közlekedési társaság tekecsapata. Ahogy az elmúlt évek versenyeredményei alapján már jogosan remélhettük, a többéves kitartó edzés meghozta a várva várt sikert, a 2023-24-es Jász-Nagykun-Szolnok vármegyei amatőr tekebajnokságot a Volánbusz csapata nyerte.

Már az őszi szezon is remekül sikerült a volános fiúknak, veretlenül vezették a bajnokságot, és most már nyugodtan mondhatjuk, hogy ez megelőlegezte a tavaszi jó szereplést: idén is kiválóan játszottak, a sok győzelem közé mindössze egy vereség csúszott be, így meggyőző fölényrel, mondhatni, simán nyerték a bajnokságot. Céljuk természetesen a következő szezonban sem kevesebb, mint az első hely elérése.

Ezúton is gratulálunk a sikeres szerepléshez a bajnokcsapat tagjainak: Bíró Józsefnek, Héja Lászlónak, Kontér Ferencnek, Pomázi Istvánnak és Urbán Szabó Jánosnak!



Turbófutam

Közeledett a műszak vége, a buszok szép sorjában szállingóztak, vagyis inkább száguldoztak be a garázsba.
– És a célegyenesben már senki sem veheti el Maxtól a győzelmet!
– kommentálta saját érkezését a kék Mercedes busz.
– Csapasd, Krisz! Gyerünk, gyerünk, gyerünk! – gurult be a rali-imádó MAN busz.
– Megjöttem! Na, ki mer kiállni a bajnokkal egy páros versenyre?
– kérdezte magabiztosan Csöpi, a Credo busz a többiektől, és már kapcsolta is be a videójátékot.

A külvárosi garázsban sok busz lakott együtt. Idős és fiatal, csuklós és kéttengelyes, kék, fehér és sárga... Igazi nagymenők egytől egyig, s bár sok mindenben különböztek egymástól, egy közös azért volt bennük: imádták a gyorsasági versenyeket. Kivéve talán Flórit, a sárga Volánbuszt. Ő ugyanis sohasem rohant. Szívesebben gyönyörködött a tájban, a virágzó rétekben, a zöld erdőkben, szeretett cseverészni a madarakkal, ráadásul nagyon udvarias volt, az úton mindig átengedte maga előtt a kacsá- és békacsaládokat, sőt még a csigákat is. Türelemesen kivárt mindent és mindenkit, nagyokat szippantott a vidéki levegőből, s rendszerint mindig egy friss csokor vadvirággal tért vissza a garázsba műszak végén – aminek persze a többiek is örültek. Flóri minden növényt, állatot és gombát ismert, tudta, melyik mire jó, mire lehet használni – a bennük való gyönyörködésen túl. Amikor például egyszer defektje volt az egyik barátjának, hamarabb odaért hozzá, mint a szerelő, és a gyantával, amit magával vitt, be tudták tömni a lyukat a gumin. Amikor a többiek a hideg időben csak prüszköltek, köhögtek, és folyt az olajuk literszám, olyan csodaszert főzött, hogy másnapra mindenki majd kicsattant az egészségtől. Az autóversenyeket persze Flóri is szeretete nézni, volt kedvenc Forma-1-es pilótája, és tátott szájjal figyelte a ralibajnokságot, csak éppen ő maga nem volt a sebesség megszállottja. Egy nap azonban minden megváltozott. Max a szokásosnál izgatottabban tért vissza a garázsba:

– Gyerekek, figyeljetek! Eszembe jutott valami!
– Kizárt dolog! – kuncogtak közbe néhányan.
– De komolyan! – folytatta Max elszántan. Mit szólnátok hozzá, ha szerveznénk egy házi bajnokságot? Egy igazi gyorsasági versenyt. Nem is akárhol: a Hungaroring pályán!
Az első döbbenet után hatalmas üdvrivalgás, éljenzés és ováció tört ki a garázsban, így a kérdés nem volt többé kérdés. Két hét múlva megrendezik az I. Garázs bajnokságot, méghozzá egy igazi versenypályán, a Hungaroringen. A részvétel nem volt kötelező, csak erősen ajánlott, de hát ki szeretett volna egy ilyen buliból kimaradni? Így a buszok lázas készülődésbe kezdtek, éjjel-nappal edzetek, és próbálták minél inkább felturbózni magukat a nagy napra. Volt, aki azonnal gumicserére ment, és volt, aki generálservizt kért. Volt, aki csak olajcserét szeretett volna, mert azt gondolta, így is ő a leggyorsabb. Volt, aki egyfolytában szalamoszott az edzésen, és volt, aki a rajtot gyakorolta rengetegszer. Betyár, a fehér színű versenyző ettől is többet akart, méghozzá DRS-t. A szerelők kicsit meglepődtek a kérésen, hiszen eddig csak a Forma-1-es autóknál láttak ilyet, de azért csak megoldották a különleges kérést. A verseny napjára úgy átalakították Betyárt, hogy a DRS bekapcsolásával teljesen áramvonalas lett, a hatalmas visszapiillantó tükrei behúzódtak,



a farrésznél pedig hátsó szárnyak jelentek meg, amelyek tovább csökkentették a légellenállását és növelték a sebességét.

– Ezzel tuti én leszek a befutó! – hencegett Betyár, aki most már végképp biztos volt a győzelmében. De más is ugyanígy gondolta. Például Tuning, aki nitrót fecskendeztetett magába, amitől valóban megtáltosodott. Alig lehetett kordában tartani a lóerőit! Flórinak sokáig eszébe sem jutott a verseny, de a nagy nap előtt ő is megpróbálta egy kicsit felturbózni magát. De hogyan? Hiába forgatta a fogaskerekeit, semmi okosságot nem tudott kitalálni. Gondolta, megjárhatja magát, mert akkor szoktak a legjobb ötletek kipattanni a fejből. Útközben most is elvárta a természet, a sok-sok virág, szín és illat, az elő-előbújó gombok... Már-már a versenyről is megfeledkezett, amikor egyszer csak hirtelen rájött a megoldásra: kell egy varázsital, ami csodákra képes, legalábbis ami a teljesítményét illeti. Neki is állt összeszedni a hozzávalókat, rohant egyik bokortól a másikig, fától a virágig. A gyűjtögetésből hamarosan főzet készült, csak úgy rotyogott az üstben a sok titkos összetevő. A sűrű, sötét színű masszát a sárga busz a verseny előtt nem sokkal az üzemanyagához töltötte. Egy bökkenő volt csak, előtte már nem volt ideje letesztelni az adalékanyag hatását. Mit volt mit tenni, Flóri úgy állt rajthoz, hogy fogalma sem volt, igazából milyen hatása lesz a varázsszernek. A piros lámpák zöldre váltottak, és elkezdődött a futam. A rajt után Tuning tört az élre, de hamarosan Betyár vette át a vezetést, és közvetlenül a nyomukban ott száguldott Max is. A verseny egyre izgalmasabb volt, csak Flóri kullogott a mezőny végén. A főzet nem pont azt a hatást érte el, amelyre a sárga busz számított. Közben az élmezőnyben folyamatosan változott az állás. Tuning éppen át akarta venni a vezetést, de túl gyorsan szeretett volna bevenni egy éles kanyart, és kisodródott! Számára véget ért a küzdelem. A nézők egyik ámulatból a másikba estek, tomboltak a lelátókon. Flóri már épp feladni készült a versenyt, amikor hirtelen, mintha szárnyakat kapott volna, az élre tört, és onnantól kezdve senki sem érhetett a nyomába. Úgy látszik, csak egy kis idő kellett, hogy hatni tudjon a mágikus energiával átitatott főzete. Flóri végül hatalmas előnnyel megnyerte az I. Garázs bajnokságot, de a titkát azóta sem árulta el senkinek.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2024. október 24.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Idén 140 éves az ország egyik legfontosabb személypályaudvara, a Keleti pályaudvar.**”

A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Pető János** olvasónknak!

	ÁLLÓVÍZ	HATVAN HÓNAP	SZERZETES	A BŐR VEGYJELE	RÖVID KECSKEVELEMÉNY!	UGYANCSAK	ASSZONYI MIVOLT	A TÁRGY RAGJA	IZRAELI LÉGITÁRSASÁG	GALAMBFELE MADÁR	HEGYFOK RÉSZÉ!	HÁNY DARAB?	BIZONY, ŐSI SZÓVAL	LEVÉLTÁR, RÖVIDEN	RÓMAI 50-ES	PÉLDÁUL AZ ÁT-	
1																	Ó
ATTÓL AZ IDŐTŐL FOGVA				CSAPADÉK ITT SZÉTHINT				AJTÓT BEMÁZOL 2 DL SÓR								GALLIUM KERTI HÁZIKÓ	
	FEJLŐDIK					INDUSZTRIA ÖV KAPCSA					GYERÜNK MÁR! FOTÓ-MÁRKA			ROST-NÖVÉNY A KAPOSBÁ ÖMLIK			
MÁTRAALJAI KÖZSÉG					(FEL)VILLAN VARRÁSI MŰVELET								KÖDMÖNFELE SOMOGYI HELYSÉG				
COULOMB, RÖVIDEN		LÉPJ BE! KRISZTUS ELŐTT, RÖVIDEN						ÖSSZEKAPCSOL SÁRBA TAPAD									
VILÁGKUPA, RÖVIDEN			SZIMATOL JÖL-LAKOTT						ÉGI TYÚK! NINCSEN ELLEN-TÉTE							TANTÁL TARTÁLY-HAJÓ	
VÉR-EDÉNYEK HALÓZATA						BOLGÁR PÉNZ-EGYSÉG DADUS					KULMINÁL POKORNY ...; SZÍNESZNŐ						
MENNYEZETRŐL CSÚNG						NŐI NÉV MY ... LADY; MUSICAL				ADY MŰZSÁJA URALKODÓI SZÉK					TEMPUS ROBERT DE ...; SZÍNESZ		
HATÁROZOTT NEVELŐ		MÓKA, VICC ERIKA, BECÉZVE					TÓNI AZ SZTK ELŐDJE VOLT						ADAMIS ... KÖLTŐNŐ ÉGTÁJ, RÖVIDEN			KICSODÁK? KISSÉ GYÁVA!	
... GEES; POP-ZENEKAR			FÁJ, LUKTET PÁRATLAN ÓBOR!		HIVATALI HELYSÉG NEWTON				RADIÁN, RÖVIDEN TÉPNI KEZD!				ELVISZI A PALMÁT NANO-				A NITROGÉN VEGYJELE
HELYSÉG ÖZD MELLETT																	
	L																

UTASELLÁTÓ NAP



2024. október 26. 10:00–18:00

Helyszín: Budapest, Keleti pályaudvar, 6. vágány, Lotz-terem

Programok:

- Utasellátó járműbemutató: jelenlegi és korábbi meghatározó kocsitípusaink
- Utasellátó történeti kiállítás
- étkezési lehetőség a bemutatott kocsikon: jelenlegi, illetve múltidéző kínálat étkező-, bisztró- és szalonkocsijaink fedélzetén
- kézműves foglalkozások, arcfestés



UF
UTASELLÁTÓ