

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

HOGYAN TÖRTÉNIK A MENETRENDSZERVEZÉS?

– interjú Szalai Dániellel, a MÁV-START Zrt.
menetrendtervezési vezetőjével

KISS KARBANTARTÓ BÁZIS SZOLNOKON

ELSŐ ELEKTROMOS AUTÓBUSZ

NYÁRI MENETREND

71. ÉVFOLYAM • 2021. JÚLIUS

Vers a peronon • Kajla • Új kerékpártárolók • Talent Konferencia • EFOTT fesztivál • Munkatársaink • 30 éves az Intercity közlekedés • START Európa • Online tapasztalatok és sikerek • Zöld vasút • Anno • Környezetünkért

VEZETŐI INTERJÚ

Hogyan történik a menetrendtervezés?
– interjú Szalai Dániellel, a MÁV-START Zrt.
menetrendtervezési vezetőjével

4

HÍRVONAL

Több mint 3000 új kerékpártároló, Vers a peronon,
Vonattal Adriára, Megérkezett a Volánbusz első
saját tulajdonú elektromos autóbúsz

8

HR-HÍREK

Online Talent konferencia, MÁV-Volán-csoport stand
az EFOTT fesztiválon

12

MUNKATÁRSUNK

Biber Anett, Cszimbalek Dávid és Szabó Imre
kollégáinkkal beszélgettünk

14

MÁV-START HÍREK

30 éves az InterCity közlekedés Magyarországon,
Elismerésben részesültek a MÁV-START Zrt. munkatársai,
Online tapasztalatok és sikerek II., Elismert innováció –
START Europa nemzetközi ajánlatcsalád

20

KÖRNYEZETÜNKÉRT

Tisztítószerek a háztartásban - mit tehetünk a környezetünk
megóvása érdekében?

40

ANNO

Kisvasúttal a kastélyba – A nagyecenki mozdonyok fél évszázada

42



ELŐSZÓ

Optimizmus. Kinek-kinek mást jelent ez a szó, hiszen mindannyian megtöltjük a saját tapasztalataink szerinti tartalommal. Én azt vallom, hogy alapvetően az ember legyen mindig bizakodó, hiszen az tud a céljaink felé vinni bennünket, ha derűsen tekintünk előre.

Hosszú és nehéz időszakon vagyunk túl. Öröm, hogy a pandémiás védelmi intézkedések – az egyre növekvő számú beoltottnak köszönhetően – oldódnak, Magyarország lassan visszatér a régi kerékvágásba. A nemzetközi nyitás június elején megtörtént, a belföldi turizmus is jelentős eredményeket prognosztizál, nagyon sokan utaznak a különböző turisztikai célpontokra nyaralni, pihenni. Ebben nekünk közszolgáltatóként komoly feladatunk és felelősségünk van. Büszke vagyok arra, hogy közösségünk összefogással és együttes erővel helytáll, és utasainkat folyamatosan növekvő szolgáltatási színvonalon tudjuk kiszolgálni.

A Vasút Európai Évében, a magyar vasút 175 éves jubileumán, a MÁV-START alapításának 15 éves évfordulóján felelősséggel és elhivatottan dolgozó munkatársainkkal fenntartható és versenyképes vasutat építünk. Minden eddiginél komplexebben fejlesztünk, a jövőnket összehangoltan tervezzük annak érdekében, hogy a MÁV-Volán-csoport egységes vállalként egységes szolgáltatási kínálatot tudjon biztosítani utasainknak. Célunk az, hogy 2022-ben létrejöjjön az egységesített menetrend és jegyrendszer. Ha ez megvalósul, utasaink még kényelmesebben, kiszámíthatóbban és egyszerűbben tudják megváltani a jegyeket és a bérleteket, versenyképesebbé tudjuk tenni a közösségi közlekedést. Jó járműállománnyal, menetrenddel és tarifális elemekkel, jól képzett szakembereinkkel modern, kényelmes és biztonságos vasúti szolgáltatást nyújtani – mi erre törekszünk, ez a közös célunk. De nem tudom elégszer hangsúlyozni,

hogy minden minden-nel összefügg, és hogy a MÁV-Volán-csoport minden munkatársa, minden munkakörben hozzájárul ahhoz, hogy utasaink egyre elégedettebbek legyenek szolgáltatásainkkal.

Kiváló kollégáink között is vannak, akik kiemelkednek munkájukkal. Bízunk abban, hogy hagyományos rendezvényeinket idén meg tudjuk tartani, és igen, a 71. Vasutasnapon a megszokott módon, a Vasúttörténeti Park Orient csarnokában avathatjuk új tisztjeinket, és kitüntethetjük közülünk a legjobbakat. A nyári főszezon közepén járunk, reméljük, hogy az időszak minden szempontból sikeres és eredményes lesz, hiszen nagyon sokat dolgozunk azon, hogy minden utasunknak a lehető legjobb vasúti utazás élményét nyújtsuk.

A Vasutas Magazin ebben a lapszámában szereplő írások is jól mutatják, milyenek is a vasutasok. Színesek és sokoldalúak, szakmailag és emberileg példásak, összetartók és mindig bizakodók.

Köszönöm minden munkatársunknak, hogy összefogással, elhivatottan és utasbarát módon végzi a mindennapi feladatát, és szakértelmével hozzájárul sikereinkhez. Mindenkinek jó nyarat, derűs napokat kívánok!

Kerékgártó József
vezérigazgató, MÁV-START Zrt.



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztők: Benke Máté, Sin Bettina

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Dóra Tamás, Haragos Pál, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Sin Bettina, Vörös Tibor

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

Címlap: Szecsdői Balázs, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum,

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

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

Hogyan történik a menetrendtervezés?

A vasútimenetrend-tervezés egy nagyon komplex, több összetevős, sokrétű feladat. Csak a személyszállításra koncentrálni is rengeteg elem van, amelyre figyelemmel kell lenni. Ahhoz, hogy a maximális utasszámot hatékony gazdálkodással elszállíthassuk egyik pontról a másikra, a vasúti vonalak és a vágánykapacitás mellett a személyzetbeosztással, állomáshasználattal, kocsibeosztással is kell számolni – sok egyéb tényező mellett. Ez a folyamat rendkívül összetett, többféle igénynek, elvárásnak kitett, sokszereplős feladat, az egyes elemek, feltételek és elvárások befolyásolják egymást. Az optimális és hatékony végeredmény – azaz a működő vasúti menetrend – a mindennapjaink része. Az odáig vezető útról, a menetrendtervezés folyamatáról kérdeztük Szalai Dánielt, a MÁV-START menetrendtervezési vezetőjét.

Szalai Dániel, a MÁV-START menetrendtervezési vezetője

A MÁV-Volán integráció egyik fontos feladata a vonat- és buszmenetrendek lehető leghatékonyabb összehangolása. Mekkora kihívás ez? Hogyan halad ez a munka?

Az integráció első pillanatától kezdve azon dolgozunk, hogy menetrendjeink hatékonyan, egymással összhangban és egymást kiegészítve nyújtsanak a korábbiaknál kedvezőbb eljutást utasaink számára. Jól működő csatlakozási rendszereket kell létrehoznunk a két alágazat között, mindezt a célcsoport eszközállományait jól elosztva, azokat gazdaságosan felhasználva. Ez a feladat nagy kihívást jelent, mivel egy sokszereplős folyamatban kell rengeteg igénynek és elvárásnak (megrendelői, lakossági, szakmai, technológiai) megfelelni. Összességében – bár a céltól még messze járunk, – már eddig is számos térségben tudtunk integrált szemlélettel közösen előrelépni. Igyekszünk minden, az adott pillanatban megvalósítható fejlesztésre koncentrálni, a lehetséges mozgástér keretein belül mindkét szolgáltató utasai számára előnyt jelentő konstrukciókat létrehozni.

Hogyan épül fel a menetrendtervezés folyamata? Mit jelent a menetrendtervezés modellezése?

A menetrendtervezés tulajdonképpen a már meglévő menetrendek felülvizsgálata, módosítása, illetve új menetrend kialakítása egy bekövetkező változás alapján. A folyamat bemenete tehát az utazás igénye, a közszolgáltatást

megrendelők elvárásainak és a vállalatstratégiai célok összesített egysége. A tervezési folyamat lényege, hogy a felmerülő és folyamatosan változó igényeket kielégítő menetrendet készítsünk, míg a folyamat végterméke maga az elkészült és meghirdetett közforgalmú menetrend.

Többféle menetrend-módosításról beszélhetünk, attól függően, hogy mikor és milyen céllal történik a módosítás. Ezek: az éves (komplex, szinte minden vonalra kiterjedő) menetrendmódosítás; az évközi (számos vonalra kiterjedő) menetrendmódosítás, évente tervezetten három alkalommal; a rendkívüli menetrend-módosítás; illetve a vágányzári menetrend-módosítás, mely évente akár több száz vágányzár menetrendjének megtervezését és publikációját jelenti. Ezek mind hasonló folyamatot takarnak, csupán egyes lépések különböznek, illetve a folyamat lefutási ideje más és más. A leghosszabb és legkomplexebb módosítási folyamatnak egyértelműen az éves menetrendtervezést tekinthetjük, melynek időigénye túlnyúlik egy egész éven. Ez azt jelenti, hogy például az idei évben december 12-én esedékes menetrendváltáskor életbe lépő 2021/2022. évi közforgalmú vasúti menetrend tervezésével kapcsolatos előkészítő munkákat már 2020 őszén meg kellett kezdenünk. Az évközi módosítások átfutási ideje is elérheti akár a féléves időtartamot, tehát az évközi módosítások egymással és az éves menetrendtervezéssel is fedésben vannak, növelve ezáltal a menetrendtervezési munka összetettségét.

Valamennyi módosítási folyamat alapvetően öt nagy csoportra bontható, ezek rendre, de egyes részfeladatokat tekintve egymással átfedésben:

1. A menetrendi javaslatok és igények gyűjtése, feldolgozása, illetve előzetes egyeztetése;
2. az igények alapján a menetrendek tervezése, a menetvonal-műveletek elvégzése, azok VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. általi kiszerkesztése;
3. a menetrendtervezet véleményezése, a visszajelzések alapján a menetrendek finomhangolása és a menetvonalak módosítása, társadalmi egyeztetés, a meghirdetés előkészítése;
4. felterjesztés jóváhagyásra a közszolgáltatást megrendelő ITM Innovációs és Technológiai Minisztérium részére;
5. menetrend publikálása a vasúttársaság honlapján, valamint az elektronikus utastájékoztató és értékesítési csatornákon.

A menetrendtervezés összetettségét mutatja az is, hogy a folyamatnak számos résztvevője van, így a feladataink során kapcsolatot kell tartanunk a megrendelő ITM-mel és szakhatóságával, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Non-profit Kft.-vel, a VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-vel, a pályahálózat-működtető MÁV Zrt.-vel, számos egyéb más szakmai szervezettel, társvasutakkal és vasútvállalatokkal, közlekedési szolgáltatókkal, megyei és járási hivatalokkal, önkormányzatokkal, oktatási intézményekkel stb.

„A tervezési folyamat lényege, hogy a felmerülő és folyamatosan változó igényeket kielégítő menetrendet készítsünk, míg a folyamat végterméke maga az elkészült és meghirdetett közforgalmú menetrend.”

A menetrendi modellezés során javarészt az imént ismertetett fő folyamatlépések közül a második pontban ismertetettek során találkozhatunk. Tulajdonképpen ez a fogalom konkrétan – nem szűk értelemben véve – a menetrend kialakítását takarja. Az utasok ismert igényei, a szakminisztérium irányelvei, a nemzetközi vasúti egyeztetések és természetesen a személyzeti, műszaki peremfeltételek képezik a kiindulási alapot. Először a nemzetközi menetvonalakból eredő kötöttségek figyelembe vételével a vonali tervezés történik meg, amely során kijelölésre kerül a járatok útja, típusa és gyakorisága, majd ezután kerül optimalizálásra a menetrend. Természetesen a menetvonal tervezése még nem

VEZETŐI INTERJÚ

minden, ugyanis valamennyi vonat esetében meg kell határozni a vonatok összeállítását, a szerelvények hosszát, a kocsik sorrendjét, illetve ekkor kerül sor a mozdonyok vonatokhoz rendelésére is. Mindezek rögzítése után készül a menetvonal-megrendelés a VPE Kft. felé, ahol az egyéb szükséges paraméterek is meghatározásra kerülnek. Ezáltal készül el az a menetrend, amely már magában foglalja a szükséges infrastruktúra- és eszközállomány-igényt, és amely összességében alkalmas döntés-előkészítő folyamatok elindítására.

A szakirodalomban többféle matematikai modellt találunk, amelyeket hosszú távú ütemes menetrendtervezéshez alkalmaznak. A vasútnál melyik a legalkalmasabb számítási modell?

Az elmúlt évtizedben szerencsére már kézzelfogható nagyságú szakirodalom keletkezett – főként PhD-értekezések formájában – a témában főként német ajkú területeken. Hosszú távú ütemes menetrend modellezésére alkalmas például a Caprara-Fischetti-Toth-féle modell, illetve gráfok segítségével történő modellezések, mely módszerek képesek egy elméleti optimum megadására. Hasonlóan fontos egy kialakítandó ütemes rendszer kiértékelése is objektív mutatószámok alapján, ilyen például a komplex menetrend-szerkezeti mutató (másnéven ITF-index) is. Tehát matematikai módszerrel nem csupán egy ütemes rendszer elméleti létrehozására, hanem egy kialakítandó ütemes rendszer értékelésére is lehetőség van.

Milyen szempontokat kell figyelembe venni a tervezéskor?

Számos fontos szempontot kell figyelembe vennünk. Ezek közül a legfontosabbak az utasigények megfelelő időpontban, kellő gyakorisággal és megfelelő minőségben, kedvező eljutási idővel való kiszolgálása, de ezen túl kiemelt fontosságú szempont még a csatlakozási rendszerek stabilitása, a vasúti pálya- és állomási infrastruktúra adottságai és korlátai, a rendelkezésre álló szerelvények mennyisége és műszaki jellemzői. Ezek mind alapvető szempontok egy menetrendi javaslat kidolgozása során. Mindemellett törekedni kell az alapvető funkciók maradéktalan teljesítése mellett pl. a zsúfoltságmentességre vagy a várakozási idők minimalizálására is átszállás esetén. Természetesen számos egyéb tényező van még, amelyeknek szintén meg kell felelni, így a közszolgáltatást megrendelő minisztérium által támasztott követelményeknek és iránymutatásnak, a vállalatstratégiai céloknak, vagy a nemzetközi közlekedésben érintett társvasutakkal történő megállapodásoknak, de idesorolhatjuk még azt a számos jogszabályt és szabályozó dokumentumot is, amelyeket kötelező figyelembe vennünk.

Van-e optimális vagy ideális menetrend?

Optimális menetrend nem minden esetben létezik, hiszen a menetrend gyakran kompromisszumok árán jön létre, ehhez elég csak az előző kérdésben tárgyalt figyelembe veendő szempontok összességét nézni. Gyakori konfliktusként jelenik meg a gyors eljutási idők és a minél több megálló kiszolgálása közötti problémakör, illetve a gyors kapcsolat és



a robusztus csatlakozási rendszerek létrehozása. Ettől függetlenül kialakítható optimális vagy ideális menetrend, ahol ezt valamennyi tényező lehetővé teszi, ott törekszünk is erre!

Milyen előre nem látható akadályozó tényezők merülhetnek fel?

A tervezés során akadályozó tényező lehet például, ha a vasúti pályáról az előre megadott műszaki paraméterek nem egyeznek meg a menetrend tényleges bevezetésekor fennálló műszaki adatokkal, vagy amennyiben folyamatban lévő infrastruktúra-fejlesztés a vártnál tovább tart, de számos akadályozó tényező lehet járműoldalon is. Példának okáért, ha egy új jármű nem az előzetesen megadott ütemterv szerint érkezik, vagy egy már közlekedő jármű valamilyen okból ideiglenesen vagy véglegesen leállításra kerül, miközben az adott menetrendben szükség lenne ezeknek a járműveknek a közlekedésére. Egyes menetrendi fejlesztések bevezetéséhez szükség lehet többletszemélyzetre is, ennek biztosíthatósága is hordozhat magában bizonytalanságot. Az utóbbi hónapok legnagyobb akadályozó tényezője természetesen a koronavírus-járvány volt, de számos esetben áll egy-egy menetrendi fejlesztés útjába a finanszírozhatóság, mint korlátozó tényező is.

Mit jelent a stratégiai-, taktikai- és operatív menetrend-tervezés fogalmak?

A stratégiai menetrendi terv egyértelműen hosszú távú tervet jelent, átfogó célok megfogalmazásával, ami leginkább menetrendi struktúrák megalkotását jelenti. Elmondható, hogy akár 3–5, 10–15 éves időtávlatban is tervezünk egy-egy vasútvonal fejlesztés, vagy járműsorozat beszerzés előtt például. A taktikai tervezés esetünkben középtávú tervezésként érthető, amely a stratégiai terveket lebontva tartalmazza, és az abban megfogalmazott célokat már gyakorlatilag megvalósítja. Tulajdonképpen javarészt az éves és kisebb részt az évközi menetrend-módosításokról beszélünk. Az operatív menetrendtervezési tevékenység szervezetünk életében a vágányzári menetrendtervezési folyamatot jelenti.

Mekkora apparátussal dolgozik a Menetrendtervezés?

A Menetrendtervezés szervezet létszáma jelenleg összesen 22 fő, ennek a létszámnak több mint a fele Budapesten dolgozik, továbbá a területi kirendeltségeken, a szombathelyi, pécsi, szegedi, debreceni és miskolci igazgatóságokon is dolgoznak kollégáink, tehát összességében országos lefedettséggel működünk. Kiváló szakemberekkel dolgozom együtt, munkatársaimmal mindent megteszünk annak érdekében, hogy ezt a felelősségteljes és rendkívül komplex feladatot a legjobban végezzük el.

Hum Krisztina

TÖBB MINT 300 ÚJ KERÉKPÁRTÁROLÓ KIÉPÍTÉSÉT KEZDTE MEG A VASÚTTÁRSASÁG A Ceglédi Vonalon



Az idei évben közel 30 helyszínen, összesen több mint 1400 férőhelyű B+R parkolót épít ki a vasúttársaság. Több állomáson és megállóhelyen befejeződtek a munkálatok és van, ahol most is dolgoznak. A ceglédi vonal mentén további öt állomás mellett kezdődött meg a kerékpártárolók kivitelezése júniusban.



A június elejével indult munkálatoknak köszönhetően hamarosan a ceglédi vonal mentén újabb 5 helyszínen használhatják az utasok az új kerékpártárolókat. Monoron 100, Monorierdőn 20, Pilisen 90, Ceglédbercel-Cserőn 20 és Szolnokon 80 kerékpár tárolására alkalmas új fedett tároló épül ki az év végéig. Az építési munkálatok megkezdéséhez először elvégzik a szükséges bontási munkákat, ahol szükséges, ott felszedik a térkövet, eltávolítják a táblákat.

Vicziántelegen, Süllyápon, Örbottyánon, Fóton, Fótújfalun, Erdőkertesén, Pilisen, Zebegényen, Ceglédbercelen, Alsógödön, Sződ-Szödligeten, Martonvásáron összesen további több mint 500 B+R parkoló kialakításán dolgoznak jelenleg.

Idén eddig összesen 340 kerékpár tárolására alkalmas új fedett tároló készült el: Pestszentlőrincen 60, Vecsésen 80, Ceglédbercelen 60, Gyömrőn 100 és Farnoson 40 B+R épült ki. Ceglédbercelen további 45 gépkocsi parkolására alkalmas P+R parkolót alakítottak ki. Nem csak Budapest vonzáskörzetében valósulnak meg fejlesztések, a Velencei-tó melletti állomásokon 2021-ben összesen 240 új B+R parkoló létesült: Kápolnásnyéken 80, Agárdon 40, Gárdonyban 60, Velencén 60

kerékpártároló épült, utóbbi helyszínen további 18 kerékpártárolására alkalmas bontott támaszt is kihelyeztek.

A vasúttársaság kiemelt feladatként kezeli a személyszállítás szolgáltatási színvonalának emelését, amelynek fontos eleme az állomási környezet szépítése, kulturáltabb utasforgalmi terek kialakítása. Ennek érdekében 2019-ben elindult a legforgasabb állomásokat érintő „50 megújuló állomás” karbantartási program. Több állomás és megállóhely újult meg az elmúlt két évben, valamint több helyszínen épültek ki P+R és B+R parkolók.



VERS A PERONON – NYÁRON ÉS ŐSZEL MÁR ORSZÁGSZERTE HALLHATÓK VERSEK A VASÚT- ÉS BUSZÁLLOMÁSOKON



A Vers a peronon országos irodalmi eseménysorozat részeként, idén is a nemzeti összetartozás napján indul a verselés. Június 4-étől az október 6-ai nemzeti gyásznapiig összesen 35 vers tölti meg az utasok lelkét, 125 napon át. A nyári hónapokban 30 Balaton-parti vagy -közeli állomáson; szeptember 6-ától pedig egy hónapig további 20 vasút-, illetve 24 távolsági buszállomáson hallhatók a költemények országszerte.

A szervezők idén a múlt évben elhunyt Szócs Gézára emlékeznek. Mellette Ady Endre, Áfra János, Babits Mihály, Bereményi Géza, Csokonai Vitéz Mihály, Dukay Nagy Ádám, Nagy Gábor, Faludy György, Fazekas Anna, Gécz János, Hartay Csaba, József Attila, Juhász Ferenc, Kemény István, Keresztesi József, Nagy László, Petőfi Sándor, Radnóti Miklós, Szabó Lőrinc, Szálinger Balázs, Tamkó Sirató Károly, Terék Anna és Weöres Sándor versei hangzanak el.

A költeményeket kiváló művészek: Beck Zoltán (30Y), Csuj Imre, Für Anikó, Gáspár Sándor, Halas Adelaida, Holecskó Orsolya, Korhecz Imola, Likó Marcell, Mácsai Pál, Mihály Péter, Nagy Péter, Tahin Zsolt és Tóth Ildikó mondják el.

A narrációt Kiss Ernő színművész látja el; a kiváló hangminőség Köves Marcell, a Hevesi Sándor Színház vezető hangmérnökének köszönhető; míg a zenei szignált, melyet a Kanadában élő Teleki Gergő zongoraművész szerzett, zongorán a 11 éves Mihály Adél adja elő.

Az időpontok és a helyszínek, ahol hallhatók lesznek a versek a www.vasutasmagazin.hu online felületén az Ajánló menüpontban érhetőek el.

A tavalyi nagy siker után, idén már nemcsak a Balatonnál, hanem országosan is hallhatók lesznek versek június 4-étől október 6-áig a MÁV-Volán-csoport, valamint a GYSEV összesen 71 vasút-, illetve autóbusz-állomásán. A balatonalmádi Aranyhíd Polgári Egyesület szervezésében megrendezett Vers a peronon kulturális kezdeményezésnek köszönhetően, magyar költők verseit kiváló művészek előadásában élvezhetik az utazók.



MEGÉRKEZETT A VOLÁNBUSZ ELSŐ SAJÁT TULAJDONÚ ELEKTROMOS AUTÓBUSZA

Június 15-én ünnepélyes keretek között vehette át az első, saját tulajdonú, tisztán elektromos meghajtású autóbuszát a Volánbusz. A BYD K9 típusú, zöld technológiával hajtott autóbusz Komárom és Komárno közötti helyi közlekedésben teljesít szolgálatot, megkönnyítve az utasok számára a közszolgáltatások, munkahelyek és a turisztikai desztinációk biztonságos elérését a határ két oldalán.

A BYD K9UB típusú, városi, kétajtós, alacsony belépésű, szóló (nem csuklós), elektromos meghajtású autóbusz beszerzéséről szóló szerződést tavaly novemberben írták alá a Volánbusz Zrt., az Eurotrade Kft. és BYD Europe B.V. képviselői.

Az új, környezetkímélő jármű beszerzésének támogatására Komárom és Kormárno önkormányzata, valamint a Volánbusz Zrt. az Interreg V-A SKHU (Szlovákia-Magyarország) Együttműködési Program keretében a „Kn-Kn Impro Trans – Határon átnyúló közösségi közlekedési szolgáltatások javítása Komárom (SK) és Komárom (HU) között” elnevezésű projektben közösen pályázott. A projektben Komárom Város Önkormányzata vezető partnerként vesz részt a Volánbusz (mint a KNYKK – Középnagy-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. jogutódja), valamint a Comorra Servis (Szlovákia) szolgáltatókkal közösen.

Az elektromos autóbusz Magyarországon, a BYD Electric Bus & Truck Hungary Kft. telephelyén készült. A projektnek köszönhetően Komárom és Komárno településén egyaránt megújulnak az autóbusz-megállók és a végállomások. A buszmegállókba informatív okospanelek kerülnek, amelyekről az utasok

friss és aktuális információkat kaphatnak a járatokról. A lakosok részére a projektet bemutató weboldal, valamint ahhoz kapcsolódó mobilapplikáció is készül, amely tovább könnyíti a tájékozódást. A projekt teljes költsége 999 766 euró, mely finanszírozása 85 százalék erejéig az Európai Régiófejlesztési Alapból (849 801 euró), valamint szlovák és magyar állami keretből valósult meg (73 287 euró).



ÉLETBE LÉPETT A NYÁRI MENETREND – TÖBB VONAT ÉS BUSZ KÖZLEKEDIK A BALATONHOZ

A Volánbusz nyári menetrendje június 16-án, a vasúti pedig máától lépett hatályba. Minden eddiginél jobb nyári menetrendet állított össze a MÁV-START és a Volánbusz, hogy minél több turista, nyaraló, kiránduló vagy Balaton környéki lakos számára kínáljon kedvező és az autózással szemben versenyképes utazási ajánlatot.



A déli partra új emeletes, KISS motorvonatokkal is el lehet jutni a fővároson át a Szob–Vác–Fonyód, valamint a Szolnok–Cegléd–Fonyód útvonalon. **Elkészült a villamosítás Székesfehérvár és Balatonfüred között**, melynek köszönhetően csökken a menetidő, és csendesebb, környezetbarátabb villamosvontatású szerelvények közlekedhetnek az északi partra.

Jelentősen könnyebbé vált a Balaton elérhetősége az idei nyári időszakban az ország számos térségéből, mivel a Volánbusz több új járatot indít hazánk kedvelt üdülőhelyéhez, illetve a meglévő kínálatát is több viszonylaton jelentősen bővíti, módosítja és a vasúti közlekedéssel összehangolja annak érdekében, hogy segítse a belföldi turizmus élénkülését.

A Balaton déli partjára utazók körében a legnagyobb és várhatóan legnépszerűbb újdonságot az emeletes KISS motorvonatok megjelenése hozza máától: a Napfürdő expresszvonat június 19-től a hétvégeken Szolnokot és a ceglédi vonal forgalmasabb állomásait köti össze Fonyóddal.

A Jégmadár expresszvonat pedig a Dunakanyart, azaz Szob és Vác térségét, továbbá Rákospalota-Újpestet, Kőbánya felsőt kapcsolja össze szintén Fonyóddal, a déli parttal és a

Velencei-tóval. Utazás közben az emeletről különleges panoráma nyílik a tóra. A KISS motorvonatok légkondicionáltak, WiFi-vel és konnektorokkal felszereltek, a fedélzetükön a kijelölt helyeken 12 kerékpár szállítható, melyeket akadálymentesen, könnyen lehet a peronról a vonatra tenni. A vonatokra díjmentes helyjegy váltása szükséges, garantált ülőhelyet biztosít a vasúttársaság.

Az emeletes járművön kívül a Déli->Parti sebesvonatokat, a Tópart és a Balaton InterCity vonatokat is választhatják a déli partra utazók.

Az utóbbit választva étkezőkocsiban kóstolhatják meg az Utasellátó megújult étel- és italkínálatát. A terveik szerint nyáron az Utasellátó fedélzeti vendéglátási szolgáltatásai idén először már az északi part felé is elérhetők lesznek. A déli parton az előszezontól utószezon végéig, szeptember 12-ig közlekedik étkezőkocsi Budapest és Keszthely közötti a Balaton InterCity vonatokban, a főszezonban napi 8 pár vonatban.

Az étkezőkocsiban tartózkodni és fogyasztani csak védettségi igazolvánnyal vagy a védettséget igazoló telefonos applikációval rendelkezők tudnak.

JÚLIUS 2-ÁN ELINDUL A NEMZETKÖZI VASÚTI FORGALOM AZ ADRIÁRA



Újra elindul július 2-ától Splitbe a MÁV-START egyik legnépszerűbb éjszakai vonata, az Adria InterCity. A vonat idén először korszerű, légkondicionált fekvő- és hálókocsikkal közlekedik. További újítás, hogy a vonatban a teljes szakaszon étkezőkocsi közlekedik. A jól bevált és közkedvelt útvonalakon július 2-től augusztus végéig heti rendszerességgel a Volánbusz is indít kényelmes, légkondicionált autóbuszokat Splitbe és Porecbe.

Az Adria InterCity Budapestről Splitbe keddenként, péntekenként és vasárnaponként; míg visszafelé szerdánként, szombatonként és hétfőnként közlekedik, menetideje: 14 óra, melynek nagy része az éjszaka alatt történik. A MÁV-START új arculatos, frissen felújított, két háló- és három fekvőhelyes kocsija minden korábbinál magasabb szolgáltatási színvonalat képvisel. A fedélzeti szolgáltatásokat a megújult Utasellátó biztosítja, az idén először a teljes útvonalon közlekedő étkezőkocsival. A vonat Budapestről 18:45-kor indul, a Balaton déli partján haladva éri el az országhatárt, majd Zágrábot elhagyva vág neki a Dinári-hegységnek, ahol a tengerszint felett közel 900 méter magasan fekvő hágók leküzdése után ereszkedik le a tengerpartra, Splitbe 8:46-kor érkezik. Visszafelé, Splitből a vonat 18:28-kor indul, Budapestre másnap 9:35-re érkezik. A

háló- és fekvőhelyes kocsik utasai számára a megújult Utasellátó minőségi fedélzeti szolgáltatást kínál.

A horvát tengerpart legszebb városainak idei felfedezésében a Volánbusz is segít

A Volánbusz a jól bevált és közkedvelt útvonalakon 2021. július 2-től augusztus végéig heti rendszerességgel indít kényelmes, légkondicionált autóbuszokat Splitbe és Porecbe. A Dalmát expressz budapesti, siófoki és nagykanizsai indulással közlekedik Zadar, Biograd, Vodice, Šibenik, Primošten, Trogir és Split településekre, és a csak online, korlátozott számban megváltható MiniÁr-kedvezményes retúrjeggyel már 17 500 forinttól igénybe vehető.

ÚJ MEGOLDÁSOK, JAVASLATOK AZ IDEI ONLINE TALENT KONFERENCIÁN



2021. május 27-én megrendeztük a MÁV-Volán-csoport két évig tartó pályakezdő diplomás programjának záróeseményét, a Talent Konferenciát. A napot Steininger Zsolt humánerőforrás-vezérigazgatóhelyettes nyitotta meg a MÁV-székházban.

A MÁV-Volán-csoport pályakezdő diplomásoknak szóló programja szakmai és humán témában ad segítséget a kezdeti beilleszkedéshez. A fiatal kollégák évről évre bemutatathatják a vállalat felsővezetői, munkáltatói jogkör gyakorlóik és kollégáik előtt mindazt a tudást és tapasztalatot, amelyet az elmúlt két évben megszereztek.

Az esemény a korábbi évek gyakorlata alapján idén is csoport-szinten zajlott. Az idei évben 34 fiatal kolléga vállalkozott arra, hogy kis csoportban, választott témáját 10–15 perces előadás keretében ismertesse a konferencián. Egy-egy témához a különböző vállalatoktól, illetve szakterületekről érkező kolléga is csatlakozhatott. A csapatok megalakulása, a közös felkészülés és a munka egyaránt online térben valósult meg. A résztvevők többek között prezentációtechnikai képzésen, mentori konzultációkon, valamint főpróbán is részt vehettek.

Az idei konferencia újdonsága, hogy a résztvevőket egy digitális felület és egy mentor támogatta javaslatuk kidolgozásában, illetve a megoldások összeállításában. A mentorok kiválasztásakor nagy hangsúlyt helyeztünk arra, hogy olyan vezető/szakértő kollégák segítsék a csapatok munkáját, akik az adott téma esetében több éves tapasztalattal és átfogó szaktudással rendelkeznek.

A konferencián összesen 10 csapat prezentált, a MÁV Zrt.-től 21 fő, a MÁV-START Zrt.-től pedig 13 fő részvételével. Az előadásokat a meghívottak élő Skype-közvetítés segítségével tudták nyomon követni. Emellett online közönségsvotálás során a konferencia nézői értékelhették a csapatok összhangját, a javaslatuk kidolgozottságát, részletességét, megvalósíthatóságát, valamint a koncepció szakterülethez hozzáadott értékét.

Újdonságként ebben az évben zsűri helyett minden csapathoz egy-egy szakmai fővédnököt kértünk fel, akik szakmai szempontból értékelték az előadásokat, valamint személyes véleményeket fogalmaztak meg a csapatok munkájáról. A fővédnökök kiemelték, hogy példaértékű a csapattagok közös gondolkodása, a különböző vállalatok, valamint különböző területek munkavállalóinak ilyen szoros és hatékony együttműködése. Számos csapat esetében dicsérték a bemutatott javaslatokat, ötleteket, hiszen aktualitásuk mellett nagy lehetőségeket is rejtettek magukban. Látható volt, hogy valamennyi csapattag jártas a saját témájában, hiszen mindennapi tapasztalatokra épített ötleteket, javaslatokat mutattak be.

A Konferencia témái:

- **Tudásmenedzsment és szervezeti együttműködés javítása**
- **Ingatlanhasznosítást megelőző szakági zsűri folyamatának digitalizációja**
- **Járműkarbantartás-adminisztráció csökkentése**
- **Típusküldeményekre vonatkozó korlátozások digitális kezelése**
- **Az oktatás jövője a MÁV-Volán-csoportnál**
- **Adminisztrációcsökkentés**
- **Vidéki vasútfejlesztés**
- **Fiatalos munkakörnyezet a vállalatnál**
- **Szolgáltatásfejlesztés a helyközi forgalomban és a távolsági vasúti közlekedésben a Vác-Hatvan viszonylat és a 77 sz. vasútvonal újraindításával**
- **Vasúti kerékpárok diagnosztikája**

Az eseményt Béres Barna pályavasúti főigazgató úr zárta le, aki hangsúlyozta, hogy kell a fiatalos, lendületes gondolkodásmód annak érdekében, hogy meghatározzuk, hol érdemes kezdeni a fejlesztést. Biztatjuk a szakmai területeket, hogy a csapatokkal vegyék fel a kapcsolatot és építsék be a megvalósítható javaslatokat, új munkafolyamatokat a vállalati működésbe.

Gratulálunk a konferencián részt vevő minden csapatnak!

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés



MÁV-VOLÁN-CSOPORT STAND AZ EFOTT FESZTIVÁLON

Az idei évben augusztus 11–15. között kerül megrendezésre Sukorón a 2021-es EFOTT fesztivál. A több mint 100 ezer látogatót számláló, elsősorban egyetemistákat és főiskolásokat vonzó fesztiválon a MÁV-Volán-csoport idén negyedik alkalommal képviselti magát kiállítóként.

A Velencei-tó partján párapuval felszerelt standon ebben az évben is várja az egyetemista és pályakezdő fiatalokat a vállalatcsoport. Az érdeklődők megismerhetik a MÁV-Volán-csoport pályakezdő diplomás programját, tájékozódhatnak a felsőoktatási ösztöndíjprogramról, vagy éppen a szakdolgozatírási és a szakmai gyakorlati lehetőségek részleteiről és természetesen a későbbi álláslehetőségekről is.

A vasútfejlesztéseket és innovációkat is megismerhetik a fesztiválozók, miközben idén is sokféle aktivitással várjuk őket. Vasúti témájú kérdőívet, keresztrejtvényt és szórakoztató játékot tölthetnek ki, az igazán bátrak pedig kipróbálhatják magukat a mászófalon.

A Volánbusz Zrt. toborzó buszon várja majd az érdeklődőket buszvezető szimulátorral, kvízekkel és a Volánhoz köthető érdekes aktivitásokkal.

A MÁV-Volán-csoport dolgozói számára idén is lehetőség nyílik kedvezményes jegyvásárlásra. Az EFOTT fesztiválra a napi- és hetijegyeket a MÁV Zrt. és leányvállalatainak munkavállalói 15-20 százalékos kedvezménnyel vásárolhatják meg saját és plusz 1 fő részére. A kedvezményes jegyvásárlásról bővebb információ az intraneten érhető el.

MÁV Zrt. Pályaorientáció és toborzás



ONLINE VEZETŐI WORKSHOPOK A MÁV ZRT. SZERVEZETEINÉL

Tavaly ősszel a MÁV Zrt. munkavállalói elmondhatták véleményüket a vállalat működéséről, a legfontosabb szervezeti értékekről és javaslatokat tehettek a vállalat vezetése felé. A Szervezetfejlesztés az eredményeket illetve a szervezetek válaszait online vezetői workshopok keretében mutatta be 2021. márciustól májusig. A vezetők a területekről érkező visszajelzések alapján kiemelték, hogy mely témákat tartják a leg-

fontosabbnak és melyek azok, amelyekkel a közel jövőben foglalkozni szeretnének. A pályaműködtetési vezérigazgató-helyettes szervezet és a pályavasúti területi igazgatóságok 2021. június és július hónapban közösen dolgozzák fel az elmúlt időszak tapasztalatait, a munkatársi elégedettséget támogató javaslatokat és kidolgozzák a munkavállalókat, munkakörnyezetet, folyamatokat érintő fejlesztési feladatokat.

„A vasutat egy életen át lehet tanulni” Interjú Biber Anettel, a MÁV-Volán-csoport szóvivőjével

Mosolygós, szőke hölgy, kinek nőies külseje elszánt, alázatos és kitartó személyiséget takar. A 12 éve vasútnál dolgozó Biber Anett szakmai kihívásokról, karrierjéről és életéről is mesélt a Vasutas Magazinak.



Mesélj a kezdetekről, milyen szakmai út vezetett a MÁV szóvivői feladatokig?

Az első diplomámat német–orosz szakon szereztem, majd a másodikat a BGF-en PR szakirányon, ahol kríziskommunikációra specializálódtam. Gyesről visszatérve egy japán klímatechnikai cégnél dolgoztam, majd elkezdődött a szóvivői munkám a MÁV-nál. Egyébként több vasutas is volt a családban, például édesapám és nagypapám, akik inspiráltak, hogy én is a vasút szolgálatába álljak. A munkám kezdetén sokat profitáltam elméleti, diplomamunkámmal szerzett tapasztalataimból, mivel a szóvivői munka szerves része a válságkezelés és annak a profi kommunikációja. Válsághelyzetben vérrel írják a szabályokat, mert percek, órák döntenek arról, mi jelenjen meg a sajtóban. Krízis esetén a lehetőségek határáig el kell mondani mindent, ami kiadható. Minél nagyobb hatással vagyunk arra, amit írnak rólunk, annál pontosabb az információ. Sajnos a sajtó szereti felkapni a negatív híreket, hiszen az emberek is azokra kíváncsiak. Ez ellen nem tudunk mit tenni, de az alapos tájékoztatás megelőzi az álinformációkat.

Mennyire megterhelő szóvivőként dolgozni?

Sajnos jellemző, hogy váratlan esemény esetén kevés idő van felkészülni, jobb lenne plusz egy nappal később beszélni, mire összefut minden érintett szakterülettel a bekért

információ. Ez akár napokba is telik, pedig át kell adni az anyagot. Minél hamarabb kell mondanom valamit, annál nagyobb a hibázás, a pontatlanság lehetősége.

Aki nyilvános szereplő, azt az emberek minősítik. Hogyan birkózol meg a negatív kritikákkal, vagy éppen séggel a túlságosan tolakodó rajongókkal?

Vannak bizonyos sztereotípiák velem szemben, a „szőke kislány az irodaházból” a kedvesebbek közé tartozik. Kapok komolytalan kommenteket a közösségi médiában, zavarba ejtő felmagasztalásokat és leszólásokat egyaránt, de igyekszem ezt helyén kezelni. Nem zavar össze mások véleménye, tudok objektíven tekinteni a saját teljesítményemre. Értékes elemzést egy-egy nyilatkozatról a vasútszakmai szakértők tudnak adni, az ő visszajelzéseiből tanulok. Eleinte nagyon szigorú voltam önmagammal, rágódtam egy-egy kevésbé jól sikerült feladaton, de akárcsak a röplabdánál, itt sincs sok idő gondolkodni, máris a következő feladatra kell koncentrálni.

Kikkel dolgozol együtt a mindennapos munkád során?

Természetesen elsősorban a Kommunikációs Igazgatóság munkatársaival dolgozom együtt, de minden egyes szakterületről megvannak, akik felveszik a telefont és informálnak egy-egy téma kapcsán. A párom mozdonyvezető, nagyon ért

a vasúthoz, ha kérdésem van, hozzá is fordulhatok. Saját profi tanácsadóm van (nevet). Nagyon sokat szakmáznunk neki az élete a vasút, olykor már én kérem, hogy beszéljünk másról. A lányom gyerekvasutas volt, de ő felnőve nem fog követni ezen az úton. Határozott elképzelései vannak egy egészen más karrierrel, gazdasági vonalon szeretne dolgozni.

Édesanyaként mindig kaptál támogatást a vállalattól?

Szóvivőnek lenni nem egy családbarát munka, hiszen nincs hétvége, nincs ünnepnap, a szabadság is sokszor munkába torkollik, de a lehetőségek határáig segítenek a munkatársaim és a feletteseim. A családiasságot, az empátiát mindig is éreztem részükről. Más területen is megfordultam a tizenkét év alatt, amióta a vasútnál vagyok, négy évig más kommunikációs feladataim voltak a START-nál, az SZK-nál és a Kínai–Magyar Vasútállatnál. Vezető is voltam, de bevallom, nem vagyok egy irányító típus, túlságosan türelmetlen vagyok.

Ki a jó szóvivő?

Ennek a szakmának van egy szakmai és egy emberi aspektusa. Fontos a hitelesség, hogy a szóvivő értsen hozzá és érdekelje az, amiről beszélnie kell. A vasút meglehetősen komplex, ezért folyamatosan tanulnom kell, hogy mindig megfelelően képviseljem a céget egy-egy nyilatkozatnál. Tisztelem a sokat kérdező újságírókat, akik a témát megértve szeretnék átadni az információt, ezért fontos, hogy én is minél több mindenről tudjak. Nagyon sokat készülök egy-egy megkeresés kapcsán, mintha csak egy egyetemi vizsgára tanulnék... Évente körülbelül 1000 interjút adok, nettó 8 és fél éve szóvivőként dolgozom, segít a rutin, de nem adták ingyen. A felkészültség magabiztosságot ad. A szakmaiság mellett a jó szóvivő ismérve, hogy szereti az embereket, szeret emberek között lenni, megérti az újságíró álláspontját és elfogadja azt.



Mit szeretsz legjobban a munkádban?

Mindig sok emberrel vagyok kapcsolatban, változatos feladataim vannak. Szeretek a pozíciót övező tiszteletet az újságírók és munkatársak részéről is. Szép, de nehéz része a szóvivőségnek az élethosszig tartó tanulás.

Voltak nehéz időszakok, mikor túl sok kihívás ért?

2013-ban, a váci vasútvonal felújításakor hónapokon át kiszámíthatatlanná vált a vasúti közlekedés, az utasok inzultáltak, mikor az állomásokon nyilatkoztam. Volt, hogy a biztonságiak menekítettek ki. Meg kellett erősödnöm, hogy tovább folytassam a munkát. Őszintén mondom, negyvenöt évesen már ezt is jobban kezelném.

Vannak kedves emlékeid a vasútról?

Gyerekkoromban nagypapámmal nagyon sokat jártunk a balatonfenyvesi kisvasúton a Csiszta Gyógyfürdőbe. 2015-ben a START-nál dolgoztam, akkoriban sok mozdonyvezető mondott fel, ment el magánvasúthoz. Kaptam egy olyan feladatot, hogy szálljak fel mozdonyfelszálló-kártyával a mo-



donyvezetőkhez, és beszélgessek velük, hogy mi a baj, mit tudna tenni a vállalatértük, hogy maradjanak. Véletlenszerűen szálltam fel egy IC-re a Nyugatiban, és ott, akkor ismertem meg a páromat, Pistit, aki azóta is magánéleti és szakmai támaszom.

Hogyan kapcsolódsz ki?

Kommunikációval foglalkozom, engem az egyedüllet kapcsol ki a legjobban. Szeretek futni az erdőben, miközben podcasteket hallgatok, például Orvos-Tóth Noémi beszélgetéseit. Érdekel a pszichológia, sok könyvet olvasok ezzel a tudománnyal kapcsolatban. Mikor nagyon zsong a fejem, a Gellért-hegyen sétálok, felfedezem Budapestet és a saját gondolataimat. Szeretek sütni-főzni a lányommal, és beszélgetni közben.

Darabok a múltból

Ha egy átlagos munkahelyre gondolok, nem vennék rá mérget, hogy az ott dolgozók gyűjtenek bármit is, ami a munkájukkal kapcsolatos. Abban viszont biztos vagyok, hogy a vasutasoknál ez nincs így. Itt sokan gyűjtenek sokféle vasúti ereklyét, amelyre lehetőséget ad a 175 éves múlt, és magyarázatot a sokszínűség, amellyel a vállalat szolgálni tud. Legújabb interjúnkban viszont nem egy szokványos gyűjteményt fogunk bemutatni. Czimbalek Dávid mentrendtervezési szakértő vasúti képeslapokat gyűjt, amelyekből majd 800 darabot őriz. Kollégánkat Benke Máté kérdezte szenvedélyéről.



Még mielőtt megkérdezném, hogy miért pont képeslap, arra volnék kíváncsi, hogy miért pont vasút?

Azt hiszem, hogy ez egy „velemszületett” vonzalom. Már egyéves koromban is izgatottan figyeltem a vonatokat, ez az érdeklődés pedig azóta sem szűnt meg. Gyökere úgymond nincs, mert csak nagyon régen volt vasutas a családban, az apai dédnagypapám, akit én már nem ismerhettem. Ő 424-est vezetett. Egyébként édesanyám felől nyírszőlősi származású vagyok, így egészen korán megismerkedtem az igazi szerelmmel, a kisvasúttal. Még most is emlékszem, amikor először megláttam: késő este értünk haza, sötét volt, a téli estében egy homályos narancssárga fénycsík úszott. A kocsikat kályhákkal fűtötték, ami füstbe burkolta a szerelvényt. Én megkérdeztem, hogy „Mi ez?” – mire így válaszoltak: „Hát ez a kisvonat”. Kapva kaptam az alkalmon, és megígérttem a családommal, hogy vonatozni visznek. Innentől kezdve – nyaranta – keresztanyámmal és nagymamámmal utaztuk be a vonalat. Fantasztikus volt, szinte elérhetőek voltak a házfalak a vonat ablakából. Talán innen származik a nyírvidék szeretete is.

Akkor egyértelmű volt, hogy a MÁV-nál fogsz dolgozni...

Mindig is ez volt a vágyam, mégsem tűnt mindig úgy, hogy sikerül bekerülnöm a vállalathoz. Gazdasági menedzser szakon tanultam, ami nem kimondottan vasúti képzés. A MÁV karrieroldalán mégis szembejött velem egy lehetőség, és én akkor úgy döntöttem, hogy nem állok meg, amíg fel nem vesznek. Itt írtam meg a szakdolgozatomat, amelynek nyomán állást ajánlottak, és az INKA2 projekt adminisztrátoraként dolgozhattam. Később már a MÁV-Volán integrációban töltöttem be ugyanezt a tisztséget. Ahogy sokasodtak a feladatok, úgy kerültem át a Menetrendtervezéshez, ahol jelenleg is dolgozom.

Kanyarodjunk vissza az eredeti témához. Az első vasúti képeslapodat hogyan szerezted?

2009-ben bezárt a Nyírvidéki Kisvasút, én pedig elkezdtem járni az országot, a kisvasutak után nagyvasúttal mentem. Ezzel párhuzamosan felkeltette az érdeklődésemet a modellezés is. Kipróbáltam a vonatszimulátort, de nem kötött le, egy székben ülni a szobában nem olyan izgalmas, mint a vonaton. Az a részletesség viszont tetszett, ahogyan a játkban felépül egy vonat. Úgy döntöttem, hogy én is megrajzolom egy mozdony virtuális mását. Beleástam magam a témába, és rájöttem, hogy van hozzá tehetségem. Az így elkészült Mk48-ast „beraktuk” a játékba, amit szerettek a felhasználók. Ebben a szimulátoros közösségben figyelt fel rám egy kolléga, aki felajánlotta, hogy szívesen megmutatná nekem igaziban is a mozdonyt, Királyréten. Éltem a lehetőséggel, gyakorta kijártam, s mint kiderült, a segítséget felajánló vasutas szintén képeslapgyűjtő. Ő vitt bele a gyűjtésbe. Eleinte csak 50-100 forintot költöttünk egy-egy akkoriban kapható darabra, de nálam az archív képeslapok gyűjtésével nőtte ki magát szenvedéllyé ez a hobbi. A közel 800 darabos gyűjteményem jó egynegyedét – olykor rendkívüli értéket képviselő – archív képeslapok alkotják.

Ahogy a gyűjteményedet lapozgatom, egészen elvarázsolnak a majd százéves üzenetek. Kíváncsi vagyok, hogy te mit szeretsz a képeslapokban igazán.

Megmutatják, hogy hogyan éltek a múltban. Egyrészt maga a kép is a múltból származik, másrészt – ha nem postatiszta – a rajta lévő üzenet is egy szelet mások egykori életéből. Ezen felül helytörténeti érdekességekkel is szolgálnak, hiszen egy képeslap általában kötődik ahhoz a helyhez, ahol feladták, így egészen érdekes dolgokat lehet felfedezni rajtuk.

Melyik a legkülönlegesebb darab?

A szívemnek a legkedvesebb a teljes nyíregyházi gyűjtemény. Ez körülbelül 120 képeslapot ölel fel, amelyek egy része – kb. 60 darab – archív, további 60 pedig modern, rendszerváltás utáni kiadású.

A gyűjtőknél sokszor problémát okoz, hogy hogyan és miként láttassák – akár a maguk számára is – a gyűjteményüket, főleg ha annak ilyen elgyönyörködtető és érdekes a tárgya. Te ezt hogyan oldod meg?

Otthon leginkább speciális, gyűrűs mappákban tartom, de gyakran fellelőzöm a dossziét, mert 2-3 újabb képeslapot szinte minden hónapban sikerül beszereznem. Már volt kiállításom is, ahol a gyűjtemény egy részét mutatták be felnagyítva és kinyomtatva, ettől a továbbiakban sem zárkózom el. A tárlat után egyébként több megkeresésem is érkezett, a képeslapok így online galériákban is megjelenhettek, valamint egy cikk is készült velem.

Többször is említetted az „archív” kifejezést. Mikortól számít egy képeslap archívnak, egyáltalán milyen régre nyúlik vissza Magyarországon a képeslapgyártás?

Az 1800-as évek derekától kezdve már hazánkban is gyakoriak voltak a képeslapok. Akkoriban még egészen különleges, akár kézzel festett darabok is léteztek, de a nyomdatechnika fejlődésével általánossá váltak a könnyen sokszorosítható nyomatok. Az 1900-as évek elejétől az I. világháborúig beszélhetünk a képeslapnyomás aranykoráról. Minőség tekintetében ez után kisebb hanyatlás tapasztalható, de egy ideig még egészen jó lapokat gyártottak. Minőség alatt leginkább a használt papír vastagságára és anyagára, a fotó igényes beállítására és művészi színezésére gondolok. A II. világháború utáni időszakban ezen tényezők mindegyike jelentősen romlott, sajnos ezeket a lapokat nem is igazán tekintik értékesnek.

Miben tértek el az akkori képeslapok a későbbiekől vagy akár a maiaktól?

A legszembeütőbb különbség a méretükben tapasztalható. Kezdetben kisebb lapokat gyártottak. A legkorábbiaknál csak a címzésre és a bélyeg elhelyezésére szolgált a hátoldal, magát az üzenetet a lap elejére, azaz a képre írták. Ezeket a képeslapokat hívjuk hosszú címzéses lapoknak. Az 1900-as évek elejétől ez megváltozott, jött a „kétharmad-egyharmados” felosztás, amelynél érdekesség, hogy a kisebb hely maradt az üzeneté. Bár később ez is változott, ám ebből jól látható, hogy a képeslapnak teljesen más volt a kommunikációs szerepe, mint ma egy üzenetnek. Életjelet adtak vele, amely életjel sokszor csak napokkal később érkezett meg a címzetthez.

Kerestél már fel olyan járművet, ami még a MÁV-nál szolgál, de neked egy egészen régi képeslapodon is szerepel?

Tudatosan nem, de a lillafüredi motorkocsiról például van több korabeli képeslapom, amely a mai napig jár – persze felújítva, ám közel eredeti állapotában megőrizve – a Gyermevasúton.

Ejtsünk még néhány szót a modellezésről. Elhoztál nekünk egy olyan mozdonyt, amit az általatok létrehozott baráti közösség gyárt. A gép elképesztően részletgazdag, a minősége már tapintásra is kiemelkedő. Ebbe hogyan csöppentél bele?

Említettem, hogy a szimulátoros játékba terveztem néhány mozdonyt. Tehát volt már ezen a téren tapasztalatom. Amikor egy barátom azzal keresett meg, hogy segítenék-e egy terepasztalra szánt mozdony gyártásában, örömmel mondtam igent. Érdekelt annyira a dolog, hogy megtanultam egy újabb programban is tervezni, az itt elkészült mozdonyokat pedig 3D nyomtatóval nyomtattuk ki. Tehát én rajzolom meg a gyártmányt, az alkatrészeit. Ebben építik bele a többiek az elektronikát (világítás, villanymotor, hangszóró - a szerk.). A modellek H0e szabványúak, a megalkotásuknál pedig az volt a cél, hogy mindenkit elfogjon a „Húha” érzés, a jármű olyan legyen, mint a valódi, csak kicsiben. Ez bő tíz év munkájába, és a járműcsalád feltétlen szeretetébe került.

Szívből gratulálok hozzá. Bízom benne, hogy a jövőben ezzel kapcsolatosan is beszélgethetünk majd.

Benke Máté



Elfeledett üzenet 1909-ből



Művészi színezéssel készült képeslap 1904-ből



A képen a Gyermevasút jelenleg is használt motorkocsija látható 1931-ben, Lillafüreden

„Bárhol jól érzem magam, ahol vonatokkal foglalkozhatok”



Már kisgyermekkorában is odavolt a vasút hangulatáért, és amint lehetett, elszegődött a MÁV szolgálatába. Szabó Imre már tizenévesen váltókezelőként kezdett dolgozni, majd kocsirendező, végül tolatásvezető lett, és a mai napig – több mint negyvennégy éve – a közlekedést szolgálja. Most életéről mesélt a Vasutas Magazinnak.

Hogyan lett vasutas?

1963-ban, Kisújszálláson születtem. Lajos bácsi, nagymamám bátyja volt pályamester a családban. Már kisgyerekként is tetszettek a nagy gőzösök, utaztunk a fapados kocsikban, mindig is szerettem volna vonatokkal foglalkozni. Az embernek szeretnie kell, amit csinál, így mindent megtettem, hogy minél előbb a MÁV-nál dolgozhassak. Mégsem volt egyenes az út. A nyolcvanas évek elején kezdtem el dolgozni, szegény családból származom, így már tizenhét évesen a termelői szövetkezetben kezdtem a munkát. A silógépnél eléggé szenvedtem, végül unokabátyám szerzett nekem másik munkát a szentendrei textilfestő gyárban, Gyarmati Ferenc úr igazgatósága alatt. '82 decemberéig ott voltam, de már nagyon vágytam a vasúthoz. Bementem Hatvan állomásra, kérdeztem, van-e felvétel. Egy pszichológiai teszt után fel is vettek váltókezelőnek. Felmondtam a textiligazgató nagy szomorúságára, és mentem is a vasúthoz. Volt Hatvanban egy Bandi bácsi, aki úgy szeretett, mintha a fia lettem volna.

Nagyon okos, nagy tudású ember volt, átment Gödöllőre, és vitt magával, így kerültem a Gödöllő állomásra pár év múlva.

Meddig volt Gödöllőn?

'84-ben bevonultam katonának, akkoriban még másfél év volt a szolgálat. '86-ban szereltem le, két hétig pihentem és visszamentem Gödöllőre. '88-ban áthelyeztek Aszódra, ott is volt egy nagyon rendes főnökasszonyom, Ágika, Kasuba Lászlóné, ott voltam egészen '94-ig. Közben kocsirendező lettem, majd tolatásvezető. Külön vizsgázni kellett az új munkákhoz. Viszont 2012 márciusában megszüntették az aszódi csapatot, nem kellett oda tolatásvezető többé... Engem is szeretett a csomóponti főnök, Kátai Csaba, azt mondta, keres nekem egy jó helyet. Igazából én bárhon jól érzem magam, ahol a vonatokkal foglalkozhatok. Engem végül átvettek Kelenföldre, és ezért a mai napig hálás vagyok. Azóta itt is vagyok, 2012. december 1-je óta.

Mindig oda költözött, ahol dolgozott?

Apcon lakom, de igen, mindig munkásszállón vagy szolgálati lakásban alszom, amikor dolgozom. Egy tolatásvezető 12 órás műszakban dolgozik, sokszor éjszaka.

Mikor a vonat az állomásra érkezik, a gépet lekasztom, végignézem a járművet, nincs-e rendellenesség, szólok rádión, hogy leakadt a gép, megnézem, hogy a vonat végén rend van-e. Ahol laza, ott megigazítom a kapcsolódásokat, megnézem, hogy eltávolodik-e, aminek el kell, minden egyes forduláskor figyelmesen dolgozom, nehogy szétszakadjanak a szerelvények.

Közel hatvanéves vagyok, de még nem fáradok. Most jó a csapat, jól érzem magam, mindenkivel jól kijövök. Egy váltásban három külsős, főrendelkező, rendelkező, naplózó, hangosbemondó és én dolgozom.

Mit szeret a legjobban a munkájában?

Szeretem a mocorgást és a szabadságérzetet, nem bírnék egy irodában ülni. Szeretem nézni a vonatokat, biztonságos, jó érzés. És a kollektíva is jó, összetartó.

A családja hogy viselte, hogy mindig máshol dolgozott?

Az első feleségemtől hamar elváltam, a másodikat Aszódon ismerem meg, tőle született meg a kislányom 1996-ban. Püspökhátvanban volt egy szolgálati lakásom, ott dolgozott egy presszóban, megkedveltük egymást, de azóta tőle is elváltam. Az volt az álmom, hogy legyen egy lányom, ez valóra vált, már az unokám is három és fél éves. Van egy párom, akivel nagyon jól elvagyok, vele 2015 nyarán ismerkedtem meg. Hazamegyek hozzá Apcra, ahányszor csak tudok, de a munkám az első. Szereteből nem élünk meg, nem igaz?

Mit szolt az elnök-vezérigazgatói kiténtetéshez, melyet 2012-ben kapott?



Az akkori főnököm és a csapat javasolt a kiténtetésre. Mikor behívtak az irodában, azt hittem, ki akarnak rügni, közben csak szóltak, hogy engem jelöltek az elnök-vezérigazgatói kiténtetésre. Több százan voltunk az átadón, egyik barátom kísért el. Reménykedtem benne, hogy Dombóvári Vanda szólít majd fel, és így is lett. Nagyon jó érzés volt az elismerés. Homolya Róbert is egy úriember, egy sajtótájékoztatót járt Kelenföldön, mikor kezet fogtunk, ekkor készült rólunk közös fotó is. Szimpatikus, hogy megjárhatja magát, mégis nagyon barátságos, kedves, intelligens.

Hogy változott a MÁV az évek alatt? Negyven éve itt dolgozik, látja a belső változásokat.

Valami jobb, valami rosszabb. A nehéz fizikai dolgozóknak a kitölt nyugdíj nem túl jó dolog. Régen hatvanévesen a férfi nyugdíjba mehetett, a nő pedig ötvenöt évesen. Most ez nincs sajnos. Viszont a szocializmusban az dolgozott, aki szeretett, a többi csak felvette a fizetését. De ez már szerencsére nincs. Mára emberhiánnyal küzdünk, kevés a szakember, a külsős dolgozó, de azért megoldjuk túlórázással. Kellene ember, de nem jönnek... Pedig jó itt, különösen Kelenföldön. Én már innen csak két helyre akarok menni, nyugdíjba vagy temetőbe. Már csak három évem van hátra, addig a vasutat szolgálom.

Sin Bettina



30 éves az InterCity-közlekedés Magyarországon

Harminc évvel ezelőtt, 1991. június 2-án indult Magyarországon az első InterCity vonat Miskolcra. Az első miskolci járatot az évek során fokozatosan több másik követte, mára a távolsági szolgáltatás alapját ezek a vonatok jelentik, a járatokat évente közel 10 millióan választják, és a szolgáltatás színvonala rendületlenül emelkedik.



Elindult az InterCity-szolgáltatás

Az InterCity vonatok megjelenéséig a MÁV hálózatának nagy részén a távolsági szolgáltatás alapját a sebes- és gyorsvonatok jelentették, a fontosabb úti célok pedig expresszvonatokkal voltak elérhetők.

Az EuroCity-forgalom ellátására a MÁV 1989-ben összesen 20 darab személykocsit szerzett be a jugoszláv GOŠA gyártól, melyek között 7 első-másodosztályú és 13 másodosztályú példány volt. Az új kocsik abban az időben hatalmas újdonságot jelentettek, ezek voltak a MÁV első 200/h-s sebességre alkalmas, önműködő ajtóval rendelkező, légkondicionált járművei.

A 30 évvel ezelőtti első IC-szerelvényt az akkori színvonalon igen korszerű, nagy teljesítményű mozdony húzta. A vonat része volt egy elsőosztályú és négy másodosztályú, valamint egy étkező-büfé kocsi. A második InterCity-szolgáltatást nyújtó vonat a következő évben, 1992-ben indult meg az emelt színvonalú távolsági közlekedés részeként Budapest és Nyíregyháza között. Az InterCity vonatok egységes, magasabb színvonalú szerelvénnel, fedélzeti hangos utastájékoztatással, Utasellátó vendéglátással, garantált ülőhellyel és válogatott személyzettel várták az utasokat. Az IC-járatok minden más vonattal szemben elsőbbséget élveztek, akár más szerelvény várakoztatása árán is törekedni kellett a pontos közlekedésre. Az új vonatokhoz új szolgáltatások is kapcsolódtak: InterCity-pénztárak nyíltak, ahol át lehetett venni az akár otthonról, kényelmesen, telefonon megrendelt menet- és helyjegyeket is. A kényelmesebb utazás érdekében a 2. osztályú kocsikban az eredetileg 8 személyes fülkék 6 személyessé lettek átépítve, emellett az ülések – korábban

csak az 1. osztályra jellemző – bordó szövethuzatot kaptak. Az 1. osztályú kocsik elrendezése nem változott, de ezek is újra lettek kárpitozva, és a padlóra szőnyegborítás került. Az ülőhelyes kocsik mellé szintén meglévő járművekből átépített Utasellátó étkező-bisztró kocsik kerültek.

Évente újabb városok csatlakoztak

1994-ben tovább nőtt az IC-kkel elérhető nagyvárosok száma, innentől kezdve Budapestről Szegedre és Pécsre is gyorsabb és kényelmesebb lett az utazás ezekkel a vonatokkal. Majd 1995-től Győr, Szombathely, Sopron és Tatabánya is a hálózat része lett. Új szolgáltatásként az étkezőkocsikban belföldi hívásokra alkalmas kártyás telefon állt az utasok rendelkezésére, amely az aktuális térerő függvényében a Westel hálózatán bonyolította le a hívásokat. 1997-től Kaposvár, Békéscsaba és Zalaegerszeg vált elérhetővé IC-vel, sőt Balatonszentgyörgyön IC-autóbusz is csatlakozott Keszthely felé átszállást biztosítva.

InterPicik a regionális vonalak kiszolgálására

Ekkor indult el az első InterPici vonat is Miskolc és Tiszaújváros között, amely a fővonalon InterCity vonathoz csatlakozva nyújtott jó minőségű, gyors kapcsolatot a regionális vonalak nagyobb településeire. Az InterPicik néhány évvel később már Miskolc, Békéscsaba, Zalaegerszeg, Debrecen, Nyíregyháza, Püspökladány, Dombóvár és Szekszárd, Baja térségében, de egy ideig Budapest és Esztergom között is közlekedtek. Az InterPici-járatok felújított Bz motorvonatokkal közlekedtek, melyből összesen 28 egység készült 1997 és 2001 között, ebből 5 vezérlőkocsi. A járművek utastere a 2. generációs IC-kocsikhoz hasonló felújítást kapott, azaz

klímaberendezés, kényelmes IC-ülések és esztétikus megjelenésű burkolatok szolgálták az utasok kényelmét.

Megérkezett a második generációs flotta

Az ezredforduló újdonsága volt a teljes második generációs InterCity-flotta elkészülte, ezáltal a hálózat mérete is tudott nőni, szinte minden fontosabb vonalon közlekedett már InterCity vonat. Egyfajta prémiumtermékként, hiszen a leggyorsabb és legkényelmesebb eljutási lehetőséget jelentette az érintett célállomások felé. Ezeknek az új kocsiknak a klíma- vagy légjavító berendezései az IC-vonatok egyik legfontosabb elemeivé váltak. 2000-ben a Budapest–Veszprém–Ajka–Zalaegerszeg vonalon is elindult az IC-közlekedés, emellett újabb járatok indultak a Balaton déli partján és Sopron felé is. A szeptemberi iskolakezdésre Baja közvetlen budapesti IC-vonatot kapott Sugovica néven. 2000. november 15-től a nemdohányzó utasok védelme érdekében a kocsinkénti külön dohányzó szakaszok megszűntek, csak a vonat 20-as kocsijában lehetett innentől cigarettázni.

Ütemes menetrend és hibrid InterCityk

2006-ban jelentős mérföldkőhöz érkezett az InterCity-hálózat fejlődése, ekkor vezették be Kelet-Magyarországon az ütemes menetrendet. Ez könnyen megjegyezhető, mindig azonos percben történő indulásokat, egyenletes követést,

kiszámíthatóbb, tervezhetőbb csatlakozásokat, egységes kínálatot jelentett, számottevően könnyítve ezzel az utazást. Ugyanebben az évben jelentek meg a budapesti Keleti, illetve Nyugati pályaudvarról induló, majd Szolnok, Debrecen, Nyíregyháza és Miskolc érintésével a fővárosba visszatérő, egységes összeállítású, madarakról és virágokról elnevezett kör-IC-vonatok, amiken klimatizált utastér és fedélzeti tájékoztatás segítette az utasokat. Ekkor mutatkoztak be a hibrid InterCity vonatok is, amik Budapest és Szeged között közlekedő olyan járatok, amiken az InterCity és a gyorsvonat egyesítve közlekedik azért, hogy két nagyváros között egész nap óránként lehessen IC-minőségben utazni.

Napjainkban

A legelső szerelvények még átalakított belföldi gyorsvonati kocsikból álltak, de a vasúttársaság által üzemeltetett járműpark színvonala folyamatosan nő. 2017-ben, több év tervezés és előkészítés után indult el a sorozatgyártás az új IC+személykocsiból, amely teljesen új fejezetet nyitott a hazai InterCity-közlekedés történetében.

2020-ban a Balaton déli partján is elindult az egész éves óránkénti InterCity-közlekedés Keszthelyre és Nagykanizsára. Az idei év újdonsága, hogy a nyári szezontól kezdődően, a Budapest és Keszthely között közlekedő Balaton InterCity vonaton újra lehet első osztályú kocsiban utazni.

Elnevezések

A vonatok általában tájegységekről és városokról, híres személyekről nevezik el. Egy időben reklámnevű IC-vonatok is közlekedtek, például Westel IC, Uniqua IC, Soproni Ászok IC, TVK IC. 2006 decemberétől a kör-IC-k madár- és virágneveket viselnek. Vannak igazán szép és kreatív elnevezések a névsorban, mint például a Budapest–Szeged között közlekedő Aranyhomok és Dankó Pista IC-k, a Budapest–Szombathely között közlekedő Borostyánkő IC, a Sopron római kori nevét viselő Scarbantia IC, vagy Pécs egyik városrészének és a mecseki vízgyűjtő terület egyik legbővizűbb forrásának nevét viselő Tettye IC. De jár Jázmin, Kamilla, Paprika, Kékfrankos, Holló, Rigó IC is.

A MÁV-START a 30 éves jubileumot nosztalgia IC-vonattal ünnepelte meg június 5-én és 6-án. Ezen a hétvégén Budapest és Miskolc között retró szerelvények közlekedtek. A MÁV-START retró hétvégéről a Vasutas Magazin 28-29. oldalain olvashat bővebben.

Stratégiai együttműködésben járműveink színvonalas karbantartásáért Jubileumi üzemszemle a ferencvárosi műhelyben

Idén májusban volt 15 éves a MÁV-START és az ausztriai székhelyű ÖBB-Technische Services GmbH (ÖBB TS) között az az együttműködés, amelyet a TAURUS mozdonyok karbantartására kötöttek. Az együttműködés keretében történik a karbantartása a MÁV-START saját 10 db 470 sorozatú, és az ÖBB PR megbízása alapján, az ÖBB TS megrendelésére, az ÖBB 1116 sorozatú TAURUS mozdonyainak, melyek közül az idén közel 40 db karbantartása csak a MÁV-START műhelyeiben, és további közel 40 db mozdony karbantartása részlegesen nálunk valósul meg.

A 15 éves jubileum tiszteletére az ÖBB TS vezetése kezdeményezte, hogy május 18-án közös, mindkét társaság első számú vezetőinek részvételével megtartott üzemszemle keretében legyen egy megemlékezés Budapest Ferencvárosi műhelyben.

Kerékgyártó József vezérigazgató örömmel fogadta el a meghívást. Az üzemszemlén részt vett a Rail Cargo Hungaria (RCH) vezetése is, hiszen az ÖBB TAURUS mozdonyait Magyarországon az RCH használja fel.

Az évfordulós megemlékezésen jelen voltak a TS-MÁV Gépészet Services Kft. képviselői is. Az ÖBB TS GmbH és az azóta a MÁV-START-ba beolvadt MÁV-GÉPÉSZET – alapította 10 évvel ezelőtt a TS-MÁV Gépészet Services Kft.-t annak érdekében, hogy az ÖBB Konzern magyarországi és kelet-európai expanziója kapcsán, az ÖBB vasúti járműveinek, elsősorban az áru fuvarozásban dolgozó vonatjárműveinek, korábban teherkocsijainak hazánkban jelentkező karbantartási igénye a leghatékonyabb megoldásokkal valósulhasson meg.

A közös vállalat feladata a villamos és a dízelmozdonyok karbantartásának, a villamos forgógépek feljavításának megszervezése, a kapcsolódó ÖBB TS normák bevezetésének és meghonosításának támogatása a MÁV-START karbantartási rendszerében, a ferencvárosi és a békéscsabai mozdonyjavító, valamint a békéscsabai villamos gépjavító műhelyeiben.

Mindehhez kapcsolódóan az idei évben már közel 80 osztrák villamos és dízelmozdony karbantartásához szükséges anyag- és alkatrész-biztosítás megszervezéséért és a karbantartásokhoz szükséges, úgynevezett szervizmérnöki szolgálat biztosításáért felelős a közös vállalat.

A jubileumi üzemszemlén a jelen lévő vezetők a másfél évtizedes együttműködés sikereinek méltatása mellett kifejezték köszönetüket a járműszerelő kollektíva számára. Köszönjük minden részt vevő és közreműködő kollégának, hogy az üzemszemle sikeresen megvalósulhatott, a társaságok vezetői találkozhattak és méltó módon fejezhették ki elismerésüket a szakma gyakorló felé.



Taurus, a szolmizáló mozdony

A Taurus a MÁV-START 470 sorozatszámú kétáramnemű villamos mozdony típusa. Formája és teljesítménye után hívják „Taurus”-nak és „Teknő”-nek is. Elterjedt becenév még a „Dórémi” is, az induláskor hallható „szolmizáló” hangja miatt.

Az 1047-es sorozatú mozdony a Siemens TS EuroSprinter mozdonycsaládjának ES64U2 jelzésű kétáramnemű változata indító vonóerője 300 kN, engedélyezett legnagyobb sebessége külföldön 230 km/óra, míg a hazai pályákon 160 km/óra. A mozdony szolgálati tömege 86 tonna.

A MÁV Rt. 2000 végén pályázatot írt ki 10 db kétáramrendszerű mozdony beszerzésére. Az ajánlatok kiértékelése után a Siemens EuroSprinter mozdonycsalád ES64U2 jelű, 6400 kW teljesítményű, 230 km/h sebességű univerzális mozdonyát találták megfelelőnek, és megkötötték a szerződést a Siemensszel, melyek 2002-től futnak a hazai és nemzetközi vonalakon. A mozdonyok rendelkeznek az osztrák és német vonalakra szóló futásengedéllyel is.

Hum Krisztina

ÖSSZETARTJÁK A KÖZÖSSÉGET ELISMERÉSBEN RÉSZESÜLTEK A MÁV-START MUNKATÁRSAI

Kiemelkedő közösségépítő tevékenységük elismeréseként részesültek vezérigazgató-helyettesi dicséretben Kovács Szilvia és Mészáros Rita Mónika a MÁV-START Működésfelügyelet munkatársai. Nevükhöz több egyéni kezdeményezés is fűződik, mint például a saját készítésű, kézzel varrott maszkok biztosítása a kollégák részére vagy a Facebook-csoportjuk, amely a Covid idején nagy segítség volt mindazoknak, akik összefogásra, együttérzésre, egy baráti szóra vágytak. A hölgyekkel a kezdetekről és jövőbeli terveikről beszélgettünk.



2020 márciusában indították el a Facebookon azt a csoportot, amelynek ma már több mint 500 aktív tagja van. A Covid-járvány miatt ekkor már folyamatosan újabb és újabb korlátozások kerültek bevezetésre, amelyek a vasutas kollégák mindennapjait is megnehezítették.

„A maszkok akkor kezdtek elterjedni és iszonyatosan drágák voltak (pláne ha nagy a család), szinte megfizethetetlenek. Eszembe jutottak a kollégáim, akik ha félelmükben nem menének be dolgozni, akkor mi történne? Megállna a vasút? Nekik menni kell, nincs választásuk, hiszen akkor nem tudnak miből megélni. Hogyan tehetnék én értük valamit?”

Szilvi elmesélte Ritának a tervét, miszerint mi lenne, ha saját készítésű maszkokat gyártanának és azokat osztanák szét a munkavállalók között. A Facebook-csoporton belül hamar támogatókra találtak más területi kollégák személyében.

„Szerettük volna, ha tudják, hogy nincsenek egyedül. Büszkék vagyunk arra, hogy a félelem ellenére is teszik a dolgukat, és működtetik a vasutat. A Facebook-csoportban külön kiemeltük azt, hogy ez a csoport azért oszt maszkokat, hogy jobb kedvre derítsen, és azért, hogy kifejezhessük az egymás iránti tiszteletünket.”

Ezenkívül számos nagyobb projektet is lebonyolítottak a csoporton belül, ezek közül kiemelkedő volt a „Maszkarácsony”. A játék során a kollégáknak kézzel készített ajándé-

kokat kellett beküldeniük, melyeket a csoporttagok között sorsoltak ki karácsony előtt.

„Jóleső érzéssel töltött el minket, hogy nagy sikere volt a Maszkarácsony játéknak. Az ajándékok között még kolbász, meggybor, és a személyes nagy kedvencem, habanera chili is volt, de persze manók, plüssök, ékszerek és festmények is kerültek fel az ajándékok listájára, amelyek kivétel nélkül mind házi készítésűek voltak.”

Bár a járvány terjedését és a megbetegedéseket az oltásoknak köszönhetően sikerült visszaszorítani, Szilvi és Rita továbbra is szeretnék fenntartani a csoportot, hiszen ahogy fogalmaztak – a világmegváltástól még messze vannak.

„Nem hagyjuk addig abba, amíg mindenki örömet és jókedvet talál benne! Minden időt megérnek a kollégák!”

Kovács Szilvia és Mészáros Rita Mónika munkatársainkat dr. Kormányos László szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettes részesítette dicséretben. A kolléganőknek kiváló közösségi munkájukért Feketéné Vigóczki Mónika működésfelügyelet-vezető is gratulált.

Munkatársainknak mi is szívből gratulálunk!

Müller-Róka Bertold

ONLINE TAPASZTALATOK ÉS SIKEREK II. TOBORZÁS ÉS KIVÁLASZTÁS A JÁRVÁNY IDŐSZAKA ALATT A MÁV-START ZRT.-NÉL

A 2020 tavaszán fellépő pandémiás helyzet komoly kihívás elé állította a humán szakterület toborzás- kiválasztás szakembereit is. Fenntartható, versenyképes vasutat építünk, amely csak a megfelelően képzett és elegendő számú munkavállalóval érhető el. A humánerőforrás-gazdálkodás egyik kiemelt célja a tehetséges, motivált munkavállalókat megtalálni és megtartani. Ez sokszor nem könnyű feladat – különös tekintettel a munkaerőpiac jelenlegi egyre markánsabb alakulására, amelyet a pandémia is jelentősen befolyásolt. Szervezetünk minden lehetséges eszközzel élt a világjárvány korlátozó keretei között is, hogy a munkaerő-áramláshoz szükséges toborzás-kiválasztási feladatainkat a leghatékonyabban végezzük el.

Állásinterjúk

Az elmúlt évben a munkánk nagy része a digitális térbe költözött, igaz ez a korábban személyesen zajló állásinterjúkra is. A MÁV-START életében a pandémiát megelőzően nagyon ritkán fordult elő az online interjú. Olyan esetekben alkalmaztuk, amikor a távoli lakhellyel rendelkező jelölt nehezen, vagy egyáltalán nem tudta megoldani az utazást az interjú helyszínére.

A toborzás-kiválasztási folyamat jelentős része jelenleg is online történik – a hirdetések online találhatók, a jelöltek is itt jelentkeznek. Az első személyes kontaktus általában egy telefonhívás, melyhez a jelentkezőnek nem szükséges elhagyni otthonát a szó fizikai értelmében.

Az első tesztek is általában kitölthetők online. A normál folyamat következő lépése a személyes interjú, ahol a jelölt először találkozik a munkáltató képviselőivel.

E rendhagyó időszakban ezt váltottuk fel a Skype-interjúval. A sikerhez arra is szükségünk volt, hogy Társaságunk munkáltatói jogkörgyakorlóik elfogadják az online térbe áthelyezett találkozót.

A jelöltek többsége is örült a rugalmas megoldásnak, a vírustól való félelem, az időmegtakarítás, a hosszú utazás elmaradása miatt, valamint, hogy a jelenlegi munkahelyéről nem kellett hamarabb eljőnnie, vagy később munkába érnie, esetleg szabadságot kivennie egyórás interjú miatt.

A folyamathatékonysági elemzéseink tehát számos előnyt fogalmaztak meg:

- **Rugalmasabban tudunk az interjú időpontjáról megállapodni a résztvevőkkel, hiszen egy Skype-beszélgetést akár késő délután, az otthonunk kényelméből is le tudunk folytatni.**
- **Csökkennek a jelölt utazási költségei, ezáltal biztonságosan számíthatunk a részvételére.**
- **Időt is megtakarítunk a jelölt számára – hiszen nem kell eljőnnie az irodánkba.**
- **Nem utolsósorban, a saját időnkkel is könnyebben tudunk gazdálkodni.**
- **Ez a forma kiváló betekintést nyújt a jelölt online kommunikációs készségeibe.**

Online tesztek

A fedélzeti jegyellenőr, a vezető jegyvizsgáló és a mozdonyvezető munkakörökre történő kiválasztás szerves részét képezik a szakmai tesztek. Korábban az ilyen jellegű tesztelés személyes jelenléttel, papír alapon történt, a vírushelyzet azonban megkövetelte itt is a rugalmas megoldást, az online-alapú tesztelést.

A vezetőknek lehetőségük volt kipróbálni az új online teszteket, hogy saját maguk is megismerjék annak tartalmát és nehézségi fokát. A tapasztalataik alapján felismerték az online tesztelésben rejlő lehetőségeket, amely nagymértékben

megkönnyítette az átállást. A 2021-ben indult tanfolyamokra már az onlinealapú tesztekkel indítottuk el a kiválasztást, ezzel jelentősen lecsökkentve a személyes találkozók számát.

Felismertük azt, hogy az online tesztelés jóval hatékonyabb, mint a papíralapú. A kiküldött tesztek nagyobb arányban töltötték ki, hiszen a papíralapú szakmai teszteknél akár már egy esős nap is jelentősen lecsökkentette a megjelentek számát. A megadott határidő alatt otthonról, kényelmesen ki lehetett tölteni a tesztet, mellyel jelentős időt takarítottunk meg mind a jelöltek, mind a magunk számára. A tapasztalatok alapján a papíralapú teszt és az online teszt hasonló eredményességgű.

Az alábbi előnyökkel járt az online tesztelés:

- Időt spóroltunk, hiszen nem kell kézzel javítani, erre a jelölteknek nem kell várakozni, illetve a vezetőknek sem kell ebben részt venni.
- Nincsenek tömeges meghívások, nem szükséges a program lebonyolításához nagy termeket foglalnunk.
- Akik a tesztet sikeresen kitöltötték, azok nagyobb arányban jelennek meg a személyes interjún.

Vezetőutánpótlás-képzés kiválasztása online

A Vasutas Magazin júniusi lapszámában már olvashattak az ELTE Vezetőképzés program kiválasztásáról. Erre a képzésre is online kerültek kiválasztásra a résztvevők, akik a munkáltató döntése alapján kerültek a programba. A kiválasztásról és a képzésről egy online konferenciamegbeszélés keretein belül

Társaságunk műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese tájékoztatta a jelölteket. A kiválasztási folyamat teljes egészében online zajlott le, mind a tájékoztató, mind a tesztek kiküldése és kitöltése (SHL), mind a kiválasztási módszer (Assessment Center).

Felmerülhet a kérdés, hogy egy korábban offline módon megszokott dolog elektronikus térbe terelve hogyan lehet sikeres. A résztvevők csak egy képernyőn látják egymást, virtuális térben kell beszélni, együttműködni, a megfigyelők az arcát, jó esetben a felsőtestét látják a beszélőnek, és így kell lényeglátó megállapításokat tenniük, miközben a személyes kiválasztás alkalmával az összes metakommunikációjuk megfigyelhető. Rájöttünk, hogy ugyan nem egyszerű, de megvalósítható és jól működik az online kiválasztás. Nem utolsósorban pedig rendkívül költséghatékony is, hiszen a résztvevőknek nem kell a helyszínre utazniuk, örömmel vették, hogy nem borult fel a napi programjuk.

Érdemes lesz a vírushelyzet teljes feloldását követően is az online térben megtartani a tesztelést és az interjúk nagy részét is. A kialakított új rendszert – sikerességének és hatékonyságának köszönhetően – előre láthatóan a továbbiakban is alkalmazzuk.

Minden résztvevőnek köszönet a rendkívüli időszakban nyújtott helytállásért! Köszönjük a MÁV-START Operatív HR Toborzás-kiválasztás szervezetének a cikk írásában nyújtott segítséget!

A MÁV-START Toborzás-kiválasztás csapata

Írásunk a Vasutas Magazin online felületén a www.vasutasmagazin.hu oldalon folytatódik.

Elismert innováció – START Europa nemzetközi ajánlatcsalád

A Magyar Innovációs Szövetség a korábbi évekhez hasonlóan idén 29. alkalommal írta ki a Magyar Innovációs Nagydíj pályázatát, ahol a 2020-ban magvalósult magyar innovatív fejlesztéseket értékelte. A pályázaton a MÁV-START a START Europa innovatív nemzetközi ajánlatcsaláddal nevezett, és a bírálóbizottság jelentős innovációért járó oklevelét kapta elismerésül.

Miben rejlik a START Europa ajánlatok újdonsága?

Korábban a hagyományos nemzetközi vasúti menetjegyek kínálata, elérhetősége és felhasználási feltételrendszere igen összetett volt:

- A másfél-két évtizeddel ezelőtt létrehozott kedvezményrendszer kerete az eltelt évek alatt nem sokat változott, de az újabb utazási igényekhez igazodva bevezetett módosítások, kiegészítő ajánlatok szinte átláthatatlanná tették a nemzetközi vonatjegyek kínálatát.
- Az ajánlatok főként a szomszéd országokra és a kiemelt forgalmú úti célokra fókuszáltak. A legkedvezőbb árú ajánlatok szinte kizárólag a Budapestről induló utazásokhoz voltak elérhetők korlátozott számú célállomásra, vidéki indulással nem voltak megvásárolhatók.
- A nemzetközi menetjegyek megváltása a nagyobb forgalmú vasútállomásokhoz (országszerte 82 helyszínhez) kötődött, még az interneten megváltott jegyeket is a korlátozott számban elérhető állomási automatákból kellett kinyomtatni.
- A korábbi ajánlatok csak korlátozottan adtak lehetőséget arra, hogy az utasokat kedvezőbb árázással a kevésbé kihasznált vonatokra irányítsák, így nem volt mód arra, hogy a meglévő szállítási kapacitások nagy keresleti ingadozás nélkül kerüljenek felhasználásra.

A START Europa egy vonatra szóló, több árszintű nemzetközi ajánlat egységes felhasználási feltételekkel. Fő jellemzői:

- Magyarország és a célország bármely – nemzetközi értékesítésbe bevont – állomása közötti utazásra kiadható a legkedvezőbb árú menetjegy is.
- Az egyes árszinteken értékesíthető jegyek mennyisége előre meghatározott.

Az utasok a vásárlás pillanatában elérhető áron vehetik meg a jegyet, de lehetőség van annak áttekintésére is, hogy más vonatokon milyen áron érhetők el a hasonló jegyek.

Ezzel a megoldással vonzóvá lehet tenni egyes kisebb forgalmú vonatok is, csökkentve a csúcsidőszakok zsúfoltságát.

- Az online jegyvásárlási lehetőségnek köszönhetően a START Europa menetjegy bárhol – akár külföldön is – megvásárolható és átvehető.
- Az ajánlat a teljes árhoz viszonyítva 80-50% közötti kedvezményt biztosít. A kedvező árért cserébe szigorúbbak a felhasználási feltételek, a jegy adott nap adott vonatán érvényes és a jegy ára nem téríthető vissza.

A rugalmasabb feltételeket igénylő utasok magasabb árkategóriájú jegyeket vásárolhatnak.



A COVID-19 tapasztalatai

A START Europa ajánlatcsalád első tagjának, a START Ausztria 2020. júliusi bevezetéséhez kapcsolódik a nemzetközi jegyvásárlás bevezetése a MÁV mobiltelefonos alkalmazásában. A COVID-19 járvány rávilágított, hogy az online jegyvásárlási lehetőség nemcsak azzal az előnnyel jár az utasok számára, hogy a vonatjegyet bárhol (akár külföldön is) megválthatják, hanem valós igényt elégített ki a járvány időszakában az érintésmentes jegyvásárlási és jegyellenőrzési lehetőség biztosítása. Az online jegyvásárlási csatorna 2020 decemberében a megújult internetes felülettel bővült, ezáltal a nemzetközi menetjegyek a nemzetközi gyakorlatban egyre népszerűbb otthon nyomtatott jegyként, vagy MÁV mobiltelefonos alkalmazással rendelkezőknek mobiljegyként is elérhetővé vált az utasok számára. Az online értékesítési csatornákon jelenleg a közvetlen vonatokra lehet nemzetközi menetjegyet váltani. A fejlesztés következő fázisában ez bővülni fog az átszállásos nemzetközi utazásokkal.

Az online értékesítési csatornák részaránya 2021. május végére elérte a 35%-ot (egyes START Europa ajánlatoknál az 50%-ot), az eladott jegyek napi száma meghaladja a járványt megelőző 2019. évi szintet.

Május végéig 50 000 online jegy került már kiadásra, összesen 18 millió kilométernyi utazási távolságra, ami megfelel 450 Föld körüli utazásnak, vagy a Föld–Hold-távolság 48-szorosának.

A START Europa fejlődése

A START Europa ajánlatcsalád köre egyre bővül. 2020. július 1-jén a START Ausztria ajánlattal indult, majd októbertől a START Szlovákia és START Csehország csatlakozott hozzá. A decemberi menetrendváltástól már 7 ország tartozott a START Europa márkanév alatt meghirdetett ajánlatcsaládba (Ausztria, Szlovákia, Csehország, Románia, Németország, Lengyelország és Svájc). A START Europa mellett megmaradó kedvezmények harmonizálásra kerültek úgy, hogy a START Europa ajánlattal az árázásban és a felhasználási feltételekben egymást kiegészítő átlátható rendszert alkossanak.

2021. június közepétől újabb 2 ország, Horvátország és Szlovénia is a START Europa ajánlattal elérhető célországok közé került.

A MÁV-START fontosnak tartja a családok utazásának elősegítését, ezért a START Europa ajánlatok esetén a gyermekek számára a szokásosnál kedvezőbb áron kínálja az utazást. Ausztriába, Németországba, Svájcba, Szlovákiába, Csehországba, Horvátországba és Szlovéniába 2. osztályon a célállomástól függetlenül csupán 5 euróért utazhatnak a 6 éven felüli gyermekek 14 éves korukig a START Europa jegyet váltó felnőtt kíséretében (felnőttenként legfeljebb 3 gyermek).

A MÁV mobiltelefonos alkalmazásban és a honlapon az Elvira felületén online jegyet váltók számára további kedvezményként a MÁV-START a decemberi menetrendváltásig díjmentesen biztosítja a START Europa menetjegy mellé az üllőhelybiztosítást.

Az eddigi visszajelzések alapján az utasok kedvezően fogadták az új START Europa ajánlatokat, különösen az érintésmentes jegyvásárlást és a gyermekek számára nyújtott kedvezményt.

A START Europa ajánlatcsalád olyan innováció, amely az utasigények figyelembevételével és a legújabb információtechnológiai lehetőségek felhasználásával a MÁV-Volán-csoport több tagjának együttműködésével valósult meg, és méltán kiérdemelte a kitüntető szakmai elismerést és figyelmet.

Ezúton is gratulálunk mindenkinek, aki a START Europa ajánlatcsalád kidolgozásában, megvalósításában, valamint az ajánlat értékesítésében és népszerűsítésében közreműködött.

Haragos Pál
üzleti szabályozási szakértő, MÁV-START Zrt.



RETRÓ ESEMÉNYEKKEL TELI SZEZONKEZDET A BALATONNÁL

Május és június hónapban is több, új retró eseménnyel kedveskedett a MÁV-START a hazai vasútbarátoknak és az utasoknak.

Május 22–24. között, a pünkösdi hosszú hétvégén a 80-as évek hangulatát bemutató retró InterCity-szerelvénnel is lehetett utazni Budapest és Keszthely között. A Déli pályaudvarról induló napi 2 pár Balaton InterCityket Gigant továbbította, míg a szerelvény két kényelmes, menetirány szerint forgatható ülésekkel rendelkező komfortkocsiból, egy WRm nosztalgia-étkezőkocsiból, három másodosztályú és egy első osztályú, klasszikus megjelenésű fülkés kocsiból, valamint egy poggyászkocsiból állt. A retró étkezőkocsi étlapján a tavalyi retró hétvégék kedvelt fogásai szerepeltek: többek között babgulyás, marhapörkölt, sertécsülök, rétes, somlói galuska, a korabeli Utasellátó-logóval ellátott csokiróló és saját logós kézműves sör.

Május 31-én befejeződött a vágányzár az északi parti 29-es vonalon, ezáltal elkészült a felsővezeték kiépítése Szabadbattyán és Balatonfüred között. A nyári menetrendtől teljesen új korszak következik a vonal ezen szakaszán, így a MÁV-START méltó módon kívánt megemlékezni a megannyi ember szívét megtöltő északi parti dízelkorszakról. Két balatoni előszezon hétvégén, június 5-6-án és június 12-13-án retró vonatokkal, az 1990-es és a 2000-es évek balatoni sebesvonatát megidéző hangulatú szerelvénnel lehetett utazni az északi parton. Budapest és Balatonfüred között egy-egy pár Katica sebesvonat a 019-es narancssárga Nohab vontatásával és a hozzá illő kék Bhv kocsikkal közlekedett.



Az előszezonban egy rövid ideig még dízelvontatással indult meg a forgalom, a nyári menetrend kezdetétől, 2021. június 19-től pedig már villamos vontatással járnak a vonatok az érintett szakaszon.

A dízelkorszak méltó búcsúztatását június 18-án tartotta a vasúttársaság az S 19708-as Kék Hullám sebesvonattal, amelyet Nohab mozdony húzott Székesfehérvár és Tapolca között. A dízelmozdonyok szerelmeseinek teljesen nem kell lemondaniuk kedvenceikről a Balaton-felvidéken, hiszen Balatonfüred és Tapolca között továbbra is M41-es remotorizált mozdonyok közlekednek a Kék Hullám InterCitykkel.

Aki esetleg lemaradt volna a fenti eseményekről, július 9–11-én és augusztus 6–8-án pótolhatja a klasszikus retró hétvégén az élményt. Ezen a két hétvégén az északi part lehető legtöbb vonatán retró mozdonyokat és kocsikat vonultatunk fel, bemutatva a 70-es, 80-as, 90-es évek jellemző összeállításait.

A program részletes kialakítása még folyamatban van, de terveink szerint idén is forgalomba áll a legendás 424-es gőzmozdony a két szombati napon egy pár expresszvonattal Balatonfüred és Tapolca között, emellett Nohab, Szergej és Púpos mozdonyok közlekedését is tervezzük. Budapest és Balatonfüred között a villamosított szakaszon újabb, korábban az északi parton nem látott típusok megjelenésére is lehet számítani.

A retró hétvégéken több járatban is közlekedik Utasellátó étkezőkocsi, ahol a népszerű klasszikus ételeket is tartalmazó retró kínálattal készülünk.

A balatoni retró hétvégék a teljes cégcsoport összefogásában valósulnak meg, a MÁV-START és MÁV Rail Tours járművei mellett – a tervek szerint idén a MÁV-HÉV és a Volánbusz is csatlakozik különleges járművekkel.

Molnár Zsolt



ELINDULT A KISS KARBANTARTÓ BÁZIS PRÓBAÜZEME SZOLNOKON

A tavaly forgalomba állt nagy kapacitású, emeletes KISS motorvonatok végleges karbantartási helyszínéként a Szolnoki Járműjavító területén található villamos mozdonyjavító csarnok (Pálmaház) lett kijelölve, amelyet a MÁV-START saját forrásból újított meg.



A Pálmaházban korábban villamos mozdonyok forgóváz-cseréjét és nagyjavításait végezték. Az átépítés előkészítése során kiemelt figyelmet fordítottak az új járművekkel foglalkozó szakemberek javaslatainak elfogadására és a gyakorlati szempontból előnyös megoldások kialakítására. A KISS motorvonatok karbantartásához a csarnok teljes hosszában közép- és oldalaknás vizsgálócsatornákat alakítottak ki, valamint épületgépészeti átalakításokat, fejlesztéseket végeztek.

A kialakított járművizsgáló álláshelyek három magassági szintben mobilállványok segítségével biztosítják a karbantartó személyzet számára a jármű berendezéseihez, részegységeihez a hozzáférést, a vizsgálatot és a javítás lehetőségét. A beruházáshoz kapcsolódóan a csarnokba vezető mindkét vágány villamosítását már korábban elvégezték, így a bejutás feltételei már adottak voltak. Ugyanakkor az átépítés során az épület mellett található, felsővezetékkel ellátott vágány környezete beton térburkolatot kapott, ami jelentősen elősegíti a támogató tevékenységek elvégzését. Magyarországon egyedülállóan, egy teljes KISS motorvonat egyidejű – forgóvázakkal együtt történő – emeléséhez EMANUEL gyártmányú, 24 darab önálló emelőoszlopból álló csoportemelő rendszer került beszerzésre és telepítésre. Az emelés biztonságát a mai kor színvonalának megfelelő, integrált vezérlési és védelmi funkciók segítik elő.

Az emelőoszlopok a használaton kívüli időszakban könnyen mozgathatóak, ezáltal a járművek minden része hozzáférhető a karbantartási feladatok elvégzése során. A csarnok egyik vágányába beépítettek egy modern csapnyomásmérő berendezést, mely 4x15 t kerékterhelésig lehetővé teszi a vasúti járművek mérlegelését és az eredmények dokumentálását. A fejlesztéssel így helyben végrehajtható a motorvonatok futás- és közlekedésbiztonság szempontjából elengedhetetlen ellenőrzése, de lehetőséget biztosít más járművek kerékterhelésének mérésére is. Az emeletes vonatok tetőszintjén elvégzendő karbantartási feladatokra készülve, a munkavállalók feladatvégzés közbeni biztonságának növeléséhez, korszerű zuhanásvédelmi rendszert telepítettek mindkét vágány hossz tengelyében. A csarnok tetőszerkezetéhez erősített tartórendszer a munkavállaló által viselt biztonsági testheveder segítségével akadályoz meg egy esetleges lezuhanásos balesetet. A beruházás részét képezte különféle szerelőállványok szállítása, melyek tervezésekor kiemelt szempont volt a KISS motorvonatokon elvégzendő karbantartási feladatok akadálymentes, biztonságos végrehajthatósága. A vágányok környezetében több helyen meleg vizes kézmosási lehetőség található, ezzel is hozzájárulva a karbantartási munkálatok végzése során a járművek tisztaságának megőrzéséhez.

Molnár Zsolt

MÁV-START TÖRTÉNELEM



15 éve történt A MÁV-START Zrt. alapítása

15 éve, 2006. október 15-én történt a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. alapítása. Ebből az alkalomból a Vasutas Magazin októberi lapszámaig végigkövetjük az elmúlt 15 év legfontosabb eseményeit, mindig más és más évekre visszatekintve. Az előző lapszámokban 2015-ig emlékeztünk vissza. Következzenek újabb nevezetes évek: 2016–2017.

Járműveink

2016-ban örömmel adunk hírt arról, hogy hosszas előkészítés után elindulhat az IC+ kocsik sorozatgyártása. 2016 tavaszától újabb 6 db FLIRT motorvonatot állítottunk forgalomba, így 108-ra növekedett a FLIRT motorvonatflotta.

2016. szeptember 2-án a Szolnoki Járműjavító 160 éves évfordulóján bemutattuk az FMK-008-as síndiagnosztikai mérővonatot, melyet a másnapi nyílt napon sok-sok vasút-rajongó is megcsodálhatott. A különleges járművet a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. megrendelésére tervezték és gyártották szakembereink.

2017 májusában egyezett meg a MÁV-START és a STADLER a dízel-villamos tram-train szerelvények gyártásáról. 2017. június hónapban forgalomba álltak az első felújított CAF-kocsik, melyek a sikeres hatósági futópróba után kezdték meg a magyarországi próbaüzemet, amelynek során az utasok is kipróbálhatták az újszerű járművek kínálta kényelmet.

Fejlesztéseink

2016-ban megújítottuk elővárosi jegyautomata hálózatunkat: 110 darab modern, érintőképernyős jegyértékesítő automatát telepítettünk elsősorban a nagy forgalmú budapesti pályaudvarokra és az elővárosi vasútvonalak egyes állomásaira. A jegyértékesítő automaták használatát hostessek segítették az utasoknak a fővárosban a Déli, a Keleti és a Nyugati pályaudvaron, Kelenföldön és Kőbánya-Kispest állomáson.

2016-ban 1 éves volt a Vonatinfó: a felhasználók körében már a kezdetekkor nagy sikert aratott a saját fejlesztésű alkalmazásunk. A felhasználók száma folyamatosan növekedett, 2016 áprilisában már közel 240 ezren töltötték le az alkalmazást.

2016 szeptemberében elkészült a pécsi Járműbiztosítási Igazgatóság, dombóvári telephelyén az új festékszóró és fényezőkabin. Az átadással lehetővé vált az – évszakoktól, valamint a környezeti hőmérséklettől függetlenül – a vontató- és vontatott járművek, valamint a részegységeik

korszerű fényezése. A fejlesztéssel lerövidült egy-egy jármű felújításának, korszerűsítésének a teljes időtartama, a fényezési folyamat környezetet kímélőbb módon valósulhat meg.

Kiállítás

2016-ban látogatói csúccsal zárult az InnoTrans vasúti szakkiallítás Berlinben, amelyen 60 ország képviselőjében közel 3000 kiállító vett részt. A rendezvényen a MÁV-csoport is részt vett, az FMK-008 mérő motorvonatunkat mutattuk be a szakmai közönségnek.

Ünnepeltünk

2016 szeptemberében több mint ezer munkatárs jelenlétében ünnepelte a 160. évfordulóját a Szolnoki Járműjavító, amely az 1856-os alapítása óta tizenhatszoros alapterületre növekedve korszerű ipari létesítménnyé vált.

2017. november 22-én a MÁV-START Zrt. 10 éves születésnapja alkalmából nagyszabású koncertre invitáltuk meg a MÁV-csoport munkatársait a Papp László Budapest Sportaréna-ba.

Elismerések

2016. szeptember 6-án 19. alkalommal hirdették ki a Magyar Termék Nagydíj Pályázat győzteseit a Parlament Felsőházi Termében. A Magyar Gazdaság Ünnepe-n az IC+ prototípus megalkotásáért nyerte el a MÁV-START Zrt. a rangos elismerést. A MÁV-START Zrt. IC+ pályázata Magyar Termék Nagydíjban és Innovációért Nívódíjban is részesült.

Munkatársaink kiemelkedő munkája egy különleges elismerést is hozott számunkra: a 17. Vizes Világbajnokság hivatalos szállítójaként a FINA, a vizes sportok világszervezete magas rangú kitüntetéssel ismerte el a MÁV-START Zrt. felkészültségét és a teljesítményét 2017-ben.

Hum Krisztina

Gyermeknap i áloommegvalósítás a MÁV-START-tal

Életre szóló élményt kapott az a három kisfiú, akiket májusban a közelgő gyermeknap alkalmából különböző megyei lapok közreműködésével elvittünk egy izgalmas utazásra a mozdonyok világába.

A Békés Megyei Hírlap, a Fejér Megyei Hírlap és a Veszprémi Napló gyermeknap i felhívására lettek figyelmesek a szülők és nagyszülők, amelyekben gyermeknap i alkalmából – gyerekek álmait szerették volna teljesíteni – jelentkezőket vártak. Az újságok a kérésekkel külön-külön megkeresték vasúttársaságunkat, mi pedig szívesen segítettünk a nem mindennapi élmények megvalósításában.

Marcell és kismackója

Székesfehérváron Rózsahegyi Zsolt, a székesfehérvári telephelyvezető kollégánk várta Marcellt és családját az első peronon, hogy elkaulozolja a csapatot a fűtőházig, ahol a mozdonyok megpihennek, és ahonnan még a gőzmozdonyok idejében is masíroztak távoli állomásaik felé a szerelvények. Útjuk során több vonat vezetőfülkéjét is útba ejtették: vado-natúj mozdonyokba éppúgy bejuthatott a kisfiú, mint a régi típusokba. A gombok, műszerek és persze az ablaktörölők is nagyon izgatták a fiatalurat, aki kismackóját szorongatva érdeklődött minden iránt, amit csak észrevett.

Békéscsabai testvérpár

A Békés megyei teljesített kívánság a békéscsabai testvérpáré, Bencéé és Marcellé volt. A testvérpár mindene a vonatozás és a vonatok, ezért nagymamájuk azt kérte, hogy unokái találkozhassanak egy igazi mozdonyvezetővel, és közelebből megnézdhessenek egy vezetőfülkét. Vasúttársaságunk pedig ebben az esetben is készségesen segített. Egy, a békéscsabai vasútállomásra befutó Bz motorkocsira szállhattak fel, aminek minden percét élvezték az öt- és két éves gyermekek, de még felnőtt kísérőik is. Bence és Marcell édesapja elmondta nekünk, hogy bár nincs vasutas a családban, gyermekei mégis rajonganak a vonatokért. Ezért szinte heti program náluk a vonatozás a megyében, és csupán nézelőd-

ni is gyakran kijárnak a vasútállomásra. Játékkálmányuk tele van vonatokkal és tartozékaikkal, öt éves gyermekük pedig már határozottan állítja, hogy ő bizony mozdonyvezető lesz. Nagy Sándor vontatási reszortos kollégánk elmesélte a gyerekeknek hogy ő is kisgyermekkora óta rajong a vasútért, ezért nagyon örül, hogy ma is vannak még olyan gyerekek, akik szenvedélyesen szeretik a vonatokat. Az autózás világában egyre kevesebb olyan fiatal van, aki érdeklődik a vasutasszakma iránt. Bence és Marcell kívánságát szívesen teljesítették Turbucz Sándor mozdonyvezetővel, akinek fia egyébként az egyik legfiatalabb mozdonyvezető Békéscsabán.

A szervezésben és a programokban részt vevő kollégáinknak ezúton is köszönjük a segítségüket és hozzájárulásukat a gyermekek álmának teljesítéséhez.

Molnár Zsolt



Születésnap i mozdonydömping



Milán számára mindig nagyon izgalmas volt a vasút, hatalmas érdeklődéssel követi a mozdonyokat és a vasúti járműveket. Szülei úgy gondolták, hogy 6. születésnapjára meglepik őt egy igazi, utánozhatatlan élménnyel. Kérelemmel fordultak a MÁV-START vezetéséhez, majd minden szükséges engedélyezést és jóváhagyást követően a Miskolc Járműbiztosítási Igazgatóság munkatársai örömmel teljesítették a születésnap i kérést.



Ha a vasúttal és a vasúti járművekkel szeretnénk megismertetni gyermekünket, Miskolc környéke mindenképpen jó választás a sok különböző típus előfordulása miatt. A környéken járnak Bz-k, Hernyók, Gigantok, Szilik, Dácsiák és Szöcskék is, szinte a teljes paletta felvonul, így nem csoda, hogy Milánt is hamar rabul ejtette a vasút világa. A kisfiú 3 éves korában kezdett el érdeklődni a vonatok különös univerzuma iránt, ami első körben a Miskolc-Tiszai és Gömöri pályaudvarok rendszeres látogatását jelentette. Lelkes kitar-tása jutalmaként egy tányérsapkát is kapott már a vasutas kollégáktól. De ezt a lelkesedést nem lehet városhatáron belül tartani, így édesapjával többször utaztak már Budapestre csak azért, hogy láthassák és kipróbálhassák például az új STADLER KISS motorvonatokat.



Május 7-én került sor Milán és a mozdonyok nagy találkozására a miskolci fűtőház területén, ahol Ivancsó László JBI-igazgató, Kozák Gergely és Nagy Ádám járműreszortos kollégák már várták őt. A kisfiú nagy lelkesedéssel vetette bele magát a programba, és olyan kérdéseket tett fel, amelyek igencsak meglepően hatottak egy 6 éves gyermektől, és megmutatták érdeklődésének komolyságát.

Munkatársaink folyamatosan válaszoltak a szűnni nem akaró kérdésekre, és bemutatták a Miskolcon felújított egykori Mecseki Szénbányászatnál közlekedő mozdonyt, a Bzmot, a Dácsia, a Hernyó, a Szöcske és a Szili járműveket is. Milán mindegyiken nagyon otthonosan érezte magát, de elmondása és a látottak alapján is egyértelmű volt, hogy a nap kedvence a Hernyó lett.



A kisfiú nagy magabiztossággal mondta, hogy mozdonyvezető szeretne lenni! A kollégák ehhez sok kitartást és sikert kívántak. Milánt visszavárjuk, szeretnénk majd 15 év múlva munkatársként köszönteni – és ezúton is boldog születésnap ot kívánunk neki!

A meglepetésben és a túrában részt vevők segítségét ezúton is köszönjük!

Molnár Zsolt

Tisztelt MÁV!

Elismerésem a tegnapi (2021. 06. 11.) Katica jegykezelőjének, aki 12 órás szolgálata vége felé is változatlan kedvességgel segített az utasoknak. A 12 órát onnan tudom, hogy a reggeli (8:30 Déli) és a késő délutáni (17:11 Balatonfüred) járaton is találkoztam vele. A visszafelé úton a menetirány szerinti első kocsiiban nem működött a WC, ahol egy (6 év alatti) kisgyermekes csoport utazott. Természetesen mindegyiküknek szüksége volt a mellék-helyiségre, amelynek a látogatását a jegykezelő nagyon körültekintően megszervezte. A gyerekek két csoportban jöttek át a második kocsihoz, ahol én is ültem (éppen a WC közelében). Arra is volt gondja, hogy olyan állomáson történjen az átszállás, ahol magasított peron van. A második kocsi eleje és az első kocsi vége között történtek az átszállások. Ez a viselkedés még azt is elfogadhatóbbá tette, hogy 20 percet késett a vonat. (Amit egyáltalán nem befolyásolt a fenti akció.) Én nagyon örülök, hogy ilyen jegykezelők vannak a MÁV-nál.

Üdvözléssel: D. T. Balázs

Nekünk írták, rólunk mondták...

Kedves MÁV!

2021. június 10-én utaztam gyermekeimmel a Balaton IC vonaton 8:42-kor nem IC-kocsiban. A kalauz hölgy el-képesztően kedves volt, végtelenül udvariasan, de határozottan szólította fel a maszkot nem viselő utasokat a maszk használatára, nekem pedig felhívta a figyelmemet, hogy legközelebb családi kedvezménnyel vegyem igény-be az utazást. Köszönet a kalauz hölgynek kedvességé-ért, udvariasságáért, figyelmességéért (mások iránt is).

Üdvözléssel: T. Klára

Kedves MÁV-START!

2021. 06. 06. Budapest, Keleti pályaudvar, nemzetközi jegypénztár, hármaskassa, délután 2 óra. Egyhetes továbbképzés után a telekocsi sofőröm eltűnt az éterben, maradt a vonat. A pénztárnál egy jegy egy órával az indulás előtt a müncheni félig üres Railjetre egy vagyon, nem tudom kifizetni, teljes pánik, köszönök, majd leülök a pénztár előtti padra, fogalmam sincs, hogyan jutok vissza. Vészmegoldást keresek, másnap reggel már dolgoznom kell. Egyszer csak megjelenik előttem a pénztáros, talált egy olcsóbb jegyet, ki tudom fizetni, elvonultak a viharfelhők, újra süt a nap. Ezúton szeretném megköszönni a lelkiismeretes munkáját!

Köszönettel: K. A.

Tisztelt MÁV!

2021. 06. 04-én utaztunk Miskolcra Debrecenbe általános iskolai gyerekcsoporttal. A visszaúton, eredeti időpontban Cegléd felől 18:25-kor érkezett volna a vonat Debrecenbe, és indult volna Nyíregyházára 18:37-kor. Cegléd felől késett a vonat, így nem érthettük el a nyíregyházi csatlakozást. 20 perc csúszással végül 18:57-kor indultunk el Debrecenből. Ezúton szeretnénk hálásan megköszönni kolléganőmmel a vonat férfi és női kalauzáinak a segítőkészségét, hogy telefonon intézkedtek, pontos információkkal szolgáltak. Így segítségükkel Nyíregyházán elértük a vonatot és egy hosszú kirándulós nap végén a gyerekek időben hazaértek. Biztos vagyok benne, hogy a jegyvizsgálók is egy hosszú fárasztó nap végén voltak, mégis készséggel és udvariasan segítettek. Hálásan köszönjük!

Általános iskola 8. A osztály nevében



HARMADSZOR INDUL ÚTJÁRA A HOL VAGY, KAJLA? PROGRAM

Június 16-án ismét útjára indult a Hol vagy, Kajla? elnevezésű turisztikai program, amellyel az alsó tagozatos diákok fedezhetik fel az ország természeti és kulturális értékeit. 2021. június 16. és augusztus 31. között minden gyermek, aki a jegyvásárlás során felmutatja pecsétgyűjtő Kajla-útlevélét és diákigazolványát, korlátlan számban díjmentesen utazhat a MÁV-START, a Volánbusz és a GYSEV belföldi járatain. A könnyebb jegyvásárlás érdekében a MÁV-START bevezeti a díjmentes KajlaBalaton24 napijegyet.

A gyermekek körében rendkívül népszerű Kajla programhoz csatlakozva a MÁV-START, a Volánbusz és a GYSEV idén is örömmel várja a gyermekeket és kísérőiket járataikon, amelyekkel bármilyen nyári kiránduláshoz ideális belföldi célpontot elérhetnek. Országszerte több mint 500 helyszínen lehet az útlevélbe pecsétet gyűjteni vagy arra kedvezményt kapni. Június 16-ától augusztus 31-éig a Kajla-útlevéllel rendelkező gyermekek díjmentesen utazhatnak a közlekedési társaságok járatain. A Balaton24 napijegyet váltó kísérő felnőttek számára a könnyebb jegyvásárlási lehetőségek miatt a KAJLA programban utazó gyermek részére a MÁV-START bevezeti a díjmentes KajlaBalaton24 napijegyet. Ezt a napijegyet a Balaton körüli utazások megkönnyítése érdekében, kizárólag a Kajla programban részt vevő gyermekek vehetik igénybe.

A Kajla útlevéllel és diákigazolvánnyal a MÁV-START és a GYSEV vonalain díjmentesen utazó gyermekek maximum két kísérője is 33 százalékos kedvezményre jogosult. A gyermekek díjmentes másodosztályú menetjegyeit pénztárakban, a jegykiadó automatáknál, online és a MÁV applikáción keresztül is meg lehet váltani. A díjmentes menetjegy a MÁV-START Balaton24 és a Balaton72 jegyei mellé is megváltható. A MÁV a programhoz csatlakozva 2019-ben felmatricázott egy nagy teljesítményű TRAXX mozdonyt, a Kajla kutyás festéssel ellátott szerelvényt idén is sok helyen találkozhatnak az utasok.

A Kajla útlevéllel rendelkező gyermekek a Volánbusszal is térítésméenten juthatnak el az ország bármely pontjára, mert az útlevél felmutatásával menetjegyet nem kell váltani, de a fel-áras országos járatokon a távolsági kiegészítő jegyet meg kell vásárolni a pénztárban vagy a buszsofőrnel. A gyermekekkel együtt utazó kísérők menetjegyüket a társaság hatályos díj-szabása és kedvezményrendszere alapján vásárolhatják meg, a kedvezményre való jogosultság megléte esetén kedvezmé-nyes menetjegyet, illetve szükség esetén távolsági kiegészítő jegyet. A Kajla-kedvezményt az érintett tanulók június 16. és augusztus 31. között korlátlan alkalommal vehetik igénybe.



FENNTARTHATÓSÁGI CÉLKITŰZÉSEK – ZÖLD DIGITALIZÁCIÓ



A MÁV-VOLÁN-CSOPORT
FENNTARTHATÓSÁGI STRATÉGIAI
CÉLKITŰZÉSEI

A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klíma-semlegesség elérése, ennek érdekében dolgozta ki fenntarthatósági célkitűzéseit. A zöldstratégiai célokat elsőként a Föld napján ismertette a vállalatcsoport, amelyek között kiemelt jelentőségű a CO₂-kibocsátás csökkentése, a zöld digitalizáció, a hatékony energiagazdálkodás, a hulladékok környezeti terhelésének csökkentése és a körforgásos gazdaságra való áttérés, valamint a környezetbarát, fenntartható vállalati működés kialakítása. A közösségi közlekedés kiemelt szereplőjeként a legfontosabb

Magyarország lakosainak kiszolgálása olyan fenntartható, biztonságos, tiszta, környezet- és utasbarát közösségi közlekedési lehetőségekkel, amelyek modern, gyors, mindenki számára elérhető és megbízható utazást biztosítanak. Középpontban mindig az utasok kényelme, biztonsága és színvonalas kiszolgálása áll.

A Zöld vasút sorozatunkban a vasúttársaság fenntarthatósági célkitűzéseit nézzük meg alaposabban. A sorozat második részében a zöld digitalizációról olvashatnak.

Az integrált állomási és fedélzeti utastájékoztatás megteremtése

Jelenleg a vasúti és autóbuszos állomási utastájékoztató rendszerek egymástól függetlenül, külön rendszereket alkalmazva működnek eltérő arculattal és technológiai megvalósítással. Hosszú távon az integrált, egységes vasúti és autóbuszos utastájékoztatás megteremtése szükséges mind az állomásokon és megállóhelyeken, mind a fedélzeten. A cél megvalósításához szükséges a jelenlegi rendszerek felmérése, az igények összehangolása és az adottságok figyelembevételével közös központi adatbázison alapuló utastájékoztató rendszer kiépítése. Fontos az egységes típusú berendezések és szolgáltatások alszolgáltatóktól független biztosítása. Elengedhetetlen feladat a távközlési adat- és infrastruktúra-hálózat felmérése, egységesítése és összekapcsolása. A meglévő hálózatokba történő integráció, szükséges esetben az infrastruktúra-csere biztosítása alapvető fontosságú.

Az integrált diszpécserközpont kialakítása

A vasúti és autóbusz-állomások és irányítóközpontok működéséhez, a közösségi közlekedés lebonyolításának kommunikációjához többféle technológiai, különként és általános távközlési kapcsolat biztosítása szükséges. Jelen helyzetben rendkívül heterogén rendszer és berendezésállomány szolgálja ki az igényeket, így fontos az integrált diszpécserközpont létrehozása. A vállalat mértéke és ütemezése 2030-ig a régi és elavult diszpécser készülékek/rendszerek modern, a GSM-R rendszerhez illeszkedő – annak speciális hívásfunkcióit kezelni képes – integrált berendezésszel való kiváltása, valamint a Volánbusz által használt technológiával történő összehangolása. Követelmény, hogy a kiépítendő új technológiai diszpécserrendszerek távmenedzselhetők legyenek. Ehhez szükséges a távközlési adat- és infrastruktúra hálózat felmérése, a jelenlegi eltérő technológiai kialakítások, a vasúti és autóbuszos igények felmérése után közös felület és központi megoldás, de egyben hálózati szintű megvalósítás is. Szükséges esetben az infrastruktúra-csere biztosítása is alapvető fontosságú feladat.

Egységes menetrendi és díjszabási alapadat-kezelő rendszer megvalósítása

A vállalatcsoporton belül megkezdődött az úgynevezett Komplet Menetrendi Alkalmazás (KOMA) rendszer előkészítése. Az alkalmazás egyike lesz a MÁV-Volán-csoport által használt egyedileg fejlesztett szoftvereknek, feladata a belföldi és nemzetközi menetrendi és törzsadatok kezelése, a hazai és nemzetközi vasúti közlekedési szolgáltatók által közzétett menetrendek integrálása, a díjszabási adatok kezelése és tárolása, a menetrendi kiadványok szerkesztése, a menetrendi adatok publikációja és egyéb adatszolgáltatások biztosítása. Kiemelt szerepe lesz a menetrend-egyeztetés és -jóváhagyás folyamatának támogatásában. Jelenleg az elektronikus jegyértékesítési rendszer egyik adatforrása a MÁV-START egységes menetrendi és díjszabási alapadat-kezelő rendszere. Ezt a rendszert hivatott kiváltani a KOMA rendszer a jövőben. A Volánbusznál jelenleg hét szakrendszer van üzemben, melyek felépítésükben és logikai kialakításukban teljesen eltérőek. A szakrendszerek egységesítését egységes

logika mentén és csoportszinten kell elvégezni. A vállalat teljesítéséhez szükséges a KOMA-konceptió kialakítása, a Volánbusz-adatok bedolgozása a MÁV-START rendszerébe, a Volánbusz viszonylatbérlet-értékesítése a vállalat-csoport jegyértékesítési rendszerében (JÉ) és a Volánbusz jegyértékesítési rendszer biztosítása.

Vasúti és közúti közös jegyértékesítő rendszer kifejlesztése

A közösségi közlekedés jövőbeli eredményes működése szempontjából kiemelt jelentőséggel bír a jelenlegi vasúti és autóbuszos jegyértékesítési rendszer (JÉ) működésének hatékonyabbá tétele, gazdaságosabb működtetése. A közszolgáltató társaságoknak nemcsak a kötelezettsége, hanem a változó utas- és ügyfélelvárások, valamint a technológia változása miatt is lényeges, hogy olyan rendszerek alkalmazására kerüljön sor, amelyek az ügyfelek kényelmes kiszolgálását biztosítják. A jegyértékesítési szolgáltatás a mai napig vegyes képet mutat. Nagyon fontos, hogy az állomási és járműfedélzeti jegyértékesítés integrációjával, az egységes elszámolhatóság és az átjárhatóság biztosításával a vasúti és autóbuszos közlekedés tekintetében egy országos szintű rendszer jöjjön létre. Kötött cél a MÁV-Volán közös jegyértékesítő rendszer kifejlesztése a vállalatcsoport JÉ rendszerére alapozva az összes értékesítési csatornán (pénztár, fedélzet, jegykiadó automata, mobil és internet). Ez lehetőséget biztosít a közlekedési ágazatok számára az egységes tarifaközösség és az egységes jegyrendszer kialakításához. Ehhez szükséges 2022-ig az intermodális jegyértékesítés megvalósítása a pilot helyszíneken (Szeged–Hódmezővásárhely, Debrecen, Nyíregyháza, Budapest előváros) MÁV app-on és interneten, valamint 2025-ig országos lefedettség megvalósítása valamennyi értékesítési csatornán. Az ütemezés szerinti feladatokhoz szükséges az infrastruktúra fejlesztése és a teljes rendszerre vonatkozó szabályozások rendelkezésre állása.

Központi forgalomirányítási rendszerek kiterjesztése új vonalszakaszokra és azok egységes központokba integrálása

A központi forgalomirányítás (KÖFI) célja a helyhez kötött vasúti jelző- és biztosítóberendezések központból való távműködtetése, folyamatos jelentés küldése a berendezések állapotáról, valamint a közlekedő vonatok helyzetéről. A KÖFI széles körű alkalmazása jelentősen növeli a hatékonyságot és a vasúti szolgáltatás színvonalát, hatékonyabbá teszi a forgalomszabályozást. Az utasok számára számos előnnyel jár, például elérhetővé válnak a forgalmi előrejelzések és a valós idejű közlekedési információk, pontosabban tarthatóvá válik a menetrend, nő a biztonság. Az elsődleges cél, hogy a legnagyobb forgalmú vasútvonalakon a vonatforgalom lebonyolítását modern forgalomirányítási rendszerek segítségével valósítsuk meg, ezáltal csökkentve a zavartatások kiterjedését és hatását. A másodlagos cél, hogy jelentős létszámkiváltó hatása miatt fenntarthatóbban működjön a vállalat. A MÁV Zrt. elkészítette a KÖFI-konceptiót. A vállalat teljesítéséhez szükséges a szakpolitikáért felelős minisztériummal egyeztetve a KÖFI-rendszerek kiépítésének tervezése, megvalósíthatósági tanulmányok, valamint engedélyezési és kivitelezési tervek készítése, a kivitelezés lebonyolítása.

Különleges cikksorozattal ünnepli az idén 175 éves magyar vasutat újságunk szerkesztősége. Összesen tíz, a Múlt-kor történelmi lap által összeállított anyagot mutatunk be, amelyek az elmúlt, majd két évszázad történéseiből, érdekességeiből szemezgetve színezik tovább a vasúttal kapcsolatos ismereteinket.

Fogadják szeretettel a harmadik cikket!

AHOL A PÁLYAUDVAR IS EGY ÉPÍTÉSZETI CSODA A BUDAPESTI VASÚTÁLLOMÁSOK TÖRTÉNETE

A látvány impozáns, az áthaladóknak talán mégsem tűnik fel, hogy milyen mérnöki és építészeti – a művészi jelző sem túlzás – színfalak között kezdik el vagy fejezik be mindennapi, rutinszerű utazásaikat. Budapest vasúti pályaudvarai kétségkívül a XIX. század építészeti remekei. A Nyugati pályaudvar építési munkálatait Gustave Eiffel vállalata vezényelte, a Keleti pályaudvaron kiváló művészek – mint Stróbl Alajos vagy Than Mór – alkotásait tekint-hetjük meg, de a Déli pályaudvar újratervizójét, Kővári Györgyöt is Ybl-díjjal tüntették ki.



Az Eiffel vállalat remeke

A Nyugati pályaudvar főépületét az 1846. július 15-én megnyitott Pesti indóház helyén építtette fel a társaság új tulajdonosa, az Osztrák Államvasút Társaság. A historizáló stílusú épület programterveit a társaság mérnöke, August de Serres-Wieczffinski készítette. Az építési munkák fővállalkozója a Gustave Eiffel által alapított Compagnie de Eiffel et Cie volt. A legjelentősebb alvállalkozói feladatokat a francia Schneider, a Fives-Lille és a Vitkovic-féle magyar vasmű szakemberei végezték. A munkákat Gyengő László mérnök, Eiffel cégének magyarországi képviselője koordinálta. Magyarországon itt alkalmaztak először vasból készült épületszerkezeteket. A 132 m hosszú, 42 m széles és 25,85 m magasságú vágánycsarnok szerkezeti terveit Théophile Seyrig német származású belga mérnök készítette, a gyártásban a budapesti Ganz-gyár is közreműködött.

Az ötvágányos csarnokot az indulási és érkezési funkcióknak helyet adó oldalszárnyak közé építették. A vágánycsarnok két végét nagy felületű üvegfalal zárták le, és a körút felől az oldalszárnyak saroktoronyokkal szegélyezett, emeletes épülettömbjével fogták közre. Az indulási oldal középpontjában helyezték el a nagy belmagasságú pénztárccsarnokot, amelybe a létesítmény és a postaépület között kialakított park felől lehetett bejutni.

E tér szépségét a pénztárportálokat magába foglaló faburkolat, a pénztárakat egymástól elválasztó kovácsoltvas korlát- és lámpasor, az öntöttvas burkolású acéloszlopok, a nagy felületű fémablakok, valamint a mennyezet vízszintes felületű üveg felülvilágítójának együttes látványa adja. A várótermeket, a poggyászmegőrzőt és a külön

épülettömbben elhelyezett éttermet az innen két irányba kiágazó folyosón át lehetett megközelíteni.

Az épület érkezési szárnyába a pályaudvar működtetéséhez szükséges helyiségek kerültek. A vágányok felőli végén elhelyezkedő pavilon a Királyi Váro épülettömbje, amelyben egy-egy reprezentatív helyiséget alakítottak ki a király, illetve a királynő és kíséretük részére. A második világháború harcai során a pályaudvar főépületében csak kisebb károk keletkeztek, amelyeket az 1950-es évek elején helyreállítottak. A vágánycsarnok tetőszerkezetének rekonstrukcióját 1976-ban kezdték meg, Sigray Tibor okleveles híd- és szerkezetépítő mérnök tervei alapján.

A felújítási munkák az épület oldalszárnyait is érintették, ahol részbeni földemcserét és épületgépészeti korszerűsítést hajtottak végre Siraki Lóránd Ybl-díjas építész irányításával. Ugyanekkor történt a pályaudvar és a metróállomás közötti kapcsolatot biztosító aluljáró építése, valamint az 1–6 és a 11–12 vágányok peronjainak lefedése. A várótermeket az 1990-es években felszámolták, helyükön alacsony színvonalat képviselő kereskedelmi egységek működtek a 2000-es évek közepéig.

Ezzel szemben a vasúti étterem helyén 1990-ben kezdte meg működését a világ egyik legszebb McDonald's éttermeként számontartott gyorsétterem. A pályaudvar történetében az 1990-es évek végén következett be újabb jelentős fordulat, amikor a Váci úttal határos részén felépítették a Westend City Center épületkomplexumát, ráadásul a bevásárlóközpont parkolójának egy részét és tetőkertjét az 1–6 vágány fölé helyezték. A 2020-ban megkezdett, legújabb részleges felújítása az épületegyüttes

tetőszerkezetét, a homlokzat függönyfalait és a pénztárccsarnokot, a vasúti felsővezetéseket, a csapadékvíz-elvezető hálózatot és utastájékoztatási rendszerét érinti.

Elegancia és művészet

Az 1884. augusztus 16-án megnyitott Keleti pályaudvart a Magyar Királyi Államvasutak építtette saját szakemberei, Rochlitz Gyula építész és Feketeházy János hídépítő mérnök tervei alapján eklektikus stílusban. A hatalmas létesítmény főépülete három nagy tömbből áll: az induló és érkező forgalmat kiszolgáló két oldalszárnyból és az ezek között elhelyezett, 180 m hosszú, 42 méter széles és 40 métert meghaladó belmagasságú, ötvágányos vágánycsarnokból.



A vágánycsarnok alapozásához 3 ezer db vörösfenyőcölöpöt használtak fel. A palafedéssel ellátott tetőzet tartószerkezetét hegesztett acél ívtartókból készítették. A hatalmas tér végeit légies üvegfalakkal zárták le. A Rákóczi útra néző üvegfalba beépített kapuzat négy oszlopának tetején, a kőbábos korlát között egy-egy allegorikus szobor, félköríves részén pedig egy óra került elhelyezésre. A szobrok a vasút nehéz- és könnyűiparral, mezőgazdasággal és kereskedelemmel való kapcsolatát szimbolizálják. Alkotójuk Bezerédi Gyula szobrász volt.

Az 1940-es évek elején eltávolított kőalakokat 2001-ben a Gyurcsék Ferenc és Janzen Frigyes szobrászok által készített hasonmás alkotásokkal pótolták. Az üvegfalat szegélyező saroktoronyok szoborfülkéibe a gőzgép (James Watt) és a gőzmotordony (George Stephenson) feltalálóinak szobrát helyezték, amelyeket Stróbl Alajos és Vasadi Ferenc szobrászok készítettek. Az épület főhomlokzatának középső részét a homlokzat tengelyében elhelyezett szoborcsoport és kőbábos mellvéd koronázza. Az eredetileg bádogból készített, „A gőz születése” című kompozíciót Mayer Ede és Brestyánszky Béla szobrászok készítették Fessler Leó vázlatai alapján. A Thököly út felőli indulási oldal az utasok fogadása, a jegyváltás és poggyászfeladás, a vonatra való várakozás, illetve az állomáson üzemeltetett vendéglátás céljára lett kialakítva. A Kerepesi út felőli érkezési oldal ezzel szemben az utasok épületből való gyors kivezetését, a poggyászkidrást és a vasúti zemi funkciók elhelyezését biztosította. A vágánycsarnokkal azonos hosszúságú, szimmetrikus kialakítású oldalszárnyak homlokzati látványának meghatározó eleme a középső, 20 métert meghaladó belmagasságú be- és kijárat csarnok monumentális tömbje. Tekintélyes méretüket a kétoldalt hozzájuk csatlakozó földszintes részek és az emeletes saroktömbök ellensúlyozzák. Az indulási oldal igényes belsőépítészeti

kialakítással készült. Az utasokat befogadó csarnok oldalfalait Than Mór nagy méretű és Lotz Károly nyolc kisebb faliképével díszítették. A vasút allegóriája, Háború és béke, Jólét, Kohászat, Bányászat, Hídépítés, Kereskedelem, Földművelés, Hírközlés című képeket, valamint az ezeket kiegészítő díszítő festést 2010 óta eredeti állapotukban láthatjuk.

Menetjegyet eredetileg az indulási csarnokban lehetett vásárolni a faszerkezetből épített pénztáraknál. A várótermek, étterem és más helyiségek elérhetőségét az innen két irányba elágazó folyosókkal biztosították. A várótermek belsőépítészeti megoldása és bútorzata az I., II. és III. osztályú szolgáltatások minőségi különbségét tükrözte. Az étterem a megjelenésében Budapest legrangosabbjai közé tartozott. A Kerepesi úti oldalon az utasokat a peronról közvetlenül a tágas kijárat csarnokba vezették, amelyen keresztül könnyen elhagyhatták az épületet, miközben a poggyászkidrást helyiségben magukhoz vehették csomagjaikat.

Az uralkodó és kísérete számára kialakított váróhelyiségek is ebbe az épületrészbe kerültek. Európai pályaudvaron elsőként itt alkalmaztak izzólámpás épületvilágítást. A helyiségek megvilágítását 891 db izzólámpa és 70 db Zipernowsky-féle ívlámpa beépítésével biztosították. Az elektromos áramot 3 db, Mechwart–Zipernowsky–Déri-féle, váltóáramú önmágnesező gőzgéppel állították elő. A közel 137 éve működő pályaudvar főépületén az évek során több jelentősebb beavatkozás történt: a hegyeshalmi vasútvonal villamosítása után a vágánycsarnokból 1932. szeptember 12-én gördült ki az első, menetrendszerűen közlekedő, villamos vontatású vonat. A második világháború budapesti harcaiban az egész ingatlant, köztük a főépületet is több bombatalálat érte. Az azonnal megkezdett helyreállítási munkálatok 1947-ben fejeződtek be. Az 1972-ben megnyitott, új, pincésinti bejáratot Kővári György Ybl-díjas építész tervezte. Ezzel biztosították a pályaudvar és a Baross téri metróállomás kapcsolatát...

A cikk folytatását a www.vasutasmagazin.hu oldalon az ANNO rovatban olvashatják.



Vörös Tibor
Fotók: Fortepan, Nemzeti Múzeum, OSZK

Tisztítószer a háztartásunkban

100 éve még az asszonyok mosószappannal mosták a ruhákat és hamulúggal sikálták fel a padlót. A tisztítószeret maguk főzték-gyártották, és bár a szerves kémiához talán nem értettek annyira, tudták, hogyan lesz a fahamuból és a disznózsiradékból házi tisztítószer. Manapság óriási ipara van a háztartási vegyszereknek, megszámlálhatatlan márka és típus áll rendelkezésünkre. Minden egyes anyagtípushoz más mosószert, minden egyes felületre más tisztítószer kínál. Ahhoz, hogy a mindennapok környezetkímélőbbek legyenek, ezen a téren is tudatosságra és takarékosagra van szükség. Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a környezetünk megóvása érdekében, az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a takarékoság jegyében.



Vegyí anyagok a hétköznapijainkban

A háztartásokban leggyakrabban előforduló vegyi anyagok sokfélék: a háztartási tisztítószeren kívül idetartoznak például a festékek, hígítók, növényvédő szerek, műtrágyák, rovarirtók, kozmetikumok, gázpalackok, gyógyszerek és még sok egyéb. Az egészség és a környezet védelme érdekében a termékek kezelése, tárolása, a maradékok és a csomagolások hulladékként történő elhelyezése során mindig vegyük figyelembe a címkén lévő előírásokat. A veszélyes anyagok és keverékek címkéjén szimbolikus jelek segítségével hívják fel figyelmünket a termék veszélyeire. A csúcsára állított piros keretes négyzetben, fehér alapon látható pictogram az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról szóló európai uniós rendelet, a CLP-rendelet szerint tájékoztatja a felhasználót az egészség és a környezet védelme érdekében feltétlenül betartandó szabályokról. A vegyi anyagok osztályozásában külön csoportot képviselnek a háztartási vegyi anyagok.

Amíg a mérgező anyagok jelen vannak az újonnan gyártott termékekben, ne is álmodjunk körforgásos gazdaságról – ez a ChemSec által publikált What goes around című jelentés fontos megállapítása. Hiszen ami a körben forog, az egyszer vissza is tér hozzánk, és ez alól a vegyi anyagok sem

kivételek. Az évtizedek óta megszokott vedd el – gyártsd le – dobd el típusú, lineáris gondolkodásmódtól el kell szakadnunk, és a csökkentsd – használd újra – hasznosítsd újra körforgásos szemlélet felé kell elmozdulnunk. Azonban a megállapítás szerint a veszélyes vegyi anyagok jelenlétükkel akadályozzák a körforgásos gazdaság felé tartó utat.

A ChemSec (International Chemical Secretariat) vegyi anyagokkal foglalkozó svéd szakmai civil szervezet ezért elhatározta, hogy átfogó elemzésben dolgozza fel a körforgásos gazdaság kémiai aspektusát: a www.tudatosvasarlo.hu weboldalon olvashatjuk a vizsgálat részleteit, sok egyéb más érdekes és hasznos olvasnivaló mellett.



Az egyéni felelősség

Otthonunkban napi szinten használunk tisztítószereket, mosogatószert, mosóport, súrolószert. A legtöbb népszerű bolti termék tartalmaz olyan összetevőket, amelyek a környezetre és az egészségre is károsak lehetnek.

Ezek az anyagok a szennyvízkezelő rendszereken átjutva szennyezhetik a folyókat, így akár mindennapi élelmiszereinkben is megjelenhetnek.

Megtehetjük azt, hogy tudatosan nem viszünk haza kemikáliát a lakásba, és azt is megtehetjük, hogy csökkentjük a használatukat, vásárláskor előnyben részesítjük a környezetbarát termékeket.

Mit tehetünk mi?

Rengeteg pénztárcabarát megoldás van – és az is kétségtelen, hogy egyre több az olyan vásárló, aki környezettudatos fogyasztóként választja ki a megvásárolt terméket. A környezettudatos fogyasztói réteg egyre növekszik, az értük folyó piaci versenyt azok a gyártók és kereskedők fogják megnyerni, akik bővítik, és láthatóvá, könnyen elérhetővé teszik a biológiailag lebomló, környezetbarát tisztítószereket kínálatukban, és nem az eladótér legalsó polcán helyezik el azokat. Mert a környezetért és az egészségért érzett aggodalom egyre inkább megmutatkozik a vásárlói döntésekben. Szerencsére otthonunk tisztán, rendben tartásában egyre több környezetbarát megoldás segít, és egyre több a régi módszerekhez való visszatérés, a természetes anyagok újrafelfedezése a háztartási tisztítószer terén is. Ezekkel éppen a takarítás az egyik olyan terület, ahol könnyen lehet nemcsak hulladékot, de időt és pénzt is megtakarítani.

Környezettudatosság az otthonunkban, az energia-, víz- és vegyszerhasználat csökkentése nemcsak a környezetnek tesz jót, hanem a családi kasszákat is megóvjá. A környezettudatos takarítási megoldások hívei tudják, hogy micsoda erő rejlik az ecetben és a szódabikarbónában. Ezzel a két filléres és egyszerű anyaggal gyakorlatilag az egész lakást feltakaríthatjuk. Az ecet szaga hamar elillan, a mosógépünk öblítőtartályába töltve sem ecetszagú lesz a ruhánk, hanem puha és még a színek is felfrissülnek. Az ecet vízkőoldó, penészeltávolító, fertőtlenítő, így a konyhában és a fürdőszobában használhatjuk bármilyen felület tisztítására, üveg és ablakfelületek tisztítására is tökéletes, mert cseppmentesen szárad.

Míg az ecet savas, addig a szódabikarbóna lúgos kémhatású. Azon kívül, hogy mosáshoz is kiváló, remek súrolószert, jó zsíroló és szagtalanító hatása is van. Kis vízzel hígítva, a pasztaszerű anyaggal sokféle felületről távolíthatunk el akár zsíros szennyeződést is. A tűzhelyre vagy a lábosba égett

Az EU ökocímke egyik legfőbb előnye, hogy ugyanaz a felületrendszer vonatkozik az adott termékre az egész Unióban, függetlenül attól, hogy azt melyik tagállamban állítják elő vagy értékesítik. Azok a termékek, amelyeknek a hasonló célra szolgáló termékekkel jelentősen kisebb a környezeti károkozása, uniós ökocímket kaphatnak, ez az EU Ecolabel. A védjegy lényege, hogy piaci előnyben részesüljenek azok a termékek, amelyek kisebb mértékű terhelést jelentenek környezetünkre azonos célú társaiknál, mert például újrahasznosítottak, újratölthetők, csökkentett erőforrás-felhasználásúak vagy nincs veszélyesanyag-tartalmuk. A védjegyet egy független szervezetnél lehet igényelni, amely vizsgálat után ítéli oda a jel használatának jogát.

ételmaradékoktól is szépen megszabadulhatunk, ha rászórunk egy kis szódabikarbónát, majd leöntjük egy kevés vízzel. Épp csak annyi vízzel, hogy paszta állagú legyen. Hagyjuk néhány percet hatni, majd egy szivaccsal töröljük át. Nagyon jól kombinálható ecettel, ugyanis a két anyag találkozásakor heves reakció zajlik le, azaz szén-dioxid képződik is szabadul fel. Így a makacsabb szennyeződéseket fel tudjuk lazítani, kisebb dugulásoknál is lehet használni.

Edényeink az antibakteriális hatású, savas közegű citrommal és konyhasóval is remekül súrolhatók. Vízkőoldásra a citromsav is bevethető, kávéfőzőt, vízforralót is tisztíthatunk vele, és nagyobb biztonságérzetet ad, mintha erős vegyszereket használnánk, mert nem érezzük majd a vegyszer szagát még a századik öblítés után is a kávéfőzőnkben... A mosószóda (nátrium-karbonát) egy környezetbarát mosó- és tisztítószer, amely előfordul a természetben is, könnyedén lebomlik. Jól oldja a zsíros szennyeződéseket és vízlágyításra is alkalmas.

A hagyományos mosás során a szokásos mosóporadag felét helyettesíthetjük mosószódával, tökéletesen tiszta ruhákat kapunk. Ha fehér ruhákat mosunk, használjunk csak mosószódát. Mosogathatunk is vele, egy evőkanál mosószóda öt liter vízben feloldva természetes mosogatószert eredményez.

Járjunk nyitott szemmel, és érdeklődjünk a téma iránt, találjunk új környezettudatos megoldásokat, alakítsunk ki új szokásokat, bánjunk takarékosan a forrásainkkal. A spórolással és hatékony felhasználással egyénileg is profitálhatunk és globálisan is jól teszünk. Egyéni takarékoskodásunkkal csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is. Takarékoskodással élhetőbb jövőt teremtünk a számukra.

Hum Krisztina

Következik: Lomtalanítás, avagy mivé válnak tárgyaink?

Később: Italcsomagolások újrahasznosítása

KISVASÚTTAL A KASTÉLYBA

A NAGYCENKI MOZDONYOK FÉL ÉVSZÁZADA

Tavaly volt 50 éve, hogy a Nagycenki Széchenyi Múzeumvasút első szakaszát átadták, érdeemes hát felidézni a különleges járművek nem mindennapi történetét.



146 évvel ezelőtt, a Budapesti Közlönyben olvashatták, hogy „a nagycenki cukor-gyárak részvénytársulatának hatodik rendes közgyűlése, vasárnap, 1875. július 25-én, délelőtt 1/2 11 órakor, a soproni Casino termében (első emelet) fog megtartatni”, ahol az 1894-es év üzleti jelentéseinek megtárgyalása, a számvevők és a választmányi tagok megválasztása mellett a tiszta nyereség „hova fordítása” volt napirenden. Mindebből arra következtethetünk, hogy az 1854-ben alapított társaság ekkor már jelentős ipari tényezője volt Nyugat-Magyarországnak és mivel az 1875-ös közgyűlés utáni évben már két vasútvonal is érintette a környéket, magától értetődőnek tűnik, hogy az üzemhez több mint egy kilométeres vasúti vágányt is építenek.

A cukorgyár 1935-ig működött, ezt követően minden jel arra utalt, hogy a felhagyott ipari vágányokat vagy felszedik vagy az enyészeté lesznek. Harmadik lehetőséggel évtizedeken át nem számolt senki, így valóságos csoda történt 25 évvel később: új, keskeny nyomtávú vasút indult a Győr–Sopron vonal Fertőbozról állomásától Nagycenk-re. Ebben persze volt némi ellentmondás, hiszen ez az „új” vasút éppenséggel régi volt, múzeumvasútnak nevezték, és a forgalmat is gőzmozdonyokkal bonyolították.

Széchenyi és a skanzen

A nagycenki múzeumvasút első szakasza az egykori cukorgyári vágány volt, pontosabban a nyomvonal: a Fertőbozról kiágazó régi vágányok helyén kisvasúti pálya épült.

Azonban a vonal ideája nem a gyárhoz kötődött, hanem az ugyancsak Nagycenken álló Széchenyi-kastélyhoz és egykori uradalomhoz. A második világháború után teljesen elhanyagolt épületet a Magyar Tudományos Akadémia javaslatára az 1960-as évek végén kezdték felújítani, hogy egy olyan múzeum létesüljön itt, amely Széchenyi Istvánnak állít maradandó emléket – külön kiemelve „a legnagyobb magyar” közlekedéspolitikai munkásságát. A kastély felújításával párhuzamosan épülő kisvasút is Széchenyi emléket kívánta felidézni, kevésbé tudományos keretek között, de a Közlekedési Múzeum szakmai felügyelete mellett. 1970 októberére a GySEV irányításával és közreműködésével elkészült a pálya 1,2 kilométeres szakasza a cukorgyári vágány helyén. Ekkor szállították oda az utolsó kettő, még forgalomban levő 394 sorozatú gőzmozdonyt, ami addig minisztériumi tulajdonban volt. „A vasúthoz szükséges sín-, kötő- és aljzati anyagot, a kitérőket, valamint a selejtezendő kocsik közül a megfelelőeket könyvjóváírással a MÁV biztosította” – írta a Magyar Vasutas 1970. október 17-én, hozzátéve, hogy „a debreceni igazgatóság anyagbeszerzési osztálya már felajánlotta, hogy átadja a vonalain fölöslegessé váló és leselejtezett petróleumos peronlámpákat (...), a salgótarjáni távközlési szakasz két tetőharangot küldött, amelyek egy-egy órházra lesznek felszerelve.”

A Fertőboztól az ún. Barátság állomásig tartó szakaszt 1970. november 6-án adták át, de a munkálatok nem álltak meg. Sőt a Széchenyi-kastélyig tartó pályát ott kellett kiépíteni, ahol korábban nem járt vasút. Két korhű állomást építettek, ezeknek Kastély, illetve Nádtelep lett a neve.

A teljes, 3,8 kilométeres vonallal 1972. július 8-ra készültek el, ugyanekkor Fertőbozon felépítettek egy 1800-as évek végét idéző MÁV-szabványú fűtőházat is. 1973 áprilisában újabb gőzös érkezett: a MÁV 491 sorozatú szerartályos gőzmozdonya, az András nevű. Ekkor döntöttek arról is, hogy a kastély kertjében kapjon helyet a Közlekedési Múzeum keskeny nyomtávú mozdonykiállítása: tíz mozdonyt és legalább ugyanennyi kocsit ígértek, külön kiemelve, hogy a járművek „nem emlékmű-szerű elhelyezést, talapzatra állítást kívánnak, hanem valamiképp életterületben kell felállítani az ide kerülő mozdonyokat, legalább kocsijaikkal összekapcsolva”.

Legyen ön is mozdonyvezető!

A Közlekedési Múzeum mozdonykiállításának, a „skanzennek” a megvalósítása kissé elhúzódott, ám közben befejeződött a kastély felújítása, a működő kisvasút pedig önmagában is élmény volt; Nagycenk ezzel felkerült a belföldi turisztikai célpontok listájára, de az osztrák határ közelsége okán nemcsak a magyar közönség körében vált népszerűvé. A „mozdony skanzen” megnyitója 1978. július 9-én, vasutasnapon volt. Ezzel a működő múzeumvasút mellett egy szabadtéri kiállítás is létrejött – ahová akkor hat gőzmozdonyt, valamint kisvasúti fedett teherkocsit, rönkszállító kocsipárt és hat különféle személykocsit szállítottak, s az egyikben a magyarországi kisvasutak történetét mutatták be. A kiállítási mozdonyokat a MÁV debreceni járműjavítójában állították helyre, a legrégebbi közülük az az 1000 mm nyomtávú gőzös volt, amit 1900-ban gyártott a linzi Krauss és társa, és ami 70 évig volt szolgálatban, utoljára az Ózdi Kohászati Művekben – normál nyomtávúra átalakítva.



Akkoriban még nem használták az interaktív kifejezést, de azzal, hogy lehetőség nyílt, hogy felügyelet mellett mindenki kipróbálhassa magát mozdonyvezetőként, tulajdonképpen az „interaktivitás” valósult meg. És mintha magától értetődő lett volna az is, hogy a szolgálatba gyerekek is bekapcsolódjanak. „Három tucat soproni és nagycenki úttörő izgul nyaranta, hogy szolgálattevésre hívják a nagycenki Széchenyi István Múzeumvasúthoz. Ahogy

elmondják, csoda jó dolog – még a legnagyobb hőségben is – magukra öltetni a váll-lapos vasutaszakót, fejre tenni a piros, ellenzős sapkát, kézbe venni az indítótárcsát, vállra akasztani a kalauztáskát” – írta 1975-ben a Kisalföld, és a helyzet e tekintetben legfeljebb annyit változott az azóta eltelt 46 évben, hogy ma már nem „úttörővasutasnak” nevezik az ifjú szolgálattevőket.



Értékén kezelték

Noha a rendszerváltás után országszerte igen sok közönségcsalogató látványosság szűnt meg anyagi és egyéb okokból, a Széchenyi Múzeumvasutat sohasem fenyegette ez a veszély. Az 1990-es évektől járműparkja kissé megváltozott, például az 1970-től itt pöfögő 394-eseket más vonalakra irányították, a 394.057 1998-ban került Szilvás-váradra, a 394.023 pedig 2005-ben Nyíregyházára, majd egy évvel később a debreceni Zsuzsi Erdei Vasútra osztották be. Helyükre a gazdaságosabb üzemeltetés okán egy C-50-es dízel érkezett, amely a Kiscenk nevet kapta. De a 491 sorozatú gőzös – vagyis András – azóta is itt szolgál, és a legnagyobb kedvencnek számít. Érdekes, hogy két személykocsi valaha villamusként járt Budapesten.

Persze az idő nem kímélte a nagycenki vonatokat sem, felújításuk a 2010-es évek közepére halaszthatatlanná vált. A munkálatok 2018-ban kezdődtek a GYSEV saját kivitelezésében. Ezek során korszerűsítették az alépitményt, új zúzottkő ágyzatba fektették a vágányt és betonlajakra kerültek a sínek. Felújították az Ikva patak feletti hidat, Nagycenk és Fertőboz állomásokon új peront építettek, és az épületeket, no meg a járműveket is felújították. A megújult múzeumvasutat 2019-ben adták át, de idénre is jutott két új látványosság: felújítottak a skanzen számára egy 1935-ből származó Dmot motorkocsit, a fertőbozi fűtőházban pedig látogatóteraszt alakítottak ki. A kisvasút idén május 22-től október 24-ig közlekedik hétvégén és ünnepnapokon, valamint a meghirdetett hétköznapokon.

Legát Tibor

A képek forrása: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

MEDITERRÁN ÍZEK: CUKKINI ÉS PADLIZSÁN

Két zöldség, melyek az utóbbi években a magyar konyhát is meghódították. Ízletesek, egészségesek és sokoldalúak, így nem csoda, ha egyre több finomság készül belőlük. Előétel, leves vagy főfogás, sütve, főzve vagy grillezve – a siker sohasem marad el!

Cukkini

Az eredetileg Közép-Amerikából származó cukkini már a nagy felfedezések idején eljutott Európába, a népszerűséget azonban csak a 20. század hozta meg neki. Pedig igazi főnyeremény! A rántott karfiol és gomba mellett a vegetáriánus tálak szinte állandó szereplőjévé vált, de ne higgyük, hogy csak így érdemes elkészíteni.

A cukkini krémleves például lehet egy könnyű nyári fogás, de egy ünnepi menüsor kezdete is. Lehet belőle pörkölt vagy köret, megtölthetjük hússal, gombával vagy sajttal, belecsempészhetjük a házi kenyérbe vagy a muffinba, grillezhetjük és fasírtot is készíthetünk belőle, sőt sörtesztában megforgatva még narancssárga virágját is kisűthetjük. Ráadásul hazánkban is egyre több változata terjed el. A klasszikus hosszúkás, sötétzöld színű cukkini már kapható citromsárga, fehér és csíkos változatban, sőt kis gömböcök formájában is.

Jótékony hatásairól sem szabad megfeledkezni, hiszen a diétás és a fogyókúrás étrendbe is könnyen beilleszthető alapanyagról van szó. A tök és az uborka keresztezéséből megszületett cukkini 95%-át víz alkotja, ezáltal nagyon alacsony a kalóriatartalma és a szervezet számára kiváló hidratáló. Remek folsavforrás, béta-karotin- és C-vitamin-tartalmának köszönhetően pedig védi az érfalakat, enyhíti az asztmát, illetve segít megakadályozni az ízületi és reumatikus panaszokat is.

Uborkás-cukkinis relish

A relish egy hideg zöldségmártás, ha úgy tetszik salsa vagy savanyúság, amit sülték, grillek vagy hamburger mellé kínálhatunk. Egyszerre édes és savanyú – nehéz abbahagyni. De olyan könnyű fogás, hogy ezzel nyugodtan bűnbe eshetünk egy kicsit!

Hozzávalók:

- 3 db kígyóuborka (kb. 45 dkg)
- 2 db nagy cukkini (kb. 60 dkg)
- 25 dkg vöröshagyma
- 2 gerezd fokhagyma
- 20 dkg barna cukor
- 2 dl fehérborecet
- 1 tk. só

Elkészítés: A vöröshagymát és a fokhagymát felaprítjuk, az uborkát és a cukkinit 1 cm-es kockákra vágjuk. A zöldségeket beletesszük egy nagy lábasba, hozzáadjuk a barna cukrot és a sót, majd felöntjük az egészet a fehérborecettel. Összekeverjük, és nagy lángon főzzük kb. 10 percig. Az elkészült relisht még forrón, gondosan kimosott, befőttesüvegekbe töltjük, légmentesen lezárjuk, és hűlni hagyjuk. Hűtőszekrényben sokáig eláll.



Padlizsán

Ez a Délkelet-Ázsiából származó növény nehezen nyerte el az európaiak és az amerikaiak bizalmát, a kezdetekkor még mérgezőnek és mindenféle kórság okának hitték. Szerencsére ez már a múlt, és tudjuk, hogy a padlizsán izgalmas ételek alapanyaga. Kezdetben csak az erdélyi padlizsánkrémet és a görög muszakát (darált hússal töltött padlizsánhajó) ismertük, majd a török büfékben vált hamar kedvenc előételünké a joghurtos padlizsánsaláta.

A magyar háziasszonyok sokáig mégis inkább csak a biztosra mentek, és kirántották. Az sem rossz, de a padlizsán, vagy más néven tojásgyümölcs igazi kulináris élvezet, legyen szó grillezésről, pizzázásról vagy egy könnyű nyári fogásról. Az arabok például máig úgy tartják, hogy csak olyan lányt szabad elvenni, aki legalább százféleképp tudja elkészíteni a padlizsánt.

Bármelyik receptet is válasszuk, duplán jól járunk, hiszen finom íze mellett egy igazi vitaminbombáról van szó. Emellett fontos antioxidánsokat is tartalmaz, mint például a sötétlila bőrben lévő nazunin, amely a sejtek védelmében fejti ki hatását.

Ratatouille – a francia lecsó

Mindenki szereti a lecsót, s tudjuk jól, ahány ház, annyi recept. Ha valami újdonságra vagy különlegességre vágyunk, készítsük el ennek a klasszikus nyári ételnek a francia változatát.

Hozzávalók (6 adaghoz):

- 9 ek. olívaolaj
- 2 db lila hagyma felaprítva
- 2 gerezd fokhagyma
- 3 db piros/sárga/zöld édes paprika kimagozva, 3 cm-es kockákra vágva
- 2 db padlizsán 3 cm-es kockákra vágva
- 4 db cukkini 3 cm-es kockákra vágva
- 1 kg paradicsom 3 cm-es kockákra vágva
- friss fűszernövények: kakukkfű, rozmaring, bazsalikom, babérlevél, esetleg egy csipet sáfrány
- só, frissen őrölt bors

Elkészítés:

Egy nagyobb, magasabb falú serpenyőben melegítsünk fel 3 ek. olívaolajat, dobjuk rá a hagymát, fokhagymát és pirítsuk 3 percig. Ezután adjuk hozzá a paprikát, a padlizsánt és a cukkinit, majd pirítsuk tovább néhány percig gyakran kevergetve, amíg egy kis színt kapnak. Ekkor adjuk hozzá a paradicsomot és fűszerezzük. Ha szükséges, öntsük fel egy kevés vízzel. Alapos keverés után lassú tűzön főzzük még kb. egy fél órát. Ha elkészült, keverjük bele a maradék olívaolajat, és ha szükséges, még fűszerezzük.

A hagyományos recept szerint a hozzávalókat külön-külön kell megpárolni, hogy saját ízük a legjobban érvényesülhessen, és csak a végén kell az egészet összekeverni. A franciák gyakran csak másnap fogyasztják, hogy az ízek még jobban összeérjenek, szerintük újra melegítve még finomabb!

Csuhány Domitilla

Kis kaland – nagy élmény Körkép a hazai kisvasutakról



Igazi családi program, amit nem lehet megunni. Mi az? Természetesen a kisvonatozás. Méretükkel, sokszor színes kocsiikkal, működő gőzösekkel mindenkit elvarázsolnak. Önmagában csak az utazás is élmény velük, a csodálatos tájak és a további kirándulási lehetőségek pedig a ráadás. Szerencsére bármerre is nyaralunk az országban, a közelben biztos, hogy találunk egy kisvasutat. És ha már így van, ne hagyjuk ki!

Kisvasutak nyári kínálata:

- **Almamellék:** Zselici Csühhögő – Közlekedik: szombat, vasárnap és ünnepnap. Kirándulástipp: Sásréti tanösvény (ősbükkös) www.mecsekerdo.hu/menetrend-arak
- **Balatonfenyves:** Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút – Közlekedik: mindennap. www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/menetrendek
- **Budapest:** Széchenyi-hegyi Gyermekvasút – Közlekedik: mindennap. Kirándulástipp: Normafa, Erzsébet-kilátó www.gyermekvasut.hu/menetrend
- **Debrecen:** Zsuzsi Erdei Vasút – Közlekedik: hétfő és szerda kivételével mindennap. Kirándulástipp: Hármashegy erdei tanösvény www.zsuzsivasut.hu
- **Debrecen:** Vidámparki kisvasút – Közlekedik: mindennap. www.zoodebrecen.hu/content//nyitva-tartas-jegyarak.html
- **Felcsút:** Vál-Völgyi Kisvasút – Közlekedik: mindennap. Kirándulástipp: Alcsúti Arborétum <http://www.valvolgyikisvasut.hu>
- **Felsőtárkány:** Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút – felújítás miatt zárva

- **Pörbölly:** Gemenci Állami Erdei Vasút – Közlekedik: szombat, vasárnap és ünnepnap. Kirándulástipp: Molnárka tanösvény www.turizmus.gemenczrt.hu/gemenci-erdei-vasut/menetrend
- **Gyöngyös:** Mátravasút – Közlekedik: csütörtök, péntek, szombat, vasárnap, ünnepnap. Kirándulástipp: Kozmáry-kilátó www.egererdo.hu
- **Hortobágy:** Hortobágy-halastavi Kisvasút – Közlekedik: hétfő kivételével mindennap. Kirándulástipp: Hortobágy-halastavi tanösvény www.hnp.hu/hu/szervezeti-egyseg/turizmus/hortobagy-halastavi-kisvasut
- **Lenti:** Csömödéri Állami Erdei Vasút – Közlekedik: felújítás után várható nyitás 2021 nyár www.zalaerdo.hu/hu/turizmus/erdei-vasut
- **Kaszó:** Kaszói Állami Erdei Vasút – Közlekedik: szombat. Kirándulástipp: Lombkorona sétány www.kaszort.hu/kaszoi-allami-erdei-vasut
- **Kemence:** Kemencei Erdei Múzeumvasút – Közlekedik: szombat, vasárnap és ünnepnap. www.kisvasut.hu/kemence
- **Kisréd:** Királyréti Erdei Vasút – Közlekedik: felújítás után várható nyitás 2021 nyár <http://kiralypet.bloglap.hu/>

- **Mesztegyő:** Mesztegyői Erdei Vasút – felújítás miatt zárva
- **Miskolc:** Lillafüredi Állami Erdei Vasút – Közlekedik: csütörtök, péntek, szombat, vasárnap, ünnepnap. Kirándulástipp: Lillafüredi függőker és vízesés, Libegőpark www.eszakerdo.hu/magyar/erdvinfo/menetrend_laev_uj.htm
- **Pálháza:** Pálházi Állami Erdei Vasút – Közlekedik: mindennap. Kirándulástipp: Páfrány tanösvény www.eszakerdo.hu/magyar/erdvinfo/menetrend_paev_uj.htm
- **Nagycenk:** Nagycenki Széchenyi Múzeumvasút – Közlekedik: szombat, vasárnap és ünnepnap. Kirándulástipp: Mozdonyskanzen, Széchenyi Emlékmúzeum <https://www2.gysev.hu/muzeumvasut/arak-menetrend>

- **Pécs:** Mecseki Kisvasút – Közlekedik: mindennap. Kirándulástipp: Állatkert <http://mecsekikisvasut.extra.hu/menetrend.php>
- **Szilvásvár:** Szilvásvári Állami Erdei Vasút – Közlekedik: mindennap. Kirándulástipp: Szalajka-völgy Fátyol-vízesés, Szabadtéri Erdei Múzeum www.egererdo.hu
- **Nagybörzsöny:** Nagybörzsönyi Erdei Vasút – Közlekedik: péntek, szombat, vasárnap, ünnepnap. Kirándulástipp: Nagybörzsönyi Vízimalom <http://nagyborzsonyikisvasut.hu/oldalak/menetrend-39432/>
- **Gödöllő:** Gödöllői Erdei Vasút – Közlekedik: csütörtök, péntek, szombat, vasárnap, ünnepnap. Kirándulástipp: Gödöllői Erdészeti Arborétum, Gödöllői Királyi Kastély www.godollokisvasut.hu/menetrend/

Csohány Domitilla



„Zöld erdőben zakatol,
családokkal barangol.
Mosolyt csal az arcokra,
Visszavár egy új útra.
Gőzös, dízel, kis nyomtáv,
Olyan, mint egy pici MÁV.”

Újdonságok:

- **Gemenc:** Ismét közlekedik Rezét gőzös! A teljes felújítás után átesett gőzmozdony újra füstfelhőbe borítva várja a kirándulókat.
- **Tiszaakécske:** 9 év leállás után a nyáron újraindul a Tiszaakécskei Kisvasút, ahol egy kilátóból csodálhatjuk meg a Tisza legnagyobb kanyarulatát.



SZERESSÜK A MÉHECSKÉKET!

Tombol a nyár, a mezők telis-tele zümmögő rovarokkal. Köztük tán a leghasznosabbak a méhek. Összetartó munkájuknál már csak környezeti hasznuk ámulatra méltóbb: biztosítják számos növény beporzását, s így azok fennmaradását is. Cikkünkben bemutatjuk az apiterápiát, avagy a méhek által előállított anyagok gyógyító célú felhasználását, illetve hogy mit tehetünk azért, hogy segítsük a jótékony rovarok életben maradását.

A méhek szervezett, szigorú törvények szerint működő társadalomban élnek. 20-85 ezer rovar mozog egy kaptárban, mindegyiknek megvan a maga feladata. Ahogy a munkájukban, úgy a tápanyagok feldolgozásában is jeleskednek. Virágporral és mézzel (nektárral) táplálkoznak, ezt alakítják át más szervezetek számára is értékes anyagokká. Ezenkívül a növény immunanyagait is begyűjtik. A méhek termékei azért olyan értékesek, mert esszenciálisan, nagy koncentráumban használják fel az értékes tápanyagokat.

A méz, a propolisz és a méhpempő varázsereje

A méhek legfontosabb tápláléka a vitaminokban és ásványi anyagokban gazdag virágpor. Ebből készítik a mézet, ami fertőtlenítő hatással bír és erősíti az immunrendszert. Ezért olyan hatásos torokfájásra, és a szervezeten belüli kórokozók elpusztítására, de akár a sebgyógyulás gyorsítására is. Ismert különlegesség a propolisz, melyet a méhek a kaptár fertőtlenítésére, tisztántartására állítanak elő, a növények immunanyagait összegyűjtve magas koncentráumban. A propolisz az emberek szervezetében is gyulladáscsökkentő, fájdalomcsillapító és antioxidáns hatású. Igazi csodaszer a méhpempő is, mely a királynő speciális eledele. A főnökasszony napi kétezer petét tesz le, saját testtömegének másfélszeresét termeli meg, ezért nagyon

tápanyagdús eledelre van szüksége. A méhpempő anyaga ezért maga a vitalitás. Közvetlen, direkt módon táplálja a sejteket, épít és gyógyít egyszerre, ezért roboráló hatású. Tökéletes táplálékkiegészítő nehéz betegségen átesetteknek és sportolóknak is. A méhkenyér (perga), melyet az átlagos felnőtt méhek fogyasztanak, egyfajta fermentált, tartósított virágpor, mely alkalmas a bélflóra helyreállítására, az emésztés javítására és erősen méregtelenítő hatású, így jó hatással van a májra. A méhviaszt, melyből a kaptár épül, szintén fel lehet használni emberi célra. Elfogyasztva béltisztító, salaktalanító, a kozmetikában pedig antiszeptikus, puhító tápanyag a bőrnek.

Allergia ellen: kutyaharapást szőrével?

A sok ember életét megkeserítő pollenérzékenység, illetve az asztma gyógyítására használt módszer a kaptárterápia. Speciális eszközökkel elérhető a méhkaptár ideális levegőjének belélegzése, anélkül, hogy egy méhecske is a szájunkba repüljön. A méhek otthonában tökéletes klíma uralkodik, a levegő odabent ionokban és finom illóolajokban gazdag, így belélegzése az ember számára is gyógyító erejű. Hat az allergiára, a tüdősorvadásra és más légúti megbetegedésekre. Illata megnyugtató az elmét. Kúraszerűen, napi két órában célszerű a kaptárterápiát igénybe venni.



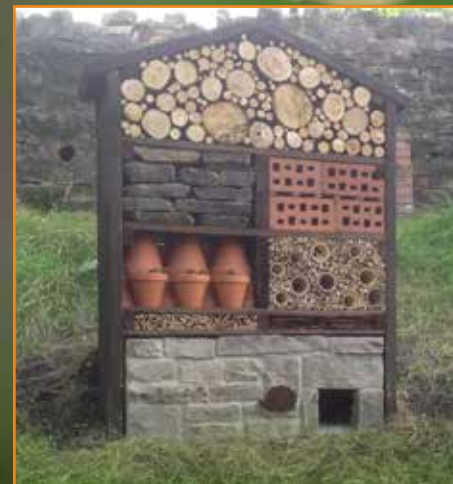
Létezik a bizzar méhszúrás-terápia is, melynek hatásossága népi megfigyeléseken alapul. A méhészlábá ugyanis sosem fáj, és nagyon kevés köztük a rákos beteg. Ez bizony a méhszúrásokkal magyarázható, a méreg ugyanis komoly immunreakciókat indít el a szervezetben. Idült autoimmun betegségeket lehet általa gyógyítani, például reumát. A méhméreg aktivizálja a szervezet védekezését és öngyógyító rendszerét, hiszen riadót kelt a testben az idegen anyag. Hatásos a rák gyógyításában kiegészítő terápiaként, mert fő komponense, a melitin pusztítja a daganatsejteket.

Hogyan segítsük a méheket?

Sajnos a klímaváltozás rengeteg állatfaj, köztük a méhek kipusztulásával is fenyeget, pedig a rovarok haszna elvitathatatlan: az ő segítségükkel termékenyülnek meg a növények, hiszen virágport szállítanak egyik ágról a másikra...

Mi is tehetünk azért, hogy a méhek kicsit jobban érezzék magukat, méghozzá rovarbarát növények ültetésével. A méhek imádják a levendulát, az orvosi zsályát, a körömvirágot, de ha hagyjuk a vadvirágokat elterjedni a kertben, azzal is kedvükre tehetünk. Szeretik a virágos cserjéket is: a lilaakác, a lonc, az orgona nagy kedvence a rovaroknak. Száraz időkből kihelyezhetünk nekik itatót is. Egy kis tálka, tele vízzel és néhány kavicsal, amin pihenhetnek az állatkák, pont megteszi. Ne nyírjuk hetente a fűvet! A hosszabbra hagyott fűben könnyebben kinőnek az apró virágok, amikben a méhek örömeiket lelik. A lényeg, hogy tavasztól őszig nyíljon olyan növény a kertben, aminek szaporodásához virágpor kell, mellyel a méhecskék szorgoskodhatnak és finomságokat készíthetnek maguknak és nekünk is.

Sin Bettina



Készítsünk rovarhotelt!

Ha nemcsak a méheknek, de más rovaroknak is szeretnénk kedveskedni a kertünkben, helyezünk ki egy barkácsáruházakban kapható rovarhotelt! Egy ilyen kis „szálloda” egész évben hasznos a kicsi állatkáknak, akik fésznek, búvóhelynek, bölcsőnek használják a házikó takaros lyukait. Azonkívül, hogy a rovarok rendet tartanak a kert ökoszisztémájában, a gyerekeknek és nekünk is jó móka megfigyelni a „vendégek” sürgés-forgását.



Kedves Kollégák!

Áprilisban egy kérdőívet bocsátottunk az útjára arra kérve a kedves kollégákat, hogy adjanak visszajelzést, javaslatot a Vasutas Magazinról, a magazinban olvasható témákról. A kérdőívet sokan kitöltötték a Vasutas Magazin online felületén. Munkatársainktól érkezett válaszok nagyon értékesek a számunkra, mert szeretnénk még jobbá, még inkább az olvasói igényekhez illeszkedő tartalmú magazint készíteni. A beérkezett válaszok és javaslatok feldolgozása folyamatos, hamarosan egy átfogó elemzéssel jelentkezünk, amelyben bemutatjuk azt is, hogy melyek voltak a leggyakoribb észrevételek, melyek voltak azok a tartalmi javaslatok, amelyeket a legtöbb kolléga jelzett. Kollégáinktól érkezett véleményeket beépítjük majd a munkánkba, hiszen az a célunk, hogy a Vasutas Magazint még olvasottabbá, érdekesebbé, a tájékoztatás egyik fontos eszközévé tegyük. Köszönjük mindazoknak, akik kitöltötték a kérdőívünket és ezzel segítették ezt a munkát!

Szerkesztőség

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezési határideje: **2021. július 19.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „A MÁV „Ütközéspont” néven közlekedésbiztonsági kampányt indít 2021-ben.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Bodorkos Józsefné** olvasónknak!

HARMINC EVVEL EZELŐTT INDULT...; A FOLY- TATÁS 1. RÉSZÉ	A HÁTÁHOZ	AZOV HATÁRAI!	GÁZLÓ- MADÁR	AZ ITTRI- UM VEGY- JELE	KIS- ISKOLÁS	AMERIKAI SZÍNÉSZ- NŐ (TARA)	PERON VÉGE!	FOLYAMI ÁTKELŐ	PIPÁZÓ	ZORRO JELE	TÚLRA ISZKOL	GÁZ, NÉMETÜL	OLAJ- ZÖLD	NEMZET- KÖZI, RÖVIDEN	AMPER JELE	TASAKOL	
																	E
AZ ILLETŐ TULAJ- DONA				SEMMIBE VESZ ÉPÜLET SZINTJE						HINTÓ- PORFÉLE HANGOS- KODIK					ALUMÍ- NIUM A BÖLY- GÓ IS EZ		
GAUSS JELE		EMESE, BECÉZVE VESZP- RÉM VIZE					NYÁRI SPORT SZOMJ- OLTÓ							HELYSÉG GYÖRNÉL DÍSZ			
TOVÁBBÁ			DIVAT					LÉTEZIK				UTOLSÓ ... HOLM; ANGOL SZÍNÉSZ					
ÜRES A GYOMRA			CÓKMÓK			HIRES FALÓ							KICSO- DÁK? AZ EGYIK IGEIDŐ				RANETT- FAJTA
A FŐSOR FOLYTATÁ- SÁNAK 2. RÉSZÉ						24 ÓRÁ- BÓL ÁLL VASCO DA ... HAJÓS			FÜTŐ- ANYAG HANNIBÁL NÉPE				SZÜRKÉS SZÍN KÖLTE- MÉNYT ÍR				
BÁLVÁNY																	
NEWTON, RÖVIDEN		ESZIK A NYÁJ MŰVET KÉSZÍT						PAPLAN VÉGE!!			TÖRT RÉSZE EGER MEGYÉJE						
AFRIKAI FADOB							... GRANT; SZÍNÉSZ HAZAI É- NEKESNŐ					KUKKOL VÁROSI ZÖLD- TERÜLET				RÉSZ, RÖVIDEN KEREK SZÁM	
ELEK EGYIK BE- CÉZÉSE				... KUNDE- RA (ÍRÓ) KÖZMÉDI- ÁNK, RÓV.						ITAL SZA- MÓCÁBÓL BECÉZETT EMMA							
RÓMAI KATOLI- KUS, RÖVIDEN		GÉPIESEN TANUL KÉTJE- GYÚ BETŰ							SZÍNÉSZ (CHRIS)							ZLOTY, RÖVIDEN A LABORC PARTJAI!	
FORGÓ- TÁRAS PISZTOLY					BÜNT MEGVALL OSZTÁLY, RÖVIDEN								ALKOTÓ- RÉSZ OXIGÉN				
	I																

Unimog, a Jolly Joker

Hétfőn metszés, kedden permetezés, szerdán síncsiszolás, csütörtökön felsővezeték-karbantartás, pénteken pedig... irány a Balaton! Nézte kíváncsian Unimog, a multifunkcionális munkagép a heti beosztását.

– Juhúúú! Szuper, szuper, szuper! Hétfőre a Balcsin! – kiabálta körbe örömeiben a rendező pályaudvart a fiatal kételtű járgány, de szinte senki sem ujjongott vele a jó hír hallatán. Unimog már három éve dolgozik a MÁV-nál, még sincsenek barátai. A mai napig furcsán néznek rá. Hiszen minden valamire való mozdony csak sínen tud menni, de Unimognak mozdonykerekei és gumikerekei is vannak. Tud gurulni a síneken, de tud aszfalt- és földúton is közlekedni, sőt igazi terepjáróként a járhatatlan helyeken is elboldogul. És ha még ez sem lenne elég, rengeteg mindenhez is ért. Cserélhető alkatrészeivel, adaptereivel hihetetlenül sokoldalú gép. Télen még hóékét is fel lehet rá szerelni. A szakik imádnak vele dolgozni, csak hát, Unimog más barátokra is vágyna. Többnyire magányosan tölti szabadidejét, pontosabban Brekkencs barátjával, a zöld kecskebékával. Ő igazi jóbarát, olyanak szereti Unimogot, amilyen. Hiába, legalább a kételtűek tartsanak össze! Pedig Unimog a járműveknél is próbálkozik, de néha egy-egy megvető pillantástól is inába száll a bátorsága, más-kor meg olyanokat hall a háta mögött az autóktól, hogy milyen furcsa kinövésai vannak a kerekei mellett, a mozdonyok pedig pont fordítva, a gumikerekeit tartják túl puháynak. A balatoni hétfőre azonban végre felvidította. A hétköznapi gyorsan elröptek, így pénteken vidáman indult a Balatonhoz, ahová természetesen Brekkencset is magával vitte. Rég érezték magukat ilyen jól, élveztek minden ott töltött percet, a strandolók ricsaját, az esti koncerteket, a táborozó gyerekek visongásait és kacagásait. Unimogot még az sem zavarta, hogy közben neki dolgozni kell. Szombaton a sínek melletti fák-bokrok ágait kellett levágnia, hogy azok ne zavarják a közlekedést.

Gyönyörű, szikrázó napsütés volt, a tó tele volt fürdőzőkkel, vízibiciklizőkkel és vitorlázókkal, de egyik pillanatról a másikra hirtelen minden megváltozott. A szél feltámadt, a fekete felhők szinte a semmiből jelentek meg, és egy csapásra óriási vihar kerekedett. A parton bekapcsolt a viharjelző berendezés, elképesztő gyorsan villogott. Percenként kilencvenszer! A tavon járőröző rendőrhajóra pedig kikerült a piros zászló. Ennek a fele sem tréfa, jobb biztonságos helyre húzódni, mert ebből még orkán is lehet. Így is lett, a szél tövestől



csavarta ki a fákat, a villám némelyiket még ketté is hasított. Aki tudott, bemenekült valami zárt helyre...

Aki azonban szolgálatban volt, arra kegyetlenül lecsapott az ítéletidő. Az egyik szakaszon leszakadt a felsővezeték, így KISS tehetetlenül állt, és várta, hogy valaki elvégezze a javítást. Egy másik szakaszon pedig Nohab került bajba, aki ráadásul pont különvonatot húzott. Útját kidőlt fák keresztelték, se előre, se hátra. El sem tudták képzelni, mikor tud valaki a mentésükre jönni, hiszen egyik helyszínt sem lehetett megközelíteni sínen, út pedig nem volt a közelben.

Unimog nem teketóriázott sokat, azonnal felkerekedett és a bajbajutottak segítségére sietett. Mások az elakadt mozdonyok közelébe se tudtak volna menni, bezzeg Unimog! Simán átment a bozótoson és a sártengeren, majd egy gyors mozdulattal ráállt a sínre és megjavította a felsővezetékét. Ezután átrobogott Nohabhoz, ott megtisztította a sínt a rádőlő fáktól, és máris mehetett tovább mindenki a dolgára. Az utasok még meg is tapsolták a sikeres mentőakció hőst, Unimogot.

Este kissé fáradtan, de az örömtől izgatottan ment vissza az állomásra Brekkencs barátjához, hogy elmesélje neki kalandjait. Legnagyobb meglepetésére azonban nem csak a kecskebéka fogadta barátságosan. Sorra jöttek az elismerő pillantások, majd a félénk gratulációk a mozdonyoktól. A többiek ekkor jöttek rá, mindegy, hogy néz ki valaki, milyen a színe, piros, kék, zöld vagy sárga, másabb-e mint ők, sínen, úton, vízen vagy levegőben mennek-e, a lényeg belül van. Unimognak pedig aranyzíve van.

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt



Június 18-án utoljára lehetett menetrend szerinti,
dízelmozdonnyal húzott vonattal utazni a Balaton északi partján.
A dízelkorszakot Nohab-vontatású retrójárat búcsúztatta.

