

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTAS **MAGAZIN**

www.vasutasmagazin.hu

**„AZ OKTATÁS MINDIG
A MEGÚJULÁSRÓL SZÓL”**

– interjú Dobás Lászlóval,
a Baross Gábor Oktatási Központ
vezetőjével

**VASÚT ÉS BIZTONSÁG
KÉT KERÉKEN**

**BALATONI
NAPIJEGYEK**

71. ÉVFOLYAM • 2021. JÚNIUS

Európát összekötő expressz • Nostalgiautazások • Balatoni jegyek • Árokásógépek • Budapest-Bécs vonal
ÜSZI • Támogatlak • Vasúti hidak • Szemerey Ádám • Zöld vasút • MÚLT-KOR • Egyenruha • Környezetünkért • Anno

VEZETŐI INTERJÚ

„Az oktatás mindig a megújulásról szól”
– interjú Dobás Lászlóval, a Baross Gábor
Oktatási Központ vezetőjével

4

HÍRVONAL

Európát összekötő expressz, Nostalgia- és élményutazások,
Tovább bővül a balatoni napijegyek köre,
A Budapest–Bécs vonal modernizálása

7

HR-HÍREK

TámogatLak, Oltakozzunk!

13

MUNKATÁRSUNK

A divat változik az egyneruha örök
– Interjú Pinczehelyi Csillával

18

MÁV-START HÍREK

Vasúton két kerékkel, Zajlik az új típusú jegykiadó
automaták próbaüzeme, Korszerű utasellátás,
Online tapasztalatok és sikerek I. képzések, fejlesztések
a járvány időszaka alatt

24

KÖRNYEZETÜNKÉRT

Környezetvédelem a mindennapokban

40

ANNO

Vendéglátás a vonatokon – A havasi stíltől az automatáig

42



ELŐSZÓ

Utazni jó – vonattal utazni még jobb!

A világon az egyik legjobb dolog az utazás. Amellett, hogy több jótékony pszichés hatása is ismert, nagyszerű lehetőség új dolgokat látni és tapasztalni, kiszabadulni a szürke hétköznapiakból. A világjárvány nemcsak mindennapjainkat, de utazási szokásainkat is átformálta. Megtanultuk, hogy nyitott szemmel és szívvel ott is tudunk újat felfedezni, ahol akár már többször is jártunk. A koronavírus elleni védőoltás egyre nagyobb szabadságot ad az emberiségnek, újra kinyílnak a határok és a nyárral együtt a nemzetközi utazások is visszatérhetnek, de a világ már sohasem lesz ugyanaz, mint előtte volt. Az előrejelzések szerint az emberek még idén is szívesebben választják majd a hazai úti célokat, ha pihenni szeretnének szabadságuk alatt. Egyre inkább lábadoznak a bezártságból, óvatosan és megfontoltan utazni vágnak.

A trendet kihasználva a MÁV-Volán-csoport is új, turistabaráttal szolgáltatásokkal bővítette kínálatát. Jól érzékelhető fejlesztések teszik vonzóbbá, kényelmesebbé a vasúti utazást, illetve új turisztikai ajánlatok is az utasok rendelkezésére állnak. A MÁV-START például többféle napijegyet vezetett be, így könnyebben felfedezhető autó nélkül a Dunakanyar és a Bakony. A most debütáló Balaton24 és a Balaton72 Duo változatok pedig az eddigieknél még több helyközi buszjáratra és vasúti vonalszakaszra lesznek érvényesek, hogy a legeldugottabb látványosságok is felfedezhetők legyenek közösségi közlekedéssel.

Egyre népszerűbb úti cél a Tisza-tó is, ahová most már szintén kedvezőbb járatokkal juthatnak el a turisták.

A MÁV-Volán-csoport környezetvédelmi törekvéseivel összhangban az idej fejlesztések kedveznek a bicikliseknek is, ami duplán zöld jövőt vetít: aki a legfenntarthatóbb jármű, a vonat után biciklire ül, kétszeresen jól tesz környezetével

és önmagával is. Pont ezért jóval több biciklitároló vagon lesz elérhető a kiemelt járatokon. A kerékpárkapacitás bővítése érdekében a mellékvonalokról jól ismert Bz motorvonatok mellékkocsijaiból idén hetet építenek át új, nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsiává, ezek fokozatosan állnak forgalomba. Velük a nyári hónapokban találkozhatnak majd az utasok: első ütemben a Tisza-tó környéki vasútvonalakon, majd a Börzsönyben és a Vác–Balassagyarmat vonalon állnak forgalomba. Folyamatosan érkeznek a Volánbuszhoz a tavaly év végén megrendelt MAN csuklós autóbuszok és megkezdik szolgáltatukat a helyközi és elővárosi vonalakon, hogy az agglomerációban élőknek a mindennapos munkába járás is örömteli legyen a nyáron.

A világjárványtól sok rosszat kaptunk, de néhány pozitív hozadéka elvitathatatlan. Az emberek ismét felfedezik közvetlen környezetüket, több gondot fordítanak otthonaikra, gyermekeikre, kapcsolataikra, szívesebben töltik a természetben szabadidejüket és a környezetvédelem is felértékelődött szemükben.

Ha nem mehetsz kifelé, indulj el befele, szól a mondás, és most van lehetőségünk részleteiben is megismerni igazi otthonunkat, Magyarországot.

Szép nyarat, jó kirándulásokat kívánok minden kedves olvasónknak!

Miklós Zsófia

MÁV Zrt. kommunikációs igazgató



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, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Sin Bettina

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

Címlap: Molnár Zsolt, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum,

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

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

„Az oktatás mindig a megújulásról szól”

„A pandémia rákényszerített bennünket egy olyan megoldásra, amely a vasúti képzés digitális fejlődésének hatalmas lendületet adott. Oktatóink és a képzéseinken részt vevők pedig példásan helyt álltak ebben a rendkívüli helyzetben” – vallja Dobás László, a Baross Gábor Oktatási Központ vezetője, akit többek között az online oktatásról, a tisztképzés jelenéről és jövőjéről kérdeztünk.

Tavaly márciusban gyorsan kellett reagálni és a vasúti képzéseket távoktatássá alakítani. Hogyan sikerült rugalmasan és hatékonyan megoldani ezt a feladatot?

Sajnos, a pandémiás helyzet soha nem látott nehézségek elé állította a vasúti képzési tevékenységeinket, hiszen a korlátozásokkal leginkább érintett egyik terület az oktatás volt. A vasúti szakma területén a digitális térben történő képzés nagyon távolinak tűnt még a járványhelyzet előtt, és sok esetben a szabályozási környezet sem volt felkészülve az átállásra. Összetett kihívásra kellett megtalálnunk a megfelelő megoldásokat. Szerencsére már volt digitális eszközzel (tablettel) támogatott képzésben tapasztalatunk, melynek eredményeit hasznosítani tudtuk, de valamennyi képzésünk esetében az eszközök és a vasúti digitális tananyag nem állt még rendelkezésre.

Ezért a legfontosabb a folyamataink áttekintése volt annak érdekében, hogy választ tudjunk adni, milyen eszközökkel, módszerrel, és mely célcsoport számára kell biztosítani az oktatásokat. Hiszen más módszerre van szükség egy tiszt tanfolyamunk hallgatója és más egy új felvételes alapképzés résztvevője számára.

2020 márciusában a MÁV-Volán-csoport az elsők között volt Magyarországon, amely a járványhelyzet miatt a munkavállalók

védelve érdekében radikális lépés mellett döntött az oktatás területén, majd a veszélyhelyzet alakulását folyamatosan követve hozott felsővezetői intézkedéseket. Munkatársaink egészségének megóvása a legfontosabb szempont. Így összességében sikeresnek tartom az intézkedésekkel megvalósított védekezést, hiszen az oktatásainkon mindmáig nem alakult ki megbetegedési gócpont.

2020 első felében megízleltük a digitális és távoktatási módszereket, majd a következő hullámnál már gyorsabban és tapasztaltabban oldottuk meg az átállást. Mára elmondhatjuk, hogy Magyarországon az egyetlen olyan vasúti képző intézmény vagyunk, amely ilyen nagyságrendben tudta elvégezni a digitális elméleti vasútszakmai oktatás megvalósítását: több mint 60 tanfolyamnak az elméleti oktatását valósítjuk meg jelenleg is digitális formában.

Milyen megoldásokat találtak a veszélyhelyzet alatt a vasúti oktatások digitális megvalósítására?

A veszélyhelyzet elrendelését követően elsőként a tiszt tanfolyamok digitális távoktatási módszertanát alakítottuk ki, ezzel biztosítottuk, hogy a felsőfokú (tiszt) vasúti képzések – több mint 1500 óra távoktatással – 2020-ban lezáruljanak. Most a 2020/21. évfolyam végez ezzel a módszerrel, és bízom benne, hogy a járványhelyzet megengedi

számunkra, hogy illően köszöntsük őket majd az idei Tisztavason. „Modernizáció, megújulás és megbízhatóság” - elnevezésű vasútszakmai oktatásokat kezdtük meg digitális eszközökkel, először csak szinten tartásként.

A hatósággal történt sikeres egyeztetéseket és jóváhagyásokat követően 2020 második felében a hatósági alaptanfolyamokat távoktatási módszertannal tudtuk folytatni, ezáltal 28 képzés – közel 600 fő kiképzése – folytatódhatott a második hullám szigorítása alatt. A vasúti pálya átépítéséhez elengedhetetlen oktatás lebonyolítása vált időszerűvé a veszélyhelyzet időtartama alatt, amit elsőként sikerült hatóságilag elfogadott e-learning módszertannal megvalósítanunk.

Ezáltal 13 új vonalismereti e-learning tananyag elkészítése és jóváhagyása történt meg a KTI Vasúti Képzési Módszertani Központtal, melynek eredményeképpen 36 kurzusban 4088 fő kiképzése valósulhatott meg, továbbá a belső szakmai utasítások módosításából eredő oktatásokat is áttértük digitális e-learning formába, amely alapján 41 kurzust indítottunk 7865 regisztrált résztvevő részvételével.

Hogyan látja, a vasútszakmai oktatások és vizsgáztatások folyamatában részt vevő embereknek hogy sikerült az átállás, az alkalmazkodás az új helyzethez? A hallgatók számára milyen kihívásokat jelentett az új módszertan, hogyan sikerült felkészülni erre?

Több mint egy év távlatából azt mondhatom, hogy a rendszer működőképessége felülmúlta a várakozásaimat. A kezdeti bizonytalanságból ma már napi rutinná vált ez a módszertani megoldás az oktatóink és hallgatóink számára egyaránt. A pandémia rákényszerített bennünket egy olyan megoldásra, amely a vasúti képzés digitális fejlődésének hatalmas lendületet adott.

A BGOK valamennyi munkatársa és képzéseken részt vevők pedig példásan helytálltak ebben a rendkívüli helyzetben. De nem szabad elfelejtenünk azt a tényt, hogy ez egy kényszermegoldás volt, mert nem volt más lehetőségünk az oktatásaink folytatására. Sokan már nagyon várják az oktatások régi mederbe való visszatérését.

Milyen tapasztalatokat szereztek, milyen tanulságokat vontak le az elmúlt időszak képzéseiből?

Természetesen vannak pozitív és kevésbé sikeres tapasztalataink. Tanulság, hogy ennek az új módszernek a hatékony alkalmazásához meg kell felelnünk az alapvető követelményeknek: megfelelő technikai eszköz szükséges, a képzés létszámát is hozzá kell igazítani az online oktatáshoz, továbbá csakis bizonyos oktatási célcsoportok esetében lehet sikeres.



Pozitív tapasztalatként a kényelmet említem, hiszen nem kellett utazniuk a kollégáknak és az oktatóknak a képzésekre, nem kellett bejárni az oktatásokra. De voltak, akiknél az otthoni tanulás fokozott nehézséget jelentett, mert sokszor az egész család volt kénytelen ilyen módszerekkel egy időben otthonról dolgozni, tanulni.

Mi az a tapasztalat, amit pozitívként továbbviszünk, módszertanként átmentünk a jövőbe?

Fontos látnunk, hogy a vasút egy veszélyes üzem, tehát mindent nem lehetséges, és nem is szabad digitálisan tanítani. Tehát a célunk az elkövetkező időszakban az, hogy a tapasztalatokat összegyűjtve megtaláljuk a képzéseink azon szegmenseit, ahol a digitális oktatási forma eredményesen alkalmazható. Úgy gondolom, hogy amennyiben ezt a módszert majd alternatív lehetőségként tudjuk kínálni a képzési palettánkon – és nem a helyzet kényszeríti ki –, akkor fognak a pozitívumok igazán felértékelődni.

Hogyan látja a BGOK helyét és szerepét a magyarországi szakképzésben?

Átalakulóban van Magyarországon a szakképzés rendszere. Az új Szakképzési törvény az iskolák mellett több feladatot szán a társaságoknak, nagyobb részt kell vállalnunk a fiatalok kiképzésében. Az új szemlélet várhatóan nagyobb merítési lehetőséget nyújt majd, emelkedhet a tanulók száma, de egyúttal a tehetséges tanulók bevonása versenyhelyzetet is teremthet a vállalatok között. Erre az új helyzetre fel kell készülniük a társaságoknak. Elengedhetetlen, hogy a fiataloknak vonzó környezetet és felkészült oktatókat biztosítsunk, ezért arra lesz szükség, hogy tanműhelyeinket a kor színvonalának megfelelően fejlesszük. Meggyőződésem, hogy a MÁV-Volán-csoport utánpótlásának egy részét hosszú távon az iskola-rendszerből kell megoldania, mert ebben a formában van elég időnk arra, hogy a tanulókkal megszeretessük a vasutat, így elhivatottabb munkatársakat kaphatnak a vasúti társaságok.



Milyen szervezeti felépítéssel dolgozik az Oktatási Központ?

Alapvetően hárompillérű az oktatási rendszerünk. Elsődleges tevékenységünk a vasúti szakemberek folyamatos utánpótlásának biztosítása, ezt az új felvételes tanfolyami képzésekkel biztosítjuk. Másik fő szegmensünk az időszakos-kötelező oktatások lebonyolítása, mellyel a vasúti munkavállalók tudásának szinten tartását kell megoldanunk. Harmadik területünk pedig az iskolarendszerű képzés, ahol a szakoktató munkatársaimmal és a szakképző iskolákkal együtt dolgozunk a tanműhelyeinkben tanulóink kiképzésén. Az e-learning tananyag- és képzésfejlesztést – az elmúlt időszak alapján – nevezhetnénk akár a negyedik oktatási pillérünknek is, hiszen lassan tíz éve működik e-learning rendszerünk.

Egyedülállónak tartom, hogy van egy saját vasúti e-learning fejlesztő csapatunk. A MÁV az e-learning magyarországi terjedésekor, már 2007 környékén elkezdett ilyen típusú tananyagfejlesztésekben gondolkodni. A legfőbb kihívásnak az bizonyult, hogy az e-learning fejlesztők és a vasúti szakemberek megértésük egymás egyedi nyelvét, hogy használható tananyagok szülessenek. Arra jutottunk, hogy a legészszerűbb megoldás az, ha a vasúti szakembereket képezzük át e-learning fejlesztőkké. A modell működik, jelenleg 4-5 szakemberből áll ez a csapat, ők készítik el a 120 ezer regisztrált résztvevőnek a tananyagokat. Erre az eredményre rendkívül büszkék vagyunk.

A vasúti Tisztképzőnek több mint 130 éves – tekintélyes és elismert – múltja van. Hogyan látja az intézmény jövőjét?

„Hivatás, haladás, hagyomány” hármas jelszavait tűzte fel zászlajára anno a BGOK intézménye, melyekhez továbbra is hűek vagyunk. Azonban az elmúlt időszak kihívásai új igényeket is támasztanak az oktatási központ felé, ezért a fenti jel-

szavak mellett a modernizáció, megújulás és megbízhatóság szavakkal is kiegészítettük céljainkat. Abban hiszünk, hogy modern és megújuló oktatás lehet a záloga a megbízható vasúti szakemberképzésnek.

Az oktatás ugyanis mindig a megújulásról szól. Az elmúlt időszak is különösen jó példa erre. A változás, az alkalmazkodás képessége kiemelkedően fontossá vált számunkra. Ez nemcsak az oktatás digitalizálását jelenti, hanem a rugalmasságot az ügyfeleink kiszolgálásában, az új oktatási módszerek elsajátításában.

Milyen távlati céljai, tervei vannak a Baross Gábor Oktatási Központnak? Hogyan látja a vasúti szakmai képzés jövőjét?

A járványhelyzet az egész világot, az országot, és természetesen a vasutat is új kihívás elé állította. Soha nem történt még meg, hogy teljeskörűen leálljon a vasúti képzés, ezt tavaly márciusban meg kellett lépni. A rendkívüli helyzet megmutatta, hogy a digitális oktatásban bőven van lehetőség, ezt kell kiegészíteni modern gyakorlati módszerekkel. Bizom abban, hogy e kettő megfelelő kombinálásával elérjük a fiatalokat, és sikerül valóban megbízható és szakképzett munkaerőt és jó munkaerőt képeznünk a vasút számára.

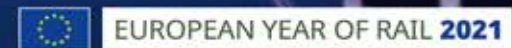
A technikai és technológiai fejlődés egyre újabb kihívások elé állítja a vasutas munkavállalókat is. Az oktatásnak kell megkönnyítenie ezt a változást, élen kell járnia, a fejlődés mozgatóerejévé kell válnia. Ahogy a jegyvizsgáló a vonaton, a forgalmi szolgálattevő a forgalmi irodában, a mozdonyvezető a vezetőálláson teszi, nekünk a katedrán kell helytállnunk – akár online is – és mindent meg kell tennünk a magyar vasút sikerének érdekében.

Hum Krisztina és Varga Zsuzsanna

#ConnectingEurope Express

EURÓPÁT ÖSSZEKÖTŐ EXPRESSZ

Az Európai Bizottság által a Vasút Európai Éve program részeként kidolgozott és a vasúti szektor szereplői közötti példa nélküli együttműködés eredményeképp létrejött, Európát összekötő expresszvonat (Connecting Europe Express – CEE) idén ősszel keresztülrobog a kontinensen. A különleges vonat valós időben képes bemutatni, hogy a vasút valóban össze tudja kapcsolni az embereket és a vállalkozásokat, továbbá kiemeli az uniós infrastruktúra-politika célirányos törekvéseit. A CEE hazánkban is megáll Sopronban és Budapesten.



Az Európát összekapcsoló expresszvonat képes lesz feltárni megannyi fizikai kapcsolódási lehetőséget. A vonat szeptember 2-án indul útjára Lisszabonból és 26 ország több mint 40 városában áll meg, összekapcsolva az Európai Unió Tanácsának portugál, szlovén és francia elnökségét, emiatt október 7-én érkezik majd meg Párizsba.

Adina Vălean, az Európai Bizottság közlekedésért felelős biztosa elmondta: „A kontinenst bejárva Lisszabontól Bukarestig és Berlinton Párizsig az Európát összekapcsoló expresszvonat olyan útvonalakon fog haladni, amelyek összekapcsolnak minket – legyen szó akár országokról, vállalkozásokról vagy emberekről. Annak ellenére, hogy ez a vonat a kapcsolódás szimbóluma, arra is felhívja a figyelmet, hogy még hosszú az út és rengeteg a teendő, ameddig a vasút az európaiak által elsődlegesen választott közlekedési móddá válik. Üdvözljük az Európát összekapcsoló expresszvonatot, ha megáll egy Önökhöz közeli állomáson, és vegyenek részt az egész kontinensen zajló eseményeken.”

A projekt egyedülálló törekvés, amelyben közreműködik az Európai Bizottság, az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER), európai vasúttársaságok, pályahálózat-üzemeltetők és számos egyéb partner, uniós és helyi szinten egyaránt.

A vonat minden uniós fővárosban megáll, plusz néhány további városban is. Így szeptember 11-én érkezik Sopronba a GYSEV szervezésében és szeptember 19-én áll meg Budapesten a MÁV közreműködésével megvalósuló ünnepségre.

Az itteni rendezvények szervezésében a HUNGRAIL is részt vesz a Vasút Európai Éve jegyében.

Részletes interaktív térkép, valamint az Európát összekapcsoló expresszvonattal és a Vasút Európai Évével kapcsolatos újdonságok az alábbi oldalon érhetők el: www.connectingeuropeexpress.eu és <https://europa.eu/year-of-rail/>.

TOVÁBB BŐVÜL A BALATONI NAPIJEGYEK KÖRE

NOSZTALGIA- ÉS ÉLMÉNYUTAZÁSOK A MÁV RAIL TOURS KÍNÁLATÁBAN

A nosztalgia- és élményutazások rajongóinak nagy öröme elindult a jegyértékesítés a MÁV Rail Tours útvajra. A 2020-ban megalakult, 100 százaléban a MÁV-Volán-csoport részét képező vállalat küldetésének tekinti a történelmi értékek megőrzését és az ahhoz kapcsolódó társadalmi szerepvállalást.



A MÁV Rail Tours elemeiben kívánja megújítani a különvonatos utazások szolgáltatásait, mindamellett, hogy megtartja a korábbi utazások szellemiségét. Már foglalhatók az idei nyár újdonságát jelentő Strandidő Expressz különvonatok helyei, amelyek átszállásmentes kapcsolatot biztosítanak Békéscsaba és Balatonfenyves között. Szintén elérhetők a gőzfelhős kirándulások és a Dalmácia Expressz útjai is a horvátországi Splitbe.

A 2021. évi nosztalgia- és élményutazások, rendezvények kínálatát a MÁV Rail Tours oldalán lehet megtekinteni: <https://www.mavrailtours.hu/hu/travels>.



A MÁV-Volán-csoport újabb szolgáltatásfejlesztésének köszönhetően újabb jegytípusok közül választhatnak a Balaton környékére látogatók. A Balaton24 és a Balaton72 jegyek Duo változata az eddigieknél még több helyközi buszjáratra és vasúti vonalszakaszra lesz érvényes. A szintén egy vagy három napig érvényes jegyekkel a Balaton menti vasútvonalakon túl, a tó térségében 123 település között közlekedő Volánbuszokon is utazhatunk.

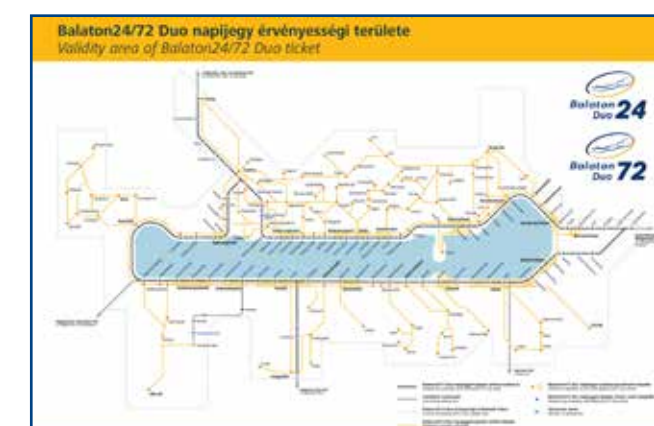


Május 15-én debütált a Balaton24 Duo és Balaton72 Duo. A korábbiakon túl Fonyód–Lengyeltóti között is vonatozhatunk, a Volánbusz járatain pedig további 123 település között helyközi forgalomban közlekedő autóbuszokon vehető igénybe a személyszállítási szolgáltatás. A Balaton24 Duo 1990 forintért, 26 éven aluliaknak 1390 forintért, a Balaton72 Duo jegy 4990 forintért, 26 éven aluliaknak 2990 forintért lesz elérhető. Az egy- és a háromnapos jegyek a MÁV-START személypénztáraiban, valamint a MÁV applikációban vásárolhatók meg.

A MÁV-Volán-csoport mindent megtesz annak érdekében, hogy a fennálló járványhelyzetnek megfelelően, biztonságos közlekedési módot biztosítson utasainak, folyamatosan fertőtleníti a vonatokat, autóbuszokat és létesítményeket, munkatársait ellátja a szükséges védő- és fertőtlenítőeszközökkel. Továbbra is kötelező az orrot és a száját eltakaró maszk viselése a közlekedési járműveken, valamint az állomásokon és megállóhelyeken is.

A Balaton24 és Balaton72 jegyek újbóli bevezetése hozzájárul a belföldi turizmus fellendüléséhez, valamint lehetővé teszi a többszöri jegyvásárlásból eredő kontaktusok számának csökkentését is.

A vasúttársaság tavaly nyáron szezonális jelleggel vezette be a Balaton24 és Balaton72 jegytípust, amely 24, illetve 72 óráig korlátlan utazást biztosított a tó körüli vasútvonalon, egyúttal a Volánbusz járatain is használható volt Balatonfüred és Tihany között. Az új jegytípus nagyon népszerűnek bizonyult, a MÁV-START legkedveltebb nyári jegyterméke lett, 2020-ban közel 17 ezren vásároltak ilyet. Idén május 1-jétől érhetőek el újra a Balaton24 és Balaton72 jegyek, amelyek adott időszakra korlátlan utazást biztosítanak a Balatonnál közlekedő vonatokon, a Tapolca–Sümeg szakaszon, a balatonfenyvesi kisvasúton, valamint a Balatonfüred és Tihany között közlekedő Volánbusz-járatokon is. Az eladási mutatók most is azt bizonyítják, hogy az utasok számára jó alternatívát kínál a MÁV-Volán-csoport közös jegye, május 1. óta már több mint 400 darabot értékesítettek belőle.



A MÁV ÁROKÁSÓGÉPEKET SZERZETT BE A KÁBELVÁGÁSOKKAL KAPCSOLATOS HIBAEHÁRÍTÁS FELGYORSÍTÁSÁHOZ



A távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálatok szinte a teljes vasúti pályahálózat mentén üzemeltetnek kábeles (optikai és fémvezetőjű) alaphálózatot, amelynek rendszeres karbantartása, a lehető legrövidebb időn belüli hibaelhárítása mindkét szakszolgálat kiemelt feladatai közé tartozik. A kábelhálózat egyes elemeinek elavultsága miatti meghibásodások, illetve a vasúti fejlesztések keretében végzett pályamenti munkák következtében bekövetkező kábelvágások, rongálások jelentős hatással lehetnek az adott vonalszakasz menetrendszerúségére. Ezért is kiemelten fontos, hogy a hibaelhárítást végző szakemberek helyre tudják állítani a vonalas összeköttetéseket a lehető legrövidebb idő alatt. E cél eléréséhez elengedhetetlen a megfelelő eszköz- és műszerpark megléte. A KALYDI-22 típusú szállító utánfutó segítségével szinte az egész ország területére rövid időn belül elszállítható a SANY SY18C típusú minikotró, amely a kézi feltárással szemben jelentősen lerövidíti a hibás kábelszakasz feltárásnak idejét, ezáltal csökkenti a hibaidőket.

A beszerzés

Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató jóváhagyásával intézkedési terv került kidolgozásra 15689-6/2019/MAV számon „A kábelvágásokkal kapcsolatos hibaelhárítás felgyorsításához szükséges törpemarkoló, vagy azzal egyenértékű kábelárok ásására alkalmas gépi eszköz beszerzésére”. Pályavasúti Területi Igazgatóságunként egy, Budapestre kettő, összesen 7 darab gép és adaptereinek beszerzését tartalmazta a terv. Első feladat a beszerzés műszaki tartalmának és költségigényének meghatározása, majd a közbeszerzés kiírása volt, melynek során az ajánlati ár és a kötelezően megajánlandó két év jótálláson kívül megajánlható 0-5 év plusz jótállási idő megajánlásával került kiválasztásra a legjobb ajánlattevő. A közbeszerzési eljárásban 6 pályázó közül

A távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat régi álma teljesült 2021 márciusában, amikor a 7 db SANY SY18C típusú minikotró (árokásógép), tartozékai és a KALYDI-22 típusú szállító utánfutó utolsó egysége is átadásra került.

a VERBIS Kft. (a SANY kotrógépek hivatalos magyarországi képviselője) adta a legkedvezőbb ajánlatot, ezért a MÁV velük kötött adásvételi szerződést. A cég a SANY SY18C típusú minikotrókat tartozékaival és a szállító trélerrel együtt a Biztosító Főnökség Budapest Nyugat, a Távközlési Főnökség Budapest, a Biztosítóberendezési Főnökség Debrecen, a Biztosítóberendezési Főnökség Miskolc, a Távközlési Főnökség Pécs, a Távközlési Főnökség Szeged, és a Távközlési Főnökség Szombathely telephelyeire szállította, ahol 4-4 szakember a szükséges kezelői oktatást is megkapta.

Modern gépek

A kínai nehézipar egyik legsikeresebb képviselője a SANY Heavy Industry Co. Ltd. folyamatosan bővíti az európai piacra szánt kotrógépek családját, melynek tagjai az intelligens vezérlőmoduloknak és a legmodernebb motoroknak köszönhetően az eddiginél is nagyobb teljesítményt nyújtanak takarékosabb üzemanyag-fogyasztás és kisebb környezeti terhelés mellett. A cég az első olyan kínai gépgyártó vállalat, amely saját gyártóüzemet nyitott az USA-ban és Németországban.

Az európai piacra szánt SANY gépek terméktámogatásáért és alkatrészellátásért a németországi Bedburgban található gyártó-, fejlesztő- és logisztikai központ felel, ahol kikötői darukat, konténerrakókat, nehéz targoncákat stb. is gyártanak, amellett, hogy 24 órán belül bármely Európában értékesített Sany géphez szinte bármilyen alkatrészt ki tudnak küldeni.

A beruházás nem valósulhatott volna meg Szívós Zoltán távközlési osztályvezető, dr. Sándor Balázs közbeszerzési szakértő és Kiss László beruházási projektkoordinátor aktív részvétele nélkül.

Dóra Tamás

A Budapest–Bécs vonal modernizálása

Elindult a „Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) – Hegyeshalom vonalon” elnevezésű 25,6 Mrd Ft összértékű projekt, melyet az Európai Unió közel 16 Mrd forinttal támogatott. Az ITM-el végzett közös előkészítő és pályázati munka eredményeképpen a MÁV ezen támogatást az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF) nyerte el, ami fontos eredmény Társaságunk életében.

A magyar és osztrák oldalról egyaránt támogatott fejlesztés célja, a Budapest-Bécs vasúti összeköttetés színvonalának javítása, a menetrendi kínálat bővítése, és a járatok menetidejének csökkentése.

A projekt eredményeként, és a kapcsolódóan kialakított menetrend életbe lépése esetén 16 perces menetrendi megtakarítás érhető el Budapest-Bécs viszonylatban, a vonal nemzeti átjárhatósága és stabilitása növekszik.

A fejlesztés keretében megvalósul

Tata, Almásfüzitő- felső és Hegyeshalom vasútállomásokon az elektronikus biztosítóberendezések belsőtéri elemeinek cseréje, új kezelőfelületek és új áramellátó berendezések telepítése. A jelenlegi elektronikus biztosítóberendezések elavult belső téri elemeinek, és az áramellátó berendezések elbontása. Komárom állomáson a kezelőfelület cseréje.

A meglévő Központi forgalomellenőrzés (KÖFE) berendezés helyett korszerű Központi forgalomirányítás (KÖFI) berendezés kiépítése. A Központi forgalomirányítás a Kerepesi út 14. szám alatti KÖFI központban kerül kialakításra.

A központi forgalomirányítás kiépítésével realizálható a forgalom ütemességének biztosítása, az irányító közvetlen, azonnali beavatkozási lehetősége, az átbocsátóképeség növelése, az élőmunka kiváltása. A vasútvonalon korábban, Európában az elsők között telepített UNISIG Subset-026

(SRS) 2.2.2. verzió szerinti ETCS L1 szintű vonatbefolyásolás fejlesztése. A rendszerrel kapcsolatos üzemi tapasztalatok alapján, a pontszerű jelfeladás korlátaiból adódóan, valamint a korlátozóbb fékgörbével közlekedő járművek (pl. RailJet) esetében bizonyos forgalmi szituációkban jelentős forgalomkorlátozó hatások (egy menet során akár többszöri indokolatlan befékezések) lépnek fel, komoly szűk keresztmetszetet létrehozva.

A szűk keresztmetszet kiküszöbölése érdekében a rendszer kiépíttetésének továbbfejlesztése (infill balizok telepítése, diagnosztikai rendszerfejlesztés) szükséges, valamint indokolt a Baseline frissítése az átjárhatósági előírásokat teljesítő 3.6.0. verzióra, a jelenleg üzemelő 2.3.0d fedélzeti berendezésekkel szembeni kompatibilitás biztosításával.

Az ETCS L1 rendszerben szükséges kiegészítések, módosítások megvalósításával, a Központi Forgalomirányító rendszer (továbbiakban: KÖFI) létesítésével, valamint a korszerűtlennek tekinthető elektronikus biztosítóberendezések belsőtéri elemeinek cseréjével megteremtődnek az optimális és kiszámítható vasútüzem feltételei, kiküszöbölhetővé válnak a rendszerkorlátok és biztosíthatóvá válnak a forgalmi akadályoztatások felszámolásának műszaki feltételei is. Ezáltal növekszik a vasúti közlekedés hatékonysága, menetrendszerűsége, megbízhatósága és kiszámíthatósága.



Az Európai Unió Európai Hálózatfinanszírozási Eszköze által társfinanszírozott



EGYÜTT A VOLÁNBUSZ ÉS A MAGYAR KÖZÚT – NEM CSAK AZ UTAKON

Nem mindennapi körülmények között, a martonvásári autópálya-mérnökségen írt alá együttműködési megállapodást 2021. május 18-án a Volánbusz és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. A közszolgáltató társaságok közös munkájának célja, hogy segítse a közúti közlekedés biztonságosabbá tételét.

A Volánbusz és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. mindennapjai egyaránt az országutakon zajlanak: munkatársaik – folyamatos jelenlétüknek köszönhetően – egész Magyarország közúti közlekedéséről naprakész információkkal rendelkeznek.

Ennek előnyeit szeretnék kihasználni a társaságok annak érdekében, hogy biztonságosabbá tegyék az országos közúthálózaton zajló közlekedést, valamint a közlekedési információk cseréjével és a vállalatok közötti információáramlás rendjének szabályozásával hozzájáruljanak a forgalom zavartalanosságának biztosításához. A partnerek hosszútávú együttműködésük keretében, diszpécserszolgálatukon

keresztül forgalmi és útinformációkat biztosítanak egymás számára, és a napi munkavégzés operatív támogatásával teszik gyorsabbá a helyi és a helyközi közösségi közlekedés adatcseréjét. Egyeztetik a fejlesztési prioritásokat, támogatják a megállóhelyi programnak a Helyközi Közösségi Közlekedési Információs Rendszer (HKIR) segítségével történő fejlesztéseit. Az útfelújítások, útelőjárások adatcseréje, a kutatási és fejlesztési együttműködés, valamint a közlekedésbiztonság, a személyszállítási közszolgáltatás és az infrastruktúra fejlesztésének témakörében végzett kommunikációs programok is az együttműködés részét képezik.



KÖZISMERT EMBEREK ELŐADÁSAI ÉS MINITRÉNINGEK A MEGÚJULT TÁMOGATLAK PROGRAMBAN!

A Tavaly létrejött Támogatlak program eredeti küldetése, a Lelki támasz telefonos szolgáltatás továbbra is várja a hívásokat, hogy segítséget nyújtson a munkatársaknak a nehéz helyzetek feldolgozásához, a lelki egészség fenntartásához. A program részletei új helyen, a Vasutas Magazin online felületén érhetőek el.

2021 nyaratól online előadás-sorozat indul, ahol értékes és érdekes előadásokon, interaktív beszélgetéseken találkozhatunk ismert emberekkel, elismert szakemberekkel, akiknek látásmódja, tapasztalata által új nézőpontot, technikákat kaphatunk, amelyek irányjelzőként szolgálhatnak a következő időszakban is. Szintén újdonság a program júliustól induló „minitréning” sorozata, ahol a humán trénercsapat segítségével 10-15 fős, néhány órás online készségfejlesztő alkalmakon tanulhatjuk például a hatékony időgazdálkodást, a prezentációs technikákat vagy akár a stresszkezelést.

A regisztrációhoz kötött programokra 2021. június 15-től lehet jelentkezni a Támogatlak program megújult online felületén, ahol megtalálhatjuk a Lelki támasz személyes segítő beszélgetéseinek elérhetőségeit is.

Érdekes és hasznos fejlesztő cikkeket, színes ajánlókat is olvashatunk a mindennapi kihívások könnyebb kezeléséhez, pozitív szemléletünk és lelki egészségünk fenntartásához. További információ a www.vasutasmagazin.hu Támogatlak rovatában olvasható.

FOLYAMATOSAN ÉRKEZNEK A VOLÁNBUSZHOZ A TAVALY ÉV VÉGÉN MEGRENDELTE MAN CSUKLÓS AUTÓBUSZOK



Átvette a Volánbusz az első 10 darab MAN Lion's City GL A23 típusú csuklós autóbust a MAN főteli telephelyén 2021. május 20-án. A járművek annak a 204 darabos flottának az első példányai, amelynek beszerzéséről még tavaly decemberben kötött megállapodást a Volánbusz és a Volán Buszpark Kft. a nyertes ajánlatot benyújtó MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft.-vel. Az új, magas komfortfokozatú járművek a tervezettnél korábban, hamarosan megkezdik szolgálatukat a helyközi elővárosi vonalakon.

A 20,8 milliárd forint plusz áfa értékben vásárolt 204 darab új, csuklós autóbust a szerződésben rögzített teljesítési határidőnél korábban, már 2020. május végétől több ütemben, várhatóan augusztus végéig folyamatosan áll forgalomba a közlekedési társaság kötelékében.

Bács-Kiskun és Békés megyébe 5-5, Borsod-Abaúj-Zemplén megyébe 18, Csongrád-Csanád megyébe 7, Fejér megyébe 21, Győr-Moson-Sopron megyébe 20, Hajdú-Bihar megyébe 16, Heves megyébe 6, Jász-Nagykun-Szolnok megyébe 10,

Komárom-Esztergom megyébe 7, Nógrád megyébe 6, Pest megyébe 64, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyébe 7, Vas megyébe 3, Veszprém megyébe 5, Zala megyébe 4 autóbust kerül.

Az első 10 járművet május 20-án vette át a Volánbusz a MAN főteli telephelyén, ahol a forgalmi és műszaki dokumentáció átadása mellett a járművekkel közlekedő autóbuszvezetők oktatása is megtörtént.

EXTRA SZABADNAP AZ OLTÁSÉRT



Az oltási program eredményeként megindult a fokozatos nyitás Magyarországon. Az átoltottsági adatok arról árulkodnak, hogy az emberek bíznak a koronavírus elleni vakcinák hatékonyságában, a beoltottak száma folyamatosan nő.

A MÁV-Volán-csoporton belül április végén arányaiban már több mint 40 százalék volt a beoltottak száma. Munkatársaink egy része a MÁV-Volán-csoport számára biztosított többbezer soron kívüli oltási lehetőség, illetve a lakossági oltakozási program keretében részesült a védőoltásban.

Kiemelt közszolgáltatóként különösen fontos, hogy védettek legyünk és felelősséget vállaljunk saját egészségünkért és utasaink jólétéért, a magyarországi közösségi közlekedés zavartalanosságáért. Ezért fontos, hogy aki csak teheti, vegye fel a koronavírus elleni védőoltást!

A MÁV-Volán-csoport vállalatai egy extra ajándékkal is ösztönzik az oltakozást: aki 2021. június 15-ig felvette vagy felveszi legalább az első koronavírus elleni védőoltást, két plusz szabadnapot kap. Az extra szabadnapok közül egyet idén, egyet a jövő évben lehet felhasználni.

A vállalatcsoport a pótszabadsággal a közlekedés zavartalanosságáért, utasaink és saját egészségünkért tett felelősségvállalást ismeri el. A pótszabadság igénybevételéhez a védettségi igazolvány kell majd július 1-jét követően bemutatni, az adott vállalatnál erre vonatkozó szabályok szerint.

Mindennapos segítségünk, a Humán ügyfélszolgálat (ÜSZI)

Bármilyen problémával is forduljunk hozzájuk, biztosak lehetünk benne, hogy az ÜSZI munkatársai mindig a legjobb tudásuk szerint segítenek minket a munkaügyi adminisztrációban, kérelmek leadásában, módosításában, szinte mindenben, ami a munkavégzésünkhöz szükséges. A szervezet működéséről és a pandémiás időszak kihívásairól Kurucz István Humán Szolgáltatás Ügyfélszolgálat és Ügyfélkapcsolat vezetőt kérdeztük.

Mit csinál pontosan a Humán Ügyfélszolgálati iroda?

A Humán Ügyfélszolgálat a MÁV SZK Humán Szolgáltatáson belül működő szervezet, mely a cégcsoport munkavállalóinak nyújt szakmai segítséget, tájékoztatást olyan nem munkáltatással kapcsolatos humán ügyekben, mint például a személyi adminisztráció, a jövedelemelszámolás, a tb-elátások, vagy a menetkedvezmény-igénylés. Az Ügyfélszolgálat a Humán szolgáltatás „arca”. A helyben nem intézhető dokumentumokat átveszi, a kérdéseket rögzíti és gondoskodik a válaszok begyűjtéséről a Humán Szolgáltatás szakmai területeiről.

Negyvenegy ügyfélszolgálati iroda működik szerte az országban, a vasutas dolgozók számára könnyen elérhető helyszíneken; vasútállomásokon, a székházakban, illetve a telephelyek közelében lévő külsős irodákban. Az ÜSZI-feladatokat 74 szakmailag felkészült kolléga látja el, ők szolgálják ki a csoportszinten közel 40 ezer munkavállaló igényeit.

Hogyan zajlik az adatátvitel?

A CRM segíti az adatvesztés nélküli, gyors adatátvitelt – földrajzi kötöttségtől függetlenül. A rendszer támogatja az ügyintézőket a kérdések, kérések lehető legrövidebb időn belül történő megoldásában, hiszen minden érintett szervezet értesítést kap a feldolgozás állapotáról és a saját te-

endőiről. A tb-kifizetőhelyi feladatokat is a Humánszolgáltatás látja el, szigorú jogi szabályozás és hatósági ellenőrzés mellett. E területen a vállalatok által szabályozott munkafolyamatokban mindenhol igyekszünk kihasználni a digitalizáció előnyeit és lehetőségeit, például személyes adatátvitel bejelentésénél, pénztári nyilatkozatoknál, vagy épp munkabérelőleg igénylésénél.

Hogyan változtak meg az ÜSZI mindennapjai a pandémia miatt?

A személyes ügyfélszolgálat szünetelt, amikor a szabályozási környezet azt diktálta, de ezenkívül folyamatosan nyitva tartottunk és tartunk. Több folyamatot átalakítottunk annak érdekében, hogy csökkentsük a fizikai kontaktusok számát, ezzel is eleget téve a közösség védelmének. Az egyik ilyen intézkedés volt a postaládák kihelyezése, melyekbe a leadandó dokumentumokat vártuk. A vasutas kollégákat a telefonos ügyfélszolgálat, illetve az elektronikus ügyintézés igénybevételeire biztattuk, illetve biztatjuk jelenleg is.

A telefonos ügyintézés egyre népszerűbb a kollégák körében. Hogyan sikerült ezt a rendszert kialakítani?

Ez a szolgáltatás munkanapokon reggel 7–15 óráig érhető el minden munkavállaló számára. Személyes ügyfélszolgálati irodáink munkavállalói körében hirdettük meg a telefonos

ügyintézői szerepkört, amire önkéntes jelentkezés alapján tizennégy ügyfélszolgálati munkatársat választottunk ki és készítettünk fel. Ők, ha épp nincsenek telefonos szolgálatra beosztva, akkor személyes ügyintézőként látnak el. Számukra gyorsan elérhető, masszív tudásbázist fejlesztettünk ki a Share Point felületen, ahol a munkavállalói kérdésekre, kampányokra gyorsan megtalálják a válaszokat. Emellett két koordinátor is szakmai támogatást nyújt részükre.

Ügyfélszolgálati időn kívül visszahívást lehet kérni, ezeket a megkereséseket a következő munkanapon, nyitást követően dolgozzák fel a kollégák. Szinte mindent lehet itt intézni, amit személyesen tennénk, csupán a kért dokumentumokat kell elektronikusan is eljuttatni. A harmadik ügyfélszolgálati csatorna a teljesen online ügyfélszolgálat, ahol egy központi e-mail-címre lehet kérést, kérdést küldeni. A pandémia miatt nagyon sok igazolást, dokumentumot elfogadtunk – és elfogadunk a mai napig – elektronikus formában is.

Hozott-e valami jót is, új eszközöket, könnyebb megoldásokat a változás?

A tavalyi év kezdete nagyon nehéz volt, az első lezárás után két hét alatt kellett átszervezni a működésünket, azonban a kényszer hatására igen nagymértékű fejlődés ment végbe a szervezetben. Szervezőmérnökként évtizedek óta folyamatok fejlesztésével foglalkozom, izgalmas kihívás volt megoldani e nehézségeket. Kifejezetten örültem, hogy a digitalizáció örült tempóban megindult, hiszen a jövő abszolút ebbe az irányba mutat. Sikerült jól vennünk ezt az akadályt, ma már a legtöbb ügyet tudjuk online is intézni, mint pl.: személyes adatváltozással kapcsolatos megkeresések, névváltozás, állandó lakcím változása, vagy munkabérelőleg, segélykérelmek intézése, önkéntes pénztári nyilatkozatok stb.

A társadalombiztosítási ügyek (betegség, gyermekszületés, baleset stb.) és néhány szolgáltatás a kivétel, amit még nem lehet elektronikusan intézni (pl.: menetkedvezmény-igazolvány, vagy 40-es mintaszámú szabadjegyek igénylése, adókedvezmény-nyilatkozatok).

A pandémia után is hatékonyan lehet működtetni ezt a rendszert, hiszen ami hasznos és jó megoldásnak bizonyult, azt meg kell őrizni. A személyes tanácsadást teljesen sosem lehet kiváltani, de a rutindolgokat igenis érdemes digitalizálni.

Hogyan tudták védeni a frontvonalban dolgozó kollégákat?

Igyekeztük kommunikálni, hogy mind a kollégák, mind az ügyfelek védelme érdekében célszerű csak a legszükségesebb esetben választani a személyes ügyintézőt. Különböző generációk dolgoznak az ügyfélszolgálaton, az idősebbeket vagy krónikus betegeket igyekeztünk otthonról is elvégezhető online ügyintézési feladatokkal ellátni. Plexifalat szereltünk fel az ügyfélszolgálati irodákban, emellett maszkot hordunk és biztosítjuk a kéz- és felületfertőtlenítő szereket is.

Hogyan képezik az ügyfélszolgálati munkatársakat?

Szeretünk olyan kollégát felvenni, aki már rendelkezik némi tapasztalattal ilyen téren, de ez nem előfeltétel, elsősorban a jó ügyfélszolgálatossá váláshoz fontos készségeket keresünk a jelentkezőkben. Az új kollégák mentort kapnak maguk mellé, aki segíti a beilleszkedésüket és fejlődésüket a próba-idő három hónapja alatt és az azt követő, önálló munkavégzés ideje alatt is folyamatos támogatást kapnak. Megismerik az ügyfélszolgálati tudásbázisban lévő tananyagokat, az SAP HR és a CRM ügykövetőrendszer használatát. Rendszeresen szervezünk konfliktuskezelő tréningeket, szituációs gyakorlatokkal. Ez a munkakör pszichésen megterhelő, így leginkább az tud eredményes lenni benne, aki szeret emberekkel foglalkozni, segíteni őket. Más vállalatok tapasztalatai szerint a csak telefonos ügyintézésre átképzett kollégákat megviseli a személyes érintkezés hiánya, mi ezt a vegyes beosztásokkal próbáltuk ellensúlyozni. Ennek alapja, hogy már a Humán Telefonos Ügyfélszolgálat indulásakor egy rotációs rendszert alakítottunk ki, amelyben váltakozva végeznek telefonos és személyes ügyfélszolgálatot a kollégák.



Várhatóak további változások a jövőben?

Szeretnénk továbbmenni a digitalizáció útján. Hosszú távon ideális lenne a munkavállalóknak egy olyan mobilapplikáció, amelyen kényelmesen, helytől és időtől függetlenül tudják intézni HR-ügyeiket, ezzel is igazodva a trendekhez. Az én álmaimban már egy vasutas ügyfélszolgálati robot is szerepel az egyszerű rutinkérdések, -feladatok ellátására, de az sajnos egyelőre igen költséges fejlesztés. A jövőben azonban itt is egyre nagyobb teret kaphat a mesterséges intelligencia.

Sin Bettina

HIDAK, MELYEK ÖSSZEKÖTNEK MAGYARORSZÁG LEGSZEBB VASÚTI HÍDJAI I.

A természet állította akadályokon már az idők eleje óta fontos volt az embernek átkelőket találni. Az egyre fejlődő technikának köszönhetően ma már a legnehezebb terepkörülmények között is kapcsolatot tudunk létesíteni két oldal között. Hazánk közlekedésének is sarokpontjai a folyóinkat átszelő hidak, amelyek szükséges funkciójuk mellett sokszor nagyszerű esztétikai élményt is nyújtanak. A vasútfejlesztések a hidakat is érintik természetesen, így a Duna felett átívelő új sínpálya sikeres és eredményes tesztje apropóján bemutatjuk Magyarországot öt legérdekesebb vasúti hídját kétrészes cikksorozatunkban.

Déli összekötő híd

A főváros IX. kerületi Soroksári utat és az újbudai Nádorkertet összekötő, 510 méteres híd elsőként 1877-ben készült el. A növekvő vasúti forgalom azonban a nem megfelelő minőségű anyagból épített kétvágányú hidat hamar meggyengítette, így 1913-ban egy új híddal helyettesítették, amely a II. világháborúban megsemmisült.

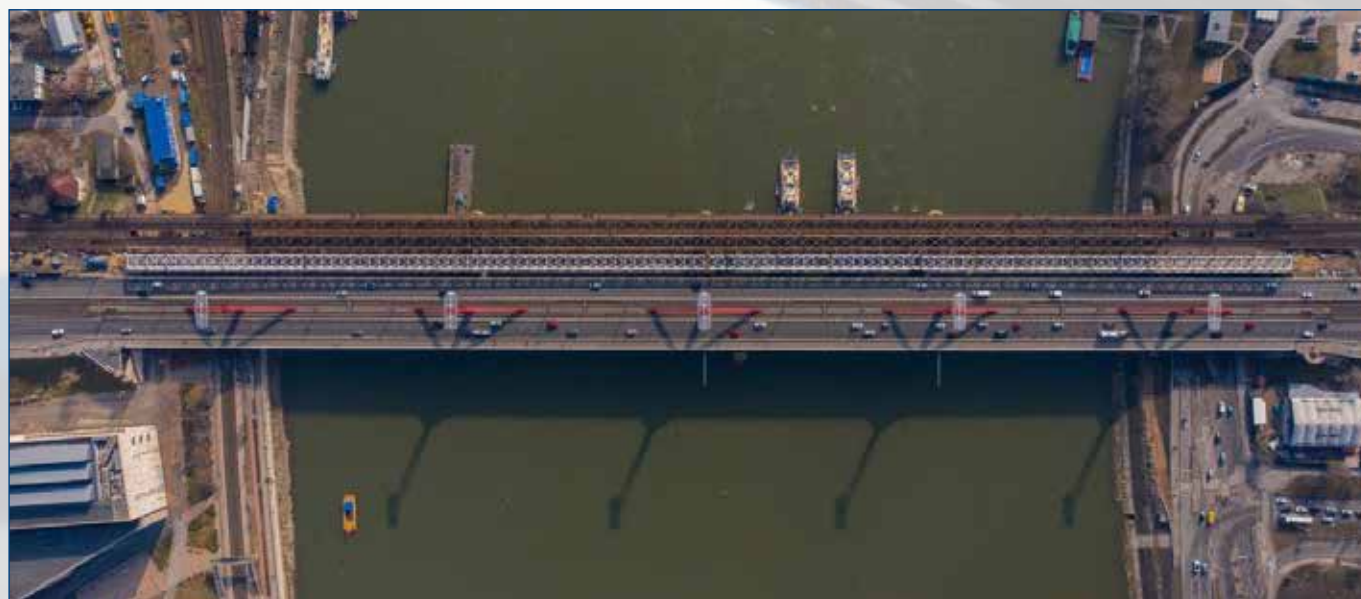
A háború után, 1946-ban egy egyvágányú híd létesült, végül 1948-ban és 1953-ban készültek el a mai hídszerkezetek a két vágánnyal. Így a most elkészülő 3 vágányos hídszerkezet lesz a híd történelmének negyedik szerkezete és egyben a legnagyobb kapacitást elbíró időszak is.

A mostanihoz hasonló vasútfejlesztés Budapest belső területén több mint 100 éve nem történt. Hosszú évtizedek óta ez az első olyan vasúti beruházás, amely Budapesten belül új megál

lókkal és sűrűbben járó vonatokkal nemcsak az ingázók, de a városban közlekedők hasznát is szolgálja.

A Déli körvasút fejlesztése során Kelenföld és Ferencváros között három új megállót építenek. A XI. kerületi Nádorkert megálló a budai fonódó villamoshoz és az Infoparkhoz, a Soroksári út környezetében lévő Danubius a dunaparti területekhez és a HÉV-hez, a Népliget megállóhely pedig az M3 metróhoz, az Üllői úthoz teremt közvetlen kapcsolatot.

A Déli körvasút fejlesztésének célja, hogy 10-15 percenként járanak a vonatok. Ezzel létrejönne az összeköttetés az érdi, budai és környező budai agglomeráció, Budafok-Nagytétény, Kelenföld, az újbudai egyetemváros, a Soroksári út térség; a Déli Városkapu, valamint a Népliget térsége, Kőbánya-Kispest, a reptér és a pesti agglomeráció között.



Újpesti híd

Ötlete elsőként 1892-ben, az esztergomi vasútvonal tervezése során merült fel, hogy a főváros bal parti részével is összeköttetést alkossanak. A vasútvonal tulajdonosa, az olasz Fratelli Marsiglia et Co. vállalat volt, amely elhatározta az Óbuda és Újpest közötti egyvágányú Duna-híd építését, a kivitelezéshez

1894-ben látott hozzá a szintén olasz Societa Nazionale delle Ufficine di Savigliane cég. A vasszerkezet gyártását az olasz vállalkozó a Magyar Államvasutak Gépgyárában rendelte meg. A híd átadása 1896. november 3-án történt. A forgalom gyorsan nőtt, az egyre nagyobb terhelés miatt a szerkezetet többször meg kellett erősíteni, ezután viszont a híd egészen 1944 augusztusáig teljesítette feladatát.

A II. világháború során több súlyos légitámadás érte. A megromlott hídra 1944 karácsonyán a visszavonuló német haderő mérte a végső csapást: felrobbantotta. A szerkezet egyetlen nyílása maradt csak meg, ez a háború után Simontornyára került, ahol 2001-ig szolgált vasúti hídként.

A háború utáni újjáépítést követően a próbaterhelésre 1955. május 5-én került sor. A hídszerkezetek próbáján 4 darab 424-es sorozatú mozdonnyal terheltek meg az egyes hídníllásokat. Az első személyvonat – több mint tíz év szünet után – 1955. május 21-én haladt át a hídon.

Molnár Zsolt

A fotók forrása: NIF, Hídepítő Zrt., András Zsolt - Flickr, BKK

Nagyrákosi völgyhíd

A Nagyrákosi völgyhíd viadukt az Őrség vasútvonalán, Magyarország leghosszabb vasúti völgyhídja, 1400 méteres hosszúságával, építésekor Európa negyedik leghosszabb völgyhídja volt. Építése 1999. július 2-án kezdődött és 2000. november 30-án fejeződött be. 2003-ban az egyedi építési technológia és kivitelezés pontossága miatt Építőipari Nívódíjat kapott. 2010-ben villamosították a rajta átfutó vasútvonalat.

A Zala folyó völgyén, illetve a Kerkafalva–Szatta–Nagyrákos útvonalon húzódó 7417-es út fölött átívelő viaduktot 33 pillér tartja, legnagyobb magassága közel 12 méter.

A hidat úgynevezett szakaszos eltolási technikával tervezték és építették. Újszerű megoldás volt a kétszer extrudált (kettős korrózióvédelemmel ellátott) feszítőkábel alkalmazása is, a 14 hónapos építési időtartam alatt hetenként 22,5 méteres előretolással, a három gyártópadról hetenként 67,5 méternyi híd készült el, vagyis a kivitelezés független volt az időjárási viszonyoktól.

Magyar termék, mely tízéves fejlesztési tapasztalat eredménye. Külön érdekesség, hogy a feszítőanyag és a betonacél kivételével minden felhasznált anyag hazai termék volt.



Következik: A második részben a Duna és a Tisza utolsó magyarországi vasúti hídjait, a bajai Türr István hidat és az Algyői vasúti hidat mutatjuk be.

A divat változik, az egyenruha örök

Vasutas nem létezhet egyenruha nélkül – tartja a mondás. S valóban, amióta elindult az első magyar vasút, az utasok uniformist viselő kollégákkal találkozhatnak a vonatokon. A mögöttünk álló 175 év alatt a hivatalos ruházat természetesen sokszor megújult, hol a kényelmet, hol az eleganciát, hol az imázst vagy a hazafiasságot előtérbe helyezve. A MÁV egyen- és munkaruhák 21. századi felelősével, Pinczehelyi Csillával beszélgettünk.



Egy ekkora cégcsoportnál, mint a MÁV, ruhából is annyi van, mint Gombóc Artúr kedvenc csokijaiból. Ha csak a lábbeliket nézzük, van bokacipő, középmagas és magas szárú, textil- és bőrbetétes, orr- és talpmerevítő, vízálló, és ráadásként ott vannak még az egyenruhás lábbelik, azok természetesen női és férfiváltozatban. De hasonló például a pólók választéka is. Ki és hol dönti el, hogy szükség van-e az egyen- vagy munkaruhák megújítására?

Sokszor a munkatársak igénylik az újítást, sokszor pedig az egyéb változások, fejlesztések teszik szükségessé az átalakítást a formaruhákon. De az is előfordul, hogy nekem jut eszembe egy olyan ötlet, ami szerintem hasznos lenne, és biztos örülnének neki a kollégák. És ha az igény így vagy úgy megfogalmazódik, elkezdődik egy hosszú folyamat. Én a MÁV Szolgáltató Központ Általános Anyagbeszerzési Osztályán vagyok döntés-előkészítő szakértő, de gyakorlatilag a ruhák a szakterületem. Ezek beszerzéséhez én készítem el a műszaki dokumentációt, részt veszek a beszerzésben és végül a gyártást is ellenőrzöm. Ha csak tehetem, a gyártási folyamat közben is kijárok ellenőrzésre a nyertes pályázóhoz.

Hogy csöppentél a ruhák világába?

Ez nem a MÁV-nál kezdődött, tulajdonképpen mindig is ezt csináltam. Ruhás középiskolába jártam, elvégeztem a technikumot is, végül pedig könnyűipari mérnök lettem. Korábban dolgoztam pl. a legnagyobb magyar megváltozott munkaképességűeket foglalkoztató cégnél, de 3,5 évet Kínában is eltöltöttem, ahol egy magyar márka képviseletén dolgoztam irodavezetőként. Mivel voltam a gyártó és a megrendelő oldalán is, elmondhatom, hogy ismerem a teljes folyamatot.

Ilyen messziről vezetett az út a magyar vasutas-egyenruhákhoz?

Bizony, de én egyébként is egyenruhapárti vagyok, akár az iskolákban is el tudnám képzelni. Szerintem csinos a mostani MÁV-egyenruha. Persze mindig lehet változtatni és újítani, talán lenne is rá ötletem, de a mostani egyenruha a női és férfi kollégákon is jól áll.

Ezek szerint nem csak a beszerzésben és a gyártásban veszed ki a részed egy-egy új modell készítésekor?

Nem, sokat ötletelek és tervezek is. Amikor van egy új fejlesztés, akkor alapítunk egy munkacsoportot, és abba meghívom az érintett terület és szakszervezet képviselőit. Úgy látom, hogy a szakszervezetek szeretik ezt a témát, hiszen tudják, hogy közös a cél. Azt szeretnék, hogy a kollégák minél jobb, kényelmesebb, praktikusabb és szebb ruhában töltsék el a szolgálati idejüket. Valószínűleg sokan nem is sejtik, mennyi egyeztetés, tervezés, átalakítás és próba előzi meg egy-egy új kollekció debütálását. Úgy gondolom, egy egységes MÁV-arculat nagyban hozzájárul a cég pozitív imázsához és megítéléséhez.

Jelenleg milyen projektek futnak? Hol várható kollekcióváltás?

Sokan jelezték, hogy a téli nadrág anyaga túl vékony, illetve a női blúz nehezen vasalható és könnyen gyűrődik. Keressük a megoldást, hogy ezeken a problémákon hogyan lehetne javítani, illetve egy új jegyvizsgáló táská fejlesztésén is dolgozunk.

Egy másik projektünk pedig már a végéhez közeledik. Most teszteltük a jegyvizsgálók új táskáját. A jelenlegi gyöngyvászon táská mára egyrészt elavult, mert megváltozott a kötelező tartalom, amit a jegyvizsgálóknak maguknál kell hordani, így egy kisebb táská is elegendő. Másrészt ez az anyag a varrások miatt sok esetben kidörzsölte az egyenruhát. Az új táská viszont teljesen bőr lesz, kiváló minőségben.

Rengeteg apró részletre kell figyelned.

És még így is kiderülhetnek hibák vagy hiányosságok a próbák során.

Kikkel és hány emberrel szoktatok próbálni? Mindent le teszteltettek a kollégákkal a gyártás előtt?

Ez projektfüggő. Mikor idekerültem az SZK-hoz, rögtön egy óriási feladatot kaptam. A 2014-es egyenruhaváltást kellett előkészíteni és lebonyolítani. Akkor 100 fő vett részt a

próbahordásban, nagyon izgalmas volt. A lábbelik fejlesztése szintén hatalmas feladat volt, rengeteg változattal, különböző munkavédelmi előírásokkal.

Ott 250 fővel próbáltattunk és kb. 1 évig tartott a teljes fejlesztés. De van, amikor kisebb létszámú teszt is elegendő, mint például a kötött termékek fejlesztésénél. A próbahordások végén a tesztelőknek mindig ki kell tölteni egy részletes kérdőívet, így kapom a visszajelzéseket. Az őszinteség itt közös érdek.

Ennyi projekt és ruha közül van kedvenced?

Persze. Az új gyermekvasutas egyenruhák. 2018-ban cseréltük le a kollekciót. Eddig mindig volt valami különbség az „igazi” és a pajtások uniformisa között, de most a felnőtt egyenruha kicsinyített mását viselik a gyerekek is.

Csohány Domitilla

A díszegyenruhától a farmerig

Már az első magyar vasút részére kiadott 1846. április 14-i rendszabály kötelezte a vasúttársaságot, hogy a szolgálatot teljesítőket egyenruhával és egyéb megkülönböztető jelvényekkel lássa el annak érdekében, hogy a közönség megismerhesse őket, és ők a vasúti pályán, a pályaudvarokon és a vonatokon biztosíthassák a rendet. Ez gyakorlatilag a mai napig is érvényben van, hiszen egyenruhát az kap, aki az utazóközönséggel találkozik. A vasút aranykorában az egyenruha érték volt, amit nem mindenki kaphatott meg, csak a magas beosztásúak és az utasokkal kapcsolatba kerülők. Az utazóközönség pedig ismerte és figyelte a rangokat, melyek a köztisztet és a párválasztás szempontjából is szerepet játszottak: „Látványosság számba ment az állomáson átrobogó gyorsvonat, az aranygalléros állomásfőnök, az arra sétáló lányok szívét megdobogtatta a fehérkesztyűs, snájdig forgalmi szolgálattevő. A gyorsvonati mozdony ablakából kihajló nyakkendő masiniszta, a dámák szolgálatára mindig készen álló, adjusztált (saját alakjához igazított) egyenruhát viselő kalauz egy távoli világ képviselőjének tűnt.” /Orosz Károly: Fejezetek a 150 éves Pest-Szolnok vasútvonal történetéből/ Egy-egy település vasutasai még munkán kívül, presztízsből is rendszeresen viselték az egyenruhát. Később, a szocializmusban az egyenruha elérte telenedett, sokak szerint szégyellni való dolog lett.

Az idő azonban bebizonyította, hogy az egyenruha érték. Lehet hagyományos, vagy követheti a kor divatját, mint például a mozdonyvezetők farmerruhája, de minden esetben a vasutat és az egységet képviseli.



Divatosabban, kényelmesebben

A 2014-es egyen- és formaruha váltás és a farmerkollekció bevezetése óta az alábbi termékcsoportokban volt fejlesztés a vasutas ruházati termékek körében:

- **Tányérsapka:** visszakapta régi tradicionális formáját az új alapanyagokkal készítve.
- **Lábbelik:** teljes mértékben megváltozott a munka- és védőlábbelik egy része, illetve további fejlesztés vár még a női egyen-forma lábbelikre.
- **Kötött termékek:** komfortosabb, pamut alapanyagból készülnek, illetve kis színváltozás észlelhető a férfitermékeknél.
- **Pólók:** egységesítettük a színeket, és némi finomítás tapasztalható a piké alapanyagánál.
- **Munkaruhák:** próbahordás után a visszajelzések alapján a zsebek elhelyezésén, méretén és számán terveztünk változtatásokat.
- **Jegyvizsgálótáska:** az új jegynyomtató méretéhez és egyéb esztétikai és ergonómiai igényekhez illeszkedően folyamatban van a megújítása.

„Az emberek nincsenek kiképezve a vészhelyzetekre”

2021. április 20-án, Újfehértó határában, egy fénysorompóval biztosított vasúti átjáróba – a tiltó jelzés ellenére – traktoros hajtott be, ahol összeütközött a Debrecenből Záhonyba tartó személyvonattal. A szerelvény majd száz méteren keresztül toltta maga előtt a traktort, mígnem a másik vágányra lökte, ahol aztán az ellenkező irányból érkező személyvonat is belerohant. A Záhonyból Püspökladányba tartó vonat mozdonya és három személykocsija kisiklott, az egyik az oldalára fordult. A siklott szerelvény egy felsővezeték-tartó oszlopot is elsodort. A látvány még a legtapasztaltabb kollégákat is megdöbbentette, hiszen rég történt ilyen nagyságrendű baleset a MÁV hálóján. A helyreállításról Szemerey Ádám kárhelyparancsnokot kérdeztük, kollégáinkkal Benke Máté beszélgett.



Fotó: dr. Kovács Róbert

Még mielőtt belevágnánk, engedj meg egy kérdést: mit csinál egy kárhelyparancsnok?

A kárhelyparancsnok a helyreállítás vezetője. Egy baleset után mindig az a cél, hogy a forgalom mihamarabb újraindulhasson, ezért szükség van valakire, aki megszervezi a mentést és összehangolja a folyamatokat. A kárhelyparancsnokok „csapata” egyébként a Pályalétesítményi Osztály vizsgálzott, nagy tapasztalattal bíró kollégáiból áll össze.

Kérlek, idézd fel a pillanatot, amikor először hallottál a balesetről. Mire gondoltál?

Amikor értesített a főüzemirányító és elmondta, hogy két közlekedő vonatot ért baleset, ráadásul iskolás vonatokat (jellemzően tanulók által igénybe vett járatok, amelyen sokan vannak, a szerk.), hogy több kocsi kisiklott és borult is, mire gondolhatott az ember? Tömegbalesetre. De nem vontam le elhamarkodott következtetéseket, megvártam, hogy a helyszínre érkezzenek és a saját szememmel lássam a következményeket. Odafele nem én vezettem, így folyamatosan tájékoztam telefonon.

Mit tapasztaltál, amikor megérkeztél?

Látszott, hogy nagy baj van, de nincs tömegkatasztrófa. Egy ilyen balesetnél minden érintett szervezet riasztást kap, ezért a rendőrség, a mentők és a tűzoltók már a helyszínen voltak. Mindenki nagyon készséges volt és tette a dolgát.

A helyszínt megközelítve érződött a nyugalom. A tűzoltók és a mentősök addigra elvégezték a mentesítési munkálatokat, a rendőrség biztosította a helyszínt. Az utasok elszállítása zökkenőmentesen lezajlott, ezt a tűzoltók intézték. Körbejártam a területet. Ez feltétlenül szükséges ahhoz, hogy átlásam a helyzetet, így lesz fogalmam arról, hogy mi legyen a mentesítés menete. Közben folyamatos kapcsolatban voltam a gépészdíszpéccserrel és a főüzem-irányítóval, akiket tájékoztattam arról, hogy mit látok. Közben a helyszínen lévő egységek vezetőivel is rendszeresen egyeztetünk a várható lépésekről, teendőkről, a felmerülő igényekről. Később a különböző szervek helyi parancsnokai közölték velem, hogy részükről nincs további feladat, így következő lépésként megkezdődhetett a kármentesítés, a helyreállítás.

Ez az a folyamat, amelyet már teljes egészében te irányítasz.

Így van, és innentől kezdve már a vasúti szakembereké a főszerep. Mivel a helyreállításban több szakág is érintett volt – hiszen sérült a felsővezeték, a pálya, a biztosítóberendezés és a járművek – számos folyamatot kellett összehangolni a hatékony munkához. A szervezés 3-4 órás előregondolkodást igényelt, mert távolabbról érkeztek a helyreállító egységek. A daru 18:30-kor indult el Szolnokról, nekem addig rendeznem kellett a felsővezetékét. A balvágány feletti drót éppen a szakaszhatáron sérült, a kidöntött oszlop miatt a siklott kocsik felett lógott, így azt mindkét irányban – összesen 3 kilométeren – el kellett bontani. Ráadásul belecavaro-

dott az igen sérülékeny optikai kábel is. A jobb vágány feletti szakasz, hála az égnek! nem sérült, de a daru mozgását akadályozta volna, így arról a feszítéseket lekasztották a szakemberek, a vezetékeket és a vezetéktartó szerkezetet pedig az oszlopsorral párhuzamosan kihajtották a vágány fölül.

Ezt követte a siklott szerelvény beemelése?

Pontosan. A vagonokat a kollégák hevederekkel kötötték át, így tudták megmozdítani azokat. Mivel a daruzás egy veszélyes folyamat, kértem a tűzoltókat és a mentősöket, hogy egy-egy egységgel legyenek jelen. A vasutas kollégák éjjel 1 óra körül kezdtek hozzá a beemeléshez, az első vagon hajnali 5 órakor sikerült kiszabadítani és vágányra tenni. Engem szerda reggel a kollégám váltott. Amíg pihenni próbáltam, két kocsi a „saját lábán” távozott, egy pedig vendégforgóvázon.

A fekvő kocsival nagyon sokat kínlódtak a szakemberek, fél napba került, mire azt is „lábra állították”. Végül a mozdony következett. Messze – 16 m-re – volt a vágánytengelytől, a forgóvázai teljesen belefűrődtek a földbe. Egy markoló segített a gépen, ami körbeásta, de ez még mindig nem volt elegendő a beemeléshez, ugyanis ekkora távolságból nem lehetett a daru teljes emelősúlyát kihasználni, letiltott a rendszer. A mozdonyról ezért le lettek vágva a forgózsámolyok (amelyeket később egy pórekocsin szállítottak el a helyszínről), így már emelhető volt. Elsőre felbakolva a vágány közelébe tették.

Mikor tértél vissza a baleset helyszínére?

Csütörtök reggel. Azzal, hogy előző nap a kocsik elkerültek a helyszínről megkezdődhetett a pálya – ez esetben a jobb vágány – helyreállítása. Itt 40 db vasbeton alj- és mintegy 20 méter sín- és felsőágazat cseréjére volt szükség. Emellett kézi szabályozásra is, hogy a Szergej elvontathassa az elsőnek kiemelt kocsit, amely még foglalta a nem sérült vágányrészét. Ezzel egy időben kezdtek az új felsővezeték-tartó oszlop felállítását is. Szinte pillanatok alatt végeztek, mert mindenki tudta a dolgát. Délután két hatalmas zápor is elkapott bennünket, de ez sem akadályozta a munkát. Abszolút elégedett voltam a szakágak munkájával, együttműködésével.



Szemerey Ádám, kárhelyparancsnok

Teljesen helyreállt a közlekedés a vonalon?

A baleset április 20-án, kedden délután történt, péntek hajnalban sikerült úgy visszaadni a jobbvágányt 60 km/h-s sebességgel a közlekedésnek, hogy a pálya ki volt szabályozva, a felsővezeték befördítve, bemérve, a tartalék Szergejjel pedig az állomásköz biztosító berendezéseit is oda-vissza lepróbtuk.

Hat nappal később, 26-án kezdődött meg a bal vágány helyreállítása. Kétszázhetven új betonalt kellett beépíteni, illetve az útátjáróban a sint és a burkolati elemeket cserélték ki a kollégák. A helyreállításhoz szükség volt még 6 szál hosszúsínre és 3 km új felsővezetékre. A balvágányt május 5-én, szerdán adtuk vissza, 80 km-es engedélyezett sebességgel.

Milyen szakmai tapasztalat szükséges ahhoz, hogy komplexen át tudj látni egy ilyen helyzetet, hogy össze tudd hangolni a szakágak munkáját?

A vasutas múlt elengedhetetlen, én pedig – egy kisebb megszakítással – 1977 óta vagyok a MÁV-nál. A katonaság után a debreceni Építési Főnökségnél dolgoztam művezetőként, itt lépegettem előre. Később a nyíregyházi pályafenntartáshoz kerültem. Az évek során voltam pályamester, szakaszmérnök, vonalbiztos és alosztályvezető is. Jelenleg szakaszmérnök vagyok, pályadiagnosztikával foglalkozom. 2003 óta van baleset-vizsgálói képesítem, a 2010-es évek elejétől pedig kárhelyparancsnoki is. Emellett sokat segít, hogy a szakmai mellett megvan az ún. futásbiztonsági szakmérnöki végzettségem is.

A közúton közlekedők számára a vasúti átjáró a legjobban előrejelzett kereszteződés, mégis sokan veszítik az életüket ilyen, és ehhez hasonló balesetekben. Szerinted mivel lehetne hatékonyan csökkenteni az esetszámokat?

A tudatformálást alkalmas eszköznek tartom, de nem csak a fiatalokat megszólító csatornákon, hiszen egy idősebb ember ugyanúgy szenvedhet balesetet. Az oktatási anyagok szerintem ijesztőbbek is lehetnének, hogy kézzelfoghatóvá tegyék egy ütközés/gázolás következményeit. Azt is problémának tartom, hogy az emberek nincsenek kiképezve a vészhelyzetekre, bár ez a KRESZ és a gyakorlati oktatás hiányossága. Nem utolsósorban pedig úgy gondolom, hogy a társadalom törvénytiszteletén is van mit csiszolni. Egy-egy baleset „MÁV-os költségét” figyelembe véve, hasznos lenne folyamatosan baleset-megelőző kampányt folytatni.

Azt hiszem, szükséges a higgadt, átgondolt viselkedés ahhoz, hogy egy ilyen stresszes helyzetben jól dolgozzál. Téged mi nyugtat meg, mi az, amivel szívesen foglalkozol a szabadidőben?

Nagyon szeretem a kisvasutakat, ez a szenvedély pedig nem csak a meglátogatásukban merül ki. Sokat foglalkozom a történetükkel, az ezzel kapcsolatos irodalomkutatással, majd az összegyűlt anyagok megjelentetésével. Emellett szeretek kertészkedni, azzal egyrészt megvan a szükséges fizikai leterhelés, másrészt teljesen ki tud kapcsolni. A szobai tevékenységek közül pedig az olvasás jöhet minden mennyiségben – erre leginkább télen van esélyem...

Benke Máté

VASÚT ÉS BIZTONSÁG

Nem meglepő, hogy e két szó gyakran szerepel együtt, hiszen a hétköznapiak során akkor van a legkisebb esélyünk közlekedési balesetet szenvedni, ha vonattal utazunk. Ennek – a minket választó utasok – csak az előnyét érzik, az okát, hátterét viszont mi, vasutasok ismerjük: az általunk működtetett rendszer túlbiztosított és ahogy a vasutas körökben mondani szokás – legalább két ember vétsége szükséges ahhoz, hogy bármilyen baj történhessen. Biztonságosan juttatjuk tehát célba utasainkat, de a „vasútbiztonság” kifejezéshez egy keserű asszociáció is párosul, az ún. átjárós balesetek.



Fotó: dr. Kovács Róbert

2020-ban 62 baleset történt vasúti átjárókban, ebből 6 halálos kimenetelű volt, 23 személyi sérüléssel, 33 pedig anyagi kárral járt. 2021 első négy hónapjában 19 útátjárós baleset történt, négyvel több, mint az előző év azonos időszakában. Ebből 4 eset halálos volt, 5 pedig személyi sérüléssel járt, 10-nél anyagi kár keletkezett. A balesetek okát felderíteni nem könnyű, azok gyakorta végzetes kimenetele miatt, az viszont biztos kijelenthető, hogy megelőzhetőek lettek volna, ha a közlekedők a KRESZ szabályainak megfelelően közelítik meg az átjárót.

A szakembereket hosszú évek óta foglalkoztatja, hogy hogyan lehetne csökkenteni a vasúti átjárókban bekövetkező baleseteket. Hiába tűnik kézenfekvőnek a megoldás: legyen mindenhol sorompó! – fontos megemlíteni egy ijesztő tendenciát. Annak ellenére, hogy a vasúti átjárók biztosítottasági szintjét folyamatosan emeli a vasúttársaság (fény, valamint fél- és fénysorompók telepítése) a bekövetkező balesetek száma nem csökken markánsan. Talán ezért is nyer egyre nagyobb teret a tudatformálás, mint lehetséges, hatékony eszköz. De mit is jelent ez? A közlekedők egy jól átgondolt rendszer szerinti edukációját, amely megoldást kínálhat a jövőbeni balesetek kiküszöbölésére, a közlekedési morál javítására.

Miért annyira károsak az útátjárókban bekövetkezett balesetek?

Mert az ütközések sok esetben követelnek halálos áldozatot, ez pedig pótolhatatlan veszteség. A véltlen mozdonyvezetőre rótt lelki teher sem elhanyagolható: végig kell néznie a bal-

esetet, amelynek bekövetkezése ellen – a jelentős mértékű fékút miatt – általában semmit sem tehet. Ha nagyobb járművel ütközik a vonat, az a vezér és az utasok testi épségét egyaránt veszélyezteti, sőt, akár a szerelvény kisiklásával is járhat.

Az ütközések során jelentős anyagi kár keletkezik, a helyreállítás sok esetben hosszú időt vesz igénybe. Mindezeket túl, a vasúti átjárókban bekövetkező balesetek negatív hatású médiafigyelmet generálnak, annak ellenére, hogy az elmúlt 13 évben – vasúti hibából – nem következett be halálos áldozatot követelő baleset.

Mit tesz a MÁV annak érdekében, hogy kevesebb vasúti baleset történjen?

Helyszíni ellenőrzéseket tart

A MÁV a vasúti átjárókban történt események számának csökkentése és a figyelem felhívása céljából a közút és vasút kereszteződéseiben 2018 óta folyamatosan, éves szinten 60-70 helyszínen tart közös vasúti-közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzést a rendőrség területileg illetékes munkatársainak közreműködésével.

A kitélepülések hatékonyan hívják fel a figyelmet arra, hogy a balesetek elkerülhetők lennének, ha a gyalogosok és a gépjárművezetők figyelmesen, kiemelt körültekintéssel, a közlekedési szabályok betartásával közelítenék meg a vasúti átjárókat.

Edukációs programsorozatot működtet iskolákban

A MÁV szakemberei több ízben fordulnak meg általános és középiskolákban, ahol vasútbiztonsági előadások keretein belül hívják fel a figyelmet a helyes és szabálykövető közlekedés fontosságára. 2019 novembere óta több mint 300 gyermek vehetett részt a MÁV Kisiskolás programjában, amelynek során Pécsen, Szegeden, Debrecenben, Szombathelyen, Miskolcon, valamint Budapesten zajlottak le vasútbiztonsági foglalkozások.

Intenzív médiakampányt folytat

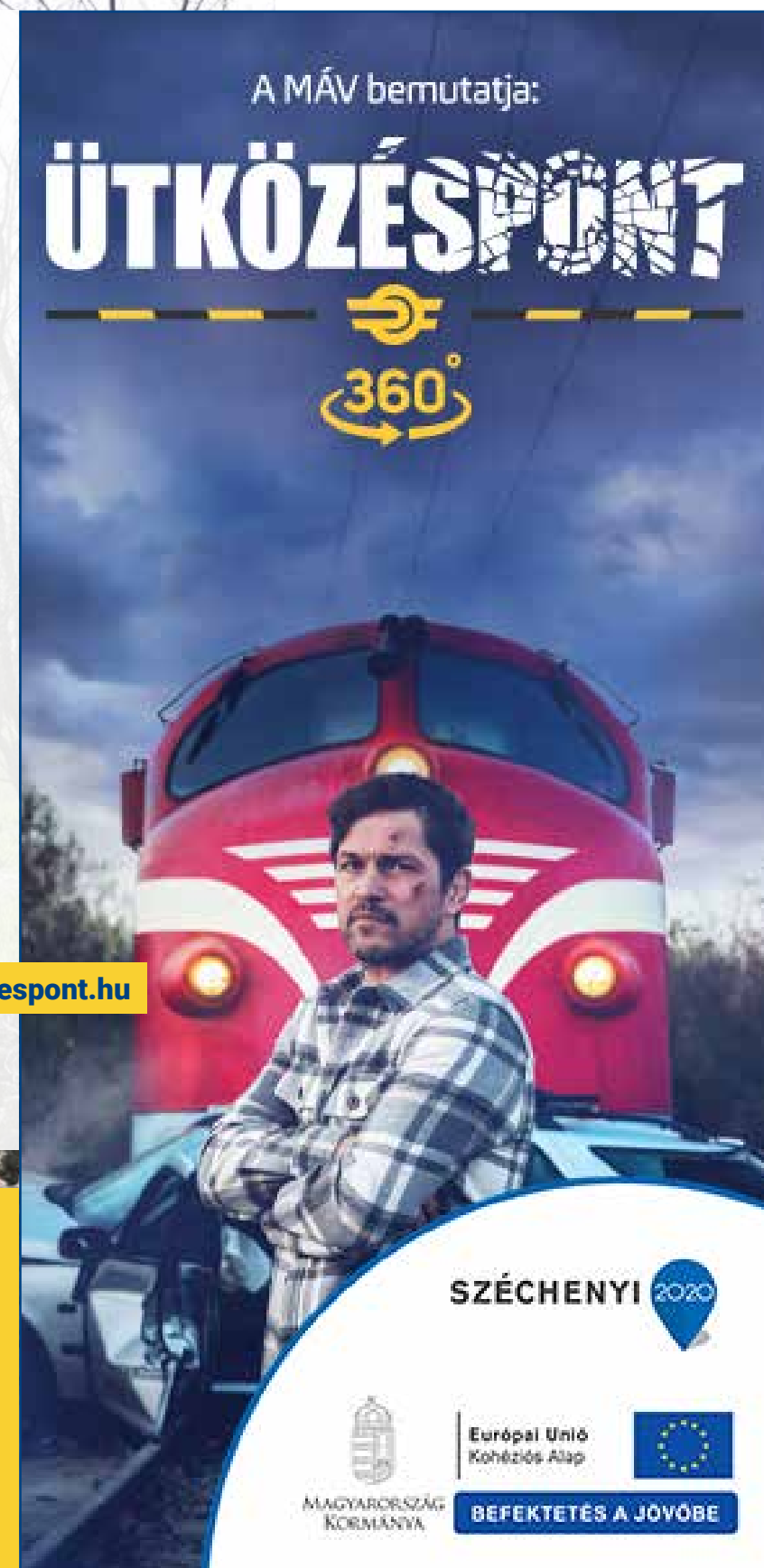
A MÁV „Ütközéspont” néven közlekedésbiztonsági kampányt indít 2021-ben, amely kiemelten a fiatalokra és az iskolásokra kíván hatni. A kampány úgy próbálja közelebb vinni az eseményeket a közönséghez, hogy közvetlen közelből igyekszik szembesíteni a következményekkel. Ennek keretein belül online „nyomozós” játékot hirdet, melynek segítségével bárki belebújhat egy vasúti baleseti helyszínélő bőrébe. A baleseti helyszínt teljesen körbe tudjuk járni, amit a speciális 360 fokos kameratechnika tesz lehetővé. A játékosnak az a feladata, hogy kiderítse, mi, miért, hol és hogyan történt. Ehhez össze kell gyűjtenie a nyomokat, beszélnie kell a tanúkkal és szakértőkkel, következtetéseket kell levonnia. **A kampány reklámarca Nagy Zsolt színész, közreműködőként részt vesz Gál Kristóf rendőrségi szóvivő is.**

A játék itt érhető el: www.utkozespont.hu

Benke Máté

Egy 2019-ben megjelent cikk érdekes módon szemlélteti a közúti és a vasúti közlekedés biztonságossága közötti különbséget: „A magyarországi vasút 170 éves múltja során számszerűsíthetően kevesebben haltak meg vonatbalesetben, mint az elmúlt egy évben autóbalesetben.”

VASÚTBIZTONSÁG



VASÚTON KÉT KERÉKKEL

KERÉKPÁROS UTAZÁSOK A MÁV-START SEGÍTSÉGÉVEL

A kerékpáros utasok száma a tavalyi év során ugrásszerűen megnőtt, ugyanis a Balatonon több mint 88 ezer kerékpárjegyet adtunk el 2020-ban. A tavalyi és az idei év első néhány hónapjának bezárkózását követően, valamint a jó idő megérkezésével a belföldi kerékpáros turizmus várhatóan minden korábbinál nagyobb népszerűségnek fog örvendeni.

Balaton

A legnépszerűbb célpont idén is minden bizonnyal a Balaton lesz. A déli parton nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsikat állítunk forgalomba a Déli->Parti sebesvonalokon. Az északi part települései az előszezonban kerékpárral a Déli->Parti sebesvonalokkal érhetőek el Balatonaliga felől, vagy a Göcsej és Bakony InterCity vonatokkal Veszprém felől, a Veszprém–Balatonalmádi kerékpárúton át.

Tisza-tó

Május 1-től a kerékpáros turisták könnyebb eljutása érdekében közvetlen vonat indul Budapest és a Tisza-tó között Tiszafüredig. A Tisza-tó expresszvonat Budapestről indul Gödöllőn, Füzesabonyon és Poroszlón át Tiszafüredre. A vonat 7:55-kor indul a Keleti pályaudvarról és 10:07-re érkezik Tiszafüredre; visszafelé pedig 17:45-kor indul Tiszafüredről és 20:05-re érkezik Budapestre, így a vonat menetideje odaúton 2 óra 12 perc, visszafelé pedig 2 óra 20 perc.

A vonatban nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsi közlekedik 32 db garantált hellyel. Igény esetén akár 80 db garantált kerékpárhely is biztosítható a turisták számára. A Tisza-tó egyéb csatlakozó vonalain a korábbi évekhez képest a Bz mellékkocsik átalakításával érdemben tudjuk javítani a kerékpáros közlekedést június elejétől, ugyanis az idei szezonban debütálnak a Szolnoki Járműjavítóban átalakított BDzx mellékkocsik, a MÁV-START új arculati megjelenésével.

Elsősorban a Tisza-tó környéki és Nógrád megyei kerékpáros forgalom kiszolgálására olyan motorvonati mellékkocsikat alakítunk ki, amelyekben legalább 16 kerékpárnak van hely, ugyanennyi ülőhely mellett. A kocsikon a kerékpárok rakodását segítő széles rakodóajtó is található. A kocsit meglévő poggyásztér motorvonati mellékkocsikból (83-28 BDzx) alakították át. Az első kocsi átalakítása márciusban kezdő-

dött meg a Szolnoki Járműjavítóban, idén nyárra terv szerint 7 kocsit már forgalomba is állítunk. A kocsik a Tisza-tó mellett a Börzsöny turistaforgalmát is kiszolgáló Vác–Balassagyarmat vonalon is megfordulnak. Az idén nyárra elkészülő 7 járművet követően további mellékkocsikat tervezünk kerékpárszállításra alkalmassá tenni, így az ország valamennyi mellékvonalán meg tudjuk oldani a kerékpárszállítást.

Májustól új vonatkör közlekedik a Tisza-tó nyugati részét elérő Kisújszállás–Abádszalók–Kisköre és vissza viszonylatban, Kisújszálláson csatlakozással Debrecen és Budapest felől. Ezzel lehetővé válik a Tisza-tó déli medencéjének optimális időben történő megközelítése. A vonat Kisújszállásról 8:40-kor indul, 9:30-ra érkezik Kisköre.

A délelőtti, Karcagról 10:45-kor induló vonatkör a nyári főszezonon túl májustól október végéig közlekedik, továbbá új vonat indul Karcag–Tiszafüred–Karcag között a késő délutáni, kora esti órákban, igazodva a kerékpáros turisták igényeihez. A vonat 18:43-kor indul Tiszafüredről Karcagra, ahol csatlakozása van Debrecen irányába.



Velencei-tó

Kifejezetten a kerékpárosok számára május 22-től pluszvonatköröket közlekedtetünk hétvégi napokon G30 jelzéssel a Déli pályaudvarról Székesfehérvárra. Ezekben a vonatokban nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsi is közlekedik.

Zemplén térsége

A vasúti kerékpárszállítás szempontjából teljesen új destináció Zemplén, ahova 2020 decembere óta lehetséges a kerékpárszállítás Budapest és Miskolc felől. Kétóránként közvetlen IC-vonat közlekedik Budapestről Miskolcon át Sátoraljaújhelyre, így kerékpárral is bejárhatóvá és elérhetővé vált a Tokaj-Hegyalja és a Zemplén-hegység térsége, ahova a Hernád-Zemplén vonatokkal lehet eljutni, minden vonatban közlekedik 16 kerékpár elhelyezésére alkalmas többcélú teres kocsi.

Együtt a hazai turizmus újraindításáért

A koronavírus-járvány miatt a tavalyi nyári szezonban az utasszám a korábbi évekhez képest ugyan alacsonyabb volt, de így is több mint 1,7 millióan utaztak vonattal a magyar tengerhez. Rekordot döntött a kerékpárosok száma, közel 88 ezren vették igénybe ezt a szolgáltatást. Idén nyáron valószínűsíthető, hogy a járványügyi korlátozások enyhítésével a hazai turizmus újra fellendül. Vasúttársaságunk felkészülten várja a kapcsolódni vágyókat!



Kerékgyártó József vezérigazgató a fejlesztések kapcsán elmondta:

„Nagyon sokat dolgozunk azon, hogy minden nyaralni, kirándulni, pihenni vágyó élményeihez hozzájárulhassunk a kényelmes és biztonságos vasúti utazás megteremtésével. Utazni jól! Vasúton utazni pedig egyre komfortosabb, ráadásul a legzöldebb közösségi közlekedési eszközünk. Célunk a szolgáltatási színvonalunk folyamatos emelése, a vasúti közszolgáltatási feladataink magas szintű ellátása, a versenyképes vasút működtetése. Örülünk annak, hogy egyre többen felismerik és dicsérik javuló szolgáltatásainkat, egyre több

ember választja a vasutat, és hogy munkánkkal hozzájárulhatunk a magyar turizmus sikereihez. Az idei nyáron kiemelt belföldi turizmusra, komoly utasforgalomra számítunk, erre teljes gőzzel kell készülnünk.

Új fejlesztésekkel és még kiszámíthatóbb, stabilabb működéssel várjuk az előttünk álló időszakot. Minden kollégámnak köszönöm az eddigi színvonalas munkát, és azt kérem, hogy továbbra is ilyen szakmai felkészültséggel és utasbarát hozzáállással lássák el feladataikat. Számunkra mindig az utas az első!

Molnár Zsolt

Zajlik az új típusú jegykiadó automaták próbaüzeme

Áprilisban elkezdődött az új típusú jegykiadó automaták tesztüzeme a Nyugati és a Keleti pályaudvaron. Összesen 13 darab új automata áll az utasok rendelkezésére, melyek próbaidőszaka 60 napig, azaz június végéig fog tartani.

A korábbiaknál strapabíróbbak és korszerűbbek

Az online jegyvásárlás mellett fontos az automatákon keresztüli jegyváltás lehetősége is. A MÁV-START jelenleg 178 darab jegykiadó automatával rendelkezik és ezek mellé 2020-ban 375 új JKA készülék beszerzését vette tervbe. Az új beszerzések közül 100 gép kizárólag bankkártyás, míg 275 vegyes, azaz kártyás és készpénzes fizetésre is alkalmas lesz. A korábbiaknál strapabíróbbak, korszerűbbek az új berendezések, a két monitornak köszönhetően a jegyvásárlás mellett aktuális utastájékoztató információkkal is ellátják majd az utasokat. Az új gépek üzembeállítása mellett kiemelten fontos, hogy a meglévő 178 automatát is fejleszteni kell. Az elővárosból leszerelt eszközök jelentős módosítás és karbantartás után új helyszíneken, jellemzően a nagy utasforgalmú vidéki állomásokon és megyeszékhelyeken, valamint a balatoni vonalakon szolgálják majd az utasok kényelmét. A Keleti és a Nyugati pályaudvaron található új tesztautomatáknál lehetőség nyílik visszajelzést adni a készítőik számára az esetleges hibákról, amelyeket természetesen szívesen várnak.

Modern kezelőfelület

A decemberi menetrendváltással az online jegyértékesítés is teljesen megújult. Az új Elvira használatakor a legszembe-tűnőbb változást a modern, letisztult kezelőfelület nyújtja. A másik kiemelt fejlesztés, hogy a MÁV applikációval közös felhasználói fiókot használhatnak a felhasználók, így az új Elvirán megvásárolt jegy a MÁV appban is megjelenik, valamint a vásárló e-mailben is megkapja pdf-formátumban. Ezáltal a jegyet letölthetik, kinyomtathatják, vagy továbbíthatják annak, akinek a nevére szól. További fejlesztések hatására már lehetőség van ülőhely szerinti jegyvásárlásra és regisztráció nélküli vendégvásárlásra is.

A MÁV applikáció újításai

A jegyértékesítés harmadik fontos pillére a MÁV app is több fontos újítással bővült az elmúlt időszakban. A legújabb verziófrissítés óta a MÁV applikációban megváltott belföldi vasúti menetjegyek és egyes nemzetközi START-ajánlatok esetén a sikeres vásárlást visszaigazoló e-mail tartalmazza a jegyeket PDF formátumban is. Ezenkívül belföldi használatra is egyre több opció elérhető a MÁV applikációban, már több város, mint például Szeged, Székesfehérvár, Nagykanizsa, Zalaegerszeg, Siófok, Pápa, Várpalota, Szolnok és Eger helyi buszbérletei is elérhetőek a mobilalkalmazásban a MÁV-START és a Volánbusz közös összedolgozása révén. A jövőben várhatóan egyre több város helyi autóbusz bérletei és jegyei lesznek elérhetőek a MÁV-alkalmazásban.

Molnár Zsolt



Korszerű utasellátás Napjaink modern Utasellátója



A MÁV-START szolgáltatásai minőségének folyamatos fejlesztése, a vasúti személyszállítás versenyképességének biztosítása érdekében a vasúttársaság célul tűzte ki az étkező-, bisztró-, háló- és fekvőhelyeskocsi-járatokon a fedélzeti vendéglátási szolgáltatás színvonalának emelését. E cél teljesülése érdekében hozta létre 1 évvel ezelőtt, 2020. június 1-jén az önálló Utasellátó Igazgatóságot a Szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettes szervezetben. Modern, versenyképes vasutat építünk, ehhez elengedhetetlen utasaink színvonalas kiszolgálása, amely folyamatban pedig nélkülözhetetlen a kiváló Utasellátó-szolgáltatás.

A mögöttünk álló pandémiás időszak után nagy öröm, hogy május 17-től, az étkezőkocsi-szolgáltatás újraindulásával, teljes erővel azon dolgozhatunk, hogy utasainknak színvonalas szolgáltatást nyújtsunk, kedvesen és udvariasan kiszolgáljuk őket a fedélzeten.

Az Utasellátó-szolgáltatás és ez által a fedélzeti vendéglátás elérhető a Balatonon, a déli parton már az előszezon első napjától közlekedik étkezőkocsi, egészen az utószezon utolsó napjáig, a Budapest és Keszthely közötti Balaton InterCity-vonatokban. Nagyon fontos, hogy a fedélzeti vendéglátást csak a mindenkorai járványügyi szabályozásoknak megfelelően végezzük, kiemelten ügyelve utasaink és munkatársaink egészségének megővására.

Amennyiben a járványügyi szabályok lehetővé teszik – támogatva az 1. osztály színvonal-emelésére irányuló szolgáltatásfejlesztési koncepciót – az Utasellátó fedélzeti vendéglátási szolgáltatását az 1. osztályra is kiterjesztjük az étkezőkocsival közlekedő balatoni vonatokon. Azaz ezeken a járatokon az 1. osztályon utazók számára emelt színvonalú szolgáltatást biztosítunk. Ennek keretében az utasainkat fogadjuk és a helyükre kísérjük, segítünk a le- és felszállásban, csomagok elhelyezésében, frissítőitalt és édességet szolgálunk fel, és az étlap alapján kiválasztott ételt is az ülőhelyre szervírozzuk, valamint ugyanitt történik a készpénzmentes fizetés is. Ezt a szolgáltatást akkor tudjuk bevezetni, ha a vonatok ülőhelyes kocsijaiban a maszkviselési kötelezettség feloldásra kerül.

Az idei évben a balatoni járatokon mindazokat az ételeket az étlapon tartjuk, amelyeket tavaly szívesen választottak utasaink. E mellett igyekszünk a kiszolgálás színvonalát még magasabbra emelni, ügyelve például a tálalás minőségére, az ételek díszítésére. A balatoni étkezőkocsikon a streetfood ételek mellett újdonságként néhány hagyományos, magyaros étel is szerepel, mert ezek a korábbi Retró hétvégéken nagy sikert arattak. Ilyen többek között a paprikáscsirke, a borókabogyós marhasült és a magyaros sertéssült, valamint újdonságként a balatoni halászlé és a hideg gyümölcsleves

is megtalálható a Balaton InterCity-vonatok étlapján. Igyekszünk az igényeket az eddigieknél bővebben kielégíteni, például a különféle alapanyag-intoleranciákra is jobban odafigyelünk. A kávéféléseink mostantól kérhetők laktózmentes tejjel vagy mandulaitallal is, a teát mézzel tálaljuk, a hamburgerjeink gluténmentes hamburgersemmel is elérhetőek. Különösen nagy hangsúlyt kívánunk helyezni a csomagoló-



anyagainkra, mind a megjelenés, mind a környezetvédelem szempontjából, ezért az elvitelre történő kiszolgálás bevezetésére egyedileg logózott és a lehető legnagyobb mértékben lebomló termékekből készülő csomagolóanyagokat tervezünk és gyártatunk. A MÁV-START számára minden évben különösen fontos a nyári balatoni utasforgalom minőségi kiszolgálása. Szolgáltatásainkat az elmúlt években a lehetőségeinkhez mérten folyamatosan fejlesztettük, melynek hatására a balatoni utasforgalmunk évek óta folyamatosan növekszik.

Törekszünk arra, hogy a belföldi étkezőkocsi-szolgáltatás mellett, a járványhelyzet szabta kereteken belül, fokozatosan újraindítsuk a többi Utasellátó-szolgáltatást is, így a nemzetközi forgalomban közlekedő étkezőkocsikat, valamint a háló- és fekvőhelyes kocsikat. Bízunk benne, hogy a járványügyi korlátozások fokozatos feloldásával és a nemzetközi forgalom bővülésével ezek a fontos szolgáltatások is hamarosan el tudnak indulni.

Hum Krisztina



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 végigkövettük az elmúlt 15 év legfontosabb eseményeit, mindig más és más évekre visszatekintve. Az előző lapszámokban 2012-ig emlékeztünk vissza. Következzenek újabb nevezetes évek: 2013–2015.

Stratégia és irányítás

2012-ben a hatékonyabb működés érdekében a három fő tevékenységet végző és akkor még különálló vállalat – a MÁV-START, MÁV-GÉPÉSZET és a MÁV-TRAKCIÓ – irányítási és végrehajtási szintjeit összevonták. Így a személyszállítási, a vontatási, a járműjavítási és járműkarbantartási tevékenységeket egy vállalatba integrálták. Az átalakulás folyamatában 2013-ban további változások történtek. 2012 decemberében először az Irányítás szervezetei, majd 2014. január 1-jével mindhárom vállalat tevékenysége is közös platformra került, a Gépészet és a Trakció valamennyi munkavállalóját átvette a MÁV-START. Így 2014. január 1-jével egy jogilag is integrált, egységes MÁV-START Zrt. jött létre. A teljes integrációt követően, 2014-től egy több mint 14 ezer fős nagyvállalként működött tovább. Stabil működésének fontos részeként 2013 őszén 10 éves Közszolgáltatási Szerződést írt alá. Ez alapján a Magyar Állam vállalta, hogy 10 éven keresztül a MÁV-START-tól rendeli meg a közszolgáltatói vasúti közlekedést. Ez, és a Társaság előtt álló feladatok és kihívások, illetve a kialakuló új külső körülményekhez történő alkalmazkodás, valamint a belső szervezeti változások igénye egy átfogó vállalati stratégia megalkotását tették szükségessé, így a MÁV-START Zrt. – összhangban a hosszú távú közszolgáltatási szerződéssel – elkészítette üzleti stratégiáját a 2014–2023 közötti időszakra, és meghatározta a jövőképet. Egy sikeres és élhető Magyarország közlekedésének kulcsszereplője a vasút és azon belül egy erős és önálló vasúti személyszállító társaság a MÁV-START.

2012. május 21-től 2014. szeptember 30-ig Ungvári Csaba, 2014. október 1-jétől Zaránd György töltötte be a vezérigazgatói pozíciót. 2015. augusztus 1-jétől Csépké András volt a MÁV-START vezérigazgatója.

Járműveink

2014-ben forgalomba állt a MÁV-START két saját fejlesztésű és gyártású IC+ kocsija, melyek 2014. október 22-től kezdve az ország több térségében szállították az utasokat. A szolnoki üzemben készült korszerű járművek kifejlesztésével hosszú évek után éledt újra Magyarországon a vasúti személyszállító járműgyártás.

2015 a FLIRT-ök éve is volt. A 42 darabos FLIRT-motorvonat flotta fele március elejéig forgalomba állt, év végéig pedig az összes FLIRT forgalomba került. Az ÖBB-vel kötött sikeres szerződésünk keretében 55 darab használt, ám kiváló minőségű személykocsival gyarapodott járműparkunk.

Kommunikáció

2015-ben régi tervünk vált valóra azzal, hogy utasainkat már közvetlenül megszólíthattuk saját fejlesztésű alkalmazásunk, a vonatinfo segítségével.

2015. április elejéig közel negyvenezen töltötték le mobiljukra, tabletjükre az applikációt, mely a statisztikák szerint is nagyon népszerű, akkor a felhasználók 5-ös skálán 4,5-re értékelték. 2015-ben tízmillió felett volt a wifi-csatlakozások száma.

A 2013 márciusától bevezetett, egyre népszerűbb díjmentes szolgáltatás 2015-ben már 770 kocsiban működött, elővárosi és egyes távolsági, valamint InterCity-járatokon. Két év alatt több mint tízmilliószor csatlakoztak az utasok a vonatokon kiépített ingyenes fedélzeti wifi internet-eléréshez.

Hum Krisztina

VEZETŐKÉPZÉS A MÁV-STARTNÁL

**Az Eötvös Loránd Tudományegyetem
Gazdálkodástudományi Intézetével együttműködve**



A MÁV-START számára kiemelten fontos, hogy a Társaság vezető pozícióban lévő kollégái széleskörű látásmóddal és megfelelő kompetenciákkal rendelkezzenek, ismerjék a piaci helyzetet, szakmailag naprakészek és felkészültek legyenek. A MÁV-START az Eötvös Loránd Tudományegyetem Gazdálkodástudományi Intézetével együttműködve lehetőséget biztosított 24 fő részére a 2021. április 30-án megkezdődött vezetőképzésen való részvételre.

A képzést megelőzően a jelentkezőknek egy komplex kiválasztási folyamatban kellett részt venniük, mely a jelenlegi pandémiás körülményeket figyelembe véve az online térben zajlott (a MÁV-START Zrt. életében először). A kiválasztási eljárás végére állt össze a végleges névsor az ELTE GTI által összeállított vezetőképzésre, mely várhatóan október végéig tart.

A vasúttársaságok életében a hagyományok ápolása mellett a legjellemzőbb sajátosság az ugrásszerű fejlődés, amely elengedhetetlenné teszi a piaci változásokhoz, az új technológiák, az automatizáció területén is jelentkező újdonságokhoz való rugalmas alkalmazkodást.

Mindehhez a fejlődéshez, változáshoz korszerű, alkalmazható tudású szakemberekre, vezetőkre van szükség. Társaságunk sokat tesz azért, hogy munkatársai teljesítsék azokat a követelményeket, amelyeket az előbb említett fejlődés támaszt velük szemben.

Nagyon fontos számunkra, hogy a felkészültséget és a korszerű tudást egy olyan intézményben szerezhetik meg a munkavállalóink, ahol a szakterületükben kiemelkedő és elismert oktatók dolgoznak.

Az ELTE GTI által, a MÁV-START közreműködésével összeállított vezetőképzés célja egy olyan szaktudás átadása, amely a vállalat egyes részterületeinek vezetéséhez, irányításához, működtetéséhez szükséges, továbbá olyan képességek és készségek megszerzését segítik elő, amelyek a Társaság egészének integritását erősítik, hatékonyságát és eredményességét javítják.

A vezetőképzés magába foglalja az alapvető vezetési, szervezetfejlesztési koncepciókat, a döntések előkészítéséhez szükséges alapvető gazdasági és gazdálkodási ismereteket, valamint a meghozott döntések eredményeként létrejött helyzet elemzéséhez, értékeléséhez, visszacsatolásához és ezek kommunikálásához szükséges tudást.

Bízunk abban, hogy a résztvevő munkatársak, ezzel együtt a MÁV-START, egyaránt profitálhatnak a programból, amely így alapot teremthet egy jövőbeni szorosabb együttműködésre az egyetemmel.

Ehhez kívánunk minden részt vevő munkatársunknak és az oktatóknak sok sikert!

MÁV-START Képzés és szervezetfejlesztés

ONLINE TAPASZTALATOK ÉS SIKEREK I. KÉPZÉSEK, FEJLESZTÉSEK A JÁRVÁNY IDŐSZAKA ALATT A MÁV-STARTNÁL

A 2020 tavaszán fellépő pandémiás helyzet komoly kihívás elé állította a képzési, fejlesztési szakembereket.

Képzések szervezése

A korábban kontaktmódon zajló alap- és időszakos képzéseinket mielőbb át kellett „terelnünk” az online térbe. Az áttérés az oktatótól és a tanulóktól egyaránt megkövetelte az informatikai eszköz ismeretét, a felhasznált programok készség-szintű alkalmazását. Az oktatóknak létre kellett hozniuk a tananyagok átadásának új módszereit. A tanulók számára jelentős kihívás volt a tanulás körülményeinek megteremtése. Gyakran hallottuk kollégáinktól, hogy milyen sokféle nehézségeket jelentett számukra ez a szokatlan megoldás. Az új élethelyzet elfogadásában, feldolgozásában nyújtott segítséget a MÁV-START-os kollégák kezdeményezésére létrehozott, mai is működő, online TÁMOGATLAK program.

A Baross Gábor Oktatási Központtal napi szintű, folyamatos volt az egyeztetés. Rövidesen megkezdődhetett a BGOK-s képzések elméleti részének digitális módszerrel történő lebonyolítása.

Rendkívül sokat tárgyaltunk a MÁV-START Képzési tervében szereplő külső képzési, konferencia- és felnőttképzési tervek teljesítésével kapcsolatosan is, hiszen a külső szolgáltatók is átálltak digitális módszertanra.

A vasútszakmai oktatás- és vizsgaszervezés speciális helyzetben volt, hiszen komoly szabályozások rendelik el a képzési feltételeket. A digitális módszerre történő áttérés több esetben hatósági jóváhagyást igényelt, ami bizony nem ment egyik napról a másikra. A társasági hatáskörbe tartozó vasútszakmai oktatások és képzések esetében a foglalkoztathatóság biztosítása érdekében a típus- és vonalismeretek elméleti részének online oktatásait is folytatni kellett, az illetékes igazgatóságok közreműködésével.

Eredményesség

A tanfolyamok sikerességét a befektetett munka eredményeképpen nem befolyásolta a digitális áttérés, ezt a hivatalos KPI-adatok is alátámasztják.

Kereskedelmi képzések

A MÁV-START Képzés és szervezetfejlesztés szervezete gyorsan reagált a rendkívüli állapotra és megkezdte a járványhelyzet miatt felfüggesztésre kerülő tanfolyamokhoz kapcsolódó kereskedelmi elmélet távoktatásának kidolgozását.

Ehhez a szervező-oktató-tanuló munkatársak összefogására és sok-sok munkára volt szükség. Jegyvizsgáló és pénztáros hallgatók képzési lehetőségeit kellett megvizsgálni, megoldást találni oktatásuk folytatására.

A folyamatban szereplők digitális lehetőségeit is fel kellett mérni, a munkavállalók és a kereskedelmi vizsgabiztosok különféle eszköz- és programhiányát kellett pótolni. Komoly összefogásnak köszönhetően, március 31-én (alig három héttel a vészhelyzet kihirdetése után) megindult a kereskedelmi elmélet online oktatása.

A digitális oktatásokkal kapcsolatos tapasztalatok

Problémát jelentett a megfelelő informatikai eszközök, a stabil internet, illetve a gyakorlati képzések hiánya, valamint a képzések elhúzódása, ütemezése. A digitális oktatás néhány előnye is megmutatkozott, mint a terem- és szállásigény, valamint az utazási idő, illetve az azokra fordított költségek jelentős csökkenése. A digitális kompetenciák tekintetében jelentős fejlődést követelt ez az időszak mindenkitől.

Utasellátós ismeretbővítés

A veszélyhelyzet alatt az Utasellátó Igazgatóság több munkavállalója a munkakörétől eltérő feladatokat látott el. A szakterület vezetésével közös törekvésünk, hogy a munkatársak a pandémiás időszak után újult erővel és magas szintű szakmai ismeretek birtokában teljesítsenek szolgálatot a járatok fedélzetén. Az ezt a célt szolgáló képzés sikeres lebonyolítása érdekében a Képzés és szervezetfejlesztés az Informatika szervezettel együttműködve valamennyi érintett munkatárs részére tabletet biztosított, MS Teams eléréssel. A visszajelzések alapján a program elérte célját, a kollégák immár felfrissített ismeretek birtokában kezdték meg a szezont.

Fejlesztési programok, kommunikáció

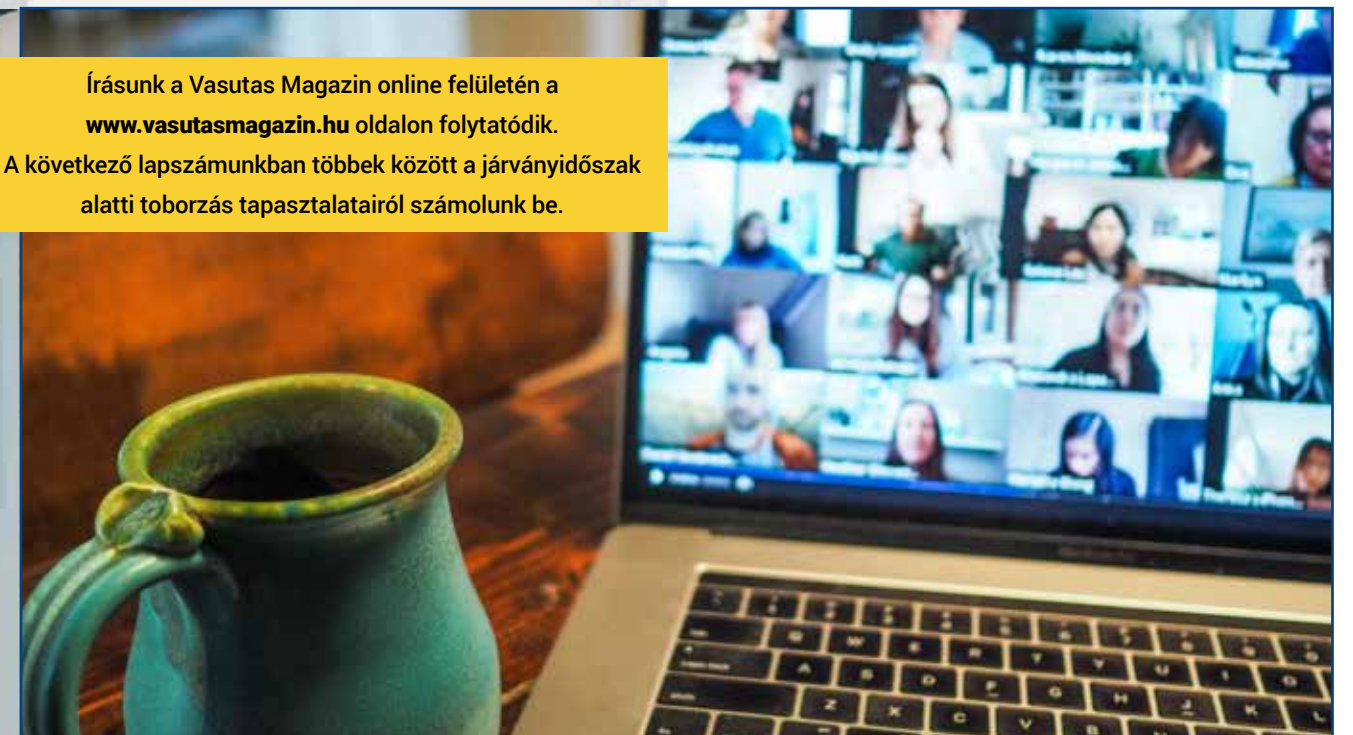
2020 márciusában több fejlesztési program zajlott éppen, vagy állt közvetlenül az indítás előtt. A személyes kapcsolat hiánya próbára tette a belső trénereket és a résztvevőket egyaránt. Végül sikerült eszközeink jelentős részét úgy átformálni, hogy nem csorbult a fejlesztések eredményessége.

Írásunk a Vasutas Magazin online felületén a **www.vasutasmagazin.hu** oldalon folytatódik. A következő lapszámunkban többek között a járványidőszak alatti toborzás tapasztalatairól számolunk be.

A szolnoki vezetők fejlesztési programjának online megvalósítását tekintjük a folyamat legnagyobb eredményének, de nem szabad megfeledkezni a Pályakezdő Diplomás Program eseményeiről, a TALENT konferenciáról sem. Említést érdemel a múlt év végén különböző munkakörökbe belépő kollégák beilleszkedési programjának online megvalósítása. Ezek az események jó példáját jelentették a Humán erőforrás szervezeten belüli összefogásnak, a BGOK-val történő szoros együttműködésnek és az érintett szakterületekkel való rugalmas problémamegoldásnak. (Az ELTE Vezetőképzés programról a 29. oldalon találhatnak olvasóink különálló írást. – a Szerk.)

A járványveszély csökkenésével, múlásával, a veszélyhelyzeti rendelkezések feloldásával várhatóan valamennyi képzési, fejlesztési területen is visszaállhat a MÁV-START a korábbi megszokott megoldásokra. Az elmúlt bő egy év tapasztalatait azonban nem szeretnénk elfelejteni, és ha a szükség úgy hozza, most már bármikor készen állunk a hibrid vagy online megoldások alkalmazására. Készségeink, módszertani táruk egyértelműen bővült! Minden résztvevőnek köszönet a rendkívüli időszakban nyújtott helytállásért!

MÁV-START Képzés és szervezetfejlesztés



Kétszázzal a Balti-tenger felé

Újabb, több hosszú szakaszon vált elérhetővé az emelt sebességű közlekedés Lengyelországban, miután háromszázötven kilométeren épült ki a kettes szintű ETCS a főváros és Gdynia között.



Az egyik legnagyobb lengyel vasúti beruházás

A Lengyelország közepéből az északi országrészbe vezető, E65 jelű vasúti folyosón az Alstom, a Thales és a Nokia közös konzorciuma a PKP Polskie Linie Kolejowe megbízásából építette ki az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer (ERTMS) részét képező Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS) kettes szintjének jelző- és biztosítóberendezéseit. A korszerűsítést az Európai Unió Infrastruktúra és Környezet Operatív Programon keresztül finanszírozták.

A lengyel vasút történelmének egyik legnagyobb és legösszetettebb beruházásának részeként nemcsak a nyílt vonalakon nőtt kétszáz kilométer/órára a pályasebesség, hanem 35 állomás rendszereit is korszerűsítették a legmodernebb technológiával. A fejlesztésnek köszönhetően jelentősen javul a biztonság, az utaskomfort, továbbá a rövidebb menetidő miatt nő a kapacitás is. A lengyel

nemzeti közlekedésbiztonsági hatóság először engedélyezte a kétszázas tempó ERTMS/ETCS melletti használatát. Az E65-ös folyosó fejlesztéséből a teljes transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) is profitál, mind gazdasági, mind pedig társadalmi szinten.

A projekt során korszerűsítettek nyolc integrált irányítótermet, távoli forgalomirányító rendszereket és kulcsrakész szolgáltatásokat hoztak létre a diszpécserközpontoknak, valamint integrált utastájékoztató rendszereket és kamerás megfigyelőrendszereket (CCTV) is telepítettek.

A 9-es számú lengyel vasúti fővonal

Az E65-ös vasúti folyosó részét képező, 9-es számú Varsó–Gdańsk között húzódó eredeti vasúti fővonalat 1852 és 1877 között hozták létre. A 324 kilométer hosszú vonalat 1969 és 1985 között szakaszosan villamosították, mára pedig már végig kétvágányú a pálya, ugyanis 2006 és 2015

között épült át 160 kilométer/órás sebességgel használhatóra – az átépítés előtt 80 és 120 km/óra közötti tempóval haladhattak rajta a vonatok. A beruházás körülbelül tízmilliárd zlotyba (jelenlegi árfolyamon közel 800 milliárd forintba) került. A PKP Polskie Linie Kolejowe tavaly januárban hajtott végre először a vonalon kétszázas tempójú futópróbát a járműflotta zászlóshajójának számító, nagy sebességű Pendolino motorvonatok egyikével, melyet az Alstom egy speciális ERTMS/ETCS rendszerével láttak el. Jelen fejlesztés pedig újabb jelentős lépés a még gyorsabb vasúti szolgáltatás felé.

Pendolino Lengyelországban

Az Alstom még 2011 májusában szerezte meg a jogot húsz Pendolino villamos motorvonat szállítására. A 665 millió euró értékű megállapodás értelmében a francia vasúti gyártó tizenhét évig felelős a vonatok karbantartásáért, valamint létre kell hoznia az ehhez szükséges bázist Varsó Grochów városrészében.

Az olasz számozás szerint ETR600-as szériájú, hétkocsis, új generációs Pendolinókkal a PKP IC bővíti és javítja az úgynevezett Ekspres Intercity Premium (EIC Premium) szolgáltatását Lengyelországon belül. A 187,4 méter hosszú, 5500 kilowatt összteljesítményű szerelvények két hajtófeje, valamint két betétkocsija is hajtott, mindössze három betétkocsi nem rendelkezik meghajtással. A vonatokon 402 ülés található, háromosztályos elrendezésben, a belső teret a maradDesign és az Alstom közösen tervezte.

A lengyel Pendolinókon – a kínai CRH5-ös Pendolino-sorozat-hoz hasonlóan – nem alkalmazzák a motorvonat-széria védjegyeként is emlegetett billenőszekrényes technikát. Vonatbefolyásolási szempontból az úgynevezett ERTMS-t telepítik fel rájuk, de felismerik a lengyel, cseh, osztrák és német jelzőrendszerek jelzéseit is, valamint az Varsó–Gdynia szakaszon már az ETCS2-t is. A lengyel intercity-motorvonatok három áramnem alatt (15 kilovolt 50 hertzes és 25 kilovolt 50 hertzes váltóáramról, valamint a lengyel szabványoknak megfelelő 3 kilovoltos egyenáramról) üzemelhetnek majd.

A Pendolinok legnagyobb érdeme a kényelmesen felül az, hogy 250 kilométer per óra maximális sebességüket kihasználva a Varsó és Krakkó közötti jelenleg még bő háromórás út menetideje körülbelül egy órával, 2 óra 15 percre csökkent.

Molnár Zsolt (Forrás: IHO)

Tisztelt MÁV!

2021. május 10-én a 863 Balaton gyorsvonaton utaztam a bicikliszállító kocsiban Zamárdi és Székesfehérvár között. A vagonban utazott egy olyan férfi, aki nem volt éppen szabálykövető, mert sem ő nem viselt maszkot, sem a borjúméretű kutyájára nem tett szájkosarat se és pórázt se. A kocsiban tartózkodó utasok ezt egy idő után szóvá tették, a feszültség pedig akkor tetőzött, amikor egy másik utastárs a szabályosan utaztatott kutyájával áthaladt a kocsin, amelyre reagálva a hatalmas kutya éktelen lármát csapott. Pár ideges utas elmenekült, mások kiabálva próbálták a felelőtlen utast jobb belátásra bírni kutyája miatt. Persze ez nem segített, a helyzet pattanásig feszült. Ekkor lépett a vagonba a fiatal kora ellenére nagyon határozott, és mégis nyugodt jegykezelő legény. Becsületére legyen mondván, primán kezelte a helyzetet, a renitens utast is megregulázta (pedig tényleg nem volt egyszerű eset), és az ideges utasokat is megnyugtatta a fellépésével. Én magam általában csendes szemlélődő vagyok, nem sok esélyt láttam arra, hogy ezt a makacs, fennhéjázó és agresszív utast valaki rábírdja arra, hogy kövesse a szabályokat, de még arra sem, hogy egyáltalán valaki rá merjen szólni. Szeretném, ha jeleznék ennek az ügyesen kommunikáló fiatal jegykezelőnek, hogy kiválóan végezte a munkáját!

Köszönettel: egy utas

Tisztelt Vasúttársaság!

Április 28-án utaztam Önökkel Maglódról Szolnokra. A vonaton két kalauz kollégájuk dolgozott, egy hölgy és egy úriember. A vonatnak 11:47-kor kellett volna érkeznie, de valami probléma folytán késve érkezett meg, ezért aggódtam nagyon, mert Szolnokra utaztam kórházi kezelésre időpontra. A vonaton dolgozó jegyvizsgálók Maglód után pár perccel érkeztek hozzánk. Átnyújtottam a jegyet nekik és mintha gondolatolvasók lennének, tájékoztattak engem, hogy sajnos a késés miatt Sülysápon az átszállás bonyolult lehet. Kérdésekre válaszoltak, ami jóleset, mert teljesen kétségbe voltam esve, hogy jutok el Szolnokra. A hölgy a telefonján több lehetőséget is nézett nekem, amit alaposan el is magyarázott. Szeretném neki megköszönni, remélem, eljut a levelem hozzá! Sajnos, eléggé gyermekeken viselkedtem az aggodalomtól, és többször értetlenkedtem, de a hölgy kollégájuk nagyon rendes volt és többször is válaszolt a kérdéseimre, ezt hálásan köszönöm! A kalauz úr Sülysápon megmutatta, hogy hova fog azonnal érkezni a vonat, amivel továbbutazhatok. Megnyugtattak, hogy elérek Szolnokra időben. Szeretném megköszönni, hogy szolnoki buszt is néztek nekem. Üzenem, hogy ma sikeresen hazaértem a kórházból! Köszönöm szépen!

Üdvözléssel: T. T. I., egy elégedett nyugdíjas utasuk

Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

2021. május 4-én a Budapestről 8:00-kor induló szombathelyi vonattal utazott édesapám székesfehérvári átszállással Balatonvilágosra. Az ő mérhetetlen háláját szeretném tolmácsolni annak a kedves jegyvizsgáló munkatársuknak, aki a fent említett vonaton figyelmességével és önzetlen segítőkészségével, egy 80 éves, nehezen közlekedő idős bácsit nem hagyott magára. A vonat pár percet késett, és a szűkös átszállási idő miatt apukám aggódott, hogy lemarad a továbbinduló vonatról. A fiatalember nemcsak leszállásnál segített, hanem édesapámtól a számára nehéz csomagját átvette s felkísérte a továbbinduló vonathoz, és ott segítette újfent. Így szerencsésen és épségben megérkezett. Ezúton szeretnék köszönetet mondani én is, mint egy szülőjéért aggódó gyermek. Nagyon szépen köszönöm! Kívánunk minden jót, erőt és egészséget a kollégájuknak, aki előttünk emberségből dicséretesre tett tanúbizonyságot!

Tisztelettel: K. H. Anikó

Tisztelt MÁV-START!

2021. április 23-án a 15:25 kor Kiskunhalasról Budapest-Keleti pályaudvarra közlekedő vonaton utaztunk Pesterzsébetig a halmozottan sérült lányommal. Mérhetetlenül hálás vagyok a jegyvizsgálójuknak a nagyfokú segítségnyújtásért. Már a felszállásnál is segített a magas lépcsőre az értelmi és mozgássérült lányomnak. Megkérdezte, hogy meddig utazunk, és már akkor ajánlotta, hogy Pesterzsébetnél jön és segít a leszállásban, és ezt meg is tette. Miután a vonat elment, akkor vettük észre, hogy a számomra nagy értékű telefonom fent maradt a vonaton. Sógorom hívta a telefonom és beszélt a jegyvizsgálóval, aki megtalálta és megőrizte azt. Megbeszéltük, és volt olyan kedves, hogy a visszafelé tartó, 19:35-kor Pesterzsébetre érkező vonattal már vissza is hozta azt nekünk. Sógorom anyukája vette át tőle a telefonom és hozta utánunk. Minden elismerésem dolgozójuk felé, emberség és a segítségnyújtás kiváló példája Ő. Nem is tudom, hogy a telefonom nélkül a beteg kislányommal hogyan jutottam volna haza. Nem tudom a jegyvizsgáló nevét, de hálás szívvel gondolkodom rá.

Tisztelettel: K. V. Andrea

MIT TUDNAK AZOK, AKIK BRINGÁVAL ÉS VONATTAL INGÁZNAK?

Tudják, hogyan kombinálják a legoptimálisabban a vonat nyújtotta gondtalan kényelmet, és a mindennapi kerékpározás örömet. Szerencsére mindenkinek egyre több lehetősége nyílik erre.



Megszokhattuk már, hogy egyre több olyan vasúti szerelvény közlekedik, ahol tudunk kerékpárt szállítani, és mind többen élünk is ezzel a lehetőséggel. A MÁV legfrissebb adatai szerint tavaly a vonattal kerékpárt szállítók száma 35 százalékkal volt magasabb, mint az előző évben, és már május második hétvégéjén is 10 ezer utas vitte magával a kerékpárját. Ezek az adatok ugyan nagyrészt a hétvégi kerékpáros túrázóknak köszönhetők, de hétköznap is mind többen használják a vonat-bicikli kombinációt a munkába járásra, főként a nagyobb városok vonzáskörzetében.

De vajon miért? Mit tudnak ők, amit mások – például a Budapestre ingázók kétharmada – nem? Például, hogy hiába indulnának autóval, ha az utakon csak a torlódás fogadja őket munkába menet.



Tudják, hogy ha a vonat-kerékpár vagy kerékpár-vonat, sőt kerékpár-vonat-kerékpár kombinációt választják, búcsút mondhatnak a dugóban ücsörgésnek. Sőt, kiaknázhatják mindkét közlekedési eszköz előnyeit: nemcsak időt, benzint és parkoldíjat spórolhatnak, de vonaton utazva még van idő átolvasni a reggeli híreket, átnézni az e-maileket, vagy csak pihenni még egyet, kerékpáron pedig feltankolhatnak boldogsághormonokkal, karban tarthatják fizikai, egészségügyi állapotukat, nem utolsósorban rengeteg szennyező anyag felesleges kibocsátását előzhetik meg, sőt barátságosabbá is tehetik a várost.

Szerencsére egyre több lehetőség is van arra, hogy kihasználjuk a vasúti-kerékpáros intermodalitás előnyeit. Még csak arra sincs feltétlenül szükség, hogy minden reggel magunkkal vigyük a vonaton a kerékpárunkat – amit amúgy egyre több járaton tehetünk meg –, hiszen sorra épülnek az elővárosi állomásokon a B+R kerékpártárolók, ahol egész napra otthagynak a drótszamarat. A Budapest Fejlesztési Központ például áprilisban jelentette be, hogy nyolc vasútvonal 50 megállójában több mint nyolcezer kerékpártároló épül Budapest és az elővárosokban, valamint a HÉV-vonalak mentén a közeljövőben.



A városba beérve pedig választhatjuk a tömegközlekedést vagy még inkább a több nagyobb településen elérhető közösségi kerékpárokat, mint amilyen Budapesten a Mol-Bubi, Győrben a GyőrBike, Pécsen a Pécsike és így tovább. Választhatjuk persze a két kerékpáros megoldást is, amikor indulási és érkezési állomásunkon is vár minket egy-egy saját kerékpár a tárolóban lezárva.



Fotó: Hungarian Cycle Chic

Az biztos, hogy bárhogy is választunk, a vasút és a kerékpár kombinációjánál – tekintetbe véve az egyéni és társadalmi előnyök összességét –, nem egykönnyen találhatunk fenntarthatóbb, kényelmesebb, egészség-, környezet-, város- és pénztárcabarátabb módszert az ingázásra. Azt pedig, hogy erre minél többen ébredjenek rá, a bringazzamunka.hu kampányai is segítik.



B+R-parkoló Dunakeszin – Fotó: Magyar Kerékpárosklub

FENNTARTHATÓSÁGI CÉLKITŰZÉSEK – CO₂-KIBOCSÁTÁS CSÖKKENTÉSE



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 első részében a CO₂-kibocsátás csökkentéséről olvashatnak.

A kötöttpályás közlekedés előtt álló legnagyobb kihívás a CO₂-kibocsátás jelentős csökkentése és a fenntarthatóbbá válás. A globális felmelegedésért nagy valószínűséggel az elmúlt ötven év emberi tevékenysége felelős, különös tekintettel a fosszilis energiahordozók (kőszén, kőolaj, földgáz) égetésére. Az éghajlatváltozásban komoly szerepe van a közlekedés által generált üvegházhatású gázok kibocsátásának is, ezért a csökkentésük fontos feladat, amely a közlekedési-szállítási igények észszerűsítésével, a közösségi közlekedést használók arányának növelésével, továbbá a környezetbarát közlekedési és szállítási módok (vasút, kombinált áruszállítás) népszerűsítésével valósulhat meg.

A kibocsátott CO₂ mennyisége más üvegházhatású gázokkal együtt jelentős szerepet tölt be a légkör felmelegedésében. Minden fejlesztés, amely visszafogja az energiafelhasználást, hozzájárul a környezet terhelésének csökkentéséhez. A fenntarthatóság szempontjából a legfontosabb a klímapolitikai célok megvalósulásának támogatása, a vasúti, közúti közösségi közlekedés és az áruszállítási közlekedési útvonalak fenntartható és hatékony mobilitásának megteremtése, az infrastruktúra és a járműállomány elengedhetetlen integrált fejlesztése, valamint az üvegházhatású gázkibocsátás csökkentése.

A villamosított vasúti vonalak növelése

A villamosított vasútvonalak arányának emelése növeli a vasúti közlekedés sebességét, valamint csökkenti a környezeti terhelést és a légszennyezést okozó emissziót a dízelvonatás kiváltásával. Minden további vasúti járműfejlesztésre vonatkozó célkitűzéssel párhuzamosan növelni szükséges a villamosított vasútvonalak hosszát. A villamosítás során fontos szempont, hogy a főváros és a megyeszékhelyek, valamint a megyeszékhelyek egymással történő összekapcsolása prioritást élvezzen, emellett a határátkelőhelyeknél a két ország technológiai megoldásainak összehangolását is meg kell oldani. A MÁV 7242 km vasúti pályát üzemeltet, amelyből a villamosított vonalak mennyisége 2716 km, a teljes mennyiség 37,5%-a.

A vasúti jegyen a CO₂-megtakarítás

A Vasút Európai Évéhez kapcsolódva 2021. február 17-én indult el a vállalatcsoport zöld kampánya. Ettől az időponttól a MÁV-START által kiállított elektronikus vonatjegyen, bérleten, valamint azokon a nyomtatott jegyeken és bérleteken, ahol ez nem okoz többlet-papírfelhasználást, a vasúttársaság feltünteti a távolságra vonatkozóan a CO₂-kibocsátás megtakarítását. A személyautó helyett a MÁV-START által biztosított vasúti közlekedést választó utas kilométerenként átlagosan több mint 70%-kal kisebb CO₂-kibocsátással terheli a környezetet.

Korszerű járműpark létrehozása, a közösségi közlekedésben résztvevő és kiszolgáló vasúti és közúti járművek fejlesztése

A MÁV-Volán-csoport fenntarthatósági stratégiai célkitűzései között szerepel a közlekedésből származó CO₂-kibocsátás további csökkentése a villamosított vasútvonalak hosszának, az elektromos vasúti és közúti járművek darabszámának növelésével, valamint az áruszállítás vasútra terelésével. Kiemelt cél továbbá – és a fejlődés egyik alappillére – a járműpark folyamatos korszerűsítése.

A CO₂-kibocsátás csökkentése érdekében elengedhetetlen, hogy a MÁV-Volán-csoport fejlessze a járműparkját, legyen szó a közösségi közlekedésben részt vevő vasúti és közúti, vagy épp a háttér folyamatokban közreműködő járművekről. Ennek érdekében párhuzamosan szükséges a korszerűtlen járművek forgalomból történő kivonása és az új, fenntartható járművek arányának növelése.

A korszerű járműpark megvalósításához négy feladatcsoport került meghatározásra:

1. Korszerű vasúti járműpark kialakítása
2. Korszerű autóbuszpark létrehozása
3. HÉV járműállomány korszerűsítése
4. Környezetbarát, korszerű MÁV-Volán-csoport közúti flotta és kiszolgáló járművek biztosítása



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 második cikket!

VONATTAL A MAGYAR RIVIÉRÁRA UTAZÁS A RÉGI MAGYARORSZÁGON

A 19. századi Magyarországon az utazásoknak jól bejáratott rendszere alakult ki. Télen, amikor a 4-5 méter belmagasságú paloták szobáit, termeit nem lehetett befűteni, az arisztokrata és nagypolgári családok a házaikat néhány megbízható cseléd felügyeletére bízták és egy mediterrán klímájú területre utaztak telelni. Az arisztokraták zömmel a francia és az olasz riviérát kedvelték, a nagypolgári családok Abbáziába (ma: Opatija, Horvátország) utaztak.

A tél végét a báli szezon kezdete jelezte. Nyáron ennek pont a fordítottja zajlott le: kánikula idején a nagypolgárság és az arisztokrácia a Monarchia hegyvidéki, hűvösebb régióiba utazott „fürdőkúrára”: az ausztriai Badenbe, a csehországi Karlsbadba és Marienbadba, illetve Magyarországon belül a tátrai Trencsénteplicre vagy Ótátrafüredre, illetve a dél-erdélyi Herkulesfürdőre.



A balatoni „idegenforgalom” kezdeteiről – amelyet helyesebb ekkor még szállásadásnak nevezni – 1748-ból származik az első adat, amikor a füredi savanyúvíz-források közelében felépült az első vendégfogadó. 1795–1798 között épült a füredi copf stílusú Horváth-ház, ahol szállóvá alakítása után 105 vendégszobát alakítottak ki. Ez az épület – amely 1825 óta a hagyományos füredi Anna-bálok helyszíne – a reformkori értelmiség egyik találkozóhelye volt.

Az 1800-as évekbeli hazai turizmus a század végéig a Balaton vidékéről csak Füredet ismerte, mint a korabeli társasági élet központját. A tó vidékének első nyaralótelepei, villái, a magyar nagypolgári közönség igényei szerint a 19. század végén épültek ki: 1893–1894-ben Siófok, 1895–1896-ban Balatonföldvár és Fonyód strandja és nyaralótelepe emelkedett ki a földből.



175 ÉVES A MAGYAR
VASÚT

Különvonat a borhétre

A századfordulóra már húsz, nyaralóhelyként számon tartott vízparti település közül lehetett választani. A Balaton „fővárosa” ekkor Siófok volt. A város annak is köszönhetette népszerűségét, hogy a császári-királyi Déli Vaspálya Társaság (Déli Vasút) vasútvonala 1861 óta a település mellett vezetett, két évvel később már Siófok vasúti megállója is felépült, így a fővárosból könnyen megközelíthetővé vált.



A balatoni idegenforgalom és a tó fejlesztésére alakult meg 1904-ben a Balatoni Szövetség, amely eredményes lobbitevékenységének köszönhetően valósult meg a tó északi partján a sokszor kezdeményezett, de addig mindig elbukó vasútépítési terve. A 114 km hosszú Börgönd–Tapolca fővonalon 1909. július 1-jén indult meg a forgalom.

Gyökeres fordulatot jelentett a hazai idegenforgalomban az első világháború elvesztése és Magyarország területének megcsonkítása: a hazai üdülőhelyek a Balaton kivételével a trianoni határokon kívülre, az ellenséges kisantant országok területére kerültek. Az 1920-as évek Balaton-politikáját már ezek a viszonyok határozták meg. Feladták a külföldi, tehetős turisták Balatonra csábításának gondolatát, és a hangsúlyt a magyar „úri középosztályra”, főként a tisztviselői osztályra helyezték, őket kívánták a balatoni turizmus célpontjává tenni.

Számítva a személygépkocsi-forgalom fejlődésére, a döntéshozók a „körülautózható” műút kiépítését irányozták elő, valamint a vasúti közlekedés modernizálását és a Tihany–Szántód-komp fejlesztését kívánták megvalósítani. Balatoni borhetet szerveztek, amelynek megnyitója mindig Balatonfüreden volt, erre az eseményre pedig a MÁV különvonatokat indított Budapestről.

1928-ban létrehozták a Magyar Királyi Balatoni Intéző Bizottságot. A tó és környéke látogatottsága nagy mértéket öltött, Cholnoky Jenő 1929-ben már évente százezer nyaralóról írt, 1934-re ez a szám évi 145 ezer főre nőtt. Ekkor a Balaton környékén már 269 szálloda és panzió működött 5659 vendégszobával.

Filéres gyorsok

A gazdasági válságot követően jelentősen visszaesett vasúti személyforgalom fellendítésére, olasz mintára, bevezették az ország kiemelt idegenforgalmi pontjaira közlekedő „filéres gyors” vonatokat: a kizárólag harmadosztályú kocsikból összeállított vonatokon 75%-os menetdíjkezdésménnyel lehetett utazni.

Az 1936-ban alakult Országos Magyar Vendégforgalmi Szövetség közgyűlésén fogalmazták meg először, hogy a szerényebb jövedelműek is „hasznos fizetővendéggé” válhatnak a számukra elérhető árú, olcsó, ámde a modern kor kultúrigényeinek megfelelő szálláshelyek kialakításával.

Néhány év múlva a Balaton szálláshelyei nyaranta teljesen megteltek, 1938-ban 474 szálloda és panzió működött 7997 vendégszobával, amely az ország összes szállodai férőhelyeinek 57,7%-át adta.

Újra benépesült

A második világháború minden addiginál komolyabb mértékben szétzilálta a dualizmus kora óta gyakorlatilag változatlan társadalmi struktúrát. A kiépülő államszocialista rendszer új embereszménye, pillére a dolgozó munkás-paraszt lett.

A kommunista propaganda szerint az „úri osztály” elzárta a lehetőségeket a munkásosztály előtt még a balatoni nyaralásokat illetően is. Eddig a Balaton az uralkodó osztályé volt, most már a népe! – hangzott a szlogen.

A világegést követően a helyi turizmus viszonylag gyorsan magára talált, bár jelentősen átalakult a háború előtti jellegéhez képest. A külföldi beutazó turizmus szinte teljesen megszűnt, a hazai belső turizmus került a fókuszba.

1949-től a Szakszervezetek Országos Tanácsa (SZOT) építkezésekbe fogott a Balaton körül és a legnagyobb államosított szállodák, panziók is az irányításuk alá kerültek. A szakszervezeti beutalók keretében a Balatonra utazók száma ugrásszerű növekedésnek indult, az üdülővendég-forgalom 1960-ra hozzávetőleg a húszszorosára növekedett, ezzel szó szerint is tömegturizmussá vált.

Az 1956-os forradalom leverése utáni enyhülés és nyitás keretében előbb a „testvéri” szocialista országok turistái jelentek meg a kölcsönös vízumentességi megállapodások következtében, majd óvatos nyitás keretében előbb szervezett keretek között, később már egyéni beutazással is egyre több nyugati, zömmel osztrák és nyugatnémet vendég érkezett.



1969-től az új gazdasági mechanizmus hatására engedélyezték a partközeli, mezőgazdaságilag nem művelhető területek üdülőcélú felparcellázását.

1971-ben elkészült az M7-es autópálya Zamárdiig tartó szakasza, ettől kezdve az üdülőforgalom a vasútról az autópályára tevődött át, további környezeti károsítást okozva.

Fejes Antal
Fotók: Fortepan, Nemzeti Múzeum, OSZK

Környezetvédelem a mindennapokban

Mit jelent az egyéni felelősség és mi az a környezettudatosság?

Amikor környezetvédelemről beszélünk, nemcsak a füstöt okádó gyárkéményekre, a pusztuló esőerdőkre, globális felmelegedésre kell gondolnunk, hanem arra is, hogy mi magunk mivel tudunk hozzájárulni környezetünk megóvásához? A szakemberek egyetértenek abban, hogy a környezetvédelemnek és a környezettudatos életre nevelésnek az otthonokban kell elkezdődnie, hogy a következő nemzedék olyan rögzült szokásokkal nőjön fel, amelyekkel környezetkímélőbbek lesznek a majdani mindennapok. Az első lépéseket azzal is megtehetjük, hogy tudatosan odafigyelünk néhány alapvető dologra. Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a saját környezetünkben az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a takarékoság jegyében, környezetünk megóvása érdekében.



Környezetvédelem és a világpolitika

Közel 8 milliárd ember él a földön. Az emberiség nagyobb része már belátja, tehát a többség a legtöbb országban úgy gondolja, hogy a jelenlegi környezetpolitika fenntartásával civilizációnk nem tartható fenn, és a távlati fejlődés sokkal fontosabb a rövid távú gazdasági sikereknél. Ezért a fejlett országok jogszabályi környezetet teremtenek, hatékony vagy hatékonynak vélt politikai és gazdasági döntéseket hoznak, a globális krízishelyzet azonban nem változik. Az erőforrások fogynak, a szakadékok mélyülnek, állandó élelmiszerhiány, vízhiány súlyosbítja a helyzetet. Az élelmiszerhiány háborús konfliktusokat eredményez, a klímaváltozás miatti megnövekedett hő- és árhullámok miatt csak Európában tízezrek halnak meg évente. Világunk radikális változásokat él át, ez legnagyobb részt az elmúlt 50 év környezetpolitikájának köszönhető. Az elmúlt években – a romló helyzet ellenére – a globális politikai folyamatok és a tudomány által is

alátámasztott hosszútávú környezetpolitikai célok nem közeledtek egymáshoz. A földünket veszélyeztető legnagyobb globális problémák: a klímaváltozás, a biodiverzitás csökkenése, víz- és élelmiszerhiány, túlnépesedés, válsághelyzetek (betegségek és háborúk) gyors terjedése.

Európai környezetpolitika

Az európai környezetpolitika az Európai Tanács 1972-ben Párizsban tartott ülésén indult, ahol az államfők azt fogalmazták meg, hogy szükség van a gazdasági növekedést kísérő közösségi környezetpolitikára, és cselekvési program kidolgozását kérték. Az EU környezetpolitikája az elővigyázatosság és a megelőzés elvén, a környezeti károk forrásuknál történő elhárításának elvén, valamint a „szennyező fizet” elven alapul. Alapvető emberi jog az egészséges környezet, a jelen szükségleteit úgy kell kielégíteni, hogy a következő nemzedékek is élhessenek.

Az egyéni felelősség

A fenntartható fejlődés tulajdonképpen olyan fejlődés, amely úgy elégíti ki a jelen szükségleteit, hogy közben nem fosztja meg a jövő nemzedékeit saját szükségleteik kielégítésének lehetőségétől. A lexikon megfogalmazása szerint a környezettudatosság az egyes személyek vagy a társadalom valamely szegmensének a bioszféra állapotával és az emberi populáció környezetével kapcsolatos tájékozottságát, érzékenységét és tudatos felelősségvállalását kifejező fogalom. Talán többen azt gondolják, hogy ami rajtunk, egyéneken múlhat, az nem több mint a szelektív hulladékgyűjtés, vagy a csöpögő csap elzárása. Bizony ez is valami, hiszen sok kicsi sokra megy. De a lehetőségeink az egyéni cselekvésre ennél jóval tágabbak. Tudatosan odafigyelhetünk vásárlásainkra, fogyasztásunkra, közvetve vagy közvetlenül a saját szoros környezetünk erőforrásaira.



Mit tehetünk mi?

Gondoljunk bele, milyen egyszerű, mindennapos tevékenységeket kell egy kicsit környezettudatosabbra cserélnünk. Ne égessük a villanyt feleslegesen. Fokozatosan váltsunk át energiatakarékos izzókra és háztartási gépekre. A szemetesbe ne dobjunk a környezetre káros, mérgező tárgyat. A lejárt gyógyszereknek, elektronikai cikkeknek, lemerült elemeknek megvan a megfelelő gyűjtőhelye. A használt étolajat is elvihetjük az egyes benzinkutakhoz kihelyezett speciális gyűjtőhelyekre a lefolyóba öntés helyett. Takarékoskodjunk a vízzel, hiszen egyre kevesebb a tiszta ivóvíz, mellőzzük a mértéktelen és felesleges használatát. Felesleges dolgokat ne vásároljunk, ne dőlünk be a 3+1 akcióknak akkor, amikor csak egy darab termékre van szükségünk. Gondoljuk át a csomagolóanyagok, egyszer használatos műanyag eszközök használatát. A számítógépek, televíziók, okostelefonok és egyéb eszközök akkor is fogyasztják az áramot, ha nem használjuk vagy bekapcsolva hagyjuk azokat. Csak egy apró mozdulat a kábelkibontásból kihúzni az adaptert vagy az elosztót kikapcsolni. Tanuljunk meg újrahasznosítani, mert nem minden szemét! Hihetetlenül kreatív ötleteket találunk ahhoz, hogy a különböző megunt vagy részben tönkrement tárgyak újra éljenek. Járjunk nyitott szemmel, és érdeklődjünk a téma iránt, találjunk új környezettudatos megoldásokat, alakítsunk ki új, szokásokat, bánjunk takarékosan a forrásokkal.

A spórolással és hatékony felhasználással egyénileg is profitálhatunk és globálisan is jót teszünk. Egyéni takarékoskodásunkkal csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is. Takarékoskodással élhetőbb jövőt teremtünk számukra.



Következik: Tisztítószer a háztartásunkban

Később: Lomtalanítás, avagy mivé válnak tárgyaink?

VENDÉGLÁTÁS A VONATOKON

A HAVASI STÍLTŐL AZ AUTOMATÁIG

A vasút megjelenése nyomán a vendéglátás is szintet lépett, talán még az idegenforgalom kifejezés is ebből az időből származik. A magyarázat egyszerű: a vasútállomáson általában várakozni kell, az idő pedig gyorsabban telik a fehér asztalnál.



A resti eredete

Az étel- és italfogyasztás fontossága már az 1846-ban megnyílt, első hazai vasútvonal kapcsán elmondható, igaz, nem a „várótermi” értelemben. A Pest–Vác közötti vasút legnagyobb vendéglői szenzációja ugyanis nem a végállomásokon, hanem a köztes Palota állomáson volt, ami nem tévesztendő össze az 1894-ben létesült, Budapesthez közelebb eső Palota–Újpest állomással. Akkoriban Újpestet épphogy megalapították, és a későbbi Rákospalota is csak jelentéktelen falu volt, de miként a Városligetbe konflissal, úgy Palotára immár vasúttal járhatott kirándulni és szórakozni a főváros népe. Ez pedig elképzelhetetlen lett volna egy nívós vendéglátóhely nélkül. „A palotai erdő és vendéglő is rendkívül tele volt egész délután vasúti vendégekkel, kik igen kedvükre mulattak a párisi zenészek derék magyar nótáin. (...) A palotai vasúti épületek izléses csínra kívánnivalót nem hagynak. Az egész épület fából készült, roppant vendég-színnel, s úgynevezhető havasi stílusban, mi e köröskörül elterjedő park közepett igen kellemes benyomást tesz a szemre” – írta 1847-ben a Honderű a palotai vendéglőről, ami vasút nélkül bizonyosan nem létezett volna. A palotai vendéglátóhely tehát a vasútból élt, de még a szórakozás és a szórakoztatás dominált szolgáltatásai között. Később azonban a hétköznapi vendéglátás lett. Már a létesítendő vasútvonalak engedélyokiratában is kikötötték, hogy a nagyobb állomásokon feltétlenül legyen vendéglő. Ez persze egyszerű bérbeadást jelentett, s nem azt, hogy a vasúttársaságnak konyhai részleget kellett volna

felállítani. Vagy nem is olyan egyszerűt, hiszen a társaság érdeke az volt, hogy a menü miatt se legyen utaspanasz. Jó példa erre későbből a Nyugati pályaudvar és a Keleti pályaudvar étterme, amelyeket a két világháború között Budapest legjobbjai között tartottak számon. Természetesen a MÁV is pályázat útján adta ki a tulajdonában lévő étterem helyiségeket, melyeket három osztályba soroltak, de inkább a méretek és szolgáltatások szerint, nem pedig az ételek minősége alapján. Már csak azért sem, mert a II. világháború előtt alapvetés volt a jó konyha. Ha ez nem működött, akkor könnyen felbontották a bérleti szerződést, amit általában 3 évre kötöttek. A resti elnevezés onnan származik, hogy kezdetben restaurációnak nevezték e bérbe adott vasúti éttermeket, melyekkel kapcsolatban a magyar nyelv értelmező szótára Krúdy Gyulát idézi: „Úgy emlékszem, a nyíregyházi vasúti restaurációban, igen, a »resti«-ben ettem olyan töltött káposztát, amelynek töltelékét egyetlen harapásra lenyelni lehetett.”

Tálalás az Orient Expresszen

Míg a restik „intézménye” a vasút születésével egyidős, az utazás közbeni szolgáltatások csak az 1850-es évek végén kezdődtek, egy amerikai vállalkozó, George Mortimer Pullman ötlete nyomán. Pullman nemcsak kitalálta, de meg is valósította azt, hogy a vasúti szerelvényre éttermet és szállodát, azaz étkező- és hálókocsit is csatoljanak. Pullman megszervezte a gyártást, 1858-ban jelent meg az első hálókocsival, öt évvel később pedig

az első étkezőkocsival. Sikerét mutatja, hogy az 1890-es évek elején már legalább 2000 kocsija közlekedett az Egyesült Államokban, de ekkorra már Európában is elterjedt az amerikai találmány. Pullman nyomán egy belga üzletember, Georges Nagelmackers honosította meg a különleges kocsikat, az ő fő művének az Orient Expressz tekinthető. A „vonatok királya, királyok vonata”-ként reklámozott luxusszerelvény 1883-ban indult először Párizsból Isztambulba – München, Bécs, Budapest, Belgrád és Szófia érintésével. A MÁV 1885-ben szerződött Nagelmackers Wagons-Lits nevű társaságával – a megállapodást maga Baross Gábor látta el kézjeggyel. Ennek nyomán a Wagons-Lits 15 hálókocsit és kilenc étkezőkocsit állított forgalomba többek között a Budapestre induló fiumei, belgrádi, brassói és bécsi járaton – az utóbbin természetesen csak étkezőkocsit. „Hajnalhasadtakor ért a vonat Erdélybe. Átmentem az étkezőkocsiba, ahol a sokat hányt-vetett Rambovszkyt, az ismert vendéglőst találtam főpincérül alkalmazva. Az étkezőkocsik személyzete egyáltalán egy év alatt teljesen magyarrá lett. Azelőtt franciák és németek voltak alkalmazva” – írta 1892-ben a Budapesti Hírlap újságírója, ami azt is jelzi, hogy a vendéglátós szakma egyáltalán nem becsülte le az étkezőkocsikat, épp ellenkezőleg... Közben



persze a Wagons-Lits is kénytelen volt alkalmazkodni a MÁV diktálta hazai elvárásokhoz. A vasúttársaság nemcsak az árjegyzéket hagyta jóvá, de előírta a hazai termékek, például a magyar borok és sörök árusítását is. A belga cég egészen a II. világháború kitöréséig állt szerződésben a MÁV-val, de az 1920-as években már nem a luxuson volt a hangsúly. Előtérbe került a tömegek kiszolgálása, büfékocsik, illetve III. osztályú hálókocsik álltak forgalomba.

Vége a romantikának

A II. világháborút követő újjáépítésben 1947-ben jutottak el odáig, hogy hálókocsikat és étkezőkocsikat indítsanak, a MÁV ekkor ismét a Wagons-Litsszel kötött szerződést, ám egy év múlva már szó sem lehetett erről. Miután megkezdődött az államosítás, a restik bérleti szerződését is felmondták, s 1948. november 20-án megalakult az Utasellátó Nemzeti Vállalat, amely egyből monopolhelyzetbe került; alapító okirata szerint egyebek mellett „a vasúti és más közlekedési vállalatokhoz tartozó területe-



teken és állomásain vendéglátóipari üzemek, dohányárú- és virágárusító pavilonok működtetése, illetve italmérés, italértékesítés és rendezvények áruval való ellátása” volt a feladata.

Az 1950-es évek elején 61 vasúti kocsit alakítottak ki úgy, hogy egyik fele raktár, másik fele konyha lett, a kiszolgálást pedig mozgóárusokra bízták, akik a konyhában elkészült egyszerű ételeket – kolbász, virsli, szendvics stb. – adták ki az utasoknak, de lehetett náluk italt, cukorkát és cigarettát is vásárolni.

A vállalat neve az 1950-es évek végétől vált közzismertté – csomagolt édességeinek köszönhetően –, de a cég ekkor már a nemzetközi forgalomból is kivette a részét mint az étkező- és hálókocsik szolgáltatásaiból. Ám a legnagyobb bevétel vélhetően az italmérésekből származott. És mivel a háború előtti színvonalat egyre kevesebb vasúti étterem biztosította, így a restik egyre inkább az italozás helyszíneivé váltak. Beszédes adat, hogy amikor 1978. január 1-jével életbe lépett az a korlátozás, hogy szeszesitalt reggel 9-ig nem lehet árusítani, az Utasellátó 250 millió forintos bevételkiesést könyvelhetett el.

Mindez azonban nem azt jelentette, hogy a vállalat elhanyagolta volna más feladatait. Inkább megpróbált alkalmazkodni az utazási szokások változásához. Az autók és a buszok elterjedésével ugyanis egyre kevésbé számított „eseménynek” a vasúti utazás. Az utasok inkább arra koncentráltak, hogy le ne késsék a vonatot, így kevésbé vették igénybe a hosszabb időt igénylő állomási szolgáltatásokat; az éttermek mellett például a fodrászatokat. Ezt látva az Utasellátó is inkább a büfékre és automatákra koncentrált, miközben a vállalati stratégiát próbálták rugalmasabbá tenni, alkalmazkodva az aktuális igényekhez. Mindez természetesen azt is eredményezte, hogy korszerűsítések híján még távolabb kerültek a 19. századi vasúti vendéglátási szokásoktól, a romantikus ideától. Nemcsak attól, hogy olyan töltött káposztát kapjon az utas, melynek „töltelékét egyetlen harapással le lehet nyelni”, de attól is, hogy a vasúti utazás ünnepi esemény és felejthetetlen élmény legyen. Ez ma legfeljebb akkor mondható el, ha nosztalgiajáráttal utazunk.

Legát Tibor

A NYÁR KINCSE: A GYÓGYÍTÓ RÓZSA

Ez a gyönyörű növény nem csupán szépségével és illatával vonja magára a figyelmet. Az orvostudományban és a szépségiparban is sokra méltatják tulajdonságait.

A rózsát évszázadok óta tisztelik számos kultúrában. A mai nagy virágú, illatos fajtát a vadrózsából nemesítették ki Ázsiában. Az ókori költőnő, Szapphó nevezte el a virágok királynőjének. Mítoszok, legendák, festmények gyakori szereplője volt régen, s mind a mai napig. Jelképezi a dicsőséget, a gazdagságot, sőt, az ókorban a bizalmat is szimbolizálta. A „sub rosa” kifejezés jelentése „rózsa alatt”. Ugyanis régentitkos tárgyalások során mindig rózsákkal díszítették a termet, ahol az egykori döntéshozók összegyűltek és bizalmas információkat osztottak meg egymással. A virág számos családi címerben is fellelhető, ezért is nevezték el a címerükben fehér rózsát viselő Yorkok és piros rózsát viselő Lancesterek viszálykodását a „rózsák háborújának” a középkori Angliában. Hosszasan sorolhatnánk még a rózsához fűződő történeteket, de a régmúlt eseményei után nézzük, mit kezdhetünk a jelenben ezzel a csodálatos virággal.

Áldásos gyógyír a bőrre

A növényt régóta használják kozmetikai célokra, akárcsak rokonának, a vadrózsának a termését, avagy a csipkebogyt. A virág hatóanyagtartalma rendkívül széles körű, többek között a benne található sok flavonoidnak köszönheti regeneráló tulajdonságait. A rózsakivonat általános tonizáló hatású, összehúzza a pórusokat, stabilizálja a kö-

tőszöveteket és erőteljesen hidratál. Gyulladáscsökkentő, így a problémás bőr pattanásaira és a rosaceára is gyakran használják.

Élettani hatásai

A rózsa elfogyasztva is igazi elixír. Száritott szirmait keverhetjük teába, készíthetünk belőle lekvárt, friss szirmait süteményekbe rejthetjük, változatos ízt ad a likőröknek, eceteknek, de akár a méznek is. Fogyasztása jó hatással van a hormonháztartásra, oldja a stresszt is.

Tonizálja, frissíti a szerveket, például a szívet, a májat, a gyomrot és a méhet. Keleten a mai napig rózsateával segítik elő a női szervek regenerálódását szülés után, de változó korban lévő hölgyeknek is nagy segítség lehet gyógynövényként való fogyasztása. Gyorsítja a sebgyógyulást a már említett összehúzó hatása miatt, de akár köszvény és reuma ellen is bevethetjük.

Nemcsak elfogyasztva, de belélegezve is gyógyít: az aromaterápiában stresszoldó, nyugtató mivolta miatt kedvelik a rózsát. Illóolaja jó hatással van a különféle légúti betegségekre is, mert csökkenti a szorongást és mélyebb, oxigéndúsabb légzést segít elő. Összhangot teremt érzéseink és gondolataink között.



Íme néhány egyszerű recept, ha szeretnénk különleges kulináris finomságot készíteni a virágból.

Tea

3-4 evőkanálnyi friss vagy szárított rózsaszirmot leforrázunk 1 liter vízzel, majd 10–15 percig állni hagyunk. Édes mézzel, kevés citrommal elkeverve fogyaszthatjuk.

Ecet

2-3 csésze friss rózsaszirmot keverjünk össze 1 liter almaecettel, majd érleljük össze az ízelet 1-2 hét alatt. Szűrjük le, majd töltsük az ecetet üvegekbe, használjuk saláták ízesítésére!

Méz

2 csésze rózsaszirmot keverjünk össze 2 dl mézzel, majd meleg, de nem túl napos helyen egy hónapig érleljük a mixet. Ezután összekeverjük, és szitán átpasszírozzuk a rózsamézet. Használhatjuk édessegekhez, kenyérre kenve kitűnő gyógyír szájfertőzésekre. Szájban öblögetve elmulasztja az aftákat.



Rózsás kókuszgolyó

Hozzávalók:

25 dkg kókuszreszelék, 2 tubus sűrített tej (kb. 40 dkg), egy csipet kardamon, 5-6 evőkanál rózsaszirm.

Elkészítés:

Egy edényben a szirm kivételével összekeverjük a hozzávalókat, majd tűz felett keverjük folyamatosan, míg a massa összeáll. Hagyjuk langyosra hűlni, majd megforgatjuk a golyókat az ehets rózsaszirmban.

Megjegyzés: minden táplálkozási céllal szedett rózsavirág esetében bizonyosodjunk meg arról, hogy a felhasznált szirmokat nem kezelték mérgező növényvédő szerrel!

Sin Bettina

Virágnyelv

Ha rózsát ajándékozunk, azzal üzenünk is. Nem mindegy, kinek milyen színt szánunk, mert minden árnyalat mély jelentéssel bír. A vörös rózsza mindig is a lángoló szerelem és szenvedély jele volt. A sárga barátságot, jó szándékot jelez. Sokszor adják születésnapra, de plátói, titkos szerelmet is kifejezhet. A rózsaszín virágot általában nők ajándékozzák egymásnak szolidaritásuk jeleként. Szokás adni betegeknek is, hogy hamarabb meggyógyuljanak. A fehér rózsza az ártatlanság szimbóluma, ha pedig ajándékba adjuk, hálánkat mutatjuk ki vele. A narancsszínűvel kifejezhetjük, ha büszkék vagyunk a megajándékozottra, ezért nagyszerű választás ballagásra, diplomaosztóra.

Hajrá fiúk!

Van két szám, amit ha egymás után kimondunk, mindenki ugyanarra fog gondolni. Hat-három. Nincs kérdés, a magyar labdarúgó-válogatott 1953. november 25-i mérkőzése foglommá vált, emléke nem halványodik, sőt! Ez is azt mutatja, hogy hazánkban még mindig a legnépszerűbb, legnézettebb sportág a futball, de világviszonylatban is ezt az előkelő helyet foglalja el. A vasutasok azonban nemcsak nézni, hanem játszani is szeretik a focit!



A sportág hivatalos története viszonylag rövid múltra tekint vissza, hiszen a MÁV is idősebb, mint a modern futball maga. Szabályait 1886-ban fektették le Angliában, az első világbajnokságot pedig 1930-ban tartották. Innentől kezdve viszont szinte az egész földet meghódította. A Nemzetközi Labdarúgó-szövetség, azaz a FIFA felmérése szerint a futballt a világ több mint 200 országában 240 milliónál is többen játsszák rendszeresen, egy-egy jelentősebb mérkőzést pedig milliárdok néznek a televízión keresztül.

A siker titka valószínűleg a sportág egyszerűségében rejlik, hiszen – ha a hivatalos formuláktól eltekintünk – néhány csapattag, egy labda és egy kis terület kell hozzá, kapunak gyakorlatilag bármit ki lehet nevezni, a szabályokat pedig pár perc alatt meg lehet tanulni. Amatőrök és profik, gyerekek és öregfiúk, gyakorlatilag bárhol, bármikor össze tudnak állni egy meccs erejéig.

Így van ez a vasutasokkal is! Van olyan vezető jegyvizsgálónk, aki munkája mellett igazolt focistaként is tevékenykedik, Szolnok város focicsapata a nevében is viseli a MÁV nevet, és nem telhet el Vasutasnap a házi labdarúgó-bajnokságok nélkül.

Emellett pedig sok-sok kollégánk hol alkalmasszerűen, hol rendszeresen lemegy a pályára és játszik egy jót.

A városi vasutas sportklubok szinte sehol sem léteznek labdarúgó szakosztályok nélkül, de alkalmi csapatok is szoktak születni egy-egy kupamérkőzés (pl. Infrastruktúra Kupa) erejéig.

A sportág szerelmesei ebben az évben ráadásul a labdarúgó-Európa-bajnokságnak is örülhetnek, méghozzá budapesti helyszínnel is, így akár élőben szurkolhatunk a magyar válogatottnak.

Újra pályán a MÁV VSC csapata



Bármennyire is hihetetlen, de az 1948-ban alakult MÁV Vasutas Sport Club berkein belül sokáig nem volt labdarúgó-szakosztály. Ugyan többen is fociztak rendszeresen, hivatalosan mégis csak 2007-ben alakult meg a MÁV VSC Labdarúgó Szakosztálya. A Horváth László vezette csapat a kispályás foci szerelmeseit kezdte összegyűjteni a Vezérigazgatóságon

és környezetében, a Budapesti Területi Igazgatóságnál és a MÁV IK Kft.-nél. A csapat azóta tart heti rendszerességgel edzéseket. Ezt a folyamatosságot csak a koronavírus-járvány miatti korlátozások szakították meg. Tavaly novembertől gyakorlatilag kényszerpihenőn voltak, de május elejétől újból elkezdődhetek az edzések a Ferencvárosi Vasutas Sportkör (FVSK) Péceli utcai csarnokában.

A szakosztály természetesen különféle versenyeken is megméretteti magát. Eleinte egynapos kupákon, illetve vasutas kötődésű tornákon szerepeltek, majd 2011 óta állandó résztvevői kispályás bajnokságnak is. A BVSC műfüves csarnokában a Zuglófoci által szervezett bajnokságokban egy arany-, illetve több ezüst- és bronzérmét is szereztek. Háromszor sikerült elhódítani a hagyományos Vasutasnap foci kupát. 2018 őszétől a Sori Ligában vívő csapat, ahol egészen az első osztályig küzdötték fel magukat, és itt már profi labdarúgók is szerepelhetnek. A csapat lelkesedése töretlen és továbbra is várja az aranylábú vasutasokat.

Egy hónap foci: Eb 2021 – Budapesten is



Eredetileg 2020 nyarán rendezték volna meg a 16. labdarúgó-Európa-bajnokságot, az élet azonban felülírta a terveket, és a világjárvány miatt most nyáron, június 11. és július 11. között szurkolhatunk kedvenc csapatainknak. Az Eb története során most először fordul elő az is, hogy nincs konkrét házigazdája az eseménynek, hanem 11 nagyvárosban tartják meg a mérkőzéseket: Budapesten, Londonban, Münchenben, Bakuban, Szentpéterváron, Rómában, Koppenhágában, Bukarestben, Amszterdamban, Glasgow-ban és Sevillában.

A nyitómérkőzést a római Olimpiai Stadionban játsszák, a két elődöntőt és a döntőt a legnagyobb férőhellyel rendelkező londoni Wembley Stadionban rendezik. A magyar fővárosban a Puskás Aréna három csoportmérkőzésnek és egy nyolcadöntőnek ad otthont.

A magyar válogatott hazai pályán június 15-én 18 órától játszik a portugálokkal és 19-én 15 órától a franciákkal, majd 23-án 21 órától a németekkel Münchenben.

Csohány Domitilla

SZERETED A SPENÓTOT?

Mi az, élénkzöld színű, Popeye vödörszám ette, és gyermek-felnőtt többnyire fintorog tőle? Bizony, ez a spenót. Hiába mondta anyánk, nagyanánk, hogy egyél, a spenót tele van vitaminnal, ettől leszel erős, nem sikerült megkedvelnünk. Pedig a spenótot, a mediterrán régió egyik jellegzetes leveles zöldségét, már a reneszánsz korszakban is ismerték és szerették.

A bébi spenótot lehet frissen is fogyasztani, nem szükséges leforrázni, így bátran használhatjuk akár a most divatos és egészséges turmixokhoz is.

A spenót vagy paraj (*Spinacia oleracea*) a disznóparéjfélek (*Amaranthaceae*) családjába tartozó, világszerte elterjedt kultúrnövény. Több mint 2000 éve termesztik, és már a 7. században eljutott Kínába, amikor is Nepál királya ezt a zöldséget küldte ajándékba a kínai császárnak. Közép- és Délnyugat-Ázsiában őshonos, valószínűleg Perzsiából származik és innen vitték a mókák az európai kontinensre, Spanyolországba. Korai népszerűsítése Medici Katalinnak köszönhető, aki miután elhagyta szülővárosát, Firenzét, és házasságot kötött a francia királlyal, olyan szakácsokat hozatott magával a királyi udvarba, akik tudták, hogyan kell jól elkészíteni kedvenc ételeit spenóttal.

Egyes források szerint a spenót minden más zöldséghez képest több vitamint és ásványi anyagot tartalmaz, így nem véletlen, hogy igen egészséges növénynek tartja a szakirodalom. Manapság a spenótot ugyanannyira fogyasztjuk az íze, mint a tápanyagértéke miatt. A spenót a B₉-vitamin, C-vitamin, magnézium, A-vitamin, kalcium forrása. Nagy, sötétzöld levelei pozitív hatással vannak az egészségünkre, a harsogó zöld szín látványnak is üdítő. Vastartalma meglepően magas: 20 deka spenót elegendő ahhoz, hogy napi vasszükségletünk 40%-át fedezze.

A spenótnövény levelei változatosak, szélük ép vagy öblös, végük hegyes. A tölevelek állománya húsos, a magszáron növekvő szárlevelek hosszúkásak, rostosak. Manapság az Egyesült Államok és Hollandia számít a legnagyobb spenótermelő országnak. Többféle spenót kapható a piacokon, de leggyakrabban nem különböztetjük meg fajta szerint, bár létezik Matador, Popeye, Új-zélandi néven futó fajtája is. Egyébként a legkorábban termő friss zöldségeink egyike és egyszerűen termesztendő is. A friss levél nem tárolható sokáig, ezért felhasználás után fogyasszuk el vagy fagyasszuk le. Általában főzve, főzeléknek készítjük el a konyhában, de próbálkozhatunk új felhasználási lehetőségekkel, így például salátának is elkészíthetjük, vagy húskélek mellé köretként.

Spenóttal sokféle ízletes ételt kipróbálhatunk, előételként, levesként, főételként is nagyon változatosan elkészíthető, sokféleképpen megállja a helyét. Tökéletes például leveles tésztába töltve feta sajttal, vagy készíthetünk belőle fokhagymával és parmezánnal ízesített pestót is, rizshez vagy tésztához. És ha gyermekként nehezen is tudtak rávenni a spenót fogyasztására, felnőttként esetleg már szívesen kanalazzuk akár egyszerű és nagyszerű, krémes főzelékként is.



Spenótos rakott krumplics

Kell hozzá egy alaposan kivajazott közepes sütőedény, 5-6 nagyobb szem uborkaszeletelől vékonyra szelt burgonya, 3 jó nagy marék friss spenót, 2 dl tej és ugyanennyi főzőtejszín, 1 egész tojás, fokhagyma, só és jó sok reszelt sajt a tetejére. Az eredmény krémes és ízletes étel, amit a gyerekek is szívesen fogyasztanak.

Így készül: A spenótot olvasztott vajon megfonnyasztjuk, sózzuk, ráreszeljük a fokhagymát. A sütőedény alját beterítjük a vékonyra szelt burgonya felével, rásimítjuk a spenótot, majd befedjük a maradék burgonyaszeletekkel. A nyers tojást a tejjel, a tejszínnel, ízlés szerinti sóval simára keverjük és ráöntjük a burgonya tetejére. Kicsit megrázogatjuk, hogy a lé befolyjon a krumplicsok közé. Gazdagon megrakjuk a tetejét reszelt sajttal és forró sütőben kb. 50 perc alatt megsütjük. Mire a sajt aranybarna lesz a tetején, a krumplics is megpuhul, a tejszíntől krémessé válik.

Spenótos-fetás krumplicsgombóc

Gyors és egyszerű, ízletes, húsmentes étel, amely természetesen ráérősebb napokon saját készítésű apró burgonyagombóccal készül, de egy gyors hétköznapi vacsoraként a készen vásárolható gnocchival elkészítve is nagyszerű. Kell hozzá 2-3 marék spenót, 2 dl főzőtejszín, fokhagyma és kb. 20 deka feta sajt.

Így készül: Kifőzzük a gnocchit. Vajon vagy olívaolajon a ráreszelt fokhagymával megdinszteljük a spenótot, belemorzsoljuk a feta sajtot. Jól átforgatjuk és felöntjük a tejszínnel, röviden összefőzzük. Kóstoljuk meg, kell-e még sózni a sós feta sajt miatt. Ha szükségesnek látjuk, a gnocchi főzővizével lágyíthatunk még a sűrűségén. Végül összeforgatjuk a kifőtt gnocchival vagy krumplicsgombóccal, és megszórjuk parmezánnal a tányérunkon.



Spenótos-túrós párnácskák

Ha szeretünk mártogatósokat kínálni a családnak vagy a vendégeknek, a különböző krémeket és könnyű zöldségeket kiegészíthetjük egy kicsit tartalmasabb mártogatnivalóval. A spenótos-túrós párnácskák ízletes, tésztába csomagolt falatok, amelyekhez fokhagymás tejfölt kínálhatunk.

A tésztához előző este 50 dkg sima finomlisztet, 30 dkg vajat, 1 kis pohár telfölt vagy 2 nagy evőkanálnyit, 1 egész nyers tojást és ízlés szerint 1 teáskanálnyi sót alaposan összedolgozunk, és fóliába csomagolva vagy letakarva egy éjszakán át pihentetjük.

Másnap 20 dkg mirelit spenótot felolvasztunk és jól kinyomkodjuk a felesleges vizet belőle. Ezután néhány percig főzzük, éppen csak megfonnyasztjuk, majd 2 nagy gerezd fokhagymát belereszelünk. A tűzről levesszük és hagyjuk meghűlni. Ezután hozzákeverünk 30 dkg tehéntúrót, sózzuk és enyhén borsozzuk ízlés szerint.

A tésztát a hűtőből kivéve vékonyra kinyújtjuk, majd fánk-szagatóval köröket vágunk ki belőle. A spenótos-túrós töltelékkel rakunk a körök közepére, majd a köröket félbehajtogatjuk, picit megnyomkodjuk az összeérő széleket. A párnácskák tetejét felvert tojással lekenjük. Kizsírozott, lisztezett vagy sütőpapírral bélelt tepsiben, forró sütőben addig sütjük, amíg aranyárgára nem sülnek.

Hum Krisztina



AZ OLTÁS ÉLETET MENT ÉS EXTRA SZABADNAPOKAT JELENT!



MINDENKI SZERETNÉ, HA VÉGRE KORLÁTOZÁSOK NÉLKÜL TALÁLKOZHATNA SZERETTEIVEL, BEÜLHETNE KEDVENC HELYÉRE, GONDTALANUL ÉLVEZHETNÉ A SPORTOLÁST, A RENDEZVÉNYEKET ÉS A NYARALÁST. AHHOZ, HOGY AZ ÉLET TELJESEN VISSZATÉRJEN A RÉGI KERÉKVÁGÁSBA, ARRA VAN SZÜKSÉG, HOGY MINÉL TÖBBEN BEOLTASSUK MAGUNKAT A KORONAVÍRUS ELLEN.

AZ EMBEREK SZÁMÍTANAK RÁNK, A MÁV-VOLÁN-CSOPORT DOLGOZÓIRA. KIEMELT KÖZSZOLGÁLTATÓKÉNT KÜLÖNÖSEN FONTOS, HOGY VÉDETTEK LEGYÜNK ÉS FELELŐSSÉGET VÁLLALJUNK SAJÁT EGÉSZSÉGÜNKÉRT ÉS UTASAINK JÓLÉTÉÉRT, A MAGYARORSZÁGI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ZAVARTALANSÁGÁÉRT.

HA MÉG NEM TETTE MEG, VEGYE FEL ÖN IS A KORONAVÍRUS ELLENI VAKCINÁT! REGISZTRÁLJON A [VAKCINAINFO.GOV.HU](https://vakcinainfo.gov.hu) OLDALON! HA HÍVJÁK, FOGADJA EL A FELAJÁNLOTT VAKCINÁT, HISZEN MINDEN MAGYARORSZÁGON ENGEDÉLYEZETT VEDŐOLTÁSTÍPUS HATÉKONY ÉS BIZTONSÁGOS.

KÉT EXTRA SZABADNAP IS JÁR AZ OLTAKOZÁSÉRT: AKI MÁR BEOLTATTA MAGÁT VAGY JÚNIUS 15-IG MEGKAPJA LEGALÁBB EGYIK VAKCINÁJÁT, IDÉN EGY, JÖVŐRE MÉG EGY PLUSZ SZABADNAPOT KAP!

OLTAKOZZUNK MINÉL TÖBBEN!

