

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**„A NEMZETKÖZI
UTAZTATÁSBAN
MÉG SOK FEJLŐDÉSI
LEHETŐSÉGET LÁTOK”**

– INTERJÚ SCHVÉD NORBERTTEL,
A MÁV RAIL TOURS
ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓJÁVAL

**NYÁRI
MENETREND**

**VASÚTBIZTONSÁGI
KAMPÁNY**

72. ÉVFOLYAM • 2022. JÚNIUS

Dunakanyar napijegy • Szabadjelzés Konferencia • Közlekedik a család • Szakma Sztár • Támogatlak • Kanik Ferenc • Nyári menetrend
• Adria • Samu • Diákmunka • Volánbusz Retrő Nap • Magyar feltalálók Napja • Cukormentes receptek • Anno • MÁV Előre

VEZETŐI INTERJÚ

„A nemzetközi utaztatásban még sok fejlődési lehetőséget látok”
– interjú Schvéd Norberttel, a MÁV Rail Tours ügyvezető igazgatójával

HÍRVONAL

Újra megvásárolható a Dunakanyar napijegy, Nagy érdeklődés kísérte az idei Szabadjelzés Konferenciát, Európában egyedülálló vágányépítő géplánc dolgozik a Szeged-Röszke vonalon, Bringás reggeli Budapesten

HR-HÍREK

„Szakmát a kézbe!”: a szakma sztár fesztivál, „Folyamatban a jövő!”
– Tudásmegosztás a VI. vezetői akadémián, Népszerű minitréningek a Támogatlak programban

MUNKATÁRSUNK

Örömből mozdonyt vezetni – Kanik Ferenc mozdonyvezető kollégánkkal beszélgettünk

MÁV-START HÍREK

Újra itt a nyár és a nyári menetrend, Irány az Adria!, 22 Újra pályán a kis Samu, Nyári diákmunka-lehetőség munkatársaink gyerekei számára! Diákmunka diákszemmel

VASÚTBIZTONSÁG

Mindenkit hazavárnak - a MÁV-Volán-csoport Vasútbiztonsági Kampanya

ÉRDEKESSÉGEK

A zsiráfok is vonattal érkeztek Budapestre?

ANNO

Időutazás az Orient Expresszen
– legenda Párizs és Konstantinápoly között

SZABADIDŐ

Nagyvárosi oázis – virágoskert az erkélyen



ELŐSZÓ



Címlapunk is felhívja a figyelmet az egész évben zajló vasútbiztonsági kampányra, amelynek fontosságát és edukációs jelentőségét munkatársainkban is szeretnénk tudatosítani. Szerte az országban találkozhatnak figyelemfelkeltő óriásplakátokkal, hallhatják a rádióban vagy akár influenzaszerektől a balesetmegelőzési kampány legfőbb üzenetét: a vasúti átjárót mindig fokozott körütekintéssel kell megközelíteni. Magyarországon idén már többen vették életüket vasúti átjárós balesetben, mint tavaly egész évben, és az egyéb vasúti balesetek áldozatainak száma is hasonlóan magas. A tragédiák a közúti közlekedők és az utasaink figyelmetlenségéből, szabálytalanságaiból következtek be, amellyel vasutas munkatársainkat is veszélyeztették. Mozdonyvezetőink nyílt levélben kérik a közúti közlekedőket a figyelmes és szabálykövető közlekedésre, hiszen közülük a legtöbben az ütközések, gázolások traumájának terhét egész életükön át hordozzák, és ami a legfontosabb: őket is hazavárják! A levelet és a kampánnyal kapcsolatos részleteket is elolvashatják a magazinban. Kérjük, továbbítsák a vasútbiztonsági kampány üzeneteit saját környezetük felé is, annak érdekében, hogy mindenki érjen haza biztonságban!

Első nyári lapszámunkban számos inspiráló cikket olvashatunk, mely meghozza a kedvet a utazásokhoz. Vezetői interjúnkban ezúttal Schvéd Norberttel, a MÁV Rail Tours

igazgatójával beszélgettünk, akinek az egész karrierjét a munka szeretete motiválta, manapság pedig kollégáival azon ügyködik, hogy az utasoknak egyre színvonalasabb vasúti utazási élményeket szerezhessen. Anno rovatunk a csodálatos Orient Express világába repít, a régi utazások hangulatát idézi meg, mikor egy-egy egzotikus úti cél szinte elérhetetlennek tűnt a vasút nélkül. Egy másik cikkünkben pedig a ma is fellelhető vonatos luxusutazásokról olvashatunk, melyek egyre trendibbnek számítanak a menni vágyó közönség szemében. A MÁV-START bemutatja az évről-évre egyre népszerűbb ADRIA IC-t, mely a magyarok által nagyon kedvelt horvát tengerpartra viszi el az utasokat.

A hazai nyári menetrend is újdonságokat tartogat, főként a Balaton partjára induló járatok sűrűsödnek nem csak a fővárosból, hanem más vidéki nagyvárosokból is.

Mindenkinek élményekkel teli szép nyarat kívánok!

Miklós Zsófia

kommunikációs igazgató
MÁV Zrt.

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; Főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztő: Sin Bettina

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kispéter Adél, Kozma Barbara, Legát Tibor,

Molnár Zsolt, Pandi Ágnes, Sin Bettina, Vajda Boglárka, Völgyi Katalin

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

Címlap: Szilvási János Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, Nagy Gábor

MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsődi Balázs

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

ISSN 1785-8070, ISSN 1785-8372

„A nemzetközi utaztatásban még sok fejlődési lehetőséget látok”

Schvéd Norbert 2013 óta erősíti a MÁV-Volán-csoport vezetőinek körét. Vasutas karrierje a MÁV-START catering részlegén kezdődött, mára pedig ügyvezető igazgatóként menedzseli a Rail Tours leányvállalatot és a Vasúttörténeti Parkot is. Interjúnkban a két terület működéséről mesélt, megismerhetjük csapatának rendkívül szer-teágazó feladatait.

Hogyan kezdődött a karrierje, hogyan került a MÁV-Volán-csoporthoz?

Mint minden nyolcvanas években felnőtt gyereknek, nekem is volt terepasztalom, én is vonzódtam a vonatokhoz. Azért nem voltam különösebben megszállott a járművek iránt, viszont utazni már fiatalon is nagyon szerettem. Első diplomámat idegenforgalmi közgazdászként szereztem, és ezzel a szakmával is kezdtem el foglalkozni. 9 évig dolgoztam a Forma-1 világát kiszolgáló catering cégnél, az osztrák gyökerű DO&CO-nál, beutaztam velük az egész világot, napi 16 órát robotoltam. Négy évet éltem külföldön, melyből majd kettőt egy klasszikus ír pubban Írországban, majd egy luxus konferenciaközpontokat és kastélyszállodákat üzemeltető cégnél dolgoztam front office menedzserként Angliában. 2007-ben költöztem haza Magyarországra.

Másfél évig a Sárvári Park Inn szállodának voltam a front office menedzsere, de a tervem az volt, hogy Budapesten éljek, hiányzott a nagyvárosi lét. Inaséveknek fogtam fel ezt az időszakot, tapasztalatszerzésnek.

Úgy tudjuk, egy komoly betegség miatt egy időre megtorpan a karrierje.

Így van, 2010-ben egy autoimmun betegség miatt kórházba kerültem. Bechterew-kórral diagnosztizáltak, ami elcsontosodó gerinccel és ízületekkel jár. Feleségem igyekezetének köszönhetően egy kísérleti terápiában vettem részt, és a modern orvosterápiának köszönhetően 2012-ben már stabilizálódott az állapotom. Természetesen vannak életmódbeli tényezők, amikre figyelnem kell, de ma már teljes életet tudok élni a kezelésnek köszönhetően.

Hogyan lett vasutas? Mi volt az első feladata vállalat-csoportunknál?

A MÁV-START-tal kerültem először kapcsolatba, a vasúti vendéglátás kapcsán helyezkedtem el a cégnél 2013-ban. Láttam a jövőt a vonatozásban, mert már akkor hittem a napjainkban divatosá vált slow food és slow tourism mozgalmakban. Ezek lényege, hogy ne csak a megérkezést, hanem az oda való utazást is élvezzük. A slow turizmusban a

vasútnak lehet kiemelkedő szerepe, mert a vonatozás az ember bioritmusával is összeegyeztethető. Legyünk őszinték, 20 órát repülni 3 napért New Yorkba kevésbé egészséges elfoglaltság, és minél idősebb az ember, annál megterhelőbb. A MÁV Nosztalgia élére Szendrey András úr nyugdíjazása után kerültem, az ő pozícióját „örökölttem meg”, bár valójában én Zaránd György urat váltottam, aki mintegy 5 hónapig irányította a Kft.-t. Így lettem a cég ügyvezetője, majd később a Rail Tours és a Vasúttörténeti Park vezetője is.

Hányan dolgoznak az ön felügyelete alatt?

A Rail Toursnál 83-an, a Vasúttörténeti Parknál 14-en dolgozunk állandó munkatársként, a tevékenységeink szezonálítása miatt azonban ez a létszám felmehet akár 140-re is. A parkban nem határozatlan munkaidőre, hanem más foglalkoztatási formákban alkalmazunk embereket. Az a szerencsénk, hogy bár szerényebb a fizetés, akik elszegődnek hozzánk, nagyon szeretik ezt a miliőt és imádnak a vonatokkal foglalkozni. Hozzánk tényleg azok jönnek, akik szeretnek a parkban lenni. Sok a nyugdíjasunk, aki besegít, akik egész életüket a vasútnak szentelték, most pedig azért is jönnek, mert jól érzik magukat. Meg tudnak mindent mutatni a látogatóknak, egyfajta jutalomjáték ez a keményen ledolgozott éveik után. Szóval egy nagyon jó kis csapat működik együtt, gyönyörű környezetben. Szoktam is mondani, hogy nekem van a legszebb irodám, olykor a tó partján dolgozom. Aztán-visszaránt a valóság az íróasztalomnál a mindennapi problémákkal és elszabaduló árakkal a Rail Tours kapcsán...

Két éve végelszámolásra került a MÁV Nosztalgia Kft. Miért volt szükséges ez a lépés és milyen nehézségekkel szembesültek az átállás során?

A MÁV Nosztalgia tulajdonosai 43%-ban piaci szereplők voltak, akiknek az érdekei ellentétben álltak a MÁV érdekeivel. Míg a vállalatcsoport a járművek kímélésére, a magántulajdonosok a minél nagyobb profit elérésére törekedtek, ami mindig konfliktusokat szült. Ezért döntött a többségi tulajdonos MÁV a végelszámolás mellett a sikertelen kivásárlási kísérletek után. Sajnos a Rail Tours, bár tevékenységeiben nagyon hasonló, de nem a Nosztalgia jogutódja. Ez sok törzsutas elvesztésével járt, akiknek időbe telik megérteni, hogy a szolgáltatásaink nem változtak vagy még jobbak lettek. A nulláról kellett indulnunk, újra fel kellett építenünk a brandet. Eltelt egy kis idő, mire jó hírünket vitték az emberek. Nehezen indultunk, pont a pandémia kezdetén. A MÁV esetében a hagyományok ápolása, a társadalmi felelősségvállalás is nagyon fontos, ezt a mi cégünknek is képviselnie kell. A nosztalgiavonatozásban pénzügyileg nem minden döntés alátámasztható, egyéb nyereségből keresztfinanszírozunk kell az olykor veszteséges nosztalgia személyszállítást. A nosztalgikus gőzös utakat nem lehet nyereségesen üzemeltetni, még akkor sem, ha épp telt házzal futnak. Ha lehetne, akkor mindenki gőzmozdonnyal közlekedne. Ezek az utak inkább a hagyományörzésről szólnak, hogy megmutassunk

valamit a múltból a jelen generációinak. Az a fontos, hogy a cég komplexen legyen működőképes. Most úgy érzem, a kapacitásainkat teljes mértékben kihasználjuk.

A Rail Tours több lábon áll, többféle bevételi forrása van, melyeket az átlagemberek többnyire nem is ismernek. Mesélne ezekről?

Áruszállítással, karbantartással is foglalkozunk, illetve a személyszállításban külföldi cégekkel is együttműködünk. A karbantartási feladatok mindig komoly kihívások elé állítanak, sajnos lassan kiöregednek azok a munkatársak, akik értenek a régi járművekhez, és nincs utánpótlás. Még ha a szaktudás meg is van, nem lehet rendszerbe illeszteni egy-egy gőzmozdonyt... A járművek vizsgáztatása is nehéz lesz, lassan nem lesz rá felelős szakember. Ennek ellenére a mostani csapat külföldi járműveket is fel tud újítani, most például francia mozdonyokat szerelünk, és talán egy szlovák cég gőzmozdonyának javításában is szerepet vállalhatunk. A személyszállítás kapcsán külföldi partnerekkel is együttműködünk luxusvonatos utazások szervezésében, ami itthon egy kevésbé ismert üzletágunk. A partnerünk a Golden Eagle Luxury Trains, egy angol cég, akikkel különböző nemzetközi járatokat bonyolítunk le. Indult már Zürich–Velence járat, Balkán Explorer, Svájcot érintő utak, de mentünk már együtt Teheránba is, mely a maga 16 000 km-ével eddigi leghosszabb vasúti utazásunk volt. Ez egy nagyszerű együttműködés, hiszen kicsiny magyar céggént bár a járművek üzemeltetését és a nemzetközi szervezést meg tudjuk oldani, az angolok segítségével olyan nemzetközi piacokat érünk el (Észak-Amerika, Ausztrália), melyre önállóan képtelenek lennénk. A nemzetközi utakat sok minden befolyásolja, a Covid-tól kezdve a most zajló háborúig. 9-12 hónap megtölteni egy-egy már ismert járatot, az új utakat még ennél is több időbe telik. Ezen luxusutazások résztvevőinek 30 százaléka angol, 30 százaléka amerikai, 30 százaléka ausztrál és 10 százaléka más nemzetiségű. Az utakat úgy állítjuk össze, hogy az országok kevésbé látványos részeit éjszaka érintse a vonat, reggelre pedig izgalmas városokba, tájakra érkezzenek a turisták. Különösen az idősebb korosztály kedveli ezeket az



ÚJRA MEGVÁSÁROLHATÓ A DUNAKANYAR NAPIJEGY



Tavasszal és nyáron egyre többen terveznek kirándulásokat Magyarország szebbnél szebb tájaira. Vállalatcsoportunk a közös utazások szervezéséhez nyújt segítséget a közös szolgáltatásfejlesztéseivel, ezzel támogatva a belföldi turizmust. A Dunakanyar napijegy immár harmadik évben biztosít egyszerűbb és kényelmesebb utazást a népszerű turisztikai régióban.

A Dunakanyar, a Börzsöny és a Pilis népszerű kirándulóhelyei újra egyetlen jeggyel közelíthetők meg, köszönhetően a térség közösségi közlekedési szolgáltatóinak, évek óta tartó sikeres együttműködésüknek. A Dunakanyar napijegyet 2020-ban vezették be először, tavaly már közel 7400 darabot értékesített a MÁV-START. Idén április 30-tól szeptember 30-ig hétfői közlekedési rend kivételével mindennap, míg október 1-től november 1-jéig munkanapokon kívül minden napra megváltható a Dunakanyar napijegy.

Szentkirályi Alexandra kormánybiztos a bevezetéssel kapcsolatos sajtótájékoztatón így nyilatkozott: „Két évvel ezelőtt egy nyári napon jelentettük be, hogy a MÁV bevezeti a Dunakanyar napijegyet. Egy olyan integrált jegyet, amit három másik – részben vagy egészben – állami tulajdonú közösségi közlekedési szolgáltatóval hozott létre. Így a jeggyel nemcsak vonatra ülhetünk a Dunakanyar térségében, hanem Volánbuszra, a MAHART hajóira és HÉV-re is. Az együttműködés elérte azokat, akikért született: az embereket. Tavaly már közel 7400 darabot értékesített ezekből a jegyekből az állami vasútvállalat. A festői szépségű Dunakanyar számtalan élményt kínál, legyen szó aktív, erdőjáró kikapcsolódásról vagy jó időben strandolás pihenésről.”

Rétvári Bence, az EMMI parlamenti államtitkára, országgyűlési képviselő arról beszélt, hogy a Dunakanyarban az elmúlt években több milliárd forint értékben valósultak meg turisztikai fejlesztések. „Megújult mindhárom kisvasút és három strand, mind a biciklis közlekedésben, mind a műemlékek tekintetében milliárdos nagyságrendű fejlesztés



zajlott. Ezzel a kombinált jeggyel könnyebben elérhetővé válik a régió népszerű hajókörjárata, aminek több mint 100 ezer utasa volt az indulása óta eltelt két esztendőben. Bízunk benne, hogy a napijegynek köszönhetően egyre többen tudják felfedezni a térséget.”

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója hangsúlyozta: „A MÁV-Volán-csoportnak fontos a belföldi turizmus támogatása, ennek érdekében az elmúlt években több integrált jegyet vezettünk be, ezek között volt első a Dunakanyar napijegy, ami már három éve töretlenül népszerű. Az ezután bevezetett Bakony napijegy és a Balaton körül érvényes 24 és 72 órás közös jegyeket is több tízezer váltották meg a tavalyi szezonban. Elköteleztük magunkat a tarifaközösség létrehozásában, ez hosszú távú célunk, aminek eléréséhez ezek a közös fejlesztések mind hozzájárulnak.

A MÁV-Volán-csoportnál azon dolgozunk, hogy egyre többen válasszák a közösségi közlekedést az egyéni közlekedési formák helyett.”

utakat, akiknek már elegendő szabadideje és persze pénze is van vonattal kalandozni. Ha egy-egy út elmarad, inkább át-foglalnak későbbi időpontra. Emellett áruszállítással, szerelvények bérbeadásával is foglalkozunk, a Vasúttörténeti Parkban pedig a rendezvényszervezés dominál. Változó, milyen mélységig folyunk bele egy-egy projektbe, ez az igényektől függ. Olykor csak egy helyszínbérlés erejéig, olykor az egész rendezvényt mi magunk bonyolítjuk, például a húsvéti tojás-vadászat saját parkos ötlet volt, ahogy a gyereknap is. Van egy filmezési szekciónk is, sokszor adunk kölcsön járművet egy-egy forgatáshoz. Itt szorosan együtt dolgozunk a MÁV-val, amely a helyszíneket biztosítja a filmekhez, mi pedig a járműveket adjuk.

Hogy néz ki egy napja?

A napjaim és a feladataim elég változatosak, nincs belőlük két egyforma. Most például egy felügyelőbizottsági ülésre készítek elő egy anyagot, teljesítményigazolásokat csinálok, tárgyalásokat folytatok áruszállítás kapcsán stb. Az olyan kicsi cégeknél, mint a Rail Tours, sok az egy személyes munkakör, nincs klasszikus helyettesítés, a feladatok összefolynak. Most például Belák Viktor személyszállítási igazgató a kísérő személyzet egyik tagját alkotja egy különleges szállítmányt kísérő vonaton, de katonai vonatot is vittünk már Koszovóba, Szerbia kihagyásával, Görögországon keresztül, három héten át. Itt a vezetők is ugyanúgy részt vesznek a mindennapos feladatokban, rutinokban, mint a többiek. Én leginkább a klasszikus menedzseri feladatokat végzem. Másoddiplomámat a Műszaki Egyetemen szereztem MBA-n, így a szervezés

és közgazdasági vonal áll hozzám közelebb, a kapacitások maximális kihasználása, költségoptimalizálás. A műszaki feladatokba is beletanultam természetesen az évek alatt, de van egy vérbeli vasutas műszaki igazgatónk, Bogdán András, aki az ezzel a területtel kapcsolatos döntéseket hozza. Nekem az elmúlt éveket nézve inkább válságmenedzsernek kellett lennem, de elengedhetetlen az alapos műszaki ismeret. Az idősebb kollégák esetén gyakoriak a nyelvi nehézségek, ezért külföldi műszaki munkával kapcsolatos esetekben én tárgyalok akkor is, ha más esetleg „magyarul” jobban ért az adott területhez. Rendkívül színes a munkaköröm, az itt eltöltött nyolc év alatt nem volt egyetlen unalmas napom sem.

Vannak még tervei, amiket vezetőként megvalósítanál?

A nemzetközi utakban még sok fejlődési lehetőséget látok. Két új amerikai partnerünk is lett most, a Uniworld és a TAUCK, amelyek megnyitottak előttünk olyan piacokat, amiket eddig nem értünk el. Akár meg is duplázzhatjuk így az ilyen jellegű bevételeket.

Mivel tölti a szabadidejét?

A feleségemmel rengeteget utazunk, és ezt azóta is folytatjuk, hogy megszületett most öt éves kislányunk. A kedvenc helyem talán Afrika és Japán volt, de Európa legszebb helyeit is bejártam már, de nem lehet megenni, olykor a munkát is összekötöm a kikapcsolódással.

Sin Bettina

NAGY ÉRDEKLŐDÉS KÍSÉRTE AZ IDEI SZABADJELZÉS KONFERENCIÁT

Május 5-én tartották a MÁV Forgalmi és Üzemviteli Főigazgatóság Pályavasúti Szolgáltatások Igazgatósága szervezésében a Szabadjelzés Konferenciát. A konferenciát a MÁV a vállalkozó vasúti társaságok részvételével, szakmai kapcsolattartás és konzultációs célból szervezi meg évről évre. Az esemény idén rekordlétszámú közönséget vonzott, több mint százan regisztráltak, hogy megvitathassák a hazai vasúti szektor legújabb fejleményeit és formáló eseményeit.

Az eseményen dr. Homolya Róbert mondott köszöntőbeszédet. Ebben beszélt a vasúti ágazat fejlődéséről, a MÁV-Volán-csoport felelősségéről, lehetőségeiről és fejlesztéseiről. A konferencián először „Új feladatok az üzemirányításban” címmel tartott előadást Bazsa Krisztián, a MÁV Üzemirányítási Központ vezetője. Ezután Bodóczki Anita vasútüzemi tervező, TRENCON Tanácsadó és Tervező Kft. munkatársa állt a nézők elé „Vasúti tervezés a gyakorlatban – fókuszban a vasútvállalatok” című előadásával. Utána következett „A Vasúti Hatóság jövőképe a hazai és uniós környezetben”, mely témát Hegedűs Zsolt főosztályvezető, az ITM Közlekedési Hatósági Ügyekért felelős Helyettes Államtitkárság



Vasúti Hatósági Főosztály munkatársa dolgozta fel és tárta a konferencia résztvevői elé. Az „eRCM jármű-diagnosztikai adatszolgáltatás” előadást dr. Szepessy Zsoltól, az Evopro Innovation Kft. ügyvezetőjének tolmácsolásában hallhatta a közönség. Rövid kávészünet után Berecz Juliánna MÁV Ingatlangazdálkodási Igazgató beszélt a MÁV Zrt. ingatlanhasznosításáról, majd „Üdv a fedélzeten! – avagy a lehetőségek innen nyílnak” címen tartott előadást Feldmann Márton vasút-automatizálási üzletág-igazgató, a Prolan Zrt. munkatársa. Végezetül Simon Zsolt, az MVM Next Energia-kereskedelmi Zrt. zárta a sort „Villamos energia piaci ártrendek, befolyásoló tényezők” című beszámolójával.

ÚJABB NÉGY ÁLLOMÁSON HELYEZTÜNK KI FECSCÉBÖLCŐKET



A Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesülettel együttműködve az elmúlt évben az országban számos vasútállomáson helyeztünk ki fecskébölcsőket. Most a Zöld Dunakanyar Alapítványtól a Zöld Dunakanyar Program keretében újabb 80 fecskébölcsőt kapott vasúttársaságunk, aminek közel a felét már felszerelték a Dunakanyar négy megállójában.

A fecskék szívesen építenek fészket a vasútállomásokon. Az épületek felújítása, korszerűsítése miatt a fecskék más-
hol keresnek lakhelyet. Segíteni szeretnénk a madarak vízszatelepítését az arra alkalmas helyek biztosításával, ezért döntöttünk a kerámiából készült „műfészkek” felszerelése mellett.

A Zöld Dunakanyar Alapítvány is támogatja a hazai fecskéállomány gyarapodását, a Zöld Dunakanyar Program keretében 80 fecskébölcsőt adományozott a MÁV részére. Ezekből négy helyszínen összesen 38-at szereltek fel

munkatársaink. Nagymaros-Visegrádon 16, Kismaroson és Nagymaroson 6-6, Verőcén pedig 10 új „fecsketothon” várja a lakhelyet kereső madarakat. Tervezetten a további 42 darabot is hamarosan felszerelik. A fecskébölcsők mellé fecskepelenkaként funkcionáló deszkákat is rögzítenek, hogy az állomás környezete is tisztán tartható legyen.

Tavaly munkatársaink a Szeged–Békéscsaba vasútvonal mentén kilenc, a dél-dunántúli térségben tíz állomáson helyeztek el 180-180 fecskébölcsőt. Idén újabb 10 dél-dunántúli helyszínre szeretnék kirakni további 160 darabot.

KILENC DIÁKSEGÍTŐT TŰNTETETT KI A MÁV-START



A fiatalos lendület jól érezteti hatását szolgáltatásaink színvonalában. Több meghívott diákra az ukrán válság kapcsán megnövekedett teher hárul, mégis ki-ki a maga módján, tetel, szóval vagy egy kedves mosollyal segít embertársainak.

Utasaink, kollégáink visszajelzései alapján május 16-án Keresztes Péter, a MÁV-START vezérigazgatója kilenc diáksegítőt invitált a MÁV-székházba, ahol egy baráti találkozó keretében a vasúttársaság nevében elismerését fejezte ki és személyesen nyújtotta át a MÁV-START oklevelét.

A találkozó remek hangulatban telt. A diákok szívesen meséltek tapasztalataikról, jövőbeni terveikről. Öröm volt hallani, hogy sokuk a vasútnál szeretne elhelyezkedni. Köszönjük a munkájukat! Köszönjük rendkívüli helytállásukat!

EURÓPÁBAN EGYEDÜLÁLLÓ VÁGÁNYÉPÍTŐ GÉPLÁNC DOLGOZIK A SZEGED–RÖSZKE VONALON

210 tonnás, SMD-80-as típusú vágányépítő és átépítő géplánc állt munkába május 9-től a Szeged–Röszke vonalon. A 13 kilométernyi pálya felújítását hatékonyabbá és gyorsabbá tevő munkagép műszakonként akár 1,5-2 kilométernyi vágányt képes átépíteni. A tervek szerint a vágányok, váltók és a szükséges építmények elkészültét követően, augusztus elejétől már megindulhat a tehervonatok közlekedése Szeged, Röszke és Szabadka között, hogy kerülő utat biztosítsanak a Budapest–Kelebia vonal felújításához szükséges vágányzár idejére. A személyszállítás a teljes korszerűsítés végeztével, várhatóan 2023 őszén indulhat újra.

A világ egyik legnagyobb vasútépítőgép-gyártója, a Plasser & Theurer által épített géplánccal mindössze három alkalommal aktívan Európában, ezek egyike dolgozik a Szeged és Röszke közötti 136-os számú vasútvonal kivitelezésén. A géplánc korábban már részt vett például a Budapest–Hatvan és a Debrecen–Balmazújváros vonalszakaszok felújításában is. Az akár 3-400 méteres óriási



munkagép alkalmas valamennyi típusú fa-, beton- vagy acélalaj elbontására és új aljak folyamatos, előre meghatározott, egyenlő távolságú lerakására, valamint sínek, váltók (kitérők) felszedésére és újak fektetésére is. A vágányátépítés egyetlen munkafázisban, folyamatosan végezhető, a rendszer ráadásul 120 méteres, úgynevezett hosszúsínek beépítésére is alkalmas. Egyik specialitása és előnye, hogy az időjárási körülményektől függetlenül megbízhatóan magas vonóerőt és előrehaladást biztosít a lánctalpas meghajtóegysége.

A géplánc 136-os vonali üzembe állítását megelőzően, a tavaly ősszel megkezdett felújítás során már ágyazat-, vágány- és váltóbontási, talajstabilizációs munkákat végeztek, megkezdtek a felsővezeték-tartó oszlopok alapozását és felállítását, csatornák feletti hidak esetében bontási, cölöpözési munkálatok zajlottak, Röszkénél elbontották a biztosítóberendezést, több vasúti-közüti átjáróban ideiglenes forgalomtechnikai tereléseket alakítottak ki, Röszkén és Szegeden pedig lebontották a felesleges épületeket, őrházakat.

Dr. Homolya Róbert nyilatkozata szerint a csongrád-csanádi megyeszékhelyet Röszkével és Szabadkával összekötő vasútvonal a felújítását követően jelentős szerepet tölthet be a határ menti terület gazdasági-társadalmi fejlődésében. A személyszállítás megindítását követően, 2023 őszétől sűrűbbé, gyorsabbá és kényelmesebbé válik a vonatforgalom Szeged és az észak-bácskai települések között. A villamosítás és a korszerűsítés révén pedig még környezetkímélőbbé válik a vasúti közlekedés a térségben.

KÖZLEKEDIK A CSALÁD: IDÉN IS SZEMÉLYAUTÓT NYERHETÜNK A VERSENYEN!



Több mint tíz éve rendezik meg nagy sikerrel a „Közlekedik a család” elnevezésű közlekedés-biztonsági vetélkedősorozatot, amelyen mellett, hogy számot adhatunk a biztonságos közlekedés szabályainak ismeretéről, akár értékes nyereményeket – köztük egy Skoda Fabia személyautót – is hazavihetünk.

A körültekintő, megfontolt és példamutató közlekedés szabályaival a legfiatalabbaknak érdemes minél korábban megismerkedniük, az idősebbeknek pedig sosem árt azokat újra és újra átismételniük. A közlekedők széles rétegeinek – gyalogos, kerékpáros, gépjárművezető, utas – figyelmét egyidejűleg ráirányítani a biztonságos, balesetmentes közlekedésre, a szülői példamutató magatartás fontosságára és a család, a közösség nevelő erejére. Ez a gondolat hívta életre tizenegy esztendővel ezelőtt a Közlekedik a család elnevezésű vetélkedősorozatot, amelyet azóta is a Rendőrség baleset-megelőzési szervezete, az ORFK–Országos Balesetmegelőzési Bizottság szervez az Autós Nagykoalíció és a Porsche Hungaria ŠKODA márkaképviselője támogatásával.

2021-ben több száz család vett részt a megyei selejtezőkön, majd az országos döntőn a legjobb húsz család mérettette meg magát az értékes nyereményekért, köztük

az első helyezettnek járó ŠKODA KAMIQ személyautóért. A visszajelzések, az érdeklődők számának folyamatos növekedése arra ösztönözték a szervezőket, hogy idén is megrendezzék ezt a vetélkedősorozatot. A területi versenyek húsz helyszínen (általában megyeszékhelyen) kerülnek lebonyolításra, melyekre bármely magyarországi lakóhellyel rendelkező család benevezhet, ha legalább az egyik szülő rendelkezik érvényes „B” kategóriás vezetői engedéllyel, továbbá amennyiben hat és tizenhét év közötti gyereket/gyerekeket nevelnek.

A területi versenyeket a fővárosi és a megyei balesetmegelőzési bizottságok bonyolítják le 2022. május 21. és június 18. között. A családi vetélkedő országos döntője az ORFK-OBK szervezésében kerül megrendezésre 2022. augusztus 26-28. között.

Részletek a vetélkedő honlapján www.kozlekedikacsalad.hu.

BRINGÁS REGGELI BUDAPESTEN



Május 17-én nem maradtak éhesen és szomjasan, akik a munkába járáshoz is kétkerekű járgányaikat választották. A MÁV-Volán-csoport frissítőket várta a kerékpárosokat Budapesten reggel 7 és 9 óra között.

A MÁV és a MÁV-START a Könyves Kálmán körúton, a MÁV-székházzal szemben, a népliget kerékpárútnál felállított standnál várta a kerékpározókat némi frissítővel (víz, kisüdítő, müzliszelet, alma). A HÉV a Boráros téri HÉV

megállóhoz települt ki. A Volánbusz munkatársai Budapesten a Népliget autóbusz-állomás melletti kerékpáros út mentén fogadták a két keréken közlekedőket kakaós és fahéjas Volán-csigával, almával és ásványvízzel. Itt egy mobil kreálpárszervíz is a biciklisek rendelkezésére állt.

Reméljük, hogy ez a kezdeményezés meghozta a kedvét munkatársainknak is, hogy a munkába járáshoz a kerékpárt válasszák!

„SZAKMÁT A KÉZBE!”: A SZAKMA SZTÁR FESZTIVÁL



A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara 2008 óta rendezi meg a Szakma Kiváló Tanulója Versenyt (SZKTV), kibővítve az Országos Szakmai Tanulmányi Versennyel (OSZTV). A versenyek országos döntőjét idén is Budapesten, a Szakma Sztár Fesztiválon rendezték meg.

A versenyek célja a gyakorlatigényes, „fizikai” szakmák társadalmi elismertségének és vonzerejének növelése, a „Szakmát a kézbe” szlogen jegyében. Az előválogatókat meggyéknként a területi kamarák végezték. Az országos döntők legjobbjainak látványos versenyét a bemutatókkal és interaktív tevékenység-szigetekkel színesített Szakma Sztár Fesztiválon minden érdeklődő megtekinthette, és ki is próbálhatta magát az az adott szakmában.

A MÁV Zrt. az OSZTV-n a közlekedés-üzemvitel versenycsoportban volt érintett. A vasútforgalmi szolgáltató szakképesítés versenyében országosan 21 fő indult. A versenyzők feladata a vonatforgalom szabályozása volt a TerVez2 vasútforgalmi szimulátor használatával három szomszédos, eltérő felépítésű állomáson. Nyolcan jutottak be a válogatóba,

majd hárman a döntőbe. A közel kétszer másfél órás versenyen első helyezést ért el Kosaras Attila Zoltán (Szolnoki SZC Rózsa Imre Technikum), az ezüstérmes Nagy Kevin (Győri SZC Bercsényi Miklós Közlekedési és Sportiskolai Technikum), a bronzérmes pedig Kerti Péter Sándor (Kisvárdai SZC Kandó Kálmán Technikum és Dr. Béres József Kollegium) szerezte meg. A versenyzőket Szuróczi-Sztrunga Zsanett, Sasvári Marianna és Simon István készítette fel. A verseny lebonyolításában és a vizsgáztatásban Tóthné Lódrizella, Kovács Zoltán Imre és Csatlós Gábor vettek részt. Gratulálunk a diákoknak és köszönjük a felkészítő tanárok és kollégáink elhivatottságát és munkáját a verseny lebonyolításában.

MÁV Zrt. Pályaorientáció és Toborzás

„FOLYAMATBAN A JÖVŐ!” – TUDÁSMEGOSZTÁS A VI. VEZETŐI AKADEMIÁN

A május 9-én megtartott eseményt a MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés a Folyamat- és teljesítménymenedzsment szervezettel közösen rendezte meg, ahol a MÁV vezető munkatársai a folyamatmenedzsment elméleti és gyakorlati témaköreivel találkozhattak. A résztvevők elismert, a témában kiemelkedő tudással bíró szakemberek vezetésével, közös gondolkodással dolgoztak fel a vezetői működést támogató modelleket. Az előadások rámutattak, hogy a folyamatmenedzsmentnek fontos része a folyamatcélok azonosítása, az elvárások és igények pontos feltárása, a folyamatok elemzése, mérése és fejlesztése.

Turi József István, a MÁV folyamat- és teljesítménymenedzsment vezetője előadásában bemutatta, hogy az elmúlt években a folyamatok minél alaposabb ismerete hangsúlyossá vált a vasúti rendszer hatékonyabb működésének elérése érdekében is. Kiemelte a szervezetek közötti, területeken átívelő együttműködés és az összehangolt folyamatok fontosságát, amelyek együttesen támogatják a vállalati célok elérését.

Ecsédi István, az Improvers Group - Sämling Kft. ügyvezetője az újfajta vezetői funkciók-, a változásokra való gyors reagálás és a dinamikus, proaktív vezetés fontosságát hangsúlyozta. Kiemelte, hogy a vezető úgy tudja csapatát eljuttatni a kitűzött célokhoz, mintha egy hajót navigálna. A „vezetői irányítást” bemutatásával segítséget kaphattak a résztvevők a gyakorlati megvalósításban.

Németh Balázs, a Kvalikon Kft. ügyvezető igazgatója bemutatta, hogy a cégeket leginkább kultúrájuk és folyamataik különböztetik meg egymástól, és ezek adják versenyelőnyüket is. Hangsúlyozta, hogy a folyamatmenedzsment folyamatos frissítést igényel, amit az adott folyamat felelőseinek kell menedzselnie. Előadását a „Vevő hangja” című interaktív gyakorlattal tette szemléletessé.

A mesterséges intelligencia (MI) jelenlegi fejlettségi állapotát

Boa László, a Digitális Jóléti Program Kft. szakmai vezetője egyedi és szórakoztató módon illusztrálta, hogy mire képes a mesterséges intelligencia, hogyan tud komplex problémákra, speciális területeken, komplett megoldási, stratégiai javaslattal szolgálni a lehető legrövidebb idő alatt.

Somogyi Balázs, a Szinergia Kft. vezetője, tanácsadó interaktív workshopon ismertette a vezetői támogatás egyik széles körben elterjedt módszerét, az A3 „szisztematikus” problémamegoldást, amely a hatékonyabb működést és a munkatársi támogatást segíti a mindennapi problémák megoldásában.

Kosztolányi János, a p2m Consulting Kft. tanácsadója workshopján a LEAN alapjait, illetve annak a szolgáltatást nyújtó vállalatokra érvényes alapvető érték-vesztés koncepcióját mutatta be. Ezt követően az egyéni feladatok megoldásában a résztvevők kis csoportokban segíthettek egymásnak.

A programról készült összefoglalók, előadások és további könyvajánlók a vezetői akadémia SharePoint oldalán megtalálhatók. Ősszel új témakörrel folytatódik a Vezetői Akadémia, ahol szintén fontos és aktuális témákat dolgozunk fel közösen, külső szakemberek bevonásával.

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés

NÉPSZERŰ MINITRÉNINGEK A TÁMOGATLAK PROGRAMBAN



A világjárvány kezdetén jött létre a vállalatcsoport szintű Támogatlak program, amelynek küldetése, hogy pszichológusok és humán fejlesztő szakemberek támogatásával nyújtson segítséget a váratlan krízishelyzetek megoldásában, valamint értékes támogató tartalmakkal, a személyes fejlődést segítő ismeretekkel gazdagítsa a munkatársakat.

A hosszan elnyúló krízishelyzet megkövetelte az alkalmazkodást és a folyamatos megújulást a Támogatlak program fejlesztési módszereit illetően is.

A trénerok egyre hatékonyabban alkalmazták az online tér lehetőségeit, miközben a munkatársak számára is fontosá vált egyéni képességeik megismerése és fejlesztése. Így válhatott mára a Támogatlak program legnépszerűbb elemévé a tavaly nyáron indult minitréning-sorozat.

A kétórás online készségfejlesztő tréningek célja, hogy nagyvállalati közegben, a hétköznapi forgatagában biztonságos, időben hatékony fejlesztő alkalmakat tudjanak biztosítani az érdeklődőknek. A programokon a MÁV és a MÁV-START trénerjeinek segítségével 10-15 fő tanulhat egyszerre önismeretről, stresszkezelésről és a munkavégzés hatékonyságát növelő technikákról.

A személyes fejlődés lehetőségei

A témák kiválasztásánál fontos szempont volt, hogy a lelki egyensúly megőrzését, a változások kihívásaihoz való alkalmazkodást és az egyéni készségek fejlesztését segítse. A minitréningek a reziliencia, a stresszkezelés, a változáskezelés és az asszertív kommunikáció gyakorlati és elméleti háttereit ismertetik meg a résztvevőkkel. Emellett a nagyvállalati működés sajátosságaiból fakadó programok is indulnak, amelyek a prezentációtechnika, az önreflexió technikák, a gondolatstop metodikák és a kiégés elleni technikák területeit érintik. A minitréningek népszerűségét mutatja, hogy a vállalatcsoport hírlevelében meghirdetett időpontokra szóló 40-50 regisztráció alig 15 perc alatt beérkezik, és az érdeklődők rendszeresen kérik további időpontok megnyitását. Az időpontokat 2-4 héttel az alkalmak előtt hirdetjük meg, így jól tervezhető a részvétel. Az eddig megtartott harminc online minitréningen már közel 400

munkatárs vett részt, amelyeken a felkészült trénerok vitték közelebb a munkavállalókhoz a gyakorlatokat és a közös tapasztalatokat. Az online minitréningekhez az irodából vagy home office alatt is lehet csatlakozni. A kétórás programon egy-egy átfogó téma elméleti hátterének rövid ismertetésén túl konkrét, kézzelfogható gyakorlatokat is kipróbálnak a résztvevők, és minden alkalom végén könyvajánlóval, szakirodalmi ajánlóval segítik a trénerok a téma iránt mélyebben érdeklődőket.

Stresszkezeléstől a prezentációtechnikáig

A Stresszkezelés minitréningen a módszertanok átadása során a csoportos együttgondolkodás és a tapasztalatok megosztása segíti a résztvevőket a mindennapi életvezetésben hatékony stresszkezelési technikák elsajátításában. Az Önismereti tréningen az egyéni képességek és készségek megismerését segítő gyakorlatokkal találkozhatnak a munkatársak. A bemutatott gyakorlatok a személyes erősségek és a fejlesztendő területek felismerését támogatják. A Reziliencia tréningen a résztvevők a trénerok segítségével feltárják lelki ellenálló képességük legfontosabb kompetenciáit, és megtapasztalják, hogy ezek fejlesztése lehetséges és ugyanolyan fontos, mint a testi ellenállóképesség erősítése. Az Asszertív

kommunikációs tréning résztvevői megismerik kommunikációs stílusukat, annak előnyeit és hátrányait, valamint megtanulnak néhány olyan technikát, amelyek megeremthetik kapcsolataikban a win-win helyzetre épülő kommunikációt. A Prezentációtechnika tréning a mindennapok sikeres prezentációs helyzeteihez, az előadásokra való tudatosabb felkészüléshez és a lámpaláz leküzdéséhez ad támogatást. Az előadói készség fejlesztését gyakorlati példákon keresztül tapasztalhatják meg a résztvevők.

A Támogatlak program csapata a jövőben is elkötelezett a minitréning-sorozat folytatása mellett, ezért új témakörökkel készül még az idei évre is. A minitréningekre való jelentkezés, a regisztráció megújítása is fontos feladat lesz, tervben van a jelentkezés feltételeinek az átalakítása. A nyári időszak a pihenés és a felkészülés jegyében zajlik majd, hogy azt követően szeptembertől ismét elinduljon a sorozat.

Kövessék nyomon a vállalatcsoport hírlevelében a Támogatlak program üzeneteit, és éljenek a program nyújtotta lehetőségekkel! Hisszük, hogy együtt erősebbek vagyunk, együtt fejlődhetünk!

A Támogatlak program csapata



A tréneri csapat balról jobbra: Kabai Zoltán, Mlecsenkov András, Eszik Orsolya, Ulrichné Czihó Barbara (MÁV-START), Ghymesné Halmi Krisztina, Fazekas Katalin, Tóth Rebeka, Pál Dorottya, Spányik Kitti (MÁV)

ÖRÖMBŐL MOZDONYT VEZETNI

Ha valaki azért lesz mozdonyvezető, mert ezt szeretné csinálni, annál gyanítható, hogy inkább az élet örömeire fogékony, mintsem annak keserűségeire. Így az sem meglepő, hogy olyan helyen van a legszívesebben, ahol a kollégák és az utasok is ugyanezt az örömet érzik, hordozzák, közvetítik. Erre pedig nincs alkalmasabb hely, mint a Gyermekvasút. Munkatársunk, Kanik Ferenc megtiszteltetésnek és a szakmai megbecsülés jelének érzi, hogy itt teljesíthet szolgálatot. A gyermekek feladatairól, a kedvelt vonalakról és a szakma szépségeiről beszélgettünk a MÁV-START és a MÁV mozdonyvezetőjével.



A gyermekvasúton vagyunk, én pedig máris kérdéssé alakítanám ezt a szép, összetett szót: gyermekekorodban is vasutas akartál lenni?

Igen. Ezt hamarabb tudtam, mint azt, hogy az ég kék és a fű zöld. Hamarabb rajzoltam mozdonyt az óvodában, mint napocskát és házikót. Ehhez nagyban hozzájárult, hogy Tokod vasútállomás mellett laktunk, én pedig az egész napomat a kerítésen lógva töltöttem. Akkoriban nyüzsgő volt ott az élet: „Csörgős” ingavonatok közlekedtek Esztergom és Almásfüzitő között, „Szergejes” szénvonatok dübörögtek a tokodi szénosztályozóba. Ha jól emlékszem, a Suzuki gyár is akkoriban épült, ami még több járatot eredményezett.

A vasút melyik részét szeretted meg ilyen szenvedélyesen?

Természetesen a járműveket. Annyit tudtam, hogy én ezeket vezetni akarom. Ennek megfelelően választottam középiskolát is. Tizennégy évesen Budapestre költöztem, és a Kvassay Jenő Műszaki Szakközépiskola és Szakiskola berkein belül sajátítottam el a vasútgépész szakma alapjait.

Ezt követően Dombóvárra mentem tanulni, ott vasútjármű-technikus képzésen vettem részt, amely egy évet vett igénybe, hiszen a kötőtpályás motor- és erőátviteli berendezés szerelő szakmára épült rá. A tanulás gyorsan meghozta

az eredményét, mert fel is vettek a vállalatához, mint dízelmozdony- és motorkocsi-szerelőt. Így Istvántelken tölthettem el pontosan másfél évet, ahol Desiro motorkocsik és Csörgők karbantartásával foglalkoztam. Eközben persze már beadtam a jelentkezésemet mozdonyvezető-képzésre, ahová fel is vettek, így 2013 februárjában megkezdhettem a tanfolyamot. 2014. június 15-én tettem sikeres hatósági vizsgát, az első önálló szolgálatom 2014. július 2-án volt. A mai napig jól emlékszem arra a napra, izgalmas volt, egyedül voltam és csak a saját tudásomra voltam utalva.

1948 óta zakatol vonat a budai hegyekben, ez a magyar főváros egyik legvonzóbb látványossága. Itt még az is a vasút varázslatos hatása alá kerül, akiben egyébként nem lobbant lángra különösebb érzelmeket a féktuskók csikorgása. Mi ennek az oka?

Elsősorban a gyerekek, hiszen ez egy olyan vasútvonal, amelyet gyermekek üzemeltetnek – bár azt hiszem, hogy a Vasutas Magazin hasábjain ezt nem kell különösebben taglalnom (nevet). Nagyon sokan fényképezik a pajtasokat munka közben, az utasok szeretik látni a tisztelgést, és azt, ahogy mi, felnőttek is visszatisztelgünk. Ez kicsit szokatlan, és szembe megy azzal a rossz beidegződéssel, hogy az életben a gyermekeket sokszor nem veszik komolyan.

Főállásban a MÁV-START mozdonyvezetője vagy. Mi a különbség a nagyvasút és a kisvasút között mozdonyvezető szemmel?

Nem szeretném olyan általános dolgokkal untatni az olvasókat, mint a nyomtávolság, ezért elsősorban a járművekről beszélnek. A legmeglepőbb az, hogy itt 80-90 éves kocsik is vannak, ezért kétnyomásos kormánysszelepekkel felszerelt járművekből kiállított vonatokkal is tudunk közlekedni. Ezeket sokkal technikásabban kell fékezni, főleg annak fényében, hogy 30-40 ezrelékes lejtőkön is áthaladunk. Nekem ez a tapasztalat például a nagyvasutas munkámra is kihatott, másképp, ügyesebben kezelem a fékberendezést. A nagyvasúthoz képest különbség az is, hogy hagyományos, állomástávolságú közlekedési rend van érvényben, és alakjelzőkkel is találkozunk. A vezetőálláson mindig ketten tartózkodunk – egy mozdonyvezető és egy vonatvezető –, ezt megköveteli az utasítás és az Mk 45-ös mozdony alakbéli sajátosságaiból adódóan erre szükség is van, hiszen csak így láthatjuk be a mozdony előtti teret.

Jobb élmény olyan helyen vezetni, ahol nagy általánosságban mindenki vidám? Úgy az utasok, mint a dolgozók...

Igen. Itt nem ingázókat és munkásokat szállítunk. Ez egy kirándulónal. Mosolygós embereket látunk családdal, kutyával, ezért teljesen más a légkör. Ugyanolyan szívesen jövök ide, mint a nagyvasútra, még úgy is, hogy a kívülállók megítélése szerint a szolgálatom a szabadidőmet veszi el. Ez egyszerűen nem igaz. A Gyermekvasúton eltöltött idő számomra hasznosan eltöltött idő. Egyrészt mert az embereket elviszem kirándulni, másrészt mert fejlődöm szakmailag – ilyen nagy emelkedésekkel és lejtésekkel bíró pálya nem sok van az országban! A nagyvasúton sokan vannak, akinek ez csak egy munka. Aki másodállásban, vagy nyugdíj mellett itt dolgozik, annak ez biztosan elhivatottság és hobbi. Ezáltal a kapcsolat is jobb itt a kollégák között.

Jelent-e bármiben különbséget, hogy a kollégáid itt általános iskolások?

Nem, és ugyanolyan munkatársakként tekintünk rájuk, mint bárki másra a nagyvasúton. Erre a tudásuk és a teljesít-



MUNKATÁRSUNK

ményük alapján rá is szolgálnak. Nálam a megszólítás is a következő: kolléga úr vagy kollegina, a tiszteletet mindig megadva. Ez persze fordítva is igaz, a gyerekek örömmel néznek fel ránk.

Ez a problémamegoldásukra is igaz?

A gyerekek bátran, a szaktudásuk birtokában mernek cselekedni vagy éppen segítséget kérni. Egy filmforgatás során történt meg, hogy az egyik kolléga addig nem volt hajlandó felhatalmazni a vonatot indulásra, amíg az operatőr az elsodrasi határon belül állt a kamerájával. Ebből is látszik, hogy egy laikus felnőttnek fogalma sincs arról, hogy milyen nehéz megtanulni ezeket az utasításokat, és hogy milyen komplexitása van a gyermekek tudásának.

Azt hiszem, hogy elhelyezkedés szempontjából ez a vonal igazi különlegesség. Te gyakran jársz külföldre is, mely pályák a kedvenceid, ha ugyanezt a különlegességet tartjuk fő szempontnak?

A svájci Rhätische Bahn által üzemeltett vonalakat nagyon szeretem, például az Albula-vasutat, amely Thusis és St. Moritz között vezet. Ezen található a Landwasserviadukt, ami egy páratlan szépségű vasúti ívhíd, de a Bernina vonal is lélegzetelállító, főleg mert azon helyezkedik el Európa legmagasabban fekvő adhéziós vasúti megállója.

Magyarországon melyik vonalon szeretsz a leginkább vezetni?

A Balaton északi vagy déli partján. A táj szépsége lebilincselő, arról nem is beszélve, hogy nyáron itt minden átalakul. Egy nyüzsgő várossá változik az egész, ahol az átjárókban integetnek.

Sokszor felszólnak a mozdonyra és megköszönik az utazást. Ilyenkor úgy érzem, hogy a nyárnak, a nyaralásnak, a turisztikának a része vagyok én is, csakúgy, mint a lángosos, a szállásadó vagy a tihanyi rév vezetője. Sok apró darabból tevődik össze ez a nagy érzés, ami magát a boldogságot jelenti nekem.

Benke Máté

Újra itt a nyár és a nyári menetrend

Június 18-án életbe lép a MÁV-START idei menetrendjének 2. számú módosítása, avagy a nyári menetrend. A népszerű turisztikai helyeket lényegesen sűrítve kiszolgáló menetrend augusztus végéig lesz érvényben, melyet az utószezoni menetrend követ, alkalmazkodva a turisztikai szezonok változásához.



Nyári menetrend lévén a legjelentősebb változások a Balaton partját érintik. Korábbi számunkban már megírtuk, hogy a pozitív tapasztalatok nyomán idén még több kiindulópont-ról még több expresszvonat fog közlekedni a Balaton felé. Új, VITORLÁS névre keresztelt expresszvonat szállítja az utasokat Szolnok és Fonyód között a 120a vonalon, így az ott élők is közvetlen járáttal utazhatnak a Balatonra. Ennek kapcsán a NAPFÜRDŐ expresszvonat Siófokig közlekedik Fonyód helyett. A tavaly nyáron bevezetett PANORÁMA expresszvonat Fonyód és Kőbánya-Kispest között ESTI CSÓK néven fog közlekedni, míg a PANORÁMA expresszvonat Nyíregyháza és Siófok között fog járni KISS motorvonattal. A Szegedről érkező ARANYHÍD expresszvonat menetrendje is módosul, Keszthely helyett csak Balatonszentgyörgyig közlekedik. A tavaly legnépszerűbbnek bizonyult JÉGMADÁR expressz és az idén bevezetésre került FENYVES expressz Pécs, Kaposvár, Fonyód és Keszthely között már az előszezon-tól fogva közlekedik. A Kelet-Magyarországot a Balaton északi partjával összekötő (illetve egy további, Balatonfüred–Budapest-Kelenföld viszonylatú) TEKERGŐ gyorsvonat a továbbiakban expresszvonatként közlekednek.

Éjszakai lehetőségek

A menetrend módosításakor természetesen gondoltunk a Balatonon éjjel szórakozókra is, számukra több új BAGOLY vonatot is indítunk. A BAGOLY vonatokat, illetve egyes vonatokat a hét minden napján közlekednek. A BAGOLY vonatok bővítése és a magasabb színvonalú járművek felhasználása miatt az északi parti járatok Balatonfüred állomásig közlekednek mind Tapolcáról, mind Budapestről és Székesfehérvárról. A főváros felé közlekedő vonatokat FLIRT motorvonatból fogják kiállítani. Új vonatok közlekednek Keszthely–Tapolca között, a BAGOLY vonatok jellemzően csütörtökről péntekre, péntekről szombatra és szombatról vasárnapra virradó éjszakákon állnak forgalomba.

Nyáron új BAGOLY vonat közlekedik a déli parton is pénteken, szombaton és vasárnap Siófok–Keszthely között, de nem áll meg Balatonlelle felsőn és Fonyódligetén.

Új járatok a Balaton térségében

Az Erzsébet-táboros különvonat szerelvénye eddig szerelvénymenetként közlekedett vissza Zánkáról, azonban idén

már meghirdetésre kerül Balatonfüred–Budapest-Kelenföld viszonylatban. A vonat csak Balatonalmádi, Balatonfűzfő, Balatonkenese, Balatonakaratya, Székesfehérvár és Velen-ce állomásokon és megállóhelyeken áll meg.

Somogy megye egyik legszebb táján futó vicinálisán, a 35-ös vonalon két új vonatpár fog közlekedni Tab és Siófok között. Siófokról 8:10 és 11:10-kor indulnak új vonatok, míg Tabról 9:55 és 12:55-kor fordulnak vissza.

Új pályán a 40-esen

A Százhalombatta–Ercsi elágazás közötti pályaszakaszon május 3. óta lehetséges a vonatok közlekedése, így a pécsi/kaposvári IC vonatokat az új elkerülő vágányon fognak közlekedni, ezért szükségtelenné válik az S40/S42-es vonatok érdi előtérítése.

A Budapest-Déli–Pusztaszabolcs között közlekedő vonatok 4 perc, a Pusztaszabolcs–Budapest-Déli között közlekedő vonat pedig 5 perc helyett csak 1 percet tartózkodnak, így több perccel csökken a menetidejük. Napközben a Budapestről induló vonatokat Pusztaszabolcsra korábban érkeznek, a Budapestre induló vonatok pedig később indulnak Pusztaszabolcsról, míg több járat ismét megáll Iváncsán.

Módosítások az ország keleti részén

A Budapest-Keletiből 17:30-kor induló FÜZÉR-TOKAJ Inter-City Sátoraljaújhely helyett Debrecenig közlekedik TOKAJ InterCity néven. Ezzel Nyíregyházáig 12 perccel, Debrecenig mintegy 5 perccel csökken az eljutási idő. A FÜZÉR-TOKAJ InterCity reggeli párja pedig Sátoraljaújhely helyett Nyíregyházáról közlekedik IC519 vonatszámában, szintén TOKAJ InterCity néven.

A hivatásforgalmi időszakban a 17-18 órás időszámban még indokolt a munkanapi óránkénti kínálat biztosítása a 81-es Hatvan–Salgótarján–Somoskőújfalu vonalon, akár a lakossági igényeket, akár a Volánbusz környező, illetve csatlakozó kínálatát, akár a menetrend véleményezése során beérkezett észrevételeket tekintjük, ezért munkanapokon Somoskőújfaluból új vonat közlekedik Hatvanba.

Molnár Zsolt

Irány az Adria!

A kaland már a vonatra szállás pillanatában elkezdődik

2022-ben is elindul az Adria IC. Ezen a járaton egy kellemes éjszakai vonatozást követően reggel kipihenten Splitben ébredünk. Útközben beülhetünk az étkezőkocsiba, beszélgethetünk, játszhatunk, olvashatunk, vagy hagyhatjuk, hogy a „csendes futású” vonat ütemes zakatolása álomba ringasson. Egy biztos, nem kell a volánt görcsösen markolva, szemeinket az autópálya fehér csíkjaira tapasztva darálni a kilométereket, hogy lejussunk a tengerhez. Miénk a pálya és az utazási idő! A látvány is magáért beszél, sőt: a Lonely Planet besorolása alapján Európa 10 legizgalmasabb vasútvonalának egyikén robogunk. De számtalan más európai úti cél közül választhatunk még. Ehhez is szolgálunk néhány hasznos tudnivalóval.

Júniusban kicsengetnek az iskolákban, kezdődnek a nyári szabadságolások és indul a főszezon a vasúton. A tavalyi sláger, az Adria IC ismét útnak indul a magyarok által legkedveltebb európai úti célhoz, a horvát tengerpartra. Az értékesítés idén május 3-án kezdődött, és rögtön az első napon már nyolcvanán váltottak jegyet. Az Adria IC Budapest–Split útvonala szerepel a Lonely Planet legfrissebb kiadványában, ami egyelőre csak angolul, Lonely Planet’s Guide to Train Travel in Europe címmel jelent meg. A nagy presztízsű kiadó könyve Európa legszebb vagy legkalandosabb tíz vonatútját taglalja. Így kapott az Adria IC útvonala is helyet többek között Oslo-Bergen, Korzika, Észak-Wales, Párizs-Barcelona vagy a svájci Alpok impozáns vasútvonalai mellett.

Éjszakai vonattal Budapestről az Adriára

Vegyük sorra, milyen látnivalók és szolgáltatások várják a kalandorokat a MÁV-START Budapest–Split Adria Intercity járatán? Hányszor hagyta már el a számát a sóhaj egy-egy autótűt során, hogy csak legyünk már ott. Amikor Budaörsnél

elhangzik a hátsó ülésről az ominózus mondat: „Mikor érünk már oda?” Majd érzem a hátam közepén a rám szegeződött kérdő tekinteteket. Ugye milyen ismerős ez a helyzet? Kezdjük tehát a legelején, hogyan néz ki mindez vonattal. Az esti órákban induló „szállodavonat” korszerű háló- és fekvőhelyes fülkéket és az egész út alatt nyitva tartó étkezőkocsit üzemeltet. Szemkápráztató naplemente a Balaton déli partjánál, majd pazar napfelkelte a Dinári-hegység 1200-1700 méteres heggyonulatai között.

És akkor jön az út fénypontja: megpillantjuk végre a várva várt tengert. Nincs dugóban araszolás, nem kell sofőrként az utat pásztázni, terven felüli pihenőket beiktatni. A vonat nemcsak kényelmes, de kifejezetten biztonságos is. Bármikor felállhatunk, kinyújtóztathatjuk elgémberedett tagjainkat, a fülkék zárhatók, így csomagjaink is biztonságban vannak, ráadásul környezeti szempontból is a lehető legjobb választás. A kikapcsolódás ideje már az útra kelés pillanatától ketyeg. Splitből vonattal, busszal lehet tovább- utazni az adriai üdű-

lőhelyek felé, például Šibenikbe, illetve Dubrovnikba, a közeli szigetekre pedig gyakran közlekedő kompok és katamaránok fedélzetén juthatunk el. Visszafele is éjszaka utazhatunk, így a nyaralás alkalmával 2 éjszakai szállásköltséget is megspórolhatunk. Az étkezőkocsi remek színhelyül szolgál az esti beszélgetéseknek, ott nem zavarjuk a pihenni vágyókat. A kínálatban mindenki megtalálja a számítását, a tradicionális magyar fogások mellett a nemzetközi konyha, valamint a street food irányzat ételei is megtalálhatók. Ezek mellett kisebb harapnivalók, reggelik, desszertek, hűtött, illetve meleg és minőségi alkoholos italok széles választéka várja a betérőket.

Fekvőhelyes vagy hálókocsi

A MÁV-START Adria IC-járat európai standardokhoz viszonyítva is széles körű szolgáltatást kínál. Már maga az élmény is, hogy egy vonaton éjszakázunk, rendkívül emlékezetes. Családok, baráti társaságok számára ajánlott a 4-6 fős fekvőhelyes fülke foglalása. A hálókocsik 1-3 személy elszállásolására alkalmasak, azonban így is van lehetőség együtt utazni, hiszen egyes szomszédos fülkék igény szerint egybenyithatók. Párok esetén pedig a fülke lefoglalásával már kész lakosztály áll rendelkezésünkre. Vetett ág várja a vendégeket. A hálófülkében található mosdókagylónál bármikor felfrissíthetjük magunkat. A hálókocsik utasainak az Utaselátó üdvözlőitallal és édességgel kedveskedik, reggel pedig meleg ital és bőséges reggeli várja őket, amit az étkezőkocsiban, de akár az ágyban is elfogyaszthatnak. Az utaskísérőktől, akik az út során végig gondoskodnak a vendégek kényelméről, bármikor rendelhetők büféjellegű ételek és italok a fülkébe. Ez a szolgáltatás a fekvőhelyes kocsi utasainak is rendelkezésére áll, csakúgy, mint az árban foglalt reggeli, az árfekvéshez igazítva kicsit szerényebb kivitelben.

Vasutasként Európában

A 2021-es nyári szezonban közel 222 ezer utas váltott nemzetközi menetjegyet, ebből csaknem 3 ezernek az Adria volt az úti célja. A legfontosabb célállomások a környező orszá-

gok voltak: Ausztria, Németország, Románia, Szlovákia és Csehország. Rendkívül népszerű volt a START Europa ajánlatcsalád, ami jelenleg – már a BENELUX államokkal is kibővülve – 15 országba kínál kedvezményes jegyeket.

Noha jól tudjuk, hogy vasutasként számtalan ingyenes, illetve családtagjaink számára is kedvezményes árú úti cél közül választhatunk, ha vonatra szállunk, talán nem árt összefoglalni a legfontosabb tudnivalókat. Többek között Ausztriában, Olaszországban, a visegrádi négyek országaiban, valamint Romániában a családtagok számára is díjmentes az utazás, természetesen a felárak megfizetésén túl, míg Csehországba és Szlovákiába egy évben háromszor is lehet igényelni szabadjegyet. Prága, Varsó, Krakkó, Berlin, München, Zürich, Brüsszel pedig éjszakai vonattal is elérhető, hogy csak a legnagyobb városokat említsük.

Azokat az opciókat érdemes azonban mérlegelni, amikor a felfedezni kívánt régiókba – pl. Németország, Svájc, Spanyolország – vasúti dolgozóként csak nekünk jár szabadjegy, ám családtagjainknak nem. Az is előfordulhat esetenként, hogy már elhasználtuk az idei évi szabadjegyünket az adott országban, és bár a FIP igazolvány alapján vásárolhatunk 50%-os jegyet, de ezeknek az ára helyenként igen magas egyes országokban. Ilyenkor kifizetődő lehet, ha Interrail bérletet váltunk. Amennyiben párunk Interrail bérletet vásárol és gyermekeink nem töltötték be utazáskor a 12. életévüket, akkor a gyerekek díjmentes bérletet kapnak (maximum 2 gyermek/felnőtt). A nagyobbak pedig 28 éves korukig ifjúsági kedvezményes bérlettel utazhatnak. Az, hogy az Interrail bérlet Globált, ami több mint 30 országra érvényes, vagy az Egyországot választjuk, már csak az útiterveinktől függ. Érdemes tehát alaposan megvizsgálni a lehetőségeket, és a nyári szabadságok ideje alatt is vonattal felfedezni Európát.

Jó barangolást, kellemes nyaralást kívánunk minden munkatársunknak!

Völgyi Katalin



Újra pályán a kis Samu



Majdnem tizenkét évig állt gumikuplung-szakadás miatt üzemképtelenül a BVHmot 200. 2010 májusától 2022 áprilisáig pihent, összesen 4327 nap után állt ismét forgalomba. Újraindítása apropóján mutatjuk be a 424-es BVHmot sorozatot, azaz a kis Samut, melyből összesen két szerelvény készült 1996-ban.

A kis Samunak is hívott jármű egy négyrészes villamos motorvonat, amely elővárosi és rövid távú személyforgalom lebonyolítására készült, és becenevét onnan kapta, hogy a BVmot sorozatú motorvonattal azonos villamosberendezéssel alakították ki. Alkalmas a belföldi városkörnyéki és városközi, valamint ameddig az azonos felsővezeték-táplálási rendszer megengedi, a szomszédos országok városai közötti korszerű, kényelmes, energiatakarékos vasúti kapcsolat biztosítására. Minden kocsit utastere légfűtéssel és kényesszerszellőzéssel van ellátva, a vezetőállások klimatizáltak. 2001-ben egész Hollandiáig jutott el a jármű, ahol a V63 049-es Giganttal együtt szerepeltek a holland vasutak tesztjein.

A Samu tulajdonságai

Egy vonategység egy Bo'Bo' tengelyelrendezésű motor-kocsiból, két közbelső 2'2' tengelyelrendezésű pótkocsiból, és egy vezetőállásos, szintén 2'2' tengelyelrendezésű vezérlőkocsiból (Bmxt 80-05) áll. A vonat minden kocsija másodosztályú. Az EVM-120-szal felszerelt motorvonatok 120 km/h legnagyobb engedélyezett sebességgel közlekedhetnek, szolgálati tömegük 194 tonna. A teljes motorvonat hossza 104 méter, szélessége 2,8 méter. A pótkocsik a forgalmi igénynek megfelelően a vonatból kisorolhatók, illetve forgathatók. Önálló üzemre, mozdonyvontatású vonatba sorolásra is alkalmasak, mint ahogy láthatóak a monori S50-es

ingavonatokban a halberstadi vezérlő és a Traxx mozdony között. A vonat azonos típusú, vagy más, erre műszakilag megfelelő betétkocsikkal legfeljebb hatrészesre bővíthető, ehhez alapkövetelmény a motor és a vezérlőkocsi közötti távvezérelhetőség biztosítása.

Előnyök és hátrányok

A BVHmot sorozatú motorvonatot úgy tervezték, hogy járművei korlátozás nélkül alkalmasak legyenek az 1994-ben gyártott BVmot, vagyis a Samu InterCity motorvonat bármelyik egységével való együttműködésre a számára engedélyezett sebességhatárig. A motorvonat e tulajdonságát a BVmot motorvonategységek meghibásodása esetén ki is szokták használni, így nagyobb lehetőség van a Samuk esetleges pótlására. A vonat-összeállítás korlátja, hogy egy motorkocsiról legfeljebb öt pótkocsi energiaellátása biztosítható, így ilyen szerelvénybe legfeljebb tíz betétkocsi sorolható be. A távvezérlési rendszer három alapegység együttműködésére lett kialakítva, ami minden olyan üzemszerű vonatösszeállítást megenged, amelyben az üzemelő motorkocsik száma nem több mint három. A BVHmot sorozatú motorvonatból anyagi okok miatt mindössze két szerelvényt szerzett be a MÁV. Az utóbbi időkben a járművek Budapest–Vác és Budapest–Kelebia között közlekedtek.

Molnár Zsolt

Nyári diákmunka-lehetőség munkatársaink gyerekei számára!

A nyári vakáció beköszöntével a MÁV-START idén is jelentős utasforgalomra számít a balatoni és tiszai vonatokon, ezért a Nebuló-Meló Iskolaszövetkezettel együttműködve, a forgalom zökkenőmentes lebonyolítása érdekében több pozícióra várja a fiatalok jelentkezését.

Főbb lehetőségek:

- **kerékpáros segítő (állomáson, fedélzeten)** – Főbb feladatok: a kerékpárok fel- és lerakodásának segítése, adott vonattal kapcsolatos informálás, az utasok terelése nagy befogadóképességű kerékpárszállító vonatokhoz.
- **állomási és fedélzeti utastájékoztatóhoz kapcsolódó pozíciók** – Főbb feladatok: a vonaton hangos utastájékoztató berendezés segítségével, illetve annak meghibásodása esetén előszóban történő utastájékoztató magyar és idegen nyelven egyaránt, az utasok segítése a menetjegyvásárlásban, illetve állomási utastájékoztató.
- **Utasegítő területéhez kapcsolódó pozíciók** – Főbb feladatok: a meghatározott vonatokon az étkezőkocsi-szolgáltatás népszerűsítése, segítése, hangos utastájékoztató és szórólapok terítése, valamint az 1. osztályon ülőhelyes kiszolgálás biztosítása, a meghatározott vonatokon az étkezőkocsiban segédkezés a kiszolgálásban, az asztalok leszedésében, teríték rendezésében, rendelések felvételében, az étkezőkocsi rendezettségének fenntartásában.

Fedélzeti pozíciók esetében feltétel a betöltött 18. életév, állomási pozíciók esetében a betöltött 16. életév, Utasegítő területéhez kapcsolódóan egészségügyi kiskönyvvvel kell rendelkezni. A munkaviszony létesítésével kapcsolatos további tudnivalókról a Nebuló-Meló Iskolaszövetkezet tud részletes felvilágosítást adni.

A diákok jellemzően budapesti, a nyári főszezon alatt pedig több balatoni állomáson is dolgozhatnak. Emellett számos vonatfedélzeti munka közül is válogathatnak, ez esetben a munkavégzés a vonaton történik. Budapest mellett Székesfehérvár, Szolnok, Gárdony, Nagykanizsa, Tapolca, Szombathely, Debrecen, Miskolc, Szeged és a Balaton térségéből is várjuk diákok jelentkezését a munkakörökbe.

Természetesen előny a vasúti közlekedés iránti érdeklődés és ismeretek megléte, azonban nem kizáró ok az sem, ha a diák még csak most ismerkedik ezzel a területtel. Minden új belépő részére oktatást biztosítunk, az egyes munkakörök betöltéséhez pedig további szakmai oktatásokon vehetnek részt.

A nyári munkákkal kapcsolatos bővebb információkért és jelentkezési lehetőségért keressék fel a **Nebuló-Meló Iskolaszövetkezet** területi irodáit, melynek listája a <http://www.nebulomelo.hu> weboldalon található.

Fontos információ

A foglalkoztatás a **Nebuló-Meló Iskolaszövetkezeten keresztül történik**, ami **előzetes honlapi regisztrációhoz**, majd **személyesen aláírt szerződéshez** kötött. **Fiatalkorúaknak (16–18. életév között) szülői engedély is szükséges a munkavállaláshoz.**

Amennyiben gyermeke is szívesen részt vállalna ezekből az érdekes feladatokból, javasoljuk, hogy mielőbb regisztráljon az iskolaszövetkezetnél.



DIÁKMUNKA DIÁKSZEMMEL



Idén is lelkes diákok segítik a nyári utasforgalom miatt megnövekedett munka zökkenőmentes lebonyolítását. Az utasok rengeteg elismerő visszajelzést juttatnak el ügyfélszolgálatunkra. A diákok közreműködésével érzékelhetően szélesebb körű szolgáltatásokat tudunk nyújtani, legyen szó tájékoztatásról, vendéglátói feladatokról, egy segítő kézről, amikor kerékpárral próbálunk vonatra szállni vagy akár csak egy kedves mosolyról.



Hidvégi Kristóf Zsolt



Rusznyák Marcell



Baukó Milán

Interjúnkban három, különféle munkakört ellátó fiatallal beszélgettünk tapasztalataikról, feladataikról, a vasúttal és az utasokkal való kapcsolatukról. Nemcsak a fiatalos lendület a közös bennük, hanem az is, hogy megrögzött vasútbarátok.

Hidvégi Kristóf Zsolt, 1. osztályú utaskísérő:

„Az utastájékoztatásért, valamint az első osztályon utazók kényelméért vagyok felelős. Én beszélek a hangosbeszélőbe, amit akár 300 utas is hallhat. Az elején lámpalázzal küzdöttem, hiszen ennyi embernek beszélni olyan, mint a színpadon előadni egy monológot, de mára hozzászoktam. Emellett az elektronikus kijelzők kezelését is végzem, illetve fogadom a pályaudvarokon és vasútállomásokon az 1. osztályon utazókat.”

Rusznyák Marcell, fedélzeti munkatárs:

„Tavaly ősz óta már vonaton is dolgozom, de az elmúlt két évben jellemzően állomási pozíciókban voltam. Az állomási munka egészen sokrétű: segítség az automatáknál, utastájékoztatás haváriahelyzetben, eligazítás vágányzárnál. Sokféle feladattal kell szembenéznünk.”

Baukó Milán, fedélzeti utastájékoztató és kerékpáros-segítő:

„A vonat fedélzetén tájékoztatom az utasokat a megállási helyekről, bemondom az esetleges rendkívüli információkat. Emellett a biciklis kocsiba a kerékpárok fel/le rakodásánál segédkezem.”

Miért jelentkeztl a pozícióra? Miért épp a vasútnál szeretnél volna dolgozni?

H.K.: Gyerekkorom óta vonz a közlekedés. Mindig is tudtam, hogy ilyen munkát szeretnék vállalni. Amikor idekerültem, állomási pozíciókban kezdtem, de mindig is arra vágytam, hogy a munka során ki tudjam fejezni a saját egyéniségem. Így kerültem az Utasellátóhoz először hangosítóként, később felszolgálóként, jelenleg pedig 1. osztályú utaskísérőként tevékenykedem. Itt mindez megvalósítható, és így a munkám nemcsak pénzkeresési lehetőség, hanem élmény és hivatás egyaránt.

R.M.: Szerettem volna egy biztos kereseti lehetőséget, valamint azt is, hogy a munka érdekes legyen számomra. Szerencsére egészen kiskorom óta elkísért a vasút iránti érdeklődés, így mikor felmerült a lehetőség, hogy a MÁV-START-nál dolgozhatok, rendkívül boldog voltam.

B.M.: A Nyugatiban épp vonatra készültem szállni, amikor megláttam, hogy egy fiatal diákrác segít egy utasnak a csomagjait felrakni. A csomag nehéz volt, hát segítettem én is. Szóba elegyedtünk, így szereztem tudomást erről a pozícióról. Azért jelentkeztem, mert érdekesnek találtam a közlekedésben való részvételt. Első benyomásom is az volt, hogy ez valami különlegesebb munka, mint a többi, és azzal foglalkozhatom, ami közel áll a szívemhez.

Mik a tapasztalataid?

H.K.: Ezekben a pozíciókban nagyobb felelősség hárulhat a diákra, mint általában. A hangosításnál fontos a szép beszéd és az idegen nyelvek ismerete. Ha bármilyen esemény van, fontos, hogy fejben ott legyünk. Rendkívüli módon fejleszt a helyzetkezelést és a türelmet, hiszen naponta több száz újabb és újabb utassal, szituációval találkozunk. Akár pánikba esett embereket is meg kell nyugtatni úgy, hogy mi is életünkben először csöppenünk bele az adott helyzetbe. Izgalmas és megunthatatlan pozíció. Sosincs két ugyanolyan műszak. Mindig lehet tanulni valami újat.

R.M.: Mind a munkával, mind az utasokkal, mind a kollégákkal kapcsolatban pozitívak a tapasztalataim. Véleményem szerint minden csak a másik félhez való hozzáállás kérdése, ha együttműködő tudsz lenni az emberekkel, onnantól kezdve többnyire a másik fél is partner, legyen utas vagy munkatárs.

B.M.: Azzal, hogy nekünk kevesebb feladatunk van, mint egy főállású kollégának, tudunk arra a feladatkörre több időt és energiát szentelni, ami a minőségi szolgáltatást támogatja. A fedélzeti hangos utastájékoztatás színvonala általában jobb, ha van diákmunkás a vonaton. A kerékpárral közlekedők utascseréje is gyorsabban zajlik.

Milyen visszajelzéseket kapsz az utasoktól?

H.K.: Értékelik, amikor látják, hogy készen állunk bármilyen problémájuk megoldására vagy kérdésük megválaszolására.

MÁV-START HÍREK

sára. Kifejezetten élvezettel hallgatják azt, hogy németül és angolul is bemondom az információkat. Nagyon szeretik azt is, ha elhangzik az út végén egy-egy olyan poén, hogy „Remek hallgatóság voltak!”. Szinte minden műszak után valaki odajön hozzám, hogy elmondja, mennyire élvezte az utat. De nekem már az is felüdülés, ha látom a mosolyt egy-egy bemondás után az arcokon.

R.M.: Erősen függ a helyzettől és az utazás céljától, hiszen teljesen más egy balatoni járaton nyaraló és egy napi ingázó hangulata. De ha jó a kommunikációd, akkor meg lehet találni a közös hangot az utassal. Szerencsére ez jellemzően sikerül. Minden olyan párbeszéd, ami egy kis mosollyal végződik az utas részéről, számomra motiváló a feszültebb helyzetekben is.

B.M.: Az utasok visszajelzései egyértelműen pozitívak. Amikor egy nagyobb állomásról gördül ki a vonat és elmondom a hosszabb szöveget, akkor többször hallottam már az utasoktól azt, hogy olyan, mintha repülőn lennének, és éppen az instrukciókat hallgatnák.

Szerinted melyek a vasúti utazás legfontosabb előnyei?

H.K.: A vonat sokkal kényelmesebb, mint a busz vagy a repülő. Van az embernek mozgástere. A levegőből vagy az autópályáról nem látjuk a táj szépségét. Sokszor vonattal gyorsabban el lehet jutni egyik pontból a másikba. Emellett az is nagyon fontos, hogy sehol máshol nincs alvási lehetőség éjszakai út során.

R.M.: A környezettudatosság, a kedvező ár. Szerintem a legnyugodtabb és legbiztonságosabb közlekedési forma jelenleg a vasút, mind itthon, mind bárhol a világon.

B.M.: A környezetvédelem elég nagy előny. A vasút egyre versenykéesebb az autóval szemben, idő és komfort szempontjából egyaránt.

Ajánlanád-e másoknak is ezt a munkalehetőséget?

H.K.: Én nagyon szeretek úgy dolgozni, hogy bejárom az országot, közben a hobbimmal foglalkozom és még pénzt is keresek vele. Minden diáknak, aki érdeklődik a közlekedés iránt, csak ajánlani tudom, hogy próbálja ki magát a vasútnál. Tapasztalatot, élményeket szerezhet és egy jó közösség tagjává válhat.

R.M.: Emberismeretből nagyon sokat lehet tanulni. Rengeg értékes embert ismertem itt meg, a jelenlegi legjobb barátságom is egy egyszerű szolgálatból indult a Nyugatiban. Ha valaki érdeklődik a vasút iránt, szakmailag is rengeteget tanulhat.

B.M.: Igazából ezt a munkának bárkinek ajánlanám aki elhivatott. Vasútbarátoknak különösen, mert van lehetőségük egy nagyot szippantani az igazi vasutas légkörből.

Völgyi Katalin

Kedvezünk a kerékpárosoknak

A kerékpáros utasok igényeit figyelembe véve vállalatcsoportunk jelentősen fejlesztette a kerékpárszállítási szolgáltatásokat. Biciklizni nemcsak egészséges, de környezetkímélő is. A fejlesztések sikere jól látható a számokban: 2021-ben minden korábbinál több, közel 700 ezer kerékpárjegyet váltottak az utasok a járatokra. A Volánbusz Budapest és a Mátra között közlekedő egyes autóbusszjáratain idén újra elérhető a kerékpárszállítási szolgáltatás. Valamennyi HÉV-vonalon hétközben vonaljeggyel, gyűjtőjeggyel vagy kerékpárbérlettel, hétvégén és ünnepnapokon pedig díjmentesen lehet kerékpárt szállítani.

A munkába és az iskolába járáshoz az elővárosi vonatokon közlekedő valamennyi vonaton szállítható kerékpár. A korszerű motorvonattal kiszolgált viszonylatokban az alacsony padlós belépés és a széles ajtók könnyebbé, a vázak rögzítésére szolgáló biztonsági övek pedig biztonságossá is teszik a biciklik szállítását.

Azokon a mozdonyvontatású ingavonatokon és a régebbi motorvonatokon, amiken van kerékpárszállító kocsi, akár 5-12 kerékpárt is lehet szállítani. A rendszeres ingázást segíti, hogy 50 kilométeres távolságig a kerékpárjegy olcsóbb, mint egy villamos- vagy buszjegy ára. Sőt, kerékpár havibérlet is váltható, amely akár havi 4 oda-vissza utazás esetén már megtérül. A Balaton változatlanul a kerékpárosok legkedveltebb célpontja. Az északi parton a Budapest és Tapolca között közlekedő Kék Hullám IC-vonatokban az idén tavasszal felújított, 24 kerékpárférőhellyel rendelkező személykocsik, a Budapest és Balatonfüred között járó Vízipók IR-vonatokban pedig

28 kerékpár szállítására alkalmas kocsik közlekednek. A déli parton az IC-vonatok idén nyáron jelentősen megnövelt kerékpáros kapacitással közlekednek: a Tópart IC-n 28, a Balaton IC-n pedig 16 db szállítható a tavalyi 8 db-bal szemben.

A Tisza-tó expresszvonat idén már Balmazújvárosig közlekedik, így Poroszló és Tiszafüred mellett már a Hortobágy is elérhető a vonattal. A Tisza-tó déli medencéje, Kisköre és Abádszalók is megközelíthető vonattal, ezt segíti a Kál-Kápolna-Kisújszállás vonalon nyáron minden nap közlekedő turisztikai vonatpár, valamint a 16 kerékpár szállítására alkalmas BDzx kocsik. A Debrecen és Balmazújváros között zajló pályafelújítási munkák miatt kerékpárszállítással jelenleg Debrecenből Karcagon vagy Kisújszálláson keresztül érhető el a Tisza-tó. Hazánk számos további helyszíne, köztük hegységek, dombvidékek, alföldi folyóvölgyek kerékpárút-hálózata is egyre kiterjedtebb, ezért évről évre újabb kocsikat alakít át a MÁV-START kerékpárszállítás céljaira, és többek között Sátoraljaújhely,

Pécs, Szombathely, Zalaegerszeg és Szeged felé jelentős kerékpáros kapacitással közlekednek InterCity vonatok, a regionális forgalomban pedig a Tisza-tó mellett a Börzsönyben, Vác és Diósjenő között is közlekednek felújított BDzx kerékpárszállító mellékkocsik. A Dunakanyar és a Pilis felé a szobi és esztergomi vonalakon az emeletes KISS motorvonatokon is 12 db kerékpár szállítható, a Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő tram-traint is ki lehet próbálni biciklivel is, sőt a felújított balatonfenyvesi kisvasúton is biztosított ezek szállítása.

A Tisza-tóhoz és a Fertő-tóhoz továbbra is elérhető az egész nap érvényes kerékpáros túrajegy, mellyel 420 Ft-ért az ország bármely vasútállomásáról el lehet jutni a tavakhoz. A Fertő tavi túrajegy például egészen Sopronig, sőt az Ausztria területén lévő Pomogyig is érvényes, de a Tisza-tavi túrajegy is érvényes a Hortobágyra történő kerékpárszállításhoz is. Egyre több nemzetközi vonaton is lehetővé válik a kerékpárszállítás, többek közt Ausztria, Szlovénia, Erdély és a Felvidék felé. A Balatonhoz 400 Ft-ba kerülő, egyúti kerékpárjegyet kínálunk az ország bármely állomásáról. A balatoni vonatokra a kerékpárjegy mellé kerékpárhelyjegy váltása is szükséges.

A kerékpárszállítással kapcsolatos minden információ, például menetrendek, túraajánlók a MÁV-START kerékpáros oldalán érhetők el: mav.hu/kerekpar

Ha valaki mégsem vinné magával a kerékpárját a teljes utazáshoz, csupán az állomást közelítené meg vele, ország-szerte mintegy 2000 kerékpár tárolására alkalmas, fedett, bekamerázott B+R kerékpártároló épült az utóbbi időben, kiemelten Budapest elővárosaiban. Az új helyszínekről többek között ennek a térképnek a segítségével lehet tájékozódni: <https://www.mavcsoport.hu/mav/50-megujulo-allomas>

Hétvégente a HÉV-eken ingyenes a kerékpárszállítás

Valamennyi HÉV-vonalon is szállítható kerékpár azokban a kocsikban, amelyeken kerékpárpiktogram található: <https://www.mav-hev.hu/kerekpar>. A HÉV-eken hétközben vonaljeggyel, gyűjtőjeggyel vagy kerékpárbérlettel, hétvégén és ünnepnapokon pedig díjmentesen lehet kerékpárt szállítani.

A főváros és a Mátra között busszal is szállítható kerékpár

A Volánbusznál áprilistól újra elérhető a kerékpárszállítási szolgáltatás, a tavalyi évvel megegyezően a Budapest és a Mátra között közlekedő egyes autóbusszjáratokon. Az autóbussz hátfalára szerelt kerékpárszállítókon járatonként 3 kerékpár szállítható. Az 1044-es számú, Budapest–Gyöngyös–Mátraháza–Galyatető–Mátraszentistván–Mátraszentimre autóbusszvonala Budapestről 8:15-kor, Mátraszentimréről pedig 14:55-kor, valamint az 1046-os számú, Budapest–Gyöngyös–Mátraháza–Parádfürdő–Bükkszék autóbusszvonala Budapestről 7:45-kor és 11:45-kor, Bükkszékről pedig 13:30-kor és 17:30-kor induló járataira a meghatározott viszonylatokon

egy útra 990 forintért, elővételben váltható kerékpárjegy a Volánbusz honlapján, a visszaváltás lehetősége nélkül. A kerékpárjegy a Volánbusz budapesti pénztáiraiban is megvásárolható menetjeggyel együtt, vagy korábban már megvásárolt menetjegy mellé önállóan is.

A szolgáltatás a vonóhorgos szállítóeszközre történő felszerelést lehetővé tévő egyes megállóhelyek között vehető igénybe mindkét irányban: Budapest, Stadion autóbussz-pályaudvar és Gyöngyös, autóbussz-állomás, Mátraháza, autóbussz-állomás, Galyatető, Kodály Zoltán sétány, Mátraszentistván, központ, Mátraszentimre, Vadvirág turistaház, Parádfürdő, kórház és Bükkszék, gyógyfürdő állomások között. A szolgáltatás mellett a – kizárólag összecsucskható – kerékpárok poggyásztérben történő szállításának lehetősége is megmarad a kapacitás erejéig, az útipoggyász szállítására vonatkozó feltételek és díjszabás szerint. A kerékpárszállítás további feltételeiről a Volánbusz honlapján lehet tájékozódni: <https://www.volanbusz.hu/hu/menetrendek/kerekparszallitas>



A Balatonon folytatjuk a vasútbiztonsági kampányt



Áprilisban indult a MÁV vasútbiztonsági kampánya, hogy felhívjuk a figyelmet a KRESZ betartásának, a szabálykövető közlekedésnek a fontosságára. A nyári szünet ideje alatt sokan pihennek a Balatonnál, ezért a következő hónapokban a tó körül folytatjuk a kampányt, amelynek első állomásán, Balatonszemesen a rendőrséggel tartottunk közös sajtótájékoztatót.



Az idei év drámai romlást mutat a vasúti baleseti statisztikákban. Május végi lapzártánkig már 43 vasúti ájtjárós baleset történt, ez 17 eseménnyel több, mint 2021 azonos időszakában. Ennél is rémisztőbb adat, hogy ezek a balesetek már 18 áldozatot követeltek, ez 11 emberélettel több, mint tavaly májusig, sőt, az egész tavalyi évben nem vesztették ennyien életüket.

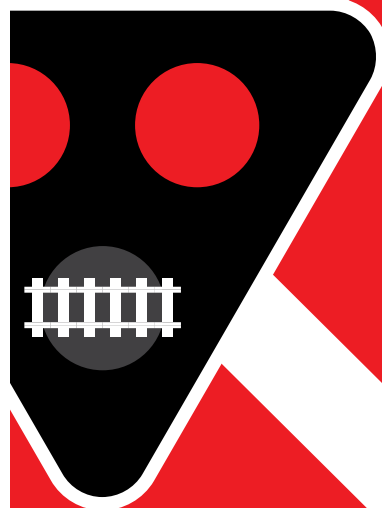
Magyarországon a vasúti ájtjárók védelme, azok biztosítási módja kivétel nélkül minden esetben megfelel az előírt biztonsági szintnek. A MÁV teljes hálózátán vasúti hibából 2008 óta nem következett be halálos áldozatot követelő baleset, a tragédiák oka minden alkalommal a KRESZ szabályok megszegése volt. A járművezetők és gyalogosok többször a piros jelzés ellenére keltek át a vasúti ájtjárón, felelőtlenségükért súlyos árat kellett fizetniük. Az egyéb vasúti balesetek, a gázolások halálos áldozatainak száma is magas, ezek az események javarészt tiltott helyen tartózkodás, vagy a mozgó vonatra fel, illetve arról leugrás miatt történtek.

A vasútbiztonsági kampánnyal egyidejűleg indult a www.mav.hu/erjhaza oldal, amelyen elrettentő baleseti helyszíni fotókat, magyarázó- és alap vasútbiztonsági információkat, és a témában készült saját videókat mutatunk meg. A média is egyre hatékonyabb módszerekkel segíti a közös célt, augusztus végéig országosan több százszor kerülnek majd

adásba figyelemfelkeltő rádióspotok is. Hogy még nyomatékosabbá tegyük közös üzenetünket, arra kértük munkatársainkat, hogy saját e-mail aláírásukban is helyezték el a közlekedésbiztonsági kampány arculati elemeivel és fő üzenetével ellátott logót, így emlékeztetve minél több embert a téma fontosságára, a figyelemfelhívás jelentőségére.

A közlekedésbiztonsági kampányt a Balaton környékén folytatjuk. A nyaralók a síneken, illegális ájtjárókon átkelve próbálják mindössze pár perccel lerövidíteni az utat annak ellenére, hogy ezzel sokszor egész családjuk, gyermekeik életét veszélyeztetik. A rendőrséggel közös vasútbiztonsági rendezvények júniusban a déli parton, Zamárdiban és Balatonfenyvesen zajlanak, júliusban és augusztusban pedig az északi parton, a legforgalmasabb útátjáróknál lesznek.

Sokan nem is gondolják át, hogy a figyelmetlenség és a szabályok be nem tartása veszélyezteti a vasutas dolgozókat és a vonaton tartózkodó utasainkat is. 2010 óta vasúti ájtjárós balesetben 15 vasutas munkatársunk vesztette életét, és többen súlyosan megsérültek. A mozdonyvezetők nyílt levélben kérték a közúti közlekedőket a figyelmes és szabálykövető közlekedésre. Baleset esetén ők szembesülnek először a tragikus következményekkel, a hatóság megérkezéséig nekik kell kezelni az eseményeket. A legtöbben egész életükön át hordozzák az ütközések, gázolások traumájának terhét.



A mozdonyvezetők nyílt levele az autósokhoz

A vasúti ájtjárós balesetek kimagaslóan magas száma miatt mozdonyvezető munkatársaink nyílt levélben kérik a közúti közlekedőket a KRESZ szabályainak betartására és a vasúti ájtjárók körütekintő megközelítésére, hiszen őket is hazavárják.



VIGYÁZZ, HA JÖN A VONAT!

MOZDONYVEZETŐK NYÍLT LEVELE AZ AUTÓSOKHOZ

Tisztelt Autósok! Tisztelt Közúti Közlekedők!

Sajnálatos módon az utóbbi időben sok hír szól a vasúti ájtjárós balesetek megnövekedett számáról. 2022 májusáig már 39 vasúti ájtjárós baleset történt, amelyekben tizenheten vesztették életüket, annyian, mint tavaly egész évben. Ezeket a baleseteket kivétel nélkül mindig a figyelmetlenség és a KRESZ szabályainak be nem tartása okozta. A döbbenetes számok mögött elmúlt életek, gyászoló családok, a súlyos sérülések okozta maradandó fizikai és lelki traumák állnak. Ezeket a sorokat olvasva valószínűleg a legtöbben kizárólag a balesetet elszenvedett közúti közlekedőkre gondolnak, azonban pontosan ugyanez igaz ránk, mozdonyvezetőkre is. Az utóbbi években több kollégánk is életét vesztette szolgálatelljesítés közben, akik reggel elmentek dolgozni, de már soha nem tértek haza. Őket is hazavárták...

Mit érez a mozdonyvezető, amikor a vasúti ájtjáróban meglát egy autót, teherautót, kerékpárost vagy gyalogost?

Elsősorban tehetetlenséget. Gyorsfékezünk, de a vonat fékútja több száz méter. Ez az egyetlen lehetőségünk, és nagyobb jármű esetén - ahogy tanították az idősebb, rutinos mozdonyvezetők - a géptérbe szaladni, hogy túléljük az ütközést.

A balesetek egyetlen pillanat alatt következnek be, szinte esélyünk sincs az elkerülésükre, és onnantól kizárólag a szerencsén múlik azok kimenetele.

Az ütközés borzalmas, amelybe a mozdony is belemegy. Ez a legnagyobb trauma, ami érhet bennünket és egy életen át elkísér. Ki így, ki úgy dolgozza fel közölünk, de egy biztos: maradandó nyomokat hagy bennünk. A csattanás, a látvány, a hangok, a gondolatok a fejben szaladva hátra a megállás után... Vajon mit találunk? Vajon élnek? Miért nem figyelték, mi történhetett? Gondolatok milliói a fejben. A mozdonyvezető fejében, aki nem ezért ment be dolgozni, nem ezért választotta ezt a munkát, nem ezt gondolta, amikor örömmel, boldogsággal lobogtatta a jogosítványát a rengeteg tanulás után, miután kimondhatta az élete álmát: „mozdonyvezető lettem”. Aztán jön egy eset, amely teljesen megváltoztatja az életét. Innentől kezdve minden más. Csalódás, sajnálat, gyötrelem a szívében. Miért? Vajon kik voltak? Miért hibáztak? Miért nem figyelték? Kérdések ezrei, amikre sosem lesz válasz, amikre sosem kapunk magyarázatot. Egy kis rekesz az agyban, ahová bekerül az eset. Barátok, kollégák, szakemberek vagy mentori program segíthet a borzalmak feldolgozásában. Mert menni kell tovább, holnap is fel kell ülni a mozdonyra, hiszen ez a munkánk, a hivatásunk.

Megéri 2 perccel hamarabb odaérni bárhová, mint soha többé?

Kérünk minden közúti közlekedőt, hogy tartsák be a KRESZ szabályait, és a vasúti ájtjárót minden esetben fokozott körütekintéssel közelítsék meg! Tilos jelzés esetén soha ne hajtsanak rá autóval vagy kerékpárral a sínekre, és ne gyalogoljanak át az ájtjárón. A vasúti fényorompó fehér villogó fénye nem szabad áthaladást jelent, csupán annyit, hogy a berendezés működik, de ez esetben is meg kell győződni arról, hogy egyik irányból sem közelít vasúti jármű. Szakképzett mozdonyvezetők vagyunk, és mindent megteszünk a balesetek elkerülése érdekében, de sajnos a fizika határok közé szorít bennünket.

Közlekedjünk figyelmesen, vigyázzunk egymásra!

Minket is hazavárnak!

Budapest, 2022. május 3.







Együttműködés és szakértelem, kéz a kézben

Interjú Imrik Mártával, a MÁV SZK Gazdasági üzletágvezetőjével

A MÁV-Volán-csoport az ország egyik legnagyobb cégcsoportja, így a MÁV Szolgáltató Központ Gazdasági üzletágának feladatai messze túlmutatnak a rutinszerű és klasszikus számviteli és adózási feladatokon. A csoport mérete, valamint a társaságok speciális és szerteágazó tevékenysége mind-mind izgalmas szakmai kihívást jelentenek az alapfeladatokon felül, az embert próbáló helyzetek így a mindennapok megszokott részei – ezekről Imrik Márta, az üzletág vezetője mesélt a Vasutas Magazinnak.

A sikeres gazdasági terület észrevétlen. A számviteli, adózási, pénzügyi és kontrolling feladatok ellátása akkor hatékony, ha nincs „esemény” a cég életében. A láthatatlanság azt jelenti, hogy határidőben elkészülnek a beszámolók, beadásra kerülnek az adóbevallások, a szállítói számlák kifizetése és a követelések érvényesítése is megtörténik.

Az elmúlt időszak több szempontból sem volt megszokott, ez a MÁV SZK életét is jelentősen befolyásolta – miben nyilvánult ez meg a Gazdasági üzletág esetén?

A koronavírus miatt kialakult pandémiás helyzet rányomta bélyegét az elmúlt évre is, de ugyanúgy, ahogy a járvány megjelenésekor, jó szervezéssel, gyors reagálással kezeltük a kihívásokat, így nem volt szolgáltatáskimaradás, és a határidőket is minden esetben tartani tudtuk, ez nem volt másként 2022 első felében sem. A próbatételek amúgy is a mindennapjaink részei, amelyek megedzették a csapatot,

így egy elkötelezett, magas szintű tudással és tapasztalattal rendelkező szakemberekből álló szellemi műhely alakult ki az évek során. Közel 250 magasan képzett, tapasztalt szakemberrel dolgozunk, akiknek 90 százaléka rendelkezik felsőfokú végzettséggel. Munkatársaim elkötelezettek a MÁV-Volán-csoport iránt, mindig vannak ugyan üres pozícióink, melyek betöltése nálunk is ugyanolyan nehéz, mint általában a szakmában, de a fluktuációnk szerencsére nem magas, csoportátlag alatti.

Melyek voltak a legjelentősebb eredmények a 2021-es, illetve az idei évben?

A MÁV-START és a MÁV VAGON tevékenységének átalakítása, az SAP és a kapcsolódó rendszerek, a back-office szolgáltatások kiterjesztése a mi üzletágunknak is sok feladatot adott, amelyek mindegyikét sikeresen oldottuk meg. Elkezdődött a MÁV SZK kontrolling tervezőrendszerének (BPC)

megvalósítása, és egy gyors felsővezetői riportrendszer kialakítása is. Utóbbi a havi zárás bizonyos elemeinek gyorsításával közelebb hozza a gazdasági információkat a valós időhöz, hogy a tárgyhót követően rövidebb idő alatt álljanak rendelkezésre a vezetők számára fontos működési információk. Szakmai kihívást jelentett a Volánbusz integrációjához kapcsolódóan a számviteli és humán szolgáltatást végző, MVM-csoportba tartozó szolgáltatójuk, a VB Szolgáltató Központ Kft. soron kívüli MÁV-csoportba kerüléséhez szükséges szakmai előkészítési feladatok elvégzése, melynek eredményeként a társaság 2021 végére a Volánbusz irányítása alá kerülhetett. A már említett, észrevétlen sikerek közé tartozik az is, hogy az adóhatóság a MÁV SZK mellett a MÁV-START-nál és a MÁV-HÉV-nél is folytatott több évre vonatkozó, valamennyi adónemre kiterjedő átfogó ellenőrzést, amely minden esetben megállapítás nélkül zárult.

Az elektronikus számla-kiállítás és -befogadás kiterjesztése céljából 2020-ban megkezdett kampányunkat tavaly is intenzíven folytattuk, mivel az e-számlák feldolgozása jelentősen kisebb élőmunkát igényel. A projekt eredményeként az e-számlák aránya 2021-ben tovább növekedett: a bejövőké meghaladta az 54%-ot, a kimenőké pedig elérte a 76%-ot.

A NAV online számlaadat-szolgáltatás kötelezettség 2021. január 04-től kibővült a magánszemélyek részére kiállított számlákra vonatkozóan előírt adatszolgáltatási kötelezettséggel, erre az átállásra 2021. március 31-ig állt rendelkezésre idő, amit a jogszabályi előírásoknak megfelelően, az előírt határidőben teljesíteni tudtunk.

Milyen feladatokra, kihívásokra számíthat még az üzletág az idei évben?

A törvényváltozásokhoz kapcsolódó gyors, azonnali reakciók folyamatosan szükségesek, és előfordulhatnak idén is – mint minden évben – különféle átalakulások, speciális gazdasági események, soron kívüli kormányzati elvárások, melyeket számviteli- és adózásszakmailag is kezelni szükséges.

Az üzletág tevékenysége mivel járul hozzá a cégcsoport működéséhez?

Hatékonyan együtt tudunk működni a megrendelői területekkel. A fő célunk, hogy az ő tevékenységüket, döntéseiket számviteli, adózási szempontból támogassuk, megoldást „szállítsunk” a jogszabályi változások kezelésére, a felmerült számviteli, adózási problémáikra. Hely szűkében szinte lehetetlen felsorolni az összes feladatunkat, de igyekszem röviden összefoglalni azokat. Társaságunk saját pénzügyi, számviteli, adózási, kontrolling feladatain túl teljes körű számviteli szolgáltatást nyújtunk, amihez a megrendelő vállalat nagyságtól függően választunk megfelelő szoftvert a rendelkezésünkre álló lehetőségek (SAP, Oracle, Libra és RBL) közül. Beszámolóképzési szolgáltatásunk keretében a csoportszintű számviteli és adózási szabályozás kialakítása mellett magas színvonalon látjuk el megrendelőink főkönyvi

könyvelését, a havi, negyedéves és éves záratok lebonyolítását, éves és évközi beszámolók elkészítését, illetve támogatjuk a könyvvizsgálat teljes folyamatát.

Hogyan lehet összefoglalni az üzletág szerepét a cégcsoport mindennapjaiban?

Összefoglalás helyett talán egyszerűbb és érthetőbb is, ha néhány konkrét példát mondok: mi gondoskodunk arról, hogy a vevők felé időben elkészüljenek a kimenő számlák, ezzel biztosítva a társaságok bevételeit, de a közüzemi és egyéb szállítóktól érkező számlák rögzítésével és könyvelésével az időben történő kifizetések is rajtunk múlnak. Emellett a mi feladatunk az is, hogy a cégcsoportnak okozott károk (sorompótörések, rongálás) megtérítése időben megtörténjen akár biztosítótársasággal, akár magánszeméllyel szemben kell a kártérítést érvényesíteni. Ezt a listát természetesen még hosszasan lehetne folytatni, hiszen a cégcsoport országos szintű szolgáltatása miatt például az Adózás szervezet sem csak az adóbevallásokat készíti el, hanem folyamatos kapcsolatban áll az összes adóhatósággal, különösen a NAV-val, valamint több mint 1200 önkormányzati adóhatósággal is. Azt hiszem, a fenti példák jól mutatják, hogy milyen elengedhetetlen az a tevékenység, amit a kollégáimmal napi szinten végzünk a cégcsoport hatékonysága és működőképessége érdekében. Az együttműködés és a szakértelem nálunk kéz a kézben járnak – ez az alapműködés, mely mögött nagyon komoly szaktudás, proaktivitás, munkaszervezés, és mindezek mellett kemény munka rejtőzik.

Pandi Ágnes



Háromszáz kiló rozsdaboglyából két emelet boldogság



Nemcsak az autóbusz-rajongóknak számított igazi különlegességnek a Volánbusz Retró Napja Hatvanban, hanem a szakembereknek és a kisgyerekes családoknak is. A társaság nosztalgiaflottájának legikonikusabb és legpatinásabb darabjait állította ki a rendhagyó seregszemlén, április utolsó napján.

Bár április 30-án hivatalosan csak 10 óra 30-kor kezdődött a Volánbusz Retró Napja, már 9 óra előtt várták a sajtó és a közlekedési szakma meghívott képviselőit a munkatársak és az önkéntes segítők. A reggeli sajtótájékoztatót Pafféri Zoltán, a Volánbusz elnök-vezérigazgatója köszöntötte a megjelenteket. Bemutatta azt a járművet, amiből „csak egy darab van az országban, sőt, az egész világon”. A MÁVAUT Ikarus 556-os emeletes autóbusza sok kaland után 2020 decemberében került a Volánbuszhoz. „Amikor megláttam, egy lyukacsos sajtra hasonlított. A kollégáknak először meg kellett szabadítaniuk 300 kilogramm rozsdától ahhoz, hogy egyáltalán el lehessen vontatni Zalaegerszegre. Munkatársaink fantasztikus munkát végeztek az elmúlt két évben. Ez a busz nemcsak szép, hanem működik, és még utazásra is alkalmas. Az emeletes Bkarus 80 km/órás sebességgel önerőből jutott el hat óra alatt a hatvani retrónapra. Azért kell megmentenünk egyes járműveket, hogy az utókornak meg tudjuk mutatni: milyen volt a közúti közlekedés múltja, mire lehet alapozni a jelent és építeni a jövőt” – jelentette ki az elnök-vezérigazgató. „A kiállított autóbuszok régen sok településen a mindennapokat jelentették. Lassan pedig már csak ilyen rendezvényeken lehet találkozni velük, hiszen a Volánbusz hatezres autóbusz-állományának közel harma-

da megújult az elmúlt három évben. A 2018-ban elindított jármű-fiatalítási programnak köszönhetően a 2021 végéig lezárt közbeszerzések révén több mint 1800 új jármű érkezett a társasághoz, s további 1000 darab jármű beszerzése van folyamatban. Mindezt azért, hogy minél több utast csábítsunk vissza a személygépkocsikból az autóbuszokra” – hangsúlyozta Pafféri Zoltán, majd átadta a szót az értékmérési program „motorjának”, Kameniczky Ákosnak.

Lángosozók és ultizók törzshelye

A forgalmi és kereskedelmi főigazgató az egyik legizgalmasabb feladatnak a selejtezésre váró járművek felmérését nevezte. „A munka során 15 veterán vagy megőrzésre méltó járművet találtunk. Ezeket különlegességük vagy éppen a hétköznapiaságuk miatt gondoltuk megmentésre érdemesnek. A jármű-fiatalítási program elindulásakor 1500-1600 Ikarus busz volt az állományunkban, amelyekre a fokozatos kivezetés várt. Ezek között 30-40 autóbuszra, valamint olyan Tatra vontatóra és IFA teherautóra is leltünk, amelyekkel a nosztalgiaflottánkat bővíthetjük.” Az egyik legnépszerűbb járműről, az emeletes buszról Kameniczky Ákos elmondta, hogy az első útja annak idején Vácra vezetett. Később, a

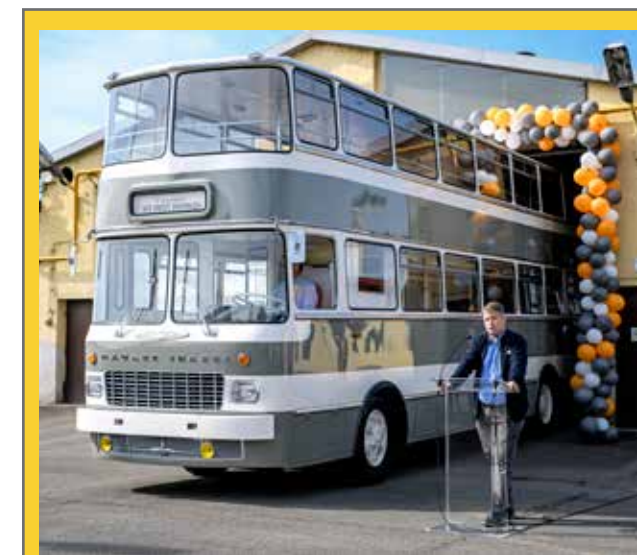
fővárosban közlekedve a jármű teteje folyton beleakadt valamibe, így végül Pécsre, a 12. sz. Pannon Volánhoz került. Forgalmi szolgálatának nyolc éve alatt 200 ezer kilométert futott, a benne lévő kísérleti Csepel DL-619-es motor ugyanis nem igazán vált be. Utolsó útja Balatonvilágosra vitte 1976-ban, ahol a lángosozók és az ultizók kedvenc törzshelyévé vált, miután átalakították vendéglátóhellyé. Néhány év alatt viszont teljesen leamortizálódott, 1982-ben a ceglédi járműbontóba került, innen mentette meg egy lelkes magánszemély. 2009-ben a Pannon Volán azzal a szándékkal vásárolta vissza, hogy 2010-ben Pécsnek, mint Európa kulturális fővárosának emblemikus járműje legyen. A pécsiek – a busz leromlott állapotát látva – azonban végül elálltak a felújítás tervétől, így az 2012-ben visszakért korábbi tulajdonosához, Antal Gáborhoz. A MÁVAUT Ikarus 556-os életében az újabb fordulópontra 2020 nyarán következett be: „felhívott Antal Gábor, s felajánlotta, hogy ha muzeálisan felújítjuk a járművet, akkor átadja a Volánbusznak” – emlékezett vissza Kameniczky Ákos. „Én nem lyukacsos sajtnak, hanem egy halom rozsdaboglyának láttam, mikor először megpillantottam. A kollégák arcáról mindent le lehetett olvasni, hogy mit gondolnak rólam meg az emeletes buszról... Lehetetlen vállalkozásnak tűnt. Senki nem hitt a sikerben. Most mégis büszkén jelenthetem: a küldetés sikerült.”

Utazás a Volán(busz)-történelemben

Az izgalmas ismertető után természetes volt, hogy a délelőtti könyvbemutatóra is sokan lesznek kíváncsiak. A Mindenki egyért! Egy mindenkiért! címet viselő képes kötet szerzőit – Kameniczky Ákost, Kiss Dánielt és Vonnák Attilát – szabadon lehetett kérdezni a rendezvényen felvonultatott buszokról, kiegészítő járművekről, az egyenruhákról, a járműfelújítás kulisszatitkairól, és a három szakember által jegyzett, albumnak is beillő kiadványról, amit a helyszínen – stílszerűen a csuklós Ikarus 280.33 belsejében – is meg lehetett vásárolni. Nem meglepő, hogy a tárlatvezetésbe is sokan bekapcsolódtak. Jó volt látni, ahogy a gyerekek birtokba vették a járműveket, de a felnőtteknek, az autóbusz-rajongóknak is igazi különlegességnek számított a seregszemle. A Farosoknál mindig sor állt: az egyik a telephely és a vasútállomás között ingajáratként közlekedett, a másik

többször tett nosztalgia köröket a városban. A FAROS-1 rendszámú busszal pedig Budapest Stadion és a hatvani telephely között lehetett utazni. Ugyancsak nagy népszerűségnek örvendett a társaság toborzóbusza – benne a szimulátorral. A MÁVAUT Ikarus 556-os nem sokáig árválkodott egyedül, kis idő elteltével ugyanis társat kapott: egy Ikarus E99.07-es parkolt le mellé. Ebből az emeletesbusz-típusból 1995 és 2003 között mindössze 17 példányt gyártottak. Délután több veterán jármű is begurult a placcra: Hatvan polgármestere, Horváth Richárd gyűjteményéből négyet tett kiállítási sorba az érdeklődők legnagyobb örömeire. Az előzetes regisztráció alapján félezernél is több látogatót vonzott a rendezvény.

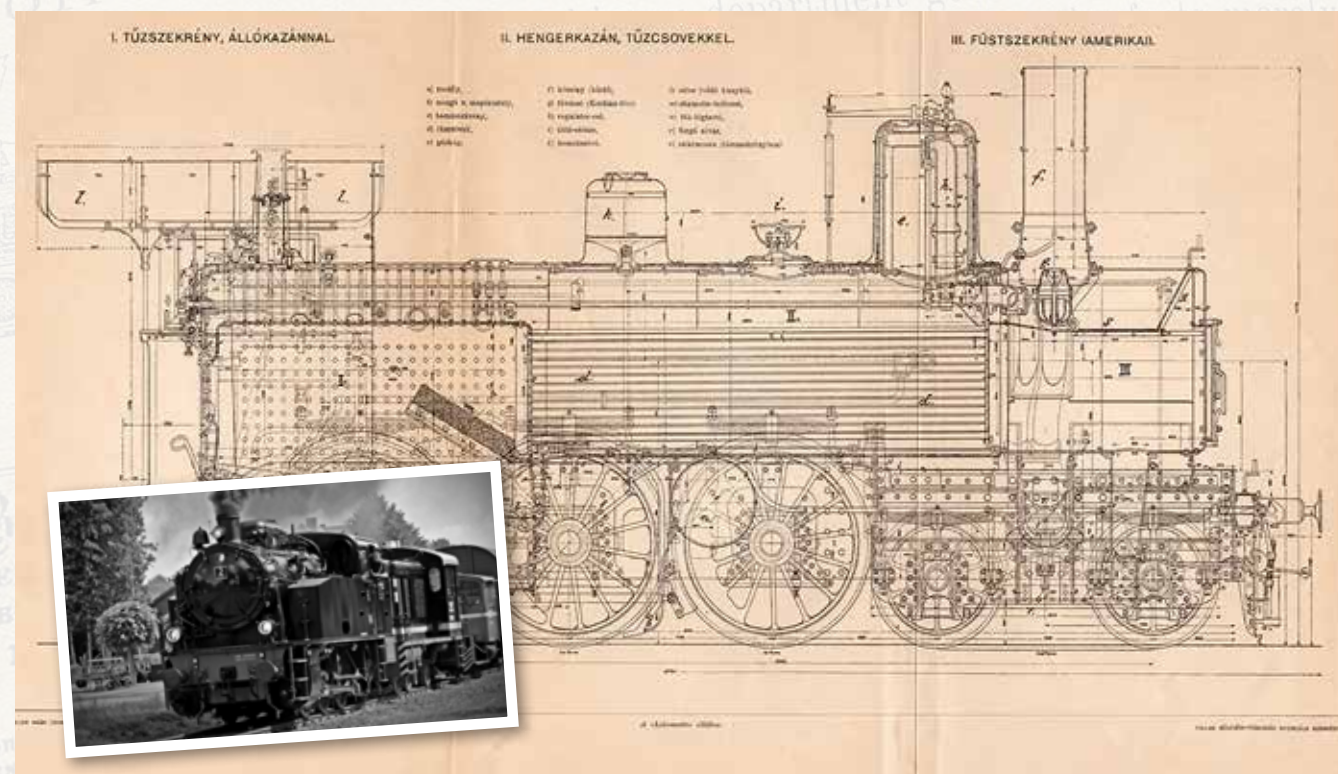
Gyüre József



Telephelyből kiállítótér

A hatvani telephely jó helyszínnek bizonyult a retrónaphoz. A vasutas városban nagy hagyományai vannak a közlekedés tiszteletének, egy vasúttörténeti park létrehozását tűzték ki célul. Ezt az elgondolást jól kiegészítheti a Volánbusz Retró Napja. Erről Kameniczky Ákos főigazgató így fogalmazott: „a '60-as, '70-es években épült műszaki telephelyekre ma már más formában van szükség, mint korábban. Adta magát a gondolat, hogy a járműjavítási feladatok alól mentesült telephely olyan látványgarázs és kiállítótér legyen, ahol a járműveken túl relikviákat, fényképeket, Volánokhoz köthető érdekességeket is be lehet majd mutatni a későbbiekben.”

A Magyar Feltalálók Napja: június 13.



A Magyar Feltalálók Napja viszonylag új keletű ünnepünk. A fellelt adatok szerint az 1989-ben megalapított Magyar Feltalálók Egyesületének 20. jubileumi évfordulója alkalmából 2009. június 13-án ünnepeltük meg először. A világ bővelkedik a magyar felfedezőkben, akik minden tudományágban jeleskednek, számos rendkívüli és figyelemre méltó, vagy ma már mindennapos használati eszközünk viseli eredetében magyar feltalálójának emlékét.

Tudták, hogy Gábor Dénes Nobel-díjat kapott a holográfia feltalálásáért? Hogy a Ford T-modelljét Galamb József tervezte? Hogy a magyar Goldmark Péter Károly találmánya tette lehetővé először, hogy színesben nézzük a televíziót? Hogy Jókay-Ihász Lajos volt az első, aki az amerikai űrhajósok számára először készített a világűrben is fogyasztható élelmiszereket? Hogy az inzulin adagolását is megkönnyítő, tű nélküli oltókészülék Lindmayer István nevéhez fűződik? Hogy Puskás Tivadar ötlete volt a telefonközpont, Neumann Jánosé pedig az első számítógép? És a holnapi reggeli kávénk során jusson eszünkbe Illy Ferenc, aki megalkotta a világ első automata espresszó kávégéjét! A sor sokáig folytatható, és számos izgalmas felfedezés megismerhető, ha elmélyedünk a magyar feltalálók életútjaiban. Azonban e helyen most egyetlen tudományágra szűkítjük le a kiváló magyar feltalálók sorát: a vasútgépészet tudományára.

Az ipari fejlődés és a vasút

A 19. század embere a fizikai, technikai vívmányok segítségével a gépek működtetéséhez használta fel az energiát, a gőzgép megjelenése a vasút elterjedésének is új lendületet adott. Hazánkban a Kiegyezés (1867) utáni reformkori építkezések idején ismerték fel a kormányok a vasút felzárkóztató és vállalkozásvonzó hatását. A Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak (röviden MÁVAG) a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára, a MÁV-ot mozdonyokkal és gördülőállománnyal ellátó gyár volt. Valaha több ezer főt foglalkoztató állami ipari nagyvállalatként működött. A Budapest VIII. kerületében a Kőbányai út, Hungária körút, Vajda Péter utca, Orczy út által határolt kiterjedt ipari terület létesítményeit foglalta magába. A Weiss Manfréd Acél- és Féművekkel együtt a hazai gépgyártás egyik legnagyobb üzemeként tartották számon. Ezekben az években világhíres, kiváló hazai mozdonykészítő csapat alakult ki, jellegzetes magyar gőzmozdonyok születtek, amelyek a korszak legjobb vontató járművei közé tartoztak, a nemzetközi járműgyártásban a mozdonytechnika fejlődésének előmozdítói voltak. 1893-ban bocsátotta ki a gyár az 500. mozdonyát, 1900-ban elkészült az első 100 km/h sebességű mozdony. Néhány éven belül gőzmotorkocsik és benzinmotorkocsik gyártását is megkezdték, majd Kandó Kálmánnak köszönhetően a hazai nagyvasutak villamosítása is elindult.

A Ganz-gyár kiválóságai

Ganz Ábrahám 1844-ben nyitott saját öntödét Budán, vállalkozása 1851-ben már országosan ismert volt. **A világhírt az 1853-ban szabadalmi oltalmat kapott vasúti mozdonyok és kocsik kerekeinek új gyártási módja hozta el számára.** Ganz Ábrahám öntődéje kezdetben a lakosság szükségletét kiszolgáló termékeket gyártott, a szakember kidolgozta a vasúti kocsik kerekének kéregöntési technológiáját, Európában 60 vasútvállalatnak szállítva – ezzel jelentősen hozzájárult a hazai és az európai vasúti fejlődéshez. A kis öntödéből a gépészeti tudományok központi műhelye lett, és a századfordulóra a Ganz-gyár világcéggé vált. Ez legfőképpen a gyár vezetőinek, Ganz Ábrahámnak (1814–1867), Mechwart Andrásnak (1834–1907), Cserhádi Jenőnek (1855–1910), Kandó Kálmánnak (1869–1931), Jendrassik Györgynek (1898–1954) és kiváló mérnökeinek, Bánki Donátnak (1859–1922), Déri Miksának (1854–1938), Zipernowsky Károlynak (1853–1942) és Bláthy Ottó Titusznak (1860–1939) köszönhető. Egytől egyig a magyar gépészmérnöki tudomány kiválóságai.

A Magyar Feltalálók napján sokak mellett rájuk is emlékezünk. És ha már a vasúti mozdonyok és kocsik kerekeiről is szó volt, Bella Attila, a MÁV VAGON Kft. Forgóvázjavítás Termelési egység vezetője beavattja az olvasókat a vasúti kerékpárokkal kapcsolatos mai modern ismeretekbe.

Alapvető tudnivalók a ma használatos vasúti kerékpárokról

A vasúti közlekedés, a vasútbiztonság szempontjából az egyik legfontosabb alkatrész a vasúti kerékpár. A MÁV-Volán-csoportnál üzemben lévő vasúti vontató és vontatott járművek vasúti kerékpárjainak javítását legnagyobb részben a MÁV VAGON Kft. Szolnok Területi Központjában végzik. Ez a feladat éves szinten körülbelül 2000 db kerékpárt jelent.

A vasúti kerékpárok a vasúti forgóvázakban helyezkednek el, és a forgóvázból történő kiemelés (kikötést) követően kezdenek önálló életet élni. A geometriai méretek miatt a vontató járművek (mozdonyok) kerékpárjai nagyobbak, míg

a vontatott járművek (személykocsi) kerékpárjainak méretei jóval kisebbek. A vasúti kerékpárokat több szempont szerint lehet megkülönböztetni:

- **a kerékpár alakja szerint: abroncsos és monoblokkos kerékpárok;**
- **a kerékpárok fékezése alapján: tuskós vagy tárcsafékes;**
- **a kerékpár jellege alapján: hajtó vagy hajtott kerékpár.**

A vasúti kerékpárok bontása és minősítése után kezdődhet meg a kerékpárok javítása. A javítás minden lépését, mozzanatát szigorú szabványok és technológiák szerint kell elvégezni. A kerékpárok futófelületeinek (abroncs, monoblokk) kopásmértéke szerint a javítás történhet: új abroncs felszerelésével vagy monoblokk-tárcsa-cserével, illetve amennyiben a régi kerékpárok méretei engedik (szabvány szerint) a futófelületek esztergálásával.

Amennyiben a vasúti járművön valamelyik kerékpár fő alkatrészét cserélni kell (abroncs, kerékváz, monoblokk, tengely, féktárcsa), akkor ezeknek az új alkatrészeknek a megmunkálását különböző szerszámgépekkel végzik (karusszel esztergával, kerékpársajtolóval stb.). Ha nem is a kor legmodernebb gépein történik a megmunkálás, a használatban lévő gépek minden szempontból biztonságosak és a minőségi követelmény igen magas szintű. Közlekedésbiztonsági szempontból csak hibátlan, szabványnak és előírásnak megfelelő kerékpárok kerülhetnek összeszerelésre. Az összeszerelés utolsó lépése a kerékcsapágyak és az ágytokok felszerelése. Ez utóbbival kapcsolódik a kerékpár a forgóvázhoz. A kerékpárok a javítást és a minősítést követően kerülhetnek beszerelésre a már megjavított forgóvázakba, majd a forgóvázak a vontató vagy vontatott járművekbe.

A vasúti kerékpárok javítását magas szakmai tapasztalattal rendelkező szakemberek végzik, ez alapvető követelmény a szakterületen dolgozó minden munkatárs számára.

Hum Krisztina



CUKORMENTES

Étkezni sokféleképpen lehet, a mai modern korban az ipari feldolgozású élelmiszerek, a tömegtermelés és a különféle kémiai anyagok, tartósító- és ízfokozó szerek használata változásokat hozott az emberek szervezetében. Manapság igencsak gyakori az allergia, a cukorbetegség, az inzulinrezisztencia, de elutasíthatjuk bizonyos termékek fogyasztását etikai okokból is. Ebben az új rovatunkban szeretnénk „mentes” recepteket bemutatni az olvasóknak. Reméljük, örömmel fogadják. Reméljük, a mentes táplálkozások bemutatásával jobban megérthetik szervezetük, emésztésük működését, és az egészséges ételek fogyasztásával közérzetük is javul. Mostani lapszámunkban a cukorbetegséget mutatjuk be és cukormentes nyári recepteket ajánlunk.

Hogyan alakul ki a cukorbetegség? A glükóz a sejtek energiaforrása. Egy része a táplálékból szívódik fel a bélben, a többit a máj állítja elő. A vérből a sejteket tápláló glükóz az inzulin segítségével lép be a sejtekbe. A máj cukortárolóként is viselkedik. Amikor alacsony a vércukorszint, de nincs lehetőség evésre, a máj felszabadítja a tárolt glükózt, ezáltal normál tartományban tartja a vércukorszintet. Cukorbetegségben ez a folyamat zavart szenved. Ahelyett, hogy a cukor bejutna a sejtekbe, felhalmozódik a véráramban. Ez akkor fordul elő, ha a hasnyálmirigy nem termel elég inzulint (1-es típus) vagy ha a sejtek érzéketlenné válnak az inzulin glükózbejuttató hatásával szemben (2-es típus). Az 1-es típusú cukorbetegség főként a gyermekeket, a fiatalokat érinti, ők kívülről bevitt inzulinpótlásra szorulnak. A 2-es típusú cukorbetegség inkább idősebb korban jelentkezik. Nem pusztulnak el az inzulintermelő sejtek, de ennek ellenére nincs megfelelő inzulinhatás, így nem jut elég vércukor a sejtekbe. A cukorbeteg-

ség ezen típusánál van inzulin, de nehezen jut a sejtekbe a cukor. Gyakran elhízás, mozgásszegény életmód, öröklött hajlam vagy terhesség esetén alakul ki.

A cukorbetegség étrendje

A cukorbetegétrend alapja a mind időben, mind tápanyagban kiegyensúlyozott diéta. Általában orvos vagy dietetikus tanácsa szükséges ahhoz, hogy egy optimális étrenddel javítani lehessen a beteg életminőségét. Szükséges a vércukorszint egyenletességéhez az akár 2-3 óránkénti kisebb étkezés.

Kerülendő a vércukorszintet alaposan megbotlyogató finomított élelmiszerek fogyasztása, és természetesen tiltólistás a cukor! Alábbi receptjeinkben nyári klasszikusok átdolgozásait láthatjuk. Olykor elegendő a cukrot helyettesíteni egy kis édesítőszerrel, és a zsírban gazdag tejtermékeket sovány változatokra cserélni. Ezeket a finomságokat fogyni akaró olvasóinknak is ajánljuk.

Cukormentes almás pite

Hozzávalók:

- 35 dkg csökkentett szénhidráttartalmú finomliszt
- 12 dkg sütőmargarin
- 5 dkg tejföl
- 1 db tojás
- 2 dkg élesztő
- 1 g cukor
- 10 dkg vaníliás nyírfacukor
- 1 csipet só
- 1 csipet gyömbérpor
- 70 dkg alma
- 70 dkg nyírfacukor
- 1 tk. őrölt fahéj
- 1 citromból nyert citromhéj

Elkészítés:

A tésztához a tejfölt felengedjük fél deci meleg vízzel, belekeverjük a cukrot és az élesztőt. Villával felverjük a tojást. A lisztet összemorzsoljuk a vajjal, beledolgozzuk az összes többi összetevőt, a közben felfutott élesztős tejfölt is. Amíg a tésztát pihentetjük, meghámozzuk és lereszeljük az almát, és a cukorral, fahéjjal, citromhéjjal együtt pihentetjük, majd kinyomkodjuk. A tésztát kettéosztjuk kinyújtjuk két kör alakúra. Vékonyan kivajazott piteformába helyezzük az egyik tészta lapot, elkenjük rajta a fűszeres almát, ráhelyezzük a másik tészta lapot. Előmelegítjük a sütőt. Villával megszurkáljuk a tészta tetejét. 20 perc alatt készre sütjük 180 fokon.



Diétás eperleves

Hozzávalók:

- 50 dkg eper
- 40 dkg csökkentett zsírtartalmú tejföl
- 4+1 dl víz
- 3 db fahéj
- 4-5 db szegfűszeg
- 8 dkg nyírfacukor vagy 10 dkg eritrit

Elkészítés:

A fahéjat és a szegfűszeget gyorsan összeforraljuk 1 dl vízzel, a sóval és a választott édesítővel, félretesszük, kihűtjük. A tejfölt összeturmixoljuk 4 dl vízzel és az eperrel, majd a kihűlt fahéjas-szegfűszeges lével elkeverjük. Jól behűtve tálaljuk.



Meggyes túrókrém cukormentesen

Hozzávalók:

- 10 dkg sovány túró
- 5 dl tej (1,5%-os)
- 3 db tojássárgája
- 6 csepp vaníliaaroma
- 6 csepp édesítőszer
- 15 dkg meggy

Elkészítés:

A tojássárgáját az édesítőszerrel fehérre keverjük. A tejet a vaníliaaromával forralni kezdjük. Folytonos keverés mellett beleöntjük a tojássárgáját is, besűrítjük, majd kihűtjük. A túróat villával összetörjük, majd a kihűlt krémhez keverjük. Fejtett meggyet keverünk bele, díszítésnek pedig néhány meggyet teszünk rá.

Sin Bettina

„A kisvasút mellett nőttem fel, és tessék, a szívem visszahúzott a vonatok közé”

„Berci és a balatonfenyvesi kisvasút” címmel megjelent a Kispöfögők mesekönyvsorozat legújabb, negyedik kötete. A Balaton és a Nagyberék bővelkednek nyári kalandokban, főleg, ha a balatonfenyvesi kisvasút mozdonyai és a környék növény- és állatvilága gondoskodik róla. Interjúnkban Csohány Domitillával, a kötet szerzőjével beszélgettünk.

Most megjelenő mesekönyved sorban a negyedik! Fő témája egy újabb kisvasút. Számtalanszor tapasztaltam már a gyermekek érthetetlen és kifogyhatatlan rajongását a vonatok iránt. Innen származik az ötlet, hogy a vasútról írj?

Az ötlet hirtelen pattant ki a fejemből, mégis sok előzménye volt. A gyerekek rajongását a hatalmas gépek iránt én is megtapasztaltam a kisfiamon keresztül, általa tanultam meg egy kicsit fiúfejjel gondolkodni. Megszámolni sem tudom, hányszor voltunk gépkiallításokon, múzeumokban, rendezvényeken. Nálunk is volt egy Thomas-korszak, minden kötetet rongyosra olvastunk.

Ekkor jöttem rá, hogy a legtöbb gyerek az angol kisgőzöst ismeri, pedig nekünk is annyi szuper vonatunk van. Sokan kérdezik, hogy akkor ez a magyar Thomas? Nem, a koncepció nálam egészen más. A mesék fontos része a szemléletformálás és az észrevétlen tanítás. Nagy hangsúlyt kap a könyvekben a természetjárás népszerűsítése és a hazai élővilág bemutatása. A kisgyermekes családok számára egy-egy kisvasutas kirándulás erre tökéletes, hiszen csodaszép helyekre juthatnak el így.

Ezt azért tartottam fontosnak, mert rendkívül károsnak tartom a digitális eszközök túlzott használatát, főleg kiskorban. Úgy látom, hogy ez – még ha sokaknak nem is fog tetszeni, amit mondok – a felnőttek körében is népbetegség, például a telefon folyamatos nyomkodása és nézegetése. Ha a könyvek segítségével ki tudom csábítani a családokat a természetbe, már boldog vagyok. Sokan kelnek útra az eredeti helyszínekre, hogy találkozzanak kedvenceikkel, ahol tényleg minden szereplőt és állomást felismernek a könyveinkből. Ebben nagyon nagy szerepe van Győri Zsolt illusztrátornak, aki pontosan és szerethetően rajzol meg minden részletet.

Korábban te is a MÁV-nál dolgoztál, a Kommunikációs Igazgatóság munkatársa voltál, jelenleg pedig külsős szerzőként erősítet a csapatot. Van valamilyen vasutas kötődésed?

A családban nem volt vasutas felmenő, a vasút mégis végigkísérte az életemet. Miskolcon nőttem fel, egészen pontosan az erdő szélén, a lillafüredi kisvasút mellett laktunk. Később főiskolásként rengeteget vonatoztam Miskolc

tól Szegedig. Hihetetlen kalandjaim voltak, azt hiszem, utasként mindent megtapasztaltam akkoriban. Majd jött a MÁV-os időszak, hét évig dolgoztam a Kommunikációs Igazgatóságon. Nagyon megszerettem ezt a világot a monumentalitásával, összetettségével, a régi és az új furcsa egyvelegével.

Említetted, hogy van egy kisfiad. Rajta „teszteled” először a meséket?

Természetesen ő hallja először a történeteket, de már csak akkor, amikor kijött a könyv a nyomdából. A végén már mindig nagyon izgatott, mert sokszor ott van a helyszínbemjárásokon, előtte sokat utazunk az adott vonalon, és mindig van ötlete, hogy ki legyen a főszereplő vagy milyen állat szerepeljen a mesében. De a történet végig titokban marad előtte is, mert az igazi öröm a kész könyvet kézbe venni, széneszagosan, sokat lapozgatva és olvasva.

Ezek szerint ő is rajong a vasútnak.

Igen, bár őt mindig is a régi gépek vonzották akár mozdonyokból, akár traktorokból, akár autókból vagy repülőkből. Kiskorában bérletet kellett volna vennünk a Vasúttörténeti Parkba, ahol mindig a legrozsásabb, legharcoltabb jármű volt a legnagyobb kedvenc. Sokszor elmentünk vonatolni csak magáért az élményért is. Elszakatoltunk egy közelebbi városba, ettünk egy fagyit vagy ittunk egy forrócsokit, és hazamentünk. Imádnak a gyerekek egy ilyen programot, nem is kell ennél több.

Már négy könyved is megjelent, a Vasutas Magazinban pedig hónapról hónapra újabb mesékkel szórakoztatod kicsiny olvasóinkat. Szoktál visszajelzést kapni a munkádrol?

Sok visszajelzést kapok, aminek mindig nagyon örülök. A könyvek kapcsán a kiadóhoz rendszeresen érkeznek a fényképes élménybeszámolók, tényleg azt élvezik a legjobban a kicsik, de a szülők is, hogy igazából ott van minden helyszín és szereplő. Sokszor a mesekönyvet is viszik magukkal, hogy a rajzokat összehasonlítsák az eredetivel. Egy család számára például az volt a legdöbbentesebb, amikor Gemencre kirándultak, és az állomáson tényleg szembejött velük a könyvben szereplő macska. Erre igazán nem számítottak, még szelfit is készítettek vele. A magazin mesék kapcsán egyszer egy anyuka megírta, hogy minden hónapban nagyon várják az újságot, mert a kisfia imádja a meséket, és titkon megkért, hogy ha lehet, egyszer majd a Nohab is szerepeljen benne, mert az a kedvenc mozdonya. Meglepetésként az akkori karácsonyi mese főszereplője Nohab volt.

Miben tér el az új könyved az eddigiektől, miért ajánlanád ezt a kisgyermekes szülőknek?

Nyár – Balaton – Kispöfögők. Egészen jól hangzik. Az új, balatonfenyvesi kötetben igazi nyári történetek olvashatók. A Nagyberék egy zárt, ismeretlen világ, pedig nagyon izgalmas egy kisgyerek számára. Például van olyan időszak,

amikor szinte lépni sem lehet a békáktól, és szinte az összes hazai madárfajt is megfigyelhetjük. Most a korábbiaknál még nagyobb hangsúlyt fektetnek a szemléletformálásra és a természetvédelemre. Az egyik mese pedig egy kicsit olyan, mint egy balatoni vonatos „road movie”, amiben a nagyvasút is megjelenik, és picit körbejárjuk a tavat.

Érzel némi felelősséget a tekintetben, hogy a meséiddel akár a jövő vasutasait állítod pályára?

Örülök, ha így lenne. Abban biztos vagyok, hogy a korai élmények nagyon meghatározóak. Tulajdonképpen nálam is így volt. Ott nőttem fel a kisvasút mellett, és tessék, a szívem visszahúzott a vonatok közé.

Végül a legfontosabb: hol lehet hozzájutni ehhez a mesekönyvhöz?

A kötetek helyszínein a kisvasutak jegypénztáraiban vagy boltjában mindenhol lehet kapni a könyveket, illetve a www.kisporfogok.hu oldal webáruházában is meg lehet rendelni azokat. Ugyanott ingyenes színezőket is le tudnak tölteni a szülők. Könyvesbolti forgalomban is hozzájuthatnak a könyvekhez a vásárlók, az üzletek listája szintén megtalálható a sorozat internetes oldalán.

Benke Máté
Fotó: Csontos Péter



Kikről szól az új mesekönyv?

Berci, az Mk-48-as, valamint Izom és Pacsirta, a két C50-es mozdony, ha kell, tüzet oltanak, védve a különleges élővilágot, ha kell, egy kis északi pocoknak segítenek, hogy Ti-hanyba tudjon utazni egy ürgeesküvőre. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút szolgálatot teljesítő mozdonyai teljes összhangban élnek a környék növény- és állatvilágával, és természetvédelmi szemléletükből jócskán át tudnak adni a mesékkel megismerkedő gyermekeknek is.

UIC – FÓKUSZBAN A JÖVŐ MOBILITÁSA

Az 1922-ben alapított Nemzetközi Vasútegylet (UIC) fennállásának százéves évfordulóját ünnepli idén. Ez alkalomból a párizsi székhelyű nemzetközi szervezet nagyszabású programsorozatot hirdetett meg 2022-ben a szakmabeliek és a nagyközönség számára. Az UIC a jubileumi évforduló apropóján ünnepélyes keretek között tartott online nyitóünnepséget, amelyen a vasút jövőbeni szerepét vázolták. Emellett az UIC globális lefedettségét megerősítve, a tagvasutak vezetői a világ számos pontjáról köszöntötték videóüzenetben az évfordulás szervezetet. A 2022. május 5-én megrendezett eseménynek ezúttal is van magyar vonatkozása.



Évfordulók idején hajlamosak vagyunk számot vetni, értékelni az eltelt időt, munkát, teljesítményt, és bizakodással tekinteni a jövőbe. Ezt tette a Nemzetközi Vasútegylet is, kihasználva a centenáriumi év nyitóünnepségét: itt ugyanis az elért eredmények áttekintése és a születésnapj jókívánságok mellett a főszerep egyértelműen a vasúti szektor jövőjével kapcsolatos terveknek jutott.

Egység, szolidaritás, egyetemesség

Az ünnepségen Krzysztof Mamiński, az UIC elnöke, egyben a lengyel PKP elnök-vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy az ukrajnai háború súlyos következményekkel jár, amely a vasutakat is erőteljesen sújtja. A szektor egységére és szolidaritására továbbra is szükség van a nehéz, kihívásokkal teli háborús időszak ellenére is – az UIC „Egység, szolidaritás, egyetemesség” mottója tehát mit sem veszített az időszerűségéből a jelenlegi aktuális helyzetben. Az UIC elnöke felidézte a szervezet szerepét a vasúti szektor folyamatos evolúciójában, és rögtön ki is tekintett az olyan fejlődési irányokra, mint az átjárhatóság erősítése, a digitalizáció és a környezet.

Ahogy azt François Davenne, az UIC vezérigazgatója felvázolta, a vasút jövőképeinek kialakításához megfelelő koncepció, a szektor erősségeire építő stratégiai irányvonalak szükségesek, amelyeknek fókuszában a fenntarthatóság áll. Ehhez kiváló alapot biztosít az UIC által már korábban kidolgozott Tervezz jobb jövőt – A vasút víziója 2030 (Design a Better Future – Vision of Rail 2030) című dokumentum. Ennek értelmében az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodás céljait szem előtt tartva, a vasúti szektornak új paradigmát szükséges kialakítani: olyat, ahol a vasút a többi közlekedési módozattal együtt nyújt

új, intelligens megoldást a mobilitásra. Ez magában foglalja akár a közúttal való együttműködést is – de egyértelmű modális váltást jelent a kisebb kibocsátású közlekedési módozatok felé.

Az UIC Manifesto és a jövő vasútja

S hogy mindez hogyan érhető el? Erre ad választ az UIC centenáriumi évforduló alkalmából megjelenő szektorális kiáltvány, az UIC Manifesto. Ez nem kevesebb, mint alapkövetelmény a holnap vasútjának megvalósítása érdekében. A kiáltvány szerzői pedig maguk a vasutak szakértői, akik magas szinten megfogalmazták azt, hogy milyen irányban kell fejlődni a vasútnak a következő 10 évben.

4 terület körvonalazódik a manifestóban:

- élhetőbb városok kialakítása és helyi közösségek összekapcsolása;
- energia és technológiai innováció erősítése;
- intermobilitás és közlekedési ágazatok közötti összekapcsolódás elősegítése;
- ügyfélorientált szolgáltatás és utazási élmény növelése.

A konkrét lépések megjelennek már az UIC soron következő, 2023–25-ös munkaprogramjában is, így a szervezet – és a tagvasutak – nemcsak álmodnak a jövő vasútjáról, hanem rögtön neki is kezdenek a megvalósításnak a különböző munkacsoportokban, ahol természetesen ott ülnek a MÁV-Volán-csoport munkatársai is. Veszíteni való idő nincs: sürgetők az éghajlatváltozás diktálta kihívások, és a vasútnak most van történelmi lehetősége bizonyítani

előnyeiket, mint a leginkább fenntartható közlekedési mód. Ahhoz, hogy siker koronázza meg a befektetett munkát, energiát, valamint a célkitűzések megvalósuljanak, szükség van a döntéshozók segítségére is. Ennek érdekében az idei évben az UIC számos nemzetközi eseményen hangot ad a megfogalmazott célkitűzéseinek és gyakorlati megoldásainak, s egyúttal népszerűsíteni kívánja a vasúti szektort a nemzetközi szintű szakmai rendezvényeken.

S hogy milyen a jövő vasútja hosszabb távon, mondjuk 2050-ben? Az UIC francia vezérigazgatója gondolat kísérelésében nem fukarkodott az ötletekkel: ideális esetben tisztább, élhetőbb környezetünk lesz, amelynek elérésében döntő szerep jut a vasútnak. Víziójában a közúton teret nyernek az önvezető járművek, míg a vasúton előtérbe kerül a maglev technológia, és tovább folytatódik az ultra nagysebességű technológia fejlesztése is.

A jövő igazi kulcsa azonban a fiatalokban van, ahogyan azt Francisco Cardoso dos Reis, az UIC európai régiójának portugál elnöke megfogalmazta. 2022 az ifjúság európai éve: rajtunk múlik, hogy vasutas elődeink örökségét méltóképpen ápoljuk és az új generációkkal együtt dolgozzunk, megalkotva ezzel a jövő vasútját, a vasút jövőjét.

Boldog születésnapot, UIC!

A konferencia alatt levetített videóüzenetek bizonyították, hogy a Nemzetközi Vasútegylet a szó szoros értelmében

is mennyire világszintű, sokszínű szervezet: az UIC minden régióját lefedve, a világ számos vasúttársaságának vezetőjétől hallhattunk köszöntőt videó formájában. A résztvevők meghallgathatták a dél-koreai, djibuti, kameruni vasúttársaságok elnökeinek jókívánságait, de ezek mellett az USA-ba, Japánba, sőt Törökországba és Iránba is elkauzolták a hallgatóságot.

Az ünnepélyes megnyitónak magyar vonatkozása is volt: dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató videóüzenetében üdvözlését küldte az UIC centenáriumi év alkalmából. Elmondta, hogy

„az UIC-hez tartozni egyet jelent a vasúttársaságok közösségéhez való tartozással.”

Elnök-vezérigazgató úr üzenetében kitért arra, hogy az UIC-jubileum alkalmával közös örökséget ünneplünk, amely azonban nem csupán a gazdag múlt része: él, lélegzik, meghatározza jelenünket és formálja jövőnket. Meltatva az elmúlt száz év eredményeit, elnök-vezérigazgató úr biztatott arra, hogy a vasutak az elkövetkező években is folytassák az UIC égisze alatt végzett magas színvonalú, közös munkát a fenntartható és még versenyképesebb vasúti közlekedésért.

MÁV Zrt.

Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság



@UIC 100 konferencia design

A jubileumi évforduló apropóján a MÁV Zrt. Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága cikksorozatot indított el. A Vasutas Magazinban megjelent cikkekben megismerkedhetünk az UIC történetével, a párizsi székház művészeti történeti eredetével, valamint bepillantást kapunk a szervezet műszaki hátterébe is.

A cikkekben az UIC magyar vonatkozású érdekességeire, párhuzamaira is fény derül.



Túrázni hív a MÁV Előre

Sokévnnyi szünet után újra programokkal várja a kirándulni vágyókat a MÁV Előre Sport Club Természetjáró Szakosztálya. Ugyan a szakág egyidős az idén május 30-án 113. születésnapját ünneplő székesfehérvári egyesülettel, azonban hosszú ideje tetszhalott állapotban várta az újjászületést. Ez az idő 2022 tavaszán érkezett el, amikor a klub vezetése úgy döntött, hogy életet lehel a szakosztályba.



Rövid távú célként a havi rendszerességgel tartandó túrák kerültek kitűzésre, illetve új tagok toborzása, igényeinek felmérése, hogy ezeknek megfelelő utakat tervezhessünk mind a táv, nehézség és közlekedés szempontjából.

Első, tagtoborzó túránkat március 5-én, a Velencei-hegységben tartottuk. A gyülekező helyszíne Sukoró volt, ahonnan indulva egy 10 km-es út során meglátogattuk a környék több ikonikus helyszínét is, mint például a Likas-követ, az Angeli-ka-forrást, a Hurka- és a Bodza-völgyet.

Áprilisban a Vértesben barangoltunk, szintén egy 10 km-es táv keretében. Ezúttal a Panoráma Tanösvény és a hegység nyugati pereméről nyíló lélegzetelállító kilátás szolgáltatta az attrakciót, színpompás tavaszi virágokkal megkoronázva. A természetjárók, a MÁV Előre jóvoltából, egyesületi busszal jutottak el Csákberénybe. A körtúra e hangulatos településről indult és ide is érkezett vissza.

Soron következő májusi túránk helyszínéül a Palotai-Bakony szolgál majd, 12 km körüli távval. A könnyű gyalogtúra több bélyegzőhelyet is érint, így az erre az alkalomra készített itinerbe gyűjthetik a résztvevők a pecskéteket.

A szakosztály tevékenysége és lehetőségei nem merülnek ki a gyalogtúrázásban: az egyesület a múltban használt egy turistaházat Bodajk határában. A vasutas-társadalom számára ismerős lehet az épület, hiszen régen éveken át

a vasutasnap helyszínéül szolgált, ahová különvonat szállította a résztvevőket.

Ezen turistaház üzemeltetési feladata most ismét a MÁV Előrére szállt. Az udvar rendbetétele az egyesület fiataljaival már meg is kezdődött, a szükséges tatarozási munkák után terveink szerint az épület és környéke újra bázisul szolgálhat a természetjáróknak és az egész egyesületnek.

Minden adott tehát, hogy egy lelkes túrákőzség jöjjön létre a megújult MÁV Előre SC Természetjáró Szakosztály zászlója alatt, és tovább öregbítsük az egyesület hírnevét.

Az érdeklődők rendezvényeinkről a <https://mavelore.hu/termeszettjaras/> oldalon és az egyesület Facebook-oldalán tájékozódhatnak. Túránk jelenleg tagsághoz nem kötöttek, részvételi díj az utazási költségen kívül nincs, az előzetes jelentkezést követően minden kedves érdeklődőt szeretettel várunk. Annyit kérünk csupán, hogy a lelkesedés mellett a résztvevők hozzájáruljanak az eddigi túratapasztalataikat, élményeiket, hogy aktívan részt vehessenek a jövőbeni programok megalkotásában, szervezésében.

Bízunk benne, hogy írásunk nyomán hamarosan a kedves Olvasót is üdvözölhetjük egyik rendezvényünkön!

Török Ferenc
szakosztályvezető

60 éves a MÁV Előre Horgászegyesület

1961-ben, Békés megyében, a Hármas-Körös és holtágai mellett található szarvasi Halászlaknál kezdődött minden. Egy jól sikerült horgászatot követően néhány mozdonyvezető összefogott, és úgy határoztak, csinálnak egy saját horgásztanyát és egy hozzá tartozó egyesületet.



A szálláshely egy bontott vagon lett, míg az alapításkor az egyesület mindössze 37 tagot számlált. A tanya és maga az egyesület is a tagok adományaiból valósult meg: fejenként 10-20 forintos összegekkel járultak hozzá a közös célhoz, mely adományok akkor cseppet sem számítottak kis értékűnek. A vasút végül úgy határozott, hogy nem maradhat a vagon horgásztanyának, mivel nem nyújtott túl impozáns látványt, így a tagok végül az összegyűlt adományból megvásároltak egy közelben található faházat. Ekkor, 1962-ben törvényesítették hivatalosan is a MÁV Előre Horgászegyesületet. Soltész János 1966-tól tagja az egyesületnek, amelynek 1982-ben már gazdasági vezetője volt. Elmondása szerint jelenleg ő az egyesület mindenese. Kezeli a pénzügyeket és részt vesz minden program lebonyolításában.

Folyópartról a kecskefarmra

Jelenleg az egyesület telephelye Újpesten található. János itt látta vendégül a Vasutas Magazin munkatársait. A korábbi vízműtelepet 1976-ban vette át a MÁV, a gőzösök futásához szükséges vizet innen szerezte anno a vasúttársaság. 1982-től János üzemeltette az itteni berendezéseket. Ma ez a terület szolgál a horgászegyesület székhelyéül. A területen bóklászó kecskék elsőre meglepő látványt nyújtanak,

valójában a növényzet elburjánzása miatt kerültek ide, környezetbarát módon irtják a gyomot. Befogadott állatok, melyek megkönnyítik a terület karbantartását.

Az egyesület jelene és jövője

János nagyon bizakodó a horgászat és a halállomány jövőjét tekintve. Az elmúlt évek törekvései az élővizeink megővését célozták, így a hazai halállomány állapota javuló tendenciát mutat. János bízik is benne, hogy ettől egyre több embernek fog megjönni a kedve a horgászathoz, hiszen ez kiváló időszak a csatlakozáshoz. A horgászat olykor költséges lehet, de az egyesületi tagoknak nincs oka az aggodalomra, hiszen kedvezményes áron bérelhetik ki a halászlaki horgásztanyát. Az egyesületnek jelenleg közel 300 tagja van. Többnyire a telephely melletti Duna-part szakaszon és Halászlakon horgásznak. Külön gyerekek részére is szoktak versenyt tartani, ilyenkor a kecskefarmon található halastóban pecázhatnak az ifjú horgásznövendékek.

A tagok idővel szeretnének egy horgászboltot is létesíteni a kecskefarmra, így még vonzóbbá téve azt az érdeklődők számára. Tervben van egy olyan szoba létrehozása, amelyben ki tudnák rakni a különféle relikviákat, díjakat, büszkeségeket.

Honti Márk

A horgászat szerelmeseinek lehetősége van csatlakozni a családias, természetszerető közösséghez. Tagként a Halászlakon található faház jelképes összegért kibérelhető. A népszigeti telephely környéke jobbnál jobb horgászati lehetőségeket kínál egy gyönyörű, pezsgő hangulatú partszakasz mentén. János mindenkit nagy örömmel lát az egyesület köreiben, de különösen ajánlja a csatlakozást vasutasoknak és családtagjaiknak.

Érdeklődni lehet az alábbi elérhetőségeken:

MÁV Előre vonalas telefonszáma: **06-1-389-88-88**

Soltész János saját elérhetőségei:

Mobiltelefon: **06-30-465-25-48**

E-mail-cím: **janos19480120@gmail.com**



A MÁV-VOLÁN-CSOPORT IDÉN IS SZEREPEST VÁLLALT A FENNTARTHATÓSÁGI TÉMAHÉTEN



FENNTARTHATÓSÁGI TÉMAHÉT

2022. április 25-29.

Földünk megmentéséhez alapjaiban kell megváltoztatnunk életmódunkat, fogyasztási és közlekedési szokásainkat. Vállalatcsoportunk fontosnak tartja, hogy a gyerekek már iskoláskorban megismerjék a környezetvédelem fontosságát, és felfigyeljenek személyes érintettségükre, hiszen kis odafigyeléssel ők is sokat tehetnek a Föld védelméért. Ezért idén is csatlakoztunk a hetedik alkalommal megrendezett, április 25-től 29-ig tartó Fenntarthatósági Témahéthez, amelynek célja a fenntarthatóság üzenetének elterjesztése a diákok körében.

A MÁV-Volán-csoport a zöld gazdaság, a felelős fogyasztási döntések, valamint a környezetbarát, fenntartható közösségi közlekedés területeit érintő tanórákkal, üzemlátogatásokkal vállalt részt a Fenntarthatósági Témahét szemléletformáló programjaiban. Három másik témakör mellett idén a víz került a fókuszba, így az online tanórán a közösségi közlekedés fenntarthatósága mellett elsősorban a tiszta ivóvíz fontosságával, a vizeink védelméért tett intézkedésekkel, illetve a vízzel, mint a jövő tiszta energiaforrásával foglalkoztak.

A MÁV-Volán-csoport óraadói

Pafféri Zoltán, a Volánbusz elnök-vezérigazgatója személyesen is adott órát a legkisebbeknek, amelyben bemutatta a MÁV-Volán-csoport fenntarthatósági célkitűzéseit, és hangsúlyozta a zöld közösségi közlekedésben rejlő lehetőségeket, az egyének felelősségét a Föld megóvásában.

„Az óra kifejezetten jó hangulatban telt, a gyerekek érdeklődtek és aktívak voltak, ami igazán kellemes meglepetés volt számomra. Beszélgettünk a fenntartható közösségi közlekedésben rejlő lehetőségekről, az egyének felelősségéről a Föld megóvásában, illetve érintettük a MÁV-Volán-csoport fenntarthatósági célkitűzéseit is. Sok mindent tudtak már zöld témában, és ami azt illeti, sokkal nyitottabbak is azokra, mint a felnőttek. A diákok az óra részeként ki is próbálhatták Mercedes-Benz eCitaro típusú elektromos autóbuszunkat. Az utazás is remekül sikerült, a gyerekeknek tetszett, hogy a jármű csendes, kényelmes és nem bocsát ki káros anyagokat. Jó érzéssel és reménnyel tölt el, hogy a jövő generációja ennyire fogékony a fenntarthatósággal, bolygónk jövőjének biztosításával kapcsolatban. Ha a jövőben lehetőségem nyílik ismét tanórát tartani, örömmel mondom igent a felkérésre.”

„Az óra kifejezetten jó hangulatban telt, a gyerekek érdeklődtek és aktívak voltak, ami igazán kellemes meglepetés volt számomra. Beszélgettünk a fenntartható közösségi közlekedésben rejlő lehetőségekről, az egyének felelősségéről a Föld megóvásában, illetve érintettük a MÁV-Volán-csoport fenntarthatósági célkitűzéseit is. Sok mindent tudtak már zöld témában, és ami azt illeti, sokkal nyitottabbak is azokra, mint a felnőttek. A diákok az óra részeként ki is próbálhatták Mercedes-Benz eCitaro típusú elektromos autóbuszunkat. Az utazás is remekül sikerült, a gyerekeknek tetszett, hogy a jármű csendes, kényelmes és nem bocsát ki káros anyagokat. Jó érzéssel és reménnyel tölt el, hogy a jövő generációja ennyire fogékony a fenntarthatósággal, bolygónk jövőjének biztosításával kapcsolatban. Ha a jövőben lehetőségem nyílik ismét tanórát tartani, örömmel mondom igent a felkérésre.”

Nemeskéri Kutlán Endre, a MÁV jogi főigazgatója is órát adott, még pótszékeket is kellett bevenni órájára, melyet több pedagógus is meghallgatott a diákok mellett. Az igazgató ajándékokat is kapott. Endre fontosnak tartotta, hogy a vasútbiztonságról is szójon a gyerekeknek, óráján kifejtette, hogy a vasúti átjáró és felsővezeték nem tréfadolog, és ha nem rendeltetésszerűen használják, életveszélyes lehet. „Ahogy jött ez a felkérés, kedvet éreztem magamban, kipróbáljam, képes vagyok-e a gyerekeknek megmutatni törekvéseinket. A Gombai Református Általános Iskolában tartottam órát, egykori középiskolai osztálytársam iskolájában, egy hatodikos osztálynak. A nyomvonal mentén a környezetvédelemre építettem fel, milyen lehetősége van a közösségi közlekedésnek a környezetvédelemben. Földrajzi, éghajlati változásokra hívtam fel a figyelmet, és hogy mi mit teszünk a klímaváltozás megelőzése érdekében. Emellett próbáltam népszerűsíteni a gyerekek körében a közösségi közlekedést, és meggyőzni őket, mennyit változtak a járműveink és a menetrendünk az elmúlt években. A modern közlekedés már nem a jövő, hanem a jelen, biztattam őket, hogy legyenek nyitottak és próbálják ki a szolgáltatásainkat. Jó hangulatban telt az óra, a gyerekek és jómagam is nagyon élveztük az óraadást. Pozitív élmény volt, én nagyon örültem neki.”

Résztvétel a TeSzedd! akcióban

TeSzedd! pályázatot is a 2022. évi Fenntarthatósági Témahét keretében belül hirdették meg. A pályázat célja, hogy a TeSzedd! akció minél több diákot, tanárt és szülőt megmozgasson a szemétszedésben, de cégek és magánemberek is képviselhetik magukat a „megmérettetésen”. A TeSzedd! program szervezője és fő támogatója az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM), a pályázat kiírója a Pont-Velem Nonprofit Kft. volt. A MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest egy együttműködés keretében vett részt az akcióban. Az üzemeltető szervezetet Fehérvári Dávid, a KÖSZ Kisvárosi Önkéntes Szemétszedők Egyesületének elnöke kérte fel a közös munkára, a komáromi Csillagerőd szembeli vasúti őrház környezetét tisztították meg május 7-én. 20 önkéntes (10 kolléga a MÁV képviseletében) nem egészen két óra alatt gyűjtött össze összesen 60 zsáknyi hulladékot, amelyből tizenhét zsák csak PET-palack volt. Továbbá több köbméternyi nem zsákolható hulladékot is sikerült összeszedni. A hulladékok összetétele elég változatos volt. Sajnos tipikus esete volt annak, hogy egy komplett háztartás került kidobásra az épület környezetébe. A KÖSZ Egyesület hulladék-vándorkiállítása így többek között Holoházi és Zsolnay porcelánokkal, játék mackókkal, retró rádiókkal gazdagodott. A helyszínen is bizakodásra ad okot, hogy több éve eldobált hulladékokat gyűjtöttek össze, új hulladékok nem voltak a helyszínen. Így talán a most elért eredmények hosszú távon megmaradnak, és nem fogja szemét csúfítani a felújított Csillagerőd környezetét. Reméljük, hogy a jövőben hasonló vasúti területek is megtisztulhatnak az illegális hulladékoktól.

Sin Bettina / Volánbusz Kommunikáció



A ZSIRÁFOK IS VONATTAL ÉRKEZTEK BUDAPESTRE?



A Szudánból érkezett új zsiráfok kivagonírozása a Nyugati pályaudvaron, 1911 nyarán Forrás: Fővárosi Állat- és Növénykert

A Fővárosi Állat- és Növénykert 1866-os megnyitása óta számtalan állatnak adott otthont. Felmerül a kérdés: vajon hogyan érkeztek Budapestre a világ minden részéről származó élőlények? Mivel az állatkert a Nyugati pályaudvar közvetlen közelében van, biztos voltam benne, hogy a vasútnak is volt szerepe a kifutók és a gondosan kialakított életterek benépesítésében. Utánajártam hát felvetésemnek, és meg sem álltam az állatkertig!

A főbejárathoz közeledve óhatatlanul a Keménykalap és krumpliorr című film jutott az eszembe, amelynek az egyik jelenetében a főszereplő Kisreca és Süle ingyen szöknek be azzal az apró hazugsággal, hogy riportot készítenének az igazgatóval.

Bár orsós magnó nem volt nálunk és nem is az oroszlanbögés rögzítése miatt jöttünk, mégis hasonlóan éreztük magunkat kollégámmal, még annak ellenére is, hogy a bejáratánál Hanga Zoltán, az állatkert szóvivője várt bennünket, és adott választ kérdéseinkre.

Állatkert nemzetjobbító szándékkal

Már az 1800-as évek elején felmerült egy budapesti – azaz akkoriban még budai vagy pesti – állatkert ötlete, de az erre irányuló törekvéseket derékba törte a szabadságharc és az azt követő kedvezőtlen politikai helyzet. Az 1860-as években, schönbrunni mintára (A Schönbrunni Állatkert a világ legré-

gebbi állatkertje, a szerk.) aztán megkezdődhetett az állatkert létesítése. Ehhez először is egy megfelelő méretű területre volt szükség. Az alapítók, Szabó József, Xántus János és Kubinyi Ágoston Pest városához fordultak segítségért. A vezetés két területet is ajánlott, amelyek közül a bécsi állatkert igazgatójának tanácsára a vasúthoz közelebbire esett a választás.

Ezt követte a tervezés és az építés időszaka: a kert épületeit, Nagy-tavát, parkjait neves építészek és mérnökök álmodták meg – jórészt társadalmi munka gyanánt, azaz teljesen ingyen, nemzetjobbító szándékkal.



Hanga Zoltán szóvivő

Az első állatok

A megnyitást megelőzően megkezdődött az állatok beszerzése, természetesen több forrásból. Egyrészt rengeteg adomány érkezett – az egyszerű vidéki emberektől kezdve az uralkodókön át mindenki szívesen járult hozzá a nemes célhoz –, másrészt Ferenc József, a monarchia uralkodója is számos ritka állatfajt küldött schönbrunni gyűjteményéből. Az állatkertet üzemeltető részvénytársaság természetesen vásárolt is állatokat, ezeket más európai állatkertektől és állatkereskedőktől szerezték be, így 1866. augusztus 9-én végül megnyithatott a Pesti állatkert.

Valóban MÁV-val érkeztek a zsiráfok?

De még mennyire! Az első, 1868-ban szerzett foltos nyakorjánt (akkoriban még így nevezték a zsiráfot, a szerk.), azaz Margareth-et Sissi közbenjárásával maga Ferenc József adományozta az állatkertnek, ám őt még egy gőzhajó és nem a MÁV hozta Budapestre. 1907-ben csődbe ment az állatkert, üzemeltetését ekkor vette át a főváros. Újabb példányok beszerzéséről és nagyszabású fejlesztésekről döntöttek, ennek eredményeként – Kós Károly és Zrumecky Dezső tervei alapján – megépült a zsiráfház, amelybe 1911-ben érkezett négy új lakó. A zsiráfokat az afrikai Szudánban fogták be, majd a fővárosból, Khartoumból szállították őket vasúton Kairóba, onnan hajóval Fiumébe, végül ismét vasúttal a Nyugati pályaudvarra. Ekkoriban még nem létezett altatólővedék, így Pasa, Cocotte, Emir és Saida teljesen ébren utaztak, majd a Nyugatiból saját lábukon, kötőféken sétáltak át a Podmaniczky úton keresztül az új lakóhelyükre. A Nyugati – ezekben az időkben – sokszor fogadott hasonló „utasokat”, hiszen vonattal érkeztek a tevék, a bölények és számos ritka madárfaj is.

Sínek, tengeri hal és a thai király ajándéka

A vasutat egyébként más szálak is szorosan az állatkerthez fűzték, például vonattal érkezett a fókák és pingvinek eledelül szolgáló tengeri hal is. A szállítmányt a német, olasz vagy éppen jugoszláv kikötőkben pakolták jégátlák közé, így ahhoz frissen jutottak hozzá az itt élő állatok. Az I. és II. világháború ezt az ellátást eleinte csak akadályozta, később viszont teljesen megghiúsította, így a fókák sajnos mindkét esetben elpusztultak. Sziámot, az állatkert legendás elefántját még V. Ráma, a mai Thaiföld királya adományozta Ferenc Józsefnek európai körutazása során. Az állatot 1900-ban a Fővárosi Állatkert kapta meg az uralkodótól – természetesen egy, a részére átalakított vasúti kocsiban utazott Budapestig. Nem elég, hogy Sziám síneken érkezett új otthonába, de még az állatkertben kialakított kifutójának is vasúti sínekből építették fel a kerítését!

ÉRDEKESSÉGEK



Napjainkban

Hanga Zoltán szóvivő az állatok szállításának jelenlegi módzatairól és egyéb érdekességekről is mesélt. „Utoljára talán az 50-es években kaptunk vasúton állatot, a II. világháború után Kínából érkezett egy nagyobb szállítmány. Ma már közúton zajló, háztól házig szolgáltatásokat vesznek igénybe az állatkertek. Az állatbeszerzéseket illetően a régi időkben átlagosnak számító vadhonosítás mára szinte teljesen megszűnt, sőt, az irány megfordult, a különböző visszatelepítési programokat az állatkertek segítségével lehet a legnagyobb sikerrel megvalósítani! A fogságban tartott állatok tovább élnek, így több utódjuk születik, azok pedig nagyobb arányban érik el a kifejlett kort, mint a vadonban.”

Arra is választ kaptunk, hogy a vasút közelségének van-e bármilyen negatív hatása az élőlényekre nézve. „Nincs különösebb gond sem a motorzajjal, sem a kürtöléssel. Az állatok viszonylag könnyen hozzászoknak az új helyzetekhez. A járművek közelsége csak a gőzvontatás korszakában volt kissé problémás, de építészeti és növénytelepítési megoldásokkal igyekeztek védeni a parkot” – tudtuk meg Zoltántól, aki azt is elmondta, hogy a régi idők élelmészeti gondjai ma már nem jelentkezik, hiszen a fejlett fagyasztási eljárásoknak köszönhetően a takarmánykonyhán sokféle eledelt tudnak eltárolni.

Végezetül megtudtuk, ki az állatkert legidősebb lakója és melyik volt a legmeglepőbb szökési kísérlet. A pálmaházban élő Mississippi aligátor a legöregebb, 1952 óta az intézmény lakója, Tücsök, a víziló pedig 1973-ban született az állatkertben – az emlősök között ő a korelnök. Megtudtuk, hogy az állatokra nem jellemzőek a szökések, de egy-egy pingvin 10-15 évenként valahogy mégis kiszabadul és felfedezőútra indul. Az 50-es években egy Nóra nevű barnamedve jutott ki a ketrecéből, őt az állatkert peceráusa tartóztatta fel némi nápolyi segítségével.

Ha Önöknek is kedvük támadt ellátogatni a Fővárosi Állatkertbe, vegyék elő az arcképes igazolványokat, és kiránduljanak egyet Budapestre!

Benke Máté



Különleges programok

Az állatkert rengeteg szervezett programmal várja látogatóit, láthatunk itt merülőseles cápaetetést, fókamókát, gorillaetetést és trópusi növénysszemlét is. A részletes programokat a honlapon (www.zoobudapest.com), illetve az itt található QR-kód beolvasásával tekinthetik meg.



„ÍZEK, IMÁK, SZERELMEK” AZ ÍZLELÉS KÜLÖNLEGES VILÁGA



A címben idézett, 2010-ben megjelent filmhez csupán annyi a kapcsolódásunk, hogy a főszereplő, az önmagát és boldogságát kereső nő utazásainak első állomása az az Itália, ami elbűvöli őt a finom ételek nyújtotta örömekkel. Ez a romantikus film az újrakezdésről, megismerésről szól – és hogy ebben a folyamatban az ízek is szerepet kapnak, nem véletlen. Hiszen az ízelelés nem csupán fiziológiai folyamat. Szeretjük érezni az illatokat, élvezni az ízeket, megcsodálni a látványt. A Vasutas Magazin áprilisi lapszámában a színek érzékeléséről és a színterápiáról írtunk. Most ismerjük meg az ízelelés különleges világát!

A különböző ízek és szagok azonosítása az egyik legősibb érzőműködés. Orrunk és nyelvünk receptorsejtjei kémiai ingereket fognak fel. A náthás emberek nemcsak az ételek szagát, hanem az ízt sem érzik, mivel a szaglás és az ízelelés szorosan összefügg egymással. Az ízelelés élménye függ az anyagtól, a genetikai tényezőktől és a múltbéli tapasztalatok is befolyásolhatják. A nyelv felületén mintegy 10 ezer ízelelőbimbó található, mindegyikben 10-20 ízérző sejtrel. Az egyes állatfajok különféleképp érzik az ízeket: például a macskákból hiányzik az édes íz receptora, a madarak pedig a csípős íze érzéketlenek. Sok állatnál nem különült el a szaglás és az ízelelés.

Ahogy a szaglásnak, az ízelelésnek is fontos szerepe van az ember és környezete kapcsolatában. Befolyásolja a táplálkozásunk minőségét, az ételek élvezetét, a jó közérzetünket, de a kellemetlen ízek és szagok felismerése egyes veszélyek elleni védekezésünk része is. A környezetünk érzékelésében a szaglás és az ízérzés az életminőség szempontjából kiemelt fontosságú. Jelentősége sokszor csak akkor tűnik fel, ha hiányzik valamelyik vagy működésében zavar alakult ki. A jó szaglásnak és az ízérzésnek szerepe van a gasztronómiában, borászatban, a kozmetikai és parfümiparban és még számos más területen.

Az ízérzés biológiai folyamata

Az ízérzés elsősorban a nyelvünkön történik, de a szájpadlásnak és a száj nyálkahártyájának, valamint a szaglásnak is szerepe van benne. A táplálék ízt a nyelvünk felületén és a szájüregünkben található ízérző receptorok ismerik fel. A nyelv felszínén ízelelőszemölcsök találhatók, ezek az ízelelőbimbóba csoportosult receptorsejteket tartalmazzák. Ha az anyag feloldódik a nyálban és így érintkezésbe kerül az ízérző sejtekkel, megérezzük az ízt: az érzékszettekben ingerület jön létre, amit az

idegek az agykérgi ízelelőközpontba és a hipotalamuszba vezetnek. Az ízelelésünk idővel változik, vagyis idősebb korunkban máshogy érzékeljük az ízeket, mint gyerekként, ez többek között az ízelelőbimbók számának csökkenése miatt is van. Ízelelésünket és szaglásunkat a környezeti tényezők, a levegőszennyeződés, a dohányzás, az alkohol hosszú távon ronthatja.

Négyféle alapíz: sós, édes, keserű, savanyú elkülönítésére vagyunk képesek. A 20. század elején merült fel először a titokzatos ötödik íz. A gasztronómiához értők és az élelmiszeriparban jártasak még egy ízt csatlakoztattak a listához: az umamit. A szó japánul „kellemes, sós ízt” jelent, és tulajdonképpen egy aminosav, az L-glutamát íze, amely önmagában nem jelentkezik, viszont más izmolekulákkal társulva fokozza azok intenzitását és az ízelelőbimbóra gyakorolt hatását, így a teljes nyelv felületén érezhető.

Ízelelésünk és az egészségmegőrzés

A nyelvünk ízek iránti képessége egyrészt öröklött, másrészt bizonyos betegségek hatására változik. Az ízelelés tudományával sok szakterület foglalkozik, a biofizika, biokémia, az idegtudomány, a genetika, a kémia, a filozófia, sőt napjainkban új tudományágak is kialakultak, a molekuláris gasztronómia után többek között a neurogasztronómia vagy a gasztrofizika, de például az érzékszervi marketing kifejezés is ismert. Vannak, akik az evés pszichológiáját kutatják, különös tekintettel arra, hogy milyen hatással vannak a színek, a formák, a hangok és az emlékek az ízérzésünkre.

Az ízelelési betegségek – melyek nemcsak az idősebb életkor, de gyógyszer mellékhatás következtében is kialakulhatnak – kezelése fontos, hiszen ha nem ízlik az étel, nem szívesen esznek a betegek. Ha van íze az ételeknek, az étvágy is visszatér, és vele a jobb közérzet is. Azok, akik a koronavírus-fertőzés miatt a szaglásuk és ízérzésük csökkenését, elvesztését tapasztalták, arról számoltak be, hogy hetekbe telt, amíg ez a tünet elmúlt. A kutatások azt mutatják, hogy a vírus nem az idegsejteket teszi tönkre, hanem a környező sejteket fertőzi. Ez jó hír, mert ha nincs idegkárosodás, a szaglás és ízelelés valószínűleg helyre fog jönni, még ha sok időbe telik is.

A keleti orvoslásban már évszázadok óta ismerik és alkalmazzák az ízek gyógyító tulajdonságait. Szerintük egyes ízek szoros összefüggésben állnak bizonyos belső szervekkel, így a gondosan kiválasztott táplálékokkal megőriz-

hetjük szervezetünk különböző területeinek egészségét. Mindannyian jártunk már olyan orvosi vizsgálaton, amely úgy kezdődött: „Nyújtsa ki a nyelvét!” Az orvosok a nyelven észlelhető különböző elváltozásokból bizonyos betegségekre, leggyakrabban emésztőszervi betegségekre következtetnek. Az ízelelés vagy a szaglás elvesztése esetén forduljunk szakorvoshoz!

Néhány szó a fűszerekről

Ha ízérzéséről beszélünk, nem maradhat el a fűszerek említése sem. Használatukhoz ismernünk kell hatóanyagaikat és hatásait is, hogy például az étvágyfokozó vagy akár betegségmegelőző tulajdonságaikat is kiaknázhassuk. A fűszerek ízfokozó hatásukkal jó közérzetet eredményeznek, ha megfelelő használat mellett akár házipatikánk természetes gyógyítói is lehetnek. A legfőbb hatóanyagaik az illóolajok, ezek adják a fűszernövények jellemző illatát, ízt, aromáját, ételünk íze és illata főleg ezeknek köszönhető.

Most júniusban ontja a természet a zöldfűszereket, friss gyümölcsöket, ízletes zöldségeket. Használjunk ki minden egészséges lehetőséget a finom nyári ízek élvezetére. Mindeközben ne felejtsük el a világ legnépszerűbb édességének, a csokoládénak az íz- és illatanyag-összetevőit is megvizsgálni – persze csak módjával, de annál nagyobb örömmel.

Hum Krisztina



IDŐUTAZÁS AZ ORIENT EXPRESSZEN

LEGENDA PÁRIZS ÉS KONSTANTINÁPOLY KÖZÖTT



1883-ban indult a Budapesten is megálló Orient Expressz, amelyre kezdettől fogva úgy tekintettek az emberek, mint a luxusutazás megtestesítőjére.

George Mortimer Pullman amerikai vállalkozó volt, aki nemcsak kitalálta, de meg is valósította a vasúti étkező- és a hálókocsit, egyúttal a luxusvonat fogalmát. A mozgó „szállodák” 1858-ban, az „éttermek” 1863-ban mutatkoztak be Pullman jóvoltából a tengerentúli síneken, és mivel hatalmas sikert arattak, csak idő kérdése volt, hogy mikor jelennek meg hasonlóak az európai vonalakon.

Jelentkeznek a belgák

Lehet, hogy voltak korábbi próbálkozások, de az európai luxusprojektet ugyancsak egy személynek, Georges Nagelmackersnek sikerült meghonosítania. A belga üzletember 1867-ben érkezett az Egyesült Államokba, ahol nemcsak Samuel Cunarddal, a hajókirállyal ismerkedett meg, de Pullmannel is, még inkább a Pullmann üzemeltette vonatokkal. Miután pár év alatt kellő tapasztalatot szerzett, visszatért Európába, és megalapította a a Compagnie Internationale des Wagons-Lits, azaz a Nemzetközi Hálókocsi Társaságot, támogatóinak pedig sikerült megnyernie II. Lipót belga királyt. Nagelmackers kizárólag luxuskocsikkal foglalkozott, amelyeket az akkoriban egyre szaporodó nemzetközi szerelvényekre lehetett csatolni. A Wagons-Lits aranykorát az időközben megkezdett kelet-európai vasúti fejlesztések hozták el. Az 1880-as évek elejére már Belgrádot, Bukarestet és Várnát is bekapcsolhatták a nemzetközi vasúti közlekedés vérkeringésébe – leginkább a magyarországi vasútfejlesztéseknek köszön-

hetően. Hamarosan elérkezett az idő, hogy már nem volt akadály, hogy Párizsból el lehessen jutni átszállás nélkül a Fekete-tenger partjára, így hát 1883. június 6-án Párizs és Varna között útnak indult Nagelmackers legnagyobb műve, az Orient Expressz.

Az egzotikus Kelet-Európa

A szuperszerelvény keleti végállomása Konstantinápoly volt (ma Isztambul), de akkor ez még csak úgy jött össze, hogy az utasoknak Várnában hajóra kellett szállniuk. A több mint 3000 kilométeres út három és fél napig tartott, ebből 15 órát a „hajókázás” tett ki. „Az első orient-expressz, a közvetlen vasúti vonal Páris s Konstantinápoly között, tegnapelőtt haladt át Bécsen s Budapesten. A vonat igen kényelmesen van berendezve, ágyakkal, vendéglővel stb. A vagonokra nagy aranyos betűkkel ez van írva: orient-expressz; e felett a félhold. (...) A menetdíj Párisból Konstantinápolyig 457 frank; az ellátásért a menetdíj 20%-a fizetendő” – írta 1883. június 8-án a Pesti Napló, ami azért különös, mert tudomásunk szerint a kocsikon a Compagnie Internationale des Wagons-Lits felirat és a belga királyi címer díszelgett.

A vonat Stuttgart, München, Bécs és Pozsony érintésével érkezett Budapestre, és haladt tovább Szegeden, Temesváron és Orsován át Bukarestig, majd onnan Várnáig. Nem volt hosszú szerelvény, általában öt kocsival közlekedett, ebből kettő volt poggyász-, kettő hálókocsi, egy pedig a társasági élet „központja”, az étkezőkocsi. Nem véletlenül reklámozták úgy: „Roi des Trains, Trains des Rois”, azaz „a vonatok királya, királyok vonata”, mivel azt már az első

pillanattól nyilvánvalóvá tette Nagelmackers, hogy kizárólag a jómódú utasokra gondolt; a vonat csak I. osztályú kocsikkal közlekedett, ráadásul gyakran előfordult, hogy az utasok egy részének semmi dolga nem volt a kelet-európai „egzotikus” tájakon.

Az első jelentős változást az 1889-es év hozta, amikor létrejött a Belgrád és Szófia közötti vasúti összeköttetés, és ez lehetővé tette, hogy a hajózást kiiktassák. Az új Orient Expressz ettől fogva Budapestig haladt változatlan útvonalon, onnan Belgrád, Nis és Szófia érintésével, a szárazföldről jutott el Konstantinápolyba, s a menetidő alig 68 óra volt. Ám a rövidebb menetidő ellenére sem szűnt meg a bukaresti-várnai hajózással lehetőség sem.



Ady Endre és a két fehér ló

Az Orient Expressz néha szó szerint is a királyok (hercegek, maharadzsa, szultánok és egyéb uralkodók) vonata volt – ilyenkor pluszkocsit kötöttek a szerelvényhez –, a luxusvonat körül hihetetlen sztorik keringtek. A bolgár cár, I. Ferdinánd például akkora vasútblond volt, hogy hazájában ő maga vezette a mozdonyt. A legnagyobb magyar hazárdjátékos és lótenyésztő nemes, a Krúdy Gyula által is megörökített Szemere Miklós állítólag két fehér lónak váltott jegyet, hogy luxusvonat vigye e pompás ajándékokat barátjának, a török szultánnak. „Senki sem tudta, hogyan, de még ki sem futott Párisból a vonat s még izgatott volt minden utrainduló, már legenda született, egy hercegnő legendája. A hercegnő most szállt be a vonatba, velünk utazik, fehér, csodálatos, beteg és titokzatos – dalolta a legenda” – írta Ady Endre a Világ című lapba, s tárcájának címe nem véletlenül az, hogy „Egy hercegnő az Orient Expresszen”. A költő írásából az derül ki, hogy a luxusvonat ugyanolyan nélkülözhetetlen eleme a pletyka és a titokzatoskodás, mint a vészfék. Vagy a vonatfűty.

Az Orient Expressz nagy korszaka az első világháború kitöréséig tartott, vagyis több mint harminc évig. A háború utáni időszakot követően – a vesztes hatalmak büntetéseképp – Németországot, Ausztriát és Magyarországot is elkerülte a vonat.

Agatha Christie és a másodosztály

1920-ban indult az új luxusvonat Simplon-Orient néven, ami Svájcban, Olaszországban és az ekkor létrejött Jugoszlávián át közlekedett, ám 1924-től már az eredeti útvonalon is járt újra az Orient Expressz. Noha a szerelvények ekkor már nem öt kocsiból álltak, a luxus továbbra is hozzátartozott az utazásokhoz. De a vonat két világháború közötti időszakának legismertebb epizódja valójában meg sem történt. Agatha Christie „Gyilkosság az Orient Expresszen” című krimijéről van szó, a főszerepben Poirot felügyelővel, és az 1933-ban kiadott krimiben csak az alapszituáció nem kitálat – 1929-ben a vonatnak valóban napokig kellett a hóban vesztegelnie.

Amikor 1939-ben kitört a második világháború, az Orient Expressz ismét megszűnt, bár a front egy évig még nem érintette útvonalát. Az újraindulásról pedig természetesen csak 1945 után, a vasúti pályák helyreállítása után lehetett szó, és ha a magyar vonatkozásokat nézzük, akkor az 1948-as tekinthető az újraindulás évének. Ugyanakkor Stockholm és Szófia között Balt-Orient Expressz elnevezéssel indítottak nemzetközi vonatot, mindeközben az „eredeti” Orient elveszítette luxusjellegét. Ezek a vonatok már inkább hétköznapi járatok voltak, és még azt a szentségtörést is elkövették, hogy másodosztályú kocsikat is forgalomba állítottak. A régi fénye a menetrend szerinti vasúti közlekedésben többé nem ragyogott. A sztálinizmus évei alatt csak Párizs és Bécs között, 1955 után pedig Párizs és Bukarest között közlekedett. Budapest 1977-ben lett a keleti végállomása, 2001-től Bécs és Bécs között járt. Ám ekkor már több mint 25 éve közlekedett – és a mai napig létezik – olyan nosztalgia vonat-vállalkozás, amely valódi utazást és időutazást egyszerre kínál a muzeális kocsikkal felálló Orient Expressszel.

Legát Tibor



A GÖRDÜLŐ SZÁLLODA



Ki ne ábrándozott volna már arról, hogy milyen is lehet hálókocsival beutazni a világot, elmerengeni az elsuhanó táj látványában és mindennap egy új városban vagy akár egy új országban felébredni? Párizs, Isztambul, Velence... Sokan nem is tudják, hogy az Orient Expressz legnagyobb riválisa éppen egy magyar különvonat.

A 90-es években a MÁV Nosztalgijánál „dübörgött” az üzlet. A rendszerváltást követően Magyarország népszerű úti cél volt, rengeteg nyugat-európai csoport érkezett, hogy megismerhesse, milyen az élet a Vasfüggöny túloldalán. Minden hétvégén közlekedett nosztalgiajvonat Budapestről a Dunakanyarba, a Balaton partján és akár heti több alkalommal is a „Mágikus Magyar Pusztába”, melyet ekkor a lajosmizsei tanyavilág jelentett. Az egynapos programok mellett ugyanakkor egyre nagyobb igény mutatkozott – főleg az angol partnerek részéről – többnapos, hálókocsis utazásokra. A gőzvontatású Royal Hungarian Express eleinte háromnapos programok keretében hazánk kiemelt turisztikai célpontjaira gördítette el a tehetős külföldi turistákat. Az idő múlásával egyre több külföldi úti cél, így Bécs, Krakkó és Prága is megjelent a repertoárban, de az igazi áttörés 2005-ben következett be, amikor a szerelvény már Isztambulig is eljutott.

A vonat ekkor a korábbi kormányzati flotta háló-, szalon- és étkezőkocsijaiból állt össze. A kocsikon elvégeztek néhány módosítást, hogy komfortosabban utazhassanak a vendégek, de az utazások így is igazán nosztalgikusak maradtak.

A Danube Express

Az idő előrehaladtával a Royal Hungarian Expressz ismertsége mellett a vendégek igényei is egyre nőttek. Megfigyelhető volt, hogy a szalonkocsik privát fürdőszobával is felszerelt VIP fülkéi – a normál fülkéknél jóval magasabb áruk ellenére – szinte azonnal elkeltek, és egyre többen kezdték el hiányolni a légkondicionált utastereket is. Az igények kielégítése érdekében új kocsik gyártásában gondolkodott a MÁV Nosztalgia és angol befektető partnere, Howard Trinder. Kapóra jött, hogy 2004-ben a Magyar Posta felhagyott a vasúti levélszállítással és értékesítette vasútikocsi-flottáját. Ekkor tett szert a vállalat a jó állapotú, 1991-ben a Ganz-Hunslet által gyártott postakocsikra, melyek megfelelő alapok voltak egy új hálókocsitípus kialakításához. Gondos tervezést követően 2008-ra elkészült négy darab Deluxe hálókocsi, melyből egy a MÁV Nosztalgia, három pedig Howard úr tulajdonába került. A kocsikban 5-5 saját fürdőszobás, széffel és gardróbszekrénnel felszerelt, légkondicionált lakosztályt alakítottak ki. A kiváló forgóváz miatt rendkívül csendesen futó hálókocsikban valódi élmény az utazás. A forgalomba állásukat követően Royal Hungarian



Express helyett már Danube Express néven indultak útnak a vonatok. Az új brand sikerére más társaságok is felfigyeltek.

Az Arany Sas leszáll

Hosszú tárgyalásokat követően 2014-ben átvette az utazásszervezési és értékesítési feladatokat a brit Golden Eagle Luxury Trains (GELT), a világ legnagyobb, hosszú távú különvontatos utazásokat szervező társasága. A Danube Express innentől már csak a járművek tulajdonosaként vesz részt az együttműködésben, a MÁV Nosztalgia, illetve most már a MÁV Rail Tours feladata az utazások kivitelezése, teljes körű lebonyolítása.

A GELT számos újítást hozott a projektekbe. A korábbiaknál is magasabbra helyezte a fedélzeti szolgáltatások színvonalát, megtartotta a Danube Express által bejáratott és jól működő útvonalakat, ugyanakkor számos újat is bemutatott. Ilyen újdonság volt a 2014. október 15-én útnak indult, Jewels of Persia (Perzsia ékkövei) elnevezésű vonat, melynek úti célja máig a társaság valaha volt legezotikusabb desztinációjának számít. Valódi vasúttörténeti kuriózum, hogy egy európai vonat eljutott Irán területére, ahol rendkívül változatos körülmények – magas hegyek, mély völgyek, alagutak, viaduktok, végláthatatlan sivatagok – tarkították az útvonalat. A kocsik először vettek részt kompozásban – egyből kettőn is – a Boszporuszon és a Van-tónál. Ugyan megterhelte azokat a nagy hőmérséklet-ingadozás, valamint az éjjeli intenzív fűtési és a nappali klimatizálási igény, a magyar flotta járművei kiállták az időjárási és domborzati körülmények próbáit.

2017-ben bővült a luxusflotta: forgalomba állt a Balaton bárkocsi, mely egy korábbi étkezőkocsiból lett átépítve, valamint egy egyedülálló aggregátorkocsi is, mely a szerelvény folyamatos energiaellátását biztosítja, akár napokon át is. Később, három német hálókocsi átalakításával megszülettek a Superior hálókocsik, melyekben 4-4 franciaágyas lakosztály került kialakításra.

A pandémia után

A pandémia miatti lezárások természetesen a luxusvonatok közlekedését is ellehetetlenítették. Szerencsére ma már újból lehet utazni, egyre több ország lazít a beutazási szabályokon, így a Golden Eagle Danube Express is újra útnak indulhatott. Idén május 9. és május 16. között közlekedett első alkalommal az amerikai Tauck utazási iroda megrendelésében Bécs – Innsbruck – Vaduz – Zürich – Milánó útvonalon, olyan természeti értékeket is érintve, mint a Semmering-hágó, a Szent Gotthárd-hágó és a Comói-tó. A foglaltsági adatokat látva bizakodunk, így hacsak nem jönnek újabb lezárások, akkor idén közel 100 napot lesz úton a telt házaz szerelvény.

Belák Viktor



Luxus kipróbálásra

A Deluxe hálókocsik kipróbálására gyakran adódik lehetőség a MÁV Rail Tours egynapos utazásain. Idén június 18–19-én az „osztrák Dunakanyarba” közlekedő Szentivánéji Álom Expresszben, valamint az év végi egynapos Advent Expressz kirándulóvonatokban közlekedik ilyen kocsi, Residence néven.

Részletek az utazásokról: www.mavrailtours.hu

NAGYVÁROSI OÁZIS

Ki mondta, hogy saját virágoskertről csak a falusiak vagy a családi házban élők álmodozhatnak? A városlakók ugyanúgy élvezhetik a kertészkedés jótékony hatásait, mint a vidékiek, elég hozzá egy balkon, loggia, franciaerkély vagy gang. Színek, ízek és illatok az emeleten.



A kertészkedés nagyszerű és hasznos időtöltés. Egy olyan hobbi, alkotótevékenység, ami egyszerre kíván kreativitást és szabálykövetést; ami egyszerre fejleszti az önbizalmat, oldja a stresszt és erősíti az immunrendszert; és ami nemcsak saját, hanem mások örömére is szolgál. Hiszen a végeredmény mellett, hogy szemet és lelket gyönyörködtet, fontos a klímavédelem és a hasznos a rovarok szempontjából is.

Tervezés

A sikerhez csupán három dolog szükséges: alapos tervezés, kitartó gondoskodás és szerető odafigyelés. Ezért, mielőtt nekivágnánk az erkély beültetésének, a kívánt hatás elérése érdekében válaszoljuk meg a következő kérdéseket:

- Miért szeretnénk beültetni a balkont? Takarás céljából, természetes nyári hűsítő megoldásként, eddigi üres/lomos terület hasznosítása miatt, a látvány, hangulat fokozása érdekében vagy saját termés szüretelése végett?
- Milyen adottságai vannak az erkélyünknek? Napos, árnyékos, szeles stb. Ez ugyanis meghatározó a növényválasztás szempontjából.
- Mi mennyi időt szeretnénk kint tölteni? Csak kertészkedni és gyönyörködni szeretnénk az erkélyen vagy kint kávézni, étkezni is? Ha utóbbi, vigyázzunk, nehogy elvegyük saját magunktól a teret!
- Milyen szabályok ültetési/beépítési szabályok érvényesek a társasházunkban?

Előkészítés

Ha megvannak a válaszok, irány a kertészet! Ma már felszerelés, kiegészítők és növények tekintetében is óriási a választék, tényleg megvásárolhatunk szó szerint bármit, mi szem-szájnak ingere. A szebbnél szebb növényekkel azonban vigyázzunk! Ha figyelmen kívül hagyjuk ültetési helyszínünk adottságait, csalódní fogunk. Tudjuk, hogy bár nagy lesz a kísértés, napos helyre fény- és melegkedvelő, félárnyékos-árnyékos helyre pedig árnyékot is tűrő növényt ültessünk. A másik fontos tudnivaló, amiről ne feledkezzünk meg: a növények felfelé és oldalirányba is nőni, terebélyesedni fognak! Úgy alakítsuk ki a teret, hogy hagyjunk elég helyet a növekedésnek!

Az ültetőedények, cserepek, kaspók kiválasztásakor gondolkodjunk nagyban! Nem tanácsos elaprózni az ültetést.

Sem látványában, sem a növény fejlődése szempontjából nem jó a sok kis cserép, amiben ráadásul hamarabb ki is száradnak a virágok. Az edény vásárlásakor – egy egyszeri nagyobb befektetés ellenére is – érdemes odafigyelni a víztárolásra és -elvezetésre. Ma már léteznek olyan praktikus megoldások, amelyekkel a locsolás gyerekjáték lesz, hiszen tartó és akár önadagoló rendszerekkel, ráadásul így nem zúdíttuk az összes vizet az alsó szomszéd nyakába sem. A föld minőségére és típusára is fektessünk nagy hangsúlyt. Ne az utcáról hozzunk fel innen-onnan összeszedett földet, hanem vegyünk speciális, tápanyagban gazdag és a növény igényeinek megfelelő talajt, kis növendékünk meg fogja hálálni. És ha már mindent megtervezünk, előkészítünk, jöhetnek a növények!

Virágom, virágom

Egynyári vagy évelő? Földre, korlátra vagy felfüggeszteni? Ha a tervezés során megválasztottuk a fenti kérdéseket, könnyű lesz ezeket a dilemmákat is eldönteni.

Balkonra elsősorban egynyári növényeket érdemes ültetni. Kúszónövényekkel lehetőleg ne kísérletezzünk erkélyen, nehéző kordában tartani őket.

Ha bőséges hellyel rendelkezünk, néhány nagyobb cserepet is elhelyezhetünk, de csak olyan örökzöldekkel vagy évelőkkel, amik nem fognak túlőnni minket.

Korlátra ma már könnyen és kényelmesen tudunk speciális kialakítású balkonládákat felszerelni, amelyekbe sok népszerű virág közül választhatunk, akár szín, forma és illat alapján is.

A mi kedvenceink:

- **Muskátli:** az örök klasszikus, ami ráadásul tavasztól egészen az első fagyokig folyamatos virágompával örvendeztet meg minket.
- **Begónia:** kisebb és árnyékosabb erkélyek kedves növénye, ami egész nyáron virágzik.
- **Díszcsalán:** virágot ugyan nem hoz, színes levelei mégis csodaszépek és hangulatosak, ráadásul nagyon egyszerű a gondozása. Ha kevés befektetéssel szeretnénk látványos eredményt elérni, ezt válasszuk!
- **Fukszia:** az árnyékos balkonok kedvence, igazán különleges virágzattal.
- **Lobélia:** a kék vagy lila virágpárna vidámmá varázsol minden erkélyt.
- **Petúnia:** védett helyen egész nyáron át ontja virágait.

Balkonveteményes

Remek elfoglaltság, ráadásul a saját termés íze semmihez sem hasonlítható! Igaz, hogy nem fogunk tudni mindent megtermelni egy ekkora helyen, de vannak fajták, amelyek kifejezetten alkalmasak az erkélyen történő nevelgetésre. Ilyen például az összes fűszernövény, és ha főzés közben ezeket használjuk, egészen más élményben lesz részünk.

Az alábbiakat javasoljuk a balkonveteményesbe:

- **Fűszernövények** (pl. rozmaring, zsálya, kakukkfű, oregánó, petrezselyem, bazsalikom, snidling, koriander, menta, citromfű)
- **Koktélparadicsom**
- **Csilipaprika**
- **Saláta**
- **Fokhagyma**



Csohány Domitilla

Nyár – kert – kalandok

Adott egy szép udvar, benne ezernyi lehetőséggel és felfedeznivalóval, a gyerek mégis egész nyáron csak bent gubbasztana vagy a telefont-videójátékot-számítógépet-távírányítót nyomogatná naphosszat? Ez csak rajtunk, felnőtteken múlik. Ha ezeket az egyszerű, mégis nagyszerű játékokat elkészítjük és megmutatjuk neki, esze ágában sem lesz a szobában kuksolni, sőt, felkészülhetünk egy nagyobb gyereksereg fogadására is a szomszédoktól a barátokon át az ovis- és osztálytársakig, mert mindenki nálunk szeretne majd játszani.

A kicsik képzeletének ugyanis semmi sem szab határt: bunkert, bázist, szuperhőscsatát, kincskeresést vagy királylánymentést rendezni könnyebb, mint gondolnánk. Ráadásul ezek a kerti élmények olcsóbbak bármelyik bolti játéknál, és a nyár is feledhetetlenebb lesz általuk. Eresszük hát szabadjára gyermeki énünket, engedjük egy kicsit a mintakertideából, és varázsoljuk a telket – vagy legalább egy részét – gyerekbaráttá. Irány a kert!

A bázis: bunker vagy babsátor?

Rengeteg szerepjáték alapja egy bunker, ahol ki lehet találni a titkos terveket, ahol el lehet bújni az ellenség elől, ahol fel lehet készülni a következő akcióra, vagy ahol lehet „főzni”, olvasni, megvendégetni a játék babákat stb. A sort a végtelenségig lehetne folytatni. Határozottan kijelenthetjük, hogy igazi bunker nélkül nincs gyerekbarát kert. A bunker készülhet pusztán nagyobb faágakból, aminek ügyes elrendezéssel és kötözéssel lehet sátor vagy „lapos tetős” formája, sőt előtetős változata is. Ha a sátorba rendezett fákat beborítjuk egy régi lepedővel vagy pléddel, máris kész a tipi, vagyis az indián sátor. A hangulatot tovább fokozhatjuk, ha a lepedőt előtte befes-

tik a gyerekek saját csapatnévvel, mintákkal, rajzokkal. A legizgalmasabb bázis az összes közül talán mégiscsak az örök klasszikus, a vidéki udvarok elmaradhatatlan kelleke, ahol bizony babra megy a játék, azaz a babsátor. Öröm már maga az elkészítése is a kis babszemek kiültetésétől kezdve a növekedés figyelésén át a szurkolásig, hogy a futóbab minél feljebb szaladjon, legalább olyan messzire, mint az égis éré paszuly. Közben a kicsik rengeteget tanulnak a háztáji gazdálkodásról és a növény fejlődéséről, míg el nem készül a sűrű, hús és mutatós babsátor. A legjobb pedig az egészben, hogy a végén a termésből készült levest, gulyást vagy főzeléket is boldogan fogják kanalazni a gyerkőcök.

A babsátor elkészítése:

Vegyünk kb. 9 db, legalább 2,5-3 méteres karót. Jelöljünk ki egy legalább 150 cm átmérőjű kört és ássuk föl a peremét. Szúrjuk le mélyen a karókat, hogy stabilan álljanak, és a tetejüket először 2-3-asával, majd az összeset kötözzük össze gúlába. Ne felejtünk el bejáratot hagyni! Hogy jó sűrű legyen a bunker, a karók közé vízszintesen is kifeszíthetünk spárgát. A karók tövébe ültessünk el 4-5

magot (előtte pár órára beáztathatjuk kamillával vagy körömvirággal, hogy ellenállóbbak legyenek). Érdemes a karók belső oldalára ültetni, hogy később könnyebb legyen gyomlálni. Végül a magokat locsoljuk be alaposan, és később is tartsuk nedvesen a földet. A bab hamarosan úgy fog futni...

Sarazni jó

Attól, hogy mi, felnőttek óvakodva kerülünk ki minden pocsolót, a gyerekek ellenállhatatlan vágyat éreznek arra, hogy mindegyikbe beleugráljanak. Ez nem mindig öröm, és nem is mindig engedjük, ezért most engeszteljük ki a kicsiket. Hagyjuk, hogy pancsoljanak, fröcsköljenek, sárazzanak bátran a kertben. Az egyik legnagyobb móka, ha a kert locsolása végén a kezükbe adjuk a slagot. Sőt, egy kis területet be is áztathatunk nekik, ahol kedvükre dagaszthatják a sarat. Főzés, iszapcsata, sárgyurma, bármi kialakulhat belőle. Attól se ijedjünk meg, ha egy pici a szájába is kerül, az csak az immunrendszerét fogja erősíteni. Piszkos gyerek – boldog gyerek. Milyen igaz! Este pedig majd megfürdik.

Nincs akadály

Mindenki hős szeretne lenni – és néhány egyszerű trükkel mindenkiből azt is varázsolhatunk. Rövid előkészítéssel izgalmas akadálypályákat állíthatunk össze a kertben.

Lehet ez szuperhősküldetés vagy egy kincskeresés része, de lovagokként is elindulhatnak a királylány megmentéséért. A végeredmény pedig: kaland, kihívás és sikerélmény.

Kötélpálya: csak a kertben álló fákra és egy hosszú zsinórra lesz hozzá szükség. Feszítsük ki a fák közé a zsinórt át-lósan, keresztbe-kasul különböző magasságokban. Máris kész az akadálypálya, amin át kell kelni. Nagobbaknál nehezíteni is lehet a feladaton, ha hozzáér valaki a kötéhez, az kiesik a játékból.

Lufi – nem csak dekoráció: a vízbombát mindenki ismeri. De más is lehet ám a színes léggömbökből! A lufi-pinata a forró nyári napok elmaradhatatlan játéka. Töltsünk meg jó sok lufit vízzel, kössük meg a végüket egy zsinórral, majd kössük fel őket egy fa ágaira. A gyerekek már indulhatnak is a csatába, vagy megküzdeni a gonosszal egy bottal a kezükben, amivel ki kell lyukasztani a vízzel teli lufikat.

Célba dobás: rengeteg házi változata ismert, mi most a pontgyűjtős változatokat mutatjuk be. 5 db vödröt számozzunk be (10, 20, 30 stb.), és tegyük egymás mögé sorba. Mindenkinek három dobása lehet (kislabdával, babsákkal, dióval, kavicssal stb.). Aki a legtöbb pontot gyűjti, az nyer. A másik játék, amihez biztos akad otthon kellék, az a vidámparkok ismert játéka, amikor egy konzervdoboz-piramist kell ledönteni. Nem lehet megenni!

Csohány Domitilla





Gyereknapi a MÁV-START-nál

Az idei évben szeretnénk volna, hogy a vasutas családok gyermekei legyenek a főszereplők a közösségi oldalainkon, ezért egy videós játékot indítottunk, amelynek keretében arra kértük kollégáink gyerekeit, meséljék el videóban, szerintük mivel foglalkoznak vasutas szülei és hogyan képzelik el egy-egy munkanapjukat. A kollégák számos videót küldtek be. A legedesebb gyerekszájukat a közösségi oldalainkon lehet megtekinteni. A mi kedvenceink:

„Az anyukám külföldi jegypénztáros és a nyomtatógépből ki nyomtatja a jegyeket. Apukám mozdonyvezető és tud tolatni a mozdonyal. Sok utast vesz fel és elmennek nagyon messzire, mint Pécsre meg Szegedre.”

„Apukám azon dolgozik, hogy az emberek vonaton tudjanak utazni, például olyan gépeket beszerez, amelyikből jegyet lehet kivenni. Apukám korán reggel bemegy a munkahelyére, számítógépen dolgozik, siet haza, hogy tudjon velünk találkozni és nagyon büszke vagyok rá.”

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2022. június 20.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „A Balaton változatlanul a kerékpárosok legkedveltebb célpontja.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Matisz Norbert** olvasónknak!

	PONTOS CELTÁRS ERED- MÉNYE	NEM HAGY ÉHEZNI	MASINA	YARD, RÖVIDEN	HÍRT KÜLD	ÉTKES, FALÁNK	KÖRÜL- BELÜL, RÖVIDEN	SPANYOL GÉP- KOCSIK JELZÉSE	VASI KÖZSÉG LAKOSA	IGEN, ANGOLUL	FÜL KÖZEPE!	KETTŐ!	APRÍT, ZÚZ	EZÜST- FEHER, KEMÉNY FÉM	EGYKORI HOSSZ- MÉRTEK	BILIÁRD- FÉLE JÁTÉK	
1																	N
ÖGÖRÖG ÁMITÁS- ISTENNŐ				ABRAK- NÖVÉNY				HŐKE RÉSZE!			PEZSGÓ- MÁRKA						
CAMMOG (TÁJSZÓ)				... KLEE; FESTŐ				... MAJOR; NAGY MEDVE			KÖBE JE- LET VÉS FOGADÁ- SÁRA				A XENON VEGY- JELE		
A TÚL- OLDALRA			MATERI- ÁLIS HIRTELEN TASZÍTÁS					IZMOSÍT		PEDIG MÁR A KEZDET- KOR			MILLI- LITER ESZ- TENDEI			ZORRO JELE KARÁT, RÖVIDEN	
RÓMAI 50-ES		LUTÉCIUM	KÉTKEZI (MUNKA)		ÍRÓ (UM- BERTO) BARNÁS SZÍN				KÉRDŐ- SZÖCSKA EBBE AZ ELEJÉN!	NARANCS NEDVE FRISS (NAPILAP)			TALAJ- MŰVELŐ ESZKÖZ ÉJ KÖVETI				
2																	TRÍCIUM VERSEN- GÉSBEN: ELŐNY
TYÜK, NÉPIESEN				A-RÓL PÁRJA TESLA				NYÍRÓ ... SZINESZ- NŐ GYÁRI			ÜGY- SZINTÉN TÖRLŐ- RUHA				1/2 FÜRT!		
GÁRDÓ- NYI-HÓS DÖREJ HANGJA					JOJÚ PÁ- ROS BETŰ KÉMIAI ELEM			SÚROLÓ- POR INDÁS NÖVÉNY			KIRÁLYI ÜLŐHELY BECÉZETT ARANKA						
KÉTSZER, LATINUL				KIRAKÓS JÁTÉK MAGASZ- TAL						OBOA VÉGE! SZEM, ANGOLUL				ÉRKEZIK, RÖVIDEN TELLER ... (FIZIKUS)			
UNITED KINGDOM, RÖVIDEN			APRILIS, RÖVIDEN MÁLNÁS KÖZEPE!			TOJÁS, NEMTŰL TÉRKÉP KÖZEPE!			SZAMÓ- CÁS KÉTJE- GYÚ BETŰ							ÉSZAK, RÖVIDEN PÁROSAN KÉRI!	
LONDONI SUGÁRÚT					CSEL- SZÖVÉS ELETKT- RON								IDŐBEN MEGJÖN A SUGÁR JELE				
3													ELŐKELŐ, RANGOS				

Állj, mert jön a vonat!



Nagy volt a nyüzsgés a Sántanodában, ahová a kis mozdonyok, motorvonatok, jelző- és biztosítóberendezések járnak. A diákok alig bírtak már magukkal a ragyogóan szép időben, úgy gondolták, már mindent megtanultak, ötszre tudják a leckét a közlekedési szabályokból, ha álmukból felébresztenék őket, akkor is kívülről fújnak a forgalmi utasítást és a menetrendet. Érződött, hogy a végéhez közeledik a tanév. A bizonyítványosztás azonban még hátravolt.

Öreg, tapasztalt tanáruk, Vili bá, a fénySOROMPÓ azonban tudta, hogy a java csak most jön, a legfontosabb lecke még hátravan. Elindult hát az osztállyal egy útátjáróhoz. Először a mozdonyokat, motorvonatokat vizsgálta vészfékezésből, ahol természetesen az kapott 5-öst, aki minél hamarabb meg tudott állni. De bármennyire ügyesek is voltak a kisdíákok, a mozdonyok fékútja nagyon hosszú volt. Vili bá ezután a kis sorompókhoz fordult:

– Látjátok? Ezért olyan fontos a mi munkánk. Folyton figyel-nünk kell és idejében cselekedni, mert a vonat akkor sem tud megállni, ha szeretne. Már akkor meg kell állítanunk a for-galmat, amikor nem is látjuk a közeledő vonatot, nehogy egy gyalogos, kerékpáros vagy autó a sínekre hajtszon.

– Ez nem bonyolult... Mi ebben a nehéz? Ez lesz a legkön-nyebb vizsgánk – mondogatták kicsit öntelten az ifjoncok.

Ez a hozzáállás kicsit sem tetszett Vili bának, de nem szólt semmit. Beállította a legnagyobb hangú fénySOROMPÓT a ke-resztesződésbe. Az elején jól ment minden. Szépen villogott fehéren, mindenkire rámosolygott, majd ha megkapta a jelet, hogy nemsokára szerelvény érkezik, gyorsan átváltott piros-ra. A jelzésre a sofőrök megálltak a sín előtt, és várták, hogy elmenjen a vonat. Egy idő múlva azonban a kis fénySOROMPÓ-nak egyre többször meggyűlt a baja az autósokkal. Volt, aki figyelmetlenségből, volt, aki fegyelmetlenségből nem állt meg a piros jelzés ellenére sem. Pedig olyan erősen világított már a lámpájával, ahogy csak bírt. Ekkor Vili bá gyorsan köz-belépett, és olyan mérgesen és határozottan nézett a jármű-vezetőkre, hogy senkinek még csak eszébe sem jutott áthaj-tani a pirosra. A kis sorompók megszeppenve pislácoltak. Vili bá megnyugtatta őket, hogy neki sem ment mindig ilyen könnyen, és elmesélt egy történetet ifjúkorából:

„Ugyanilyen ifjú voltam, mint ti most. Ahogy megkaptam a bizonyítványomat, azonnal szolgálatba álltam, alig vártam

már, hogy igaziból is kipróbálhassam magam. Ugyanilyen bátran fogtam neki a munkának, mint ti. Aztán egy napon egy ember elkezdett velem kiabálni, hogy minek mutatok ti-los jelzést, mikor nem is jön a vonat. Hiába mondtam, hogy itt van a közelben, nem hitt nekem. A sofőr várt egy ideig, majd fogta magát és áthajtott a síneken. Csakhogy közben a vo-nat is megérkezett! A mozdony hiába húzta be teljes erejéből a vészféket, már a kerekei is szikráztak, az autó nem úszta meg. Szerencsére – a fékezésnek köszönhetően – csak a hátsó lökhárítóját kapta el a vonat orra, így nem sérült meg senki, csak az autó, és egy kicsit a mozdony fényezése, de lehetett volna nagyobb baj is belőle. Bár a sofőr szegte meg a szabályt, én sokáig mégis magamat hibáztattam, hiába mondta mindenki, hogy nem én tehetek róla. Folyamatosan azon agyaltam, hogyan tudnám megállásra bírni azokat, akik nem veszik figyelembe a tilos jelzést. Talán szögeket kellene az útra szórni? Vagy falat húzni a sín elé? Aztán egy forgal-mas péntek délután meglátogattott kedvenc tanárom, Sorom-pó Ottó bácsi, és egy kicsit besegített a munkába. Amikor a sorompó lement, arra valóban jobban figyeltek az autósok, pedig a mi piros jelzésünk ugyanazt jelenti, mint egy zárt sorompó. De Ottó bácsi elmesélte, hogy neki sem hisznek mindig. Vannak, akik kikerülnek, de volt már olyan is, amikor ő került kórházba, mert simán keresztülhajtott rajta egy autó. Először csodálkoztam, hogy Ottó bácsi ezek után is vissza-jött dolgozni, de akkor rájöttem, hogy mi nem sértődhetünk meg és nem adhatjuk fel, mert akkor tényleg káosz lenne az utakon. Mindig tenni kell a dolgunkat, ha tetszik másoknak, ha nem” – fejezte be Vili bá. A diákok tátott szájjal hallgatták öreg tanárunk történetét. Több lecke nem is kellett nekik, min-denki kitűnő bizonyítvánnyal zárta az iskolát. És mindig, min-dent megtesznek azért, hogy senki se menjen át a pirosra.

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt

72. VASUTASNAP

IDŐPONT: 2022. július 9. szombat



HELYSZÍNEK ÉS FŐ FELLÉPŐK

SZEGED: IRIGY HÓNALJMIRIGY ÉS SZEGEDI-VARGA SHOW

DOMBÓVÁR: SZANDI ÉS CAMEL

NYÍREGYHÁZA: ZOLTÁN ERIKA

SZOLNOK: KÖKÉNY ATTILA

ZALAEGRSZEG: BERECKZI ZOLTÁN



BUDAPEST: MARÓT VIKI ÉS A NOVA KULTÚR ZENEKAR ÉS AZ ALMA EGYÜTTES



További információ:
www.vasutasmagazin.hu/vasutasnap2022