

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTAS **MAGAZIN**

www.vasutasmagazin.hu

**„ELKÖTELEZETT, LOJÁLIS
KOLLÉGÁKKAL DOLGOZOM
EGYÜTT”**

– interjú Kelemenné Bándoli Melindával,
a MÁV KfV Kft. ügyvezető igazgatójával

**BALATON A SZÁMOK
TÜKRÉBEN**

**EUCCHARISZTIKUS
VILÁGKONGRESSZUS**

**MEGÚJULT
A NYUGATI**

71. ÉVFOLYAM • 2021. OKTÓBER

KfV 25 éves • Toldi mozdony • Magyar Falu Program • Megújult Bzx • Eltérésoztatás • Duális képzés • Józsa Gyula • FKG – új munkagép • Kvassay híd • Planet Budapest 2021 mozdony • Környezetünkért • Múlt-kor • Bánya, vasút, Salgótarján • Keresztrejtvény • Mese

VEZETŐI INTERJÚ

„Elkötelezett, lojális kollégákkal dolgozom együtt”
– Interjú Kelemenné Bándoli Melindával, a MÁV KfV Kft.
ügyvezető igazgatójával

4

HÍRVONAL

Toldi mozdony, megújult Nyugati, Magyar Falu Program,
Forgalomba állt az első megújult Bzx mellékkocsi

8

HR-HÍREK

Sikeres bérmegállapodások a MÁV-Volán-csoportnál,
Támogatlak program, Eltérésoktatás és vizsga, Duális képzés

15

MUNKATÁRSUNK

Józsa Gyula, Kondor Balázs és Némethné Jancsi Ilona
kollégáinkkal beszélgettünk

18

MÁV-START HÍREK

Balaton a számok tükrében, Októberben indul az IC+ 1. osztálya,
Okosjegy, 52. Nemzetközi Eucharisztikus Világkongresszus

24

HÉV-HÍREK

Ünnepel a Kvassay híd a H7-es vonalon

34

BÜSZKESÉGÜNK

Rangos kitüntetések és dícséretetek,
Kerek születésnap vasutas módra

50



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felélős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold,

Sin Bettina, Szentes Bíró Ferenc, Völgyi Katalin, Vörös Tibor

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

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

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

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

ELŐSZÓ

Túl vagyunk már a nyári csúcsforgalmi időszakon. A forró ká-
nikulai napokat felváltotta a hűvösebb, enyhébb, őszi idő.
Erő feletti munka volt a nyár, a sokszorosára megnövekedett
utasforgalmat jóval több vonattal kellett kezelnünk. A fősze-
zon ideje alatt 1,3 milliónál is többen utaztak a Balatonhoz
vonattal, ami több mint a járvány előtti utolsó évben volt. A
nyári menetrendben augusztus közepéig a vasúttársaság
teljes hálózatán közel 10,2 millió jegyet értékesített a MÁV-
START. Büszkéek lehetünk, hogy ezt a feladatot is teljesítettük.

Sok újdonságot hozott a mögöttünk lévő nyár. Az észak-ba-
latoni vonal Füredig tartó szakaszán megjelentek a FLIRT
motorvonatok és a villanymozdonyok. Gyorsabb, ütemesebb
lett a menetrend. Történelmi pillanatnak lehettünk tanúi, ami-
kor a dél-balatoni vonalra Szolnok és Szob felől befutottak az
emeletes KISS motorvonatok, megkönnyítve, kényelmessé
téve – közvetlen összeköttetéssel – a nyaralni vágyók utazá-
sait. A Balaton InterCity vonatokban az új, korszerű IC+ kocsik
mellett besorozva futottak a felújított étkezőkocsik, széles
ételkínálattal. A megújult utasellátás új szintet hozott a vasúti
szolgáltatási palettába. A nemzetközi forgalomban szolgálta-
ba álltak az újabb IC+ kocsik és a felújított hálókocsik. Ez is
előrelépés volt a szolgáltatásfejlesztés területén.

Érdemes kiemelni, hogy közel két évtizedes forgalomszünete-
lés után július 1-jétől ismét közlekedtek a vonatok a Balaton-
fenyvesi kisvasút csisztai vonalán. A kedvelt gyógyfürdőhöz
vezető nyomvonalon a pályát teljes hosszában újjáépítette a
MÁV, így a Balatontól egész évben kellemes vonatozással kö-
zelíthető meg a híres buzsáki pihenőhely. Mindeközben meg-
szépült a Nyugati pályaudvar, s gőzerővel készül a Keleti pá-
lyaudvar utascentruma. Újabb KISS emeletes vonatok állnak
forgalomba, megújulnak a régebbi, de még használható jár-
művek. Sikeresen vettünk részt a Nemzetközi Eucharisztikus
Kongresszus utasszállításában, ők is viszik jó hírnevünket.

Ámde van még feladat bőven idénre is, sőt 2022-re is. A soha
nem látott fejlesztéseket, az utasok érdekében a jobb me-
netrendre, megbízhatóbb, kiszámíthatóbb szolgáltatásokra
kell fordítani. Látható eredmények, érzékelhető változások
a vasúton, – beérik a befektetés. Ilyenkor, őszi derekán, a
kerti és a szőlőhegyi gyümölcsök is beérnek. Sok vasutas
megtermeli a zöldséget, gyümölcsöt, s most az otthoninak,

a hazainak örül. A régi
idők vasutasai jutottak
eszembe, akik egymást
segítve szedték a szőlőt,
kalákában, éppen akkor,
amikor szabadnaposak
voltak. Az érett fürtöket
óvatosan levágták a ve-
nyigékről, majd ledarálták, aztán a prés alá rakták. Onnan a
biborvörös, édes must lassan, méltóságteljesen csordogált
alá egy vezetéken át az öreg pince hordóiba. A hordókban az-
tán megtörtént a csoda, egy idő után ízletes, finom tiszta bor
került az ünnepi asztalra.

A szüret végén bakterpecsenye készült, azt falatozták jóízű-
en. Azt a pecsenyét a szőlő és pince tulajdonosa, egy váltóke-
zelő főzte. Tarját vágott egyforma, nem túl vékony szeletekre,
majd besózva pihentette reggeltől délutánig. Amikor a szüret
vége felé jártak, a szőlőparcella alján lévő öreg préház előtt
száraz, vastag fából tüzet rakott, felé került a bogrács, ben-
ne olvadt a mangalicaszőr. Aztán belerakta a tarjaszeleteket,
egészben belekerültek a megtisztított vöröshagymák is. Mire
a szüreti munka befejeződött, elkészült az aranyló sült tarja
és sült hagyma. Kívül ropogós, belül omlós finomság került a
tányérokba. Mindenki saját magának fűszerezte sóval, bors-
sal, pirospaprikával. Az öreg bakter előhozta a hűvös pincéből
az erre az alkalomra még augusztus végén készített kapros,
fokhagymás kovászos uborkát a cseréphordócskából. Meg-
szegték a friss kenyeret, tavalyi érett bor került a kancsóba.

S, hogy miért nevezték ezt bakterpecsenyének? Az öreg vál-
tókezelő csak ennyit mondott: ennek azért bakterpecsenye a
neve, mert az ételt megcsapta az éppen főzés közben arra
száguldó 424-es gőzösparipa füstje. Való igaz, akkor a gőzös
a völgyben suhant a gyorsvonattal, s bizonyára a közeli hegy-
re, az öreg préházához fújta a furfangos északi szél azt a
bizonyos gőzfelhőt. Ilyenkor érzem a bakterpecsenye illatát,
és halom a 424-es mozdony sípját, amint hosszasan sípol a
szüretelőknél.

Kavalecz Imre

kommunikációs szakértő

MÁV Zrt.



„Elkötelezett, lojális kollégákkal dolgozom együtt”

Interjú Kelemenné Bándoli Melindával,
a MÁV KfV Kft. ügyvezető igazgatójával

Szeptemberben 25. születésnapját ünnepelte a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft., amely többek között vasúti pályadiagnosztikával, így vágány- és síndiagnosztikával is foglalkozik a MÁV-Volán-csoport keretein belül. A cég ügyvezető igazgatója Kelemenné Bándoli Melinda, aki a kezdetektől fogva részt vett a vállalat felépítésében, és a mai működésének kialakításában. A 25 éves jubileum alkalmából most vele beszélgettünk a vállalat elmúlt éveiről, és benne saját útjáról is.

Milyen feladatokat lát el a MÁV-Volán-csoport tagjaként az idén 25 éves MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft.?

A vasúti közlekedés biztonsága, valamint a biztonságos vasútüzem fenntartása érdekében rendszeresen vizsgálni kell a vasúti pályák és műtárgyak állapotát. Társaságunkat e célból alapították 1996-ban. Az elmúlt 25 évben a pályadiagnosztika sokat korszerűsödött, így feladatköreink is kiszélesedtek, így mára számos diagnosztikai vizsgálatot végzünk a hazai és a nemzetközi vasúttársaságok számára. Ilyen tevékenység a vasúti vágányok geometriai paramétereinek ellenőrzése és dinamikai mérése, a vasúti sínek ultrahangos anyagvizsgálata, sínek keresztmetszeti kopásának és futófelületi hullámos kopásának mérése, sínfelületi hibák – gördülő fáradásból származó – örvényáramos vizsgálata. Foglalkozunk vasúti pályába bekerülő vasúti szakanyagok minősítésével, de a vasúti pályához kapcsolódó vasúti hidak, alagutak, valamint vasúti földművek geofizikai vizsgálatával is. Folyamatosan fejlesztjük a különböző mérő- és vizsgálóberendezéseket és részt veszünk a vasúti pályadiagnosztika korszerűsítésében is. Sokrétű feladatunk elvégzése során a szakszerűség mellett a legfontosabb a magas minőség, így szolgáltatásaink színvonalát folyamatosan fejlesztjük.

Negyed évszázad telt el a cég alapítása óta, és Ön a kezdetektől aktívan formálja a vállalatot. Hogyan lett oszlopos tagja a MÁV KfV Kft. csapatának?

Celldömölkön születtem, ahol nagyon sok vasutas él és a családomban is többen dolgoztak a MÁV-nál, édesapám a járműjavítóban dolgozott. Én a középiskola után pénzügyi és számviteli főiskolára mentem továbbtanulni, majd Budapesten helyezkedtem el a MÁV Építési Főnökségén, melynek átszervezését követően a Pályagazdálkodási Központban főkönyvelőként dolgoztam. Itt sok feladat tartozott hozzánk, az ingatlangazdálkodástól a geodézián keresztül, a vágányzártervezés és nem utolsósorban a pályadiagnosztika is. Közben megszereztem a Közgazdasági Egyetem pénzügyi szakán egy másoddiplomát.

A kilencvenes években sok racionalizálás, átalakítás volt a MÁV-nál, ez a pályadiagnosztikát is érintette, a tevékenységet egy külön cégbe szervezték. Ekkor alakult meg a MÁV KfV Kft., ahol gazdasági vezető lettem. Kihívásnak éreztem a feladatot, hiszen a nulláról kellett felépíteni valami újat, el kellett indítani a vállalatot, meg kellett teremteni a működésének alapjait.

Milyen kihívásokkal járt kialakítani az új társaságot?

Béli János nyugalmazott ügyvezető igazgatóval kezdtük el felépíteni a vállalati struktúrát, készítettük az üzleti tervet, dolgoztuk ki a stratégiai lépéseket. Nagyon minimális saját tőkét kaptunk, így jó üzleti tervet kellett összeállítani, hogy stabilan működhessen a cég. Optimalizáltuk az elszámolási rendszert, a javadalmazást, figyelembe vettük és a javunkra fordítottuk a szezonalitást. 1997-ben létrehoztuk a Hídosztályt, hogy bővítsük szolgáltatásainkat és ezzel is több lábon állhassunk. Lehetőségünk volt külső piacon is megjelenni, így a szakembereink többet láthattak a világból, jobban fejlődhetek. Igyekeztünk mindig nagy hangsúlyt helyezni az innovációra, amit a MÁV-on belül mindig is nagyra értékelték. Például a PATER diagnosztikai szakértői rendszer megelőzte a korát, ma is büszkék vagyunk arra, hogy a mi mérnökeink részt vettek már az alapok lerakásában, még a DOS-os változat idején. Olyan munkatársakat kerestünk, és keresünk a mai napig, akik szeretnek fejlődni, tanulni. Huszonöt év alatt elkötelezett, jól képzett, összetartó csapatot hoztunk létre, és ma is igyekszünk úgy keresni munkaerőt, hogy hozzánk hasonló attitűddel viszonyuljon a szakmához és a munkához.

A munkaerőhiány utolérte a MÁV KfV Kft.-t is?

Sajnos, mi is küzdünk a munkaerő utánpótlással. Viszont nagyon sok fiatal éppen a szakmai kihívás miatt tudunk megnyerni, mert látják a sikereket, eredményeket, lehetőségük van publikálni, előadásokon, konferenciákon megjelenni. Ha látják, hogy itt van lehetőség kibontakozni, és megkapják hozzá a kellő támogatást, akkor jó minőségű emberek kerülnek hozzánk. Fontosnak tartjuk a tanulást, a kreativitást, az innovációra való törekvést és az együttműködést. Jó megosztani a tapasztalt idősebbek tudását a fiatalok lendületével, amit csapatban valósítunk meg, az mindig előbbre viszi a céget. Fontosnak tartjuk az együttműködést, a lojalitást, az egymás és a szakma iránti elköteleződést. Egymásra is figyelünk, például rendszeresen tartunk KfV-napot, ahol megismerjük egymás családját is. Szerintem fontos, hogy a házastársak is lássák, hol töltik napjaikat a párjuk. Sajnos, nálunk is előfordul, hogy pluszmunka vagy váratlan műszak adódik, szeretnénk, ha ezt a családtagok is el tudnák fogadni. Büszkék vagyunk arra, hogy a cégünk és annak logója Európában is ismert, és örülnénk annak, ha erre a családtagok is büszkék lennének.

Ha már Európát említi: milyen kihívásokat jelent a cég külföldi megjelenése?

A legtöbb külföldi tendert az adott ország anyanyelvén kell beadni, ami speciális vasúti szakfordítást igényel. Általában 30 napunk van a megjelenéstől elkészíteni az ajánlatot, ez

VEZETŐI INTERJÚ

mindig feszített munkatempót igényel. Erre nincs külön szervezetünk, a társaság vezetői állítják össze a pályázatokat. Öröm, hogy mára a német nyelvterületen különösen megbecsültek vagyunk. Árban is és minőségben is a legjobbat kell nyújtanunk. A legsikeresebb években hat országban végeztünk méréseket, de nagyságrendileg most is ugyanannyi mérést végzünk, csak kevesebb országban. A nemzetközi sikerünk annak is köszönhető, hogy az első perctől kezdve jól együttműködik a műszaki és a gazdasági területünk. Fontos, hogy mindkét csapat értse a másikat. Ezért én még fiatalon rengeteget voltam terepen, pályabejárás, hogy megértsem, miről is szól a vasút és a szolgáltatás, amit el akarunk adni. Ezt csak így lehet jól csinálni. Az új kollégákat is mindig megismertetjük a legapróbb részletekkel, mert így tudnak igazán beletanulni a szakmába, bármi is legyen nálunk a feladatuk. A terepmunka ismerete is nagyon fontos. Talán a terepen dolgozóknak van a legnehezebb dolguk, hiszen ott történnek a váratlan események, havariák. Volt rá példa, hogy egy családtag segített be elhárítani egy műszaki problémát: ő vitt alkatrészt Grazba, hogy nyerjünk egy napot egy elromlott alkatrész miatt elvesztett idő kapcsán.

A sikerek és az örömek mellett milyen nehézségek vannak a hazai pályákon?

A megfelelő erőforrások hiányával gyakran küzdünk. Hiszen egyre több idő és anyagi ráfordítás szükséges a karbantartásra, az elavult eszközök javítására, lecserélésére. Sajnos vannak hatvanéves vasúti járműveink is, amelyekhez már nehezen szerzünk be új alkatrészeket és egyre nehezebb és időigényesebb a javításuk. Az új technológiák karbantartása is jóval több pénzt igényel, mint a régieké.

Az informatika vezérelt diagnosztikai rendszerek amortizálódása sokkal gyorsabb, mint egy régebbi mérőrendszeré. Az európai uniós csatlakozás óta elvárás a mérőrendszerek rendszeres hitelesítése. A megnövekedett adatmennyiség továbbítása a hidak monitoringrendszerénél és számos felépítményi mérőrendszerénél interneten keresztül érkezik egy adatbázisba. De ennek a rengeteg információnak a tárolása és feldolgozása egyben egyre több kihívással is jár, amely általában többletköltséget von maga után.

A költségek optimalizálása mellett az idővel is jól kell gazdálkodnunk, hiszen figyelembe kell vennünk a szezonalitást és a piac működését is, és ezeket össze kell hangolni a javításokkal és a fejlesztésekkel. A diagnosztika szezonális tevékenység téli időjárási körülmények között egyes diagnosztikai vizsgálatok teljesítése fizikai akadályba ütközik, ilyen például az ultrahangos sínvizsgálat, mivel fagypont alatti hőmérsékleten a vizsgálatához szükséges csatoló-folyadék (víz) ráfagy a sínre.



Mekkora létszámmal dolgoznak, és hogyan oszlanak meg a feladatok?

A MÁV KfV munkavállalói létszáma 126 fő. A kisebb létszámú cégekre jellemzően, nálunk is mindenkinek komplex, sokrétű feladatköre van. Humánerőforrás-gazdálkodás tekintetében igyekszünk megtartani minden munkaerőt, hiszen mindenki olyan speciális munkát végez, hogy a szaktudását nehéz lenne pótolni. Például a mozdonyvezetők egyben tolatásvezetők és oktató mozdonyvezetők is, vagy pl. a felépítményvizsgálók egyben munkavezetők is. A képzések így egyre nehezebbek, de mindenki elmondhatja magáról, hogy nélkülözhetetlen. Én gazdasági szakember vagyok, de itt kitágul az ember látóköre, nagyon sok információval kell rendelkezni a jó döntések meghozatalához, félig műszakis lettem én is az évek alatt (nevet), de ugyanígy a műszaki területek vezetőinek, szakértőinek is szükséges némi jártasságot szerezni egyes gazdasági, jogi, szerződéses témákban szerteágazó feladataik hatékony elvégzéséhez.

Magánemberként visszatekintve, hogyan látja az eltelt 25 évet?

Az elmúlt 25 év nagyon sok feladattal, kihívással, változatos munkával telt el. Ennek ellenére sikerült összehangolni a munkahelyi és magánéleti terepet, amiben a család összetartása segített. Nem volt mindig könnyű, de mára már nagyok a gyermekeim, sokat köszönhetek férjemnek, de volt idő, hogy a nagyszülők is gyakran besegítettek. Boldog vagyok, hogy egy szerető és megértő család vesz körül, mindent meg tudunk oldani. Mindig igyekeztem szakmailag és emberileg a maximumot nyújtani. Szerencsém van, hogy kiváló és elkötelezett kollégákkal dolgozhatok együtt. Visszatekintve büszke és boldog vagyok, hogy ezt az utat választottam. Nem gondoltam, hogy itt fogok ragadni, de most könnyes lett a szemem az elmúlt 25 évre, a sok nagyszerű munkatársra, a sok szép emlékre és sikerre gondolva, amit a munkám adott nekem.

Sin Bettina

A VASÚTBIZTONSÁG SZOLGÁLATÁBAN: IDÉN 25 ÉVES A KfV Kft.



A MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft.-t (MÁV KfV Kft.) 1996. szeptember 1-jén alapította a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. A társaság fő tevékenysége a műszakvizsgálat-elemzés, melynek keretében a vasúti pályák pályafelügyeleti vizsgálata, vágány- és síndiagnosztikai mérése és vizsgálata, hidak időszakos vizsgálata, a vasúti pályákba bekerülő új és használt felépítményi anyagok minősítése, a mérési és vizsgálati eredmények kiértékelése, a mérésekhez használt mérőeszközök, illetve mérőműszerek fejlesztése, valamint a járművizsgálati tevékenység.

A MÁV KfV Kft., mint a MÁV-Volán-csoport egyik tagja, alapvetően a MÁV Zrt. részére, és ezenfelül a piacon elérhető hazai és környező országok vasúttársaságainak pályaműködtető szervezetei részére nyújt pályadiagnosztikai szolgáltatásokat.

Az 1996-os megalakulás óta eltelt 25 évben bekövetkezett technológiai, technikai fejlődés, a nemzetközi környezetben történt változások, legfőképpen az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatos fejlődést és alkalmazkodást követelt meg a társaságtól.

Az időközben megszűnt fizikai és vámhatárok egyrészt megnyitották és könnyebbé tették a társaság számára a külfiacokon való megjelenést, de ezzel párhuzamosan a tőkeerős nyugat-európai cégeknek is elérhetőbbé váltak a társaság piacai. A verseny erősödött, ami egyre nagyobb odafigyelést követelt a külső környezetet, a versenytársakat, a diagnosztikai és a mérőtechnikai eszközök fejlesztését illetően.

A MÁV KfV Kft. Közép-Európában vezető szerepet tölt be a diagnosztikai tevékenységekkel kapcsolatos szakmai életben, illetve európai szinten is kimagasló eredményeket ért el. Kiváló szakmai kapcsolat alakult ki a mérőrendszereket gyártó cégekkel, illetve külföldi vasúttársaságok szakmai vezetőivel. A jó szakmai kapcsolatoknak köszönhetően a társaság résztvevője és formálója a szakterületen folyó innovációknak.

A társaság rendszeresen kiállítóként részt vesz a két évente megrendezésre kerülő berlini INNOTRANS nemzetközi vasúti-jármű- és közlekedéstechnikai szakkiállításon. Szakemberei látogatóként más kiállításokon is rendszeresen részt vesznek, és ezzel szakmai látókörüket bővítik.

Szakmai fórumok tekintetében a társaság kezdeményezésére és szervezésében 2016 óta megrendezésre kerül Sopronban egy sínkarbantartási szakértői értekezlet, melyen a hazai és nemzetközi szakemberek oszthatják meg egymással tapasztalataikat a síndiagnosztika és karbantartás aktuális kihívásait illetően.

A társaság saját forrásából biztosított FMK-008 síndiagnosztikai szerelvény a MÁV-csoport kivitelezésében valósult meg, a MÁV-START Zrt. szakemberei fejlesztették és a Szolnoki Járműjavítóban gyártották. A mérőtechnikai szempontból fontos mérőforgóvázat a MÁV VAGON Kft. szállította. A mérőkocsra telepített mérőrendszereket (ultrahang, örvényáram, sínprofil) a társaság specifikációja alapján külföldi cégek szállították.

Az FMK-008 síndiagnosztikai szerelvényt a 2016. évi INNOTRANS kiállításon mutatták be.



EMELETES MOTORVONAT KÖSZÖNTÖTTE A NYUGATI PÁLYAUDVAR MEGÚJULT CSARNOKÁT



Elkészült a tetőszerkezete, így augusztus 31-én este 20 órától újra megnyílt a Nyugati pályaudvar utascarnoka, amelybe elsőként egy KISS motorvonat érkezett be. Immár egy modern digitális utastájékoztató rendszerrel és új vágányvégi kijelzőkkel rendelkező, korszerűbb, komfortosabb csarnok várja a pályaudvaron évente megforduló közel 18 millió utast. A Nyugati pályaudvar teljes tetőszerkezetének felújítása a tervek szerint jövő nyárra fejeződhet be.



Az idén 144 éves Nyugati pályaudvar központi szerepet tölt be a hazai vasúti forgalomban. Műszaki állapota és műemléki értékének megóvása miatt is halaszthatatlanná vált az épület-együttes tetőszerkezetének rekonstrukciója. A munkálatokat a MÁV állomásfejlesztési projektjének egyik kiemelt elemeként, az utascarnok teljes lezárásával 2020 tavaszán kezdte meg a Magyar Építő Zrt. A kivitelezés az utascarnokban befejeződött, azt az utasok ma estétől ismét birtokba vehetik. A vonattal utazók Alexandriai Szent Katalinról, többek között a vasutasok védőszentjéről elnevezett, új szenzoros ivókútból olthatják szomjukat. Az ivókút egyben emléket állít a 175 éves magyar vasútnak is. A munkálatok folytatódnak, 2022 nyarára fejeződhetnek be. A pénztárcsarnok belső boltozatának javítása és tetőszerkezetének felújítása várhatóan 2022 év elejére elkészül. A pályaudvar aluljárójában a világítási rendszer teljes felújításával, majd az álmennyezet újjáépítésével megszépülnek a keresztalagút utasforgalmi terei, növelve az utaskomfortot.

Az akadálymentesítés részeként a vak és gyengénlátó utasok számára okos taktilis vezető- és veszélyjelző sávokat alakítanak ki a Magyar Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetsége (MVGYSZ) képviselőivel egyeztetve, 2022-ig először a vágánycsarnokban, ezt követően a csarnokon kívüli peronok mentén, majd a keresztaluljáróban és az oldalcsarnokban is.

Az Európában még csak néhány belga és olasz állomáson alkalmazott jelzések célja, hogy talppal vagy segédeszközzel, azaz okosbottal érzékelhető hanginformációt szolgáltatassanak a biztonságosan használható közlekedési folyósokról, az esetleges akadályokról, veszélyhelyzetekről.

A rendszer használójának a Bluetooth-szal felszerelt botja, a járófelülethez érintve érzékeli a címkékből érkező rádiójeleket, és továbbítja az információkat egy mobiltelefonos applikációnak, ami hangosan felolvassa az instrukciókat.



KOLLÉGÁNK MÁSODSZOR SEGÍTETT

2020. március 6-án Mernye és Tab állomások között a pályára dőlt egy fa, amelyet Weisz Péter térközör és fia eltávolítottak. Az idei évben a történelem megismételte önmagát, újabb fa dőlt ki, amely elállta a közlekedő vonat útját. Az akadályt ismét Weisz Péter és fia hártották el, amelynek köszönhetően a vonat mindössze egy órát késett. Az esemény részleteiről kollégánkat kérdeztük.



A tavalyi tettetekre is jól emlékszem, akkor gyalog siettetek a bajba jutott vonat elé. Mi történt most?

Amikor lejárt az éjszakai munkaközi szünetem és felébredtem, az volt az első gondolatom, hogy ma megint szükségem lesz a láncfűrészre. A megérzésem végül jónak bizonyult. Éppen a fiammal beszéltem, hogy gyűjtse össze az esővizet, amikor szóltak, hogy a 38310-es számú vonat elhagyta Karád állomást. A szerelvénynek 5:39-kor kellett volna megérkeznie Somogyeggyesre (Weisz Péter szolgálati helye, a szerk.), de nem jött. Ekkor hívtam Tab állomást, érdeklődtem, hogy mi ennek az oka. Közölték velem, hogy a sínre dőlt egy fa, ami elállja az útját. Rákérdeztem a tabi forgalmi szolgálattevőnél, hogy megoldjuk-e mi a problémát, vagy szól a katasztrófavédelemnek, mire azt a választ kaptam, hogy a katasztrófavédelmet mindenképp értesíti, de ha szeretnénk, akkor tehetünk valamit az ügy érdekében. Felhívtam Raul fiamat, aki elhozta a láncfűrész és elkocogtunk a vonathoz. A helyszínre érkezve láttuk, hogy valójában két fa – egy száraz és egy épséges – dőlt ki, amelyeknek törzse és lombozata is a vágányon volt, így a vonat semmiképp sem tudta volna folytatni az útját. A fát feldaraboltuk, a rönköket a jegyvizsgáló és a mozdonyvezető segítségével elpakoltuk az útból. Érdekeség, hogy

egész éjjel viharos idő volt és sokat esett, de amíg kimentünk a vonathoz éppen elállt. Mire visszaértünk, újabb felhőszakadás következett, így fentről is kaptunk egy kis segítséget.

Mennyi időt vett igénybe a folyamat?

Amíg kiértünk az 20-21 perc volt, a fa feldarabolása és eltakartása további 15 percet vett igénybe. Pont egy óra késéssel ment el a vonat, amelyet a rajta utazók nagy örömmel vettek, munkánkat a helyszínen megköszönték. Mi az utasokért vagyunk, hogy segítsünk, ezért mindig megteesszük, amit tudunk. Kollégánk munkáját ezúton is köszönjük!

Benke Máté



FELMATICÁZOTT MOZDONY NÉPSZERŰSÍTI A TOLDI ANIMÁCIÓS FILMET

Felmatricázott mozdony népszerűsíti a Toldi animációs sorozatot, amely szeptember 19-től a Duna Televízióban látható.

Toldi Miklós az erő és a kitartás, a nemzeti büszkeség megtestesítője, ezért fontos, hogy a MÁV-Volán-csoport is megjeleníthesse az alakját – mondta Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója a felmatricázott mozdony sajtóbeutatóján Budapesten. Toldi híret felmatricázott TRAXX mozdonnal viszik Magyarországon és külhonban, ezzel is hozzájárulva a film népszerűsítéséhez, emléket állítva Arany Jánosnak és Jankovics Marcellnak.

A mozdony havonta 25 ezer kilométert fog megtenni Budapesttől Győron át Szombathely felé, továbbá a Balaton déli partján, valamint Kelet-Magyarországon Miskolc, Békéscsaba és Szeged irányában. Emellett Romániában is közlekedni fog – fűzte hozzá Dr. Homolya Róbert.



Szabóné Bujdosó Orsolya (1965-2021)

Sajnálattal tudatjuk, hogy Szabóné Bujdosó Orsolya kolléganőnk 2021. július 21-én rövid betegség után elhunyt.

Bujdosó Orsolya Pécsen született, tradicionális vasutas családba. Tanulmányait a pécsi Janus Pannonius Tudományegyetemen végezte, ahol közgazdász és egyetemi szakközgazdász végzettséget szerzett, előbbit ipari tervező-szervező, utóbbit pedig marketing szakon. Orsolya szakmai tudását gyarapítva mérlegképes könyvelői tanulmányokat is folytatott a Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetemen.

A MÁV-Volán-csoportnál betöltött munkaviszonyát 1985. szeptemberében kezdte, haláláig közöttünk, velünk, a magyar vasúttal dolgozott.

Pályafutása alatt számos gazdasági-vezetői pozíciót betöltött. 2013-tól 2015-ig pedig a döntően európai uniós támogatással végrehajtott nagyprojekteket kezelő Projektiroda szakmai munkáját irányította. Az utóbbi években a MÁV Zrt. infrastruktúra- fejlesztési projektjeinek irányításán, előkészítésén dolgozott projektmenedzserként. Jelentős fejlesztési tervek irányításában és kidolgozásában működött közre, részt vett rövid-, közép- és hosszútávú stratégiák megalkotásában, ellátta a MÁV Zrt. képviselői több szakmai bizottságban.

Orsolya nagyon korán távozott körünkől, halála szeretteit, kollégáit, és ismerőseit váratlanul érte. Emlékét nem csak emberként, de kiváló kollégaként és barátként is megőrizzük.

VÉDEKEZZÜNK HATÉKONYAN TOVÁBBRA IS A KORONAVÍRUS ELLEN!

Elérkezett az ősz, és félő, hogy közeledik a koronavírus-járvány negyedik hulláma. Szerencsére a védőoltások már könnyen elérhetőek Magyarországon, így bárki rövid időn belül hozzájuthat azokhoz. A koronavírus ellen kifejlesztett vakcinák hatásosnak bizonyulnak a betegség ellen: aki beoltatta magát, lényegesen nehezebben kapja el a fertőzést, vagy jóval kevesebb tünettől vészeli át. Ezért arra biztatunk mindenkit, ha még nem tette meg, regisztráljon a védőoltásra a vakcinainfo.gov.hu oldalon, és vegye fel az oltást. Az egészségügyi szakemberek szerint a veszélyeztetett csoportokba tartozó egyéneknek harmadik, ismétlődő oltás felvétele is ajánlott, amire szintén a weboldalon tudunk regisztrálni. Az oltás miatti, munkából való távolmaradásra vonatkozó szabályozással kapcsolatban a humán partnerek tudnak felvilágosítást adni.

Az oltás felvétele mellett továbbra is tartsuk be a higiéniai szabályokat, a távolságtartást, a szakemberek az önkéntes maszkviselést továbbra is ajánlják.



Sikerrel üzemelt a MÁV záhonyi oltópontja

A Záhony állomás területén kialakított oltópont, melyen sok vasutas kolléga megkaphatta vakcináját, 2021. 08. 31-én befejezte működését. Azóta sor került a MÁV Zrt. részéről átadott helyiségek és bútorok visszavételére. Az oltóponton működése idején összesen 6387 főt oltottak be. Az oltakozás alatt az állomás területén rendkívüli esemény nem történt, a vonatforgalomban jelentősebb fennakadás nem jelentkezett. Utaspanasz nem volt, az oltást végzők néhány kisebb, ingatlanüzemeltetéssel kapcsolatos meghibásodást jelentettek be, ezek valamennyi esetben elhárításra kerültek.



VASÚTÉPÍTŐ MUNKAGÉPEK ÉRKEZTEK A MÁV FKG-HOZ



A MÁV FKG többek között a vasúttársaság több mint 7000 kilométeres vágányhálózatának karbantartásáért felel, évente a teljes hálózat körülbelül egynegyedén végeznek nagygépes karbantartási, illetve felújítási munkákat. Ehhez elengedhetetlen a korszerű géppark. A tavaly megrendelt négy nagyvasúti munkagépből hármat már leszállítottak a MÁV FKG részére: az új beszerzésű vágánystabilizátort, a kitérő- és vágányszabályozó gépet, valamint az ágyazatrostáló gépet a társaság jásziséri székhelyén mutatták be. A beszerzésnek köszönhetően, a karbantartásra fordított idő csökkenthető, hiszen az új gépek a költségmegtakarítás mellett nagyobb hatékonysággal képesek elvégezni a vasúttársaság saját pályakarbantartási és felújítási munkáit.

Idén nemcsak az Európai Vasút Évét ünnepeljük, hanem a magyar vasút megszületésének 175. évfordulóját is. A fenn tartható, környezetbarát közösségi közlekedésnek kiemelt szerepe van napjainkban, a vasút pedig a jövő meghatározó közlekedési eszköze is kell legyen. A kormány közlekedésfejlesztési terveinek középpontjában a következő egy-másfél évtizedben a vasúti hálózat és a szolgáltatások korszerűsítése áll majd. A vasúttársaság is kiemelten kezeli a meglévő pályahálózat karbantartását és felújítását. A MÁV FKG alapvető célja a MÁV kezelésében lévő magyarországi vasúti pálya tervezhető karbantartási és felújítási, egyedi felújítási munkáinak végrehajtása, illetve az ehhez kapcsolódó vasútépítő, vágány- és kitérőszabályozó nagygépek üzemeltetése. Ezen túlmenően a vasúti pályához kapcsolódó járművek, gépek karbantartása, felújítása és gyártása is nagy jelentőséggel bír.

Az új gépek beszerzésével lehetőség nyílik önköltségen, cégcsoporton belül jelentős kapacitásnövelésre. A karbantartás és fejlesztés szerepe hosszú távon is kiemelten fontos: az új berendezésekkel a karbantartásra fordított idő (vágányzár) csökken, így gyorsabb ütemben szüntethetik meg a sebességkorlátozásokat, javíthatják a vasúti pálya minőségét. Ennek köszönhetően megbízhatóbb és komfortosabb utazási körülmények várják majd az utasokat.

A négy gép beszerzésére összesen 25 200 000 euro összegben kötött szerződést a MÁV FKG a két nyertes vállalkozóval. A közbeszerzésen nyertes Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen GmbH a szerződés keretében egy nagy teljesítményű RM 85-750 ágyazatrostáló gépet, egy nagy teljesítményű DGS 62 NG dinamikus vágánystabilizáló gépet és egy UNIMAT 08-4X4/4S kitérő- és vágányszabályozó gépet szállított le. Az RGH 20C2 típusú sínkösztörűgép gyártására a Harsco Rail Europe GmbH adott be nyertes pályázatot, ennek leszállítása 2022 őszére várható.

Az új munkagépek bemutatása kapcsán tartott sajtótájékoztatón Dr. Fónagy János miniszterhelyettes, nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkár elmondta: „A mai napon egy olyan beruházást ünnepelhetünk, melynek eredményeként javul a vasúti pálya minősége, csökken a karbantartásra fordított idő, emelkedik az utazási komfort. Mindez végső soron az utasok, vagyis a magyar emberek, családok biztonságát, kényelmét szolgálja. A kormány a MÁV-Volán-csoporttal karöltve folyamatosan azon dolgozik, hogy az ország vérkeringése tovább erősödjön. Ezen belül a közlekedési infrastruktúra pedig minél magasabb színvonalon szolgálja ki az utasokat. A most átadásra kerülő korszerű, világ színvonalú gépek túlmutatnak önmagukon. Nem csupán a nagyberuházások gördülékeny végrehajtását segítik, hanem megtestesítik mindazt az erőt, elszántságot és lendületet, amellyel a kormány az országot építi.”



MEGÚJULÓ VASÚTÁLLOMÁSOK A MAGYAR FALU PROGRAMBAN



Szany-Rábaszentandrás állomásépületének felújításával indul a vasútállomások fejlesztése a Magyar Falu Program keretében, a Miniszterelnökség támogatásával. A projektben megújul többek között 13 vasútállomás meglévő utasforgalmi épülete és annak környezete, 11 helyszínen új, korszerű állomásépület épül, 229 helyszínen pedig fedett kerékpártároló létesül.

A Miniszterelnökség 2 milliárd forint vissza nem térítendő támogatást biztosít a MÁV részére a programban szereplő kistérségek vasútállomásainak fejlesztésére.

A számos önkormányzati pályázati lehetőség mellett a program fontos eleme az állami infrastruktúra, azaz a közút- és vasúthálózat fejlesztése is az érintett falusi térségekben. A projekt célterülete a falusias, közlekedési főtengelyektől távolabb eső térségeket feltáró regionális vasúthálózat, amely az elmúlt 10–15 év vasútfejlesztési projektjeiből kimaradt. Fontos törekvés, hogy az e térségekben élők is hasonló minőségű szolgáltatást kapjanak a vasútállomásokon, mint a fővonalakon, vagy a budapesti elővárosban utazók.



EGYEDI KEDVEZMÉNY A MÁV DOLGOZÓINAK A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM VASÚTTÖRTÉNETI KIÁLLÍTÁSÁRA!



Új időszaki kiállítást nyitott a Közlekedési Múzeum Volt egyszer egy Északi... a történet folytatódik címmel, egy kiemelt MÁV-os helyszínen, az ország egykori legnagyobb vasúti járműjavítójában.

A kiállításban komoly hangsúlyt kap az Északi Járműjavító, fotók, történetek elevenítik fel, milyen volt a munka az Északiban, az élet a Törekvésben, és a Jancsi-telepen, ahol az Északis dolgozók laktak.

További részletek a www.vasutasmagazin.hu oldal Ajánló rovatában találhatóak.

MÁV arcképes igazolvány felmutatásával 10%-os kedvezménnyel* tekinthetitek meg a "Volt egyszer egy Északi....a történet folytatódik" című Közlekedési Múzeum által rendezett új kiállítást a MÁV 2009-ben bezárt Északi Járműjavítójában. A tárlat az Északi, a Ganz, a Jancsi-telep történetét mutatja be, és 6 impozáns vasúti jármű is megnézhető, többségük be is járható. Tökéletes program a család számára is!



SIKERES BÉRMEGÁLLAPODÁSOK A MÁV-VOLÁN-CSOPORTNÁL

Extra SZÉP-kártya-juttatás, lojalitásjuttatás és kétszeri fizetésemelés

Júniusban a kormány elfogadta a legnagyobb közszolgáltató állami vállalatok bérfelvezetését, a nemzeti vagyontárgy kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter javaslatára. Így a bérmegállapodás keretében három év alatt 15 százalékkal emelkedik 2021. július 1-jétől egyes állami tulajdonú vállalatoknál, így a MÁV-Volán-csoportnál is a fizetés.

A munkáltató és az érdekképviselők közötti tárgyalásokat követően június 25-én dr. Homolya Róbert aláírta a MÁV-Volán-csoport társaságainak 2021–2023. évi jövedelempolitikai intézkedésekről szóló megállapodását, ez három évre rendezte a béremelést.

Emelkedő fizetés 2022-ben és 2023-ban

A bérmegállapodás szerint 2022 januárjában alanyi jogú, 10% mértékű alapbéremelésre, és 50 000 Ft összegű egyszeri juttatás kifizetésére kerül sor. 2022-ben is várható alanyi jogú SZÉP-kártya-juttatás, melynek összege 100 000 Ft, illetve év végén kifizetésre kerül a lojalitásjuttatás, melynek összege 350 000 Ft (a VOLÁNBUSZ Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt. esetében bruttó 310 000 Ft) lesz. A munkáltató továbbra is támogatja az öngondoskodást, a nyugdíjpénztári és az egészségpénztári munkáltatói tagdíj-hozzájárulás változatlan feltételek melletti rendszerének fenntartásával. 2023 januárjától további 5% mértékű alanyi jogú alapbéremelés, majd ezt követően

100 000 Ft SZÉP-kártya-juttatás, és év végén 350 000 Ft lojalitást elismerő juttatást fizet ki a MÁV-Volán-csoport.

2021-es juttatások

2021-ben július 20-án egyszeri 200 000 Ft SZÉP-kártya-juttatás került a dolgozók számlájára, a szállás zsebbe. Akik a SZÉP-kártya-juttatás helyett részben vagy egészben pénzjuttatást kértek, online módon nyilatkozhattak igényükről. Fontos információ, hogy a Széchenyi Pihenő Kártya egyes alszámláin rendelkezésre álló összeg 2021. december 31-ig valamennyi SZÉP-kártyával igénybe vehető szolgáltatás megfizetésére felhasználható. Év végéig az egyes zsebek átjárhatók, bármelyikből fizethetők a szálláshely-, vendéglátás- vagy szabadidős tevékenységi körbe tartozó fizetnivalók. Az idei év decemberében is lesz lojalitásjuttatás, melynek összege legalább bruttó 300 000 Ft (a VOLÁNBUSZ Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt. esetében bruttó 220 000 Ft). Az összeg az év végi maradványok függvényében növekedhet.

ONLINE TÁMOGATLAK PROGRAM TAPASZTALATAI



Az idei nyár sok újdonsággal indult a Támogatlak programban, többféle online megoldást indított el a Vasutas Magazin online oldalán a szakmai csapat.

A minél célzottabb és hatékonyabb segítségnyújtás céljából most már online előadásokon keresztül, népszerű és közismert szakemberek bevonásával is segítjük a kollégák munkavégzését és harmonikusabb életvitelét.

Online minitréningek

Stresszkezelési technikákkal indult az online minitréningek bevezetése augusztus–szeptember hónapban. A MÁV Zrt. tréner munkatársai 2 órás alkalmakat interaktív módszerek, csoportos és egyéni gyakorlatok mentén építették fel. Igazi csoportosintézkedés volt az együttgondolkodás valószínűleg meg, sokféle szakma és vállalat találkozott ezen a programon. Az első meghirdetett programra 140 fő jelentkezett és 9 alkalmat biztosítottunk részükre. A tudásmegosztás tovább folytatódott a tréninget követően, mert stresszkezelés témában videókat és hasznos könyvajánlót kaptak a résztvevők.

A programon a bemutatott F.I.L.E. technika segíti a stresszkeltő helyzetek felismerését, értékelését és megoldások megtalálását. A témával kapcsolatban hasznos információk a www.vasutasmagazin.hu/Tamogatlak oldalon találhatóak.

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés

ELTÉRÉSOKTATÁS ÉS VIZSGA



Utasítás korszerűsítési projekt keretében megújultak az F.1. sz. Jelzési Utasítás, az F.2. sz. Forgalmi Utasítás és Függeléke, az E.1. sz. Utasítás a mozdonyszemélyzet részére, E.2. sz. Fékutasítás és az E.12. sz. Utasítás a műszaki kocs- és vonatvizsgálatok végzésére utasítások, amelyeknek a hatályba léptetése 2022. július 1-jével várható.

Amennyiben a forgalombiztonsághoz kapcsolódó szabályok változnak, akkor a 19/2011. NFM Rendelet (továbbiakban Rendelet) szerint a hatósági infrastruktúra vizsgával rendelkező munkavállalóknak a megváltozott biztonsági szabályokra vonatkozó alapképzést követően eltérésvizsgát kell tenni a KAV Vasúti Vizsgaközpont előtt. Az eltérés-alapvizsga – a korábbi évek gyakorlatának megfelelően – teszt jellegű, azonban most számítógépeken kell a vizsgákat letenni, melynek szabályait a Vasúti Vizsgaközpont függelékei tartalmazzák.

Az alapvizsga érvényességét a hozzá kapcsolódó eltérés-alapvizsga nem hosszabbítja meg.

A munkavállaló meglévő alapvizsgájától függően az eltérés-alapvizsga időtartama 1 x 8 óra vagy 2 x 8 óra, melyet az időszakos oktatásoktól független időpontokban rendezünk meg, előre meghatározott ütemterv szerint.

Az eltérés-alapképzések időtartamai a MÁV Zrt.-t illetően célcsoportok szerint különbözőek.

Kétnapos lesz a képzése az alábbi alapvizsgával rendelkezőknek:

- Forgalmi szolgálattevő általános forgalmi
- Forgalmi szolgálattevő önállósító forgalmi
- Általános forgalmi
- Önállósító forgalmi
- Vasúti járművezető OPMK
- Vasúti járművezető OPSZÁT

A többiek számára egynapos lesz az eltérés-alapképzés.

Társaságunknál több mint 11 500 munkavállalót érint a mostani eltérésvizsga, amelyek megszervezése, bejelentése, lebonyolítása egy összehangolt munkát foglal magában. A vizsgabejelentéseket a Vasútszakmai képzésszervezés 2 munkavállalója fogadja a munkáltatóktól, vagy az általuk megbízott személyektől, akik ellenőrzik, összesítik és továbbítják a BGOK felé a havi szinten akár a 2000 soros táblázatot. A vizsgabejelentő felületen a BGOK, mint képzőszerv rögzíti, a vizsgabejelentéseket a KAV felé (munkavállalónként, vizsgánként egyesével).

A vizsgabejelentéseknél nagyon szoros bejelentési határidőket ír elő a hatóság, amelyről sajnos nem lehet eltérni. A több hatósági forgalmi vizsgával rendelkező munkavállalókat valamennyi vizsgára be kell jelenteni (pl. váltókezelő-tolatásvezető, általános-önállósító stb...).

Az eltérésvizsga tényleges megvalósításánál figyelembe kell venni az alábbiakat:

- A vizsganapokon 3 időpontban kezdődnek a vizsgák (9, 11.30, 14 óra), az érintett vizsgázók beosztása is az időpontok figyelembevételével fog megtörténni.
- Egy-egy vizsgaidőpontban maximum 15 fő tud vizsgázni egy időben.
- A bejelentett vizsgára semmilyen módosítási lehetőség nincs (pl. csere, vizsga áthelyezése)!

Az új utasítások bevezetéséhez szükséges oktatás és vizsgáztatás nagy kihívás elé állítja az érintett munkavállalókat és a munkáltatókat egyaránt. A Rendelet 2011-es megjelenése óta már több esetben is sikeresen zajlottak le eltérésvizsgák, így az újabb „akadályt” is legyőzzük.



DUÁLIS KÉPZÉS VÁLLALATI ÉRTÉKELŐ NAP 2021

A MÁV duális képzésének 2016. évi bevezetése óta ötödik alkalommal került megrendezésre a képzésben részt vevő mérnökinformatikus, gépészmérnök és műszaki menedzser alapszakokon tanuló hallgatók éves értékelő napja, az ún. „Vállalati Értékelő Nap”.

2021. augusztus 26-án a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt. és a MÁV SZK Zrt. összesen 14 duális hallgatója a mentoraik és munkáltatóik jelenlétében mutatta be az előző két féléves szakmai gyakorlata alatt végzett tevékenységét.

Minden hallgatónak 10 perc állt rendelkezésére, hogy prezentálja a vállalati gyakorlati időszak alatt megoldott projekt-feladatait és egyéb szakmai gyakorlati munkájának eredményeit. A prezentációt követően a résztvevők visszajelzést adhattak és kérdéseket tehettek fel az elhangzottakkal kapcsolatban. A vállalati mentorok szóban is értékelték a hallgatók munkáját.

Az idei év kiemelkedően jó eredményekkel zárult. A mentori értékelések alapján a hallgatók mindegyike jeles vagy jó érdemjeggyel zárta a gyakorlati időszakát. A mentorok örömmel számoltak be a hallgatók vasút iránti szakmai elköteleződéséről, kiemelték, hogy szakmai tudás iránti igényük, csapatmunkára való képességük, szorgalmas és felelősségteljes hozzáállásuk megkönnyíti a gyakorlati munkát.

A 2022/2023-as tanévtől már a Széchenyi István Egyetem és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem meghatározott szakokon tanuló hallgatói is pályázhatnak duális helyekre.

MEGÚJÍTOTTUK EGYÜTTMŰKÖDÉSÜNKET A SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEMMEL



A MÁV-Volán-csoport kiemelt feladatának tekinti a fiatal mérnökhallgatók utánpótlásának kérdését. A lehető legtöbb lehetőséget megragadunk annak érdekében, hogy újszerű pályaaorientációs eszközök bevonásával felkeltsük az

érdeklődésüket a vasúti szakmák iránt. A felsőoktatásban részt vevő hallgatók körében már az egyetemi évek alatt népszerűsítjük a vállalati humán programjainkat – kiemelten az ösztöndíjprogramot és a duális képzési formát, illetve a Pályakezdő Diplomás Programot.

A 2021-es Európai Vasút Évéhez kötődően a fenti célok megvalósítása érdekében a Széchenyi István Egyetemmel megújítottuk és megerősítettük az együttműködésünket.

Ennek keretében idén több közös eseményt tervezünk az egyetemmel. Az egyik például a 2021. szeptember 01-05. között Széchenyi István Egyetem által megrendezett Gólyahét, amelynek eseményeibe mi is bepillanthattunk.

A Gólyahét részét képező „állomáspon” vetélkedőn a MÁV állomásponján a „Gólyának” egy tréfás feladatsort kellett végrehajtani egy képzeletbeli vasúti pályán. Így lehetőségünk volt találkozni az első éves hallgatókból álló 16 csapat minden tagjával.

MÁV Zrt. Pályaaorientáció és Toborzás csapata



„Amíg a tanítványok szeretetét érzem, addig a pályán maradok”

Ötven éve vasutas vagy ötven éve tanár? Mint kiderült, Józsa Gyula életében a kettő elválaszthatatlan egymástól. Az elmúlt öt évtized kihívásairól, sikereiről és buktatóiról Benke Máté kérdezte nyugalmazott kollégánkat.

Biztos vagyok benne, hogy már igen korán beleszeretél a vasútba, ha ilyen sokáig a pályán maradtál.

Így van. Az édesapám, a nagyapám és a nagybátyám is vasutasok voltak, fel sem merült bennem, hogy ne vasutas legyek. Nagypapám a 20-as években kikiáltó volt, aki a peronon hangosan mondta, hogy honnan jön a vonat. Az édesapám és a nagybátyám állomásfőnökök voltak.

Akkor te egészen korán, már a munkaviszonyod előtt betekintést nyerhettél a vasút életébe. Milyen volt az 1950-es években a MÁV?

Nekünk a vasút maga volt a nyár, a szabadság, hiszen a szünetben mindig körbevonatoztuk a Balatont. A 40-es és az 50-es években még javában zakatoltak a gőzösök, más volt a vasút és a vasutasság megítélése. De még ennél korábról is vannak történeteim az édesapámtól. Kései gyerek voltam, ő 1901-ben született, így már a Horthy korszakban is vasutas volt, amikor még fehér kesztyűben dolgoztak a forgalmisták. A járművekről is vannak emlékeim: az 50-es években még utaztam „Gerő–Pullman” gúnynevű kocsiban, amelyek marhavagonokból lettek személykocsivá alakítva priccsekkkel és halványfényű viharlámpákkal.

Elképesztő emlékek és gyermekkor. Így gondolom nem volt kérdés, hogy milyen szakmát válassz. Hogyan folytattad, hol sajátítottad el a vasutasság csínját-bínját?

1961-ben jelentkeztem a szegedi Vasútforgalmi Technikumba. A 60-as 70-es években rengeteg vasutast képeztek az intézményben, én is ott alapoztam meg a tudásom. Az iskola több szempontból is tökéletes választásnak bizonyult:

életem két nagy szerelme találkozott a falai között. A zongora és a vasút, ugyanis zongorista voltam, az iskolának pedig volt zenekara. Az itt eltöltött éveknek köszönhetem azt is, hogy tanár lettem, mert a tanítóink nagyszerűen oktattak, mérhetetlenül felnéztünk rájuk.

Elsőként mégis a vasutat választottad, hiszen dolgoztál váltógondozóként, váltókezelőként, külsőként és rendelkező forgalmi szolgálattevőként is.

Szerettem forgalmista lenni, de Budapesten adódott egy lehetőség, én pedig éltem vele és megpályáztam egy tanári állást a Közlekedési Szakközépiskola vasútforgalmi ágazatán. Ez az iskola egyébként közvetlenül a MÁV-hoz, pontosabban a vezérigazgatóság oktatási osztályához tartozott. Felvettek. Itt két tanáróráis – Gólián Béla és Németh József – közé kerültem, akik a fiuként kezeltek és segítettek. 1974 júniusában a vasutas iskoláknak – a Tanács Törvény értelmében – közvetlen felettes hatósága Budapesten a Fővárosi Tanács Szakoktatási Osztálya, vidéken pedig a megyei Tanács lett. A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) már csak a szakmai képzés feletti ellenőrzést gyakorolta. Az addig vasúti létszámban lévő szaktanárokat úgy tudták rávenni arra, hogy átmenjenek a tanácsshoz és továbbra is oktassanak, hogy a MÁV illetmény nélküli szabadságra engedte őket a belföldi utazási kedvezmények meghagyásával. Így maradtam én is az iskolánál. 1976-ban írtak be a Műszaki Egyetem Gépészmérnök Karára, ahol műszaki tanár szakon végeztem 1978-ban. Ezt követően szakfelügyelő lettem, majd 10 éven keresztül ebben a munkakörben is dolgoztam. Ez a gyakorlatban úgy nézett ki, hogy hétfőn és kedden tanítottam, szerdától péntekig pedig az országot jártam és az óralátogatásokon figyeltem a tanárok munkavégzését.

Ebben az időszakban rengeteg tapasztalatot szereztem. Külön élmény volt, hogy a volt tanárimat is meglátogathattam Szegeden – mint szakfelügyelő, mert így felnőtt fejjel is megismerhettam, hogy milyen kiváló szakemberek.

Milyen változásokat hozott számodra a rendszerváltás?

1988-ban megszüntették a szakfelügyeletet. Ezt követően szaktanácsadó lehettem volna, de inkább egy új lehetőséggel éltem; műszaki igazgatóhelyettese és a levelezőtagozat-vezetője lettem a Mechwart András Szakközépiskolának, ahol már három tanítványom is tanított.

Tehát egyszerre lehettél vasutas és tanár is. Meddig tartott ez a számodra ideális állapot?

A vasutas oktatási intézmények szaktanárainak 1994-ben megszüntették az illetmény nélküli szabadságon lévő állapotát, így nekem is választanom kellett, hogy a MÁV-nál folytatom, vagy tanítok tovább. Visszatértem a vasúthoz. Egy évig Szolgáltatási csoportvezető voltam, mellette viszont a tisztképzőn taníthattam, és szerencsémre át is helyeztek oda. Ott először az oktatási rendszer fejlesztését kaptam feladatul, de abban az időben olyan rosszul állt a vasút szénája, hogy a cég kormánybiztost kapott, aki leállított minden fejlesztést – okafogyottá vált a módszerfejlesztő munkám. Így vettem részt helyette a SZIR (Szállításiirányítási Információs Rendszer, a szerk.) oktatási segédletének a létrehozásában és oktatásában. A BGOK-ban a tagozatvezetői munkát is nagy



örömmel végeztem. 1997-ben az Andrássy úti MÁV székházba kerültem, ahol főmunkatárs később a forgalmi igazgató oktatási tanácsadója lettem, de továbbra is taníthattam a tisztképzőn. Végül innen mentem nyugdíjba.

Mégsem hagyta fel a munkával. Jelenleg mivel foglalkozol?

A MÁV-REC-nél és a Rail Cargo Hungáriánál dolgozom vasútszakmai oktatóként. Forgalmi ismeret és Vasúti földrajzot tanítok. Emellett a Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési hivatálnál vagyok szakértő és a tételtészítő bizottság elnöke. A Magyar Kereskedelmi és Iparkamaránál az országos

szakmai tanulmányi verseny bizottsági tagjaként és tételtészítőjeként tevékenykedem. Évtizedekig voltam versenyfelelős beosztásban. Harminc éven keresztül, egészen 2016-ig kollégáimmal készítettük a vasutas középiskolás forgalmi tanulók számára a szakmai vizsgakövetelményeket, a képzési programokat, de ma már csak az írásbeli tételsorokat csinálom én.

A beszélgetés elején említetted, hogy rengeteg örömd és sikered van, de olyan dolgok is akadnak, amelyek fájnak, amelyeken nem sikerült változtatni az oktatásfejlesztés területén. Beszelnél ezekről is?

Szívesen. A képzési időt például sok esetben olyan ismeretekkel terhelik meg, amelyek nem kapcsolódnak az adott munkavállalók tevékenységi köréhez. A kérdések nincsenek differenciálva tudás- és ismeretanyag szerint. Véleményem szerint a képző szervezet kellene, hogy vizsgáztasson az ismeretanyagból, a tudásanyagot pedig hatósági vizsgán kellene számon kérni. Az írásbeli dolgozatok értékelésénél vissza kellene térni a számjegyszerű osztályozáshoz, mert a megfelelt-nem megfelelt nem árnyalja kellően a hallgató tudását, hiszen vagy egyest, vagy ötöst jelent. A jelenlegi, teszt rendszerű vizsgáztatást segítő gyakorlófeladatokról nincs magyarázat, hibás válasz esetén nem hivatkozik az utasítás egy adott pontjára. Hiányolom a szituációs gyakorlatokat is, hiszen olyan munkakörökben, amelyekben elengedhetetlen a kommunikáció, nem elegendő a csak teszt vizsga.

Bízom benne, hogy idővel megoldódnak ezek a problémák, amelyeket magam is tapasztaltam a forgalmi vizsgám megszerzése során. Mi az, ami a pályán tart ennél év után?

A tanítványok szeretete, amely a privát életemre is kihat. Idén elvesztettem a nejemet, ami rettentő nehéz időszak elé állított, de rengeteg támogatást és szeretetet kaptam, a temetésre is az ország minden részéről érkeztek, hogy velem legyenek. Egyébként rengeteg olyan forgalmi iroda van az egész országban, ahol felállnak, ha belépek, és megkérdezik „Hogy van Tanár Úr?”. Ilyenkor érzem, hogy nem vagyok egyedül, hiszen velem van a tanítványaim szeretete, amely megerősít abban, hogy érdemes ezt csinálni. Ők mind azokból a magvakból növekedtek, amelyeket mi vetettünk el, ez adja az erőt, hogy amit csináltunk és csinálunk, az nem volt hiábavaló. Amíg a tanítványok szeretetét érzem, addig a pályán maradok.

A gyermekeid követték a pályán?

Két gyermekem és két unokám van. A lányom, Szilvia 20 éve él Svédországban, a Göteborgban működő Move and Walk Intézet iskolaigazgatója, így igen, ő követett engem. Gyermekei – az unokáim – is kint élnek, Kristóf a Göteborgi Egyetem Sporttudományi Karán tanul mesterszakon, Lili pedig az általános iskola 9. osztályába jár. Viktor fiam a légtérellenőrzésnél dolgozik őrnagyi rangban, a gépészmérnöki diplomája mellett neki is van pedagógiai végzettsége. Hálás vagyok értük.

Benke Máté

Vasútért és az utasokért

A szolnoki vasúti almárium megálmodója 22 éves pályafutást tudhat a háta mögött, amelynek során váltókezelőből a Budapesti területi forgalmi osztály osztályvezetője lett. Kondor Balázs értéktéremtő munkája elismeréseként az idei évben Tiszavirág Turisztikai Díjat vehetett át Szolnok Megyei Jogú Város Önkormányzatától. A díjról, a pályájáról és a közösségért végzett munkájáról Benke Máté kérdezte kollégánkat.

Szombathely – Szolnok – Budapest. Nem esnek egymáshoz túl közel, te mégis e három ponton éled az életedet. Úgy hiszem, a legtöbben a megszokotthoz ragaszkodnak és kevésbé bátrak. Mi az, ami miatt többször is ilyen könnyedén váltottál?

A hivatástudat. Ez a fő motiválóerő. Ezzel együtt jár a szakmai alázat is, ami annyit jelent, hogy az aktuális „parancshoz” igazodom. Az évek során mindig újabb és újabb feladatokkal kerestek meg, én pedig bátran fogtam bele, bármiről is volt szó. Ennek egyszerű oka van: a vasúti forgalomszabályozás területén az alapoktól kezdve több munkakörben megfordultam, tehát az elvi szabályozástól a végrehajtásig tisztában vagyok egy döntés hatásaival és várható eredményeivel.

Mióta töltöd be az osztályvezetői tisztséget?

Az akkori pályavasúti területi igazgató kettő évvel ezelőtt kért fel a pozíció betöltésére. Elfogadtam, így 2019. július 15-től a legfőbb feladatom, hogy a vasútvállalati megrendelések, forgalomszakmai erőforrások és technológiák összehangolásával, kiemelten a végrehajtó szolgálat aktív közreműködésével közvetlenül a megrendelőinknek, közvetve pedig az utasoknak és a fuvaroztatóknak is megfelelő pályavasúti szolgáltatást nyújtsunk az ország vasúthálózatának centrumaként működő budapesti területen.

Ha végigtekintek az eddigi pályádon, talán jól látom, hogy mindenhol igyekeztél felépíteni magad körül valamit, ami túlmutat a munkádon.

Én szívemből vallom Kölcsey Huszt című versének utolsó sorát: „Hass, alkoss, gyarapíts: s a haza fényre derül”. Szombathelyen 27 évesen nevezték ki forgalmicsomópont-vezetőnek. Mivel előtte éveken át dolgoztam a csomópont több

állomásán váltókezelőként, majd forgalmi szolgálattevőként, jól ismertem a területet. Tudtam, hogy mi a cél, ami meghatározta a feladatokat. Itt – a szakmai feladatok mellett – egyértelmű céloknak tekintettem a munkakörülmények javítását. Amit sikerült elérnünk, az magáért beszél, így egy évtized elteltével is.

De ne feledkezzünk el a forgalom területén véghezvitt újításaidról sem...

Szombathelyen és Szolnokon is elindítottam egy-egy folyamatot, ami a teljes vasútforgalmi üzemvitelt érintette. Szombathelyen az állomás motorjaként működő III. sz. állítóközpontban a vezető váltókezelő munkakört a kvalifikáltabb rendelkező forgalmi szolgálattevővel váltottuk ki, amelynek következtében a felelősségi körök teljesen átalakultak. A munkakörváltás időtállóan bizonyult, a gyakorlatot az állomást ma üzemeltető GySEV Zrt. is megtartotta. 2011. december 1-jétől Szolnokon folytattam a pályafutásomat, ahol az előváros menetrendszerűségének állomási folyamatok átszervezésével történő javítása volt a feladat. A főrendelkezői munkakör duplikálásával és egy sajátos támogató információs rendszer kialakításával, majd a tolatócsapatok munkáját koordináló kocsimesteri munkakör létrehozásával teljesült a cél.

Mindemellett beléptél a vasúti kötődésű helyi kórusba és létrehoztál egy állandó vasúti kiállítást. Mi motivált, honnan volt minderre energiád?

Baross Gábor mondta: „Minden ember annyit ér, amennyit a köz javára tesz”. A szakmai munka és az abban elért eredmények mellett fontosnak tartottam és tartom az örömszerzést, ami egyben számomra is öröm- és energiaforrás. Így lépett be az életembe a MÁV Férfikórus, majd az Almárium. A kórus

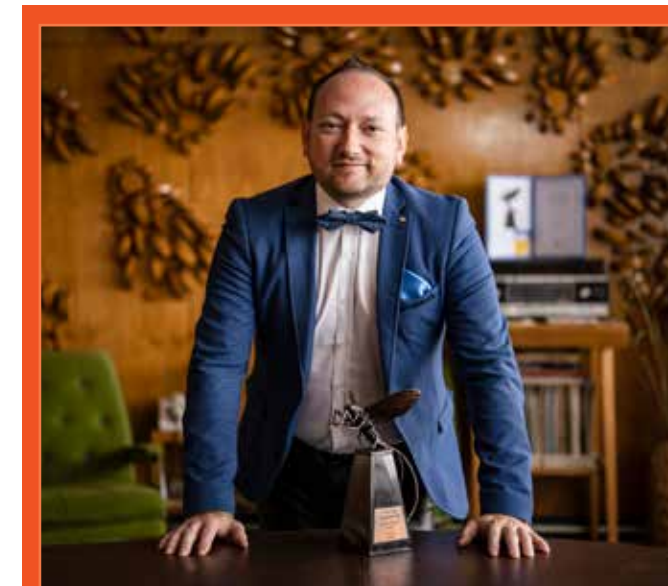
bariton szólamának tagjaként a művészeti együttes életének szervezésében is aktívan részt veszek. Az Almárium létrehozásának ötlete 2016-ban merült fel. Szolnok és a vasút 170 éves kapcsolatát tovább szerettem volna mélyíteni, ezért a vasúttörténeti gyűjteményemet közkinccsá tettem, amely a nap 24 órájában folyamatosan látható Szolnok vasútállomás utascarnokában az utasok és látogatók nagy megelégedettségére.

Ha jól sejtem, ezek a tevékenységek szorosan összefüggnek a Tiszavirág Turisztikai Díjjal. Pontosan miért kaptad a kitüntetést?

Az oklevélben ez áll: „Az elmúlt évtizedben nyújtott kimagasló, egyedi turisztikai értéket teremtő szakmai munkájáért.” Nálam ez leginkább két dologhoz köthető. Az egyik természetesen az Almárium létrehozása és működtetése, ami a maga formájában hazánkban egyedülálló tárlat, hiszen itt komplett korhű és teljes értékű életterek jelennek meg. A Turisztikai Díj odaítélésében az Almárium mellett, de ahhoz szorosan kapcsolódva a Pest–Szolnok vasútvonal megnyitásának 170. évfordulójára rendezett nagyszabású – hagyományteremtő – vasútállomási ünneppsorozat kapott szerepet.

Díjat kapni egy rövid pillanat az életben. Nagy elismerés, de múlandó. Mi az, amiben a mindennapi örömet leled? Mit tekintesz hosszabb távú elismerésnek?

A mindennapi elégedettséget a család mellett a munkasiker hozza, ami a kollégáimmal együttműködve valósul meg. A másik az Almárium, ami hatalmas élményt jelent. Amikor este bejövök a csarnokba, látom, ahogy a vonatra várakozó utasok „rá vannak tapadva” a kiállítóhely üvegére. Csillag a szemük, ahogy megjelenik előttük a gyermekkoruk, vagy a korábbi életük egy-egy pillanata. Ez kimondhatatlan és nagyszerű érzés. A berendezett helyiségek a fizikai valóságban tudják visszarepíteni a látogatókat az időben. Ezt látni többet ér bármilyen díjnál, mert tudom, hogy valami olyat alkotam, ami egyedi és kedves emléket hoz vissza, embereket érint meg.



Egy valamiben biztos vagyok. A közösség a szívügyed. Mit kaphat az ember egy közösségtől, akár a munkahelyén, akár azon kívül?

A közösség egy hajtóerő. Ha valakinek önzetlenül tudsz adni valamit és az a valami a másiknak örömet okoz, az boldogsággal tölti el mind a két felet. Ez igaz egy szűkebb családi vagy munkahelyi, de egy sokkal tágabb például városi közösségre, sőt, akár az utas-vasutas kapcsolatra is, hiszen mi szolgáltatást adunk. Ezt a kollégáimnak is gyakran hangsúlyozom. Az én lelkemre egyébként mélyebben hat, ha én adhatok, ez motivál a munkám során is.

„A közösség egy hajtóerő. Ha valakinek önzetlenül tudsz adni valamit és az a valami a másiknak örömet okoz, az boldogsággal tölti el mind a két felet.”

Már fiatal korodban is sejthető volt, hogy, hogy ez egy életre szóló szerelem lesz?

Igen. 14 évesen elköteleztem magam a vasútnak, ennek megfelelően vasútforgalmi szakközépiskolába jelentkeztem és folytattam a tanulmányaimat. Az akkori padtársam – Piller Balázs, aki a mai napig jóbarátom – szintén vasutas: forgalomszabályozási szakértőként dolgozik a Forgalmi és Üzemirányítási Igazgatóságon. Érdekes, hogy a nyári gyakorlatunk keretében Szolnokon is megfordultunk 1999-ben. 2011-ben együtt látogattunk el Csernobilba, hazafelé pedig leszálltunk Szolnokon nosztalgizni. Rá öt hónapra Szolnokra nevezték ki forgalmi csomóponti főnökségvezetőnek, de még akkor nem gondoltam, hogy Szolnok lesz az életem egyik legjelentősebb állomása.

A teljes interjú a www.vasutasmagazin.hu Munkatársaink rovatában olvasható.

Benke Máté

A díjról:

Szolnok Megyei Jogú Város Közgyűlése tiszteletének és megbecsülésének jeléül „Tiszavirág Turisztikai Díj”-at alapított azok részére, akik a városi szintű turisztikához, illetve idegenforgalomhoz kapcsolódó tevékenységük során kimagasló teljesítményt nyújtottak, magas színvonalú és értéktéremtő programok vagy rendezvények szervezésében, lebonyolításában jelentős szerepet vállaltak, öregbítve ezzel a város jó hírét és szellemi és kulturális értékeinek gyarapítása terén.

„Mindig van valami a kezemben, mindig alkotok valamit”



Ludányhalászikban, egy eldugott Nógrád megyei kisfaluban él Némethné Jancsi Ilona, aki lassan négy évtizede szolgálja a vasutat forgalmi szolgálattelvéként. Stabil munkája mellett művészként is kiteljesedett: gyönyörű gobelinjeivel, álomszép textilszobraival is kivívta az emberek elismerését. Nem csoda, ha olykor-olykor megismerik a vonaton, és hímezéseiről kérdezik... Most elmeséli művészi karrierje történetét.

Hogyan került a MÁV-hoz, mivel foglalkozik pontosan a vállalatcsoporthoz?

Harmincnyolc éve dolgozom a vasútnál, ez az első és remélem, utolsó munkahelyem is egyben (nevet). Harmadik generációs vasutas vagyok, sőt a fiam is sorompókezelő lett. Nógrádszakállon vagyok forgalmi szolgálattelvő, de dolgoztam Szécsény és Ipolytarnóc állomásokon is. Sok előnye volt, hogy a MÁV-nál helyezkedtem el. Nem kellett messzire utaznom a munkáért, jól fizetett, stabil, kiszámítható elfoglaltság volt gyerek mellett is. Nem bántam meg ezt a döntést. A vasutársadalmat nagyon szeretem. Összetartó emberek közössége, mindig megtaláljuk egymást, bárhol járunk az országban. Szerettem volna érvényesülni, elérni még valamit az életben, ezért is kezdtem el a művészettel foglalkozni, hogy más területen is ki tudjak teljesedni.

Hogy kezdődött az alkotó korszaka?

2010-ben Hévízen nyaraltam, amikor egy ajándékboltban rátaláltam az első gobelinre, amit kihímeztem. Egy Rembrandt-kép volt, és jól sikerült a munka. Akkoriban indult egy országos amatőr verseny, a férjem biztatott, hogy induljak én is. Megcsináltam egy képet, amit utólag kezdetlegesnek érzek, de csodák csodájára második helyezett lettem. Nógrád megyében felkapta a sajtó az eredményt.

Ismerősökkel csináltunk egy kisebb kiállítást a Salgótarjáni Művelődési Házban. Versenyekre onnantól kezdve tudatosan jártam, és mindig volt valami helyezési. A zsűri azt mondta, nagyon szépen dolgozok.

Miért különlegese az ön hímezései?

Van egy színlátásom, nem érdekel, mit mond a színkáló, a saját érzékeim szerint dolgozom. A fonalat több ezer színből választom, és ahogy én látom, úgy haladok a mintával. Elmélyültem a gobelin történetében, tanulmányoztam a technikákat, interneten képeztem magam autodidakta módon, miről szól ez a kézművesség, hogyan kell jól csinálni. Afféle vasutas precizitással álltam hozzá.

Hogyan bizonyosodott meg arról, hogy nem csak amatőröknek tetszenek a hímezései?

Megnéztem szakemberekkel azokat. 2012-ben az Iparművészeti Lektorátussal zsűriztettem három alkotást. A budai Várban hirdettek eredményt. Mindhárom termékem kiváló minősítést kapott. Akkor jött el az a pont, megbizonyosodtam róla, hogy valamit jól csinálok. Mára a 25. önálló kiállításon vagyok túl. Felvidéken, Léván, Besztercebányán és Ipolybalogon is bemutatták a műveimet. A Magyar Kézművesség Alapítványának évente kétszer van kiállítása a Várban, ahol

megjelennek a legjobb magyar kézművesek különböző művészeti ágakat képviselve. Decemberben minden évben a betlehemezés a téma, ilyenkor körülbelül 600 pályaműből 100-at állítanak ki, és az én hímezéseim mindig bekerülnek a tárlat anyagába. Ez egy rangos kiállítás, büszke vagyok rá.

Mikor érte el a művészi karrier csúcsát?

Ugye vasutas vagyok, ami azt jelenti, hogy nem rendelkezem hivatalos művészeti képesítéssel. Keresgéltem, mégis hogyan lehetne művészi címem, és meg is találtam a lehetőséget. Létezik az úgynevezett "magyar kézműves remek" elismerés. Többlépcsős pályázattal lehet megszerezni, különböző művészeti ágakban, népművészeket, iparművészeket zsűriznek le így. Ez volt a cél. Első évben nem sikerült, mert a gobelin francia eredetű kézművészet, de nem adtam fel. Másodszorra vallási témájú gobelinnel pályáztam. Elkészítettem a Kálvária sorozatot, Jézus útját a keresztre feszítésig. Az Alkotóművészeti Nonprofit Kft. lektorátusa zsűrizett, és a magyar kézműves remek cím mellett nagy meglepetésemre megkaptam az egyedi szerzői jogvédelmet is. Ez azt jelenti, hogy az állam levédte a képsorozatot. Ha külföldre eladom az alkotást, a vevőnek Magyarországnak is kell fizetnie. A címet a Vajdahunyad várában adták át. Mindenki küzd érte az iparművészek és a kézművesek között. Amatőrszinten ez a legmagasabb elismerés, innen nem lehet továbblépni. 2014-ben egy templomi, Mária-fejes lobogóval is sikerült Debrecenben elnyernem ugyanezt a címet. A második díj után viszont már muszáj volt valami mást is csinálni, nem akartam ülni a babérjaimon.

Ekkor kezdett el foglalkozni a textilszobrással?

Egy isaszegi selyemfestő, Szilárdi Edina mutatta meg nekem a Paverpalt, – ami egy speciális anyag– egy holland művészpár fejlesztett ki. Edina közölte velem, ha elmegyek egy workshopra, hazamegyek egy szoborral. Így is lett, onnantól kezdve éjjel-nappal ezzel foglalkoztam. Megtanultam a drótváz készítését, a technikát, az alapot begyakoroltam, majd jött az egyedi tervezés. Eleinte kereteket készítettem így, majd használati tárgyakat, szobrokat, minden ötletet kipróbáltam. Ez



a speciális por úgynevezett textilkövesítő anyag, eredetileg textilre találták ki, de fémre, fára, kőre is használható. Olyan, mint a folyékony gipsz. Bele kell nyomni a textilt, majd szárítani hajszárítóval, és úgy lehet formázni. Ma már oktatok is, vannak tanítványaim, akiknek átadom a technikát. A szoborfejeket vagy gipszből készítem, készen veszem vagy fesztett textillel dolgozom. A haját gyapjúból készítem a szobrokra.

Van még álma, amit művészként szeretne elérni?

Szeretnék eljutni a Vatikánba. A már említett betlehemes kiállítást minden évben kiejánlják a Vatikánnak, remélem lesz olyan év, hogy ott is megjelenek az alkotásaim. De így is boldog vagyok, mert volt már olyan, hogy a vonaton megismertek és a hímezéseimről kérdezgettek. Ez igazán felemelő érzés.

Sin Bettina



Személyszállítás, nyár, Balaton a számok tükrében

Az idei nyáron rekordokat döntöttünk meg

A szeptember 12-én véget érő nyári szezon adatai szerint a balatoni utasaink száma meghaladta a járvány előtti utolsó év eredményét; 2,1 millióan utaztak a magyar tengerhez az idei szezonban. Közel 11 százalékkal több utasunk volt a nyári naptári szezonban, mint a járvány előtti időszakban 2019-ben. Voltak jeles hétvégéink is, mint amilyen az augusztus 20-i ünnepi hosszú hétvége, ahol a várakozásunk beigazolódott: csak azon a hétvégén 102 ezren utaztak a Balatonhoz vonattal. Az alábbiakban legfőbb turisztikai célpontjaink értékesítési körképét foglaljuk össze.



Rekord utasszám az augusztus 20-i hosszú hétvégén

A folyamatosan emelkedő utasszám mellett az időjárás is kegyes volt hozzánk, az államalapítást ünneplő hosszú hétvégén. A háromnapos időszak alatt – rekord értéként – 102 ezer utas választotta a vasúttársaságot utazásához. Az utasszám mellett a Balaton 24/72 jegycsalád is rekordot döntött az augusztusi ünnepi hétvégén, idén egy hét alatt a legtöbb, 3358 darab került eladásra, ezen belül nemzeti ünnepünk volt kimagasló, mikor egy nap alatt 661 Balaton körüli utazásra alkalmas jegy került értékesítésre.

Modern járművek és utasbarát menetrend

Idén nyáron már három új, emeletes KISS motorvonat közlekedett a Balaton partjain; Jégmadár, Napfürdő és Panoráma expresszvonat néven, amelyekkel hétvégente közvetlen összeköttetést biztosítottunk a főszezon során Szolnok, a Dunakanyar és a Balaton térsége között is. Várhatóan jövő

nyáron ismét utazhatnak utasaink az emeletes motorvonatokkal a magyar tenger partján. Az északi parton a villamosítás eredményeképpen sűrűbb és minden eddiginél gyorsabb eljutásokat vezettünk be, Budapest és a keleti medence között az eljutási időket 15–20 perccel csökkentettük az új Vízipók InterRégió vonattal. Az új menetrend eredménye már idén látható volt: 2020-hoz képest 18 százalékkal, de a járvány előtti utolsó évhez, 2019-hez képest is 11 százalékkal több utas választotta a vasutat a tó körül a naptári nyári időszaka alatt.

A folyamatosan és intenzíven növekvő utasforgalmat a nyár során folyamatosan nyomon követtük, a szerelvénykapacitásokat az igényeknek megfelelően módosítottuk, bővítettük. Nyár közepétől hétvégente a legnagyobb utasforgalmú Balaton IC vonatok a korábbi nyolc helyett kilenc kocsival közlekedtek, továbbá a Kelet-Magyarországról közlekedő balatoni Aranypart és Ezüstpart expresszvonatok szerelvénye-

inek kapacitását is bővítettük, és az északi parton is többlet kocsikat állítottunk forgalomba a Vízipók InterRégió és Kék Hullám InterCity vonatokban.

Kerékpárral utazni

Az idei első nyolc hónapban 578 ezernél is több kerékpáros utas választotta a vasutat túrája megközelítéséhez vagy a hazajutáshoz. Az augusztus 20-i hétvégén országsszerte minden kerékpárszállításra alkalmas kocsit közlekedtetett, hogy az igényeket minél zökkenőmentesebben tudjuk kiszolgálni. A hosszú hétvége folyamán 29 500 kerékpárjegyet adtunk el. A teljes nyári szezon alatt a Balatonhoz 138 ezer darab kerékpárjegyet értékesítettünk. A legnépszerűbb kerékpáros célpontokhoz, a Balatonhoz és a Velencei-tóhoz közlekedő vonatok kerékpárszállítási kapacitását szinte teljesen kihasználták az utasok, ezért érdemes volt hazánk többi, ki-kapcsolódást, kalandot biztosító kerékpárútvonalait megcélózni szolgáltatásainkkal. Az idei nyáron bevezetett új, Balaton egyúti kerékpárosjegyből – amely 99 forint minden balatoni állomásra/ról – 73 ezret váltottak meg kerékpáros utasaink.

Finomakat enni és inni

Az Utasellátó szolgáltatásai a belföldi, illetve a nemzetközi járatokon az étkező-, háló- és fekvőhelyes kocsikat igénybe vevő utasok, valamint a vonatra várakozók kényelmét is szolgálják. A főszezonban az összes Balaton InterCity-járaton lehetőség volt az utazás közbeni étkezésre. A legkedveltebb fogások közé tartozott a hamburger és a csapolt sör. Az Utasellátó szolgáltatásait az utasok igényeihez igazítja a vasúttársaság. A Balaton InterCity-vonatokban az étkezőkocsi mellett az idei évben 1. osztályú kocsi közlekedett, az utasok nagyobb kényelme érdekében.

Az Utasellátó további fejlesztése részeként megnyílt a Keleti pályaudvaron a nemcsak belsőleg, de szolgáltatás tekintet-

tében is megújult Üzleti váróterem. A korábbinál bővebb és színvonalasabb díjmentes kínálat, valamint térítés ellenében fogyasztható minőségi desszertek és italok fogadják a vonatra várakozó utasokat. A várótermet belföldi és nemzetközi első osztályú jeggyel lehet igénybe venni.

Kedvező jegytípusok

Az egész nyári szezon ideje alatt elérhetőek voltak a nagy sikerű Balaton 24/72 napijegyek, amelyekből idén több mint 25 ezer kelt el. A Balaton 24/72 Duó napijeggyel pedig a Balaton térségében közlekedő számos további autóbusszárral is utazhattak utasaink.

Jegyek elektronikusan

A májusban bevezetett új jegyajánlat, az Okosjegy tekintetében elértük a 65 ezer eladott jegyet, amelyből csak a Balaton partjaihoz 39 ezer kelt el. Augusztusban köszönhetjük a MÁV-START online felületeinek 750 ezredik regisztrált felhasználóját. Bár a közlekedők jelentős hányada, csaknem 45 százaléka még mindig a jegypénztárakat részesíti előnyben, azonban látványosan növekedett az online csatornák, a MÁV applikáció és az ELVIRA részesedése, amely mostanra a jegy- és bérleteladások több mint negyedét teszi ki.

A nyár folyamán több tízezer gyermek utazott Kajla-jeggyel a MÁV-Volán-csoport járatain, különböző fesztiválokra, Balaton-átúszásra vagy a Kiskun Expóra kedvezményesen lehetett eljutni, nyári retró hétvégéinken rengetegen utaztak velünk és vettek részt programjainkon. Ez a nyár is igen aktívan telt. Mindannyian minden munkakörben azon dolgozunk, hogy utasaink minél elégedettebben érjenek úti céljukra, és legközelebb is jószívvvel utazzanak velünk. Köszönet minden elhivatott munkatársunknak a színvonalas munkáért!

Hum Krisztina – Molnár Zsolt





Az IC+ család első osztályú bisztrószakaszos kocsija sok tekintetben új szolgáltatási szintet képvisel majd a MÁV-START kínálatában, új korszakot jelent a vasúti közlekedés színvonalában. A 35 darabos flotta első példánya áprilisban készült el a Szolnoki Járműjavítóban, az utasok októbertől próbálhatják ki először Kelet-Magyarországon.

Milyen pluszt nyújt az 1. osztály?

Az egyik ilyen az úgynevezett csendes fülke, amelyből kettő található a kocsiban. Az utasok csendben, nyugalomban tölthetik el az utazásukat, ugyanis ebben a szakaszban a mások által is hallható zenehallgatás, telefonálás vagy egyéb zavaró tevékenység nem megengedett. Egy kocsiban 2x6, azaz 12 ilyen ülőhely van, hagyományos fülkés elrendezésben. A csendes fülkék mellett helyezkedik el a két emelt komfortfokozatú, minden eddiginél magasabb színvonalú 1+ osztályú fülke, ahol fülkénként csak négy ülés található. Ezek bőrborításúak, széles tartományban elektromosan állíthatók, nagy kényelmet biztosítva. A fülkében utazók a világítást és a hőmérsékletet a kocsi többi részétől függetlenül saját maguknak szabályozhatják, ezt az asztalba integrált érintőképernyők segítségével lehet megtenni. A fülkék formavilága a kocsi többi részétől és a többi kocsiétól merőben eltérő, elegáns kialakítású, ívelt, diszkrét formákkal és mintázott üvegfelületekkel, tükrökkel. A legmagasabb osztályon utazva a jegyár választható minőségi italokat, édességeket és kisebb harapnivalókat is tartalmaz, amelyeket utaskísérőnk az ülőhelyen szolgál fel – az étlapról térítés ellenében elérhető kínálattal együtt. A kocsi termes utasterében további 15 első osztályú ülőhely található, ezen ülésekhez nagy méretű, munkához is kiválóan használható asztal, olvasólámpa, valamint az elektromos eszközök töltésére konnektorok és USB-csatlakozók is tartoznak. A teljes utastér szőnyegborítással rendelkezik, továbbá a termes szakaszban és a folyosón rejtett LED-

hangulatvilágítás is elhelyezésre került. Az ablakokon a sorozat többi járművénél megszokott módon sötétítő rolók találhatóak. Az 1. osztályra érvényes jegyek szintén tartalmaznak egy választható üdvözlőitalt, és az étlapról elérhető termékeket itt is felszolgáljuk az ülőhelyen.

Bisztrószakasszal a színvonalas utazásért

A kocsi egyik végén egy kompakt méretű, de jól felszerelt bisztrószakasz áll az utasok rendelkezésére, ahol különféle üdítőket, alkoholos italokat, forró italokat fogyaszthatnak, illetve egyszerűbb frissen készített ételeket (pl. START Burger), édességet, ropogtatnivalót is kínálunk.

Ezeket a könyöklőn támaszkodva, közben az elsuhanó tájban gyönyörködve, vagy a helyükre visszatérve kényelmesen lehet elfogyasztani. Néhány tétel esetében, amelyek eddig is a kínálatban szerepeltek, javítjuk a szerviz színvonalát, és figyelünk a különféle intoleranciákra is.

Cukorból fehér és barna cukrot is tartunk, valamint édesítőszert is elérhető lesz. A kávéfőzéségek kérhetők laktózmentes tejjel, valamint növényi alapú itallal (mandulailal) is, kávétejszínből szintén tartunk majd laktózmenteset is.

A hamburgerek ezentúl gluténmentes hamburgerzsémével is kérhetők majd. Mindezeket felül az IC+ bisztrókocsikon – az eddiektől eltérő rendszerű, ún. pod-os kávégépek üzembeállításával – jobb minőségű kávékat szolgálunk majd fel.

Hogyan tovább?

A szükséges hatósági engedélyeztetés után az új IC+ kocsi-típus a teljes szolgáltatással először októberben mutatkozik be a Budapest–Füzesabony–Miskolc–Nyíregyháza–Debrecen–Szolnok–Cegléd–Budapest útvonalon közlekedő kör-IC-vonatokban lesz elérhető. Ezt követően a most készülő 35 kocsival a legforgalmasabb IC-viszonylatokat tudjuk lefedni, azaz a szombathelyi, soproni és szegedi járatok egészülnek ki ebben az ütemben az új kocsikkal.

Első osztályú fedélzeti vendéglátás

A külföldi vasutakhoz, magánvasutakhoz és légitársaságokhoz hasonlóan a MÁV-START az új 1. osztályú IC+ kocsik gyártásával és a távolsági stratégiájával összhangban, a társaság egy lépést tesz afelé, hogy az 1. osztály helyzetét újraértékelje. A MÁV-START célja az, hogy az 1. osztályú szolgáltatás megfizethető áron kézzelfogható előnyöket és exkluzív környezetet biztosítson az utasok számára, melynek eszköze a jegyárban foglalt. A prémiumszakasz helyjegyei 1000 forintba fognak kerülni.

A távolsági vonatok fejlesztése ezzel még nem áll meg, a társaság tervezi tovább bővíteni a korszerű járműparkot, hogy 2030-ra valamennyi InterCity és EuroCity vonaton biztosítani tudja a fedélzeti vendéglátást, valamint a három kocsiosztályt. A járműveken túl a jövőben fokozatosan számos egyéb extra szolgáltatás bevezetését tervezik, például a fedélzeti kínálat mobilalkalmazás segítségével történő megrendelését, vagy a Budapest-Keleti pályaudvaron található üzleti várótermünk megnyitását belföldi 1. és 1+ osztályú utasok számára, és a várótermi hálózat bővítését.

Az elkészült új kocsi típusról Jenei Sándort, az IC+ projektvezetőjét kérdeztük:



Mi volt a legnagyobb kihívás a gyártás során?

Egy új típus gyártásba vétele mindig rengeteg kihívást rejt magában. Általánosságban elmondható, hogy a legnagyobb kihívás minden típusnál, így ennél is, a csak papíron és 3D modelleken létező tervek átültetése a gyakorlatba. Abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy sok jó szakember dolgozik Szolnokon a járművek gyártásán, akik sokszor erőn felül teljesítenek és a legnagyobb kihívásokkal is meg tudnak birkózni.

Mi a legnagyobb innováció a kocsiban?

Több újítást is alkalmaztak a tervező kollégák a járművön, amelyek eddig nem jelentek meg az IC+ típuscsaládban, ezek között vannak az utasok által is érzékelhető, illetve számukra rejtve maradó műszaki megoldások.



Mint például:

- Az érintőképernyős rendszerek alkalmazása a járművön, amellyel a fülkékben a világítás- és a hőmérséklet-állítási lehetőség mellett az 1+ osztályú fülkék utasai a bisztrószakasz személyzetének is jelzést tudnak adni.
- Az 1+ osztályú fülkékben a hagyományos működtetésű ülések helyett villamos működtetésű, beépített, rejtett asztallal és olvasólámpával ellátott magas komfortfokozatú ülések alkalmazása.
- Rejtett LED-világítások az 1+ osztályú fülkékben, valamint beépített hangulatvilágítások alkalmazása a műanyag burkolatokban.
- Új burkolatrendszer (Corian) alkalmazása a bisztrószakaszban.
- Emellett megjelent a járművön a szendvics szerkezetű elemek alkalmazása is, amelynek első „hírvívője” a bisztrószakasz személyzeti ajtaja.

Mit gondol, melyik rész fog a legjobban tetszeni az utasoknak?

Véleményem szerint az 1+ osztályú fülkék fogják elnyerni legjobban az utasok tetszését. Ez a rész egy teljesen új szolgáltatási színvonalat képvisel, bármilyen összehasonlításban megállják a helyüket nemzetközi viszonylatban is.

Melyek a jövőbeli célok?

A jövőbeli cél az IC+ járműcsalád bővítése, mind új típusok fejlesztésével, mind a forgalomba állított járművek darabszámának növelésével. Emellett az új műszaki megoldások és anyagok szélesebb körű alkalmazása a gyakorlati és üzemeltetési tapasztalatok alapján mind a tervezésben, mind a gyártásban.

Molnár Zsolt – Müller-Róka Bertold



15 éve történt A MÁV-START Zrt. alapítása

– 15 éve, 2006. október 15-én történt a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. alapítása. Ebből az alkalomból a Vasutas Magazin idei lapszámaiban végigkövetjük az elmúlt 15 év legfontosabb eseményeit, mindig más és más évekre visszatekintve. Az előző lapszámokban 2017-ig emlékeztünk vissza. Következzenek újabb nevezetes évek: 2018–2019.

Fejlesztéseink

2018-ban 3,6 milliárd forint értékű támogatási szerződést kötött az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) keretén belül az Innovációs és Technológiai Minisztérium a MÁV-START Zrt. és a MÁV Zrt. alkotta konzorciummal. Az „Infrastruktúra és gördülőállomány karbantartó szoftver és IT alkalmazás konszolidáció II. ütem” (INKA2) elnevezésű közlekedésfejlesztési projekt a cégcsoportszintű gördülőállomány-karbantartás és az erőforrás-tervezés újratervezett üzleti folyamatait támogató integrált és konszolidált informatikai rendszer bevezetését tűzte ki célul. A másfél éves informatikai fejlesztés végrehajtására a vasúttársaság a DXC Technology Magyarország Kft.-vel szerződött.

Új jegyvizsgálói eszköz: Zebra. 2018 márciusában jegyvizsgálói munkakörben az elővárosi forgalomban szolgálatot ellátó több száz munkatársunk vette át az új eszközt éles használatra. Az új jegyvizsgálói eszköz a gyártó cég után a Zebra nevet kapta.

A jegyellenőrök biztonsága érdekében a MÁV-START Zrt. 2019 februárjában szerződést kötött a Kirefta Kft.-vel 103 darab **testkamera** szállítására. A döntés előtt a vasúttársaság 25 jegyvizsgálója három gyártó összesen 26 eszközét tesztelte. A beszerzési eljárásban öt pályázó terméke közül esett a választás a DAHUA MPT210-4X típusú készülékre.

Az akkori Vonatinfó mobilalkalmazás jegyvásárlási funkcióval bővült. Gyorsaság, kényelem és kedvezmények. A 2017. decemberi menetrendváltáskor társaságunk bevezette az 5, 10 és 20 százalékos kedvezményeket az elektronikus vonatjegyváltások esetében, 2018. június óta az utasaink már a kibővített Vonatinfó alkalmazáson keresztül is megvásárolhatják az egy útra szóló, belföldi vonatjegyeket. A 2015 óta üzemelő Vonatinfó mobiltelefonos alkalmazást 2018. júliustól már minden androidos készülékkel rendelkező utas használhatja, augusztustól pedig az iOS operációs rendszerű készülékekre is letölthetővé vált a frissítés.

Járműveink

Szolnokon bemutattuk az IC+ kocsik gyártását. A MÁV-START mérnökei és szakemberei által tervezett IC+ kocsik sorozatgyártása – két prototípus elkészítése, engedélyeztetése, tesztelése és több mint egymillió kilométernyi üzemeltetése után – 2017-ben indult el a szolnoki Vasúti Járműjavítási Telephelyen.

Villamos motorvonatok közlekednek a Budapest–Esztergom vonalon. A pályafelújításnak és villamosításnak köszönhetően 2018. április 9-től elektromos FLIRT-szerelvények közlekednek a Budapest–Esztergom vonal teljes szakaszán a dízel motorvonatok helyett.

2018 év végén a Stadler által gyártott, KISS elnevezésű emeletes jármű első kocsiszekrénye megérkezett a Dunakeszi Járműjavítóba, ahol a betétkocsik összeszerelését végzik.

2019-ben elindult a **Talent program**, amelynek része a külső megújulás mellett a több fontos műszaki rész cseréje is, növelve az üzembiztonságot és a munkakörülményeket. A 2017-ben megkezdődött Uzsgyik külső arculathoz igazítása 2018-2019-ben is folytatódott. Az IC+ gyártás mellett Szolnokon a CAF, Dunakeszin a DWA, DVJ kocsik kerültek folyamatosan felújításra, átalakításra.

Személyi változás és humán erőforrás

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója 2019. február 19-én felmentette tisztségéből Csépe Andrást, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatóját. Február 20-tól **Kerékgyártó József** tölti be a személyszállító vasúttársaság vezérigazgatói pozícióját.

2018. május 25-én **életbe lépett a GDPR.** Az Európai Unió új adatvédelmi rendelete, a General Data Protection Regulation, amely a nemzeti jogszabályokat felülírva egységesíti az uniós tagállamok adatkezelési szabályait és megerősíti a magányszemélyek adatainak védelmét.

Hum Krisztina

VASÚTI KULISSZATITKOK A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

Idén is megrendezték a hagyományos Szolnok Város Napját, amelynek keretében szeptember 4-én ismét megnyitotta kapuit a Szolnoki Járműjavító a nagyközönség előtt. Munkatársaink ez alkalommal is nagy lelkesedéssel avatták be a látogatókat a kulisszatitkokba és kalauzolták őket végig a telephelyen.



A vasút és a város közös élete a régmúlta nyúlik vissza, amely a történelem során szorosan összefonódott. Mi sem bizonyítja ezt jobban, minthogy a nagyszabású, többnapos eseményt annak a tiszteletére rendezi a város, hogy 1847-ben, szeptember 1-jén adták át a Pest–Szolnok vasútvonalat. Ennek emlékére minden évben koszorút helyeznek el a vasútállomás utascsarnokában.



A város vasúttörténeti múltjára emlékezve az idei rendezvénysorozat színfoltjaként meglepetéssel, szobormozdony-nal is készültek a szervezők. Az M44 062-es, köznapi nevén Bobó (BoBo) mozdonyt 2021. szeptember 1-jén közösen avatta fel Kerékgyártó József vezérigazgató, Szalay Ferenc polgármester és Stánicz János vasúti jármű javítás igazgató. A járművet 1963-ban állították forgalomba 714-es gyári számmal a DVM2-15 típusból. Elsőként Budapest Ferencvárosba került, utolsó éveit pedig már a járműjavító szomszéd-

ságában a szolnoki állomáson és fűtőházban töltötte. 2008 februárjában véglegesen nyugdíjba vonult a tolatási igények csökkenése, valamint az újabb mozdonyosorozat remotorizációinak következtében. Hosszú időn keresztül csak a még üzemelő járművek alkatrészbázisaként szolgált és a külsejét is megtépázta az idő. A szolnoki Járműjavító előtt kiállított, szakszerűen rekonstruált mozdony mostantól büszkén hirdeti a város vasúttörténeti múltját.

A Szolnoki Járműjavító nyílt napját ismét óriási érdeklődés övezte. A telephely közel 1000 főt fogadott, főként családokat, de sok felnőtt vasútrajongót is vonzott az esemény. Belépéskor vasúti relikvia-, valamint vasútimodell-kiállítás fogadta a közönséget. Az üzemlátogatás során pedig testközelből tekinthették meg a helyben gyártott, illetve felújított IC+, CAF, WSBA kocsikat. A látogatók bepillanthattak a javítócsarnokokba, köztük az új KISS karbantartó bázisra is. Felszállhattak egy új KISS motorvonatra és egy retró M62-es mozdonyra. A délután folyamán pedig begördült egy-két gőzmozdony által vontatott nosztalgiaszerelvény is.

„Ismét egy jól sikerült, nagy érdeklődésre számot tartó eseményt tudtunk megrendezni. Jó volt látni a csillogó szemű, mosolygós gyermekeket és az érdeklődő, sok esetben a kicsiket is túllelkesező felnőtteket – mondta el Stánicz János, vasúti jármű-javítási igazgató. „Már most számos új ötlet fogalmazódott meg a fejünkben, mellyel jövőre szeretnénk meglepni a látogatókat. Köszönöm minden érintett kollégám munkáját, amellyel létrejöhetett ez az esemény!”

Völgyi Katalin

Változó vásárlási szokások: az Okosjegy

Az online ügyintézés terjedését nemcsak a kor technológiai elvárásai indokolják, hanem a pandémia is elősegítette. Az érintésmentes, akár a kanapéról is megoldható gyors és kényelmes vásárlás, amivel a sorban állás is elkerülhető, még lényegesebb szemponttá vált. Ez életünk minden területén megfigyelhető, így a közlekedés sem kivétel. A MÁV-START online csatornái mára már az értékesítés negyedét teszik ki. Augusztusban ünnepeltük a MÁV App 750 ezredik regisztrált felhasználóját és a májusban bevezetett Okosjegy is igen népszerű. A jegyértékesítés tendenciáiról, a változó vásárlási elvárásokról, az online újításokról Singer Péterrel, a MÁV-START augusztusban kinevezett személyszállítási szolgáltatásértékesítési vezetőjével beszélgettünk.



Milyen változások figyelhetők meg a jegyvásárlás terén az utóbbi években?

Egyértelmű tendencia az önkiszolgáló csatornák – automata, internet és applikáció – térnyerése. Öt éve a belföldi jegyek 17%-át értékesítettük ilyen módon, idén július végéig pedig már a 38%-ot is elérte. Ezen belül az online értékesítés a növekedés motorja: 2016-ban a belföldi jegyek még csak 6,6%-a talált gazdára az interneten, míg idén már 26%-át, azaz több mint negyedét váltották ilyen módon. Az online értékesítés súlya az internetes felületről áttevődött az applikációra: 2019-ben az online értékesítés harmadát realizálta az applikáció, idén már 2/3-át. Kinyomtatás nélkül is bemutatható nemzetközi jegyeket a MÁV applikációból tavaly nyáron kezdtünk el értékesíteni, és az idei nyári időszakban a nemzetközi jegyek közel harmadát online, azaz applikációból vagy az új Elvirából vásárolták meg. Az eltérő vásárlási szokások miatt ezeknél a jegyeknél még az internetes felületnek van nagyobb szerepe.

Milyen trendek érzékelhetők a technológia fejlődésével?

A jegyértékesítési rendszerünk fejlesztése új termékek, új kedvezmények bevezetését teszi lehetővé – mint például az Okosjegy, illetve meglevő szolgáltatásokat tudunk fejleszteni vagy épp újakat nyújtani. A vásárlási szokások átalakulása is elsősorban a technikai fejlődésre vezethető vissza. Egyrészt ma már szinte az összes bankkártya alkalmas az érintésmentes fizetésre, illetve egyre több kártya okoseszközön is létezik. Ez még kényelmesebbé teszi a fizetést, ennek következtében egyre kisebb a készpénzben keletkező bevétel aránya. Másrészt az okostelefonok és a mobilinternet terjedésével a vásárlás ma már nem számítógépen, hanem okostelefonon zajlik. A fejlődés természetesen az utasok elvárásaira is hatással van. Az okostelefonon is kényelmesen használható jegyvásárlás mellett elsősorban az utastájékoztató terén várnak jobb szolgáltatást, illetve a háztól házig történő szolgáltatatófüggetlen utazástervezés és jegyvásárlás iránt van egyre jelentősebb igény.

Milyen kihatása volt a vásárlási szokásokra a pandémiának?

A pandémia első hulláma idején az online csatornákra leginkább jellemző távolsági utazások maradtak el, ezért a járvány első heteiben jelentősen visszaesett az online vásárlások aránya. 2020 tavaszán az utasforgalom 70-80%-kal, a későbbi lezárások alkalmával 40-50%-kal esett vissza. Azonban az enyhítések után ez a csatorna tért magához a leggyorsabban.

Ez részben a MÁV-START kampányának hatására történt, részben pedig azért, mert a pandémia kezdetén sokan rákaptak az online vásárlásra az élet más területein is, és az itt szerzett pozitív tapasztalataik hatására a vonatjegy vásárlását is online – főképp applikációból – kezdték el intézni. Az online vásárlás növekedése a tavaly tavaszi pandémiás időszak után visszatért a járvány előtti trendhez.

Emellett a személyes kontaktus minimalizálására való törekvés az első hullám idején az automataknak gyakoribb használatán is meglát- szódott. A jegytípusokon is érezhető a változás. Az otthoni munkavégzés általánossá válásával az így dolgozók nem bérletet, hanem inkább jegyet váltanak.

Fontos újítást vezettünk be idén az Okosjeggyel, ami kizárólag online csatornákon érhető el. Hogyan fogadták az utasok az Okosjegy koncepciót?

Az Okosjegy a Televonat koncepció kiváltása és kiterjesztése, a nemzetközi forgalomban már bevált START Európa ajánlatok belföldi „megfelelője”. A Televonat elsősorban a kedvezménytel nem rendelkezőket szólította meg, és árban versenyképes alternatívát tudott nyújtani a közúti közlekedéshez, de akár a telekocsihoz képest is. A Nyíregyházáról Budapestre közlekedő vonat kihasználtsága legtöbbször az elvárások feletti volt. Az Okosjeggyel a heti 1 járat helyett a hét minden napján, az adott vonalon közlekedő összes InterCity vonaton/kocsiban tudunk kedvezményt biztosítani.

Az értékesítési eredmények alapján az Okosjegy népszerűnek mondható. A szegedi Okosjegyből több mint 23 ezer fogyott augusztus 29-ig, ebből csaknem 3800 szolt 1. osztályra. Kifejezetten sikeresnek tekinthető a balatoni Okosjegy, amiből a főszezonban csaknem 40 ezer kelt el, ennek 9,2%-a szolt 1. osztályra, úgy, hogy ilyen kocsit csak a déli parton közlekedett.

Az online csatorna magas részesedése lehetővé teszi, hogy ezt az ajánlatot csak digitálisan tegyük elérhetővé, ráadásul népszerűsíti az online értékesítést is. További előnye, hogy az első osztályt megfizethetőbbé teszi, és az eredmények alapján sokan élnek is ezzel a lehetőséggel.

Völgyi Katalin

6 fontos tudnivaló az Okosjegyről:

- Fix áras jegy a leggyorsabb utasainknak,
- akár 40%-kal olcsóbb a teljes árú jegyhez képest,
- szeptembertől a már eddig is elérhető Budapest–Szeged vonal mellett már a Budapest és Pécs, Nyíregyháza/Debrecen között közlekedő vonatok IC-kocsijaira is,
- kizárólag a MÁV appban és az új Elvirában kapható,
- az ár már tartalmazza a helyjegyet is,
- első osztályra is megvásárolható, akár olcsóbban is, mint a teljes árú másodosztály díja.

*Díjazzuk azokat,
akik előre terveznek.*

OKOSJEGY

**Vegye meg Okosjegyét a
Budapest-Pécs és Budapest-Záhony
között közlekedő IC-vonatokra minél előbb,
és spórolja meg akár a jegyár 50%-át!**

MÁV-VOLÁN CSOPORT

52. NEMZETKÖZI EUCHARISZTIKUS VILÁGKONGRESSZUS

Kedvezményekkel és kapacitásbővítéssel támogatta a MÁV-Volán-csoport a világkongresszus megrendezését

A 2021. szeptember 5. és 12. között megrendezett kongresszusnak immár másodszor adott otthont Magyarország. A szeptember 12-én, a Hősök terén megtartott pápai szentmisén több százezer hívő volt jelen. Ilyen rangos eseményt Magyarországon csak 1938-ban tartottak, míg katolikus egyházfő, II. János Pál pápa 1995-ben tett látogatása óta nem járt hazánkban. Nem csoda, ha a Misszió Tours világkongresszus szervezői az eseményt megelőzően hatalmas érdeklődésre számítottak. Bár a 2020 szeptemberére tervezett Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszust a járványhelyzetre való tekintettel elhalasztották, azonban nagy örömkre szolgál, hogy most ennek a világméretű eseménynek a megszervezését társaságunk is támogathatta.

Nagy erővel készült a MÁV-Volán-csoport az eseményre

A zarándokok utaztatása és tájékoztatása a MÁV-Volán-csoport számára is kiemelt fontosságú feladat, és a munkatársak mindent megtettek annak érdekében, hogy mindenki zökkenőmentesen, időben eljusson úti céljába. Különvonatok, több kocsival közlekedő menetrend szerinti vonatok, távolsági és nemzetközi buszjáratok, a fővárosi helyszínek között közlekedő transzferjáratok biztosították a rendezvény helyszíneire az eljutást. Kedvezmények is segítettek a zarándok hívek utazását, akik a vasúton és a Volánbusz belföldi menetrend szerinti járatain 50 százalékos jeggel utazhattak.

A MÁV-Volán-csoport az eseményt megelőzően folyamatosan tájékoztatta az utasokat, hogy a Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszus hétvégi rendezvényeire elővételben érdemes megváltani a menetjegyeket, helyjegyeket, hiszen így könnyen elkerülhető a pénztárak előtti sorban állás. De felhívta a zarándokok figyelmét arra is, hogy az online jegyvásárlással a megújult ELVI-RA vagy a MÁV applikáció használatával könnyen nyomon tudják követni a helyfoglalási adatokat. A MÁV-START figyelemmel kísérte az IC-vonatok foglалását és ahol szükséges volt, bővítette személyszállítási kapacitását. A hétvégi időszakot ráadásul a balatoni utószezon is érintette, így a nagyobb utasforgalom mi-



att a szerelvények esetenként több kocsival közlekedtek. A kongresszus szeptember 6. és 10. közötti Hungexpo Kongresszusi és Kiállítási Központban megrendezett eseményeihez igazodva pedig több belföldi és nemzetközi IC-vonat a menetrendtől eltérően Kőbánya felsőn is megállt, ahonnan a Volánbusz flottája biztosított díjmentes transzferjáratokat. A busztársaság a hétvégi eseményekre is közlekedtetett ingyenes járatokat a fővárosi helyszínek között.

Fokozott belföldi utasforgalom

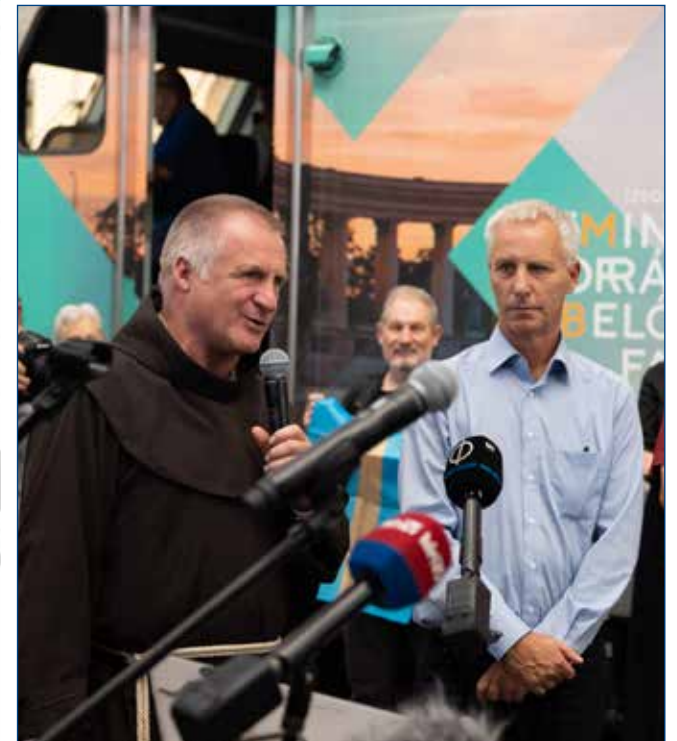
A MÁV-START a belföldi forgalomban az Eucharisztikus Kongresszus idején jelentős csoportos és egyéni utazásra készült. Nyolcvanhat szervezett csoport jelezte előzetesen érkezését vonattal az ország számos városából, így Miskolcra, Győrről, Veszprémből, Pécsről, Keszthelyről és Debrecenből, továbbá Pest megye térségéből. A több mint 5000 fő utaztatását társaságunk menetrend szerinti járatokon, illetve azok erősítőkocsijaival szervezte meg. Öt különvonatot is biztosítottunk a látogatók számára, amelyek mindegyike szinte telt házas volt.

A Misszió Tours munkatársai a kongresszus ideje alatt a Keleti, Déli és Nyugati pályaudvaron adtak útbaigazítást az érkezőknek, Kőbánya felsőn pedig a MÁV-START munkatársai is segítettek az utasok eligazodását. Kőbánya felsőn 8 szabványos és 2 moz-

gáskorlátozottak számára igénybe vehető mobil mosdót is telepítettek erre az időre.

Erdélyi zarándokok

Két vonattal közel 800 zarándok érkezett Erdélyből a Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszusra, köztük száz gyermek Déváról. A vasúttársaság ingyenesen biztosította az erdélyi zarándokok utazását, és üdvözlő csomaggal köszöntötte őket. A Corona IC-vel érkezett Bőjte Csaba ferences rendi szerzetes is, aki közös ima keretében a Keleti pályaudvaron megáldotta a zarándokút résztvevőit. Őket Soltész Miklós, a Miniszterelnökség egyházi és nemzetiségi kapcsolatokért felelős államtitkára, Homolya Róbert, elnök-vezérigazgató, valamint Kerékgyártó József, vezérigazgató fogadta. A rendhagyó Corona IC vonat az a felmatricázott mozdony húzta, amelyet Erdő Péter bíboros-prímás áldott meg 2019-ben, a Magyar Vasúttörténeti Parkban. A kongresszust hirdető mozdony az esemény kezdetéig csaknem 660 ezer km-t tett meg. A vasúttársaság ezzel a mozdonnyal tisztelt az egyházi világesemény előtt. Emellett más járatokon 14 matricázott IC-kocsi is hirdette az eseményt.



Eucharisztikus Világkongresszus

Az eucharisztia görög eredetű szó, olyan keresztény szertartást jelent, amelynek során Jézusnak a kenyérről és borról az utolsó vacsorán mondott szavait és ottani cselekedeteit ismétlik meg liturgikus módon. Az eucharisziát/úrvacsorát minden keresztény felekezet szentségnek tekinti.

Az 52. Nemzetközi Eucharisztikus Világkongresszus témája az eucharisztia megismerése és tiszteletének elmélyítése. A világméretű ünneppsorozat a magyar kultúra, a történelmi hagyományok és az egyházi élet bemutatására is lehetőséget nyújt. Az 1938-as Kongresszus idején – amelynek ugyancsak Magyarország adott helyet – emlékeztek meg Szent István király halálának 900. évfordulójáról. A legfontosabb városokat érintve vasúton indult országjárásra a Szent Jobb ereklje az erre a célra kialakított külön kocsiban.

A MÁV mindössze négy hónap alatt különleges műszaki megoldásokkal építette meg a gazdagon, bizánci stílusban díszített „aranykocsit”. A különvonat egy mozdonyból és öt kocsiból állt. Az egyházi és világi méltóságokat szállító két-két luxuskocsi fogta közre az erekljét szállító kocsit. A gőzmozdony elejére egy hatalmas keresztet helyeztek el, amit az est beálltával ki-

világítottak. A különleges kocsit – korhű mintára – egy régebbi vasúti kocsi felhasználásával elkészítették, amelynek most állandó kiállítási helye a Magyar Vasúttörténeti Park.

Pápalátogatás Magyarországon

A külföldi pápalátogatás az 1960-as évek előtt nem volt jellemző a katolikus egyház vezetőire. Az első pápa, aki mind a hat kontinensre elutazott, az 1963-ban megválasztott VI. Pál volt, aki emiatt a zarándokpápa becenevet is megkapta. Magyarországon a rendszerváltozást követően járt először pápa.

Még a szocializmus idején, 1988-ban döntöttek arról, hogy a lengyel származású II. János Pál a szocialista országok közül Lengyelország után Magyarországra is ellátogat. II. János Pál hosszas előkészítés után 1991. augusztus 16-án lépett magyar földre, ezzel az ország történetében először érkezett Magyarországra a katolikus egyház vezetője.

Még ebben az évtizedben ismét Magyarországra érkezett a pápa, akinek meghívását Várszegi Asztrik, pannonhalmi főapát kezdeményezte 1995-ben, a Pannonhalmi Főapátság megalapításának ezeréves évfordulója alkalmából.

Völgyi Katalin

Ünnepel a Kvassay híd a H7-es vonalon



A Csepel-sziget északi része és Budapest IX. kerülete között feszül a Kvassay Jenőről, a XIX. századi neves vízmérnökről elnevezett felsőpályás acél gerendahíd. A híd szinte minden közlekedési ágat kiszolgál, járnak rajta ma gyalogosok, kerékpárosok, autók, buszok és vasúti része is van. Magyarország második legnagyobb vonatforgalmú, emellett legnagyobb utasforgalmú vasúti hídja idén 70 éves.

H7-es HÉV vonal

A XX. század közepén a Boráros térről induló HÉV gyorsvasút felépítése a metróépítkezés mellett Budapest legnagyobb közlekedési beruházása volt. Ahhoz, hogy elég „gyors” legyen, több ezer négyzetméteren volt szükség tereprendezésre. Az eredmény egy 6,7 km hosszú, szinte teljesen egyenes vasútvonal 16 perces menetidővel, napi 107 vonattal. A vasútvonalon egy világháború alatt lebombázott, majd újjáépített közúti híd bővült egy kétvágányos vasúti acélhíddal: ez ma a csepeli gyorsvasút hídja, a Kvassay híd.



A gyorsvasúthoz tartozó hidat, ahogy a vonal többi részét is, 1951. május 1-én adták át a forgalomnak. Hétszázhusz tonna súlyú karbonacélból készült. A Kvassay hídon egy átlagos hétköznap 260 vonat megy át, 130-szor Csepel felé, 130-szor a Boráros tér irányába, 45 000 fő feletti napi utasszámmal. A MÁV-HÉV vonatai egy évben 86 000-szer kelnek át utasokkal a Ráckevei Duna-ág felett. A hatalmas igénybevétel ellenére a hídon mintegy 50 évig jelentős felújítás nem történt, ez csak 2020 nyarán kezdődhetett meg a MÁV-HÉV beruházásában.

A munkálatok során kiküszöbölték bizonyos szerkezeti elemek rendellenes működését a hossztartó megszakítások, saruk, saruzsámolyok javításával, valamint a hossztartó felső öv jellemző károsodását okozó igénybevételeket is. Biztosították a híd célszerkezeteinek védelmét hosszú élettartammal, emellett a vágányzónán kívüli kezelőárda, üzemi kábelek védett helyre helyezése a hídon és a hídfőcsatlakozásban, kezelőlépcső kialakítása is megtörtént.

A felújítás kiküszöbölte az alépítmények és hídfőcsatlakozások hibáit (hídfők és pillérek javítása, kőcupok újarakása, támfalak javítása), és kijavította a felsővezeték és a tápkábel kezelhetőségének feltételeit. A híd teljes korrózióvédelmet és gyönyörű, új, zöld színt kapott. A híd felújítása és a kapcsolódó munkálatok kormányzati forrásból valósulhattak meg, a projekt összértéke 2 milliárd forintot tett ki. A felújított híd teherpróbája határidőre, 2020. december 15-én zajlott le. A próbaterhelés során statikus mérés, lassú próba, dinamikus vizsgálat és sajátfrekvencia-meghatározás történt, M44 mozdony és 3 db HÉV-kocsi, mint próbaterhelés alkalmazásával.

A felújított híd az életciklus leromló szakaszának megszűntetésével és az élettartam-csökkentő hibák kiküszöbölésével alkalmas a hidak tervezési élettartamként megjelölt 100 év elérésére, a felújított híd tökéletes állapotban van, a vonatok 60 km/h sebességgel haladhatnak át rajta.



Kvassay híd ideiglenes végállomás

„A vonal fele lassan letagadhat egy évet a korából...” jegyezte meg egy utas a HÉV Facebook-oldalán, hisz 2020 júniusától a HÉV-ek Csepel végállomástól csak a Kvassay híd ideiglenes végállomásig közlekedtek. Ennek oka egyrészt a Kvassay híd 50 év után elvégzett, és határidőre befejezett felújítása, másrészt a MÁV-HÉV Zrt.-től független, de a HÉV-pályát is érintő Nemzeti Atlétikai Stadion kivitelezéséhez kapcsolódó, vonalat érintő új műtárgyak építése. A Kvassay híd lábánál az ideiglenes vasúti végállomás mellett a Boráros tér felé történő továbbhaladás megkönnyítése érdekében gyors utasátvitelt eredményező buszvégállomást alakított ki a MÁV-HÉV. A vonatközlekedés fenntartása indokolt volt a teljes pótlás helyett, hiszen ennek segítségével a három fő forgalmi torlódást képző helyszínből kettő, Csepel belvárosa a jelentős busz- és autóforgalommal, valamint a Corvin úti tehervasúti átkelő nehézségei nem veszélyeztették a pótlóbuszok közlekedését. A HÉV-pótlóknak „csak” a Kvassay hidat követő szakasszal kellett megbirkózniuk, ám ezt már nagyrészt biztonságos elkülönült buszsávban teheték meg.

Az ötlettől a megvalósításig sok terület folyamatos együttműködésére volt szükség, hogy a végállomás „költséghatékonyan” elkészülhessen. Olyan megoldás született, melynek segítségével az utasok az érkező HÉV egyik oldalán leszálltak, és valóban csak néhány lépésre voltak a pótlóbuszok, amelyeket lépcsőkön, illetve rámpán is elérhettek az utasok. A felszállás a HÉV másik oldalán történt, így a fel- és a leszállók nem akadályozták egymást, a tömeg nem keveredett össze. Mérések, próbák, folyamatos tárgyalások után és közben készült a végrehajtási utasítás, majd elméleti és gyakorlati oktatások is voltak a vágányzári forgalom megindulása előtt.

A Kvassay ideiglenes végállomás sok szempontból tökéletes helyszín volt: egy viszonylag üres terület, egy fehér lap, ahol fel lehetett építeni, ki lehetett alakítani egy ideális, buszokhoz csatlakozó végállomást. A modern, letisztult környezet, az új lépcsők, korlátok és az alkalmazott forgalomszervezési megoldás elnyerték az utasok tetszését. Többen követelték, hogy „ha már ilyen szép lett ez a végállomás, akkor tartsuk meg”, még az sem volt baj, hogy a közeli szennyvíztisztító telep miatt bizony néha kellemetlen szagokat hozott oda a szél... Ennek ellenére voltak szép pillanatok is, amikor eső után megjelent szivárványban lehetett gyönyörködni a nem mindennapi környezetben.

Forgalmi feladatok a pótlás idején

Vonatot busszal pótolni sosem sikertörténet: az utasok panaszkodnak, a buszok mozgása kiszámíthatatlan, bonyolult a szervezés. Azzal, hogy a HÉV-közlekedés nem állt le, a forgalmi csomópontnak el kellett látnia minden olyan feladatot, ami a vonatok közlekedéséhez szükséges, de emellett meg kellett szervezni a buszpótlást, irányítani a buszokat, az utasokat, sőt, létrehozni és szabályozni egy teljesen új végállomást. Vasúti havaria helyzetekben sem volt hiány: hol egy oszlop akart kidőlni, hol övönvizeszerű eső mosta el Csepel belvárosát – ezekben az esetekben azonnal át kellett állítani a HÉV-pótló buszok közlekedését a Boráros tér–Szent Imre tér szakaszra. 2021. augusztus 9-től kezdődött a helyreállítási szakasz. Hozzá lehetett kezdeni a pálya visszaépítéséhez és az ideiglenes végállomás elbontásához, immár teljes vonalas buszpótlásos megoldással.



Újraindulás: 2021. szeptember 1.

Négy száznegyvenöt napot kellett várni az utasoknak és a MÁV-HÉV-nek, hogy végre ismét birtokba vehessék a teljes H7-es vonalat a felújított Kvassay híddal.

A helyreállítás megkezdését követően hetente számolt be a HÉV Facebook-oldala a már elvégzett építési munkákról, az utasok tudták, érezték, a visszaszámlálás elkezdődött, iskolakezdsre végre újra jár a csepeli HÉV. A H7-nek nincs reális közlekedési alternatívája: a kötött pálya az egyetlen megoldás, melyet fenntartani, működtetni, fejleszteni kell.

A MÁV-HÉV Zrt. ezúton is köszöni az utasok türelmét és a kollégák szakszerű munkáját!

MÁV-HÉV Zrt.

IZGALMAS NYÁR A GYERMEKVASÚTON

Június 2-ától több hónapos szünet után újraindult a forgalom a budapesti Gyermekvasúton. Az állomások megszépült környezettel fogadták a nyár elején visszatérő utasokat és azóta is újabb helyszíneken zajlanak munkálatok. A vonatok munkanapokon egész évben óránként, hétvégén november 1-jéig 40-50 percenként indulnak a végállomásokról.

Nosztalgiavonatok

Az idei nyár újdonsága, hogy már előre meghirdetett munkanapokon is közlekedtek nosztalgiavonatok. A gyerekek egyik kedvence, hazánk legöregebb C50-es kismozdonya és a lillafüredi motorkocsi is forgalomba állt, általában a kis kilátókocsit választva maguk mellé útítársul. Ezekre a járatokra az őszi hétvégén is számíthatnak az utasok. Pár hétig vendégeskedett a hűvösvölgyi fűtőházban a MÁV nyíregyházi sárga C50-es mozdonya, így a budai hegyekben szokatlan dízelmozdony-párost is fotózhattak a kisvasútbarátok.



Naplemente expressz

Júliusban és augusztusban közlekedett először az új járat, mely kora esti hűvösvölgyi indulás után még világosban járta be a vonal felső szakaszát, majd szürkületben érkezett meg a hárs-hegyi panorámaívbe, ahonnan a főváros látképe tárul az utazók elé. Az alkonyat idejére ezen a pályaszakaszon megálló vonatból lehetett gyönyörködni a páratlan kilátásban, a városszerte sorra felgyúló fényekben. A Naplemente expresszek jövő nyáron is várják majd a kirándulókat.

Gyermekvasutasok szolgálatban Balatonfenyvesen

A balatonfenyvesi kisvasúton az idei nyár nemcsak a csisz-tai vonal megnyitásával hozott újdonságot a tóparton nyaralóknak, hanem augusztus végéig hétfőenként gyermekvasutasok is teljesítettek szolgálatot a nagyberek-i tájakat bejáró hálózaton. A budapesti Gyermekvasútról érkező ifjú vasutasokkal szombaton és vasárnap találkozhattak a kisvonatok utasai. A kiválasztott gyermekvasutasok a balatonfenyvesi hétvége egyik napját szolgálattal, másik napját szabadidős programokkal töltötték.



Százhatvan gyermekvasutast avattak

A 2020/2021. tanévben szokás szerint két gyermekvasutas tanfolyam indult, a képzés egy része azonban online formában zajlott. A rendhagyóan augusztus végén tartott avatási ünnepségen százhatvan ifjú vasutas tett fogadalmat. A Gyermekvasút népszerűségét jól mutatja, hogy immár hatszáz gyermekvasutas váltja egymást a szolgálatokban. Az őszi gyermekvasutas tanfolyam október 2-án indul, de akik erről lemaradnak, a február 5-én induló következő képzésre jelentkezhetnek majd.

Váczai Viktor

Folytatódnak a felújítások a vonalon, új tábor épül

Tavasszal elkezdődött Csillebérc állomás épületének és biztosítóberendezésének felújítása, a munkálatok ideje alatt itt nem teljesítenek szolgálatot a gyerekek. Nyár végére Szépjuhászné állomás parkolója új burkolatot kapott, a hozzákapcsolódó sétautak torkolatát is rendezték. Az avatási ünnepségen Homolya Róbert elnök-vezérigazgató bejelentette, hogy az 1962-ben megnyílt hűvösvölgyi gyermekvasutas tábor előregedett faházainak helyére jövő nyárig új, kétszintes szállásépületet emelnek, megújulnak a közösségi terek és a környezet is – ezzel szolgálva a gyermekvasutasok hagyományos nyári táborozását.



Benke Máté

BEMUTATTÁK AZ ELSŐ PLANET BUDAPEST 2021 MOZDONYT

A Planet Budapest 2021 Fenntarthatósági Expót és Világtalálkozót Áder János köztársasági elnök fővédnöksége mellett november 29. és december 5. között rendezik meg a Hungexpo területén. A fenntarthatósági világeseményt a Keleti pályaudvaron bemutatott TAURUS mozdony mellett további két TRAXX mozdony is hirdeti majd az év végéig.

Fenntarthatóság témakörben még soha nem volt ilyen nagyszágrendű rendezvény Közép-Európában, mint a Planet Budapest 2021 – Fenntarthatósági Expó és Világtalálkozó – hangsúlyozta Joó István, a rendezvény lebonyolításáért felelős kormánybiztos a Keleti Pályaudvaron, ahol a MÁV a Külgazdasági és Külügyminisztériummal (KKM) együttműködve bemutatta a világesemény népszerűsítésére felmatri-cázott TAURUS mozdonyt.

A Planet Budapest 2021 esemény négy tematika köré csoportosul. Tudományos világtalálkozót, nagyszabású kongresszust szerveznek, több mint 180, visegrádi országokból érkező vállalat mutatja be a fenntarthatóságot elősegítő termékeit, szolgáltatásait, a nagyközönségnek pedig bemutatják, hogy mit tehetnek a fenntarthatóságért a mindennapokban. A jövő hősei elnevezésű program a 10–16 éves fiatal korosztálynak szól, ahová az egész Kárpát-medence területéről jelentkezhetnek osztályok, diákcsoportok a részvételre.

A Planet Budapest 2021 rendezvényen mintegy 160 általános és középiskolai csoportot látnak vendégül, 4680 fiatal diák ismerheti meg a fenntarthatóság témakörét. A kormánybiztos kitért arra, sokat tesznek azért, hogy a rendezvény megközelíthetősége is környezetbarát legyen.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója elmondta, 2021 a vasút éve Európában, ez is lehetőséget ad a fenntarthatóság fontosságának hangsúlyozására, hiszen az üvegházhatású gázok kibocsátásának negyedéért a közlekedés felel, ehhez a vasút mindössze egy százalékkal járul hozzá.

A MÁV elnök-vezérigazgatója kijelentette, vasúton kell utazni és árut szállítani ahhoz, hogy el lehessen érni az Európai Unió azon a célját, hogy 2050-re 90 százalékkal csökkenjen az üvegházhatású gázok kibocsátása.

Felhívta a figyelmet arra, hogy a MÁV-START jegyein pontosan látható, hogy a vasút választásával az utas mennyi szén-dioxidot spórolt meg az egyéni közlekedéssel szemben. Dr. Homolya Róbert hangsúlyozta azt is, fontos, hogy minél több villamosított pálya legyen az országban. Megemlítette, hogy folyamatos a dekarbonizáció a MÁV és a Volán fejlesztéseinél.

A TAURUS mozdony a Budapest–Győr–Hegyeshalom, a Budapest–Győr–Sopron/Szombathely és a Budapest–Miskolc–Hidasnémeti vonalon közlekedik.



BUDAPESTEN A CONNECTING EUROPE EXPRESS VONATA



A különleges járat szeptember 2-án indult Lisszabonból, és ötletes útja során több mint 100 városban áll meg. Budapestről Kassa felé veszi az irányt, majd az egész Európán átívelő, több mint egyhónapos útja végén október 7-én érkezik meg Párizsba.

A Connecting Europe Express útjához a vasúti kocsikat különböző európai vasúttársaságok biztosították, amelyhez a nemzeti vasúttársaság is csatlakozhatott. A vonaton vándorkiállításnak ad otthont a MÁV-START átalakított CAF poggyáskocsija, amelyen bemutatják a vasúti utazás élményét javító technológiákat és innovációt, valamint szemléltetik, hogy miként támogatja az Európai Unió az infrastrukturális projekteket. A kiállító kocsi virtuálisan is megtekinthető a <https://players.cupix.com/p/68986bVM> oldalon.

A Connecting Europe Express vonat budapesti érkezésének tiszteletére szervezett sajtóeseményen Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára elmondta: „A magyar kormány a közösségi közlekedés versenyképességét elsősorban a környezetkímélő vasút térnyerésének támogatásával növeli. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium fontos feladata, hogy 2030-ra teljes körűen kiépítse a korszerű és átjárható hazai vasúti törzshálózatot. A környezetkímélő és energiahatékony vasutat a következő egy-másfél évtizedben indokolt a hazai szakpolitikai erőfeszítések középpontjában tartani. Magyarország összesen mintegy hatezer milliárd forintot tervez a kötött pályás infrastruktúra, járműállomány és szolgáltatások átfogó megújítására fordítani.”

Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója hozzáfűzte: „2050-ig 700 km vasúti pályát kell villamosítani ahhoz, hogy a klímacélt el tudjuk érni. 2030-ig ehhez csaknem 800 darab

Szeptember 19-én megérkezett a budapesti Keleti pályaudvarra a Vasút Európai Éve programsorozat keretében elindított „Connecting Europe Express”. Az Európát összekötő expresszvonat a környezetbarát és fenntartható vasút népszerűsítését és térnyerését szolgálja, valamint közös platformot ad annak megvitatására, miként tehető a vasút a legvonzóbb közlekedési móddá az utasok és a vállalkozások számára egyaránt.

Új vasúti jármű beszerzése szükséges. A járműfejlesztések ennek szellemében jelentősek: a megrendelt 40 KISS emeletes motorvonatból tizennégy már forgalomba állt a legforgalmasabb elővárosi ceglédi és váci vonalunkon, és a jelenlegi ütemezés szerint 2022 végéig a teljes, negyven darabos flotta közlekedhet már az agglomerációban. A 90 darabos szériából ötvenöt saját gyártású IC+ kocsi járja az országot és zajlik az első osztályú IC+ kocsi gyártása. Az első vasútvillamosok a jelenleg zajló tesztek sikerességétől függően a tervek szerint november és karácsony között elindulhatnak Hódmezővásárhely és Szeged között. Folyamatban van 115 darab villanymozdony beszerzése is. A tavaly megrendelt négy nagyvasúti munkagépből hármat már leszállítottak a MÁV FKG részére, így az új gépek a költségmegtakarítás mellett nagyobb hatékonysággal képesek elvégezni a vasúttársaság saját pályakarbantartási- és felújítási munkáit.”



FENNTARTHATÓSÁGI CÉLKITŰZÉSEK – A HULLADÉKOK KÖRNYEZETI TERHELÉSÉNEK CSÖKKENTÉSE, FENNTARTHATÓ ÉS KÖRFORGÁSOS GAZDASÁG



A MÁV-VOLÁN-CSOPORT
FENNTARTHATÓSÁGI STRATÉGIAI
CÉLKITŰZÉSEI

A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klímasemlegesség elérése, ennek érdekében dolgozta ki fenntarthatósági célkitűzéseit. A zöldstratégiai célokat elsőként a Föld napján ismertette a vállalatcsoport, amelyek között kiemelt jelentőségű a CO₂-kibocsátás csökkentése, a zöld digitalizáció, a hatékony energiagazdálkodás, a hulladékok környezeti terhelésének csökkentése és a körforgásos gazdaságra való áttérés, valamint a környezetbarát, fenntartható vállalati működés kialakítása. A közösségi közlekedés kiemelt szereplőjeként a legfontosabb Magyarország lakosainak kiszolgálása olyan fenntartható, biztonságos, tiszta, környezet- és utasbarát közösségi közlekedési lehetőségekkel, amelyek modern, gyors, mindenki számára elérhető és megbízható utazást biztosítanak. Középpontban mindig az utasok kényelme, biztonsága és színvonalas kiszolgálása áll. A Zöld vasút sorozatunkban a vasúttársaság fenntarthatósági célkitűzéseit nézzük meg alaposabban. A sorozat harmadik részében a hulladékok környezeti terhelésének csökkentéséről olvashatnak.



Az Európai Bizottság 2020. március 11-én közzétette a körforgásos gazdaságra vonatkozó új cselekvési tervét, mely a gazdaság széles területeit érinti annak érdekében, hogy elősegítse az Európai Zöld Megállapásban foglaltak elérését. Az új terv célja, hogy a termékek életciklusának különböző szakaszaira kiterjedő intézkedések révén alkalmassá tegye gazdaságunkat a zöld jövőre, erősítse versenyképességünket, ugyanakkor védje a környezetet és új jogokat biztosítson a fogyasztók számára. A körforgásos gazdaságra való áttérés – amelyben a termékek, alapanyagok és erőforrások értékét a lehető legtovább megőrzi a gazdaságban, a hulladék keletkezését pedig a minimálisra csökkentik – jelentős hozzájárulást jelent a fenntartható, karbonszegény, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdaság, vállalati működés kialakításához. A körforgásos gazdaság fokozza a versenyképességet, megvédi a vállalkozásokat az erőforrások szűkösségével és az ingadozó árakkal szemben, elősegíti az új üzleti lehetőségek, illetve a termelés és fogyasztás innovatív, hatékony módjainak kialakítását. Helyi munkahelyeket teremt minden képzettségi szinten, továbbá lehetőséget kínál a társadalmi integrációra és kohézióra.

Kommunális hulladékok szelektív gyűjtésének megvalósítása

A MÁV-Volán-csoport tagvállalatainál a kommunális hulladékokról való gondoskodás az épület- és ingatlanüzemeltetéshez kapcsolódó feladat. A szelektív gyűjtés és elszállítás a helyi közszolgáltatási rendszerekhez kapcsolódik. A vállalatcsoportnál ilyen módon keletkezett hulladék mennyiségének legfeljebb 1%-a kerül szelektíven gyűjtve átadásra a közszolgáltatóhoz, ennek mértékét növelni szükséges. A MÁV-Volán-csoport állomásain képződő kommunális hulladék szelektív gyűjtésének növelése a 2020-as bázisévhez képest 2030-ig 50%-ra, 2040-ig 75%-ra, 2050-ig 90%-ra. Ehhez szükséges a vállalatcsoporton belül egységes gyűjtési és elszállítási rendszer kialakítása és működtetése a közszolgáltatással összhangban, a szelektív gyűjtéshez szükséges eszközök felmérése és gyűjtőedényzetek biztosítása.

A hulladékkeletkezés megelőzése, mennyiségének, veszélyességének csökkentése, újrahasználat és újrahasznosítás arányának növelése

A jogszabályi elvárásoknak megfelelően minden tagvállalat gondoskodik a keletkező hulladékairól. A gyűjtés, ártalmatlanítás és hasznosítás szabályos, felügyelt keretek között történik. A jogszabályi kötelezettségekből adódóan már megvalósult az áttekinthető, szabályozott és ellenőrizhető hulladékgazdálkodási tevékenység, a vasúti technológiák során keletkezett hulladékok szervezett munkahelyi és üzemi gyűjtése, az anyagok beszerzéséhez kötött, előminősített szolgáltatási-megrendelési rendszer kialakítása, a szolgáltatói kör kialakítása. A cél a tevékenységek során termelt hulladék mennyiségi csökkentése a körforgásos gazdasági modell szerinti működésre való átállással. 2025-ig csoport-szintű hulladékgazdálkodási cselekvési program készül,

amely kódokként határozza meg a hulladékcsökkentési célokat, figyelembe véve a tervezett fejlesztéseket. Cél a felhasznált anyagok életciklusának elemzése, a technológiák felülvizsgálata a felhasznált anyagok, alkatrészek újrahasználatának szempontjából, hulladékkezelési tevékenység indítása, amelynek eredményeként hasznosítható anyag keletkezik. 2030-ig terv az 5%-os, 2050-ig a 20%-os hulladékcsökkentési cél teljesítése és az újrahasznosítási arány növelése. A vállalat teljesítéséhez szükséges a csoportszintű hulladékgazdálkodási cselekvési program elkészítése és végrehajtása, valamint korszerű eszközök beszerzése, a szükséges hulladékkezelési engedélyek megszerzése, a környezetre alacsonyabb kockázatot jelentő anyagok használata, folyamatosan fejlődő módszerekkel és eszközökkel korszerű képzés- és szemléletformálás.

Innovatív hulladékgyűjtési, kezelési és csökkentési technológiák bevezetése

A vállalatcsoportnál a hulladék- és szennyvízgyűjtési, valamint ártalmatlanítási folyamatokban jelenleg elsődlegesen a jogszabályoknak történő megfelelés a cél. A MÁV-Volán-csoport jelenleg hulladékkezelést nem végez, csak gyűjtést. 2023-ig meg kell vizsgálni, hogy kivitelezhető-e ágazati szintű hulladékkezelési eljárás. 2030-ig újszerű mintaprojektek létrehozása a cél. A vállalat teljesítéséhez szükséges az együttműködési, fejlesztési lehetőségek felkutatása felsőoktatási intézményekkel és cégekkel, valamint a beruházási tervekben vízgazdálkodással, hulladékgazdálkodással összefüggő projektek szerepeltetése.

Zöld, papírmentes munkahely feltételeinek megteremtése

Évek óta folyik a MÁV-Volán-csoportnál az informatikai rendszerek fejlesztése az online és real-time alkalmazások minél szélesebb körű bevezetésével.

Az eddig elért eredményeket az alábbi fejlesztések bizonyítják a papírmentes megoldás vonatkozásában: a MÁV-Volán-csoport informatikai szolgáltatásainak felügyeletét segítő IT Szolgáltatás Menedzsment rendszer moduljainak bevezetése lehetővé teszi az egyes szolgáltatások teljesítését dokumentáló papíralapú bizonylatok fokozatos felszámolását, a pandémiás helyzetben pedig az otthoni munkavégzés alkalmazásával még fokozottabb hangsúlyt kaptak a papír nélküli technológiák.

Bevezették a belső használatú digitális aláíró tanúsítványt, a Dokumentum Menedzsment Rendszer bevezetésével pedig az iktatásköteles dokumentumforgalom informatikai felügyelet alá került, valamint az iratok digitalizálása jelentős mértékben csökkentette a papíralapú ügyiratok előállítását, tárolását és a selejtezésük környezetterhelő hatását. Az ügyiratmelléletek kizárólag digitális dokumentálásának lehetősége ezt a pozitív hatást tovább növeli.

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

Fogadják szeretettel a hatodik cikket!

A PESTI VASÚT „GÖRÖNGYÖS” ÚTJA AZ ELSŐ KAPAVÁGÁSTÓL AZ ELSŐ UTAZÁSIG

Ugyan a történelemből a legtöbb csak a Pest–Vác vasútvonal 1846-os átadására emlékeznek, évtizedes munkálatok készítették elő az első hazai gőzös útnak indulását. Késhegyre menő vitákban gazdasági, politikai és nemzeti érveket ütköztettek a felek, végül a Duna pesti oldalát választották a magyar főváros és Bécs közötti vasúti kapcsolat kiindulási helyszínéül. Pest mint szabad királyi város „háborúja” a vasúttársasággal, Ullmann Móric botránya és számtalan egyéb tényező hátráltatta az építkezést, míg végül 1846. július 15-én ünnepélyesen átadták a Pest–Vác szakaszt a forgalomnak.



A vasút mint forradalmi gondolat

A vasutak megjelenése előtt a postakocsik bonyolították le a szárazföldi közlekedés jelentős hányadát. Három típust különböztettek meg: a gyorsposta az utasokat, leveleket, csomagokat szállította, a lassúbb postaszekér az értékesebb áruk mellett ugyancsak vitt utasokat, míg a postai társzekeret kizárólag áruszállítási célokra vették igénybe. A gyorsposta csak két útvonalon közlekedett: Buda és Bécs között 30 órá, Pozsonyból Bécsbe 6 órá menet-idővel. A postaszekerek mindössze nyolc irányban közlekedtek, akadt olyan is, amely csak kéthetente járt. A társzeker Budáról Bécsbe 57 óra alatt jutott el.

A szilárd burkolatú, épített úthálózat már II. József abszolutisztikus reformterveiben is szerepelt, tehát az 1827–28. évi országgyűlésnek már volt mire alapoznia, amikor kijelölte a hazai főközlekedési úthálózat irányait.

A közlekedés történetében időközben forradalmi változás következett be, megjelent a vasút. A Liverpool–Manchester vonal 1829-es megnyitása után előbb Anglia, majd Európa-szerte vasútépítési „láz” tört ki. (A szárazföldi Európában az első vasútvonal Belgiumban, Brüsszel és Mechelen között nyílt meg 1835-ben.)

A hazai vasúthálózat kiépítésének gondolata jórészt gróf Széchenyi István 1832-es angliai utazásának hatására született meg. Az 1836. évi XXV. törvénycikkben kijelölték az ország fő közlekedési útvonalait, ösztönözve egyaránt a belvízi hajózás, az útépítés és a vasutak fejlesztését.

A vasútépítésben két tőkécsoport volt érdekelt, akik egymással ellentétes vonalvezetést képzeltek el. Abban mindkét fél egyetértett, hogy Pest és Buda mielőbbi összekötése Béccsel az elsőszámú cél, lehetőleg a legrövidebb úton, a Duna-völgyét követve.

Duna-parti kérdések

A báró Georg Sina (Sina György) bécsi bankár vezette érdekcsoport a jobbparti, Bécs–Győr–Ószőny–Tata–Buda kapcsolatot kívánta kiépíteni. Sina terve már jóval korábbra nyúlt vissza, igaz, eredetileg csak egy Bécs–Schwechat–Bruck an der Leitha–Moson–Győr (Gönyű) vasútvonalat szeretett volna építtetni két szárnyvonallal (Bruck an der Leitha–Pozsony és Bécsújhely–Sopron). Az Al-Dunáról érkező gabonával rakott „bögöshajók” a Gönyű–Győr vonalnál feljebb ugyanis már nem tudtak hajózni, a gabonát a gönyői kikötőben ki kellett rakodni, és onnan társzekerrel Bécsbe szállítani. A vasútépítési terveket 1836-ban Sina felterjesztette a birodalmi kormánzatnak, és 1838. január 2-án az előzetes vasútépítési engedélyt is megkapta. 1838. március 20-án került sor a Wien–Raaber Eisenbahn-Gesellschaft (Bécs–Győr Vasút Részvénytársaság) megalapítására 12,5 millió osztrák értékű forint részvénytőkével, amelyből 8,5 milliót Sina jegyzett.

A győri városatyák azonban nem lelkesedtek a jelentős vízrendezési munkákkal járó terv iránt, és főleg az aggasztotta őket, mi lesz, ha a vasútvonalat mégis tovább építik kelet, azaz Buda felé: Győr ebben az esetben elveszíti előnyét a kereskedelemben. Sina eredeti tervére a végső csapást az jelentette, hogy 1839-re üzleti ellenfele, Salomon Rotschild és annak pesti üzletársa, szitányi Ullmann

175 ÉVES **A MAGYAR VASÚT**



Móric már megkezdte a Pestet Béccsel összekötő bal parti vasútvonal, a Magyar Középponti Vasút előmunkálatait, amely az ausztriai Gänsendornfal csatlakozott volna az osztrák Nordbahnhoz.

Bár a Bécs–Győr vasútvonalból 15 kilométernyi már elkészült, Sina 1842-re úgy látta, a konkurencia miatt már nincs értelme a munkát folytatni, és a vasútépítés leállítását kérte Bécsben. Ehhez a birodalmi kormányzat nem járult hozzá, sőt élve azon jogával, hogy Sina nem kapott kizárólagosságot a vasútépítésre, a vonal osztrák szakaszának építését áltami kézbe véve folytatták Gloggnitz felé, viszont a magyarországi szakaszokra adott koncessziót visszavonták. Ennek fényében Magyar Középponti Vasút ellenében benyújtott Bécs–Győr–Ószőny–Tata–Buda vonalvezetés a Bécs–Győr vasút továbbgondolása, de a kortársak és az utókor is meg volt győződve arról, hogy Sina az Ószőny és Buda közti vonal megépítését nem gondolta komolyan. Széchenyi saját érdekétől is vezérelve Sina tervét támogatta, mert a báró esetleges sikere reményt adott arra, hogy megépül a Sopron–Bécsújhely vonal, amely a nagycenki Széchenyi-birtokot kapcsolta volna be az osztrák birodalmi vasúthálózatba. Az Ullmann Móric által képviselt, a Duna balpartján közvetlenül vezetett Pest–Vác–Párány–Nána–Érsekújvár–Pozsony–Marchegg irányú összeköttetést biztosító vasútépítési koncepciót a hazai politikai életből Kossuth támogatta a leghatározottabban. A két fél között nemegyszer elfajuló vitában még a „nemzetiségi kártya” is előkerült: Kossuthék azzal vádolták Sináékat, hogy az ő tervezetük zömmel nemzetiségiek által lakott vidéken vezet át (az országhatártól Győrig zömmel németek által lakott területen, Ószőny és Buda között szlovákok és németek lakta hegyvidéken), míg Ullmannék koncepciója Pesttől Pozsonyig szinte színmagyar területen haladna. A kétféle vonalvezetési koncepció közül végül a Kossuth által is támogatott „nemzeti” álláspont került ki győztesen, és az Ullmann-féle csoport kezdhette meg a vasútépítést. Sina visszatért az ausztriai vasútépítésekhez.

Pest és a vasúttársaság háborúja

A vasút építtetői 1837-ben kapták meg a vasútépítési koncessziót, és Ullmann Móric meghívására a porosz Karl Friedrich Zimpel két év alatt készítette el az építkezés terveit. Zimpel anyagi és személyi jellegű viták miatt hamarosan távozott Magyarországról, emiatt – és az 1840–1841-es gazdasági válság hatására – a munka hároméves késést szenvedett. A Helytartótanács 1844 januárjában hagyta jóvá az építkezés terveit, majd létrejött a vasútépítést felügyelő Magyar Középponti („központi”) Vasúttársaság (Ungarische Zentralbahn), és az Ullmann-féle Pesti Magyar Kereskedelmi Bank hiteleinek köszönhetően hamarosan kiírták a beszerzési pályázatokat is. Ullmannék 1844 augusztusában 46 200 pengőforintért megvásárolták a leendő pesti pályaudvar helyét, a Szervita-rétet. Az első magyar gőzüzemű vasútvonal építése a vasúttársaság lobogójának kitűzésével (vagyis a terület jelképes birtokbavételével), és az első ünnepélyes kapavágással vette kezdetét 1844. október 5-én. Az építési munkálatokat August Wilhelm Beyse főmérnök irányította, ő azonban egy év után távozott, és a helyét Lachner Károly vette át. 1845 márciusában Zitterbarth Mátyás tervei szerint a pesti indóház építését is elkezdték. A mun-

kálatokat késleltette a Pest szabad királyi város és a vasúttársaság közötti konfliktus. Pest városa a külterületein vasútépítés céljára a nyomvonal 10-24 öl szélességű területét ingyen átengedte a vállalatnak, azonban 1844. november 11-én a város küldöttsége az építkezés leállítását követelte, mert véleményük szerint a vasúttársaság az engedélyezett maximum 24 öl szélességnél nagyobb területen kezdett földmunkákba. A helyszínre siető Beyse főmérnök közölte, tudatában vannak, hogy meghaladták a 24 öl szélességet, de a kifogásolt területre egy őrház épül, és annak területét a vasútvállalat megváltja majd a várostól. A küldöttség a választ nem fogadta el, erre Beyse nem éppen diplomatikusan közölte, hogy a vasútépítés területén ő parancsol, és a küldöttség eltávolítását rendelte el. A végig sértett pesti küldöttség azonnal panasszal élt József nádornál. 1844-ben Pest városa a pályaudvar ügyében is támadásba lendült, mert a városatyák úgy látták, nem szolgálja a nemzet érdekét, ha csak egy központi pályaudvar épül. Aggódtak, hogy a pesti pályaudvar „transzit” állomássá súlylyed a Bécsből induló vonatok számára, ezért egy másik pályaudvar építését próbálták kioroszakolni a szolnoki vonal számára.

A pesti városi tanács ellenkezése odáig fajult, hogy a vasúttársaság által az 1836. évi törvényben rendelt kisajátítási kötelezettségének sem tettek eleget, amikor a vasúttársaság egy újabb telekre tartott igényt. Ezen felbátorodva megjelentek a privát ügyeskedők is, akik a saját pecsenyéjüket sütögetve mondvacsinált okokkal követeltek kártérítést a vasútépítőktől (például belvíz öntötte el a földjüket, mert a vasútépítés során átvágták a belvíztől védő gátat – holott a vasúttársaság vízelvezető csatornákat és átereszeket építtetett).

Az egyre parttalanabbá váló viaskodást és a beadványok százait megunt Helytartótanács 1845. áprilisban úgy határozott, megtiltja Pest szabad királyi város tanácsának, hogy adminisztratív eszközökkel akadályozza a vasútépítést, és kölcsönös megegyezésre szólította a feleket.

A város és a vasúttársaság közti „békekötésre” 1845. november 19-én került sor, amikor a vasúttársaság 12 170 aranyforint kártérítést fizetett be Pest város pénztárába a kijelölt vasúti nyomvonal többszöri megsértéséért, átlépéséért; illetve az elárasztott területek lecsapolásának kártérítéseként, valamint hogy a város a vízlevezető csatornáit a vasúttársaság által a pálya mentén kiépített csatornahálózatba bekösse, és ezt a vasúttársaság „tűrni köteles” (!) legyen. Így – bár számos kérdésben nem volt igaza –, a vitából mégis Pest szabad királyi város került ki győztesen.

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



Vörös Tibor
Fotók: Fortepan, Nemzeti Múzeum, OSZK

Italcsomagolások – gyártás és újrahasznosítás Magyarországon „Az üres palack is érték!”

2020. december 15-én szavazta meg az Országgyűlés azt a törvénycsomagot, amely az italcsomagolások visszaválthatóságáról rendelkezik. Ennek értelmében 2023 júliusától kötelező lesz az úgynevezett „egyutas” italcsomagolások (PET, alumínium, üveg) visszaváltása. Ezeknek az egyébként eldobható, egyszer használatos csomagolásoknak a kötelező visszaváltása magasabb arányú újrahasznosítást tesz lehetővé. Ma Magyarországon minden áruházban biztosítani kell az üveg visszaváltást, amely a legtöbb helyen automatákkal kényelmesen megoldható. Sőt, minden házámban kapható üveg, alumíniumdoboz és PET-palack csomagolási hulladék visszavételét is biztosítják a nagyobb áruházak – mégsem nagyon hordják vissza az emberek. Fogyasztói tudatosságban nem vagyunk még ezen a téren elég erősek, mert nem elsősorban a környezeti, inkább a kényelmi és a gazdasági szempontok döntenek el, hogy milyen csomagolást veszünk le a polcokról. Pedig ahhoz, hogy a mindennapok környezetkímélőbbek legyenek, ezen a téren is tudatosságra és takarékosagra van szükség. Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a környezetünk megóvása érdekében, az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a takarékoság jegyében.



Italgyártó nagyvállalatok az élen

Cikkünk címében szereplő mondat, „Az üres palack is érték!” a Coca-Cola idén januárban elindított kezdeményezésének elnevezése. Az üdítőital-gyártó cég több területen is dolgozik a fenntarthatóbb működésén, ebbe a kezdeményezésébe is igyekezett a fogyasztóit bevonni. Azt vallja, hogy egy vállalat sem tud egyedül fenntarthatóbb jövőt kialakítani, ez csak szélesebb összefogással valósulhat meg. Függetlenül attól, hogy melyik márkáról van szó, a fenntarthatóság közös cél. A párbeszéd különösen fontos a fenntarthatóság, a körforgásos gazdaság jövőjét illetően. A „hogyan?” kérdésre a választ a körforgásos gazdasági modell alkalmazása, a zöldinnováció, a zöld finanszírozások, a fenntarthatóságot támogató technológiai újdonságok adják. A magyar fogyasztók próbálhatták ki először a Coca-Cola innovatív papírpalack prototípusát. A papírpalack műanyag bélése és kupakja 100 százalékban újrahasznosított PET-ből készül. Az újfajta csomagolási megoldás része a Coca-Cola „Hulladékmentes Világ” globális stratégiájának. A Hulladékmentes Világ egyik célja a körkörös gazdaságot lehetővé tévő innovatív csomagolási megoldások kifejlesztése is.

A Hell Energy a világ legzöldebb energiatartaléka, és üdítőital-gyártójává szeretne válni. Kitűzött célja szerint 2025-re a műanyag palackos csomagolás arányának 1 százalék alatt kell lennie. A termék életciklusának végén álló hulladékkezelés rendkívül fontos szempont, azt mondják, hogy a gyártásnál keletkező gyártásközi, valamint technológiai hulladékokra másodlagos nyersanyagként tekintenek, ezért összegyűjtik, majd 100 százalékban visszaforgatják és újrahasznosítják.

A Hell Energy a világ legzöldebb energiatartaléka, és üdítőital-gyártójává szeretne válni. Kitűzött célja szerint 2025-re a műanyag palackos csomagolás arányának 1 százalék alatt kell lennie. A termék életciklusának végén álló hulladékkezelés rendkívül fontos szempont, azt mondják, hogy a gyártásnál keletkező gyártásközi, valamint technológiai hulladékokra másodlagos nyersanyagként tekintenek, ezért összegyűjtik, majd 100 százalékban visszaforgatják és újrahasznosítják.

A körkörös gazdaság és az újrafeldolgozott alapanyag

Tavaly jelentette be a Magyar Ásványvíz, Gyümölcsle és Üdítőital Szövetség a 2030-ig szóló fenntarthatósági vállalási rendszerét az italcsomagolások minél nagyobb arányú szelektív gyűjtésére, illetve az újrahasznosított műanyag alapanyagok mennyiségének növelésére. Rendkívüli eredmény már önmagában az, hogy a gyártók, tehát az ipar tudatosan kezeli saját felelősségét a kérdésben, olyan megoldásokat, innovációkat keres, amelyekkel minél zöldebbé tehetik a gyártást. Elindult egy változás a gazdaságban, átalakul a hulladékgazdálkodás, egyre több termelővállalat gondolja át a folyamatait, a felhasznált anyagok minőségét és környezetre gyakorolt hatásait, helyettesítési lehetőségeit. A változás érzékelhető a vásárlók fenntarthatósághoz való hozzáállásában is, ugyanis az elmúlt két évben nemcsak az egészség megőrzése, hanem a környezet megóvása is prioritás lett.



Mit tehetünk mi?

Mindez csupán néhány kiragadott példa volt az ipari nagyvállalatok világából annak bemutatására, hogy mit jelent ma a fenntarthatóság az ipar nyelvén. A pillepalackok annak idején valóságosan forradalmasították az üdítőital piacát. A tömeggyártás kényelmes megoldást ígért, a műanyag tömeges megjelenése azonban hamarosan „felszínre hozta” a hulladékkérdést. Szó szerint a felszínre hozta, hiszen óceánokat, tengereket, folyókat és a földfelszínt is elborítja a műanyag-hulladék. Ezért pedig bolygónk, az élővilág és mi magunk is igen nagy árat fizetünk. Az alapanyag kitermeléstől a gyártáson és használaton át a hulladékká válásig, a műanyag teljes életciklusa során szennyez. Ma Magyarországon csaknem másfél milliárd pillepalack kerül évente forgalomba. Az újrahasznosítás rajtunk, fogyasztókon is múlik, hogy laposra taposva egy szelektív hulladékgyűjtőbe kerül-e az a mi felelősségünk.

Így a gyártók részéről a termékek értékesítése helyett minőségi és fenntartható szolgáltatást kell nyújtani, amelybe beletartozik az újragondolt, környezetbarátabb csomagolás is.

A Continental a gumiabroncsgyártás során 2022-től újrahasznosított PET-palackokat is fog használni. Ahogy mondják magukról: számukra a hulladék a holnap alapanyaga. Az újrahasznosított műanyag palackokból származó újrafeldolgozott, fenntartható poliészter fonalat mechanikus eljárással nyerek ki a polietilén-tereftalát (PET) palackokból, és a gumiabroncs szövetvázának kialakítása során fogják felhasználni. A PET-palackok újrafeldolgozásának speciális technológiája során elhagyhatók a korábban szükséges köztes kémiai lépések, a poliészter fonat képes lesz megfelelni az abroncs magas mechanikai követelményeinek.



Mára széles szakirodalma van a műanyag környezeti ártalmainak, a globális környezetvédelmi és fenntarthatósági célkitűzéseknek. A környezettudatos, felelősen gondolkodó ember számára a mindennapok része a hulladék tudatos csökkentése, a PET-palackok saját háztartásban történő újrafelhasználása, a kidobásra ítélt üdítőflakonok szelektív gyűjtése.

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

Hum Krisztina

Következik: Kertünk, zöldenergia, trágya, komposzt

Később: Vásárlásaink környezeti hatása

A KEGYHELYTŐL A VÁRÓTEREMIG

CELLDÖMÖLK ÉS A VASÚT

150 éve adták át a Győr–Szombathely vasútvonalat, melynek egyik legfontosabb állomása Celldömölk lett, bár akkor még nem így nevezték. A Vas megyei település az új vasút révén hamarosan az egyik legfontosabb nyugat-magyarországi csomóponttá vált.



„Nem ok nélkül neveztetik ezen ájtatáskodásra alapult kis helység Kis Mária Cellnek, minthogy valóban kicsin is. Az egész város 52 házból áll, melyek közt vágnak 6 nagy beszálló korcsmák, melyek néha mind kevesek arra, hogy az oda összetódult buzgólkodó népet befogadassák.” – írta Francsics Károly borbélylegény, aki az 1820-as évek elején jutott el a településre, s láthatóan nem volt különösebben elragadtatva tőle. Nem így a zarándokok sokasága, akik búcsújárás idején, egy faragott Mária-szobor varázserejében bízva keresték fel a különös városkát. A Dömölk falu mellett lévő Kis Máriacell, később Kiscell (a korabeli helyesírással: Kis-Czell) egy csehországi papnak, Koptik Odónak tevékenysége nyomán jött létre, aki a 18. század elején az ausztrai Mariazellben működött, majd az 1730-as években Magyarországra kerülve kápolnát építtetett itt a mariazelli kegyhelyről származó Szűz Mária-szobor számára. Nemsokára állítólagos csodák történtek itt, így Kis Máriacell néhány éven belül népszerű kegyhellyé vált – még ha Francsics borbélylegény nem is volt tőle elragadtatva.

Jön a vonat

De Kiscell fejlődésében a döntő változást – ahogy oly sok hazai településen – a vasút hozta el, miután „a magyar nyugati mozdonyvasut kiépítése tárgyában” született 1869. évi V. törvénycikk kimondta, hogy „A Székes-Fehérvártól Grác felé az ország határáig terjedő, vagy magyar nyugati mozdony-vasutnak és annak Kis-Czelltől–Győrig vett szárnyvonalának kiépítése tárgyában előterjesztett engedély-okmány a törvény által teljes érvényűnek

nyilvánítatik.” Ez azt jelentette, hogy egy, addig csak formálódó magántársaság, a Magyar Nyugati Vasút Rt. (nyugati vasút) elkezdhetette a munkálatokat. Az építkezés három évig tartott, elsőként a Győr–Kiscell–Szombathely közötti szakasz épült meg, amelyet 1871. október 1-jén adtak át. A korabeli sajtóban közölték a menetrendet is, naponta két vonatpár közlekedett: Győrből 5 óra 30 perckor és 12.10-kor, Szombathelyről 8.30-kor és 17.37-kor. A vonatok körülbelül öt óra alatt tették meg a 154 kilométeres távot, Győrből Kiscellre 3 óra alatt ért az akkori vonat. (A Győr–Szombathely menetidő ma 2.20 óra) A jövőt szem előtt tartva, már a nyitás idején hatvágányos vasútállomás és I. osztályú vízállomás létesült, amikor pedig egy évvel később, 1872. október 2-án a Kiscell–Székesfehérvár közötti vonalszakasz is elkészült, fűtőházat építettek. A nyugati vasút engedélyét ahhoz kötötték, hogy a „Kis-Czelli elágazási állomás az utazó közönség szükségseinek megfelelő étkezésre berendezendő” legyen, így aztán az utasellátás is hamar megvetette a lábát a településen. Olyannyira, hogy a „resti” mellett még egy sor vendéglő és fogadó létesült – megteremtve ezzel a későbbi Celldömölk reprezentatív belvárosi negyedét.

Rendeződik

A nyugati vasút azonban nehéz anyagi helyzetbe került, mivel az 1873-as pénzügyi válság jelentős veszteségeket okozott a társaság számára. Noha üzleti tervükben további vonalak kiépítésével számoltak, a meglévők üzemeltetése is gazdasági nehézségeket okozott, s már 1883-ban, egy vonatkozó törvény nyomán államosítást kértek. Erre

1889-ben került sor, de ugyanekkor számos helyiérdekű vasút-beruházás is indult, amely közvetve vagy közvetlenül érintette Kiscellt; 1891-ig megépült a Boba–Sümege (26 km), az Ukk–Zalaegerszeg–Csáktornya (119 km), a Sümege–Tapolca (19 km) és a Porpác–Hegyeshalom (143 km) vonal. A fejlődés nyomán a kiscelli állomást már 1895-ben bővíteni kellett. A növekvő feladatok miatt döntött úgy a MÁV vezetése, hogy önálló üzemeltetést hoz létre. Kezdetben Kiscellt preferálták a leendő igazgatóság központjául, de végül a két versengő nagyváros, Győr és Szombathely közül az utóbbira esett a választás. (Erről a tavaly decemberi számunkban írtunk.)

De a kiscelli „választék” is gyarapodott: 1897. decemberében a Fertővidéki HÉV innen induló nezsideri vonalát adták át, majd amikor 1903-ban Kiscell egyesült a szomszédos Nemesdömölkkel, a település nevét Celldömölkre változtatták, bár az állomást csak 1907 óta nevezik így. A vasútnál újabb bővítések indultak, ekkortájt épült meg Pfaff Ferenc ma is álló felvételi épülete. A fejlődést segítette az is, hogy megkezdődött a bányászat a közeli Ság-hegyen, ami – az amúgy is egyre gyarapodó környéki ipari tevékenységekkel együtt – a vonatforgalom jelentős növekedését hozta. Mindez szükségessé tette egy rendező pályaudvar kiépítését, amelyet 1912-ben adtak át, és amit kocsimosó és fertőtlenítő egységgel is kiegészítettek.

Ünnepek és hétköznapiak

Trianont követően a fejlődés megtorpant, a forgalom jelentősen visszaesett: az 1920-as években legfeljebb 18 tehervonat érkezett naponta, a rendező pályaudvar szinte feleslegessé vált. De a személyszállítás is lecsökkent, és konjunktúra csak az 1938-as hadiipari fellendülés után következett. Bár nem sokáig. A II. világháború alatt az ál-



lomást is bombázták, de az itteni vasút jelentősebb károk nélkül vészeltte át a támadásokat.

Mivel az államosítást követően, az 1950-es évektől „a vas és acél országának” megteremtése volt a cél, a teherforgalmat maximális sebességfokozatra állították. (Ekkor a tehervonatnak elsőbbsége volt a személyvonatokkal szemben.) A rendező pályaudvar ismét jelentős szerepet kapott, bár korszerűsítésről egyelőre nem lehetett szó.

Ennek az volt a legfőbb oka, hogy Ajka térségében beindult a bányászat, a bauxitot, a szenet és az egyéb nyersanyagokat a hegyeket megkerülve, Celldömölkön keresztül juttatták a fővárosba. De ugyanekkor az ingázókkal teli munkásvonatok miatt a személyforgalom is emelkedett, így nem csoda, az 1960-as évekbe a régi állomás berendezései és vágányzata nem bírta már a további terhelést. Az évtized elején megkezdődött Celldömölk régóta esedékes



korszerűsítése, melynek során a személy- és a rendező pályaudvar vágányzatát kicserélték és az utóbbi kapacitását bekötővágányokkal is növelték, és világítótornyokat is építettek. Celldömölkön az akkori legkorszerűbb biztosítóberendezést állították üzembe, 1963. nov. 1-jén – negyediként az országban – ez az állomás kapott Integra-Dominót.



A felvételi épületben azonban már korábban elhelyezték Szabó Iván Almaszedők (1956) és Kocsis András Szőlőt szüretelők (1959) című domborműveit.

Amikor 1971-ben a celldömölki állomás 100. évfordulóját ünnepelték, még az okozott problémát, hogy az állomás területét miért nem növelték. Viszont a rendszerváltás után inkább örülhettek neki, mivel a vasúti forgalom a hetvenes évektől itt is kezdett visszafejlődni, a kamionok elterjedése, a bányák bezárása miatt egyre kevesebb tehervonat közlekedett, 1979. május 26-án pedig megszüntették az egykori HÉV-vonalat Celldömölk és Fertőszentmiklós között. De a fejlődés azért nem került el Celldömölköt: 1989-ben új teherkocsi-javító műhely épült, 1995-ben pedig új utasperont adtak át. A legfontosabb mégis az volt, hogy 2001-ben villamosították a Székesfehérvár–Szombathely közötti vasútvonalat. Celldömölkön soha egy percre sem feledkeztek meg a hagyományokról: az állomás mellett három régi mozdonyt állítottak ki.

Legát Tibor

A képek forrása: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

ÉVEZREDES CSODASZER: A SZŐLŐ

Ha ősz – szüret. Ha szüret – szőlő. Ha szőlő – boldogság. Ez a mennyei csemege nem véletlenül az istenek kedvenc gyümölcse, mindenki megtalálja a kedvére való változatát. Ehetjük, ihatjuk, sőt még meg is szépülhetünk tőle. Ezek az apró, édes bogyók gyógyírt jelentenek testnek és léleknek egyaránt.

A szőlő több mint 5 millió éves múltra tekint vissza, hiszen ősi fajai már a pliocén időszakban is jelen voltak, ez a legendás-mitikus gyümölcs igazi „karriert” azonban az ember megjelenése után futott be. Termesztését, nemesítését kb. i. e. 5000 évvel ezelőtt kezdték, népszerűsége azóta is töretlen, mára csaknem 16 ezer fajtája létezik. S hogy mi lehet a sikerének titka? Zamatos íze, sokoldalú felhasználósága és pozitív élettani hatásai méltán teszik népszerűvé az emberiség egyik legkedveltebb és legrégebb óta termesztett gyümölcsét, a szőlőt.

Mézédes falatok

Néhány szem szőlő – és a mosoly garantált. Önmagában is kiváló, de számtalan módon becsémpéshetjük a konyhánkba. Készülhet belőle leves, saláta, gyümölcsmártás a hús mellé vagy sütemény is. Egyik legismertebb felhasználási módja az aszalás. A többnyire mag nélküli fajtákból készített mazsola ugyanolyan egészséges, mint a friss szőlő, és egy finom kuglóf, gyümölcskenyér vagy túrós palacsinta elképzelhetetlen nélküle! És itt még messze nincs vége a sornak: a lekvárok, dzsemek, zselék is egyre gyakrabban megjelennek a borászatok repertoárján, és a jótékony hatású szőlőmagolaj is mind több receptben szerepel. Érdemes kipróbálni, bármelyik friss salátát képes feldobni, akár csak a vörös- vagy fehérborecet.

Fenséges nektár

A szőlő több egy egyszerű gyümölcsnél. Elterjedésében, kultuszának kialakulásában és töretlen népszerűségében vitathatatlan szerepe van, volt és lesz annak a ténynek, hogy levéből készülnek a legnemesebb italok. A bor mindig is különleges szereppel bírt az emberiség körében, de ugyancsak

szőlő az alapanyaga a legünnepibb italnak, a pezsgőnek is, valamint számtalan sherrynek, párlatnak és pálinkának. Bármennyire is fáradtságos munka ilyenkor ősszel a szüret, a végeredmény és a szüreti mulatság mindenért kárpótol. Így van ez emberemlékezet óta, hiszen a bor sokáig pótolhatatlan „kincsnek” számított. Ugyanis a forralás nélküli víz kb. a 17. századig fogyasztásra alkalmatlan volt, ezért a bor számított az első számú folyadéknak. Természetesen az a bor merőben más volt a mai, magas alkoholtartalmú borkétól. A finom szőlőlevet azonban nemcsak a felnőttek, hanem a kicsik is élvezhetik, hiszen frissen préselt változata, a must igazán kedvére lehet mindenkinek.

Mindenkinek ajánlott

Az ízeken túl a szőlőnek olyan sok jótékony hatása ismert, hogy fogyasztása mindenkinek ajánlott. A legjobb, ha rögtön belevágunk egy szőlőkúrába, úgyis szezonja van. A bogyók víztartalma kb. 80%, cukortartalma több mint 20% is lehet. Szervezetünk mégis rendkívül gyorsan képes feldolgozni és hosszú ideig képes hasznosítani, ezért fokozza a teljesítményünket és gyorsan enyhíti az éhséget. A fekete szőlő antioxidáns-tartalma kifejezetten magas, mely véd az infarktustól és csökkenti az ún. „rossz” koleszterint. Magas a C- és B-vitamin-tartalma, tisztítja a veséket, kedvező hatással van az asztmára és a köhögésre, erősíti az immunrendszert, valamint javítja a vérképünket. Ha mindez nem lenne elég, a szőlő még a szépségünk megőrzésében is segítségünkre lehet. Erős antioxidáns hatásának köszönhetően véd a káros szabad gyökök ellen, azaz lassítja a bőr öregedését. Éppen ezért a szőlőmagolaj egyre kedveltebb kozmetikai alapanyag, megtalálhatjuk szappanokban, arckrémekben, testápolókban.

Reggeli energiabomba

Reggelizz, mint egy király... Különösen igaz ez a gyerekek esetében, akiknek – főleg iskola előtt – jól jön egy kis energialöket. Ez a reggeli nálunk még nem annyira terjedt el, de sok ország van, ahol e nélkül el sem indul a nap. Gyors, egyszerű, és hamar rá lehet szokni!

Egy pirítóst vagy tetszés szerint kiflit, zsemlét kenjünk meg mogoróvajjal (nem az édes változattal!), majd erre tegyünk kékszőlő-dzsemet. A sós-édes ízek remekül harmonizálnak.

Őszi saláta

Hozzávalók: 4 marék friss, vegyes zöldsaláta, 10 dkg rokfort, 4 füge, 1 fürt kék szőlő, 1 marék mazsola, egy marék pirított dió, olívaolaj, balzsamecet, frissen őrölt bors

Elkészítés: A salátát leöblítjük, megszárítjuk. A fügeket cikkekre vágjuk, a szőlőt leszemezzük, a szemeket félbevágjuk. A salátát tálba tesszük, hozzáadjuk a fügét, a szőlőt, a mazsolát és a diót. Rámorzsoljuk a rokfort sajtot és meglocsoljuk egy kevés olívaolajjal és balzsamecettel. Végül frissen őrölt borssal megszórjuk.

Szüreti tál

A római tálban sült ételek jellegzetessége, hogy gyorsan és könnyen elkészíthetők, a végeredmény pedig mindig tökéletes. Gyakorlatilag mindent beletehetünk, amit szeretünk, vagy éppen otthon találunk, az ízek a végére fantasztikusan összeérnek. A szüreti időszakban úgy dobhatjuk fel a római tálban sült ételeinket, hogy szőlőt is adunk hozzájuk. Tegyük bele nagy gerezdekre vágott burgonyát, néhány fej vöröshagymát, jó sok fokhagymát, csirkecombokat, az egészet sózzuk, borsozzuk, tegyük hozzá néhány ág friss rozmaringot és kakukkfűvet, szórjunk rá egy fürt leszemezt szőlőt, majd az egészet locsoljuk meg olajjal és egy kis musttal. Zárjuk le a tálat és süssük kb. 1,5 órán keresztül a sütőben.

Csohány Domitilla



RANGOS KITÜNTETÉSEK ÉS DICSÉRETEK

Megérdemlik a hivatalos elismerést azok, akik lelkiismeretesen, professzionálisan végzik munkájukat. Most bemutatunk néhány kollégát és a vasúttal szoros együttműködésben dolgozó külsős szakembert, akik rangos elismerésben részesültek augusztus, illetve szeptember hónapban. Gratulálunk mindenkinek!

Köztársasági elnöki kitüntetések és miniszteri elismerések

Augusztus 20-án Magyarország köztársasági elnöke, Áder János magas szintű állami kitüntetést, a Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztjét adományozta a hazai vasúti közlekedés humánerőforrás szakterületén végzett kimagasló szakmai tevékenysége elismeréseként **Dorozsmai Évának**, a MÁV nyugalmazott humánerőforrás vezérigazgató-helyettesének, valamint a hazai vasútvonalak fejlesztése érdekében végzett vezetői munkája elismeréseként **Bánkuti Gyula** építőmérnöknek, a MÁV Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc korábbi műszaki igazgatóhelyettesének.

Az emberi erőforrások minisztere, Kásler Miklós Bánffy Miklós-díjat adományozott **Pál Gábornak**, a Vasutas Zene és Képzőművészeti Iskola nyugalmazott igazgatójának.

Emellett Magyar Köztársasági Ezüst Érdemkereszt kitüntetést kapott **Kiss Tamás**, a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. orvos igazgatója.



Elnök-vezérigazgatói dicsérek

2021. január 18-án nagy értékű rézkábel-lopás történt a MÁV SZK tulajdonát képező püspökladányi, Szent László u. 23. alatt található, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. tulajdonát képező régi Fatelitő üzem területén. Az elkövető elfogásában nagy szerepet játszott **Dombi Gyula**, **Mile Mihály** és **Mészáros Ádám** rendőr főtörzsőrmesterek szakmai tevékenysége. Dombi Gyula és Mile Mihály gyors reagálásuknak, helyismeretüknek, nagy tapasztalatuknak köszönhetően a bűncselekmény helyszíne közelében tetten érték, majd elfogták a bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható személyeket, így az okozott kár megtérült. Az elfogott személyek elszámoltatásában, majd a gyanúsított kihallgatásban részt vevő, nagy tapasztalattal rendelkező Mészáros Ádám jól felépített kihallgatástechnikájának, illetve elszámoltatástechnikájának köszönhetően további, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. sérelmére elkövetett bűncselekmény elkövetői kerültek azonosításra. Kiemelkedő szakmai tevékenységük, a MÁV-Volán-csoportnak nyújtott segítségük miatt dr. Homolya Róbert szeptember 2-án elnök-vezérigazgatói dicséretben részesítette a rendőrség munkatársait.

BÜSZKESÉGÜNK

KERÉK SZÜLETÉSNAP VASUTAS MÓDRA



A MÁV Szegedi Igazgatóságának egykori forgalmi osztályvezetője, Császár Ferenc 90. születésnapját ünnepli. Szentés Bíró Ferenc az ő életútját mutatja be. Sok szeretettel gratulálunk!

Soha nem gondolt rá Császár Ferenc, hogy vasutas legyen. Végül 41 évig dolgozott, szolgálta a MÁV-ot. Egy korábbi nyilatkozatában csak „átlagos embernek” nevezte magát a nyugdíjas vasúti vezető, ám álmai, életútja nem erről tanúskodik. – Magamnak való, szóltan emberke voltam, de az idő megtanított rá, hogy beszélni is kell, ha közölni akarom az érzelmeimet – mondja magáról derűsen a rövidesen 90 esztendő Császár Ferenc. 1931. augusztus 6-án, Szegeden született. Fiatalon nagyon szeretett játszani, sportolni: úszott, futott, futballozott, turulozott. – Rossz gyerek voltam – mondja mosolyogva. Tizenöt éves korára már a Szegedi Vasutas Sportegyesület igazolt labdarúgója volt. A kereskedelmi középiskolai érettségije előtt azonban megsérült, váltani kényszerült.

Nehéz idők jártak 1949-ben: az államosításkor ugyanis nem talált sehol munkahelyet. Vasutas sportvezetői – nevesül Virág Mihály – megsajnálta, és azt javasolta neki: nézze meg az állomáson induló vasutas tanfolyamok egyikét. Egymás után tette le a vizsgákat távírástól, forgalomból az önállósítót, ezután mehetett Budapestre a MÁV Tisztképző Intézet forgalmi-kereskedelmi tagozatára. Onnan olyan állomásokra helyezték, mint Kiskunfélegyháza, Kistelek, Kiskőrös, Tiszakécske. Megnősült, megszülettek az ikergyermekük. 1960-ban emelték ki magasabb beosztásba: Szegedi állomáson, a rendező pályaudvaron és Szeged-Rókuson is volt forgalmi szolgálattevő. Később menetirányítóként egész vonalak forgalmáért felelt, pár év múlva vonalbiztossá lépett elő. Üzemirányítóként száz ember munkáját irányította. Onnan statisztikusnak kérte magát: a vasút területi üzemi teljesítményeit értékelte. Forgalmi osztályvezető-helyettesnek, majd később forgalmi osztályvezetőnek nevezték ki. Ekkor már közel 6000 forgalmi dolgozó munkáját felügyelte. Javaslatára indult el a Szeged–Szabadka közötti vasúti kishatárforgalom, de a Kiskunhalas állomást tehermentesítő „Kelebiai Deltavágány” megépítése is az ő felvetése nyomán készült el.

Tevékenységet számos kitüntetéssel ismerték el: többek között 1978-ban a Közlekedés Kiváló dolgozója, 1983-ban Kiváló Vasutas elismerésben részesült. 1990-ben 41 év szolgálat után ment nyugdíjba az Anna-kút szomszédságában működő MÁV Igazgatóságról.

Szeretett felesége dolgozó életének 80. évében hagyta egyedül, fia két, leánya egy fiúunokával ajándékozta meg, de már egy dédunokával is büszkélkedhet. Szabadidejében szívesen kerteszkedik, horgászik, mostanában inkább a keresztretjvényfejtés, az olvasás és az esti séta a kedvenc tevékenysége. Volt munkatársai már – sajnos – „kikoptak” mellőle, de vezető-társaival azért találkozók: a nyugdíjas és aktív vasúti vezetők minden év október utolsó péntekén szervezett összejövetelén.

Boldog születésnapot és még sok, egészségben, szeretetben eltöltött évet kívánunk Feri bácsi!

Szentés Bíró Ferenc



BÁNYA, VASÚT, SALGÓTARJÁN



A nógrádi megyeszékhely, Salgótarján festői környezetben – a Karancs, a Medves és a Cserhát hegységek ölelésében – található, mégsem szerepel a turisták dobogós listáján. Pedig érdemes rászanni az időt, igazi különlegességeket fedezhetünk itt fel.

Bár Salgótarján nehezen küzdi le a hanyatló iparváros jelzőt, talán mégis éppen ebből kovácsolhat előnyt. A teljes felszámolás helyett ugyanis megőrizték a múlt egy szeletét, és az egyik bányaakna eredeti, épségben lévő vágatrendszerét múzeummá alakították. Mindezt olyan szemléletesen, olyan élménygazdag módon, hogy a vezetett túrát még a lányok is élvezni fogják, fiús családoknak pedig egyenesen kihagyhatatlan a program.

A környék is számos izgalmas kalandot tartogat, így akár egy hosszú hétvégét is változatosan el lehet itt tölteni. Érdemes felkeresni Salgó és Somoskő várát, melyek különlegessége, hogy egyik várból átlátni a másikba. Somoskőújfalú éppen a magyar–szlovák országhatár mellett fekszik, a vár azonban a szlovák oldalon található, de teljesen szabadon látogatható. A gyerekeknek hatalmas élmény felállni a határt jelző kőre, vagy teljesen egyedül átszaladni egy másik országba. A vár bebarangolása után Petőfi kunyhóját se hagyjuk ki, majd egy rövid sétával elérjük az egyik legkülönlegesebb geológiai képződményt, a bazaltorgonákat.

A látnivalókat és programlehetőségeket hosszan sorolhatnánk még, van itt vadaspark, Geocsodák Háza, ritkaságszámba menő földtani képződmények, számtalan túraútvonal és a palóc hagyományok – szeretni való nyelvjárásával és imádni való gasztronómiájával. De most szerencse fel, irány a bánya!

Indulás

Salgótarjánba a legjobb vasúttal érkezni, hiszen így, a városban leszállva azonnal két ipari műemlékkel találkozunk. A megálló kedvencei a több mint 125 éves 377-es gőzmozdony, ami évtizedekig az egykori Kohászati Üzem acélgyárában szolgált, valamint Mazsola, azaz egy A21-es Rába dízelmozdony, ami először a síkúveggyárban, majd szintén az acélgyárban dolgozott. A vasparipák megcsodálása után pár perc sétával eljutunk úti célunkhoz, a Dornyay Béla Múzeum Bányászati kiállítóhelyéhez.

A Föld belsejében

A salgótarjáni piac mögött a sarkon egy fehérre festett családi ház áll – gondolhatnánk, az udvaron álló, furcsábbnál furcsább gépek azonban másról árulkodnak. Miniatur makettek – fut végig az agyunkon, legalábbis a mai óriási munkagépekhez képest. Sőt egészen apró mozdonyok is felsorakoztak, a bejárat fölött pedig megpillantjuk a bányászok világszerte ismert jelképét, a keresztbe tett bányászszéket és kalapácsot. Ez Európa második, hazánk pedig első, természetes, föld alatti szénbányászati múzeuma. A gyerekek nagy valószínűséggel már az udvaron jó időre le is ragadnak, a nem mindennapi gépek és járművek ezrenyi felfedeznivalót tartogatnak. Az épületben a bányászat múltját, feladatát, jelentőségét, valamint a bányászok

életét és hagyományait ismerhetjük meg. A tárgyi emlékeket, tablókat, fényképeket végignézve lassan kirajzolódik előttünk a kép egy pótolhatatlan közösségről, akik szinte embertelen körülmények között biztosítottak emberi életet másoknak. Abban az időben ugyanis a fűtéshez, a főzéshez, a közlekedéshez, az ipari termeléshez, vagyis mindenhez elengedhetetlen volt a szén. A nehéz munka mégis összetartó közösségeket kovácsolt, akik nehéz, fáradságos munkájuk mellett iskolát, sport- és kulturális egyesületeket hoztak létre. A kiállításból megtudhatjuk például azt is, hogy itt született és nőtt fel Zenthe Ferenc, a Nemzet Színésze, Kossuth- és kétszeres Jászai Mari-díjas színművész, akinek édesapja bányagondnok volt.

Miután egy kicsit kezdjük átérezni és megérteni a bányászok hihetetlen munkabírását, felelősségét, veszélyvállalását, jöhet a mély, vagyis a valóság maga: egy igazi, eredeti akna! A múzeummal szemközt, szinte észrevétlenül bújkál meg a

József lejtős akna bejárata. Indulás előtt alaposan öltözzünk fel, különösen a gyerekek, bent ugyanis maximum 15 °C van, de inkább kevesebb, és a zárt cipő is erősen ajánlott. A többi felszerelést, például a kobakot indulás előtt kapjuk meg.

A bányajáratba szakavatott vezetővel mehetünk be, aki igazán élvezetesen mesél a régvolt időkről, és minden kérdésre precízen, örömmel válaszol. A bányában egyre beljebb és beljebb jutva kezdjük megtapasztalni, milyen lehetett egész nap itt dolgozni, sokszor olyan helyeken, ahol térdelve is alig fér el az ember. Több eredeti gép, használati eszközök és viaszfigurák, sőt lovak teszik még életszerűbbé a „kiállítást”, közben pedig az izgalmasabbnál izgalmasabb történetek is egymást követik. Az idő gyorsan elröppen, az élmények viszont annál tovább megmaradnak. Kint a szabadban búcsúzóul ismét megszólaltatjuk a klopacskát, amit egyszer már induláskor is kipróbálhattunk. De hogy mi is az a klopacska? A salgótarjáni Bányászati Kiállítóhelyen kiderül...

Csuhány Domitilla

A Bányászati kiállítóhely megközelítése:

Salgótarján, Zemlinszky Rezső u. 1.

Salgótarján vonattal a 81-es számú Hatvan–Somoskőújfalu vasútvonalon érhető el.

Távolság a vasútállomástól: 600 m

Séta hossza: 7 perc

Javasolt útvonal: Bajcsy-Zsilinszky út – Bem utca – Ady Endre út (végig a Salgótarjáni Vásárcsarnok és Piac mellett) – Zemlinszky Rezső utca

Bányászati kiállítóhely nyitvatartása:

Hétfő: zárva

Kedd–vasárnap: 08:00–15:00



Megjelent a Nagy kisföldalatti című könyv



Idén ünnepli átadásának 125. évfordulóját a Milleniumi Földalatti Vasút, ennek alkalmából adta ki a Városháza kiadó, lapunk rendszeres szerzőjének, Legát Tibornak gazdagon illusztrált könyvét. A Nagy kisföldalatti című könyv Budapest szü-

tésétől az elképzelt jövőig tekinti át a főváros büszkeségének történetét, felelevenítve többek között az Andrassy út születését, az építkezés körülményeit, a járművek tulajdonságait, az 1973-as vonalhosszabbítást és az 1995-ös nagy rekonstrukciót.

És persze azt is, hogy miért volt a szokásosnál is nagyobb jelentőségű a földalatti megjelenése. „Az 1890-es években

a villamosok gyors elterjedése önmagában is fantasztikus dolog volt, de közlekedési világszenzációként mégsem ezért került a fejlett Európa térképére Budapest. E szenzáció a kontinens első földalatti vasútjának megépítése volt.

A földalatti 1896. május 2-i átadását követően a magyar fővárost a legmodernebbek között kezdték emlegetni, nem is sejtve, hogy a csodajáratot szükség szülte kényszer hívta életre, és az is kellett hozzá, hogy tervezete jó helyen legyen, jó időben. Vagyis, ha engedélyezték volna a lóvasúti- vagy a villamosközlekedést az Andrassy úton, illetve 1896-ban nem ünneplik meg a milleniumot, s ennek keretében nem rendezik meg az

Ezredéves Országos Kiállítást, amely mindezidáig Magyarország legnagyobb országimázs-javító eseménye volt, valószínűleg a földalatti sem épül meg.”

– írja Legát Tibor a könyv bevezetőjében.

Szerkesztőség

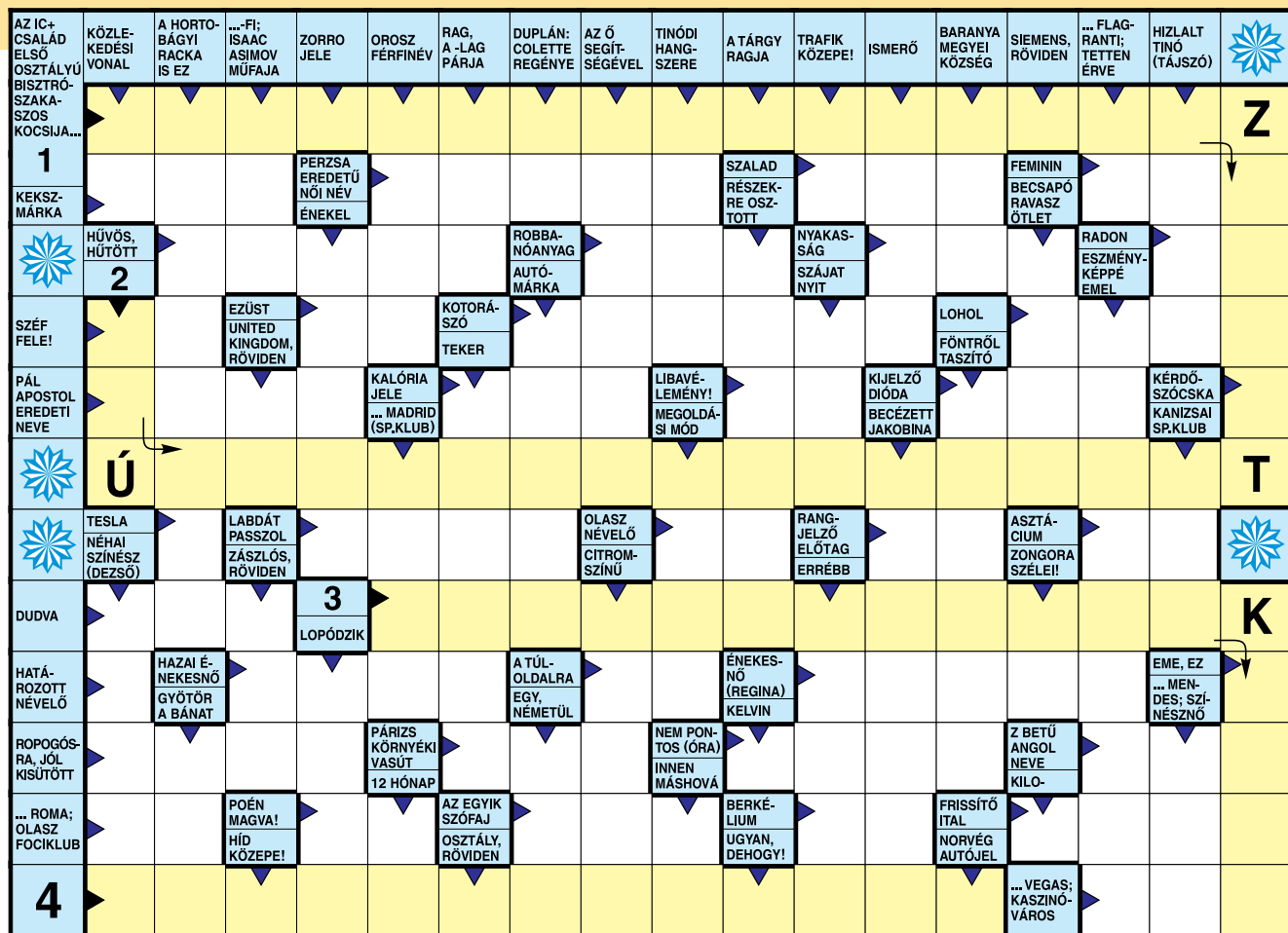
A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

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

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „A MÁV-Volán-csoport célja 2050-ig a klímasegítség elérése.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Banka Tibor** olvasónknak!



Irány Afrika!

A tóparti nádas levelei egyre szárazabbak, de még nagy az élet a takarásában. A hajnalok már harmatosak, a nappalok azonban még a nyarat idézik. Pedig jócskán benne vagyunk már az őszben, amiről a sárguló falevelek is árulkodnak. Az ilyen meleg októberekben csak úgy nyüzsög a természet. Mindenki tudja, hogy ki kell használni a téli álom előtti utolsó lehetőségeket, fel kell tankolni az éléskamrát vagy a pocakot. A békák bőszen kapkodják a bambán lelassult őszi legyeket, a mocsári teknős is ki-kukucskál az iszapos vízből, hátha jön egy potyafalat. Az óriási, kéken-zölden csillogó szitakötők, mint valami vadászpülők, hangos zúgással, villámgyorsan cikáznak a tóparton apró falatok után kutatva. A tóhoz az erdei állatok, mókusok, vaddisznók is sűrűn járnak le inni. Nem is csoda, amennyi makkot mostanában megesznek! És természetesen a madarak sem tétlenkednek. Már amelyik még itt van. A gólyák ugyanis már rég elrepültek délre, de a fecskék, ők bizony még javában csivitelnek! Iszonyat ricsajt csapva bátran vetik bele magukat egy-egy utolsó rovarfelhőbe. A hangzavart csak a tó mellett elhaladó vonat ritmikus zakatolása nyomja el néha.

Egy álmos reggelen Csiri, a fecskecsapat vezetője azonban úgy döntött, eljött az indulás ideje. – Nem várhatjuk meg, amíg teljesen rosszra fordul az idő és elfogy az összes rovar, útra kell kelniük, hogy biztonságban megérkezzünk téli pihenőhelyünkre – mondta. A fecskék neki is álltak készülődni, kivéve egy csapat folyton izgó-mozgó, folyton viháncoló, folyton mással foglalkozó fecskegyereket, akik persze most sem figyeltek oda Csiri beszédére. Helyette inkább szlalomversenyt rendeztek a nádasban, majd a mozdony hangját meghallva, azt próbálták megelőzni. A rendszeresen arra járó V43-as imádja a tópartot is, és a fecskéket is, szívesen vesz részt minden mókában, még a versenyben is, lehagyni azonban sohasem sikerült még a kis villás farkú madaraknak.

A fiatal fecskecsapat most is úgy belefeledkezett a játékba, hogy észre sem vették az idő múlását és a többiek útra kelését. Este a szokottnál csendesebb volt ugyan a nádas, de ez sem tűnt fel nekik. Mivel éppen találós kérdéseket tettek fel egymásnak, nem volt idejük ráeszmélni, hogy már nekik is el kellett volna indulniuk a melegebb kontinens felé. Az éjszaka azonban már nem volt olyan barátságos. Hiába bújtak össze, áztak-fáztak a hirtelen feltámadó fagyos szélben és viharban. Hajnalban döbbsenten eszméltek rá, hogy a többiek már mind útra keltek és egyedül maradtak itt, a közelgő



ítéletidő határában. A távolban ugyanis már látszottak a baljós előjelek, a fekete felhők és a hideg beállta, amikor már biztos, hogy ennivaló sem akadna a számukra. A tóparton is bármerre néztek, nem látták az ismerős társakat. A békák beásták magukat az iszapba, a mókus bevacolt az odújába, rovaroknak pedig nyoma sem akadt. Még egy árva kóssa légy sem kóválygott sehol... Mit volt mit tenni, kiültek a felsővezetékra kupaktanácsot tartani. – Akárhogy sietünk, nem fogjuk utolérni a többieket, és ha a vihar ilyen tempóban közeledik, lehet, hogy az is lecsap ránk. Most mitévők legyünk? – csipogták aggódva, de ötletük nem nagyon akadt.

Ekkor azonban egy hatalmas sípolás rázta fel őket kétségbeesésükből.

– Beszállás! Irány Afrika! – kiáltott hangosan mozdony barátjuk. – Gyerünk, ha most elindulunk, még utolérhetjük a többieket! Elvégre én vagyok a leggyorsabb közületek – kacintott a kis csapatra a villamos mozdony. A fecskék nem sokat teketóriáztak, felültek a tetőre és már száguldottak is egyenesen a tenger felé.

A V43-as mindent beleadott, soha ilyen gyorsan nem robbogott még, de megérte, a fecskék sikeresen eljutottak a tengerig, onnan pedig már egyedül is át tudtak repülni a meleg Afrikába. A mentőakció sikerének hamar híre ment, a villamos mozdony a kitüntetés mellé szép új festést is kapott. Fecskéről, mert ma már így becézik őt, mindenki tudja, hogy ő a leggyorsabb az összes V43-as mozdony között.

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt

FORGALOMBA ÁLLT AZ ELSŐ MEGÚJULT BZX MELLÉKKOCSI



Befejeződött a MÁV Vagon székesfehérvári műhelyében az első, már a MÁV-START új dizájn szerinti színekre festett Bzx mellékkocsi fővizsgálata, valamint két InterPici motorkocsi és az iker Bz motorkocsi járműszerkezeti részének főjavítása; a közeljövőben megtörténik a működéshez szükséges járműfedélzeti rendszerek beállítása is. A következő években a vasúttársaság saját forrásából további, kétszáznál is több Bz motor- és mellékkocsi újul meg.

