

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

A MUNKAHELYMEGŐRZÉS A LEGFONTOSABB FELADATUNK

– INTERJÚ KRUCHINA VINCÉVEL,
A VOLÁNBUSZ ELNÖK-
VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

JELENTŐS
FEJLESZTÉSEKET
ÉS UTASFORGALMAT
HOZOTT 2022

60 ÉVES A V43 SOROZAT

73. ÉVFOLYAM • 2023. JANUÁR–FEBRUÁR

Áruszállítás • Educatio • Támogatlak • INNOMÁV • Egészségügyi Szűrőprogram • Munkatársunk
KISS flotta • TramTrain • MÁV VAGON • Anno • Nemzetközi • Életmód • Szabadidő • Stuttgart 21

VEZETŐI INTERJÚ

A munkahelymegőrzés a legfontosabb feladatunk
– interjú Kruchina Vincével, a Volánbusz elnök-vezérigazgatójával

HÍRVONAL

Újabb járműbeszerzések a Volánbusznál,
Zöldülő áruszállítás: ötmillió tonna áru a vasúton,
Bővült a MÁV-START-nál elérhető viszonylati helyközi
Volánbusz-bérletek köre

HR-HÍREK

Educatio Kiállítás, Sikeres évet zárt a Támogatlak program,
SZÉP-kártya változások, 2023-ban megújul az INNOMÁVI,
Ingyenes Egészségügyi Szűrőprogram

MUNKATÁRSUNK

Kovács Bernadettel, a MÁV-START szegedi nemzetközi jegypénztárának
munkatársával és Kokkonen Vera, vezető jegyvizsgálóval beszélgettünk

MÁV-START HÍREK

Jelentős fejlesztéseket és utasforgalmat hozott 2022
a vasúti személyszállításban, Teljesé vált a KISS flotta,
Egyéves születésnapját ünnepelte a TramTrain, 60 éves a V43 sorozat

MÁV SZK

Termék és tárhely vonalkód a gyorsabb kiszolgálásért
Megújult a Poszeidon DMS rendszer

MÁV VAGON

Járműelektronikai fejlesztések a MÁV VAGON mérnökeiktől

ANNO

A Gödöllői HÉV története

NEMZETKÖZI

Első lépés a Stuttgart 21 felé nagysebességű vasúton



ELŐSZÓ



Amikor 1970-ben megszületett az internet őse azzal, hogy az AT&T vonalain létrejött az első távolsági kapcsolat az UCLA és a BBN technológiai kutatóközpont között 56 kbps-os sáv-szélességen, még kevesen gondolták, hogy milyen elképesztő változásokat indít majd el az internet. Mára nincs olyan terület, amely ne lenne érintett, behálózta az életünk minden területét, folyamatosan fejlődő okos eszközeink segítségével pedig állandóan a nethez kapcsolódunk. Sőt, az utóbbi két évben, a koronavírus-járvány felgyorsította az internet és a mobil eszközök hazai használatát is, számos területen az uniós átlagot is beértük; tavaly a magyar háztartások 91 százaléka rendelkezett szélessávú internet-hozzáféréssel, amely egy százalékponttal maradt csak el az uniós átlagtól. Nem kérdés tehát, hogy nap mint nap részesei vagyunk a folyamatos változásnak, a megváltozott igényeknek. Mi is egyre inkább a telefonon olvassuk a híreket, illetve szeretünk mindent pár kattintással elintézni. Legyen az akár egy gyors vásárlás vagy információszerzés, internet nélkül elképzelhetetlenek a mindennapjaink.

De mi köze mindehhez a Vasutas Magazin? Hiszen a nyomtatott Vasutas Magazin több mint 70 éve szolgálja a legfontosabb információkkal a vasutasok közösségét. Generációk nőttek fel a cikkeken, vasutas családok életének részévé válva.

Ahogy négy éve januárban a Vasutas Magazin előszavában is írtam, nagy lelkesedéssel vágtunk bele a magazin új külalakjába és az új tartalmi rendszerének a megalkotásába.

Fő célunk az volt, hogy még olvashatóbbá tegyük a Vasutas Magazint, amit nem csupán átlapozni, hanem átolvasni is érdemes, hazavinni a családtagoknak, bemutatni otthon, hogy mivel is foglalkozunk. Reméljük, hogy sikerült érdekesebb és informatívabb magazint alkotnunk, olyat, amelyre mindannyian büszkék lehetünk.

Fenntarthatósági és gazdaságossági szempontokat vettünk figyelembe akkor, amikor 2020 tavaszán új mérföldkőhöz értünk: ekkor indult útjára a Vasutas Magazin online felülete, a www.vasutasmagazin.hu, amely elszakadva a papír alapú újság fizikai korlátaitól, folyamatosan elérhetővé teszi a fontos, friss híreket, új lehetőséget biztosítva a munkatársaknak ahhoz, hogy naprakész információkhoz jussanak. Az internetes felület segítségével a MÁV-Volán-csoport minden munkavállalójához eljutunk! Az online Vasutas Magazinnal szeret-

nénk a vasutas köztudatban folyamatosan jelen lenni, hiszen a tartalmak a munkahelyi eszközök mellett akár az otthoni számítógépről, vagy saját okostelefonról is elérhetők a vállalatcsoporthoz minden munkavállalója számára.

Így érkezünk el idén a következő mérföldkőhöz. Az online felület nem tud teljesen csak a „miénk” lenni, hiszen a feltöltött írásainkat bárki elolvashatja. Ahhoz, hogy olyan tartalmakat is meg tudjunk osztani a Vasutas Magazin online felületén, amely nem a nyilvánosságra, hanem csak ránk, a MÁV-Volán-csoport dolgozóira tartozik, létre kellett hoznunk egy olyan zárt felületet, amelyet csak mi, a munkavállalók tudunk elérni. A belépés regisztrációhoz kötött, csak aktív dolgozók, az állományban lévő munkavállalók tudják használni. Ezen a zárt felületen olyan tartalmakat terveztünk megjelentetni, amelyek már nem csupán érdekesek, hanem hasznosak is, mint például a munkavállalói ügyintézés, a kedvezmények és juttatások ismertetése. Reméljük, számos lesz az adok-veszek menüpont is, ahová fel lehet majd tölteni azokat a használt tárgyakat, amelyeket a kollégák eladni vagy cserélni szeretnének. Érdemes lesz felfedezni, kipróbálni ezeket az új funkciókat, és megtölteni étellel, mert nekünk, dolgozóknak készült! A későbbiekben – a visszajelzések alapján – folyamatosan fejlesztjük majd a felületet, hogy minél érdekesebb, hasznosabb, informatívabb legyen, saját magunkra formálva.

Várjuk munkatársaink gondolatait és témajavaslatait, hogy olyan online felületet hozzunk létre, amely valóban csak a miénk, amit szívesen olvas mindenki nap mint nap. Kérjük, ossza meg velünk ötletét, észrevételeit, küldje el beszámoló-ját és fényképeit, írjon nekünk e-mailt ujstag@mav.hu címre!

A nyomtatott és az online magazinhoz egyaránt jó olvasást, kellemes időtöltést kívánunk!

Varga Zsuzsanna
Vasutas Magazin
főszerkesztő

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt,

Müller-Róka Bertold, Sin Bettina, Szabó István

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

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

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

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

A MUNKAHELY- MEGŐRZÉS A LEGFONTOSABB FELADATUNK

A változás, a gyors alkalmazkodás képessége kifejezetten hangsúlyos része a vállalati kultúránknak. Ezt különleges értéknek és óriási versenyelőnynek tartom – mondja Kruchina Vince. A Volánbusz elnök-vezérigazgatója elárulja, milyen élmények érték „országjárása” során, hogyan látja, milyen esélyekkel vág neki a busztársaság a 2024-es piacnyitásnak, és az is kiderül: mit tart 2023 legfontosabb feladatának.

Azt csiripelik a madarak, szokása „inkognitóban” megjelenni egy-egy volános telephelyen, szűrőpróbaszerűen terepszemlét tartani, felmérni, hogy hogyan működik az adott üzem. Jók az értesüléseink?

Álcázni azért nem szoktam magam! Valóban szeretek első kézből információt szerezni a kollégák munkájáról. Sok minden kiolvasható a számokból, az Excel-táblákból, de nincs hasznosabb annál, mintha az autóbusz-vezetőkkel, szerelőinkkel, telephelyvezetőinkkel beszélgethetek. Tőlük lehet ugyanis a legárnyaltabb képet kapni arról, hogy mi a helyzet a frontvonalban. Elismerem, talán kicsit szokatlan a módszerem – előfordult, hogy a nyaralás alatt néztem be egy-egy Balaton környéki telephelyre, meglepetésekben pedig a munkatársak oldaláról sem volt hiány. Volt, ahol őrült telefonátgatás kezdődött, másutt több körben kellett igazolnom, hogy valóban én vagyok az elnök-vezérigazgató, sőt az is megesett, hogy buszvezetői állásajánlatot kaptam...

Milyen tapasztalatokat szerzett a társaság egészéről? Az elnök-vezérigazgatói poszton töltött fél év után hogy látja, milyen állapotban van a Volánbusz?

Szerencsére nem kell udvariaskodnom, őszintén mondhatom: rendkívül jól szervezett céget vehettem át. Elődeim, Dávid Ilona és Dr. Pafféri Zoltán kiváló munkát végeztek, és jó időben elkezdtek felkészíteni a társaságot azokra a változásokra, amelyek a küszöbön állnak, illetve amelyeket nem tudtunk előre tervezni, de naponta meg kell küzdenünk velük. Egyrészt idejekorán, ugyanakkor a legnagyobb körültekintéssel – a munkahelyek megőrzése és az átalakításokkal óhatatlanul együtt járó érdeksérelmek minimalizálása mellett – meghozták azokat a hatékonyságjavító, a gazdasági működést racionalizáló

intézkedéseket, amelyeknek köszönhetően most nem kell aggódnunk: stabil lábakon állunk. Ha ezek a lépések nem történtek volna meg időben, neki se tudtunk volna kezdeni a 2023-as üzleti terv elkészítésének, mert a hatalmas, csak gazdaságtalanul működtethető ingatlantömeg fenntartása, rezsije a mostani energiaválságban minden pénzünket elvinné. 2018 óta tart, és idén is folytatjuk azt a jármű-fiatalítási programot, amelynek köszönhetően több mint 2100 új busszal bővült, illetve bővül 2023 elejéig a flottánk, ezzel jócskán növelve esélyeinket a 2024-re kitűzött piacnyitás utáni versenyben.

Egy év nagy idő, nyilván minden érdekelt gőzerővel készül a liberalizációra, mégis – a mai helyzetből kiindulva – milyennek látja a Volánbusz esélyeit? Melyek a legfontosabb erősségek, amelyekre a társaság építhet?

Az előbb említett felelős, fegyelmezett gazdálkodáson, az időben megkezdett tervezés és felkészülés eredményein túl külön kiemelnék egy dolgot: azt, hogy a változás, a gyors alkalmazkodás képessége kifejezetten hangsúlyos része a vállalati kultúránknak. Ezt különleges értéknek és óriási versenyelőnynek tartom. Ha visszatekintünk a közlekedési központok megalakulása óta eltelt nyolc évre, azt látjuk, hogy a világ, a külső körülmények folyamatos változásban voltak és vannak körülöttünk. Mondhatni, az utóbbi években itt egy dolog volt állandó: a változás. Erre a külső körülményre, adottságra úgy is reagálhattak volna a kollégák, hogy ellenállnak a változásnak, vagy csak tessék-lássék alkalmazkodnak az új kihívásokhoz. Hogy milyen remek munkatársak dolgoznak a Volánbusznál, abból is látszik, hogy nem ez történt: szakembereink a változó feltételek mellett mindvégig kiválóan teljesítettek. Ez rögtön meg is mutatja, melyik a másik pótolhatatlan értékünk: a törzsgárda, amely a hátán viszi a társaságot.

„2018 óta tart, és idén is folytatjuk azt a jármű-fiatalítási programot, amelynek köszönhetően több mint 2100 új busszal bővült, illetve bővül 2023 elejéig a flottánk, ezzel jócskán növelve esélyeinket a 2024-re kitűzött piacnyitás utáni versenyben.”

A piaci versenyben való helytálláshoz ezt a törzsgárdát értelemszerűen meg is kell tartani. Mindenki tudja, hogy a Volánbusznál biztos a munkahelye, időben kézhez kapja a bérét, de a magyar gazdaságban változatlanul jelen lévő munkaerőhiány mellett ez elég vonzerőt jelent az elvándorlással szemben?

Egyrészt fontos, hogy lássuk: nálunk a bérek nemcsak időben érkeznek, de 2017 óta folyamatosan emelkednek. 2022-ben 14,9 százalékkal nőttek a fizetések, és 2023-ban is lesz emelés, ennek mértékéről még folynak az egyeztetések. Mi pontosan betartottuk azt, amit vállaltunk, s emellett azon dolgozunk, hogy minél jobban honorálni tudjuk a kollégák teljesítményét, hűségét. Hogy mást ne mondjak, a bérmegtakarítás terhére lojalitási juttatást fizettünk – még többet is, mint amennyi tervbe volt véve, egész évre vetítve végül összesen bruttó 490 ezer forintot –, és működik AZ EMBERÉRT Alapítvány is, amely a leginkább rászorultaknak igyekszik segíteni. Mindemellett nálunk nincs trükközés, mindenki be van jelentve, a fizetésen felül a munkatár-

sak mindig pontosan megkapják az egyéb járandóságokat is, aki pedig beteg, annak nem kell attól tartania, mi lesz, ha táppénzre megy. A Covid-időszakban a közlekedés területén is voltak olyan cégek, amelyek egészen másfajta „foglalkoztatási modellt” alkalmaztak, és akkor nagyon diplomatikusan fogalmaztam... Remélhetőleg minden érdeklőben – és hangsúlyosan nem szűkíteném a kört, hiszen a munkavállalók, az érdekképviselők, a menedzsment egyaránt fontos szereplők – lesz annyi felelősségérzet és józanság, hogy a terveit és az igényeit a mostani helyzethez és lehetőségekhez szabja. Bízom benne, hogy mindenki felismeri: a mostani súlyos energetikai helyzetben a bérmegállapodás betartása és a munkahelymegőrzés a legfontosabb feladatunk. Közös célunk, hogy fegyelmezett gazdálkodással átvészeljük 2023-at, sikeresen vegyük a piacnyitás jelentette akadályokat, majd újra a bővülés és a gyarapodás évei következzenek.

Szöveg és fotó: Volánbusz Kommunikációs Igazgatóság



KRUCHINA VINCE

A közgazdász, energetikai szakközgazdász, szociológus végzettségű szakember a közlekedéspolitikai, valamint a projektmenedzsment terén is jelentős hazai, illetve nemzetközi felsővezetői tapasztalatokkal rendelkezik. Kruchina Vince 2012-ben csatlakozott a megtett úttal arányos, elektronikus útdíjfizetési rendszer bevezetéséért felelős minisztériumi projektcsapathoz, majd 2017 és 2022 között a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató (NÚSZ) Zrt. vezérigazgató-helyetteseként a társaság kiemelt belföldi és nemzetközi projektjeinek végrehajtását koordinálta. 2014 óta az MVM ERBE Zrt. felügyelőbizottságának is tagja. 2022 júliusa óta a Volánbusz Zrt. elnök-vezérigazgatója.

ÚJABB JÁRMŰBESZERZÉSEK A VOLÁNBUSZNÁL: 360 AUTÓBUSZ ÉRKEZHET A FOLYAMATOSAN FRISSÜLŐ FLOTTÁBA



A Volánbusz jármű-fiatalítási programjának keretében újabb 360 darab jármű beszerzése valósulhat meg. A társaság buszparkjának hosszú távú, költséghatékony fenntarthatósága és a környezetvédelmi előnyök mellett elsődleges cél, hogy – a komfortos és biztonságos utazás révén – emelkedjen a szolgáltatási színvonal.

A most megjelent kiírásoknak köszönhetően 200+160 darab korszerű, környezetkímélő, EURO6 emissziós előírásoknak megfelelő dízelmotorral hajtott, alacsony belépésű, kéttengelyes szóló autóbussz érkezik 2023-ban a Volánbuszhoz.

A 200 db klímás járműnek legalább 40 db ülőhellyel kell rendelkeznie és legalább 85 fő szállítására kell alkalmasnak lennie. A járművekkel szemben további elvárás a kerekesszékek elhelyezését biztosító fedélzeti kialakítás és a felszállást segítő rámpa. A különböző vezetéstámogató rendszerek mellett ABS, ASR biztonsági funkciókat is tartalmaznia kell az autóbussznak, illetve az elektronikus utastájékoztató és kamerarendszer, valamint az utastéri USB-csatlakozók is az elvárt felszereltség részei. A gyártónak gondoskodnia kell az autóbusszok utas- és vezetőterének járványvédelmi megelőző kezeléséről is.

A pályázati kiírásban szereplő 160 darab alacsony belépésű autóbussz legalább 45 ülőhellyel kell rendelkeznie és legalább 80 fő egyidejű szállítására kell alkalmasnak lennie. Az

egyéb főbb műszaki paraméterek hasonló kényelmi, műszaki és járványvédelmi elvárásokat támasztanak a járművek vonatkozásában is.

A jármű-fiatalítási program kezdete óta már több mint 1800 új autóbussz állt forgalomba a társaságnál, ennek eredményeként 13,35 évről 10,9 évre csökkent a flotta átlagéletkora. A most induló eljárások mellett hamarosan 48 darab elektromos meghajtású és 164 darab gázüzemű járművel bővül a Volánbusz járműparkja, továbbá a 47 darab csuklós autóbusszal, melyek beszerzési eljárása a közelmúltban sikeresen lezárult.

A MÁV-Volán-csoport egységes stratégiai irányításának is köszönhetően egyre színvonalasabb, korszerűbb és környezetkímélőbb szolgáltatások várják az utasokat. A busztársaság folyamatosan megújuló és modernizálódó járműállományával idén országszerte 530 millió utas szállításáról gondoskodott.

Volánbusz Kommunikációs Igazgatóság

ZÖLDÜLŐ ÁRUSZÁLLÍTÁS: ÖTMILLIÓ TONNA ÁRU A VASÚTON

Több százezer teherautó kipufogógázaitól mentesült hazánk légköre az egyeskeszi-teherfuvarozás program révén.

Tavaly november elején írta alá a vasúti egyeskeszi-teherfuvarozás állami támogatására vonatkozó keretszerződéseket a CER Hungary Zrt., a Floyd Zrt. (új neve EUROGATE Rail Hungary Zrt.), a GYSEV Cargo Zrt. és a Rail Cargo Hungaria Zrt. Ezzel a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület kezdeményezéseként elindult a célzott állami támogatási rendszer, melyben a támogatást az Építési és Közlekedési Minisztérium nyújtja, folyósítását a MÁV Zrt. végzi továbbtámogatóként. Mostanra már elérte az ötmillió tonnát az egyeskeszi-fuvarozási programban szállított áru mennyisége. Ezáltal több mint egymilliárd árutonna-kilométer fuvarteljesítmény maradt vasúton, több százezer tehergépjárműtől mentesítve a közutakat, ennek köszönhetően pedig 79 ezer tonna szén-dioxid kevesebb került a légkörbe.

Az egyeskeszi-fuvarozás során az áru útnak indítható akár egyetlen vasúti kocsiiban – iparvágányon közvetlenül a vállalkozások telephelyeiről is. Az egyes kocsik egy gyűjtőpályaudvarra érkeznek, ahol a célállomásuk szerint állítják be őket vonatokba, és így jutnak el a végállomásukra.

Az Európai Bizottság által jóváhagyott támogatási program révén az Építési és Közlekedési Minisztérium a 2022–2025. közötti időszakra tervezetten évente 6,4 milliárd forint összegű vissza nem térítendő forrást biztosít a vasúti szektor szereplői számára. Az egyeskeszi-fuvarozás kapacitásainak megőrzése elengedhetetlen ahhoz, hogy Magyarország a vasútprogramban rögzített célnak megfelelően Közép-Európa teherfuvarozási, logisztikai és elosztó központjává váljon.

A forrás igénybevételére kiírt pályázatra a támogatási keretszerződést az induláskor aláírókon kívül ötödikként az MMV Magyar Magánvasút Zrt. csatlakozott. Ugyanakkor folyamatos a pályázási lehetőség, így a program nyitott a későbbiekben pályázni és a támogatási programhoz csatlakozni kívánó vasúti társaságok részére is. Az egyeskeszi-szolgáltatás nemzetgazdasági szempontból nélkülözhetetlen, mert továbbra is biztosítja 700 magyar vállalat, köztük stratégiai nagyüzemek, kis- és középvállalkozások alapanyag-ellátását és termékeik piacra juttatását, és közel kétezer vasutasnak biztosít hosszú távon munkahelyet.

Az egyeskeszi-fuvarozás állami támogatásának létrejöttétől kezdve a MÁV a teljesítmények mérésére és elszámolására egy olyan innovatív, számos támogató funkcióval rendelkező informatikai rendszert fejlesztett ki, amely folyamatos és azonnali adatszolgáltatást biztosít a vasútállomások számára. A jármű- és küldeményalapú azonosítási rendszer a feladási állomástól a rendeltetési állomásig elemi szinten követi a küldeményeket a fuvarozás során.

A MÁV számításai alapján a szegmens meg tudta tartani a korábbi teljesítményeit és egy minimális növekedés is tapasztalható az előző év azonos időszakához viszonyított adatokhoz képest. Tavaly november óta, havonta átlagosan 80-90 millió árutonna-kilométer (egy tonna tömegű áru egy kilométer távolságra való elszállítása) fuvarteljesítményt sikerült fenntartani a programban részt vevő öt vasúti társaságnak a MÁV és a GYSEV hálózatán.

VASÚTI EGYESKESZI TEHERFUVAROZÁS EREDMÉNYE

79 ezer tonnával kevesebb CO₂



5 millió tonna áru vasúton



több százezer tehergépjárműtől mentesült a közút

BŐVÜLT A MÁV-START-NÁL ELÉRHETŐ VISZONYLATI HELYKÖZI VOLÁNBUSZ-BÉRLETEK KÖRE

Folyamatosan fejlesztjük közös szolgáltatásainkat: már az Eger, Salgótarján, Gyöngyös és Gödöllő vonzásokörzetében közlekedő Volánbusz-járatokra érvényes helyközi viszonylati autóbusszbérletek is megválthatók a MÁV-START jegypénztárainban és automatáiból.

A legutóbbi, decemberi fejlesztések – a Budapest, illetve Gyöngyös, Gödöllő és a Galga-menti települések között felhasználható közös bérlet bevezetése, valamint a Volánbusz soproni helyi díjtermékeinek MÁV-START rendszerében történő értékesítése után – ismét újabb Volánbusz-bérletek válthatók meg a MÁV-START automatáiból és jegypénztárainból: már az Eger, Salgótarján, Gyöngyös és Gödöllő vonzásokörzetében közlekedő Volánbusz-járatokra érvényes helyközi viszonylati autóbusszbérletek, valamint a komlói helyi termékek is elérhetők a vasúttársaságnál. Hosszútávú cél, hogy az utasok számára egyre magasabb színvonalú szolgáltatást nyújtsunk, egységes felületen, egyszerűbben tudják megváltani menetjegyeiket és bérleteiket, legyen szó akár buszos, akár vasúti utazásról. Ennek érdekében 2020-ban kezdődött meg a különböző régiókban a Volánbusz járataira érvényes díjtermékek értékesítése a vasúttársaságnál is. Többek között a Tokaj és Sárospatak vonzásokörzetében közlekedő, valamint a Budapest–Kelebia

(150-es) vasútvonal pótlásában érintett autóbusszjáratokra szóló viszonylati helyközi bérletek is megvásárolhatók a MÁV-START jegypénztárainban és automatáiból. A MÁV applikáció „Térségi és városi jegyek” menüpontjából pedig már megválthatók a Volánbusz egyes székesfehérvári, nagykanizsai, várpalotai, zalaegerszegi, siófoki, pápai, szolnoki, egri, nyíregyházi, békéscsabai, ajkai, salgótarjáni, tatai, szegedi, gödöllői, gyöngyösi és soproni helyi díjtermékei. Ezen helyi bérletek a MÁV-START jegypénztárainban és jegykiadó automatáiban is megválthatók. A vasúttársaság automatái az utasok rendelkezésére állnak a mostani fejlesztésben érintett 4 település - Gödöllő, Salgótarján, Eger és Gyöngyös - autóbussz-állomásain is. A közös szolgáltatás fejlesztések kiemelt célja, hogy egyre többen válasszák a jövőben a fenntarthatóbb közösségi közlekedést az egyéni utazás helyett, ezzel is hozzájárulva a károsanyag-kibocsátás jelentős mértékű csökkentéséhez, az élhetőbb, zöldebb jövő kialakításához.

SZEMÉLYI VÁLTOZÁS A MÁV-START VEZETÉSÉBEN

2023. január 19-től Dr. Mosóczy László tölti be a MÁV-START vezérigazgatói posztját.

Dr. Mosóczy László 2022 májusáig az Innovációs és Technológiai Minisztérium államtitkáráként felelt a közlekedéspolitikáért, korábban helyettes államtitkárként dolgozott. Előzőleg a vasúti szektorban meghatározó állami vállalatok vezetőjeként, a MÁV-START Zrt. alapító-vezérigazgatójaként és a NIF Zrt. felsővezetőjeként tevékenykedett.

Keresztes Péter, a MÁV-START korábbi vezérigazgatója a MÁV-Volán-csoportban stratégiai tanácsadói feladatokat lát el a jövőben.



EDUCATIO KIÁLLÍTÁS

A MÁV-Volán-csoport idén is részt vett kiállítóként az Educatio Nemzetközi Oktatási Szakkiállításon. A rendezvény népszerűsége töretlen: három nap alatt több mint 50 ezren látogattak ki a Hungexpora, az érdeklődők egyéni- leg és csoportosan is érkeztek.



A fiatalok közel 200 kiállító standján tájékozódhattak a hazai és nemzetközi oktatási intézményekről, a továbbtanulási és a vállalatok által nyújtott lehetőségekről. A kiállítás szervezői idén is nagy hangsúlyt helyeztek a diákok tájékoztatására, ezért naponta többször nyílt lehetőség informatív, a legégetőbb kérdésekkel foglalkozó előadások meghallgatására. Számos stand is kínált pályaaorientációs és karriertervezési lehetőségeket. A cégcsoport standján humán kollégáink és duális hallgatóink nyújtottak tájékoztatást a duális képzésről, egyete-

mistáknak szóló programjainkról, a pályakezdő diplomás programról, valamint a vállalatainknál hasznosítható szakképzésekről. A rendezvény három napja alatt több ezren fordultak meg standunkon, nagyrészt diákok, de a szombati napon sok fiatal a szülei is elkísértek. A standunkra látogatók között idén is nagy népszerűségnek örvendett a mozdony-szimulátor, illetve játékos kvízekkel, szókeresővel és keresztrejtvényekkel is vártuk az érdeklődőket.

Pályaaorientáció és toborzás szervezet

SIKERES ÉVET ZÁRT A TÁMOGATLAK PROGRAM



A MÁV-Volán-csoport szintű Támogatlak Program 2022-ben a telefonos lelkisegély-szolgálat, a minitréningek, szakmai interjúk és előadások mellett elindította a Lelki Egészségnapok programsorozatot is. A tavaly szervezett, összesen 44 minitréning 530 résztvevővel zajlott, az előadásokon közel 400 munkatársunk vett részt személyesen, az online elérhető programok pedig 4600 megtekintésnél járnak. Tekintsünk vissza az elmúlt év eseményeire!

2022 tavaszán, a háborús helyzet kialakulásakor Zerkovitz Dávid, a Vasútegészségügy vezető pszichológusa interjúban adott tanácsokat a stresszhelyzetek kezelésére. Ezt a témát dolgozta fel a Stresszkezelés minitréning is, amely a mindennapi életvezetésben hatékony stresszkezelési technikák elsajátításában segítette a résztvevőket. A Reziliencia tréningen munkatársaink megismerhették lelki ellenálló képességük legfontosabb kompetenciáit. Az Asszertív kommunikáció tréningen a jelentkezők megismerték kommunikációs stílusukat, annak előnyeit és hátrányait, és olyan technikákat tanultak, amelyek megteremthetik kapcsolataikban a win-win helyzetre épülő kommunikációt. Az Empátia minitréningen megtanulhatták, hogyan lehet nyitott elfogadással fordulni másokhoz, és megérteni az empátia jelentőségét a hétköznapokban. Az Önismereti tréningen az egyéni képességek és készségek megismerését segítő gyakorlatokkal találkozhattak a munkatársak, amelyek a személyes erősségek és a fejlesztendő területek felismerését támogatják. A Tudatos időtervezés minitréning jól használható technikákat adott a hatékony időgazdálkodás kialakításában.

2022. november 14-16. között elindítottuk a Lelki Egészségnapok programsorozatát, amelynek keretében Almási Kitti klinikai szakpszichológussal rögzítettünk beszélgetést „Bát-ran élni” címmel. Limpár Imre tanácsadó szakpszichológus „Ön-stabilizáció pszichológusi szemmel” címmel tartott előadást, a harmadik napot pedig Al-Ghaoui Hesna Prima

Primissima díjas újságíró, szerző előadása nyitotta „Nehézségből erő” címmel. A MÁV-TÉKA programon munkatársaink, Kovács Szilvia, Krajnyák Gergely, Nyárádi Krisztina, Roszpopa Péter és Szegletes Gábor osztották meg az érdeklődőkkel saját történeteiket 12 perces előadásokban. A FILMKLUB résztvevői megtekintettek egy magyar kisjátékfilmet, majd annak lelki vonatkozásairól beszélgettek, a munkahelyi kiégésről, identitáskeresésről. A rendezvénysorozaton összesen 150 munkatársunk vett részt minitréningeken, empátia, asszertív kommunikáció, reziliencia és stresszkezelés témakörökben. A program nagy sikerére való tekintettel arra törekszünk, hogy a rendezvénysorozat hagyománnyá váljon.

A tavalyi év előadásainak sorát Tari Annamária pszichoterapeuta, pszichoanalitikus „Előntve szorongással – a mindennapok részévé vált a halogatás és a rágóadás” című előadásával zártuk.

Az eseményeket követően visszajelzést kérünk a résztvevőktől, amelyet az új programok kialakításánál figyelembe veszünk. Az online megtekinthető programok elérhetőségéről a www.vasutasmagazin.hu Támogatlak rovatában adunk tájékoztatást.

2023-ban új programok beiktatásával folytatjuk tevékenységünket, a munkatársak lelki egészségének megőrzése érdekében.

A Támogatlak Program csapata

SZÉP-KÁRTYA VÁLTOZÁSOK



Január 1-jétől változtak a SZÉP-kártyával kapcsolatos szabályok, a változással kapcsolatos legfontosabb tudnivalók itt olvashatók.

2023. január 09-től megszűnt a Széchenyi Pihenő Kártya vendéglátás és szabadidő alszámlája, az e számlákon levő egyenleg átvezetését a szálláshely alszámlára január 8-án éj-jel a pénztárszolgáltatók végrehajtották, és azt is biztosítják, hogy január 9-től minden eddigi SZÉP-kártya-elfogadóhelyen működjön a szálláshely- alszámláról történő fizetés.

A kártyabirtokosoknak a fentiekkel kapcsolatban semmilyen teendőjük nincs.

Felhívjuk figyelmüket a SZÉP-kártya-számlákhoz kapcsolódó költségekre:

A 2022. október 15-ig a munkáltatók által SZÉP-kártyára át-utalt (korábbi években utalt összegek, valamint a 2022 évi SZÉP alanyi vendéglátás és Vasutasnapi egyszeri SZÉP-szál-

lás-utalások) összegek felhasználására a törvény 2023. május 31-ig ad határidőt, az addig fel nem használt összegre a pénzforgalmi szolgáltató 15%-os egyszeri díjat számít fel. A díj nem számítható fel azon pénzeszközre, amely után e rendelet szerinti díjat már számoltak fel.

A 2022. október 15. napját követően jóváírt (2022. decemberi SZÉP-vendéglátás lojalitásutalás összege) juttatások esetén pedig az utalást követő legalább 365 napos időszak alatt fel nem használt pénzeszköz erejéig és terhére egyszeri díjat számít fel a szolgáltató minden év március 20. és szeptember 20. napján. Így a 2022. október 15-e után utalt összeg fel nem használt részére legkorábban 2024. március 20-án kerül az egyszeri díj levonásra.

MÁV SZK Humánszolgáltatás

2023. évben megújul az INNOMÁV! Válts jegyet az innovációra!

2020 után ismét megrendezésre kerül az INNOMÁV, immáron 3. alkalommal. A megújuló INNOMÁV során, egy új metodika alapján HACKATHON keretein belül rövid felkészülés után 24 óra áll rendelkezésre a csapatoknak az innovatív ötleteik kidolgozására. A programban a MÁV-Volán-csoport munkatársai és egyetemi hallgatók vehetnek részt. A programot a MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés csapata és a Design Terminál készíti elő.

A hackathon résztvevői mentorok segítségével a vállalatcsoport által meghatározott 4 témára, az aktuális kihívásokra adhatnak választ. A hasznos kapcsolatok és a szakmai együttműködések megszerzésén túl a rendezvényen a legjobb innovációk elismerésére is sor kerül.

A MÁV-Volán-csoporttal közösen szervezett programon a résztvevők bepillantást nyerhetnek az innovációs világba, értékes alapismereteket szerezhetnek ötletvalidálás, stratégia, piackutatás, pénzügyi tervezés, és prezentációs ismeretek területén. Célunk, hogy a megvalósítható ötletek befogadásra kerüljenek

és a vállalatcsoport támogassa a sikeres innovációk megvalósítását. A tervezett záróeseményen a vállalat felsővezetői számára bemutatásra kerülnek az innovációs ötletek.

A programra egyéni jelentkezőket várunk, a vállalati kihívásokra a legjobb ötletek gazdái mellé pedig 3-5 fős csapatok szerveződnek majd azokból a lelkes innovátorokból, akik szakmai kompetenciájukkal segíthetik a kidolgozást. Így a résztvevők a MÁV-Volán-csoport hozzájuk hasonlóan nyitott és tenni akaró tagjaival építhetnek közösséget, és együtt juttathatják el megoldásaikat közvetlenül a vezetőségéhez.

Bővebb információ a jelentkezés folyamatáról a hírlevelekben és a www.vasutasmagazin.hu oldalon lesz elérhető.

Felmerülő kérdéseket a szervezetfejlesztés@mav.hu e-mail címre várjuk.

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés csapata



Képforrás: Design Terminál

INGYENES EGÉSZSÉGÜGYI SZŰRŐPROGRAM

A MÁV Zrt. és a Vasútegészségügyi NK Kft. 2022-ben indította el közös, vasúti dolgozóknak szervezett Egészségügyi Szűrőprogramját, melynek során kollégáink munkaidőben, várakozás nélkül vehetnek részt ingyenes szűrővizsgálatokon.

A programról a benne részt vevő munkatársunkat, Merát Anikót kérdeztük.



Merát Anikó, forgalmi szolgálattevő, Ádánd

Miért döntöttél úgy, hogy részt veszel a szűrőprogramon?

Azért, mert az egészségügyi állapotunk felmérése segít megelőzni, vagy időben diagnosztizálni egy esetleges betegséget, így ajánlatos rendszeresen elvégeztetni a különböző vizsgálatokat. Ebben a programban ezekhez egyszerre és könnyen hozzájutottam, ráadásul várakozás nélkül. Nekem egyébként is időszzerű volt a rákszűrés és egy kontrollvérvérvétel korábbi eltérése miatt.

Ajánlanád másnak is a programban való részvételt? Ha igen, miért?

Mindenképpen ajánlanám mindenkinek. Nagy könnyebbség, hogy a vizsgálatok előre meg voltak szervezve a program által, nekem nem kellett utánajárnom semminek, illetve ha egyenként kellene külön-külön a szakorvosokhoz menni, időpontot kérni, sokkal több időt venne igénybe a teljes folyamat. A munkáltató egyébként munkanapként fizeti ki a szűrés napját, így ez még egy pluszsegítség, hiszen nem a szabadnapomat kellett rááldoznom, és még utazással együtt is belefért az összes vizsgálat egy munkanapba.

Mit tartasz a program legnagyobb előnyének?

Legnagyobb előnye az volt, hogy egy helyen, sorban, gördülékenyen megtörténtek a vizsgálatok. Mindenki kedves volt, és a leleteket hamar megkaptam e-mailben, valamint az Ügyfélpapun keresztül. Továbbá a vizsgálatok alatt megismertem több orvost és az Egészségügyi Központ működését, amit MÁV-alkalmazottként máskor is felkereshetek, így már könnyebben eligazodom, ha ellátásra van szükségem valamelyik szakrendelésen.

Benke Máté

A szűrésen a MÁV Zrt. minden munkatársa részt vehet, aki egyéb szűrőprogramra nem jogosult. Jelentkezni a <https://mavszures.vasuteu.hu/> címen lehet.

Kérjük, figyeljenek a jelentkezés folyamatára! A jelentkezésről az előjegyzés során megadott e-mail címre minden esetben visszaigazoló e-mail érkezik. A visszaigazoló e-mailt ne töröljék ki, minden esetben őrizték meg, mert ezzel tudják igazolni, hogy jelentkeztek a szűrésre!

Felhívjuk a figyelmet, hogy abban az esetben, ha a jelentkezés során megadott email címre 24 órán belül nem érkezik meg a visszaigazoló email, úgy vegyék fel a kapcsolatot a VNK-val és ellenőrizték jelentkezésüket. A VNK telefonszámok a <https://mavszures.vasuteu.hu/> oldalon találhatóak a Letölthető dokumentumok menü alatt elhelyezett Betegtájékoztatóban.

További fontos tudnivalók, illetve az előjegyzett időpont módosításának vagy a lemondás menetének

részletei szintén a Betegtájékoztatóban olvashatók. Szűrési helyszínek a VNK központjai: Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Szombathely.

További részleteket, valamint a lemondással kapcsolatos tudnivalókat megtalálják a kihelyezett plakátokon, szórólapokon vagy érdeklődjenek a humán partnereknél.

A szűrőcsomag egyben kezelendő, annak megbontására, a vizsgálati elemek cseréjére nincs lehetőség, azokon módosítani nem lehet!

Várjuk jelentkezésüket!

Vasútegészségügyi NK Kft.

„Minden általam készített maszkban a lelkem egy része is benne van”

Munkájában precíz, segítőkész és lelkiismeretes, magánéletében alkotó művészként teljesedik ki Kovács Bernadett, a MÁV-START szegedi nemzetközi jegypénztárának munkatársa. Második kiállítása kapcsán beszélgettünk arról, hogyan szeretett bele a velencei maszkokba, milyen az élete egy középkori hagyományörzőnek, és mit jelent számára az alkotás, mint az önkifejezés és a kikapcsolódás egyik legjobb eszköze.

Úgy tudjuk, vasutascsaládban nőttél fel. Ez a tény megalapozta a szakmai jövődet?

Úgy nőtem fel, hogy tisztában voltam a vasutaslét minden előnyével és hátrányával. Vegyésztéchnikusként kezdtem a pályafutásom, de hamar rájöttem, hogy az én utam is a sínen van. 2009 óta dolgozom a vasútnál, 2015 óta Szegeden, a nemzetközi jegypénztárban, szüleim is hasonló területen dolgoztak, és más családtagok is megfordultak a MÁV-nál. Munkámban nagy előny, hogy jómagam is aránylag sokat utazom vonattal külföldön, így ismerem a járatokat.

Ha szeretsz utazni, bizonyára kihasználod az arcképes igazolvány előnyeit.

Természetesen. Prága, Split és Zágráb nagy kedvencem, Magyarországot pedig már teljesen bejártam vonattal. Azért tudok hódolni az utazásnak, mert arcképes igazolványom van. És a legfontosabb hobbim, a maszkok készítése is egy vonatos utazásnak köszönhető. Még szüleimmel jártam '99-ben Velencében, 14 éves koromban. Rajongok a díszes dolgokért, csecsebecsékért, és mikor megláttam a kirakatokban a híres maszkokat, csodásnak találtam őket. Sajnos olyan árban voltak, hogy nem vehettem egyet sem. Hazaérkezve

hosszas könyvtári-internetes kutatómunka és tapasztalatszerzés után, 2006-ban készítettem el az első hordható darabomat. Fel is vettem, mikor egy baráti farsangoláskor éjkirálynőnek öltöztem.

Hogyan készülnek a maszkok?

Újrahasznosított papír az alapjuk, majd dekupázs technikával, fafaragással, gipsszel, gyurmával, fém alkatrészekkel, ékszerekkel, bizsukkal egészítem ki őket, ami épp eszembe jut, amit épp odaillőnek találok, azt használom. Középkorok óta érdekel a művészettörténet, előszeretettel inspirálok a gótika, a viktoriánus kor és a szecesszió mestereinek műveiből. Emellett vonz maga a középkor, azok az idők, amikor még titkok lengtek a levegőben. Úgy érzem, ereje van ezeknek az időknek, akár csak a maszkoknak. Erő, amiből meríthetünk, és ami mögé el lehet rejtőzni. Sokat is tanulok egy-egy maszk megalkotása közben, mert amit épp készítek, ahhoz ötleteket gyűjtök, inspirációkat, utánanézek a történelmi háttérnek, a mitológiának. Például készítettem egy kosnyikhoz hasonlatos maszkot. Ez egy orosz fejdísz, saját színvilággal, jelentéstartalommal. De készítettem maszkot Szeléné holdistennő mítoszára építve is, vagy Árpád-házi Szent Erzsébet rózsza csodáját álmodtam meg maszkként.

Minden általam készített maszkban a lelkem egy része is benne van, általuk hagyok nyomot a világban. Szeretném, ha az alkotásaim elgondolkoztatnák, gyönyörködtetnék az embereket. Belopnák magukat a képzeletükbe és a szívükbe is talán. A kézzel készített dolgok értéke hosszú időre elvesztett, bár most kezdenek újból divatossá válni. Ezt nagyszerűnek tartom.

A maszkjaidat 2022-ben két kiállításon is megmutattad a nagyközönségnek. Milyen élmény volt?

A szegedi Szent-Györgyi Albert Agóra hívott fel januárban, hogy szervezzünk meg egy kiállítást a maszkokból. Tandari Anita fotós alkotótársammal állítottunk ki 12 képet és 12 maszkot. Az Agóra szeretettel fogadott minket és decemberben ismét kiállíthattunk. Ekkor már Dénes Gábor fotós is csapatunk tagja volt. Újranyitás után ismét lesz lehetőségünk kiállítani, most ezen dolgozunk mindhárman.

Más területeken is szeretsz alkotni?

Középkori hagyományörző viseleteket szoktam néha varni, ugyanis van egy hagyományörző egyesület, amelynek tagja vagyok, és ott bizony szükség van különleges darabokra. Egy ideig szabadúszó hagyományörzőként éltem, de ma már tagja vagyok az Oroszlánszív Lovagrend Egyesületnek, velük járom az országot, bemutatókat tartunk. A 14. század világát tábori életképpel idézzük meg, a férfiak párviadalokat, fegyverbemutatókat, lovagi tornát mutatnak be, míg mi, nők a tábori életkép részeként az ellátmányozással foglalkozunk, valamint kézműveskedünk és táncokra tanítjuk a közönséget. Szükség van saját készítésű ruhákra, mert csak így tudunk korhűen felöltözni. Sokat kutatunk múzeumi leletekből, hogy minél hitelesebbek lehessünk. Várfesztiválokon szoktunk



jelen lenni, például a Visegrádi Palotajátékokon. Érdekes közeget, de nemcsak a szépsége ragadott meg, hanem maga a társaság is. Mikor velük vagyok, nincs annyi mesterséges, elektromos dolog körülöttem, csak a természet, a közösség. Emberközelibbé válik a világ.

Modellkedni is szoktál?

Egy kis önbizalom-fejlesztésként kezdődött a modellkedés, eleinte csak a maszkjaim miatt mutattam meg magam, majd nyertem egy fotózási lehetőséget, azóta pedig sok szép képpel és sok kedves fotós ismerőssel lettem gazdagabb. És közben persze beleszerettem a kamera másik oldalába is, megkedveltem az épületfotózást, nemrég egy Bory várról készült képet kiállításra elfogadtként beválogatták egy nemzetközi versenybe.

Mit üzennél a kollégáknak, hogyan élhető meg a mindennapokban a kreativitás?

Azt hiszem, azért érdemes alkotni, tehetségtől függetlenül, mert jó kilépni a mindennapokból és valamit teremteni. Erőt tud adni egy saját mű, amiben az energiánk van, színt visz az életünkbe. Mikor leülünk alkotni, akkor minden rólunk szól, saját vágyainkról, szellemi teljesítményünkről. Az ember hajlamos beleveszni a hétköznapiakba, de muszáj picit kilépni azokból, inspirációt meríteni a saját magunkra fordított percekéből. Biztos vannak kollégák, akik maguk is meglepődnének, mennyi mindenre képesek! Nekünk, MÁV-Volán-csoportnál dolgozóknak ki kell használnunk a munkahelyünk adta stabilitást, és energiánk egy részét, családjaink és egyéb feladataink mellett önmagunkra szánni! Nekem is a munkám ad biztonságot, alapot az önmegvalósításhoz. Mostanában kezdtem el festeni, többek közt ebben szeretnék fejlődni idén.

Sin Bettina

Vasutas hétköznapok különleges látószögéből

2022 őszén egy magával ragadó, és nekünk, vasutasoknak talán jóval jelentékenyebb kiállítás nyílt a balatongyöröki művelődési házban. A tárlaton Kokkonen Vera vezető jegyvizsgáló vasúti témájú fényképei, és róluk írt történetei voltak megtekinthetők, amelyek a civilek számára is élvezetes, sőt vonzó oldalát mutathatták be mindennapi munkáinknak és a vasutas életformának. Az alkotóval Benke Máté beszélgett.

Ugyan a szerkesztőség látószögébe az október elején megnyíló kiállításod miatt kerültél, mégsem ez az első és egyetlen lenyomata alkotói tevékenységednek.

A kreativitás, az alkotás mindig is az életem része volt. Már gyerekként tudtam, hogy írással szeretnék foglalkozni, és máig nagyon büszke vagyok az eddig megjelent három regényemre. Az azonban csak keveseknek adatik meg, hogy írásból éljenek, így muszáj volt hétköznapi munkát is vállalnom. A készítés mégsem hagyja magát, a felszínre kell törnie, alkalmazkodva a megváltozott körülményekhez. Emiatt születtek az első „napivasutas-pillanat” fotók, meg akartam mutatni, mennyire másképp is lehet a vasúti világot látni.

A vasutas fényképekhez csatolt történetekből – nekem – leginkább az tűnik ki, hogy megihletnek az egyszerű emberek, az egyszerűnek tűnő élethelyzetek. Úgy értem, kinyitod a pillanatokat: ami csupán munkanapnak látszik kívülről, az apró érzések, szándékok, tettek összessége. Jó példa erre a maréknyi, kallódó pénz megtalálása fölött érzett öröm háttérének bemutatása, vagy a betekintő egy rossz döntés miatti önvád kialakulásának a mechanizmusába. Mi a történetek forrása? Talán az a sok ember, akikkel jegyvizsgálóként találkozol?

Számomra mindig a hétköznapi emberek jelentik az ihlet legalapvetőbb forrását. Azok a pillanatok a legjobb alapanya-

gok, amikor folyik az ember napja, és egyszer csak meglepi egy nem várt esemény, akár jó, akár rossz irányba mozdítva el ezzel a mérleg nyelvét. Jegyvizsgálóként nagyon sok örömet, bánatot, meglepetést élhetek meg az utasok által, és ha valami megihlet, akkor addig nem nyugszom, míg történet nem formálódik belőle. Néha végignézhetek-hallgathatok egy egész jelenetet, néha viszont csak egy-egy villanás adódik, és a fantáziámra van bízva a befejezés. Szeretek megfigyelni másokat, mert úgy gondolom, minden emberben van valami, amiért érdekes, akár pozitív, akár negatív értelemben.

Honnan jött a kiállítás ötlete?

A világ legszebb falujában élek, Balatongyörökön, és a barátnőm a helyi, Bertha Bulcsu Művelődési Ház és Könyvtár igazgatónöje. Nagyjából egy évvel ezelőtt feltettem egy képet a közösségi oldalra, ami nagyon megtetszett neki, így előhozakodott az ötlettel, mi lenne, ha csinálnánk egy kiállítást a munka közben készült képeimből, ezzel is közelebb hozva a vasutas világot az emberekhez. Nálunk szerencsére nagy hagyománya van a művészetek pártolásának, szóval igent mondtam. Később kristályosodott ki a végső koncepció, hogy ha már író vagyok, használjuk ki azt is, és mivel a legtöbb kép fekete-fehérben mutat igazán, így állítsuk ki azokat. Ebből született a 13 fotó 13 történet című kiállításom, ahol a képek mellé egy-egy novellát, vagy leírást is kapott

a látogató. Néhány szöveg valós élményből született, van, amelyik mára legendássá vált történelmi eseményeket mutat be, és van, ami abba az ismeretanyagba enged egy csepp bepillantást, amit vezető jegyvizsgálóként használnom kell. Azt gondolom, ebben a formában tükrözött igazán engem, legbenső lényemet a kiállítás.

Alkotómunkát végzel, főállásban mégis jegyvizsgáló vagy majd' három éve. Hogy kerültél a vasútra?

Sokáig bloggerként dolgoztam, otthonról, a Cafeblog és a Nők Lapja számára. Nagyon élveztem, de eljött az a pont az életemben, amikor bele szerettem volna vágni a nagyszüleimtől örökölt ház felújításába. Ehhez rendes állásra volt szükségem. Egy ideig ezért Nagykanizsán dolgoztam egy gyárban, ahova persze vonattal jártam be. Útközben sokszor beszélgettem a jegyvizsgálókkal, és ők ajánlották többször is, hogy próbáljam meg, jelentkezsek én is. Amikor aztán kiderült, hogy a gyárban felhalmozódott portól beteg lettem, úgy döntöttem, itt az ideje váltani. Azóta is szerencsésnek érzem magam, hogy a vasúthoz kerültem, mert ennek köszönhetően sok mindenben megváltozott az életem.

Milyen érzés vasutasnak lenni? Mit ad hozzá a személyiségedhez egy olyan munkakör, amelyben folyamatos a kapcsolat az emberekkel?

Az, hogy vasutas lehetek, először is büszkeséggel tölt el. Mint kiderült, korábban a falunkból is dolgoztak néhányan a MÁV-nál, valahogy mégsem volt túl pozitív a szakma megítélése ebben a körben. Az elmúlt három évben nagyon sokukkal beszélgettem, megmutattam nekik a vasúti világot kicsit belülről: hogy mekkora felelősséget vállalunk, amint felszállunk a vonatra. A mi feladatunk, hogy az utasok időben, épségben megérkezzenek. Mindenki meglepődik, amikor arról



mesélek, mennyi mindent meg kellett tanulnom ahhoz, hogy jegyvizsgálóként dolgozhassak. Örömmel tölt el, hogy mostanában már – legalább itt nálunk – kicsit másképp néznek a vasutasokra.

Másrészt, a személyiségemben is alapvető változást hozott ez a munka. Tizennégy éves korom óta folyamatosan dolgozom, de bármivel is foglalkoztam, valahogy mindig hiányzott az elégedettség. Akik ismernek, azt gondolják, nem szenvedek önbizalomhiányban, bennem mégis gyakran volt bizonytalanság. Jegyvizsgálóként azonban azzal a tudattal, hogy jó vagyok abban, amit csinálnom kell, segíthetek az embereken, és képes vagyok a feladatomat tökéletesen ellátni, egy újfajta – régen várt – magabiztosság alakult ki bennem, azzal az érzéssel megfűszerezve, hogy végre a helyemen vagyok, ezt a munkát nekem találták ki!

Alkotóként milyen célok állnak még előtted?

A közösségi oldalamon továbbra is közzéteszem egyedi látásmódú fotóimat, #napivasutaspillanat hashtaggel, emellett gyakran eljátszom a gondolattal, hogy írni kellene egy igazi, kalandokban bővelkedő vasutasregényt, felhasználva a tapasztalatokat, az élményeket, mert a hétköznapi vezető jegyvizsgálóként nagyon sok ihletet adnak, inspirálnak.

A Kokkonen Vera kiállításán bemutatott fényképek és a hozzájuk tartozó történetek megtekinthetők a www.vasutasmagazin.hu oldalon a Munkatársunk rovatban.

Benke Máté

Jelentős fejlesztéseket és utasforgalmat hozott 2022 a vasúti személyszállításban



A tavalyi esztendőben a korábban elindított fejlesztéseknek köszönhetően megérkezett és forgalomba állt az összes KISS és Citylink motorvonat is. Korszerűbb, magasabb színvonalú, versenyképesebb vasúti személyszállításra törekedtünk és idén is törekszünk annak érdekében, hogy még többen válasszák a vasutat az egyéni autózás helyett. Jelen összeállításunkban a tavalyi év legfontosabb eredményeit elevenítjük fel, amelyek az utasok szempontjából a leginkább érzékelhető változást hozták.

A korábbi években megkezdett járműkorszerűsítési program 2022-ben is folytatódott. Az elmúlt 10 évben a jelenlegi fenntartásba bevont járműállomány 52 százaléka esett már át valamilyen szintű komfortjavításon, felújításon. 2022-ben már új színterves Bz-vel, halberstadti kocikkal és kerékpárszállításra átalakított Bmx kocikkal is utazhattunk, míg egyre több megyeszékhelyre lehet már első osztályú IC+ kocsival utazni. A MÁV-START a felújításokon túl a járműgyártásra és -beszerzésekre is nagy hangsúlyt fektet. A hazai gyártású, 2021-ben bemutatott IC+ 1. és prémium osztályú kocsi egyre több helyen álltak utasaink rendelkezésére. A Kelet-Magyarországot bejáró Tokaj, a Szegedre közlekedő Napfény és a Pécsre közlekedő Mecsek InterCity járatokon is kihasznál-

hatjuk a kocsik adottságait, de a nyári szezonban a Balaton északi partjára is utazhattunk velük. A vállalat kiemelt projektjeként szerepelt a KISS motorvonatok folyamatos forgalomba állítása is. 2022 végére a megrendelt 40 járműből álló KISS flotta egésze megérkezett és forgalomba is állt főként a fővárosi agglomerációs vonalakon, de hétfévente a távolsági forgalomban is találkozhattak velük utasaink. A teljes flotta megérkezésével tervezetten 2023 elejétől, a fővárosi elővárosi vonalakon szinte teljes egészében modern FLIRT és KISS motorvonatok közlekedhetnek majd.

Augusztustól ugyan már fizetőssé vált a TramTrain használata, ettől függetlenül továbbra is nagy érdeklődést vált ki mind

az utazóközönség, mind a média körében hazánk első vasútvillamosa. Az egyéves születésnapját november 29-én ünneplő közlekedési rendszert megszokták a helyi utasok, napi szinten már 5-6 ezren használják a szolgáltatást, amelyet 2023-ban továbbfejleszt a MÁV-START.

Egyre több utas számára elérhető kedvezmények, új automaták

Jelentős eredmények voltak a tavalyi évben az értékesítés terén is. A 2021-es, egész szezon alatt elért évtizedes rekordnál is többen választották a MÁV-START járatait a Balatonhoz történő utazáshoz. A teljes szezon során több mint 3 millióan utaztak vonattal a tóhoz vagy onnan, illetve a balatoni állomások között. Az erős balatoni szezon is megmutatta, hogy 2022-ben jelentősen növekedett az utasforgalom, elérve a 97 millió utast, ami 2 millióval marad el a járvány előtti utolsó év számaitól. Azonban nemcsak a megugrott utasszám fémjelzte a tavalyi évet, hanem számos kedvezménnyel is igyekezett a társaság népszerűsíteni a járatokat mind a távolsági, mind a turisztikailag kiemelt vonalainkon. Az online értékesítés szárnyalt, amit mind a kor technológiai elvárásai, mind a pandémia is jelentősen elősegített. A jegyek egyre nagyobb részét, közel 24 millió darab jegyet már a MÁV appban és a megújult Elvira felületén vásárolták meg az utasok. MÁV applikációban vásárolt az utasok 24 százaléka, interneten 10 százaléka, jegyautomatákban pedig 18 százaléka. Tavaly a főszezon elejére több tóparti állomásra és megállóhelyre is telepített jegyértékesítő automatát a vasúttársaság, a számuk így 37 darabra nőtt a térségben. Ennek is köszönhetően a Balatont érintő utazásra szóló jegyekből a 2021-es szezon 180 ezer darabja után a 2022-es főszezonban közel 510 ezer darabot automatákból vásároltak az utasok.

Tavaly újra elérhetővé vált a szezonban a jelentős kedvezményeket biztosító Okosjegy. A balatoni szezonon kívül továbbra is elérhető az Okosjegy Szeged, Debrecen, Nyíregyháza és Pécs felé is, valamint tavaly decembertől már Veszprém és Zalaegerszeg felé is. A szezonális jelleggel bevezetett Balaton24 változata az eddigieknél még több helyközi buszjáratra és vasúti vonalszakaszra volt érvényes, összesen több mint 28 ezer darabot vásároltak belőle. A turisztikai napijegyek közül 2022-ben is elérhető volt Bakony népszerű kirándulóhelyeit elérhetővé tevő Bakony, valamint több szolgáltató járataira is érvényes Dunakanyar napijegy is.

Jegykiadó automaták terén is sikerült megújulni, hiszen 2021-ben elindult és tavaly is folytatódott az új berendezések tömeges telepítése. Ennek eredményeképpen 375 berendezéssel bővült az automaták száma. A megrendelt 375 új jegykiadó automatából 275 kártyás és készpénzes, míg 100 kizárólag bankkártyás fizetésre alkalmas. Ezekből már több mint 330 került ki, a további automaták telepítése pedig hamarosan befejeződik. Országsszerte összesen már több mint 500 automatából juthat évente több millió utas az eddigieknél is kényelmesebben menetjegyéhez, illetve bérletéhez a vonatos és buszos ajánlatokat is tartalmazó kínálatból.

Utasbarát menetrend

A decemberben életbe lépett 2022/2023-as vasúti menetrend számos újítást foglalt magában. A közösségi közlekedés

versenyképességének egyéni közlekedéssel szembeni javítása érdekében az utazási szokásokhoz még jobban igazodó, összehangolt vasúti és buszos menetrendek teszik vonzóbbá, szerethetőbbé a vonattal, busszal utazást. Az észak-pesti elővárosi térségben élők utazását könnyíti meg a legtöbb változás, melyet a hatvani vonal felújítása, valamint a Kőbánya felső állomás és a Keleti pályaudvar között megépített harmadik vágány tesz lehetővé:

Mátra InterRégió elnevezéssel új, óránkénti közvetlen összeköttetés jött létre Budapest és Gyöngyös között. A Mátra és az Agria InterRégió vonatokkal együtt reggel csúcsidőben 15 percenkénti kiszolgálás valósul meg Aszód, Bag, illetve Isaszeg, Pécel felől a főváros irányába. Gödöllő, Bag, Aszód, Tura és Hatvan településekre az InterRégió vonatok 30 percenkénti eljutást biztosítanak Budapestre, illetve Budapestről ebbe a térségbe.

A Tokaj és a Hernád-Zemplén InterCity a mentrendváltástól megállnak Hatvanban. Budapest és Hatvan között felármentesen vehetik igénybe az utasok az InterCityket. Ez a salgótarjáni vonalról átszállók számára is fontos, mert a vonal települései és Budapest között így 25 perccel gyorsabb lesz az utazás az átszállásnak köszönhetően. Február 4-étől a reggeli csatlakozások érdekében a 81-es vonalon egy reggeli járat korábban közlekedik, így jobb eljutás lesz biztosítva a főváros felé.

Vác és Aszód között, december 11-étől újraindult a 2009 óta szünetelő személyszállítás. Elsősorban a diák- és hivatásforgalmi igényeket kiszolgáló menetrendi struktúrában 7 pár S77-es jelzésű vonat közlekedik naponta. Hétfévenként korszerű FLIRT motorvonatok szállítják az utasokat.

A Nyugati pályaudvar és Debrecen között új Cívis InterRégió vonatok közlekednek óránként modern FLIRT motorvonatokkal. A vonatok a Nyugati pályaudvar és Cegléd között csak Zuglón, Kőbánya-Kispesten és Ferihegyen állnak meg, Cegléd-től Debrecenig pedig minden állomáson és megállóhelyen.

Molnár Zsolt



Teljesé vált a KISS flotta

Tavaly megérkezett és decemberben forgalomba is állt a 40. KISS emeletes motorvonat is, az utolsó néhány szerelvényel együtt.

A legújabb, korszerű emeletes motorvonatok a többihez hasonlóan elsősorban a legforgalmasabb budapesti elővárosi vonalakon állnak szolgálatba. Az elővárosi forgalmon kívül találkozhatunk velük a 2022/23-as menetrendben bevezetett Mátra InterRégió járatokon, valamint a Budapest és Eger között közlekedő Agria InterRégiókon is. A járműveket ezenkívül a Budapest–Vác–Szob, a Budapest–Cegléd–Szolnok, a Budapest–Újszász–Szolnok, a Budapest–Esztergom, és a Budapest–Győr–Hegyeshalom vonalon láthatjuk, valamint hétfévente a Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza között egyes sebesvonatokban is KISS szerelvény jár.

A 40 KISS és a 123 FLIRT révén a budapesti elővárosokban már túlnyomó részt korszerű motorvonatokkal szolgálja ki a vasúttársaság az utasok kényelmes utazását.

Tavaly forgalomba álltak a nyári hétfévéken a Balaton felé az emeletes KISS motorvonatok, sőt jelentősen bővült a kínálata e különleges járműveknek. A Dunakanyarból Fonyód-

ra a dupla KISS motorvonatból álló Jégmadár expresszen lehetett eljutni. A Szolnok és Siófok között közlekedő Napfűrdő expresszvonat a hétféve napokon Cegléd, Albertirsa és Monor érintésével járt. A Vitorlás névre keresztelt expresszvonat Szolnok és Fonyód között az újszászi (120a) vonalon nyújtott lehetőséget a térségben élők számára is a Balatonra való közvetlen eljutásra. A Panoráma expresszvonat Nyíregyháza és Siófok között járt, a két végállomás között csak Debrecen, Hajdúszoboszló, Szolnok, Székesfehérvár, Balatonaliga, Szabadisóstó, Szabadifüredő állomásokon és megállóhelyeken állt meg. Vasárnaponként az Esti Csók Fonyód és Kőbánya-Kispest között juttatta haza az utasokat a Balatonról. A korszerű és közkedvelt emeletes vonatok csaknem 45 ezer utast és mintegy 2000 kerékpárt szállítottak. A népszerűségük és kapacitásuk miatt várhatóan az idei évben is találkozhatunk velük a Balaton partján.

Molnár Zsolt

Kedvezményes jeggyel utazhatnak utasaink az EKF rendezvényeire

2023-ban Veszprém tölti be Európai Kulturális Fővárosa (EKF) szerepet, amely során több nagyszabású kulturális esemény is megrendezésre kerül. A MÁV-START a rendezvényekre való utazáshoz kedvezményes, 2023 forintba kerülő jegyeket biztosít. A rendezvények megközelíthetőségéhez fix áras, az ország bármely pontjáról Veszprémbe, illetve visszautazásra jogosító Veszprém-Balaton 2023 EKF kerül bevezetésre. A jegy ára szimbolikus, 2023 forint.

Az Veszprém-Balaton 2023 EKF jegy odautazásra a rendezvényt megelőző napon és a rendezvény napján, míg hazautazásra a rendezvény napján, illetve a rendezvényt követő napon érvényes. A programokra több mint 200 ezer látogatót várnak.



Az alábbi eseményekre érvényes az Veszprém-Balaton 2023 EKF jegy:

- **Blues Fesztivál** – április 13–16.
- **Ez az a nap!** – április 15.
- **Gizella Napok 2023** – május 7–14.
- **Magyar Mozgókép Fesztivál** – június 7–10.
- **VeszprémFest 2023** – július 12–16.
- **Rozé, Rizling és Jazz Napok** – július 12–16.
- **Veszprémi Utcazene Fesztivál 2023** – július 19–22.
- **EKF Felező** – július 28.
- **Auer Fesztivál** – augusztus 1–6.
- **Kőfesz** – augusztus 3–6.
- **INOTA Fesztivál** – augusztus 31. – szeptember 3.
- **BALKAN: MOST fesztivál** – szeptember 7–9.
- **Balaton Wine and Gourmet** – szeptember 28. – október 1.
- **Jazz Fesztivál** – november 16–19.

Egyéves születésnapját ünnepelte a TramTrain

2021. november 29-én kezdte meg utasforgalmi próbaüzemét a TramTrain Hódmezővásárhely és Szeged között. A szolgáltatási paletta szélesítésével együtt a TramTrain népszerűsége is folyamatosan emelkedik, a díjkötelesség augusztusi indulása óta naponta átlagosan öt és félezer utazáshoz választották a közösségi közlekedés legújabb formáját, ami rendkívül pontos, kiszámítható és a korábbiaknál kedvezőbb árú utazást biztosít a térségben. A számtalan lehetőséget kínáló jegy- és bérletvásárlási rendszerben mindenki megtalálhatja a számára legegyszerűbb és legkényelmesebb megoldást.

A Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő vasútvillamos innovatív megoldás a kötöttpályás közlekedésben, amely átszállásmentes utazással segíti elő, hogy az utasok autó helyett a közösségi közlekedést válasszák. Az elmúlt egy évben a vasútvillamos 22 400 járata összesen 680 ezer kilométert tett meg az utasokkal. Ez annyi, mintha a szerelvények tizenhétszer megkerülték volna a Földet az Egyenlítő körül. A járatokat a díjmentes időszak kivezetése óta közel 650 ezer utazáshoz vették igénybe.

A térség közösségi közlekedésében új, és sokak számára legkényelmesebb megoldást nyújtó TramTrain járatok az ingyenes utasforgalmi próbaüzemben még a 2021 év végi ünnepek alatt is sokszor százszázalékos kihasználtsággal közlekedtek. 2022. augusztus 1-jétől, az ingyenes utasforgalmi próbaüzem befejeztével az utasok jól fogadták a félórás menetrendi ütemmel együtt bevezetett kedvezményes zónás tarifarendszert, így már a nyitó hónapban kétezer bérletet és negyvenezer jegyet vásároltak.

Szeptemberben a megváltott bérletek száma 2500-ra emelkedett 33 000 darabos jegyeladás mellett. A TramTrain népszerűségét igazolja, hogy a díjköteles üzem harmadik hónapjában még többen gondolkodtak az új jármű folyamatos használatában.

Októberben közel 2700 bérlet megvásárlásáról döntöttek az utasok és 35 000 alkalommal váltottak menetjegyet, ezt a tendenciát igazolják az eddigi novemberi adatok is. Naponta átlagosan 5 és fél ezren választják a vasútvillamost helyközi utazásra. Az utasok közel háromnegyede a teljes vonalra (A-B-C zónára), kevéssel több mint egyötöde pedig az A-B zónára (Szeged–Algyő) érvényes termékkel utazik. A szegedi helyi közlekedésre is érvényes kombinált bérletet a bérlettel utazók 21 százaléka vásárolt. A TramTrain menetrendszerűsége az elvárt 90 százaléknál jóval magasabb, megközelíti a 97 százalékos értéket. A pontos, menetrendszerű működés biztosítja a kiszámítható közösségi közlekedést.

A TramTrain működtetésén közvetlenül több mint 120 vasutas dolgozik, köztük negyven járművezető, 23 jegyellenőr és 10 forgalmi vonalirányító. A 2022 októberében 28 fővel indult TramTrain motorvonat-vezetői tanfolyamon már 13 hölgy is megkezdte tanulmányait. A háromezret is meghaladja azoknak a munkatársaknak a száma, akik közvetetten kapcsolódnak napi feladataik elvégzése során a vasútvillamos üzemeltetéséhez, mint például pénztárosok, járműszerelők vagy a távközlési, biztosítóberendezési szakemberek.

A vasútvillamos prototípusát 2021 januárjában mutatták be először a MÁV-START szentesi telephelyén, ezt követően folyamatosan érkeztek a kezdő flotta járművei Magyarországra. A hatóság által előírt 50 ezer kilométeres hibamentes tartampróba teljesítését követően 2021. november végén óránkénti indulással megkezdődhetett a 216 férőhellyel rendelkező vasútvillamos ingyenes utasforgalmi próbaüzeme Hódmezővásárhely és Szeged között, kiegészülve a Szeged vasútállomásról Szeged-Rökusig közlekedő éjszakai járatokkal. 2022. január 10-től a hivatásforgalom (munkába, iskolába járás, illetve hazautazás) szempontjából fontos reggeli és délutáni időszakokban 7 további járatokkal bővült a menetrend, valamint az utasok nagy öröme csütörtök, péntek és szombat éjszaka is óránként jár a vasútvillamos a két dél-alföldi megyei jogú város között, ezzel segítve a hétféve kikapcsolódásból való biztonságos hazautazást. 2022 augusztusától az ingyenes utasforgalmi próbaüzem befejeztével félórás menetrendi alapú közlekedett a TramTrain, amely október 29-től további reggeli járatokkal is kiegészült.

Szeptember 13-án megérkezett a tizenkettedik vasútvillamos szerelvény is Magyarországra, amellyel teljessé vált a járműflotta. Ennek köszönhetően február 4-étől a reggeli és délutáni csúcsidejakban már 20 percenként követik egymást a járatok a két város között.

60 éves a V43 sorozat

A MÁV V43 sorozat a Magyar Államvasutak részére szállított legnagyobb darabszámú villamosmozdony-sorozat, amely a mai napig meghatározó tagja a vontatóállománynak. A magyar ipar a villamosítás terjedésével újabb mozdonyokat szeretett volna gyártani, így 1960-ban megvásárolta egy szilícium-egyenirányítós mozdony licencét. Ez lett a V43, ahogy mindenki ismeri a Szili.



Az első hét mozdonyt a licencadó munkaközösség készítette a németországi Essenben, a V43 1008 pályaszámú mozdony már Magyarországon, Budapesten készült. A mozdonyok villamos részét a Ganz Villamossági Művek, járműszerkezeti részeit a Ganz-MÁVAG gyártotta. 1963 és 1982 között közel 400 mozdonyt állítottak üzembe. Érdekessége a sorozatnak, hogy az első mozdonyok az akkor még 16 kV feszültséggel villamosított Budapest–Hegyeshalom vonalra átkapcsolóval rendelkeztek. A sorozatból 15 – korábban a MÁV által használt – mozdonyt a GYSEV üzemeltet.

A sorozat gyártása

Az 1960-as években az ipar elhatározta, hogy licencet vásárol a mozdonygyártáshoz. Ezt már az is indokolta, hogy időközben külföldön a szilíciumdióda-gyártás fejlődése lehetővé tette a higanygőz-egyenirányítók kiküszöbölését, és így idehaza is megindulhatott a vasúti üzemre alkalmas diódák kifejlesztése. Egyetlen szállító állt akkor csak rendelkezésre: a Siemens cég vezetése alatt álló „Munkaközösség”, amely német, francia, svájci, belga és angol gyárakat egyesített, és Indiába már szállított 25 kV-os 50 periódusú mozdonyokat. Így ezzel a munkaközösséggel megkötötték a szerződés hét, a MÁV

kívánságainak megfelelő mozdony szállítására és a gyártási licenc átadására. E mozdonyok üzembeállításával a MÁV a Ward-Leonard mozdonyokénál is kedvezőbb energiafogyasztású, gyors-, személy- és tehervonati, valamint ingavonati üzemre egyaránt alkalmas mozdonyok birtokába jutott, és megindulhatott a hazai sorozatgyártás is.

A V43-asok első hét példányát még Németországban szerelték össze 1963-ban 4384-4390 gyári számokon, majd a licenc megvásárlása után a többi már a Ganz-MÁVAG üzemében készült el.

A VM14 sorozatjelű villanymozdony-szérián belül az első hét példányt leszámítva összesen 25 alváltozatot lehet megkülönböztetni. Az idők folyamán számos változtatás lett a mozdonyokon, például a zártárcsa helyett a vörös zárlámpa, amely a 90-es években kezdett elterjedni, vagy a gumirugós felfüggesztés.

Papagájok, Cirmosok

1999 óta folyik a V43 sorozat egyes gépeinek nagymértékű korszerűsítése. Ezek a 432-es (korábban Papagáj szili/k) pályaszámcsoportú mozdonyok a V6EE jelű főjavítás keretében digitális távvezérlésre lettek átalakítva, az alsorozat tagjai UIC-kábelen át működő távvezérlést kaptak, így a sorozat alkalmas a 400-as pályaszámcsoportú, BDT betűjelű vezérlőkocsikkal való távvezérlésre. A széria új festést is kapott, valamint az átalakított példányokat újabb, úgynevezett „félpantográf”, AFp 221 típusú áramszedővel látták el. A felújított mozdonyok feltűnő, sárga-kék-fehér-szürke festésük miatt a „Papagáj” vagy „Papagájszili” becenevet kapták. 2006-ban és 2007-ben tovább folytatódott az átalakítási sorozat, a Papagájok száma nagyjából megkétszereződött. Az ebben az időszakban átalakított gépeket már Webasto légkondicionáló berendezéssel is felszerelték. A 433-as sorozat létrehozása és az új villamosmozdonyok közelebbi vásárlása miatt a „papagájosítás” 2007 decemberében befejeződött, jelenleg 56 db ilyen átalakított mozdony közlekedik.

A Deutsche Bahntól beszerzett 300 db használt halberstadti személykocsikkal érkezett 27 db Bydtee betűjelű vezérlőkocsi is, ezekhez készült a 433-as (korábban Cirmos szili/k) sorozat. E mozdonyokba ZWS rendszerű távvezérlést építettek be, így képesek a német eredetű vezérlőkocsikkal a személy- és gyorsvonatok ingavonati üzemben közlekedni. Menetrend szerint a Pécs–Dombóvár, Dombóvár–Gyékényes személyvonatok továbbításában vesznek részt, illetve a pécsi Mecsek InterCity vonatokban is, de a Cirmos Szilikkel a Balaton mindkét partján is találkozhatunk.

Az első mozdonyok 2007 novemberében és decemberében álltak üzembe. A sorozat gépeinek beceneve a „Cirmos”, ritkábban a „Zebra” – a vezetőfülke tetején oldalt látható csíkozott festés miatt. A mozdonyok honállomása Dombóvár, de pécsi és nagykanizsai mozdonyszemélyzet is dolgozik velük.

A 433-as sorozat mozdonyain módosult a műszerasztal is. Új főkontrollert építettek be, ami lehetővé teszi a folyamatos motoráram-szabályzást is, valamint egy segédkontroller is helyet kapott, ami a főkontroller „N” állásában aktiválható, és a fokozatkapcsoló felfelé léptetését teszi lehetővé egy-egy



fokozatonként, valamint folyamatos „LE” vezérlést is kapcsolhat. Beépítettek továbbá egy ütőgombos vészfékzelepet is, amely villamosan és levegősen is utasítja a mozdonyt a megállásra: elengedi a fővezeték levegőjét és kikapcsolja a főmegszakítót is. Létrehozták továbbá szoftveresen a motoráram folyamatos szabályzása mellett a tolóerő-korlátozás „saját” és „csatolt” üzemmódoknál is; szoftveres a perdülésvédelem is. Újdonság a ZWS távvezérlő rendszerrel a diagnosztikai UIC kábeles digitális vezérlést ellenőrző „koffer” alkalmazása is, amelyet már a gyártás során az átvételeknél, teszteléseknél is alkalmaztak. A mozdony homlokoldalán kialakított UIC aljzatok 18 (piros) és 22 pólusúak (kék). A 22 pólusra az informatikai adatátviteli erek árnyékolásának folyamatos biztosítása miatt volt szükség. A mozdony tartozékát képező 22/18 pólusú lengődugós kábeleken keresztül kapcsolódik össze a mozdony a kocsikkal. A ZWS rendszer újdonsága továbbá az is, hogy bármely más ZWS távvezérlő rendszerrel ellátott vezérlőkocsival képes a mozdony együttműködni, univerzális jelleggel. A mozdonyosorozat elő van készítve a GPS-alapú hangosbemondás-vezérlésre és a GSM-R fogadására. A vezetőállás komfortját növelő klímaberendezést is beépítették. Érdekessége a rendszernek továbbá az, hogy „toltvonati üzemben” a német vezérlőkocsi 140 km/h sebességre alkalmas maradt továbbra is, azonban 433-as sorozatú hátulműködő mozdony esetében, annak maximális engedélyezett sebessége miatt csak 120 km/h sebességgel közlekedhet.

Molnár Zsolt

Örökségünk -Somogyország Kincse



Megtisztelő címmel tüntették ki a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasutat! Az Örökségünk-Somogyország Kincse elismerést Keresztes Péter, a MÁV-START korábbi vezérigazgatója, Lombár Gábor, Balatonfenyves polgármestere és Soltész Berta, turisztikai menedzsere vette át. Somogy Vármegye Közgyűlésének döntése alapján a térség vonzerejének növeléséhez, és a megye népszerűsítéséhez nagymértékben hozzájárult a Balatonfenyvesi kisvasút is. A hagyományoknak megfelelően január 6-án, vízkereszt napján, az Örökségünk-Somogyország Kincse kitüntető címek mellett kiosztották a Somogy Polgáraiért Díjakat is.

Fényjárművek ragyogták be a karácsonyi ünnepeket

2022 végén újra útnak indult egy karácsonyi fényekbe öltöztetett V43-as. Az ünnepi időszak alatt január 9-ig az ország szinte minden villamosított fővonalán látható volt a 431 095-ös pályaszámú feldíszített mozdony. A mozdonyt egy 3500 LED-ből álló, 350 méter hosszú fényfüzér díszítette.

A Fény Szili mellett a MÁV-START elindította a Fényvonatot a Balatonfenyvesi kisvasúton is. A különleges fényekben pompázó járművekkel január 9-ig lehetett utazni mindkét vonalon.

A téli szünetben mindennap várta utasait a Gyermekvasút, ahol két feldíszített vasúti kocsi gondoskodott az ünnepi hangulatról. Közülük az egyik külső világítást is kapott, így igazi fénykocsiként futott a síneken. Az egyedi díszítésű karácsonyi kocsik a téli szünet végéig mindennap közlekedtek: általában a menetrendben meghirdetett hagyományos személyvonatokban lehetett ezekkel a hangulatos járművekkel utazni, melyek óránként indultak a végállomásokról.

A fényjáratok rendkívül népszerűek voltak, ahol megfordultak, rengeteg érdeklődő érkezett az állomásokra, hogy megcsodálhassák őket, és fényképet készítsenek róluk.

Molnár Zsolt



Tisztelt MÁV Munkatársak!

Az alábbi levélben szeretném megköszönni a MÁV jegyvizsgálóinak munkáját.

2022. december 12-én 19.28 perckor a Szegedről Békéscsabára induló vonat 10 perc késéssel indult. A vonaton szolgálatot teljesítő kalauz erről kedvesen tájékoztatta az utasokat. Az indulást követően a vonat lassan haladt, többször megálltunk a nyílt pályán. Orosházát elhagyva a jegyvizsgáló elmondta, hogy miért áll meg időnként a szerelvény és körülbelül mennyi késéssel fogunk Békéscsabára érkezni. A vonaton egy fiatal fiú jelezte, hogy ő továbbutazna, azonban így lekési az utolsó csatlakozást. A kalauz rögtön felhívta a vezetőseget és többszöri telefonváltások után mindenről informálta és megnyugtatta a fiút, hogy sikerült elintézni, hogy bevárják a járatunkat.

Ezek után az az információ érkezett a mozdonyvezető részéről, hogy valószínűleg a vonat csak Csorvásig tud közlekedni. A jegyvizsgáló a műszaki hibáról tájékoztatta az utazóközösséget és felajánlotta, hogy akinek a késés miatt nem lesz csatlakozása és „minden kötél szakad”, azokat ő nagyon szívesen hazafuvarozza.

Csorvás vasútállomásra érve, egy kalauz hölgy fogadott minket és tájékoztatott arról, hogy a

20.28 perckor, Szegedről induló vonatra fogunk tudni átszállni. A várakozási idő alatt a „mi” kalauzunk velünk, utasokkal együtt várakozott és próbálta oldani a feszültséget. Eközben kiderült, hogy vannak még utasok, akik szintén továbbutaznának autóbusszal, de nem fogják elérni az utolsó járatot. Ekkor újabb telefonálások, egyeztetések következtek. A jegyvizsgálóknak, illetve a MÁV egyéb munkatársainak köszönhetően megoldódott a probléma, a hölgyet és fiát biztosították arról, hogy az utolsó busz meg fogja várni őket. Amikor megérkezett a 20.28-as vonat Csorvásra, a kalauz minden utasra figyelve átkísért minket a járműhöz. Az utastérben gyors létszámellenőrzést követően mindenki megnyugodva foglalt helyet és várta a Békéscsabára történő érkezést.

Szeretném megköszönni a fent említett járaton dolgozó kalauz (talán Szeverényi Marcinak hívták az urat), valamint a Csorvás vasútállomáson szolgálatot teljesítő kalauz hölgy segítőkész, kedves, utasbarát viselkedését. Minden elismerésem, hogy ebben a problémás helyzetben ilyen emberségesen és lelkiismeretesen végezték a munkájukat!

Szebeni Marcel békéscsabai jegyvizsgáló kollégánknak köszönjük munkáját!

Tisztelt MÁV!

2022. december 8-án a 842. sz. vonattal utaztam Székesfehérvár-Balatonszentgyörgy viszonylatban. Leszálláskor vettem észre hogy hiányzik a pénztárcám az összes igazolvánnyommal, kártyával együtt. Már a rendőrségen voltam, amikor telefonon és e-mailen keresztül is értesítettek, hogy megtalálták a tárcát, és leadták a balatonlellei MÁV-pénztárba.

Ezúton szeretném kifejezni a köszönetemet Csepregi Ferenc Úrnak, a Becsületes Megtalálónak, illetve Zoványi Andrea személypénztáros Úrhölgynek, akiknek köszönhetően még aznap este hiánytalanul visszakerült hozzám a pénztárca és minden tartalma.

Kérem, lehetőség szerint közöljék ezt a kis cikket a lapjukban, Emberségből jelesre vizsgáztak, és ez példaértékű!

Megújult a Poszeidon DMS rendszer

Január 1-jén hivatalosan is elindult a Poszeidon DMS vékony kliens rendszer, amely a mai, modern kor informatikai követelményeinek megfelelően webes felületen működő, több fejlesztési potenciált hordozó alkalmazás.

Az új Poszeidon DMS rendszer reszponzív kialakításának köszönhetően többféle modern eszközön is elérhetővé vált, például mobilon és tableten is, a felhasználók által könnyen kezelhető felülettel. További előnye, hogy az alkalmazás használatához nem szükséges klienst telepíteni a felhasználók munkahelyére, mivel elegendő, ha a felhasználó böngészője naprakész. Emellett az egyes verziók kihelyezésével járó kliensfrissítésekre sincs szükség, hiszen a végfelhasználó azonnal az aktuális webes platformra csatlakozik.

Pozitív változások

A projekt keretében eredményesen megvalósult a korábbi Oracle adatbázisról az MSSQL adatbázisra történő átállítás is, amely stabilabbá tette az üzemeltetést, gyorsabbá és hatékonyabbá a fejlesztéseket, csökkentve az üzemeltetési, fejlesztési költségeket. A projekt során egy nagyszabású adattisztításra is sor került, ugyanis megvizsgáltuk a felhasználók aktivitását, és a 180 napnál régebben belépett felhasználók jogosultságát inaktívvá tettük. Ezen művelet nem érintette a meghatalmazással rendelkezőket.

A vékony kliens rendszer használatba vételét követően több, informatikai és iratkezelési megkeresés érkezett a felhasználoktól, melyeket a MÁV Szolgáltató Központ érintett szakterületeivel, a Poszeidon DMS vékony kliens rendszer kialakításban résztvevő munkatársakkal hatékonyan tudunk kezelni, megoldani és megválaszolni.

Segítség az új rendszer használatához

Mivel a kulcsfelhasználók adminisztratív feladatai megszűntek, így az új rendszer hatékony kezeléséhez segítséget kérő kollégákat az illetékes szakterületek támogatják. Kérjük a Poszeidon DMS rendszert használókat, hogy iratkezelési, ügyviteli kérdéseikkel keressék a MÁV Szolgáltató Központ Menedzsmenttámogató és ügyviteli szolgáltatások üzletágán dolgozó munkatársainkat az ITSD felületen. Jogosult

ságokkal kapcsolatban kérjék az Információs és technológiai szolgáltatások üzletág HelpDesk szervezetének segítségét, a helpdesk@mav-szk.hu email címen, illetve a +36 1 511 9393 (01-4000, 01-9393) telefonszámon. A felhasználók figyelmébe ajánljuk továbbá a DMS Poszeidon SharePoint oldalon elérhető rövid, összefoglaló segédleteket a Poszeidon DMS rendszer egyes funkcióiról, valamint az e-learning tananyagokat, amelyek a Google Chrome böngészőből nyithatók meg. A gyakorolni vágyók, illetve új felhasználók számára már elérhető a tesztkörnyezet, amelynek linkje az éles környezet linkjével együtt szintén megtalálható a DMS Poszeidon SharePoint oldalon.

Köszönet

A MÁV Szolgáltató Központ nevében szeretnénk megköszönni a kollégáknak, hogy a rendszer sikeres bevezetéséhez, használatához elengedhetetlenül szükséges oktatásokat igen magas számban, átlagosan 97%-os arányban sikeresen elvégezték. Bízunk abban, hogy erőfeszítéseink eredményeként egy stabil, könnyen kezelhető, átlátható, gyors, letisztult felülettel rendelkező ügyviteli rendszer áll a kollégák rendelkezésére. Hiszünk abban, hogy ezen rendszer használatával javítani tudjuk a szolgáltatás minőségét, így növelve az ügyfelelégedettséget.

Összegzésül elmondható, hogy az új Poszeidon DMS rendszer bevezetésével az elektronikus ügyintézés további erősítése valószínűsíthető meg a MÁV-Volán-csoportban.

A fejlesztési projektben résztvevő valamennyi munkatárs nevében további jó munkát kívánunk a megújult Poszeidon DMS vékony kliens rendszerben!

MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Menedzsment támogató és ügyviteli szolgáltatások üzletág; valamint az Információs és technológiai szolgáltatások üzletág Alkalmazásfejlesztés és Üzemeltetés szervezet

Termék és tárhely vonalkód: manuális helyett automatizált bevételezés, hatékony tárhelykezelés, gyors kiadás

A korábbi kézi raktári cikk bevételezést, áttárolást és kiadást kiváltó Vonalkód rendszer - a 2019-es tervezés és előkészítést követő 2020-as pilot bevezetés után - mára az összes MÁV SZK raktárba kiterjesztésre került.

Sikeresen lezárult a MÁV SZK általános anyag raktárban elindított vonalkód rendszer bevezetési projekt, amelynek fő célja a korábbi nagyrészt manualitáson alapuló munkafolyamatok kiváltása (pl. szállítólevélről történő kézi adatbevitel), a digitális technológia előnyeinek kihasználása, a gyorsabb és pontosabb vevői igények kiszolgálása volt. A projekt 2020-as indulása óta a pilotként indított budapesti nyomtatványraktár után, 2021-ben 2 regionális osztóraktárban, majd 2022 októberétől további 6 SZK raktárban működnek a vonalkód olvasók. Ezzel párhuzamosan, országosan kiterjesztésre került a tárhely alapú SAP WM készletkezelési folyamat. A pozitív tapasztalatok alapot teremtenek az igény szerinti csoportszintű kiterjesztéshez, amit a MÁV istvánbeli raktáránál a 2021. évi bevezetés már bizonyított.

Ez a korszerű rendszer biztosítja a korábbinál hatékonyabb raktározási-, szállítási- és küldeménykezelési folyamatokat, növeli továbbá az átláthatóságot az összes kezelt általános anyag tekintetében.

A folyamatok modernizálásával, a bevezetendő funkciók segítségével lehetőség nyílik a manualitás csökkentésére, a raktárgazdálkodási folyamatok egyszerűsítésére, valamint a kiszolgálási idő további csökkentésére.

Főbb előnyök:

- Áruk elektronikus átadás-átvételének megvalósítása.
- A raktárba beérkezett áruk raktárban történő elhelyezésének, kiadásakor az áruk kikeresésének, kivételének gyorsítása, a raktárkapacitások (infrastruktúra, humán erőforrás) optimális kihasználása.
- A szállítás alatt lévő anyagok cikkszám szintű nyilvántartása, az egyes folyamatlépések átfutási ideje mérhetőségének megteremtése.
- Leltározási tevékenység gyorsítása.
- Az igény fogadásától az igény kielégítéséig tartó folyamat mérhetőségének és nyomonkövethetőségének megteremtése.
- Folyamatoptimalizálás, a jelenlegi gyakorlat felülvizsgálásával a lehető leghatékonyabb folyamat megalkotása.

A Projekt Irányító Bizottság és a Projektvezetés nevében gratulálunk a projektben részt vevő kollégáknak és köszönjük áldozatos munkájukat!

Raktár és Készletgazdálkodás Szervezet

Jármúelektronikai fejlesztések a MÁV VAGON mérnökeiktől

A MÁV VAGON Műszaki fejlesztési szervezetének mérnöki gárdáját alkotó villamosmérnökök közül jelenleg öten foglalkoznak jármű-elektronikai fejlesztésekkel. A fejlesztések alapvetően a régebbi vagy elavult, esetleg megbízhatatlanul működő, javíthatatlan vagy csak az eredeti gyártónál magas költségekkel javítható jármű-elektronikai egységekre irányulnak, de szép számmal találunk olyan fejlesztéseket is, amelyek a járművek karbantartását és javítását segítő és támogató, speciális vizsgálókészülékeket érintik. Most az elmúlt időszak legjelentősebb fejlesztéseit mutatjuk be, amelyekkel a MÁV VAGON fejlesztőmérnökei a vasúti járművek megbízhatóságát növelik, a MÁV VAGON járműjavítási, a MÁV-START járműkarbantartási tevékenységét támogatják.

Szinte minden készülék fejlesztése magába foglalja a működtető elektronika (a hardware) megtervezését és a prototípus készülékek megépítését. A működtetésük leginkább mikroprocesszoros áramkörökkel valósul meg, amelynek szoftverfejlesztését is a MÁV VAGON mérnökei végzik.

1. UIC tesztkészülék

A kis méretű, könnyű és korszerű eszköz a személykocsik karbantartását, a kocsik vizsgálati és üzembe helyezési tevékenységét hivatott megkönnyíteni. Tesztelhető az egyedi vagy szerelvénybe sorolt járművek UIC-kábelén keresztül vezérelt funkcióinak működőképessége (feljáróajtók, vészfék-áthidalás, ep-fék, hangosítás), illetve az UIC-kábelerek szakadása, rövidzárlata, a járműszerelvényhez viszonyított szigeteltsége. A készülék akkumulátorral üzemeltethető, érintőképernyős kezelőfelülettel rendelkezik. A mobiltelefonról is távvezérelhető eszköz tervezésekor a sokoldalúság, a felhasználóbarát használat, az akkumulátoros üzem, az alacsony energiafogyasztás és a kis méret elérése érdekében a jelenlegi legkorszerűbb elektronikai megoldások lettek alkalmazva.

2. KISS motorvonat fékmérő berendezése

Ez az a fejlesztés, amely jelentősen megkönnyítheti a járművek fékvizsgálatát. A létrehozott eszközzel egyszerűvé válik ellenőrizni a motorvonatok fékberendezését, a manuális mé-

réshez képest jelentős időmegtakarítás elérésével. A fékmérő berendezés jellemzői a digitálisfékmérőlap-előállítás és a felhasználóbarát kezelőfelület. A mérőberendezés 12+1 darab mérőállomásból, 1 hordozható számítógépből (laptop), egy pneumatikus tömlőkészletből és egy adatkábelkészletből épül fel. Az adatkábelkészlet köti össze a mérőállomásokat és az összekötött mérőállomás-egységet a vezetőálláson elhelyezett lappal. A mérőállomásokat a mérés során a készüléktáblák előtt helyezik el, az összekötő kábeleket pedig a lehető legrövidebb, és legkevésbé akadályozó útvonalon kell lefektetni a motorvonat belterében. A témáról a Vasutas Magazin egy korábbi cikkében olvashatnak részletesen („KIS(S) vonat, NAGY mérés – Innováció a járművek fékvizsgálatában; 2022. július).

3. XX-76 sorozatú kocsi csúszásvédelmi vizsgálóberendezés

A vizsgálóberendezés azért készült, hogy az ÖBB-től vásárolt Schlieren kocsik csúszásvédelmi berendezését, a kocsik tengelyvég jeladóinak bekötését és a csúszásvédelmi szelepeinek vezetékezését – a korábbi kisműhelyi körülmények helyett – megfelelően vizsgálni lehessen. A cél egy hordozható, felhasználóbarát eszköz létrehozása volt, ami képes a komplett vizsgálat elvégzésére. A létrejött vizsgálóberendezés egy olyan felhasználói igényekhez igazodó eszköz, amely a kocsik tengelyvég jeladóinak bekötését és csúszásvédelmi szelepeinek huzalozását vizsgálja. A teszteléshez

mind a négy tengelyvég jeladóról érkező jeleket egy időben imitálni tudják, így azokat nem szükséges fizikailag megbontani a teszt elvégzéséhez, és egy vizsgálóberendezéssel lehet mind a négy tengelyen szinkronjelet szolgáltatni, továbbá a kocsik helytelen vezetékbevezetéseit is ki lehet szűrni az eszközzel.

4. Kormányselepek-vizsgáló készülék

A kormányselepek-vizsgáló készülékkel a kormányselepek paraméterei (a különféle nyomásértékek az idő függvényében) vizsgálhatók, amelyről a berendezés vizsgálati jegyzőkönyvet nyomtat, és a mért értékek eltárolhatók.

5. IC+ kocsik WC-ajtó vezérlő BAT-modul

A készülék jellemzője, hogy hangos, többnyelvű információközlést szolgáltat a mosdók állapotáról az utazóközönség felé, valamint diagnosztikai funkcióval rendelkezik, és a működéshez szükséges paraméterek szoftveresen beállíthatók.

6. Fűtésvezérlő személykocsikhoz

Az új fűtésvezérlő készülékek alkalmazásával a hőmérséklet szabályozásának minősége javult, és a javítás is egyszerűsödött. A beépített kijelzőről ellenőrizhetők a mért értékek, a vezérlési beavatkozások. Lehetőség van külső számítógép csatlakoztatására diagnosztikai célból. Az érintett kocsisorozatok: 20-76,29-05, xx-55, xx-37-500, xx-37-300.

7. Ajtóellenőrző egység

A készülék a költséges ajtóvezérlő lecseréléséhez képest gazdaságosabb megoldás. Az xx-44 sorozatú kocsik IFE1902 ajtóvezérlőivel együttműködik. Az eszköz jellemzői még az új funkciók a változatlan ajtóvezérlés(vezérlő) mellett, az egyedi és távvezérlési üzemmód kialakítása, továbbá az UIC 558 döntvény szerint ún. zöldhurok-felügyelet.

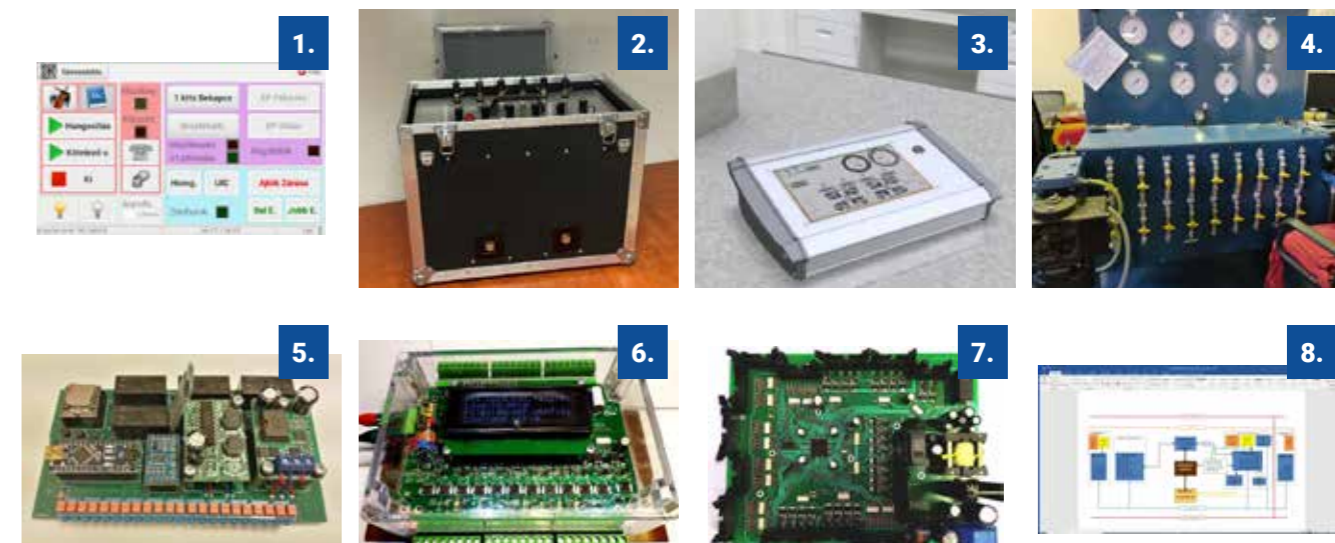
8. 418 300 sorozatú mozdony járművezérlő-csere

Az eszköz esetében a meglévő funkciók mellé, korábban a hagyományos mozdonyon alkalmazott vezérlőkocsis és szinkronüzem újból kialakításra került. A vezérlőkocsis és szinkronüzemekhez szükséges kommunikáció az úgynevezett WTB-vonalon keresztül történik. Ennek megvalósításához szükséges a 18 eres UIC-kábel kialakítására a járművön, illetve a már meglévő mellé egy új UIC-csatlakozó kiépítésére a mozdony mindkét homlokfalán. A mozdonyok az átalakítás következtében alkalmassá váltak az ajtók zárt állapotának ellenőrzésére (zöldhurok), illetve oldalszelektív ajtónyitás és ajtózáras megvalósítására is. A jármű alkalmassá vált továbbá TB0-üzemre is. Az új járművezérlő Selectron típusú PLC, amely megfelel a vasúti üzemkövetelményeknek, a vonatkozó szabványok betartásáról tanúsítással rendelkezik. A járművezérlő szoftvere a Selectron fejlesztőkörnyezet alkalmazásával teljesen saját fejlesztésű. A 418-300 sorozatú mozdonyok távvezérelt üzemmódban a 80-05.400 (BDt400), 80-55 (német) és a 80-76 (Schlieren) sorozatú vezérlőkocsikkal tudnak majd együttműködni, amelyek közül jelenleg a 80-05 sorozatú vezérlőkocsikkal üzemelnek próbaüzemben.

A fejlesztésekhez a legkorszerűbb elektronikai elemeket alkalmazzák a MÁV VAGON Műszaki fejlesztési szervezetének munkatársai. A fejlesztésekhez magas szaktudás szükséges, a sok évtizedes tapasztalatokat az idősebb generáció tagjai folyamatosan átadják a fiatalabb kollégáknak, akik erre építve végzik napi munkájukat és a jelentkező karbantartási/üzemeltetési problémák elhárítása érdekében innovatív megoldásokkal állnak elő. Nem titkolt cél, hogy némely berendezést nemzetközi viszonylatban, más vasúttársaságok részére is értékesítse a MÁV VAGON Kft.

A cikk elkészítéséért köszönetet mondunk a Műszaki fejlesztési szervezet (MÁV VAGON Kft.) kollégáinak!

Hum Krisztina



A GÖDÖLLŐI HÉV TÖRTÉNETE

Idén lesz 135 éve, hogy két budapesti HÉV-vonalon, a szentendrei és a gödöllői is elindult a közlekedés, bár az utóbbin csak Cinkotáig. Mégis érdekesebb ezzel a vonalal foglalkozni, mert fejlődése során látványosabb változások kísérték történetét.



Amikor az 1880-as évek közepén a szinte monopolhelyzetben lévő fővárosi lóvasúti cég, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) a helyi érdekű vasúti közlekedést is zászlajára tűzte, sejteni lehetett, hogy a főváros környékén nem lesz komolyan vehető versenytársa. 1886-ra már három leendő HÉV-vonal engedélykiratának voltak a birtokában, egy évvel később, 1887. augusztus 7-én pedig megindult első járatuk a Közvágóhíd és Soroksár között, amit már november 24-én meghosszabbítottak Dunaharasztiig. Ugyanekkor gőzerővel zajlott a másik két vonal, a cinkotai és a szentendrei építése is, bár ezek abban az időben meglehetősen kockázatos vállalkozásoknak tűntek. Míg Soroksár irányába olyan jelentős ipari övezet kezdett kialakulni, amely a személy- és a teherforgalom robbanásszerű növekedésével kecsegtetett, a másik két vonallal kapcsolatban ez nem volt annyira kézenfekvő. Mert igaz ugyan, hogy Óbudán jelentős ipari tevékenység zajlott, ám a BKVT 1888. augusztus 17-én átadott szentendrei vonala az óbudai Filatorigáttól indult Budakalász és Pomáz érintésével, és egyik településről, no meg Szentendréről sem lehetett elmondani, hogy vonzó lenne a befektetők számára. Már csak azért sem, mert vasúti csatlakozás egyáltalán nem volt azon a vidéken, és Szentendre dunai kikötője is jelentéktelen volt.

Óhatatlan veszteségek

Még rosszabb volt a helyzet Cinkota irányába, ahová parcellázatlan pusztákon és termőföldeken át vezetett az út. Sokan nem is értették, hogy miért akar a BKVT vasutat ezen a senki földjén. Az első cinkotai HÉV az akkor még „központi” nevezett Keleti pályaudvartól a Kerepesi úton

indult több mint 10 kilométeres útjára 1888. július 20-án. Tíz megállóhelye volt, de a végállomások mellett csak a mai Hungária körútnál (Ferenc József laktanya) és az 1873 óta Budapesthez csatolt Rákosfalván voltak állomásépületek. Avatás gyanánt a politikusokkal, vállalati vezetőkkel és egyéb notabilitásokkal megrakott ünnepi szerelvény a központi pályaudvar melletti végállomásáról délelőtt fél tízkor indult és háromnegyed 11-re ért Rákosfalvára, ahol a korabeli tudósítások szerint a vonatot „a nagyszámú közönség lelkes éljenzéssel, Balázs Kálmán zenekara pedig a Rákóczi-indulóval fogadta”, illetve „Rákosfalva összes értelmisége, valamint az iskola fiú- és leánytanítványai testületileg vonultak ki”. A rákosfalvai intermezzo miatt a vonat csak délre ért Cinkotára. Noha a lapok úgy harangozták be az új HÉV-et, hogy a „főváros egyik legfontosabb közlekedési vonalán halad”, ez akkoriban nem volt teljesen igaz, bár az valóban a járat létét indokolta, hogy a Kerepesi úton ugyancsak kezdetét vette az iparosodás, a fővároson kívüli helyeken pedig épp a vasút megjelenése nyomán remélték az ingatlanfejlesztést. (Persze mai szemmel a helyi érdekű vasút lassú volt és kényelmetlen, de akkoriban ez is elképesztő luxusnak számított.) Véltetően a HÉV-nek köszönhető, hogy az 1890-es évek elejétől lassanként megkezdődött a környék telkeinek felparcellázása, ezzel együtt Sashalom, Mátyásföld felkerült a térképre, mi több, az új telektulajdonosok a semmiből alapították meg Pusztaszentmihály községet, amit később Rákosszentmihályra kereszteltek át. De ez nem ment egyik napról a másikra. A BKVT 1889-ben Budapesti Helyi érdekű Vasutak (BHÉV) néven leányvállalatot hozott létre, de az 1890-es évek derekáig hatalmas veszteségekkel működött a cinkotai vonal.

Aram alatt

A veszteségek miatt a BHÉV sokáig elképzelhetetlennek tartott bármiféle vonalbővítést, de 1897-ben megfordult a trend. Kétvágányosították a pályát, és megkezdődött a terjeszkedés, három újabb települést, Csömört, Kistarcsát és Kerepest is bevonva a helyi érdekű vasúti közlekedésbe. Ezzel dupláztak, hiszen 10 kilométerrel növelték az addigi 10 kilométeres pálya hosszát. Az új szakaszon 1900. augusztus 28-án indult a forgalom, Cinkotán mozdonyszínt építettek, az új végállomás Kerepesre került.

Nyolc év kellett ahhoz, hogy a BHÉV illetékesei újabb fejlesztésekről döntsenek. Méghozzá két olyan változásról, amely döntően befolyásolta a HÉV jövőjét: a villamosításról, illetve a Gödöllőig való meghosszabbításról. Túlzás nélkül állítható, hogy a vonal 20 éves addigi története során messze ez volt a legnagyobb szabású beruházás, persze annak a jegyében, hogy a „jó munkához idő kell”.

A munkálatok az 1911-es évben zárultak, a Budapest–Cinkota közötti felsővezeték rendszer április 19-én készült el, a Mogyoródot is érintő, Gödöllőig tartó 12,8 kilométeres vonalszakaszt pedig november 25-én adták át. De ez nem „sima” vonal hosszabbítás volt: Cinkota és Kistarcsa között az úgynevezett kavicsbányai átvágás kialakításával



6,2 km-rel csökkent a Budapest–Gödöllő távolság. Ez azt is jelentette, hogy Budapest és Csömör között új járatot kellett forgalomba állítani. Végül december 7-én még egy új szárnyvonal is létesült a cinkotai HÉV vonzaskörzetében: a Nagyicce megállóhelytől kiágazó hurokvágány Rákosszentmihályt is bekapcsolta a HÉV-közlekedésbe, két évvel később pedig ennek meghosszabbításával már Pestújhelyt és Rákospalotát is.



A metró folytatása

1913 után majd' hatvan évig szinte változatlan volt a gödöllői vonalcsoporthoz, de a budapesti HÉV-ek közül az 1920-30-as években a legnagyobb utasforgalmat bonyolította le. Voltak ugyan kisebb módosítások, illetve folyamatos korszerűsítés, de nem születtek további vonalbővítésre vonatkozó tervek. Ami azért sem volt meglepő, mert 1950-től a budapesti tömegközlekedés fejlesztését szinte teljes egészében a metróépítés mögé rendelték. Ugyanebben az évben hozták létre Nagy-Budapestet, amivel a vonalcsoporthoz jónéhány település – Mátyásföld, Cinkota, Rákosszentmihály, Rákospalota, Pestújhely – a főváros részévé vált. Talán ez is közrejátszott abban, hogy a Rákosszentmihály–Rákospalota HÉV-járatot 1953-tól villamosok váltották fel.

Ennél azonban sokkal nagyobb horderejű változásnak ígérték a metróépítést, amely a Kerepesi úton a Keleti pályaudvar és az épülő Népstadion között is nagy erővel folyt az ötvenes évek első éveiben. A tervek szerint a Népstadionnál lett volna a metró végállomása, de a gödöllői HÉV is. A mai négyvágányos Puskás Ferenc állomás (korábban: Népstadion) ennek az emlékéét őrzi, eredetileg ugyanis az volt a cél, hogy közvetlenül lehessen a metróról a HÉV-re átszállni. Csakhogy a tervezett 1954-es évben nem adták át a metró, sőt az építkezést is leállították. Amikor pedig az 1960-as évek elején ismét nekikezdték, már az Örs vezér tere jelölték ki végállomásnak – immár a felszínen. A metró átadása 1970. április 2-án volt, azóta a gödöllői HÉV az Örs vezér teréről indul. A metróra való átszállást azonban megnehezíti, hogy nincs közvetlen lehetőség; az utasoknak egy aluljárón kell átmenniük és lépcsőzniük kell. A metró indulásával egy időben buszok váltották fel a rákosszentmihályi HÉV-et, de a gödöllői, illetve a csömöri járatok – 2011 óta H8 és H9 viszonylatszámokkal – változatlan útvonalon közlekednek.

Legát Tibor



ELSŐ LÉPÉS A STUTTGART 21 FELÉ, NAGY SEBESSÉGŰ VASÚTON

A jövő közlekedésének klímabarátnak, gyorsnak és kényelmesnek kell lennie egyszerre, mégpedig sínen.

Tíz év alatt épült meg a német vasút új nagy sebességű vonala Wendlingen és Ulm között, amely a 2025–27-ig megvalósuló Stuttgart 21 projekt része. Az új infrastruktúra és a legmodernebb technológia nagyobb kapacitást, megbízhatóságot és minőséget eredményez. Rövidebbek lettek az utazási idők a távolsági és a regionális forgalomban egyaránt. Látványos ünnepséggel nyílt meg a Stuttgart 21 projekt részeként Wendlingen és Ulm között a legújabb nagy sebességű vonal Németországban 2022. december 9-én, két nappal az új menetrend bevezetése előtt. A hatvan kilométer hosszú vonal felavatására Stuttgartból két vonatot indított a Deutsche Bahn (DB): az egyik az újonnan bevezetett Inter Regio járat, az IRE 200, a másik pedig a német vasúttársaság legújabb üdvöskéje és büszkesége, a negyedik generációs Inter City Express (ICE) nagy sebességű vonat volt. Amikor 1850-ben elkészült az ulmi vasúti összeköttetés a Geislinger Steigen keresztül, a vonalat mérnöki mesterműnek tekintették. A helyiek szerint az új vonal is megérdemli ezt a jelzőt, és nem is alaptalanul.

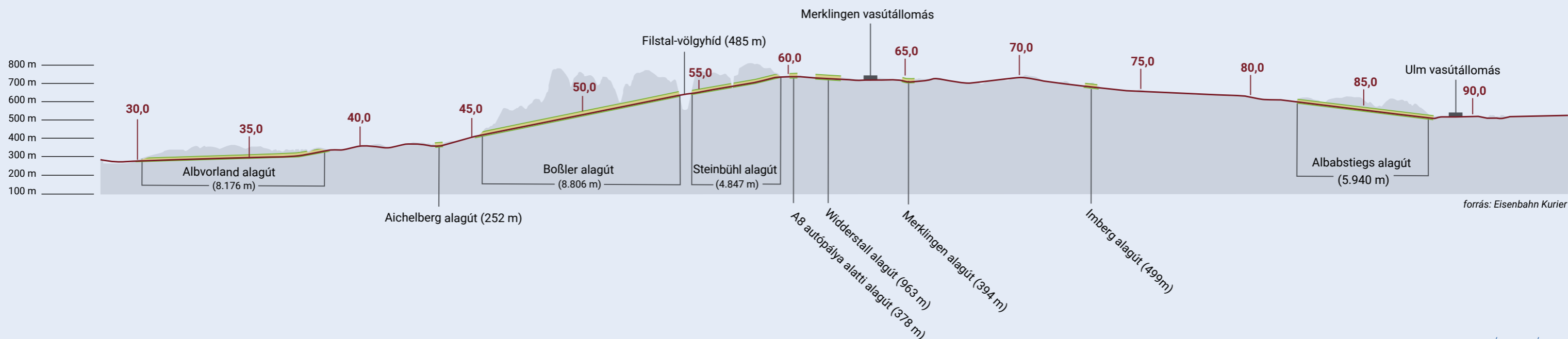
Gyorsabb távolsági és regionális összeköttetés

A német nagyvárosokat összekötő ICE motorvonatok óránként 250, a hagyományos kocsiból összeállított (az

alagutak miatt szintén nyomásálló kocsiszekrényű) és mozdonyvontatású regionális szerelvények, az IRE 200 járatok pedig 200 kilométeres sebességgel közlekedhetnek ezen a vonalon. Ugyanígy a szintén mozdonyvontatású InterCity (IC) vonatok is kétszázal járhatnak az új, nagy sebességű pályán. Bár Stuttgart és Ulm között 2025-re készül el végig a 85 kilométer hosszú új vasútvonal a felszín alá épülő nyolcvágányos új stuttgarti főpályaudvarral együtt, továbbá a repülőtéri közvetlen bekötés és az ottani állomás 2027-re valósul meg, a mostani hatvan kilométeres szakasz átadásával is csökkent a távolsági vonatok menetideje.

A leggyorsabb ICE-járat a két város közötti utat a korábbi 56 helyett 38 perc alatt teszi meg, egyébként a jellemző menetidő 42 perc, mint ahogy a DB tájékoztatása szerint az IC-vonatok közlekedési ideje is ennyi lesz az eddigi 62 perc helyett. A teljes szakasz átadásakor 27 perc alatt lehet majd eljutni ICE-vonattal Stuttgartból Ulmba, ami annyit jelent, hogy München irányába, vagy visszafelé például München és Frankfurt között fél órával csökken a menetidő.

A vonalon egy új állomás épült, Merklingen-Schwäbische Alb, itt az IRE 200 vonatok állnak meg. Ulmba 12 perc a menetidő, a festői Tübingen településről Ulmba az eddigi 1 óra 56 perc helyett 1 óra 18 perc alatt.



forrás: Eisenbahn Kurier

Kiváló haladási komfort az új vonalon

A vonalon a nagy sebességű szerelvény közlekedése kényelem és biztonság szempontjából elsőrangú. Az ICE-vonatok futásminősége és utaskomfortja kifogástalan – mint ahogy az IC-k és az IR-járatoké is –, nincs irányhiba, szítálás, a vasúti kocsik még 250-nél sem mozog oldalirányba egyáltalán, és minden bizonnyal sebességkorlátozásra sem kell számítani az utazónak ezen a vasútvonalon. Egyrészt azért, mert a német nagysebességű hálózaton fehér hollónak számít a lassújel, másrészt a vonal alépitménye betonból készült, így rendkívül stabil és a drágább építési költség ellenére kevesebb karbantartás szükséges. Ugyanakkor nincs szintbeli közúti-vasúti átjárás, így sorompók és útátjárós balesetek, a sorompók nem romlanak el, és ebből adódóan a biztosítóberendezés sem.



A nagysebességű vonal révén kilencven távolsági járat közlekedhet Stuttgart és Ulm között naponta, ami 25 százalékos növekedés. A DB mottója szerint az ilyen beruházás megmutatja, hogy a jövő közlekedésének klímabarátnak, gyorsnak és kényelmesnek kell lennie

egyszerre, mégpedig sínen. Csak a korszerű, jól kiépített vasúti kapcsolatokkal lehet ugyanis a forgalmat a közútról és a levegőből a sínekre terelni. Az új vonal a délnémet vasút- és az ICE-hálózat egyik alappillére lett. Emellett az Ulm–Stuttgart szakasz a transzeurópai közlekedési hálózat Rajna–Duna folyosójának központi eleme, a Magistrale for Europe útvonalon található, amely Budapest és Párizs között öt országban (Magyarország, Szlovákia, Ausztria, Németország, Franciaország) összességében 34 millió lakosú nagyvárosokat köt össze. A Stuttgart 21 projekt elkészültével nemcsak a pálya lesz gyorsabb, de Stuttgartban az új átmenő rendszerű pályaudvaron irányváltás nélkül közlekedhetnek a belföldi és nemzetközi vonatok egyaránt, ami lényegesen kevesebb utazási időt eredményez. Ennek a projektnek a megvalósulására 2025-ös átadást feltételezve 37 évet kell várni, az első egyeztetések a Mannheim–Stuttgart–Ulm közötti nagy sebességű vasúti kapcsolatról még 1988-ban történtek. A Mannheim–Stuttgart vonalról vélhetően még előbb, hiszen 1991-re elkészült, a városi projekt, illetve az ulmi hosszabbítás azonban még váratott magára. A városon belüli építkezések ugyanakkor kiváltották a lakosság ellenállását is, a beruházást tüntetések előzték meg, és késleltették is.

Horribilis építési költségek

Bár a hatvan kilométer hosszú vonal nagyrészt az A8-as autópálya mellett épült, a 250 kilométeres sebesség eléréséhez 12 alagutat és 37 hidat kellett építeni, és erre mindössze tíz év állt rendelkezésre. Ez a beruházás három ezer embernek nyújtott munkalehetőséget. A műtárgyak között mindenképpen említésre méltó a közel kilenc kilométer hosszú Boßler-alagút, a nyolc kilométeres Alvorland-alagút, a hat kilométer hosszú Albstieg-alagút, valamint a csaknem öt kilométer hosszú Steinbühl-alagút. Vagyis az új vasútvonal csaknem fele alagútban halad. Szintén felkelti az arra utazó figyelmét a 485 méter hosszú és 85 méter magas Filstal-völgyhíd, amely Németország harmadik legmagasabb vasúti hídja. A költségek is döbbenetesek voltak: az új nagy sebességű vonal közel négy milliárd euróért – 3,985 – épült, ami annyit jelent, hogy átszámítva kilométerenként 27 milliárd forintba került. A szövetségi kormány egymilliárd euróval támogatta a beruházást, a többit Baden-Württemberg tartomány, az Európai Unió és a DB osztozott.

Putsay Gábor

A MÁV Rail Tours ajánlatai

Az elmúlt éveket nagyban meghatározták a turisztikai szektorban a pandémiás helyzet miatti utazási korlátozások, valamint a háborús helyzet okozta közvetlen és közvetett hatások, ideértve az energia- és élelmiszerárak jelentős növekedését is. Ezért a 2022-ben a már meghirdetett vonatok lemondására is kényszerültünk. Azonban a MÁV Rail Tours teljes csapata azon dolgozik, hogy 2023-ban a korábban már hagyományos programjaink mellett új és még újabb utazási lehetőségek, desztinációk is bekerüljenek a kínálati palettába.



Igyekszünk programjainkat, szolgáltatásainkat úgy kialakítani, hogy minden korosztály megtalálja az igényeinek leginkább megfelelő utazást. Szolgáltatásaink kialakításánál fontosnak tartjuk, hogy mind az utazások alatt, mind az utazások után a résztvevők elmondhassák véleményeiket, ötleteiket, ezáltal a későbbi programok tervezésénél mindezeket figyelembe vehetjük.

2023 január elején a SZÉP-kártya alszámláit érintő változások miatt a korábban különböző zsebekbe utalt összegek egy közös számlára kerülve korlátozás nélkül felhasználhatók az étkezésre, szállásra, illetve szabadidős tevékenységre attól függetlenül, hogy korábban melyik alszámlán volt a felhasználható összeg. Ez a változás az utazásainkat is érinti, hiszen a Gyertyafény Expressz vacsoravonataink részvételi jegye is megvásárolható SZÉP-kártyával, amihez nem szükséges személyesen az értékesítési pontunkra befáradni, mert átutalással is fizethető a SZÉP-kártya online felületére belépve. A többi vonatunk esetén részvételi jegy vásárlásra nem használható a SZÉP-kártya, de a jellemzően külföldre közlekedő élményvonatainkon az étkezőkocsiban a reggeli és vacsora árának fizetésére igen.

Az idei szezont a Valentin-napi gőzvontatású Gyertyafény Expressz vonattal kezdjük, amit várhatóan még követ majd a Márton-napi vacsoravonataink, melyeknek úticélja ebben az évben a felújított gödöllői vasútállomás lesz. Gőzfelhős kirándulásra is lehetőség lesz a Dunakanyar panorámájában gyönyörködve májusban és szeptemberben. Hagyományosan szeptember első szombatján a 424-es vontatta vonat Szolnok napján rendezett ünnepsorozat részeként egészen a vasútvonal valamikori indóházához, vagyis a Reptár Repülőmúzeumhoz érkezik, ahol az érdeklődők napközben megtekinthetik a nosztalgia vonat szerelvényét. Mint minden évben, most is készülünk meglepetéssel ami az ünnep fényét emeli. A MÁV VAGON Kft.-vel együttműködve, az általuk szervezett nyílt napon is részt veszünk kiállított járművel.

A Petőfi emlékére apropójaként nosztalgia vonatot indítunk Székesfehérvárra, Kecskemétre, Kiskunfélegyházára, ahol költőre való megemlékezés mellett a városok egyéb látnivalóit is megtekinthetik utasaink. Ezen felül még tervezzük gőzvontatású vonat indítását Komáromba is.

A Hortobágyi Nemzeti Park alapításának 50 éves évfordulója alkalmából különvonat közlekedik, ahol az érdeklődők a pusztai növény-, és állatvilágával, hagyományával ismerkedhetnek meg. A 2022-ben indított Borsod Expressz ABmot motorkocsi különvonatunk sikere után idén a szentesi Vasúttörténeti Emlékhelyet és betétjáratként a felújított mártélyi állomásépületet tekintenék meg.

Külföldi élményvonataink közül kiemelném a Semmering Expressz vonatunkat, ami idén február 25-én túl még július és szeptember végén fog útra kelni. A télre való tekintettel sokan az utazás lehetőségeit kihasználva síelni, szánkózni is tudnak a különböző nehézségű, akár hóagyúzott sípályán, amihez a sporteszközök szállítására is lehetőséget nyújtunk vonatainkon. A március végére tervezett PIVO Expressz vonatunk esetében a magyar nyelvű túravezetés mellett sörvillamoson való utazás is lehetséges Brnóban. Élményvonatainkon étkezőkocsi közlekedik, ahol valamennyi utasunk részére elérhető mind a reggeli, mind a vacsora lehetősége, viszont Panorama MAX kocsiosztályra vásárolt jegy esetén az étkezés az utas ülőhelyén lehetséges a nagyméretű asztaloknál, melyhez kocsinként külön felszolgálókat biztosítunk.

2023 kerek évfordulóiban gazdag, hiszen a kultikus, a korábban a MÁV-nál M61 sorozat alatt futó Nohab mozdony-sorozat idén ünnepli 60. születésnapját. Ennek megemlékezésére két napos rendezvényt szervezünk, valamint egy meglepetéssel készülünk, melynek részleteit a későbbiekben hozzuk nyilvánosságra.

A MÁV Rail Tours utazási ajánlatairól bővebb információ: <https://www.mavrailtours.hu/>

Gonda László

TÉLŰZÉS BUSÓ MÓDRA



Egyedi, felejthetetlen hangulat, kerepelés, kolompolás, ágyúlövés és gigantikus méretű máglyagyújtás várja a mohácsi farsangolókat, miközben lépten-nyomon óriási, szőrös busókkal, viccesen ijesztő jankelékkel és gyönyörű, népviseletbe öltözött sokác lányokkal találkozhatunk a leghíresebb magyar télűző fesztiválon, a busójáráson. Viszlát tél, jöhet a tavasz!

Mohács, a déli határnál fekvő dunai kisváros, amit legtöbbben nemzeti tragédiánkról, a török győzelemmel végződő csatáról ismernek, a farsangi időszak végére nemcsak „felébred téli álmából”, hanem olyat mutat a nagyvilágnak, amit (legalább) egyszer mindenkinek látni kell! Ezért is szerepel ez a különleges hungarikum az UNESCO szellemi örökség reprezentatív listáján.

A busók farsangja merőben eltér a csillogó velencei vagy riói karneváltól, hangulatában azonban csöppet sem marad el azoktól, sőt, az utcákon hömpölygő tömeg és a szervezett programok ellenére ez egy ma is élő hagyomány. A jelmezeket, amik inkább viseletek, és nincs belőlük két egyforma, nem a boltban veszik, hanem sokan most is maguk készítik, és nem is öltheti magára mindenki, csak a helyiek. És ami az igazi varázst adja ennek a hat napnak, hogy nemcsak lekerített kordonok mögött találkozhatunk busókkal, hanem szinte bármelyik kis utcában, hiszen ott-honról jönnek és házról házra járnak, hogy kifejezzék jókívánságaikat, elvégezzék varázslataikat, cserébe pedig begyűjtsék az étel-ital adományokat. De kik is pontosan a busók?

A hagyomány

A jellegzetes öltözet és a busójárási farsangi hagyományai az 1700-as évek végén alakultak ki és egy Mohács környékén élő kis népcsoportnak, a sokácoknak (katolikus horvátok) köszönhetjük. A busójárási egészen az 1930-as évekig kizárólag az ő ünnepük volt, Mohácson belül is a sokácok lakta városrészben zajlott a felvonulás, azonban a két világháború között olyan népszerűvé vált az esemény, hogy egyre több sváb és magyar csapat is beöltözött, mára pedig a népszokás tízezreket vonzó országos turisztikai látványossággá vált. Sőt, a határon túlról, Szerbiából és Lengyelországból is érkeznek jelmezes csapatok.

A busók elsődleges feladata a tél elűzése, amit lássunk be, kiválóan művelnek, hiszen nem volt még olyan év, amikor a nyakunkon maradt volna a hideg évszak. Ijesztő jelmezük és eszközeik azonban nemcsak a telet hivatottak elzavarni, hanem a busók a tavasz közeledtével a termékenység elősegítése érdekében „varázsolnak” is. (A helyiek ennek sikerességét is sok-sok példán keresztül tudják bizonyítani!)

BUSÓJÁRÁS 2023

2023. FEBRUÁR 16–21.

Itt a farsang, áll a bál!

Régen a multság farsangvasárnap reggelétől húshagyókedd estéjéig tartott, ma azonban az ünnep már a farsang utolsó csütörtökén, kislefarsang napján elkezdődik a gyermek busók és jankelék felvonulásával.

A legnagyobb multság (és a legnagyobb tömeg) mindig vasárnap van. Aki először jár itt farsangolni, ne hagyja ki a „Szigetből” érkező busók átkelését a Dunán, akik a mai napig ladikkal érkeznek a belvárosba. A különböző busócsoporthoz – amik saját névvel is rendelkeznek, például Ágyús, Ördögke-rekes, Szekeres, Kürtös, Teknős, Botos, Kolompoló, Kecse-szarv vagy Bubamara – a Kóló téren találkoznak a jankelékkel és maskarákkal, és a busóágyú dőrejére innen indulnak el a főtérre. Tavaly rekordszámú, csaknem 2000 busó vonult végig a belváros utcáin (mintegy 60 ezer néző előtt).

Hopp, egy lisztes zsák

A busókat lehetetlen nem észrevenni és felismerni, jellegzetes öltözetük ma is ugyanolyan, mint régen volt: szőrrel kifordított bunda, szalmával kitömött gatyka, amelyre színes, gyapjúból kötött cifra harisnyát húznak, lábukon pedig bocskort viselnek. A bundát marhakötél fogja össze a derekukon, erre akasztják a kolopot és a kobatököt, amiben többnyire bort tartanak. Közükben az elmaradhatatlan kereplő, favilla vagy fabuzogány. A leglényegesebb azonban, ami a busót busóvá teszi: a fűzfából faragott álarc. Őket kísérik a jankelék, akiknek fő feladatuk, hogy távolságot tartsanak az utca népe és a

maskarások között. Ruházatuk rongyos, az arcukat harisnyával vagy más ruhadarabbal takarják el, és szalmával vagy rongyokkal kitömött zsákokat visznek, amikkel játékosan püfölik a közelbe merészkedőket. De bizony az is előfordulhat, hogy egy lisztes vagy fűrészpores zsák landol valamelyik nézelődő hölgy fején... Természetesen csak a móka kedvéért.

Egymás, de főleg a lányok-asszonyok heccelése, ugratása a busók sajátja is, hiszen az álarcok mögött mindenki kicsit szabadabban viselkedik. Az egykor jellemző durvaságoknak, duhajkodásoknak azonban már nyoma sincs, a viccelődés mindig a jó ízlés határán belül marad, sőt a gyerekekhez mindig repül valami finomság is, többnyire cukorka vagy csoki formájában.

A fiúk-férfiak mellett egyre több sokác lány is felvonul gyönyörű, tradicionális népviseletben: kontyba fogott haj, bársony szoknya, szöttes kötény, csipkés-flitteres ing és az elmaradhatatlan bütykösharisnya.

A busójáráson még a járművek is ünnepi díszbe öltöznek, a szekerek mellett traktorok, Barkas és egyéb furcsaságok is feltűnnek, mosolyt csalva az arcokra. A vasárnap a főtéren ér véget, miután a meggyújtott óriási máglya körül mindenki kitáncolta magát.

A mohácsiak mégis a keddi napot tartják az igazi farsangolásnak, amikor a busók ugyanúgy végigjárják a belvárost, majd a nap végén a főtéri máglyán elégetik a telet jelképező koporsót.

Csohány Domitilla
Fotók: Juhász Balázs

Mohácsi ízek

A busójárási felvonulás mellett igazi programkavalkádot (kiállítások, koncertek, előadások, kézműves foglalkozások és vásár) kínál, amiből nem hiányozhatnak a helyi ízek sem. Dunai település lévén a halászlé alapfogásnak számít, nem is érdemes kihagyni. Van itt azonban egy másik specialitás is, ami legalább annyira finom, és bárki könnyen elkészítheti a szabad ég alatt.

Sokác bableves

Ez a leves szabad tűzön, egy speciális agyagedényben készül. Különlegessége, hogy csak beletesszük a hozzávalókat, és néhány óra múlva kész a fogás, közben még kavargatnunk sem kell.

Hozzávalók: 60 dkg tarkabab, kb. 1 kg csülök, 30 dkg füstölt oldalas, egy darabka száraz kolbász, 2 fej vöröshagyma, 5 gerezd fokhagyma, 1 csipős-hegyes paprika, 1-2 zöldpaprika és paradicsom, 3 sárgarépa, 3 fehérrepa, ½ zellergumó, 1 cs. petrezselyemzöld, só, bors, őrölt édes pirospaprika.

Elkészítés: A főzés tűzrakással kezdődik. Rétegesen az edény aljába helyezzük a feldarabolt hozzávalókat úgy, hogy nagyjából az edény 60%-a teljen meg, majd az egészet felöntjük vízzel. A pirospaprikát felidőben, a sót a legvégén tesszük hozzá, ha szükséges. A főzés titka, hogy legyen bőséges lé, és mindig egy oldalról érje a tűz az edényt, így a hő hatására magától fogni fognak benne a hozzávalók.



Drága kincsünk, az idő

Időmenedzsment, időgazdálkodás



Emberi életünk ledrágább kincse az idő. Még csak most volt karácsony, szilveszter, és lám, máris egy hónap eltelt 2023-ból. Az idő érzete viszonylagos, ahányan vagyunk, annyiféleképpen érzékelhetjük a múlását. Gyermekkorban lassúnak éreztük a múltó időt, aminek folyását csak a számunkra jelentős ünnepek vagy dátumok, karácsonyok, nyári szünetek gyorsították meg. Amint arról az idén január elsején 200 éve született költőnk, Petőfi Sándor írta: az unalom perceiben lassan telik, míg kedvesünkkel fut az idő velünk (Petőfi Sándor: Az időhöz). És valóban, az idő szeszélyes és viszonylagos dolog – és ha elvesztegetjük, nem lehet pótolni semmivel. Az egyén időészlelése szubjektív, történésekhez, eseményekhez kötődik, de a tartamérzet függ az életkortól és az adott esemény jelentőségétől is. Akkor hogyan lehet, hogy néha nincs időnk semmire? És vajon léteznek praktikák, amelyekkel hatással lehetünk az időnk jobb kihasználására?

Az idő érzékelése és mérése

Az emberiség történelme során a különböző kultúrákban az időnek a világnézeti és filozófiai változások tükrében számos megfogalmazása és megjelenítése született. A különböző tudományágak meghatározásai és szabványai szerint beszélünk a csillagidőről, világidőről, kronológiáról. Tudjuk, hogy a fizikában az időfogalom két esemény megfigyelése, amelyek a múltból a jelenen keresztül a jövőbe történő haladást írják le. Az idő jelen van a művészetekben, de a mechanikában is, ismerjük a téridő fogalmát, a különböző valóságok értelmezéseit, és mindenkit elgondolkodtatott már az időutazás. Einstein relativitáselméletének magyarázásakor megjegyezte: „...míg egy szép lány mellett való ülés egy óra-ja csupán egy percnek, addig a forró tűzhely megérintése egy órának tűnik.” A mondat értelmezése szinte megegyezik a bevezetőben írt Petőfi-gondolattal is.

Ahogy az időről való gondolkodás, úgy az idő mérési módszerei is változtak a történelem folyamán. Az bizonyos,

hogy a hajdani napóráktól vagy árnyékóráktól a homokórán át a mai modern atomórákig hosszú utat járt be az emberiség. Az idő mérése mindig valamilyen állandó, stabil csillagászati vagy fizikai jelenség alapján történik. Ez kezdődött az évszakok vagy az égi csillagképek változásának, az éjjel és a nappal váltakozásának megfigyelésével. Ahogy az időmérés eszközei fejlődtek, úgy változtak az időhöz kötődő tudományos, vallási és filozófiai megközelítések és elméletek – és ezek hatással és befolyással voltak az ember mindennapjaira.

Az idő: pénz

„Time is money.” – azaz az idő pénz. Az ismert és gyakran emlegetett mondás Benjamin Franklintól ered, aki állítólag még azt is hozzátette, hogy „Szeretted az életet? Akkor ne vesztegesd az időt, hisz belőle áll az élet.” Emlékeznek a Lopott idő című amerikai sci-fi akciófilmre (In Time, 2011)? Arra az örült hajszára és küzdelemre, amely az egyes emberi életek perceiért folyt? A film szerint valamikor a jövőben

ahhoz, hogy 25 éves koruknál tovább éljenek az emberek, időre van szükség, amely viszont pénzbe kerül. Így a gazdagok megvásárolják az időt, míg a gettóban minden egyes percért meg kell harcolni, idővel fizetnek a munkáért, és idővel kell fizetni a reggeli kávéért vagy a buszjegyért. Így napról napra vagy percről percre élnek a szegények, míg a gazdagok akár sokszáz évvel is rendelkezhetnek. Akinek a születéskor a karjába beépített óra percei lejárnak, nincs tovább.

Az idő és a pénz életünk meghatározói, mértékegységei, hasonlóságai éppen olyan jelentősek, mint amennyire különbözőségeik azok. A munkában töltött időnket megfizeti a munkáltató, a fizetésünk annak pénzben kifejezett értéke. Ha valamire azt mondjuk: sosincs rá időm, azzal esetenként azt is sugalljuk, hogy az adott esemény vagy tevékenység nem is olyan fontos a számunkra. Pénzünk mennyisége nem állandó, az anyagi helyzet állapota változhat. De az idő mindenkinek azonos, mindannyian egységnyi idővel rendelkezünk, 1 nap mindenkinek 24 órából áll. De mennyi az időnk értéke? Mennyi időt töltünk munkával, mennyi a munkába járás ideje, mennyit töltünk a családdal, mennyi időt fordítunk pihenésre és kikapcsolódásra? Azt az időt, amit már „elköltöttünk”, azt soha nem tudjuk visszahozni. Ezért fontos tudatosítani magunkban, hogy az időnk a mi kezünkben van, mi magunk gazdálkodunk vele.

Az időgazdálkodás tudománya

Az időnkkel helyesen és hatékonyan bánni egy olyan tudás, amely a mindennapi feladatok végeláthatatlan spiráljából segít kiutat találni. Munkahelyi és otthoni feladatok, gyermekeink és a szociális kapcsolatok, a szabadidős programok

A „Fontos és sürgős mátrix” technikája

A módszert Stephen Covey A kiemelkedően eredményes emberek 7 szokása című könyve tette igazán ismertté. A könyv az önmenedzsment praktikája, mely személyes, egyéni feladataink prioritizálásában nyújt segítséget. A technikát Eisenhower-mátrixnak is nevezik, mert állítólag az USA 34. elnöke használta elsőként az alábbi mondás kíséretében: „Ami fontos, az ritkán sürgős, és ami sürgős az ritkán fontos”. Sokan eljutnak oda, hogy van egy listájuk a tennivalókról, azonban ha nem prioritizálnak, könnyen elvesznek a tennivalók rengetegében. Az Eisenhower-mátrix egy kiváló, mégis egyszerű technika, amely mindenképpen csökkenti a napi stresszt.

Az elvégzendő feladatokat a mátrix szerint 4 kategóriába (azaz egy négyes osztású táblázatba) lehet sorolni:

1. Fontos és sürgős – Ezek a feladatok kapják a legnagyobb prioritást, vagyis mindenképpen és halaszthatatlanul meg kell csinálni őket. Ide sorolhatók a kritikus helyzetek, a határidős munkák.

2. Fontos, de nem sürgős – Ez a legértelmesebb kategória, hiszen itt kapnak helyet például a hosszabb távú tervek, folyamatok. A szakértők szerint arra kell törekedni, hogy a feladatok nagy része erre a területre essen. Ezeket elhalaszthatjuk későbbre, de mindenképpen beírjuk a naptárba.

között kell a hatékony egyensúlyt megtalálni úgy, hogy még jól is érezzük magunkat, és ne arra gondoljunk, hogy bárcsak 48 órából állna a napunk. Az interneten legalább 10 komoly időgazdálkodási technikát találunk szakmai oldalakon, amelyeket szakértők ajánlanak ahhoz, hogy mindennapjainkban, az egymást követő napok és hetek feladataiban helytálljunk. Ezek között személyiségtípusunknak megfelelően választhatunk.

Ahhoz, hogy eredményesen osszuk be az időnk, azt tanácsolják:

1. Mindenképpen legyenek célkitűzéseink, hiszen ezek nélkül fejlődni is nehezebb.
2. Írjunk listát a teendőinkről. Egy ötlet, egy teendő vagy emlékeztető leírása ezzel a jó öreg módszerrel igen hasznos tud lenni. Ha elvégeztük a listában szereplő adott feladatot, pipáljuk ki! Máris jobban érezzük magunkat egy kicsit!
3. Annak érdekében, hogy valóban hatékonyan végezzük el az adott munkát, koncentráljunk csak arra, ne hagyjuk, hogy kizökkentsenek. Ha egyszerre egy dologgal foglalkozunk, hamarabb is végzünk vele.

Az időnk értékes! Érdemes elgondolkodnunk a leírtakon, és mérlegre tennünk, hogy mi magunk, hogyan is gazdálkodunk az időnkkel. Hiszen az időnk véges. Ha most csupán a munkaidőnk nézzük: ha látjuk a munkánk értelmét, szeretjük azt, amit csinálunk, képesek vagyunk benne a személyes céljaink felé haladni, ha képesek vagyunk alkotni, és fontos a közösség, amelyben dolgozunk, akkor jó érzésekkel töltenek el bennünket a munkával töltött hétköznapiak.

Hum Krisztina

3. Nem fontos, de sürgős – Ide tartozik minden, ami kimozdít a fókuszált munkából, pl. csörög a telefon és más témában kell választ adni. Ha ezekből sok van, az rengeteg időt elvesz a tervezett teendőinktől.

4. Nem fontos, nem sürgős – Ezek azok a tennivalók, amelyeknek legtöbbször semmi közük a céljaink eléréséhez. Akár címkézzük fel őket, hogy „majd egyszer”, vagy töröljük véglegesen.



BOTH FERENC (1954–2022)

Kavalecz Imre emlékezése

Az angol költő, a metafizikus költészet legkiemelkedőbb egyéniségének gondolatait ízlelgettem a minap. Eszembe jutottak John Donne gondolatai nem is tudom miért.

„Senki sem különálló sziget; minden ember a kontinens egy része, a szárazföld egy darabja; ha egy göröngyöt mos el a tenger, Európa lesz kevesebb, éppúgy, mintha egy hegyfokot mosna el, vagy barátaid házáat, vagy a te birtokod; minden halállal én leszek kevesebb, mert egy vagyok az emberiséggel; ezért hát sose kérdezd, kiért szól a harang: érted szól.”



Ezt az idézetet választotta 'Akiért a harang szól' című regényének mottójául Ernest Hemingway.

Decemberben lesújtó, szomorú halálhír érkezett. A családi értesítés tudatta a kegyetlen tény, hogy Both Ferenc december 2-án, türelemmel viselt betegségét követően elhunyt.

Régóta ismertem Ferit, akkortól amikor hozzánk került a MÁV-INFORM-ba, a 90-es évek végén. Kollégák voltunk. Nehéz elveszíteni egy kollégát is, nagyon nehéz. Emlékszem minden közös munkánkra. Az a segítőkészség, tudás, szakmai alázat és emberiség, ami őt jellemezte – tette kellemes és felejthetlenné ezeket a munkákat. Huncut mosolya mindig is kiült az arcára, derűség áradt egész lényéből. Akik ismerték, tudták, hogy nagyon szereti hivatását, munkáját mindig maximalistaként végezte. Imádta a vasutat. Hangját sokan ismerték, hiszen a Magyar Rádió Reggeli krónikájának közlekedési műsorában ügyeletesként ő is tudósított a vasútról, a vasúti közlekedési helyzetképről.

Amikor nem is olyan régen, jó pár éve nyugdíjba ment, bizonyára eltöprengett, és rádöbent arra, hogy bizony lezárult egy nagy korszak, el kell hagynia a hivatását, a vasutat – amiért és ahol egész életében dolgozott, 43 éven át. Ennyit már nem tölthet ki az elkövetkezendő időkben a természet rendje szerint, annyi, amennyit eddig élt, már nem fog. Rádöbent erre és bizonyára feltette magának a kérdést: vajon eddigi földi élete során mit alkotott, sikerült-e

a világban maradandó értéket is létrehozni? Számított-e a világnak, hogy itt élt a földön. Mi, akik ismertük, tudjuk a választ. Nem volt hiábavalóság élete. 43 évet húzott le a MÁV kötelékében.

Most, hogy felszállt a másvilág vonatjára, már nincs visszaút, az utat már megtette a más tájakon való utazásnak. Azt a vonatot bizonyára egy erős gőzmozdonyparipa húzza, vonszolja egyre távolabb. A szerelvényben szalonkocsik vannak, sok jó utassal, akiknek – hozzá hasonlóan – más tájakon, más dimenzióban folytatódik a túlvilági életük. Ott aztán a szalonkocsiban kellemes zene szól, egy bázongorista közreműködésével, s az andalító muzsika alatt beszélgetések zajlanak. Az életről, a hivatásról, a jószágról, mindenről, amit maguk mögött hagytak az ottani utasok. Amikor a vonat átlépi az evilági szürkéség alkonyát, egy másik függöny gördül fel, amelyen át nagy fényesség árad a horizontra, ezüstös fényesség. Most még az út eleji fagyos tájakon, komor hegyek között, hatalmas völgyhidakon és alagutakon át visz az út előre. A másik világ mozdonyvezetője tett még pár lapáttal a kazánra, a gőz túlhevült, a mozdony és a vonat begyorsult, csikorognak az acélkerekek a síneken, a messzire vezető véges végtelenbe.

Szeptemberben még beszélgettem vele telefonon, jó hangulatban, még tervezett. December 3-án, névnapján szerettem volna felhívni...

Emlékét megőrizzük!

Elsőprő siker a Metal 99 Kupán!



Tavaly decemberben szervezték meg ismét a Metal 99 Kft. szervezésében megvalósuló focikupára, amelyre a korábbi évekhez hasonlóan a cég meghívta a MÁV-START csapatát is, hogy a többi 8 csapattal együtt megmértesse magát. A részt vevő csapatokat a Metal 99 Kft. szakmai partnerei alkották, közülük többen a MÁV-Volán-csoportból vettek részt a bajnokságon. A cég 30 évre visszatekintő múltjában kiemelkedő szerepet töltött be a vállalatunk, tekintve, hogy több projektben is sikeres volt az együttműködésük. A projektek közül a legnagyobb a vasúti kocsik régi, mechanikus ajtóinak az automatizálása.

A MÁV-START csapatában 11 focizni szerető kolléga fogott össze és lelkesen érkezett meg az inárcsi sportcsarnokba. A köszöntőbeszédet követően feszített tempójú csoportmeccsekkel indult a bajnokság. Rövid meccseken kellett bebiztosítani a csoportelsőséget, amit a csapatunk sikeresen teljesített. Így a kezdeti három csoport első helyezetteinek a csoportjába kerültünk, hogy megmérkőzzünk a tornagyőzelemért. A három csapat között az utolsó másodpercekig izgalmas mérkőzések zajlottak, melyekből győztesen a MÁV-START csapata került ki. A tagok nagyon elfáradtak, de elégedetten és győzelemittasan vette át a bajnoki kupát!

Jó volt megélni az elmúlt évek hosszas kihagyása után, hogy a mindennapi munkában együtt szorgoskodó kollégák a sportban is egy erős, összetartó csapatként működnek. Köszönjük a meghívást a Metal 99 Kft. vezetőségének! Hajrá foci, hajrá MÁV-START!

A csapattagok: (fent balról jobbra) Dóri Gábor, Dóri Krisztián, Oláh Levente, Tóth Dezső, Kékesi László, Mészáros József, Neue Vilmos (lent balról jobbra): Katona Balázs, Juhász Tibor, Szabó István, Hegedűs Márk

A bajnokság csapatai (végeredmény sorrendjében): MÁV-START Zrt., MÁV-VAGON Kft. – Békéscsaba, Metal 99 Kft., MÁV-VAGON Kft. – Szolnok, KRAVTEX Kft., Dunakeszi Járműjavító Kft., BKV Vasúti Járműjavító Kft., BKV Zrt., MÁV-VAGON Kft. – Székesfehérvár



A Spitzbergáktól Japánig – Explorer túrák '23

Kutyaszánoznál a sarkkörön? Kipróbálnád a Shinkansent? Megcsodálnád a világ egyik legszebb vasútvonalát a svájci Alpokban? Vagy hazánk különlegességeit fedeznéd fel? Az idén 25 éves Explorer Vasutas Világjáró Klub 2023-ra is rengeteg élményt kínál tapasztalt túravezetőkkel, költséghatékony megoldásokkal és változatlan lelkesedéssel.

Mindenki bakancslistáján szerepel egy olyan úti cél, amit az életben egyszer muszáj látnia. Mert hiába a rengeteg, gyönyörűbbnél gyönyörűbb fénykép, a részletes útifilmek, soha nem lesznek ugyanolyanok, mint ott lenni és személyesen látni, átélni, megélni egy helyet. Arról nem is beszélve, hogy egy saját készítésű háttérkép a legrosszabb, legszürkébb napon is képes mosolyt csalni az arcunkra, és új lendületet adni a mókuserékhez.

Az Explorer Klub kínálata között nagy valószínűséggel most is van olyan túra, ami ott szerepel a régi vágyai között, vagy ha eddig álmodni sem mert arról, hogy oda egyszer tényleg eljuthat, rájöhet, hogy minden csak elhatározás kérdése. Éppen ezért az egyesület a túráit

a lehető legalacsonyabb költséggel tervezi, igaz, soha nem alszanak ötcsillagos szállodai lakosztályokban. Itt a hangsúly máshol van.

Az Explorer Klub ugyanis nem utazási iroda, hanem egy lehetőség. Lehetőség, hogy megvalósítsa az álmait, hogy világot lásson, hogy kalandokat éljen át, hogy élményeket szerezzen, és hogy egy baráti csapat tagja legyen. Nem szuperhősöket vagy milliomosokat várnak, hanem átlagembereket.

Vannak egynapos és egyhetes, belföldi és külföldi, ingyenes és kicsit drágább túrák, visszatérők és igazi kuriózumok is. A felkészült, tapasztalt túravezetők pedig csak tovább fokozzák az élményt!

Fedezd fel – éld át – szerezz örök élményt!

Irány az északi-sarkkör!

Március 11–17.

Igazi különlegesség a világ végén – a telet megenni nem akarók számára. A Spitzbergák Európa legészakibb földterülete, túl az északi-sarkkörön, ahol eddig még soha nem járt vasutas csoport. Kutya- és motorosszánozás, jégbarlang, befagyott vízesés és mínuszok. A székely mondás pedig itt is érvényes: a medve nem játék! Igaz, itt fehér rokonától kell tartani.

Vasúti tematikájú túrák

Japán és a szuperexpressz

Április 28. – május 6.

Április 28. – május 9.

A vasútrajongók Mekkája. Japánba két túra is indul. Az egyikben annyit vonatozunk, amennyit csak tudunk, a másikban belekóstolunk a japán trópusokba. Shinkansen, városok és homokos tengerpart.

A világ legszebb vasútvonalán

Májusi gleccservasutazások az Alpokban

Idén 4 túra is indul az olasz, svájci és francia Alpokban. Bernina, Gleccser, Gornergrat és Mont Blanc Expresszek – ezek azok a vonatos túrák, amik mindenkit elvarázsolnak. Lenyűgöző látvány fantasztikus panoráma vonatokból.

„Aranyos” Prága

Július 21–23.

Az egyik legszebb városnéző úti cél. Prága minden szeglete csodákat rejt, a kocsmák hangulata pedig rabul ejt. Vasútrajongóknak, gyerekekkel utazóknak, nagy gyerekeknek és különlegességre vágyóknak kötelező program a vasutas vendéglő, ahol vonatok hozzák ki a rendelést.

A bányavasút titka

Október 7.

Felsőpetényben feltárul a föld mélye. Egy ma is működő tárnát fedezünk fel, ahol most is működik egy akkus bányavasút. Kristályok, geológiai csodák, és egy kis vonatkozás. Családoknak is szuper túra!

Csohány Domitilla



Az egyesülethez a www.explorerklub.hu oldalon vagy a QR beolvasásával tudsz csatlakozni.





A MÁV Szimfonikus Zenekar ZENÉBEN UTAZIK 2023-ban is!

A MÁV Szimfonikus Zenekar 2023-ban is ragyogó programokkal várja a klasszikus zene rajongóit. Bérletes koncertjeink törzsközönége és a zenekar baráti körének tagjai olyan közösséget alkotnak, amelyhez érdemes csatlakozni, hiszen a minőségi hangversenyek a zenei élményen túl a személyes találkozások örömeit is jelentik. A zenekar 1947-től tart bérletes előadásokat Budapesten olyan rangos koncerttermekben, mint a Zeneakadémia, a Müpa, a csodálatos Festetics Palota, neves karmesterek és kiváló szólisták közreműködésével. További részletek és bérletvásárlás: <https://mavzenekar.hu/szoke-tibor-mesterberlet-2022-2023/>

Zenei élményekben gazdag, boldog új évet kíván mindenkinek a MÁV Szimfonikus Zenekar!

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. február 20.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujzag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „*ABoldog karácsonyt kíván a Vasutas Magazin szerkesztősége*”
A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Ilia Ádám Zsolt** olvasónknak!

| FOLYAMATOSAN LEHET JELENTKEZNI A MÁV ZRT. ÉS A VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI NK KFT. | BANKI HOZADÉK NÖVELESE | SZERETTELLEL | OKIRAT BEFEJESZŐ SZAKASZA | KÖR KÖZEPÉ! | CECÉNÉL ÖMLIK A SÁRVIZBE | ALKOTÓRÉSZ | RAG. A-NAK PÁRJA | SINE LOCO, RÖVIDEN | ...-JONES; SZIN,NŐ | A DARU ÉS A LIFT IS EZ | RÉSZ. RÖVIDEN | PÁRATLAN VESŐ! | NŐI NÉV | MUZSIKA | FELHÚZZA A NYŰLŐCIPŐT | A TALLIUM VEGYJELE | DÍJ- VAGY ÁR-SZABÁS |
|--|------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------------------|------------------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|
| 1 | | | | ELESÉG KESE-RŰEN GÚNYOS | | | | | | | CSILLAG, LATINUL ANGOL NŐI NÉV | | | | | | |
| AZ ALJÁHOZ | | | | | | | | TEMATIKA, RÖV. HOLLAND VÁROS | | | | ANCSA RÖVID VIDEO-FILM | | | | KELVIN JELE | |
| EMELKE-DŐ (ÚT) | | | | | | | | | | | | | ABAÚJI VÁROS A 3. SZEMÉLY | | | | |
| FUNDA-MENTUM | | | | | RÓMAI 1000-ES SZER-VUSZ! | | CSILLAG-KÉP NEVE DINNYE NEDVE | | | | | | | | | | |
| A MŰLT IDŐ JELE | | ERDÉLYI VÁROS LIBA-BESZÉD! | | | | ÉNEKLŐ-SZÓCSKA TEJ-TERMÉK | | | DARÁLÓ SÚJTÁS, CSAPÁS | | | | | VÉGRE ÉRTEM! ... MILAN; SP, KLUB | | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | ... BABA; MESEHŐS IGE | | | | SÁMSON ELÁRU-LÓJA |
| ÓPIUM-TARTAL-MÚ NÖVÉNY | | | | INDIA HATÁRA! FÉL TUCAT | | | OGÓRÓG CSAK ISTENNŐ KOLONIA | | | | MŰANYAG-FAJTA POMPÁS, REMEK | | | MODERN RÉSZLET! FESZÍTŐ-ESZKÖZ | | | |
| JEGY KÖZEPÉ! | | VADAT ÚZ BEKÖVET-KEZIK | | | | | CSUPÁN CSAK SZERE-LEMISTEN | | | | KÉRDŐ-SZÓCSKA BARANYAI KÖZSÉG | | ÉSZAK, RÖVIDEN PÁRA! | | | ELEKT-RON ÜREG (TÁJSZÓ) | |
| HAZAI ÉNEKES-NŐ | | | | | CSÉSZÉ JELZŐJE NAGY LAKOMA | | | | LOVAT ETET SIEMENS | | | | | | | | |
| MEG-PÖRKÖ-LŐDÖTT | | | | | | FILMVÉG! DOBÚTÓ VÉGE! | | LAKÓ-HELYISÉG NOBÉ-LIUM | | ÚTÓ SZÍN A KÁR-TYÁBAN GIGA- | | | | RANDIVÉG! HOSSZÚ MORZE-JEL | | | |
| ÉLES LE-VELŰ LÁPRÉTI NÖVÉNY | | | | SZÍNHÁZ-ÉPÜLET TŰZ MAGJA! | | | | | | | | | MAGA ELŐTT NYOM JOULE | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

A nagy vonatrablás



„Itt a farsang, készül a fánk, hatalmas móka vár itt ma ránk” – mondogatta kedvenc farsangi versét Donát bácsi, a mozdonyok leghíresebb cukrásza, a fánkok mindentudója, a V43-as flotta legédesebb mestere. A kicsik nagy kedvence most is hatalmas munkában volt, a városi farsangi ünnepségre készítette a szalagos és lyukas, töltött és töltetlen, lekváros és csokis, pöttyös és csikos, mázas és porcukros, kerek és hosszúkás, vagyis a végtelen számú és formájú puha finomságokat. Donát bácsit mindenki szerette és messziről felismerte, köszönhetően hófehér sapkájának és az áramszedőjén csücsülő óriás fánknak.

S hogy hol készültek Donát bácsi messze földön híres fánkjai? Hát a mögötte található kocsiban. Ez a kocsi maga volt a csoda: olyan volt, mint egy automata cukrászüzem. Az egyik pulton kelt és dagadt a tészta, a másikon sült a fánk, a harmadikon készültek a mázak és a töltelékek. A kéményből pedig olyan finom illat lengte be a környéket, hogy az arra járók a legszívesebben a levegőbe is beleharaptak volna.

A kisváros farsangi ünnepsége mindig az év egyik legnagyobb eseménye volt. A délelőtti ovis és iskolai jelmezbál után a főtérre sietett mindenki karneválozni – és a jól megérdemelt fánkot elfogyasztani. Aki ugyanis eljött a télűző mulatságra, biztos, hogy nem maradt fánk nélkül. Ez már amolyan hagyomány volt, itt emberemlékezet óta nem volt farsang fánk nélkül. A város apraja-nagyja most is nagy lelkesedéssel várta az estét. A főtér már teljes pompában ragyogott, közepén bekészítve várta a tűzgyújtást a hatalmas máglya, hogy körbetáncolva azt biztosan elűzzék a telet. A téren egyre gyülekeztek az emberek, ki jelmezből, ki anélkül, de mindenki fánkra éhesen. Mindeközben a közeli erdőben is készülődött valami. A rettegett rablóvezér, Guruló Janó éppen eligazítást tartott csapátának. És ez nem sok jót jelentett. A minden hájjal megkent gazfickó sok bosszúságot okozott már a város lakóinak, de a farsangot ő is mindig vígan ünnepelte.

A rendező pályaudvaron délutánra el is készült Donát bácsi a fánkokkal, 6 teljes kocsit pakolt tele, hogy biztos jusson mindenkinek – esetleg még repeta is. A villanymozdony elindult hát a szállítmánnyal egyenesen a főtérre, ahová mindig nagy üdvrivalgás közepette gurulhatott be. Menet közben éppen azon gondolkodott, hogy idén a fahéjas-szilvalekváros szalagos fánk, vagy a mogorókrém töltelű, esetleg a rózsaszín tetejű cukormázás lesz-e a legnagyobb kedvenc? Ő biztos nem tudna válaszolni, ezért így, ebben a sorrendben kérné őket egymás után... Belefeledkezve gondolataiba a szívbaj jött rá, amikor a váltó előtt a szürkületben hirtelen elé ugrott valaki. A vészfékezés után már csak arra eszmélt, hogy a szemét eltakarták, és ráparancsoltak, hogy szépen lassan induljon tovább. Azt azonban így is érezte, hogy a váltónál rossz irányba kanyarodik – nyilván azt is átállították. A V43-as nem is

értette, mi történik, hiszen nem aranyrudakat szállított, hanem farsangi fánkokat. De a rablók beszélgetéséből hamar rájött, kik az elkövetők.

– Adj előre néhány baracklekvárosat, nem bírom ki a tanyáig!
– kiabált kissé rekedt, de selypítő hangon valaki.

Ez csakis Guruló Janó és csapata lehet – ismerte fel az összetéveszthetetlen hangot Donát bácsi. Rádásul mindenki tudta a hírhedt bandavezérről, hogy a kincseknél csak a hasát szereti jobban. Donát bácsit azonban az aggasztotta a leginkább, hogy el fog késni a farsangról. Ő ugyanis még soha nem késett el, főleg nem a fánkokkal! Mi lesz a gyerekekkel? – gondolta magában, és gyorsan törni kezdte a fejét. Vakon is ismert minden vonalat és vágányt, bekötött szemmel is bárhová eltalált. Eszébe jutott, hogy van egy régi, használaton kívüli pálya, ami megkerüli a várost, de egy helyen vissza lehet vele kanyarodni a főtér felé. Már csak az volt a kérdés, hogy járható-e a sín ezen a régi, rozoga szakaszon, működik-e a váltója, és hogyan veszi rá a rablókat, hogy arra kanyarodjanak? Mivel Janó és bandája nem az eszéről volt híres, Donát bácsi akcióba lendült. – Uraim! – szólt határozottan. A következő váltót át kell állítani, ha a tanyára szeretnének jutni.

– Dehogyan kell! – vágta rá Guruló Janó, itt a térképünk, én magam rajzoltam.

– De pont fordítva tartja. Nézzon fel a Sarkcsillagra, abból rögtön kiderül, merre van észak, és nekünk arra kell mennünk. Janó nem mert vitatkozni, nehogy lebukjon a többiek előtt, hogy ő bizony nem ismeri fel a Sarkcsillagot, a többiek pedig nem mertek ellentmondani a főnöknek, így szépen visszakanyarodtak a város felé, és hamarosan begurultak egyenesen a főtérre. A tömeg éljenzésbe és vidám fánkevésbe kezdett, a rendőrkapitány pedig azon melegében bilincset tett a nagy vonatrablókra. De egy-egy vigaszfánk azért még nekik is jutott!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

REGISZTRÁLJON!

Indul a Vasutas
Magazin **új**, kizárólag
a MÁV-Volán-csoport
munkavállalóinak
szóló **zárt, online** felülete!

WWW.VASUTASMAGAZIN.HU

BELÉPÉS

A TARTALOMBÓL:

- NYEREMÉNYJÁTÉKOK
- KEDVEZMÉNYEK
- ÜGYINTÉZÉS
- FELHÍVÁSOK
- PÁLYÁZATOK
- PROGRAMAJÁNLÓK

Nyereményjáték!

Február elejétől több héten keresztül minden héten
MÁV-os ajándékcsomagot sorsolunk ki a regisztráltak között!

Alakítsuk együtt a Vasutas Magazint, formáljuk közösséggé
online is az ország MÁV-Volán-csoportját!



VASUTASMAGAZIN
A MÁV DOLGOZÓI HÍRPORTÁLJA

