

MÁV-VOLÁN

magazin

**MITŐL LESZ EGY
VÁLLALATTÖBB
EGY SZIMPLA
MUNKAHELYNÉL?**

**IGÉNYELJEN
VÁLLALATI
ORSZÁGBÉRLETET!**

A MÁV applikáció segítségével igényelhető a vállalati országbérlet, amely a cégcsoport valamennyi munkavállalójának ingyenes utazást tesz lehetővé autóbuszon, vonaton és HÉV-en egyaránt.

CÍMLAPSZTORI

A MÁV applikáció segítségével igényelhetünk vállalati országbérletet. Az eddigi tapasztalatok alapján a vállalati országbérlet rendkívül népszerű a cégcsoport munkavállalói között.

HÍREK

Megújul Biatorbágy és Szárliget között a vasútvonal, Határforgalmi megállapodást írt alá a MÁV és a szlovák ŽSR, Döntött a Volánbusz a legvirágosabb állomásairól, Összetett tevékenység az áldozatok segítése, MÁV-VOLÁN-csoport az Autómentes hétfvégén, Reggelivel vártuk a kerékpárosokat Budapesten és Győrben

HUMÁN

Nyílt Nap, MÁV Lounge a Strandfesztiválon, Ötletláda, Okosóra, Mitől lesz egy vállalat több egy szimpla munkahelynél?

RÓLUNK

Nem bokszsák a buszsofőr – Csizmazia László kollégánkkal beszélgettünk Egy példátlan gonddal óvott munkakörnyezet

KÉPEKBEN

Az Óbudai Felsővezeték Szakasz szolgálati helye, Kisvasúti Nap Balatonfenyvesen

MUNKATÁRSUNK

Csipke és gyöngy – Bíró László Csaba kollégánkkal beszélgettünk

BÜSZKESÉGÜNK

„Fontos a tervezés és a következetes munka” – Közösségi Közlekedésért Díjat kapott az idei Vasutasnapon Mondi Miklós területi igazgató

KITEKINTŐ

Nemzetközi hírek – vasúti beruházások a nagyvilágban

KÖRNYEZETÜNKÉRT

Ne pazaroljuk az élelmiszert!

SZABADIDŐ

Érezze jól magát!, Mindenkit vár a MÁV VSC, Keresztrejtvény, Mese

4

6

10

18

22

26

34

36

38

42



32

JÁRMŰPARK

Száz új elektromos járművet helyezett forgalomba a Volánbusz



28

SZOLGÁLTATÁSAINK

Ismét rekordközelezi szezon a Balatonnál

Idén is sokan választották a vasutat a horvátországi nyaralásukhoz

Jegyzet

Ahogy az őszi szezon beindult a magyarországi közösségi közlekedésben, magazinunk is újult lendülettel, megújult formában, új köntösben jelentkezik. Idén nyáron immár harmadik éve működünk közös platformon, a legnagyobb állami tulajdonú közlekedési társaságok – a MÁV és a Volánbusz. Ideje, hogy e munkatársainknak szóló fontos kommunikációs eszközünk is megújuljon, hiszen a MÁV-VOLÁN-csoport lapjaként már vasutas és buszos munkatársainkhoz egyaránt szól. Ezért a Vasutas Magazin 73 éve viselt tradicionális nevét is lecserélve, egyúttal „kívül-belül” megújulva, mostantól még frissebb, üdőbb, élénkebb megjelenéssel és tartalommal jelentkezik. A Szerkesztőség munkatársai ezentúl is azon dolgoznak, hogy minél színvonalasabb és hasznosabb olvasnivalóval szolgáljanak hónapról hónapra itt az újság lapjain és a magazin online felületén egyaránt. Köszönjük a MÁV-VOLÁN-csoport munkatársainak folyamatos figyelmét és érdeklődését, hiszen azok számára, akik a magazint készítik, továbbra is ez a legfontosabb.

Miklós Zsófia
kommunikációs igazgató,
MÁV Zrt.



40

KIVÁLÓ ARÁNYÉRZÉK ÉS ÍZLÉS

– Így született a Miskolc-Gömöri pályaudvar

44

ÉLETMÓD

Édes szőlő, aromás bor

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; **főszerkesztő-helyettes:** Hum Krisztina; **szerkesztők:** Benke Máté, Molnár Zsolt
Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Putsay Gábor, Völgyi Katalin, **Cím:** 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54-60.; **Telefon:** 06 1 511-3801 **E-mail:** ujsag@mav.hu **Címlap:** Molnár Dániel **Fotók:** pixabay, freepik.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archívum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsódi Balázs
Nyomdai előkészítés: Lounge Design Kft. **Korrektor:** Dudás Márta

Igényeljen vállalati országbérletet!

Az immáron ötéves MÁV applikáció segítségével igényelhetünk vállalati országbérletet, amely a cégcsoport valamennyi munkavállalójának, évi 1250 Ft ellenében, ingyenes utazást tesz lehetővé autóbuszon, vonaton és HÉV-en egyaránt. Az eddigi tapasztalatok alapján a vállalati országbérlet rendkívül népszerű a cégcsoport munkavállalói között.



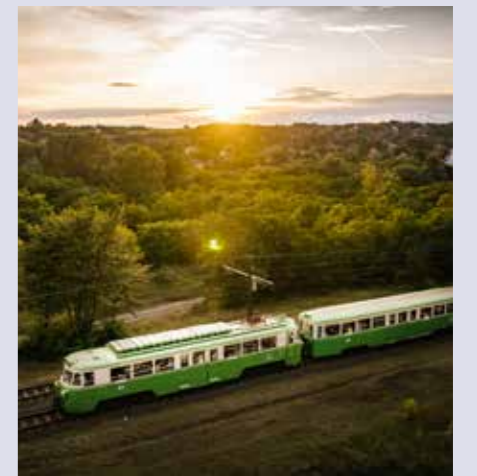
Szeptember 1-jétől igényelhető a vállalati országbérlet, amely ingyenes utazást biztosít minden MÁV-VOLÁN-csoportos munkavállalónak a MÁV-START és a GYSEV belföldi hálózatán, a Volánbusz helyközi járatain, valamint a MÁV-HÉV Budapesten kívüli vonalszakaszain.

Ez a lehetőség a cégcsoport valamennyi vállalatánál, így a Volánbusz Zrt.-nél, a MÁV FKG Kft.-nél, a MÁV KfV Kft.-nél, a MÁV Rail Tours Kft.-nél, a MÁV SZK Zrt.-nél, a MÁV VAGON Kft.-nél, a MÁV Zrt.-nél, a MÁV-HÉV Zrt.-nél, a MÁV-START Zrt.-nél, valamint a Záhony-Port Zrt.-nél dolgozó munkavállalókra egyaránt vonatkozik. Felmerülhet a kérdés, hogyan illeszthető össze ez a vállalati országbérlet a vasúti utazási igazolvánnyal vagy a volánbuszos szabadjeggyel.

A válasz nagyon egyszerű: a vállalati országbérlet nem váltja le a vasúti utazási igazolványt vagy a volánbuszos szabadjegyeket, csupán egy új, szabadon választható, több szolgáltatató járatain igénybe vehető, ingyenes utazási lehetőséget is kínál. Ezzel együtt fontos tudni, hogy a vállalati országbérlet kiváltására kizárólag a munkavállaló jogosult, családtagok és nyugdíjasok nem. A más részére vásárolt vállalati országbérletek le lesznek tiltva, és másik bérlet vásárlására jogosító kód ilyenkor nem jár.

Néhány fontos és alapvető információ az új bérletről

A vállalati országbérlet névre szóló éves bérlet, mely a MÁV applikációban váltható meg, a munkáltató által átadott promózkod felhasználásával, 1250 forint adminisztrációs díj ellenében. A jogosult munkavállalók a vállalati országbérlet kiváltásához használandó promózkodot megkapták a júliusi bérpapírban (az augusztus 7-e után kiküldött bérpapír). Elővételen nem lehet megváltani, a kiváltástól egy évig érvényes, azaz 365 napig. Vasúton csak 2. osztályon érvényes, helyjegyes vonatokon a helyjegyet meg kell váltani. Az országhatárt átlépő járatokon a nemzetközi utazás magyar szakaszához nem vehető igénybe a vállalati országbérlet. A Volánbusz emelt szintű szolgáltatást nyújtó helyközi járatain a távolsági kiegészítő jegyet nem kell megváltani, ugyanakkor az agglomerációs járatokon a vállalati országbérlet csak a Budapesten kívüli vonalszakaszokon vehető igénybe. A kiváltáshoz a MÁV applikációban a kód beütése után 1250 forint adminisztrációs díjat kell fizetni, a bérlet csak ezután lesz letölthető, és az adminisztrációs díj nem visszatéríthető. A személyes adatokat, különösen a nevet, születési dátumot pontosan, a személyazonosító okmányban feltüntetettel megegyező módon kell megadni, mert eltérés esetén a jegyvizsgáló jogosulatlan használat miatt pótdíjazhat.



Gyakran ismételt kérdések

Mivel ez egy új lehetőség, óhatatlanul felmerülhet néhány kérdés, amire mindenképpen választ szeretnénk adni.

• Hogyan tudom igényelni?

Kizárólag a MÁV applikáción keresztül. Az applikáció használatára, a vállalati országbérlet kiváltásához szükséges bérletigazolvány letöltéséhez és a vállalati országbérlet kiváltásának folyamatára az okostelefonok operációs rendszerei szerint külön tájékoztató készült, amely a vasutasmagazin.hu munkavállalói felületén érhető el a „Hasznos” vagy a „Kedvezmények” menüpont alatt.

• Megszűnik az arcképes igazolvány/Volánbusz-szabadjegy?

Nem, ezek megmaradnak és továbbra is a vonatkozó vállalati szabályok szerint használhatók az adott társaság járatain.

• Nekem nincs arcképes igazolványom/Volánbusz szabadjegyem, akkor vállalati országbérletem sem lehet?

De, lehet. Az országbérletre az érintett vállalatok összes munkavállalója jogosult, függetlenül attól, kiváltotta-e az arcképes igazolványt vagy a Volán-szabadjegyet, de a bérlet kiváltásához be kell jelölni, hogy melyik fajta szabadjegyre lenne jogosult. E nélkül nem jelenik meg az ajánlat.

• Elég nekem az arcképes vasúti igazolvány vagy a Volánbusz-szabadjegy az utazásaimhoz. A kóddal vehetek vállalati országbérletet a hozzátartozómnak?

Nem. A kapott kóddal csak annak a munkavállalónak a nevére lehet vállalati országbérletet venni, akinek a részére a kódot kiállították. A más nevére kiállított bérlet érvénytelenítve lesz, és másik kódot sem lehet igényelni helyette.

• Ha a vállalati országbérlettel díjmentesen utazhatok és az arcképes igazolvánnyal is, akkor miért váltsam ki mind a kettőt?

A vállalati országbérlet a belföldi helyközi járatokon jogosít díjmentes utazásra, vasúton csak 2. osztályon. Az arcképes igazolvánnyal 1. osztályon is lehet utazni (szükség szerint a kocsiosztály-különbözeti díjat kifizetve), ez alapján jogosult nemzetközi utazáshoz szabadjegyek kiváltására, érvényes a MAHART és BAHART-járatokon is, és jogosít a vasútegységügyi szolgáltatások igénybevételére és a családtagok részére is igényelhető. Vállalati országbérlettel ezekre nincs lehetőség. Ezenfelül a Volánbusz szabadjegye csak a Volánbusz helyközi járatain jogosít utazásra, ha tehát vasúton is ingyenesen szeretne utazni a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalója, ahhoz szüksége lesz a vállalati országbérletre.

A legfontosabb azonban, hogy a vállalati országbérlet a cégcsoport valamennyi munkavállalójának ingyenes utazást tesz lehetővé autóbuszon, vonaton, és HÉV-en egyaránt.

• Elvesztettem a bérjegyzéket, amin a kódom volt. Kaphatok másik kódot?

Nem, az elvesztett kód helyett új kód nem állítható ki. Azonban a személyazonosság igazolásával a munkáltató a korábban kiadott kódról ad tájékoztatást a jogosult részére.

• Decemberben lejár a személyi igazolványom, aminek a száma rajta van a bérletteken és a vállalati országbérleten is. Mit tegyek?

A vállalati országbérlet tartalmazza a jogosult nevét és születési idejét is.

A személyazonosság igazolására másik, erre alkalmas igazolvány is bemutatható (például útlevél, jogosítvány). Mivel az új személyi igazolványon is ugyanaz a név és születési dátum lesz, akkor a személyazonosság igazolására azt elfogadják. Ha az igazolvány cseréjére névváltozás miatt kerül sor, akkor az adatváltozás bejelentésekor új kódot kell igényelni a munkáltatótól. Az új kód kiadásával egyidejűleg a régi kód (ha azzal vásárlás még nem történt), illetve a vállalati országbérlet érvénytelenítve lesz. Az új kód felhasználása az első kiadott kódnál ismertetett folyamat szerint történik.

• Megszűnik a jogviszonyom, mi történik a vállalati országbérlettel?

A vállalati országbérlet csak és kizárólag a munkaviszony tartama alatt illeti meg a munkavállalókat, a jogviszony megszűnésével a vállalati országbérlet is érvénytelen lesz, mely a bérlet betöltésekor megjelenik a bérleten.

• Nincs okostelefonom, így hogy tudom igényelni a vállalati országbérletet?

A vállalati országbérlet kiváltására csak a MÁV App-on keresztül van lehetőség, más formában nem áll rendelkezésre.

A vállalati országbérlet nagyon népszerű a munkavállalók körében. Szeptember 1-jén már az első nap 4172 bérletet vásároltak a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalói, ami az összes jogosult hét százalékát tette ki. Szeptember 24-éig (lapzártáig) összesen 15 162 darab vállalati országbérletet vásároltak (amiből 427 volt GySEV-es dolgozó, a többiek a MÁV-VOLÁN-csoport érintett vállalatainál dolgoznak). Hegyi Zsolt, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese ezzel kapcsolatban elmondta: „Létrejött az első integrált dolgozó jogosultság a helyközi közlekedésben, méghozzá a ma ismert legkorszerűbb, teljesen elektronikus formában. Ez az arcképes igazolványok és szabadjegyek reformjának első lépése, de az első lépés mindig a legnehezebb.”

MEGÚJUL BIATORBÁGY ÉS SZÁRLIGET KÖZÖTT A VASÚTVONAL

Szeptember 18-án megkezdődött a Budapest–Hegyeshalom közötti fővonalon a Biatorbágy és Szárliget közötti szakasz felújítása, amely tervezetten a decemberi menetrendváltásig tart. A három hónapos vágányzár alatt jelentősen módosul a személyszállító vonatok menetrendje. Emellett karbantartás zajlik a Budapest–Szeged vonalon a Kiskunfélegyháza és Szeged közötti szakaszon azért, hogy ne kelljen sebességkorlátozást bevezetni, így fenntartható legyen a menetrend szerinti közlekedés.

A Budapest–Hegyeshalom közötti 1-es fővonalon a Biatorbágy és Szárliget szakaszon három hónapos vágányzár lépett hatályba szeptember 18-tól egészen a decemberi menetrendváltásig. A vágányzár alatt három ütemben végzi el a MÁV-VOLÁN-csoport leányvállalata, a MÁV FKG a vasúti pálya felújítását. A 29 kilométer hosszú szakaszon a sínek és betonpályák cseréje mellett elvégzik az ágyazatrostálást, vágányszabályozást, továbbá több mint másfél kilométer hosszan az alépítményt (vasúti töltés, bevágás) is helyreállítják. Ezenkívül hat felsővezeték-tartóoszlopot is kicserélnek. A három ütemre felosztott, mintegy három hónapig tartó munkálat sorozat idején 950 darab 120 méter hosszú sínzsalat

helyeznek el, 96 ezer vasbetonaljat cserélnek és mindeközben több mint 100 ezer tonna ágyazati anyagot építenek be Biatorbágy és Szárliget között. A felújításra 32,5 milliárd forintot fordít a MÁV. A vonalszakaszon bevezetett 100 km/órás sebességkorlátozás mellett a vasúti pálya továbbra is biztonságosan járható, a felújítás befejezéséig sem kerülhet veszélybe az utasok és a közlekedés biztonsága. A karbantartással párhuzamosan további beruházásokkal is a Budapest és Bécs közötti jelenlegi menetidő csökkentésén dolgozik a vasúttársaság. **Köszönjük a munkáját minden kollégának, aki részt vesz a felújításban, a közlekedtetésben és a tájékoztatásban, további kitartást kívánunk nekik!**



DÖNTÖTT A VOLÁNBUSZ A LEGVIRÁGOSABB ÁLLOMÁS AIRÓL

A Volánbusz idén tavasszal ismét pályázatot hirdetett autóbussz-állomások számára „ILYEN VOLT – (ILYEN LESZ) – ILYEN LETT!” címmel, amelyre az állomásain dolgozó munkatársakból alakult csoportok jelentkezhettek. A megvalósított elképzeléseket bemutató képes beszámolókat 2023. június 16-ig várták. Nehéz dolga volt a zsűrinek, hiszen 47 pályázat közül kellett kiválasztania azt a 3 állomást, amelyet a lelkes kollégák a leggyönyörűbben szépítettek meg, varázsoltak virágossá.

A Volánbusz összesen 3 525 000 forinttal segítette állomásspépítő csapatait. Cserébe a kollégák lelkes összefogásának köszönhetően újra megcsépültek, felfrissültek az amúgy is rendezett és ápolott állomások. Kíváncsian várták, hogy 2023-ban melyik autóbussz-állomás büszkélkedhet majd a legszebb környezettel, függetlenül az épületek állapotától. A végső sorrend kialakításánál a döntéshozók figyelembe vették a díszkeretek, virággyások túlközte kreativitást, az összképet és a megajánlott összeg lehető legjobb felhasználását. Az első helyezett csapat díja egy közös éttermi vacsora, a második díj egy pizzázás, a harmadik díj egy cukrászdai látogatás. A társaság hálásan köszöni a pályázaton részt vevő csapatok, kollégák odaadó munkáját és kéri, ne csüggedjenek azok sem, akik most nem kerültek fel a dobogóra, hiszen lesz még alkalom a versengésre. Szeretnének ugyanis hagyományt teremteni és az elkövetkező években is meghirdetni az „ILYEN VOLT – (ILYEN LESZ) – ILYEN LETT” állomásspépítő pályázatot. Gratulálunk a nyerteseknek!

Volánbusz KIG



A zsűri szavazatai alapján az első három helyezett sorrendje a következőképpen alakult:
1. Berettyóújfalun, 2. Várpalotán, 3. Makón

HATÁRFORGALMI MEGÁLLAPODÁST ÍRT ALÁ A MÁV ÉS A SZLOVÁK ŽSR

Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója és Miroslav Havrila, a szlovák Železnice Slovenskej Republiky (ŽSR) vezérigazgatója határforgalmi megállapodást írt alá a két pályaműködtető vasúti infrastruktúráinak kapcsolódásáról. A 2023. augusztus 16-tól hatályos nemzetközi szerződés aláírása jelentős eredménynek tekinthető, mivel a modern kor kihívásainak megfelelő jogi dokumentum jött létre, amely összhangban van mind a hazai, mind pedig az uniós jogszabályokkal.



Az új szerződés kidolgozását időszerűnek tartotta a két pályaműködtető, ugyanis 2023. június 1-től a felek közös megegyezésével megszűnt az 1986. november 24-én, Budapesten aláírt, a magyar–csehszlovák vasúti forgalom szabályozásáról szóló egyezmény.

A MÁV szakértői az elmúlt hónapokban munkacsoporti egyeztetések keretében egységes álláspontot tartalmazó dokumentumot dolgoztak ki. A társaságon belüli tárgyalásokat követően a ŽSR és a MÁV jogi, valamint forgalmi területe összehangolta a szlovák és magyar

álláspontokat, és kétoldalú találkozó alkalmával véglegesítették a korszerű megállapodást.

A szerződés elsődleges célkitűzése, hogy a szlovák és magyar fél által működtetett infrastruktúrák összekapcsolási keretfeltételeit meghatározza a közös határvonalon szakaszokon.

A kétnyelvű szerződés a határszakaszok vasúti infrastruktúráinak üzemeltetése, karbantartása, felújítása, átalakítása, valamint korszerűsítése mellett olyan témakörökre terjed ki, mint a vasúti személyzet, a szolgálati nyelv vagy a munkabiztonság.

ÖSSZETETT TEVÉKENYSÉG AZ ÁLDOZATOK SEGÍTÉSE



Van segítség az áldozattá vált emberek számára – erről beszélt Répássy Róbert, az Igazságügyi Minisztérium parlamenti államtitkára az állami vállalatokkal, köztük a MÁV-val kötött áldozatvédelmi megállapodás megújításakor szeptember 12-én, Budapesten.

Az államtitkár köszönetet mondott a partnereknek a társadalmi felelősségvállalásért, az eddig is jó kapcsolatok szorosabbra fűzéséért, üdvözölte, hogy belső képzéseken, rendezvényeken terjesztik az áldozatsegíttel kapcsolatos ismereteket, és minél több emberhez eljuttatják az üzenetet: van segítség. Az áldozatsegítés komplex tevékenység, együttműködést igényel, e téren az igazságügyi tárca már mintegy másfélszáz partnerrel állapodott meg, nyáron pedig létrejött a nemzeti áldozatsegítést koordináló mechanizmus. A hatékonyság, a gyorsaság, a jobb „áldozatelérési arány” és „áldozatirányítás” szempontjából is fontos az együttműködés, a tevékenységek összehangolása – fejtette ki a Magyar Távirati Iroda beszámolója szerint az államtitkár. Hozzátette: egyre több oktatási

intézménnyel is sikerült együttműködést kialakítani, legutóbb az Egri Főegyházmegye területén. A kormány, az Igazságügyi Minisztérium számára nemcsak törvényi előírás, hanem erkölcsi parancs is az áldozatok segítése – hangsúlyozta Répássy Róbert, és megköszönte a négy állami vállalatnak az együttműködést. Répássy Róbert Balczó Barnabással, a Magyar Posta elnök-vezérigazgatójával, Máger Andreával, a Szerencsejáték elnök-vezérigazgatójával, Mátrai Károllyal, az MVM Energetika vezérigazgatójával és Pafféri Zoltánnal, a MÁV vezérigazgatójával aláírta az áldozati jogok szélesebb körű érvényesülése és az áldozatsegítés hatékonyabb megvalósítása érdekében létrejött áldozatvédelmi együttműködés megújításáról szóló megállapodást.

MÁV-VOLÁN-csoport az Autómentes hétvégén

Idén a cégcsoport standjával is találkozhattak szeptember 16-án és 17-én a látogatók az Autómentes Hétvégén a Kálvin téren.

Kollégáink a MÁV-VOLÁN-csoport sátrában az érdeklődőket gyermekfoglalkoztató programokkal, vasútbiztonsággal kapcsolatos edukációs játékkal, kvízzel és különféle ajándékokkal várták. Meg lehetett pörgetni a vasútbiztonsági kérdésekkel ellátott kereket, és ajándékkal jutalmaztuk a résztvevőket. Az Európai Mobilitási Hét

részeként szeptember 16-22. között a MÁV-START és a GYSEV járatain utazók kerékpárjukat díjmentesen szállíthatták, az Autómentes Napon pedig szeptember 22-én 990 forintért megváltható „Autómentes napijeggyel” lehetett utazni. További részletek a www.vasutasmagazin.hu oldalon található.



Reggelivel vártuk a kerékpárosokat Budapesten és Győrben



Idén is csatlakozott a MÁV-VOLÁN-csoport a „Bringás reggeli” országos rendezvénysorozathoz. A cégcsoport munkatársai szeptember 19-én, 7 és 9 óra között Budapest Népliget autóbusz-állomásánál várták reggelivel a kerékpárosokat. A Volánbusz ezúttal nemcsak a fővárosban, hanem Győrben az autóbuszállomásánál is fogadta a bringásokat.

A „Bringás reggeli” kampány célja az aktív és fenntartható mobilitás népszerűsítése. Az országos eseménysorozat megrendezésére az Európai Mobilitási Hét (EMH) részeként, az Aktív Magyarország (Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság) támogatásával, a Magyar Kerékpárosklub koordinálásában került sor. A MÁV-VOLÁN-csoport vállalatai az elmúlt nyolc évben minden egyes alkalommal csatlakoztak a kezdeményezéshez – mint ahogy tavasszal, úgy most, ősszel is. Munkatársaink a Népliget autóbusz-állomás mellett, a ke-

rékpárút és a járda mentén felállított standnál fogadták frissítő itallal, péksüteménnyel és apró ajándékokkal az arra tekerőket, akik reggelizés közben baleset-megelőzési tippeket és tanácsokat hallhattak, illetve kaphattak a Budapesti Rendőr-főkapitányság munkatársaitól. A Start Kerékpár Szaküzlet és Szervíz munkatársai pedig átnézték a bicikliket, és válaszoltak a kerékpárvásárlással, szervizeléssel és karbantartással kapcsolatos kérdésekre is. A legnagyobb érdeklődés a kerékpárosok részéről fél nyolc és nyolc között volt, leginkább a kakaós csigát és az üdítőket kedvelték.

A MÁV, a MÁV-HÉV, a MÁV-START, illetve a Volánbusz közös aktivitása részeként szakértő kollégáink a fenntartható közlekedési módok mellett arra is igyekeztek felhívni a figyelmet, hogy a vállalatcsoport folyamatosan fejleszti a kerékpárosokat segítő szolgáltatásait. A kerékpár praktikus eszközként ugyanis jó lehetőséget kínál az olcsó és viszonylag

gyors közlekedésre, az egészségtudatos életmód megvalósítására, a szórakozásra, a kirándulásra, valamint a sportolásra. Országszerte hatvan helyszínen volt Bringás reggeli. Az Európai Mobilitási Hét programsorozathoz több mint 220 önkormányzat csatlakozott, a települések bemutathatták közlekedéspolitikai kezdeményezéseiket, megoldási javaslatukat, emellett felhívták a közlekedők figyelmét a környezetkímélő közlekedés előnyeire.

Az EMH részeként az Építési és Közlekedési Minisztérium a Belügyminisztériummal és az Energiaügyi Minisztériummal együtt gyermekek számára rajzpályázatot is hirdetett. A jelentkezéseket október 27-ig fogadják a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet honlapján. Megjelent továbbá a Kerékpárosbarát település és a Kerékpárosbarát munkahely pályázat is, erre ugyancsak a KTI honlapján lehet nevezni október 31-ig.



Nekrológ

VÖRÖS JÓZSEF (1946-2023)

A MÁV volt főhidászára, a Vasúti Hidak Alapítvány egykori elnökére, a Sínek Világa szakmai folyóirat főszerkesztőjére emlékezünk.

Vörös József Budapesten született és – édesapja, idősebb Vörös József révén – már gyermekéveiben bepillantást nyert az építőmérnöki, azon belül is a vasúti-hidász-szakma mindennapjaiba.

Nem meglepő, hogy 1964-ben, a Kvassay Jenő technikumból kikerülve, a Hídépítő Vállalat technikusaként tűnt fel, majd 1982-re már főmérnökként dolgozott (építőmérnöki diplomáját 1974-ben szerezte meg a BME Építőmérnöki Karán). A kivitelezésben eltöltött évtizedekben jelentős hídépítési munkákat irányított. Munkáját az új vasbetonépítési technológiák bevezetése jellemezte. A szabadszerelés első hazai alkalmazásáért (Kunszentmártoni Hármaskörös-híd) 1976-ban megosztva Állami Díj kitüntést kapott.

A MÁV-hoz már elismert mérnökként került 1991-ben, mint a Hídosztály vonalbiztos, majd 1993-tól vezetője. A Hídosztály vezetőjeként a szakmai megújulás híve volt, számos – napjainkig is hatással bíró – intézkedés, megoldás, előírás fűződik a nevéhez. 2007-ben vonult nyugdíjba, de aktív maradt, tovább hódolt hobbijának, a hidászatnak. 2006-tól a nagy múltú Sínek Világa folyóirat főszerkesztője lett, ami mellett néhány évig tervezőként, tervellenőrként tevékenykedett, majd 2021-ig hidász műszaki ellenőri feladatokat látott el.

Fontosnak tartotta a felhalmozott tudás átadását, a BGOK, a BME, illetve a Debreceni Egyetem több képzésén oktatott, szakdolgozatokat bírált és 20 diplomatervező – köztük jelen sorok szerzőjének – ipari konzulense volt.

Munkához és szakmához való hozzáállása, elkötelezettsége legkontrasztosabban a Vasúti Hidak Alapítvánnyal kapcsolatos tevékenységében rajzolódott ki. Szakmai vezetőként hamar élére állt az 1993. évi I. Vasúti Hidász Találkozón felmerült kezdeményezésnek: a vasúthidász-szakma hagyományainak ápolására, a belső és külsős szakmai kapcsolatok szélesítésére, fejlesztésére létre kell hozni a Vasúti Hidak Alapítványt. Az 1995-ben alapított Alapítvány működtetésében is elvülhetetlen érdemei voltak, 2012-ig kurátorként, majd elnökként. Az Alapítvány képviselőjében – a MÁV Zrt.-vel szorosan együttműködve – meghonosította a vasúti hidások legjelentősebb rendszeres hazai fórumait, a Vasúti Hidász Találkozót és a vasúti Hidász Szakmai Napot. Az Alapítvány keretében irányította a Pályavasúti Területi Igazgatóságok hidjairól szóló könyvek kiadását. Az Alapítvány Vörös József kezdeményezésére 2001-ben megalapította a rangos Korányi Imre-díjat, melyet a vasúti hidász szakma területén jelentőset alkotó, nagy formátumú szakembereknek ítél és ítél oda a Kuratórium minden évben.

Jól dokumentált szakmai, valamint emberi hagyatéka itt marad velünk, melyet a Vasúti Hidak Alapítvány részéről ápolni, a jelen és a jövő nemzedék elé kiemelkedő példaként fogunk állítani!

Tóth Axel R.
MÁV Zrt. PLI Híd osztály vezetője
Vasúti Hidak Alapítvány elnöke



Vörös József szakmai tevékenységével számos kitüntetést érdemelt ki, melyek közül kiemelendő a Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztje (2007), az MTA Mikó Imre-életműdíja (2018) és a Vasúti Hidak Alapítvány Korányi Imre-díja (2021).

Nyílt nap a Magyar Vasúttörténeti Parkban

Közel 1500 diák részvételével zajlott le szeptember 27-én a MÁV-VOLÁN-csoport hatodik alkalommal megrendezett Nyílt napja. A pályorientációs rendezvényen a vállalatcsoport különböző szakterületei – több mint 160 kollégánk közreműködésével – mutatkozhattak be. Az esemény elsősorban a középiskolában tanuló és pályaválasztás előtt álló felső tagozatos diákokat szólított meg, de kollégáink az érdeklődő egyetemistákat is szeretettel várták. Az eseményen szerzett tapasztalataikról a szakmákat bemutató munkatársainkat kérdeztük.

„Első alkalommal veszek részt a rendezvényen, a vállalatnál egyébként 2012 óta dolgozom. Istvántelekre – a munkavégzési helyemre – ritkán jönnek diákcsoportok, ezért ez egy viszonylag új helyzet számomra. A hangulat nagyon jó, a diákok lelkesedése rám is inspirálóan hat, mert folyamatosan azon gondolkodom, hogy a későbbiekben mivel lehetne még interaktívabbá tenni a szakterületünk standját.”

**Katona Márk, járműszerelő,
MÁV-START**

„Ahogy a tavalyi évben, idén is folyamatos nálunk az érdeklődés, ha megnézed, egymást váltják a gyerekek az asztalunknál. Cserébe persze a feladat is izgalmas: egy kicsi áramkört kell a látogatóknak építeniük, amely a végén egy vasúti jelzőlámpa működését szimulálja. Az áramkört összeállítás után természetesen haza is vihetik emlékké.”

Úgy gondolom, hogy ez egy kicsi reklám a szakmának, a gyerekekkel pedig van idő beszélgetni a forrasztgatás közben. A munkánk eredménye szép lassan láthatóvá válik, tavaly Szombathelyen – a közreműködésünkkel – elindult egy közlekedés automatikai technikus képzés, amelyben duális partnerként vesz részt a MÁV, a jelentkezők száma pedig megduplázódott az előző évihez képest.”

**Mikita Attila, vezetőmérnök,
biztosítóberendezési terület,
MÁV**

„A látogatókban nem csalódtam, éppen olyanok, mint amire számítottam. Nagyon érdeklődők, mi pedig fenn is tudjuk tartani az érdeklődésüket! Még azoknak is, akik nem feltétlenül ebben a tárgykörben indultak neki a rendezvénynek. Ennek az a kulcsa, hogy a standunkon és a bemutatott

autóbuszoknál jelenlévő kollégák jól rá tudnak hangolódni a sokféle gyermek gondolatára. Úgy gondolom, hogy a fiatalok egy ilyen rendezvényen nagyon jó benyomást szerezhetnek a feladataink összetettségéről.”

**Lakits István, szervizmester,
Volánbusz**

„Nem túlzás, ha azt mondom, hogy mi már egy éve készülünk erre a rendezvényre. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján arra kértem a munkatársaimat, hogy ténylegesen mutassuk meg magunkat. A feladat nem okozott nekik problémát, mert mindannyian jól felkészültek, a szakmájuk legjobbjai és ami még fontosabb: nem kijelölés által, hanem önkéntes alapon vannak itt. Pozitív, Nyílt naphoz kapcsolódó tapasztalatokról be tudok számolni, hiszen dolgozik nálunk olyan kolléga, akivel itt találkoztunk először. A standunkon a Társaság tevékeny-

ségéhez kapcsolódóan igyekeztünk minden érdekes területet bemutatni, vannak velünk mérnökök, fejlesztőmérnökök, kollégák az értékesítési szervezettől és a szolnoki területi központtól – ahol járműjavítási feladatokat végezzük.”

**Stánicz János, ügyvezető igazgató,
MÁV VAGON**

„Az első MÁV Nyílt nap óta állandó „kiállító” vagyok, de rengeteg más pályorientációs eseményen is részt veszek, így van összehasonlítási alapom. Egy ilyen rendezvény a MÁV szempontjából célirányos, mert akik ide jönnek, azok pontosan tudják, hogy a közlekedési ágazattal találkozhatnak. A mai napon a MÁV SZK több területe is képviselteti magát, így rengeteg a látnivaló. Természetesen a mozdony-szimulátor a legnépszerűbb aktivitás, de ez mind csak arra apropó, hogy menet közben a fiatalokkal beszélgethessünk. Egy ilyen rendezvényen leginkább azokat kell bevezetni a vasút világába, akiknek ez új terület.”

**Szalay Róbert, iskolarendszerű
képzés vezető BGOK, MÁV SZK**

„Igyekeztünk érdekes dolgokkal előállni, én úgy látom, hogy ezt értékelik a fiatalok. Vegyesen vannak kvízzjátékaink és gyakorlati jellegű feladataink, hogy senkinek se kelljen unatkozni vagy várakozni. Lehet nálunk mérőműszert kipróbálni, illetve egy útvesztő gépjármű is itt van egy munkadarabbal, amin dolgozhatnak a gyerekek. Külsős rendezvényekkel szemben nagy előnye a Nyílt napnak, hogy a jelenlévők, már érdeklődnek a vasúti közlekedés iránt, a szakmáikat pedig arra is alkalmas a mai nap, hogy láthatóvá tegye, mennyi terület dolgozik együtt nálunk.”

**Laczkó Gábor, főépítésvezető,
MÁV FKG**

„Örülök, hogy a MÁV évről évre megszervezi ezt az eseményt, a szakmák itt egyedülálló lehetőséget kapnak a bemutatkozásra. Ez nekünk külön öröm, mert a szakterületünkről az oktatásban sajnos viszonylag kevés szó esik. Nagyon sokan felkeresték a standunkat, a sok látogató közül pedig mindig akad két-három olyan kollégajelölt, akivel komolyan számolhatunk.”

Az ilyen diákoknak már a kérdéseiből is kihallatszik, hogy valóban érdeklődnek irántunk. A szerzteágazó pályadiagnosztikai tevékenységünkben adódóan mindig van valamilyen új fejlesztés a cégünkben, amelyet hangsúlyozunk a standunkhoz látogatóknak.”

**Marosi Ákos, síndiagnosztikai
osztályvezető, MÁV KfV**

„Az idei Nyílt napot élveztük a leginkább, mióta elindult a rendezvénysorozat. Az eseményre jellemző közvetlen, jó hangulat most is érezhető volt, a kollégák és az érdeklődők is megtalálták a közös hangot. A diákok jól teljesítettek a HÉV kvízekben és meglepő módon, a szakmai kérdéseket is nagy arányban választották meg jól. Mivel a HÉV integrált vasúttársaság, ezért elég sok területet foglal magába, így több érdeklődőnek is tudtunk érdekességekkel szolgálni.”

**Benedek András, humánpolitikai
szakelőadó, MÁV-HÉV**

Benke Máté



MÁV Lounge

a Strand Fesztiválon

Zamárdiban, a Balaton partján impozáns környezetben búcsúztatta a MÁV-VOLÁN-csoport a nyarat az augusztus végén megrendezésre kerülő STRAND Fesztiválon. Cégünk egyike volt a 32 kiállítónak, amik különböző aktivitásokkal a látogatók figyelmét keresték.



Jövőre is találkozunk a STRAND Fesztiválon, a MÁV Lounge standjánál!



Második alkalommal vettünk részt kiállítóként az eseményen ahol ismét megtapasztalhattuk, hogy a rendezvény milyen népszerű a családok és a fiatalok körében. A szervezők idén is kitétek magukért a színes programkínálattal, és biztosították a MÁV-VOLÁN-csoport kollégái számára a kedvezményes jegyvásárlás lehetőségét, melyet sokan igénybe is vettek. A fesztivál családi légköre lehetővé tette csapatunk számára, hogy kötetlenebb keretek között beszélgethessünk a vasút iránt érdeklődőkkel. Három nap alatt közel hatvanezer látogatóból mintegy kétezren voltak kíváncsiak ránk. A fesztivál nyugzó hangulatát jellemzi, hogy a standunkra látogatók fél, de akár egy órát is eltöltöttek a különböző aktivitásokkal, élvezve a páraventilátor nyújtotta komfortot, csodálva a gyönyörű balatoni panorámát. A fiatalok a különböző kvízek kitöltése során szívesen pihentek meg a babzsákfotelekben, amiben kényelembe helyezve

magukat akár megismerhették a vállalat-csoport pályakezdő diplomás programját, tájékozódhattak a duális képzésekről, a felsőoktatási ösztöndíjprogramról, illetve a szakdolgozatírási és a szakmai gyakorlati lehetőségek részleteiről.

A MÁV Lounge-ban a humán szakemberek várták aktuális ajánlatokkal a vasút iránt érdeklődőket, ahol a fiatalok az iskolarendszerben tanulható szakmákról, illetve aktuális állásajánlatokról kaphattak tájékoztatást. Az érdeklődők idén is sokféle aktivitást próbálhattak ki, mint például vasúti témájú kérdőívet, keresztrejtvényt és szökecső játékot tölthettek ki, vagy lóhettek gumikacsára és kipróbálhatták a mozdonyderbipályánkat.

A fesztivál idejére társaságunk tette lehetővé az utazók számára a STRAND Fesztivál TravelPass hetijegyet, amely 7 napon keresztül korlátlan utazást biztosított a Balaton körül.



ÖTLETLÁDA

VAN EGY JÓ ÖTLETED? OSZD MEG VELÜNK AZ ÖTLETLÁDÁN KERESZTÜL!

A MÁV-VOLÁN-csoport ötletmenedzsment csapata indította el az Ötletláda Projektet, amely szerint a munkavállalók javaslatokat tehetnek, így együtt alakíthatják a cégcsoport munkafolyamatait, fejleszthetik a technológiát és javíthatják a szolgáltatások minőségét. A munkavállalók újszerű javaslataikról egy formanyomtatvány révén szeptember 1-jétől a kihelyezett ötletládákban adhatnak számot, másrészt a regisztrációt követően a www.vasutasmagazin.hu/otletlada felületén is lehetőség adódik az ötletek rögzítésére, illetve beküldésére. Az ötletek feldolgozása folyamatos, így rövid időn belül visszajelzést kapnak a munkavállalók.

Ha van egy jó ötleted, egy újszerű megoldási javaslatod, akkor számítunk Rád!

Kíváncsiak vagyunk a megoldásaidra, amikkel együtt alakíthatjuk munkafolyamatainkat, technológiánkat és szolgáltatásainkat.

Ha úgy érzed, van már egy jó ötleted, kétféle beküldési lehetőség közül választhatsz és juttathatod el javaslatodat:

- Az E-Ötletládán keresztül a www.vasutasmagazin.hu/otletlada menüpont alatt beküldheted.
- vagy
- Bedobhatod a kihelyezett Ötletládába.

Az Ötletládákat az ügyfélszolgálati irodákban helyeztük el és a további vállalati helyszíneket a www.vasutasmagazin.hu/otletlada menüpont alatt találod.

Hogyan tudod beküldeni az ötleted?

Ha az E-Ötletládát használod, akkor a www.vasutasmagazin.hu/otletlada oldalon megoszthatod velünk a regisztrációt követően az űrlap kötelező elemeinek kitöltésével.

Ha a papíralapú ötletládán küldöd be, akkor az Ötletlap formanyomtatvány segítségével, a kötelező adatok megadásával és a nyilatkozatok elfogadásával teheted meg.

Az ötletek feldolgozása folyamatos. Rövid időn belül visszajelzést küldünk számodra.

Ha az ötleted megvalósítható, akkor díjazásban részesülhetsz, melynek részleteiről később adunk tájékoztatást.

Köszönjük, hogy megosztod velünk ötletedet!

Kérdésedet az otletlada@mav.hu e-mail-címre várjuk.

Üdvözlettel:

MÁV-VOLÁN-csoport, az Ötletmenedzsment csapata



Ötlet beküldése



A *-gal jelölt mezők kitöltése kötelező!

Név:*

E-mail-cím (ha van, akkor vállalati):*

Törzsszám:*

Cégnév:*

(Karikázza be, melyik vállalat munkavállalója!)

MÁV Zrt. - MÁV-START Zrt. - MÁV SZK Zrt. - MÁV FKG Kft. - ZÁHONY-PORT Zrt. - MÁV-HÉV Zrt. - MÁV VAGON Kft. - VOLÁNBUSZ Zrt. - MÁV KfV Kft. - MÁV Rail Tours Kft.

Az ötlet melyik vállalatra vonatkozik:*

(Karikázza be a vállalat nevét!)

MÁV Zrt. - MÁV-START Zrt. - MÁV SZK Zrt. - MÁV FKG Kft. - ZÁHONY-PORT Zrt. - MÁV-HÉV Zrt. - MÁV VAGON Kft. - VOLÁNBUSZ Zrt. - MÁV KfV Kft. - MÁV Rail Tours Kft.

Ötlet megnevezése (Ötlet rövid összefoglaló elnevezése.):*

Ötlet rövid leírása (Ötlet kifejtése, a hátoldalon lehet folytatni.):*

 Elolvastam és elfogadom az ötlet beküldésével a Részvételi feltételekben foglaltakat.* Elolvastam és elfogadom az ötlet beküldésével az Adatkezelési tájékoztatóban foglaltakat.* Tudomásul veszem, hogy az általam beküldött ötlet alapján fennálló szerzői jogvédelem alatt álló szellemi termék felhasználásának jogát előzetesen a MÁV-VOLÁN-csoport részére ingyenesen átengedem.*

Gondosóra

Segítség egy gombnyomással

Mindannyiunknak fontos, hogy idős szüleink, nagyszüleink akkor is segítséget kaphassanak szükség esetén, ha mi magunk fizikailag távol vagyunk éppen. Azonban ennek kivitelezése nehézségeket okozhat. Az ingyenes Gondosóra program azonban a hazai szociális és jóléti szolgáltatások mérföldköveként megfelelő megoldást nyújthat.

Mi a Gondosóra program?

A Gondosóra program a magyar kormány által elindított, ingyenesen igényelhető, 65 év felett alanyi jogon hozzáférhető jelzőrendszeres szolgáltatás, amelynek célja, hogy a saját otthonukban élők szükség esetén egy gombnyomással jelezni tudják segítségkérési szándékukat, teljesen ingyenesen és havidíjmentesen.

Mikor és hogyan segít a Gondosóra?

A Gondosóra által a saját otthonukban élő, 65 év feletti könnyen és gyorsan kapcsolatba léphetnek az éjjel-nappal működő diszpécserközponttal, ahol szakképzett munkatársak nyújtanak segítséget a felmerülő problémákban a megadott kontaktszemélyek bevonásával vagy indokolt esetben a sürgősségi segélyhívó értesítésével.

A Gondosóra számos esetben hozzájárult már a felhasználók körében az életmentéshez vagy egy súlyosabb veszély elhárításához, de hasznos segítséget jelent egy fürdőszobai baleset vagy egy kerti elesés esetén is, valamint például otthoni telefonálási problémák alkalmával, közműszolgáltatás hiányakor vagy

gyógyszerkiváltás akadályoztatása esetén is. A Gondosóra csepp- és ütésálló, így használható zuhanyzás közben is, valamint gyorsulásérzékelővel van ellátva, vagyis elesés esetén automatikus jelzést ad le a diszpécserközpont felé. Karon hordva vagy nyakba akasztva mindig elérhető, így a felhasználója minden körülmény között egy gombnyomással jelezni tudja a segítségkérést.

Hogyan csatlakozhatunk a programhoz?

A Gondosóra program már közel 200 ezres felhasználói körébe díjmentesen, alanyi jogon jelentkezhet minden otthonában élő, 65. életévét betöltött magyar állampolgár. A regisztrációt egyaránt elvégezheti a jogosult személy és a jogosult személy megbízásából bárki. Regisztrálni többféleképpen lehetséges, mindössze a személyigazolványban és lakcímkártyában szereplő adatokra van szükség: online a gondosora.hu weboldalon található regisztrációs űrlap pontos kitöltésével, telefonon, illetve visszahívást kérve a Regisztrációs Ügyfélszolgálat elérhetőségén, valamint papíralapon. A Gondosóra regisztrációjával kapcsolatos kérdéseknél az info@gondosora.hu e-mail-címen vagy a 06/1445-0080-as telefonszámon lehet tájékozódni munkanapokon 9:00-16:00 között.

Sikeres regisztráció esetén a megigényelt eszköz kézbesítése futárszolgálattal történik. A kiszállítás előtt a futárszolgálat értesítést küld.



MITŐL LESZ EGY VÁLLALAT TÖBB EGY SZIMPLA MUNKAHELYNÉL?

Bizonyára sokan egyetértenek azzal az állítással, hogy ha már munkával töltjük időnk jelentős hányadát, akkor fontos, hogy jól is érezzük magunkat. Fontos eleme ennek a béren kívüli juttatások köre, az egészségmegőrzés vagy az utazás támogatása és a munkahelyi légkör. Ismerjük-e alaposan a munkahelyünk kínálatát lehetőségeket? Összeállításunkban igyekszünk összefoglalni a legfontosabb juttatásokat, kedvezményeket, valamint a munkahelyi ajánlási programban rejlő lehetőségeket.

Juttatások

Sokan valószínűleg nem is tudják, hogy a jelenleg hatályos Kollektív Szerződés a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalói számára kedvezőbb feltételeket, illetve juttatásokat (pótlékokat) biztosítanak a munka törvénykönyvben meghatározottaknál. Tagvállalatoknál ezek köre eltérő lehet, azonban fontos, hogy a kollégák tájékozottak legyenek ezekről a lehetőségekről, ezért csoportba szedtük a legfontosabbakat.

Rendszeres juttatások

A munkabérral egyidejűleg kerül utalásra az önkéntes nyugdíjpénztári tagsággal rendelkezők tagdíj-kiegészítése a nyugdíjpénztári számlára, amelynek mértéke tagvállalatonként eltérő lehet. A legtöbb tagvállalatnál bruttó összege a munkavállaló alaphérének 4%-a, a MÁV-HÉV-nél 4 %-a, míg a Volánbusznál 3,5 %, 1%-os önrész vállalása mellett. A cégcsoport vasutas tagvállalatainál azon önkéntes egészségpénztári tagok részére, akik minden hónapban vállalják 2.000 Ft befizetését a pénztári számlájukra, a vállalat tagdíjukat bruttó 6.016 (nettó 4.000) Ft-tal egészítik ki. A MÁV-VOLÁN-csoport leányvállala-

taik a megváltozott munkaképességű munkavállalói részére havi bruttó 20 000 forint egészség támogatást biztosítanak.

Évközi és egyéb kifizetések

Talán a legközismertebb juttatás a minden évben április végéig a Széchenyi Pihenő (SZÉP) Kártyára utalt összeg, amely 2023-ban 120.000 Ft volt, ez az összeg minden kolléga számára alanyi jogn jár. 2020-ban került bevezetésre a lojalitásjuttatás, az idén ennek összege bruttó 350.000 Ft. A Vasutasnaphoz kötődik egyes leányvállalatoknál a szenioritás juttatás: a 15. és azt követően minden 3. folyamatosan eltöltött szolgálati évet elérők egyszeri szenioritás kifizetést kapnak. A Volánbusz munkavállalói lojalitását pedig 5 évenként törzsgárda tagsággal díjazza, melynek keretében a kollégák az 5. évtől oklevélben, a 10. évtől emellett pénzjutalomban is részesülnek. A Volánbusz továbbá éremmel, oklevéllel és pénzjutalommal ismeri el a Kollektív Szerződésben meghatározott kilométert a társaság kötelékében balesetmentesen teljesítő autóbussz-vezetőit. A rendkívüli élethelyzetbe került (például betegség, baleset, káresemény, házastárs

vagy egyeneságbeli rokon halála) munkatársaink támogatására minden évben meghatározott szociális keretösszeget különít el a munkáltató, amelynek felosztása a Központi-, vagy Helyi Üzemi Tanácsok közreműködésével történik, és kifizetésére hó közben kerül sor. Munkabérelőleg folyósítását pedig az a munkavállaló kezdeményezheti, akinek aktuális életkörülményei a jövedelmi helyzetének függvényében aránytalanul nagy terhet jelentenek.

Egészségügyi ellátás

A MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalói és közvetlen hozzátartozói igénybe vehetik a budapesti Észak-Pesti Centrumkórház (Honvéd kórház), illetve országszerte a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. rendelőintézeteinek ellátásait, amelyhez mindössze előzetes időpontegyeztetés és bejelentkezés, esetenként házi orvosi beutaló szükséges. A Volánbusznál az autóbussz-vezetőknél jelentkező alvási apnoe szindróma esetén a társaság támogatást nyújt az alvászegítő készülék megvásárlásához. Amennyiben az alvási apnoe vizsgálat kimutatja, hogy a munkavállalónál alvászavar áll fenn, és egészségi állapotának javításához

terápiás készülék használatát írják elő, a készülék árának kifizetéséhez adóköteles segély biztosítható. Az alvási apnoe támogatás munkavállalónkénti maximum összege bruttó 150.000 Ft, de legfeljebb a számla végösszegéig terjedhet

Kedvezmények

A MÁV-VOLÁN-csoport azonban nemcsak juttatások, hanem kedvezmények terén is számos lehetőséget kínál. Az utazási támogatás már eddig is vonzó ajánlatnak számított a kollégák körében, azonban szeptember 1-jétől egységesen az összes leányvállalat munkatársa kiválthatja a vállalati országberletet 1250 Ft regisztrációs díj ellenében a MÁV applikáción. Ezt követően díjmentesen utazhat vonaton,

buszon, HÉV-en a szükséges felárak megváltásával. A kedvezmények a szabadidős tevékenységek szinte minden körét lefedik, legyen szó testmozgásról, kultúráról, sporteseményekről, fesztiválokról. Kulturális események terén kedvezményes jegyeket válthatunk többek között a Fővárosi Nagycirkusz, az Orlai Produkció, a Pesti Magyar Színház, az Újszínház vagy az Operettszínház előadásaira. 50 százalékos kedvezménnyel vehettünk részt az idei legnagyobb hazai sportesemény, az Atlétikai Világbajnokság esti programjain. Gyermekünk nyári táboroztatására is van lehetőség Zánkán mindössze 1000 forint díj ellenében, amely idén is nagy sikert aratott. A szabadidős és sporttevékenységek széles tárházát kínálja a kollégák által

igényelhető All You Can Move Sportpass, amely a munkavállalók egészségmegőrzésének és rekreációjának hatékony vállalati eszköze. De a MÁV VSC 8 szakosztálya is tárt karokkal fogadja a sportolni vágyókat és családtagjaikat. A MÁV-Telekom együttműködésének köszönhetően a munkavállalók akár 6 kedvezményes mobiltelefon-előfizetést is köthetnek saját célra, illetve családtagjaik számára.

„A kedvezmények a szabadidős tevékenységek szinte minden körét lefedik.”



Munkavállalói ajánlási program (MAP)

A felmérések a pozitív munkahelyi légkőrről is a legjobb munkahelyek egyik fontos ismérveként hivatkoznak. Lényeges tehát, hogy olyan kollégákkal dolgozzunk együtt, akik a vállalati kultúrába illeszkednek, szívesen töltjük velük a napot. A pozitív munkahelyi légkör megteremtésének is jó módszere a munkavállalói ajánlási program, amely akár juttatásként is felfogható, hiszen a MÁV-VOLÁN-csoport is honorálja azt munkatársainak, ha ajánlásuk alapján megfelelő jelöltre talál.

Az ajánló ugyanis nemcsak közvetít, hanem előszűr, hiszen, megmondhatja, hogy kit ajánl be, jól ismeri a meghirdetett pozícióhoz köthető feladatokat, így meg tudja ítélni, hogy a potenciális jelölt mennyire alkalmas az adott munkakör ellátására.

Az ajánlott jelöltet pedig első kézből informálja a munkalehetőséggel, munkakörülményekkel kapcsolatos tudnivalókról. A MÁV-VOLÁN-csoportnál a MÁV, a MÁV-START, a MÁV SZK, a MÁV FKG, MÁV-HÉV és a MÁV-VAGON is működtet Munkavállalói Ajánlási Programot, a Volánbusz Zrt.-nél három munkakörre indult el pilot jelleggel egyelőre a program.

A munkavállalók ráadásul nemcsak a saját vállalatuknál tehetnek ajánlást, hanem a tagvállalatok pozícióira is közvetíthetnek családtagjaik, barátai, ismerőseik köréből.

A közvetítő munkavállaló bruttó 50 000 Ft-ban részesül, ha a beajánlott jelölt felvételt nyert és munkaviszonya a próbaideje lejártát követően is fennáll, majd egy év leteltével további bruttó 50 000 Ft ajánlási díj illeti meg.

Nem bokszzsák a buszsofőr

Az elmúlt időszakban elszaporodtak az autóbusz-vezetők elleni támadások, számos kollégát ért fizikai erőszak munkavégzés közben. Mivel a helyzet kezelése túlmutat a Volánbusz hatáskörén, a társaság a rendőrséggel, az önkormányzattal és a közterület-felügyelettel összefogva keres megoldást az atrocitások elkerülésére. A támadások súlyos következményekkel járhatnak: Csizmazia László autóbusz-vezető támadóját a bíróság mindössze két nap leforgása alatt, gyorsított eljárásban két év börtönre és két év közügyektől való eltiltásra ítélte közfeladatot ellátó személy elleni erőszak miatt. Az esetet az érintett kollégával idéztük fel az érdi autóbusz-állomáson.

Hány kiló vagy?

Most 95 kiló, egyébként 185 centi magas vagyok.

A neked támadó nő vajon miért nem mérte fel az eltérő súlycsoportból adódó különbségeket?

A bírósági tárgyaláson még arra sem emlékezett, hogy azon az este a buszon ült. Így nem is csoda, ha ez az „apró” részlet elkerülte a figyelmét.

A híradások szerint a nő ittas volt, talán ez lehetett a „feledékenység” oka, de haladjunk sorban, kezdjük az elején. Hogy történt az ominózus eset?

Március 7-én este, a fél nyolcas járással indultam Érdről Tárnokra. Az autóbusz-állomáson hárman szálltak fel a buszra, a szóban forgó nő és párja viszont már a Fő téren. Bár nem olyan régóta vezetek autóbust, őket az arcuk és a viselkedésük alapján felismertem: két-három alkalommal utaztak már

velem, igaz, akkor csak egymással vitakoztak hangosan. A korábbi tapasztalat miatt már a felszálláskor előre jeleztem nekik, hogy ha megint „műsort” csinálnak, akkor kénytelen leszek leszállítani őket a járműről. Jó volt a megérzésem. Összesen már heten utaztak a buszon, amikor arra lettem figyelmes, hogy az egyik velem egykorú utas rájuk szól: hagyják abba mások zaklatását. Az egyik fiatal hölgy ugyanis telefonált, s ez nem tetszett a nőnek, aki oda is lépett hozzá.

Veréssel és telefonjának összetörésével fenyegette meg arra az esetre, ha nem hagyja abba a telefonálást. Majd megszorította a fiatal lány kezét. Ezek voltak azok a pillanatok, amikor úgy döntöttem, hogy az első alkalmas helyen félreállok. Így is történt. Kiálltam a forgalomból, behúztam a keziféket és leállítottam az autóbust. Majd kinyitottam a hátsó ajtót, s teljes higgadtsággal közöltem velük, hogy addig nem indulok tovább, amíg nem szállnak le a buszról. Nem köthetnek bele az utasokba és nem inzultálhatják őket. A férfi le is szállt, de a nő szitkozódni és kiabálni kezdett, s már láttam, hogy nem fogunk simán és zökkenőmentesen megválni egymástól. A nő a busz hátlujából elindult előre, erre fogtam a telefont, s tárcsáztam a 112-öt. A fülke ajtaja hátrafelé nyílik, viszont nincs rajta védőplexi. Úgy döntöttem, kinyitom az ajtót, hogy azzal próbáljam meg távolabb tartani magamtól a nőt. Az ajtót még a lábammal is meg kellett támasztanom, mivel jó párszor belerúgott, majd kétszer meg is ütött: egyszer gyomorszájon, egyszer pedig a lengőbordám környékén. Közben kapcsolták a rendőrséget, a diszpécsernek gyorsan összefogaltam az addigi történéseket. Arra kért, maradjak vonalban. Aztán újra felszállt a buszra a páros férfi tagja, és a hajánál fogva rángatta le a nőt a járműről. Mint utólag kiderült: két utas telefontal vette az egész jelenetet.

Milyen sérüléseket szenvedtél?

Rögbisként hozzászórtam az ütésekhez, sérülésekhez, sőt, volt komoly fájdalommal járó bordatörésem is. Szerencsére ettől a két ütéstől nem lett komolyabb bajom.

S hogy folytatódott a történet?

Amikor a rendőrök megérkeztek, a pár még mindig a busztól 10-15 méterre balhézott. Az utasokat megkértem, hogy lehetőleg ne hagyják el a járművet és maradjanak tanúskodni.

Nagyon együttműködőek és kifejezetten jó fejek voltak. Mint kiderült: igencsak jól ismerték a párost, már másnak is meggyűlt a baja velük. Az egyik utas nővérebe például a férfi kötött bele. Ezért volt, aki meg is köszönte, hogy rendőrt hívtam. A telefontal készítettem videó pedíg igencsak jól jött bizonyítékul, mivel az autóbuzson nem volt fedélzeti kamera.

Elég hamar sor került az eset tárgyalására. Voltál már egyáltalán bíróságon?

Nem, még soha, csak a filmekben láttam tárgyalást. Egyedül attól tartottam, hogy nemcsak a nő és a párja lesz ott, hanem a népes familia is. Megtudtam ugyanis, hogy a tárgyalás előtti napon a Terrorelhárítási Központ munkatársai mentek ki a támadó lakcímére; vezetőpórázson, bilincsen hozták be az ülésterembe – végig két rendőr volt mellette. A nőnek ugyan volt ügyvédje, viszont mindig az ellenkezőjét mondta annak, amit előzőleg megbeszélt velem, vagy amit tárgyalás közben az sügött neki. A bírónőnek többször is el kellett magyaráznia, hogy mivel jár, ha lemond a tárgyalásról, s mi történik akkor, ha mégis él ezzel a lehetőséggel. Mivel a tárgyalásról nem mondott le, ezért engem is még egyszer meghallgattak, és persze a videót is levetítették, amin egyértelműen látszott, ahogy a nő ökölrel megütötte. A bírónő egyébként hosszasan sorolta, hogy a vádlott milyen bűncselekményeket követett el az elmúlt években.

Ezek szerint a hatóságok előtt sem volt ismeretlen a személye.

Nem. Mégis, az az igazság, hogy megsajnálta őt. Mindenki bocsánatért esedezett. Békés természetéből adódóan én senkire sem tudok haragudni, maximum egy-két óráig. A nő szinte könyörgött a bírónőnek, hogy ne tartóztassa le: hat éve látta utoljára a gyerekeit, s mostanában lett volna időpontja láthatásra.

A kollégáid mit szoltak az esethez?

Volt, aki odajött és gratulált, volt, aki elmesélte, hogy vele milyen eset történt. S olyan is volt, aki azt kérdezte: miért hagytam magam bokszzsákként megütni. Az egyik kolléga pedig azt kérdezte, megbántam-e, hogy autóbuzs-vezető lettem.

Megbántad?

Dehogyan! Imádom vezetni, buszt, kocsit, traktort – mindegy, csak vezessek. És azt sem bántam meg, hogy nem ütöttem vissza. Hogyan is venné ki magát, ha egy férfi egy nőt ütlegelne, ha egy autóbuzs-vezető egy jeggyel rendelkező utast verne...? Elvből nem tennék ilyet, másrészt fizikai erőmből kifolyólag tisztában vagyok azzal, hogy mire lennék képes. Az íratlan szabályok szerint, ha valakit tenyérral ütnek meg, tenyérral üthet vissza, ha ökölrel, akkor ökölrel viszonozhatja a csapást. Biztos vagyok benne, hogy én nagyobb sérülést okoztam volna neki. De mi történt volna akkor, ha az ütés következtében elesik, beveri a fejét valahová és még a buszon meghal? Akkor helyette most én ülnek börtönben... Én viszont egész végig a családomra, a feleségemre és az akkor 8 hónapos kislányomra gondoltam. Nekem ők mindennél fontosabbak.

Utólag visszagondolva, van valami, amit ma másképp csinálnál?

Nemcsak a hátsó ajtót, de az első is kinyitottam volna. Menekülőutat hagytam volna magamnak, hiszen a támadó akár egy kést is előrántott volna. Ma már éjszakai fény helyett rendes világítással közlekedek, ami kicsit zavaróbb a vezetés szempontjából, de jobb pontosan látni, hogy mi történik az utastérben.

Volánbusz KIG
Fotó: Soós Botond

Egy férfi, több szenvedély

Csizmazia László 2000-ben született Budapesten. Édesapja is a Volánbusz munkavállalója – ugyan-csak autóbuzs-vezető. Fia történetén ő is meglepődött, de mint fogalmazott „ez azért szerencsére nem annyira gyakori”. Laci viszonylag „friss hús”, nemrég került a menetrend szerinti járatokra – 2021 óta dolgozik a busztársaságnál. Nehezen indult a pályafutása, az akadályok és a megpróbáltatások viszont mintha még komolyabbá és még érettebbé tették volna. Talán nem véletlen, hogy a főnöke, Füle István forgalmi üzemvezető is kedveli. Laci általában keveset beszél, még akkor is, ha kérdezik, ha azonban a rögbi kerül szóba, nem igazán fogja magát vissza: megtudjuk, mit jelent ebben a sportban a touch, s mi a különbség a bodycheck és a full contact között. Most a kislányára, Hanka Zoéra koncentrálna, s a munka miatt is nehéz megoldani, hogy lejusson edzésre, de minél hamarabb szeretne visszatérni kedvenc sportjához. Azt reméli, hogy előbb-utóbb gyerekeknek is tud majd edzést tartani.



EGY PÉLDÁTLAN GONDDAL ÓVOTT MUNKAKÖRNYEZET



A Hármashatár-hegy és az Óbudai vasútállomás szomszédságában 2021-ben felépült egy szolgálati hely, az Óbudai Felsővezetékes Szakaszi szolgálati helye, amely több okból is példaértékű lehet a vállalatcsoportnál dolgozók számára. Egyrészt kitűnően reprezentálja, hogy a vasútvállalat is halad a korrallal – és bár nem mindig a kellő ütemben –, de folyamatosan épül, ezzel javítva a kollégák komfortérzetét, másrészt olyan csapat dolgozik benne, akik szívükön viselik a rájuk bízott javak sorsát, és felelős gazdaként bánnak a közvagyonnal.

Az idilli környezet nem csak az új épületnek köszönhető, hiszen az itt dolgozó kollégák elszántsága, olykor pedig szemléltetése is kellett ahhoz, hogy megtartsák a rendet.

Az itt tapasztalható tisztaság, a családi házak komfortfokozatát meghaladó berendezési tárgyak hada, valamint a harmonikus dekoráció minden helyiségben egy olyan munkahelyi körülménygyűjtést festenek az ide látogató szemé elé, amely érezhetően arra törekszik, hogy a dolgozó jól érezze magát.

A szándék nem ördögtől való, hiszen a munkahelyünkön majdnem ugyanannyi időt töltünk, mint az otthonunkban, így nem árt, ha a nap – legalább a körülmények tekintetében – itt is kellemesen telik.

A Budapest-Esztergom-vasútvonal felsővezetékes szakasza

Az itt dolgozó nyolc ember felel a kettes számú vasútvonal üzemeltetéséért, karbantartásáért és üzemzavar-elhárításáért – felsővezetéki hálózat tekintetében. A Gallai Gyula által vezetett csapat ugyanúgy tekint a vonalra, mint az épületre: az övéké, a szó legnemesebb értelmében, hiszen úgy óvják, mintha a sajátjuk volna.

De mit is csinálnak ők, mi a feladatuk a „felsővezetékeseknek”?

Főként a karbantartás, a bejárás, a felügyelet. Így az itt dolgozók leggyakrabban vonalakat vagy állomásokat járnak be, hogy feltárják a hiányosságokat, az esetleges veszélyt keltő helyzeteket.



Gallai Gyula 1989 óta dolgozik a vasútnál, Hatvanban kezdte pályafutását felsővezeték-szerelőként.

A tavaszi és nyári időszakban például a zöldterület karbantartása ró meglehetősen sok feladatot rájuk, hiszen a felsővezeték veszélyeztető növényzetet nyírni, a dőlésveszélyes fákat vágni kell. Bár ez alapvetően nem az ő feladatuk, a kollégák mégis számos megelőző lépést tesznek a zöldnövényzet tekintetében, hogy az üzemveszélyes helyzet ki se tudjon alakulni. E tevékenységet több esetben a szomszédos szakszolgáltatókkal (Pálya, TIZO) közösen megszervezve végzik el a vonalon, így nemcsak az esetleges baleseteket lehet megelőzni – ezáltal a viharos időjárás sokkal kisebb eséllyel okoz üzemzavart –, de a közös munkával ösztönözni is lehet a dolgozókat.

Ezenfelül ők figyelik a súlypogácsákat is (amelyek a felsővezeték fészélik meg – a szerk.), a földelések épségét, a munkavezeték keresztezéseket, szakaszszigetelőket és minden egyebet, amely veszélyeztetheti a vasút biztonságát. Vágányzárak alkalmával a kikapcsolt felsővezeték közvetlen közelről vizsgálják, ha szükséges, beszabályozzák a felsővezetékes gép szerelőkosarából, vagy az oszlopról.

Gallai Gyula a felmerülő feladatokról, az épület létrejöttéről az alábbiakat osztotta meg olvasóinkkal:

A csapat úgy van vele, hogy a kettes vonalat – ahogy az épületet is – a sajátjának tekinti, és így is gazdálkodik vele mindenki. A gazdálkodás szó kiemelt fontosságú, mert így a magukénak érzik ezt a feladatot. Azt szoktam mondani a kollégáimnak, hogy ha ez a vonal szép, akkor legyen rá büszke, hogy tőle szép. Ha nem, és elhanyagolt, akkor szégyellje magát, hogy ilyen munkát hagyott maga mögött. Összességében főként azokat a hibákat kell kiemelten vizsgálni, amelyektől elszakadhat a vezeték, vagy az áramszedő letörését okozhatják, amitől zárlat lehet, mert ezek olyan problémák, amelyek jelentős bevételkiesést okozhatnak a vasútnak. Büszkék is a dolgozók, hogy az utóbbi három évben egyetlen üzemzavar sem volt ezen a vonalon – felsővezeték tekintetében. Ezt továbbra is szeretnénk így megőrizni. A jó munkához viszont motivált ember kell, mert úgy gondolom, hogy egy motiválatlan ember érdektelenül,



nem jól dolgozik. Többféleképpen lehet ösztönözni a kollégákat. Én abban hiszek, hogy meg kell becsülni a munkájukat, vagy éppen szóvá is tenni, és arra törekedni, hogy olyan munkakörülmények között dolgozhassanak, amelyben szívesen vannak, nem érzik azt, hogy ez egy munkahely. Ezt az épületet 2021 januárjában vettük át, és próbáltuk minél szebben és otthonosabban berendezni. Fontos volt az összhang, ami talán érezhető is, ha belép ide az ember. Rengeteg kiegészítővel díszítettük a helyiségeket, ebben pedig partner volt az összes kolléga. Egy idő után megértette mindenki, hogy a hely mi értünk van, a mi jólétünket szolgálja, ezért nekünk is jól kell bánnunk vele. Ennek megfelelően persze szeretnek is itt lenni, hiszen kényelmes, televízióval ellátott kényelmi háló, gyönyörű konyha, bográcsoló, kellemes, gondozott parkrészek, és tágas terasz áll a rendelkezésükre. Mindezeket felül pedig étellel is megtöltik a teret, például örömteli látni, ahogy a munkatársak egymást segítik. Az egyik régi kollégám, Barna László egészen apáskodó a fiatal kollégákkal, és ez nem csak a szakmai tudás átadására terjed ki: nagyon sokszor főznek közösen a konyhában. A napi feladataink, az épület, a

park szépítése mellett a csapatnak egyébként jut ideje a szomszédos szakaszoknak is segíteni a nagyobb volumenű munkákba, karbantartásokba, így szerelési tapasztalatot is szerezhettek a fiatalabb kollégák. A segítség és az összefogás persze kölcsönös, a szomszédos szakaszok is besegítenek nekünk. Nagyon sokat számít, hogy az üzemeltetőnek milyen a kapcsolata a kivitelező vállalkozóval. A miénk egy pozitív példája az együttműködésnek, hiszen nagyon jól sikerült a kettes vonal rekonstrukciója és a felsővezetékes szakasz épülete is, melyre a felsőbb szintű szakmai vezetés is felügyelt. A hatékony közös munka itt is, mint mindenhol máshol kiemelt jelentőséggel bír.

Az Óbudai szakasz példa lehet mindannyiunk számára abban a tekintetben, hogy az ember a munkahelyéről ne csak „elvegyen”, hanem annak valamit vissza is adjon. A visszaadás egyik formája, pedig roppant egyszerű: vigyázok rá.

*Benke Máté
Fotók: Molnár Dániel*

Az Óbudai Felsővezeték Szakasz szolgálati helye

Képősszeállításunkban az Óbudai Felsővezeték Szakasz szolgálati épületének helyiségei tekinthetők meg. Az épület tisztasága és rendezettsége kifogástalan. Azért hogy ez így is maradjon, a kollégák mindent megtesznek. Munkatársaink kényelmét több, televízióval ellátott készenléti hálószoba, konyha, tágas terasz, pingpongasztal, bográcsozásra is alkalmas szalonnasütő hely, park és tágas aula szolgálja.



„A jó munkához motivált ember kell, mert úgy gondolom, hogy egy motiválatlan ember érdektelenül, nem jól dolgozik.”



Kisvasúti nap Balatonfenyvesen

Szeptember 2-án tartották meg a hagyományos kisvasúti napot Balatonfenyvesen, immár 26. alkalommal. A MÁV-START színes családi programokkal várta az érdeklődőket, akik szép számmal jelentek meg az eseményen.



Az ünnepélyes megnyitón részt vettek a térség polgármesterei és az országgyűlési képviselője is, valamint a MÁV és a MÁV-START területi igazgatói is



A kisvasút népszerűsége töretlen továbbra is, rengetegen keresik fel egész év folyamán, hiszen ez Magyarország egyetlen kisvasútja, amelyen az év bármelyik napján utazhatunk.



Családi versenyek keretében egy többállomásos vetélkedőn vehettek részt a látogatók



CSIPKE ÉS GYÖNGY – AHOGYAN MÉG SOSEM LÁTTAD

BIRÓ LÁSZLÓ CSABA – LACUS KÉZMŰVES ÉKSZEREI



Mennyi finom kézmozdulat, biztos öltések, leheletkönnyű anyagok, és számtalan türelmes munkaóra kell ahhoz, hogy egy-egy gyönyörű gyöngygallér elkészüljön. De csupán a szakértelem és anyagismeret biztosan nem elegendő hozzá, hogy a kézműves csodák megszülethesenek. A kézimunkázás szeretete, felmenői tisztelete is kellett ahhoz, hogy munkatársunk, Biró László Csaba a népi iparművészet felé forduljon, és varázslatos ékszereket alkosson.



Biró László Csaba a dolgozó hétköznapokban Szombathely TSZVI celldömlöki telephelyének vezető jegyvizsgálója. Egyúttal a Sárvári Díszítőművész Kör elnöke, kézműveskör-alapító és szakkör-vezető, a Sylvester János Érdemérem kitüntetettje, aki idén nyáron 55. születésnapját a Nádasy Kulturális Központban ünnepelte egy önálló kiállítással, „Lacus kincsei” címmel. A tárlaton láthatók voltak kézműves ékszerei, vert- és hajócsipkái, hímzései, gyöngyből készült brossai, gallérjai és nyakékei.

Anyai nagymamájától a hímzés, apai nagymamájától a horgolás fortélyait tanulta el, édesanyja pedig kötni tanította. 1985-ben férjruha-készítőként fejezte be tanulmányait, majd egy csavarral a vasúthoz került. 1987 óta dolgozik jegyvizsgálóként. De vajon mi volt az, ami a MÁV-hoz vezette immár három és fél évtizede?

Férjruha-készítőként abban az időben nagyon nehéz volt elhelyezkedni, nekem pedig az iskolából kinőve munkába kellett állnom. Egy hirdetésre jelentkeztem jegyvizsgáló munkakörbe, fel is vettek Sárvárra. Hamar megkedveltem a vasutat, és mondhatom, hogy szerencsém is volt, hiszen mindig kiváló munkatársakkal dolgozhattam együtt.

Szabadidejében finom kézimunkákat készít, csipkét, gyöngyöt, keresztszemes hímzést. Mit szólnak a vasutas kollégák a különleges tehetségéhez?

Érdeklődnek, figyelemmel kísérik, eljönnek a kiállításaimra. De gyakran kérnek is kivételes alkalmakra, családi ünnepekre egy-egy darabot. Például készítettem már menyasszonynak ékszert is, és a kollégák a gyöngyből fűzött angyalkáknak is örülnek karácsonykor. Örömmel készítem ezeket a tárgyakat, és ez az öröm az, amit mások is meglátnak. Még azt is megoldjuk a vezénylésben, hogy szerda délutánként szabad lehessenek a szakköri tevékenységem miatt. Vagy pihenőnapon vagyok, vagy reggelre végzek. Jó érzés, hogy ilyen jó itt a vasutas közösség.

A kézimunka, a kézművesség szeretetét családi vonalon szerette meg. Melyik kézimunkát kedveli leginkább?

A keresztszemes hímzést, a gyöngyfűzést és a csipkeverést is szeretem. Nehéz választani, de most talán a keresztszemes hímzést mondanám, hiszen annyiféle a tájegység, és mind eltérőek a motívumok, mások a színek. Nagyon változatos az a gazdagság, ami a népművészetben ezt a kézimunkát jellemzi. Nekem a legszebbek a kapuvári, a palóc, az erdélyi, a kalocsai tájegységek hímzései. Legtöbbet a Sitkén élő Varga Mrika hímző népi iparművésztől tanulhattam.

„Örömmel készítem ezeket a tárgyakat, és ez az öröm az, amit mások is meglátnak.”

A gyöngyfűzésre 6 éve találtam rá, Pálné Osvald Éva gyöngyfűző népi iparművésztől lestem el a fortélyokat. Azóta minden évben részt veszek az általa vezetett, felnőtteket invitáló nyári táborban, ahol a sárközi ékszereket, gyöngyfűzési technikákat tanulhatjuk meg. Remek barátságok szövődtek itt! Másik nagy szenvedélyem a csipkekészítés. Feltűnt, hogy a népi hímzések szélén gyakran találunk finom csipkeszegélyt. Így kezdődött az érdeklődésem. Szerencsémre rátaláltam Balogh Lajosné Edit néniire, aki vert csipke népi iparművészként tanított, 1 évig jártam hozzá.

Mi az, ami a népi ékszerek készítésére inspirálta?

Láttam ezeket az asszonyokat, láttam, mennyi tudás van a kezükben, fejükben, és láttam, milyen gyönyörű alkotások születnek általuk. A népművészetben ezernyi csoda és titok van, és az érzések bámulatos kifejezőeszközeit találjuk meg. Ezek azok, amelyek inspiráltak, és amelyek ösztönöznek a mai napig is.

Ma a népművészet iránti rajongás, a magyar néprajz tárgyi eszközei felé fordulás erősödni látszik, például a ruhaipar is gyakran használja az elemeket. Hogyan látja szakkörvezetőként a fiatalok érdeklődését e régi művészetek felé?

A hímző szakkörünk 60 éves volt tavaly, kézműves szakkörünk 8 éves. De az a helyzet, hogy sajnos, nincs fiatal érdeklődő, szakköreink tagjai inkább a középkeresetű táborát erősítik. Vannak próbálkozásaink azért, hogy jobban bevonjuk a fiatalokat is. A nyáron például Erzsébet-táborban vezethettem foglalkozást.

Volt néhány fiatal, aki gyönyörűen kihímezte a kalocsai rózsát, és érdeklődött, talán el tudok hinteni így néhány „morzsát”. De a családjunkban az egyetemista unokahúgom már mindent megtanult tőlem, ha látom a szépséges alkotásait, tudom, hogy azért mindig lesznek követők, akik szívvel-lélekkel továbbviszik ezt a tudást.

Melyek a kedvenc munkái? És van-e emlékeztető darab a gyönyörű alkotások között?

Most a szívemnek legkedvesebbek a sárközi gyöngyészereim. Készítettem már nyakbavetőt, amely a mellet és vállat takaró ékszer, a sárközi menyasszony viselete. Elkészült ennek a párja, a szorítók, amely egy derékra való öv, és van a csafring, amelyet pedig a fejre, a pártára raknak. Színekben leginkább a lilát, rózsaszínt szeretem.

De a kedvenc munkám mindig az, amin éppen dolgozom, amivel örömet szerezhetek másoknak. Szűkebb környezetemben, Sárváron mindenki ismer, mindenki tudja, ki az a Biró Lacus. Számomra ezek a barátságok a legértékesebbek.

Köszönjük a kellemes hangulatú beszélgetést!

Hum Krisztina

ISMÉT REKORDKÖZELI SZEZON *a Balatonnál*



A tavalyi évhez hasonlóan idén is rekordmennyiségű utas választotta a MÁV-START járatait a balatoni kikapcsolódáshoz. A balatoni járatokon az előszezontól, május közepétől a főszezon végéig 2,3 millió viszonylati utazást szolgáltak ki. Mivel ősszel is sokan készültek a Balatonnál pihenni, ezért a szeptember 24-ig kiterjesztett utószezoni menetrenddel, sűrű közlekedéssel biztosított a MÁV-START eljutást a Balatonhoz a fővárosból és több dunántúli városból.



Az eddigi rekordot jelentő 2022-es bázishoz képest ugyan közel 15 százalékkal csökkent a jegyértékesítés, azonban ez nem jelent tényleges utazási visszaesést, ugyanis sokan kihasználták a vármegye- és országbérlet nyújtotta pénztárcabarát megoldásokat.

A május közepétől június közepéig tartó előszezon 450 ezres utazásszámmal együtt a főszezon végéig, augusztus 27-ig 2,3 millió viszonylati utazást regisztrált a MÁV-START a magyar tengerhez tartó vagy onnan elindított járatain. Csak a főszezon figyelembe véve a déli part továbbra is kiemelkedően népszerű, oda 1,3 millió, az északira pedig 580 ezer viszonylati utazás történt.

A legtöbben a tanítás előtti utolsó hétvégét használták ki, augusztus 25-26-án 38-40 ezer napi viszonylati jegyvásárlást rögzített a személyszállító vasútvállalat, ezt az augusztus 18-19. és július 14-16. közötti napok eredményei követték.



Emeletes vonatok

Idén is segítettek a Balatonnál nyaralók utazását az emeletes KISS motorvonatok. A Szob és Fonyód közötti Jégmadár expresszvonat közlekedése idén bővült, július 10-től augusztus 20-ig munkanapokon is igénybe lehetett venni a KISS motorvonatokat, a szezonban több mint 45 ezren használták ki. Hétvégi napokon Nyíregyháza és Siófok között (Debrecen, Szolnok érintésével) a Panoráma expresszvonat és a Szolnok-Fonyód közötti Vitorlás expressz is korszerű, akadálymentes, klímás, emeletes KISS motorvonattal közlekedett. Ugyancsak emeletes vonatok jártak a hétvégi csúcsidőben, vasárnap estéknként a déli partról Budapestre: Fonyódról az Esti Csók InterRégió, míg Balatonszemesről a Napfürdő InterRégió.

Népszerű járatok

A balatoni helyjegyköteles vonatok átlagos kihasználtsága az előző évi 58-ról 60 százalékra emelkedett. A legsikeresebb helyjegyes járat a Záhonyból – Debrecenen, Szolnokon át – Fonyódra közlekedő Aranypart expressz volt, ahol másodosztályon átlagosan 92 százalékos kihasználtságot mértek. A Szegedet és Kecskemétet Balaton-szentgyörggyel összekötő Aranyhíd expresszvonaton is kiemelkedő, 84 százalékos volt az ültettségfoglaltság. Fontos fejlesztés volt a keleti országrészből közlekedő expresszvonatok esetén, hogy idén már elsőosztályú kocsin is utazhattak a Balatonhoz. Az InterCitykre korlátozott számban, kedvezményes – helyjegybiztosítást magában foglaló – interneten és MÁV appon vásárolható, a balatoni vonalakra érvényes Okosjegyből az elő- és főszezonban 40 ezret adott el a MÁV-START. A legtöbben Siófok, Zamárdi, Balatonfüred, Keszthely és Balatonföldvár felé vették az irányt ezzel a jegytermékkel.

Az utasok többsége idén is önkiszolgáló csatornán vette meg a jegyét, a MÁV applikációval 26, az ELVIRA menetrendi tervező segítségével 14, míg automatából 17 százalékuk. Az automaták közül a Déli pályaudvariak, a kelenföldiek és a siófokiak állnak az élen a nyári forgalmuk tekintetében. Ezeket követik Székesfehérvár, Balatonlelle és Balatonfüred állomás jegyértékesítő berendezései.

Összességében a nyári termékekből (Balaton24/72 napijegy, Balaton kerékpárjegy) az előző évhez képest nagyságrendileg ugyanannyit értékesített a MÁV-START: a Balaton24/72 termékcsaládot csaknem 25 ezren váltották meg. A megtett távolságtól függetlenül 400 forintba kerülő Balaton kerékpárjegyből a tavalyi 58 ezer után idén már csaknem 62 ezret értékesítettek. A néhány kora reggeli és késő esti személyvonat, valamint az éjszakai Bagolyvonatok kivételével minden balatoni vonatra kötelezően megváltandó kerékpárhelyjegyből pedig 90 ezer fogyott idén. Ez azt jelenti, hogy hetente 4500-5500 közötti bringás választotta a vonattal történő utazást a magyar tengerhez.

Még mindig a START Burger a legnépszerűbb

Az idei nyári szezonban tíz étkezőkocsiból – amelyek a Balaton IC-kben is közlekedtek – hat már kívülről és belülről is megújult, és itt nemcsak az utaskomfort javult, hanem a járművekbe új konyhatechnikát, modern berendezéseket szereltek. Az utasok is elégedettek a fejlesztésekkel, amit mi sem bizonyít jobban, mint-

hogy a Balaton InterCityken a szezon során közel 3000 hamburger és 5000 korsó sör fogyott, melyek az étkezőkocsik legnépszerűbb termékei közé tartoznak. A nyári szezonban Budapest és Keszthely között kétóránként közlekedtek belföldi forgalomban étkezőkocsik a Balaton

IC vonatok részeként, amelyekben a jellegzetes magyar fogások mellett új ízekkel kiegészített streetfood jellegű ételek is megtalálhatók az étlapon, amelyet évről évre fejleszt a vasúttársaság az utasok visszajelzései alapján. Az északi part sem maradt fedélzeti szolgáltatás nélkül, ott a főszezon idejére a Kék Hullám

InterCityken volt megtalálható a hazai gyártású IC+ 1+ prémium- és bisztrószakasszal rendelkező kocsik, amelyen lepényekkel és könnyedebb harapnivalókkal vártuk az utasokat. A bisztrókocsik az elő- és az utószezon során pedig a Balaton InterCitykben közlekedtek.

Balatoni retró láz

A nyári szezon már-már elmaradhatatlan eseménnyel a balatoni retró hétvégék, amelyekből idén is kettőt rendeztek meg. Az első július 8-a és 9-e közötti eseményen a Balaton északi és Keszthely-Tapolca közti vasútvonalán klasszikus járműcsodák idézték fel a régi idők vasúti közlekedését, vonatjait.

Idén mindkét alkalommal az üzembeállításuk 60. évfordulóját ünneplő M61-es Nohab mozdonyok kaptak kiemelt szerepet. A Goldtimer Alapítvánnyal közös szervezésben, a

vasúti programokhoz igazodva retró repülésre is lehetőség nyílt az egykoron MALÉV-hoz tartozó Li-2 típusú légszárnyas repülőgépen. A vasútállomások és repülőterek közti átszállást a Volánbusz ikonikus, a nosztalgiajárművek rajongói körében már jól ismert, Ikarus 55 típusú „Faros” buszai segítették. A retró hétvégéken ezen kívül a legnépszerűbb programnak természetesen a 424-es Bivaly által vonzatott vonatok bizonyultak, de nagy érdeklődés övezte a retró étlappal előállító Utasellátó szerelvényeit is a hétvégék folyamán.



Idén is sokan választották a vasutat a horvátországi nyaralásukhoz

A COVID-járványt átvészelve, hosszú idő után idén volt az első olyan év, ami korlátozásmentesen telt. Ez a nemzetközi utazások számában is megmutatkozott. A MÁV-START nemzetközi járatai kapacitásuk határaihoz közeledve közlekedtek egész évben, az Adria IC pedig rekordot döntött, de a Retro Istria expresszvonatunk is jelentős utasforgalommal zárta a nyári szezont.

Már augusztusban meghaladta a Splitbe közlekedő Adria InterCityvel utazók száma a tavalyi év eredményét és szintén nagy népszerűség övezte a Rijekába, valamint Koperbe közlekedő Retro Istria Expresszt is. Az Adria InterCityvel szeptember végéig, az utószezonban is kedvező áron utazhattak az utasok a tengerpartra.



Adria InterCity

A szezon során több mint 12 ezer utas vásárolta meg jegyét az Adria IC-re a tengerpart eléréséhez. Ez már jelentősen több, mint a tavalyi szezonban elért eredmény, a két évvel ezelőtti – a pandémia miatti korlátozások, bizonytalanságok következtében lecsökkent – utazásszámnak pedig a kétszeresét is meghaladja. Az utasok kétharmada már a tavaszi elővételes időszakban megvásárolta a jegyét, ezt nagyban segítette az online jegyváltási lehetőség is: az idei szezonban már az utazók fele foglalta le ilyen módon a helyét az utazáshoz.

A Lonley Planet által Európa 10 legszebb vasúti útvonala közé tavaly beválogatott nemzetközi járat közlekedése nem állt le a nyár végével, egészen szeptember 27-ig utazhattunk Splitbe a járatral. Az idei évben is minden kedden, pénteken és vasárnap, míg Splitből hétfőn, szerdán és szombaton közlekedtek a szerelvények. A Keleti pályaudvarról 18:45-kor induló vonat pihentető éjszakai utazás után 9:44-re érkezett az Adriai-tenger partján fekvő Splitbe. Visszafelé 17:55-kor indult Splitből, Budapestre másnap 9:35-re érkezett, így a hazaút is kellemesen tudott telni a fekvő- és hálólhelyes kocsikban, valamint az idén 75 éves Utasellátó általi kiszolgált étkezőkocsiban. Az IC-re Budapesten (Keleti pályaudvar és Budapest-Kelenföld) kívül Székesfehérváron, Siófokon, Fonyódon, Balatonszentgyörgyön, Nagykanizsán és Gyékényesen lehetett felszállni, illetve hazafelé leszállni, így biztosítva a minél több helyen való átszállásos kapcsolatot a horvát tengerparta. A vonatban a magyar vasút egyik legelegánsabb étkezőkocsija közlekedett, melyet akár belföldi utazás keretében is érdemes volt felkeresni.

Retro Istria Expressz

A nyáron nagy népszerűségnek örvendett a Retro Istria Expressz is, mely a szlovén tengerparton fekvő Kopert és a horvát tengerparton lévő Rijekát kötötte össze egy éjszaka alatt Budapesttel. A nosztalgikus, 1970-es és 80-as évek utazásait idéző, a legkedvezőbb árú tengerparti utazást nyújtó járatot augusztus végéig több mint nyolcezer vették igénybe. A Retro Istria vonat koperi ágában a fekvőhelyes kocsik 40-50%-os, a rijekai ág hálókocsijai pedig 50-80%-os kihasználtsággal, az ülőhelyes kocsik 30-40% közötti kihasználtsággal közlekedtek mindkét tengerparti város felé. A szezonban több mint 4800 utas utazott a vonat ezen ágán kimenő forgalomban és 3000 utas a bejövő forgalomban.

Kálmán Imre EuroNight

A 2022-2023-as menetrend egyik legfontosabb újdonsága volt a nemzetközi közlekedésben, hogy új német város vált átszállás nélkül elérhetővé Budapestről éjszakai vonattal: 2022 decemberétől a Kálmán Imre EuroNight München helyett már Stuttgartig közlekedik, Augsburgot, Ulmot, Göppingent érintve érkezik

Baden-Württemberg tartomány fővárosába. Ezzel a MÁV-START jelentős éjszakai vonathálózatát tovább gyarapodott és mind a dél-németországi magyar diaszpóra, mind a kiránduló vagy üzleti utasok számára új, kényelmes közvetlen kapcsolat jött létre. A járatot 2023 első hat hónapja között több mint 28 ezer utas vette igénybe. Az utasok több mint 45%-ának kapcsolódott az utazása Stuttgarthoz, ebből 53% Budapest–Stuttgart között utazott, 39,5% pedig Bécs és Stuttgart között.

A vonatot az utasok több mint 20%-a (5800 fő) vette igénybe müncheni utazáshoz, az érintett utasok több mint 75%-a Budapest–München között használta a járatot és mintegy 19%-a Bécs–München között. A járat magas, 90%-os hálólhelyfoglaltsággal és 70-90% közötti fekvőhelyfoglaltsággal közlekedett. Az ülőhelyfoglaltság a nyári hónapokban elérte a 60-70%-os szintet.

Wiener Walzer EuroNight

A Zürichbe közlekedő Wiener Walzer EuroNight vonatok utasforgalma az év első felében 18%-kal nagyobb forgalmat generált havi összevetésben 2022-ről 2023-ra. A vonat magas foglaltsági kihasználtsággal közlekedik, az ülőhelyek 70%-os, fekvőhelyek 73% feletti, míg a hálókocsihelyek 97% feletti kapacitással, tekintettel, hogy a térségbe az osztrák Nighjet-szolgáltatás mellett ez jelent jó eljutási alternatívát kedvező áron az utasközönység részére.

Corona

A Budapest–Kolozsvár–Csíkszereda–Brassó között közlekedő Corona vonatok utasforgalma az év első felében közel 30 000 körül realizálódott, ez hasonló érték, mint a tavalyi. Érdemes megemlíteni, hogy a közel azonos érték azért is értékelhető pozitívumként, mert a vonat tavalyi utasforgalmára jelentős hatással bírt a pandémiás korlátok lazulása, valamint az Ukrajnában kirobbant háború elől Románián keresztül utazó ukrainai menekültek forgalma. A vonat ülőhelyfoglaltsága 21-23% között változik, fekvőhelyfoglaltsága 55-75% közötti, míg hálólhelyfoglaltsága 50-80% között van.

Metropol

A Budapest és Berlin, valamint közvetlen kocsikkal Prága és Krakó–Varsó felé éjszakai eljutást biztosító Metropol vonatok utasforgalma Magyarország és Németország között januártól júniusig 22%-kal növekedett tavaly óta, míg 2022-ben 16,8 ezer utazás történt a járatral, addig idén már 20,5 ezer. Az utazásszám-emelkedés a vonat Magyarországra érkező ágában mutatható ki, amit magyarázhat egyrészt a pandémiás időszak befejezte, és hogy egyre jelentősebb a nemzetközi turizmus és Magyarország is egyre népszerűbb desztináció a külföldről érkezők számára, ezáltal európai turisták számára is. A vonat ülőhelyfoglaltsága mintegy 50%-os, fekvőhelyfoglaltsága 50-60% közötti, míg hálólhelyfoglaltsága 70-80%-os szinten van.

Molnár Zsolt

SZÁZ ÚJ ELEKTROMOS JÁRMŰVET HELYEZETT FORGALOMBA A VOLÁNBUSZ



Jelentősen bővült a Volánbusz környezetkímélő, elektromos meghajtású flottája az elmúlt másfél évben: a társaság száz új elektromos autóbust állított forgalomba a HUMDA Zrt. Zöld Busz Programjának támogatásával. Az összesen 17,8 milliárd forint értékű beruházásnak köszönhetően a fővárosi agglomeráció és hat vármegyeszékhely helyi járműállományának jelentős része megújult, ennek köszönhetően csökkent az érintett térségek levegőjét terhelő károsanyag-kibocsátás.

A HUMDA Magyar Mobilitásfejlesztési Ügynökség Zöld Busz Programjának segítségével létrejött autóbuszflotta-fejlesztés a Volánbusz, az MVM-csoport, valamint a Mobiliti Volánbusz Kft. együttműködésében valósult meg. A HUMDA kiemelten fontosnak tartja, hogy – a kormányzat céljaival összhangban – hazánk 2050-re nettó klímasegélyes orszaggá váljon, ehhez érdemben hozzájárul az általa koordinált Zöld Busz Program. A program lényegét jelentő, a közösségi közlekedés megújítását célzó új és jelentős feladatok hosszabb távon is meghatározzák az ügynökség tevékenységét.

A szolgáltatásával az ország csaknem minden települését elérő Volánbusz a fenntartható közösségi közlekedés megteremtése érdekében célul tűzte ki, hogy a közel hatezer darabos autóbusz-állományának mintegy felét elektromos járművekre cseréli 2030-ra. A fejlesztések érdekében a közlekedési társaság olyan partneri együttműködésekre törekszik, amelyek elősegítik a közép- és hosszú távú elképzelések megvalósítását.

A Volánbusz és konzorciumi partnere, a Mobiliti Volánbusz száz elektromos autóbusz és a hozzájuk kapcsolódó töltőberendezések beszerzésére nyújtott be több sikeres pályázatot a Zöld Busz Program keretében. A közlekedési vállalat az első negyven

jármű szállításáról 2021. július 27-én, további hatvan e-busz vásárlásáról 2022. április 1-jén kötött megállapodást. A járművek a fővárosi agglomerációban, illetve Székesfehérvár, Zalaegerszeg, Győr, Eger, Szolnok és Szeged helyi közlekedésében javítják a személyszállítás szolgáltatási színvonalát, hozzájárulva a fenntartható közösségi közlekedés megerősítéséhez.

„Jelentősen fiatalodott és korszerűsödött az autóbuszflotta.”

A fejlesztések a Zöld Busz Program átlagosan 76 százalékos mértékű, vissza nem térítendő támogatásával valósultak meg. A fővárosi agglomerációban – Budakeszi, Budaörs és Törökbálint térségében – 2022 tavaszától negyven elektromos meghajtású, Mercedes-Benz eCitaro típusú autóbusz zöldíti a járműállományt, a beruházás értéke mintegy 7,6 milliárd forint. Az agglomerációs flotta szülő kivitelű járműveinek közel kilencven százaléka alternatív meghajtású, átlagéletkoruk 1,7 év.

Az agglomerációban közlekedő e-buszok az üzembe helyezés kezdete óta mintegy 2,5 millió kilométert tettek meg. Jelentősen fiatalodott és korszerűsödött annak a hat megyeszékhelynek a helyi autóbuszflottája is, ahol szintén elektromos autóbuszok zöldítik az állományt.

Székesfehérváron 2022 júliusa és októbere között 12 darab Ikarus 120e típusú e-busz állt forgalomba, azóta már közel hat-százezer kilométert tettek meg, csaknem valamennyi városrészben csendes, kényelmes, környezetkímélő utazási lehetőséget kínálva a vármegyeszékhely lakóinak. A fejlesztés értéke 1,96 milliárd forint.

A projekt utolsó szakaszában, 2023 májusában és júniusában összesen 48 BYD K9UD típusú elektromos meghajtású autóbusz érkezett öt vármegyeszékhelyre: Zalaegerszegen tizenegy, Győrben tizenhárom, Egerben hat, Szolnokon tíz, Szegeden pedig nyolc jármű állt forgalomba, a nagyvárosok flottájának 9-39 százalékát megújítva és jelentősen csökkentve a helyi állományok átlagéletkorát. Az utolsó szakaszban érkezett járművek és a töltőberendezések beszerzési értéke nettó 7,7 milliárd forint volt. Zalaegerszegen már a helyi járatok, így az elektromos autóbuszok is igénybe vehetők ország- és vármegyebérletekkel is.

A Zöld Busz Program keretében beszerzett e-buszok közös jellemzői:

- alacsony padlós, kéttengelyes, elektromos meghajtású szóló járművek,
- légkondicionáltak,
- kerekesszék, illetve babakocsi elhelyezésére kialakított hellyel, a felszállást segítő rámpával, elektronikus utastájékoztató rendszerrel, fedélzeti és a vezetést segítő kamerarendszerrel, valamint USB-töltővel vannak felszerelve.

Egy feltöltéssel ténylegesen megtett kilométer

Típusonként jelentős eltérés tapasztalható, amely főleg a beépített akkumulátorok különböző kapacitásának tudható be.

Típus	Átlag hány km-t mennek egy feltöltéssel?
ECITARO 628 631	180–250 km
ELECTROBUS 120.EL (IKARUS 120e)	300–380 km
K9UD	250–320 km

Töltési idő

Típus	Töltési idő
ECITARO 628 631	4–5 óra
ELECTROBUS 120.EL (IKARUS 120e)	2,5–3 óra
K9UD	2,5–4 óra

Fontos: a gyakorlatban soha nem 0%-ról 100%-ra töltik fel az akkumulátorokat!

A Zöld Busz Program keretében beszerzett elektromos buszok átlagfogyasztása hozzávetőleg 105,8 kWh/100km. A 100 db régi, korszerűtlen dízelbusz leállításának köszönhetően – évi mintegy 6 millió km-es futásteljesítménnyel számolva – nagyságrendileg 5500 tonnával kevesebb szén-dioxid kerül a légkörbe.

A Volánbusz elektromos hajtású buszainak üzemanyag-ellátását az MVM Mobiliti Kft. és a Volánbusz közös vállalata, a Mobiliti Volánbusz Kft. által telepített töltőberendezések biztosítják. Az MVM Mobiliti a most lezárult projekt során fontos szerephez jutott: az e-buszokat országsszerte kiszolgáló töltőparkok telepítésével nagyban elősegítette, hogy a károsanyag-kibocsátás és általában a fosszilis üzemanyagok felhasználása is csökkenjen a közlekedésben. A Volánbusz elektromos flottája – a dízelüzemű járművek kiváltásával – évente mintegy 5500 tonna szén-dioxidtól mentesíti az érintett települések levegőjét, ami 2000 személygépkocsi éves szén-dioxid-kibocsátásának felel meg. A közel száz nagy teljesítményű elektromos töltőállomás telepítésén túl a Mobiliti Volánbusz a töltők üzemeltetésével biztosítja az elektromos autóbuszokat kiszolgáló speciális infrastruktúra működését. Az MVM-csoport mint társadalmilag felelős, komplex

Néhány érdekesség:

- 5500 tonna szén-dioxid nagyságrendileg megegyezik azzal, amennyi 31 millió km személygépkocsi futása közben keletkezik;
- ez hozzávetőlegesen 2000 db magánhasználatú személygépjármű átlagos éves futásával egyenértékű;
- annak a CO₂-mennyiségnek a megkötéséhez, amely az elektromos buszok üzemeltetésének köszönhetően nem kerül a légkörbe, 80 ezer lombos fa ültetésére lenne szükség;
- az elektromos buszok éves villamosenergia-fogyasztása 2384 háztartás átlagos évi fogyasztásával egyenértékű;
- az elektromos buszok éves villamosenergia-fogyasztása megegyezik Debrecen 10 napi háztartási villamosenergia-fogyasztásával;
- a 102 db elektromos busz egy év alatt akkora utat tesz meg, amivel közel 140-szer tudnánk megkerülni a Földet.

portfólióval rendelkező energetikai cégcsoport fontos célkitűzése, hogy 2030-ra a közép-európai régió országaiban meghatározó, karbonsemleges megoldásokra építő energia- és infrastruktúra-szolgáltatóvá váljon, vezető szerepet betöltve az ügyfelek energetikai igényeinek átfogó kiszolgálásában. Az MVM Zrt. folyamatosan keresi az együttműködési lehetőségeket az állami tulajdonú társaságokkal, az egymásra épülő lehetőségek, szinergiák minél hatékonyabb kihasználása érdekében.

A Volánbusz mindent elkövet annak érdekében, hogy az elektromos autóbuszok üzemeltetése hosszú távon is költséghatékony legyen. A vállalat ennek érdekében átfogó fejlesztési program előkészítését kezdte meg, amelynek keretében a töltéshez szükséges energia jelentős részét előállító napelemléteszek telepítésének lehetőségeit vizsgálja.

Volánbusz KIG, Fotó: Schwéd-Trecek Éva

„FONTOS a tervezés és a következetes munka”



Közösségi Közlekedésért Díjat kapott az idei Vasutasnapon Mondy Miklós területi igazgató, a MÁV Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged vezetője. Vele beszélgettünk a díjról és az igazgatóság területén zajló munkákról.



Kicsit egyszerűnek tűnik az első kérdés, de számított erre az elismerésre?

Nem számítottam rá, de nagyon örülök, és óriási megtiszteltetés ez nekem. Ugyanakkor azt gondolom, hogy ez a díj nemcsak engem illet, köszönettel tartozom a pályavasúti területi igazgatóság 2400 munkavállalójának is.

Véleménye szerint mivel érdemelte ki ezt a díjat?

A szegedi igazgatóság területén, amely három vármegyét teljesen, szintén három pedig részlegesen lefed, az elmúlt években jelentős, nemzetgazdaságilag is fontos beruházások zajlottak, zajlanak. Megemlíteném a Budapest–Belgrád (Bu-Be), a Békéscsaba–Lőkösháza, a Szeged–Röszke–(Szabadka) közötti vasútvonalak felújítását, továbbá azt is, hogy Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedik az ország első vasútvillamosa a Tram-Train, csúcsidőben 20 perces követési rendben, az utasok meglégedésére.

Míndez nagyon sok többletfeladattal jár és nemcsak az üzemeltetés során. Gondolok itt arra is, hogy a BuBe projekt miatt, tavaly augusztus 1-től a Szerbia felé irányuló tranzitforgalom a szintén átépítés alatt álló Röszke, átmenetben hagyja el az országot. Mindezekkel együtt a tavalyi évben 19 projektben dolgoztunk. A többletkehervonatok és az átépítésekhez igazodó, folyamatos technológiváltozások napi szinten a hiba- és üzemzavarelhárításoknál, a tervezett karbantartásoknál, valamint a forgalom szervezésben is folyamatos kihívásokat jelentenek. A 140-es vonalon az amúgy is sűrű távolsági és regionális forgalom mellett kell közlekedtetni a tehervonatokat, az infrastruktúrát olyan szinten kell tartanunk, hogy a menetrendsze-

rű közlekedés ne sérüljön. Emellett a beruházásoknál biztosítjuk az üzemeltetői háttérrel, tervekkel véleményezünk, hiszen egy-egy vasútvonal felújításának a befejezése után hosszú távon mi leszünk az üzemeltetők.

Hogy halad a Békéscsaba–Lőkösháza vonal felújítása és a második vágány építése?

Az ütemterv szerint a jövő évben mindkét új vágány eléri az országhatárt. Az átépítési technológiának megfelelően, már most is üzemel olyan szakasz, ahol már új vágányon közlekedhetnek a vonatok.

Milyenek a pályaállapotok a szegedi igazgatóság területén?

Az említett három nagy projekt befejeztével rendkívül korszerű vasútvonalakat kapunk üzemeltetésre, amelyek az utazóközönség és a vállalkozó vasúti társaságok nagyobb meglégedését szolgálják. Az eredeti pályaparaméterek fenntartása érdekében Kiskunfélegyháza–Szeged között jelenleg folyik a pálya felújítása. A munkálatok várhatóan november közepén fejeződnek be. Folyamatban van a Kiskunfélegyháza–Szeged vonalszakasz átépítésének tervezése, amely érinti Kiskunfélegyháza állomást és a vonalon több helyen két vágánnyal is számol. A Békéscsaba–Szeged vonalra és Hódmezővásárhelyre is nagyon ráférne a felújítás, ennek tervezése is most zajlik.

Mióta dolgozik a vasútnál?

Idén augusztus elsején volt negyvenegy éve, hogy a vasútnál dolgozom. Forgalmi területen kezdtem a munkámat, Nagykőrös állomáson darabszámláló/kocsifelíróként. Forgalmi szolgálattevőként szolgáltam Nagykőrösön, Cegléden

és Kecskeméten is. Tizennégy év forduló szolgálatos évek után, 1996-ben kerültem kinevezésre Kecskemét Alsó állomásra állomásfőnökné.

Ezt követően Szentesre kerültem, ahol az akkori szervezeti változásoknak megfelelően, a szentesi Regionális vasút, Forgalmi Szakigazgatóságba történő beintegrálását és későbbi vezetését kaptam feladatul. 2004-ben a területi Forgalmi Osztályon kezdtem dolgozni forgalmi szakértőként, majd forgalomfelügyeleti alosztályvezető, forgalmi osztályvezető lettem. A pályavasúti területi igazgatóságok, 2013 júniusában történt megalakulásakor pályázat útján nyertem el a műszakiigazgató-helyettesi pozíciót. Pályavasúti területi igazgatóként 2016. január 1-től végzem a munkámat.

Családtagja dolgozik a MÁV-nál?

Pályafutásom kezdetén Nagykőrösön, nagybátyám és egy unokabátyám volt vasutas. A párom a MÁV SZK Zrt. Humán Üzletág Ügyfélszolgálatánál, a középső lányom pedig a MÁV Zrt. szegedi Humánpartner Szervezeténél, humánpartnerként dolgozik.

Mi az Ön szakmai hitvallása?

Minden esetben a szakmaiságot helyezem előtérbe. A megoldások emberének tartom magam, vallom, hogy a leghosszabb út is az első lépéssel kezdődik, ezért az előre gondolkodás és a gondos tervezés nagyon fontos!

Az út során nem riadok vissza a nehézségektől, az esetleges szükségszerű korrekciótól sem. Munkatársaimnak szoktam mondani, hogy nálam az nem elfogadott, hogy „nem baj, ha lassan haladunk, mert rossz az irány!”

Putsay Gábor

Vasúti beruházások a nagyvilágban

Jelentős vasúti beruházások zajlanak nemzetközi szinten, ami leginkább arra irányul, hogy gyorsabb és kényelmesebb legyen a távolsági közlekedés. Ebben a számban is jellemzően ilyen beruházásokat gyűjtöttünk egy csokorba, így beszámolunk például a török vagy a kínai nagy sebességű projektről, az olasz vasút járműkorszerűsítési programjáról, illetve a szomszédunknál zajló új vasútvonal-építésről.

KÖLCSÖNT NYÚJT AZ EURÓPAI BERUHÁZÁSI BANK A KOPERI VONAL ÉPÍTÉSÉHEZ

Az Európai Beruházási Bank Igazgatótanácsa a Divača–Koper közötti második vágány építéséhez 250 millió eurós kölcsönt hagyott jóvá, amely az 1,1 milliárdos projekt teljes költségének 21 százalékát fedezi. Idén július 14-én a vonal építését kivitelező állami cég, a 2TDK 203,8 millió eurós szerződést írt alá a Szlovén Vasutak vasútépítő leányvállalatától (SZ-ŽGP), az elektromos hálózatok kiépítésével foglalkozó két szlovén Kolektor IGIN-ből, a GH Holding szlovén építőipari cégből, valamint az YM Construction építőipari cégből álló konzorciummal a munkálatok következő ütemére. A tervezett 37 kilométeres alagútrendszerből 24 kilométer fővonal és szervízalagút kiépítése már megtörtént,

hetente 350 méternyi alagút fúrását teljesítik. A projekt a tervek szerint 2025 végére fejeződik be, a próbajáratok pedig 2026 második felében indulnak. A Divača–Koper közötti második vágány létrehozásakor egy 27,1 kilométeres szakasz építése szükséges, amelyből 20,5 kilométer összesen 8 alagútban fut majd, valamint többek között két viaduktot és két hidat is magában foglal a pálya.

A második vágány megépítésével a 14 millió tonnás maximális szállítási kapacitás 20,6 millió tonnára bővíthető 2030-ra, és naponta 212 vonat tud majd a vonalon közlekedni. A koperi kikötőben 2022-ben 23,2 millió tonna árut kezeltek, ami felülmúlta a várakozásokat.

BRIT TÁMOGATÁS A DÉL-TÖRÖKORSZÁGI NAGYSEBESSÉGŰ VASÚTHOZ

Az Egyesült Királyság export-hitel-ügynöksége (UKEF) 781 millió eurót fordít a dél-törökországi új nagysebességű vasút finanszírozására. A hitelt azzal a feltétellel folyósítják, hogy brit cégektől szereznek be az elektromos infrastruktúrát, a környezeti, társadalmi és irányítási tanácsadási szolgáltatásokat, valamint a felsővezetéseket és a mechanikus alkatrészeket. A projektben a Földközi-tenger partján fekvő Mersin, Adana és a tőlük keletre fekvő Gaziantep közötti vasútvonalat alakítják át villamosított nagysebességű vasútvonallá. A 286 kilométer hosszú, jelenleg dízelvonatokkal ellátott vonal felújítását követően a becslések szerint évente 157

ezer tonna szén-dioxid-kibocsátás takarítható meg. Mersin Törökország második legnagyobb konténerkikötője, így a nagysebességű vasút a modális váltáshoz is hozzájárulhat. A három, 1-2 milliós lakosú nagyváros erősen iparosodott, így az új vonal fontos összeköttetést is jelent. A vonatok 200 km/órás sebességgel száguldanak majd az új nagysebességű vonalon, így Mersin és Gaziantep között négy órára csökken az eljutási idő. Az építkezés kivitelezője a Rönesans török cég lesz, a munkálatok pedig várhatóan több millió font értékű exportszerződési lehetőségeket jelentenek a brit infrastruktúra-, mérnöki és projektmenedzsment ágazatoknak.

A KÍNAI VONATOK SEBESSÉGE MEGHALADJA A 450 KM/ÓRÁT

A kínai CR450-es nagy sebességű vonatok 453 km/órás sebességet értek el egy tesztelésen. Az ország délkeleti partján fekvő Fucsien tartomány Fucsou és Hsziamen városait összekötő vasúti szakaszon próbaüzemeket hajtottak végre, melyek során a vonatok 453 km/órás sebességgel haladtak át a Meizhou öblöt átívelő hídon. Ezt követően 420 km/órás sebességet értek el egy alagútban, elhaladva egymás mellett. Jelenleg Kínában a leggyorsabb nagy sebességű

A ŠKODÁTÓL RENDEL ÉJSZAKAI SZERELVÉNYEKET A TRENITALIA

A Trenitalia olasz vasút vállalat összesen 370 vasúti kocsi gyártására szóló megbízást adott a Škoda csoportnak. A Škoda az olasz Titagarh Firema vállalattal alkotott közös konzorciumot. Egyelőre hetven vasúti kocsi vesz meg biztosan a Trenitalia. A teljes flotta megrendelése esetén a beszerzés értéke 732 millió euró. Ez lesz a Škoda történetének egyik legnagyobb méretű beszerzése, azt viszont egyelőre nem lehet tudni, hogy a konzorciumon belül mekkora részesedése van a cseh cégnek. A projekt megvalósulásával a Milánó–Palermó–Szirakúza vonalon teljesen új gördülőállomány közlekedik majd. A hetven hálókocsi közül 44 Comfort, 22 DeLuxe és 4 Economy kategóriába tartozik. A szerződés értéke 138,6 millió euró.

A DeLuxe kocsikat kényelmes, nagy méretű hálókkal szereli fel a Škoda, amelyek közül hat egyágas, kettő pedig kétágas. Mindegyik saját mosdóval és zuhanyzóval, légkondicionálóval, valamint audiovizuális rendszerrel rendelkezik. A szerelvényhez egy elektromos készülékekkel felszerelt kis konyha is tartozik. A Comfort osztályú kocsiban hét fülle található, mindegyikben négy fekvőhely és saját mosdó van. Ezenkívül az egységek között egy nagyobb tér is kialakításra kerül a mozgáskorlátozottak és kísérőik számára. Az Economy kategóriájú kocsiknak tágas lesz az utastere (2+1 ülőhelyes elrendezéssel), melyben az egyes szekciókat térelválasztó falakkal és karfákkal szerelik fel. A széles középű folyosó kényelmes utazást biztosít az utasok számára.

ÚJ KISS VILLAMOS MOTORVONATOKAT RENDEL AZ ÖBB

Az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) 35 új emeletes KISS motorvonatot rendelt a Stadlertől egy 2022 februárjában megkötött keretmegállapodás alapján. A most beszerzett járművek, melyek összértéke meghaladja a 600 millió eurót, szakaszosan állnak forgalomba 2026-tól. A szerződés értelmében a vasúti jármű-gyártó cég 14 darab hat kocsiból álló szerelvényt szállít le távolsági, és 21 darab négykocsis KISS motorvonatot helyi közlekedésre. A négykocsis motorvonatokon mintegy 380 ülőhelyet kínálnak, míg a hatkocsis

távolsági vonatok 480 ülőhellyel rendelkeznek. A vonatok maximális sebessége 200 km/óra, és modern utastájékoztató rendszerrel lesznek felszerelve. Az ÖBB vezérigazgatója, Andreas Matthä elmondta, hogy a vállalat a távolsági szolgáltatásokra összpontosít, így most először modern, emeletes Railjet vonatokkal bővítik a meglévő flottát. Az ÖBB és a Stadler tavaly hárommilliárd eurós keretmegállapodást írt alá 186 emeletes motorvonat legyártására, melyből eddig 76 járművet hívtak le.

Ne pazaroljuk az élelmiszert!

Október 16-a az Élelmezés világnapja. 1979-ben ezen a napon alapították meg az Egyesült Nemzetek Szervezetének Élelmezésügyi és Mezőgazdasági Szervezetét (FAO). A világnap célja, hogy mozgósítsa a kormányokat és a közvéleményt az emberiség nagy részét sújtó élelmezési gondok kezelésére. Felhívják a figyelmet az éhezőkre, és hangsúlyozzák az egészséges táplálkozás szükségességét mindenki számára.

Az ENSZ szakosított szervezetének fő feladata az élelmezésbiztonság megvalósítása. Ehhez kapcsolódóan kiemelt céljai az éhezés és a nem megfelelő táplálkozás visszaszorítása, a szegénység leküzdése és a gazdasági-társadalmi fejlődés biztosítása mindenki számára, a természeti erőforrások fenntartható módon történő hasznosításával.

Globális kihívás

Mivel az üvegházhatású gázok kibocsátása folyamatosan növekszik és az éghajlatváltozás hatásai egyre súlyosabbá válnak, szükség van a mérséklésre és az alkalmazkodással kapcsolatos globális válaszokra. Az éghajlati válság következményei túlmutatnak a közvetlen hatásokon, és jelentős veszélyt jelentenek a Föld víz-, energia- és élelmezésbiztonságára. De nem csak a mezőgazdasági termelés és az élelmiszeripari feldolgozásuk a szempont. A hulladékok keletkezése és ártalmatlanítása évente sokmillió tonna CO₂ termelődésével jár. A probléma ezen kívül morális jellegű is, hiszen világszerte rengetegen éheznek, pedig a világ összes élelmiszer-termelésének a harmada élelmiszer-hulladék lesz, és így kárba vész. Az Európai Uniót tekintve bár jelentősek a különbségek a tagországok adataiban, de összességében túl sok élelmiszer kerül a szemétkosárba. Az élelmiszerpazarlás növeli az élelmiszer-ellátás

bizonytalanságával, az alultápláltsággal és a túlzott vízfelhasználással kapcsolatos kockázatokat, miközben az éhezés világszerte nő. A pazarlás tehát több szempontból is hatalmas felelőtlenségnek minősül. Az uniós tagországok elkötelezték magukat az ENSZ azon fenntartható fejlődési célja mellett, amely szerint 2030-ig a felére kell csökkenteni az egy főre jutó élelmiszer-hulladék mennyiségét kiskereskedelmi és fogyasztói szinten, valamint csökkenteni kell a termelési és elosztási láncban keletkező élelmiszer-veszteséget.

Élelmiszerpazarlás

A termelői és a fogyasztói lánc minden szintjén van élelmiszerpazarlás, azaz keletkezik élelmiszerhulladék. A teljes mennyiség több mint fele a háztartásokban jön létre, amely talán fel sem tűnik egyénileg. De a „sok kicsi sokra megy” elvén ezek összeadódnak, és nemcsak az étel, de az előállításukra fordított igen értékes erőforrások is kárba vesznek.

Azokban az országokban, ahol a mezőgazdasági infrastruktúra és technológia alacsonyabb szinten áll, jellemzően még a termelés során, a földeken, a betakarítást követően vagy a feldolgozás közben keletkezik a legtöbb hulladék. A fejlett országokban az élelmiszer-hulladék jelentős része nem a mezőgazdaságban, hanem a háztartásokban keletkezik. A Vasutas Magazin 2021 áprilisi lapszámában a témával kapcsolatosan már írtunk az élelmiszerpazarlásról részletesebben. Az egyéni felelőtlenséget, lehetőségeket vizsgáltuk, és néhány jó ötlettel is szolgáltunk a spórolás, a hatékony felhasználás és a tudatos vásárlói magatartás erősítése érdekében.



A háztartások felelőssége is

A legtöbb élelmiszer-hulladékot továbbra is a háztartások termelik, azonban a korábbi, fejenkénti 92 kg helyett már csupán 70 kilogrammra tehető az évi mennyiség Magyarországon (Nébih 2022). Egy átlagos magyar család évente sok tízezer forintot megspórolhatna a tudatos vásárlói magatartással, a helyes otthoni élelmiszer-gazdálkodással. Hiszen láthattuk, a pazarlás komoly környezeti problémát is okoz a világban. A visszaszorítása érdekében egyre gyakrabban

merül fel a kérdés, hogyan lehetne megoldani a már lejárt élelmiszerek és élelmiszer-maradékok újrahasznosítását. Élelmiszerpazarlásról akkor beszélünk, ha az étel hulladékká válása elkerülhetetlen volt. Az ünnepek (húsvét és a karácsony) alatt gyakran akár háromszor annyi adag étel is készülhet, mint amennyi szükséges, mint amennyi valójában elfogy. A fogyasztói tudatosság növelésével, a vásárlás és tárolás megszervezésével sokat tehetünk egyénileg is.

Hum Krisztina

ALFA
VIENNA INSURANCE GROUP

ÚJ NÉV - VÁLTOZATLAN SZOLGÁLTATÁS:
ALFA NYUGDÍJPÉNZTÁRKÉNT
FOLYTATJUK!

GONDOSKODJON NYUGDÍJAS ÉVEI ANYAGI BIZTONSÁGÁRÓL!



Ha most lép be Pénztárunkba, úgy a belépési költséget nem kell megfizetnie.

Feltételek: 2023. december 31-ig váljon pénztártaggá és a belépési nyilatkozaton igényelje az ingyenes e-posta szolgáltatást.

Az önkéntes nyugdíjpénztári megtakarítással stabilan és biztonságosan fektethet a jövőjébe.

+20%

**20% ADÓ-VISSZATÉRÍTÉS ÉS
KAMATADÓMENTES HOZAMOK**
Akár évi +150 000 forinttal*
gyarapíthatja megtakarítását.



RUGALMAS ÉS KÉNYELMES
Fizethet havonta, negyedévente, akár eseti jelleggel is.**
Egyszerű online ügyintézés: e-posta szolgáltatás,
egyenleg lekérdezés, árfolyamfigyelés.



GONDOSKODHAT SZERETTEIRŐL
A számlán összegyűjtött összeg örökölhető.



NEM CSAK NYUGDÍJCÉLRA FORDÍTHATJA
Bármilyen váratlan kiadás esetén egy biztos pénzügyi alap.

Tartozzon Ön is azok közé, akik
már befektettek a jövőjükbe!

A részletekkel kapcsolatban keresse Kiemelt Vállalati Tanácsadóinkat:
Keszericze Zsolt 06 70 708 2268 > zsolt.keszericze@alfa.hu

* Egyéni befizetései és a vállalati befizetések után 20%-os adó-visszatérítést igényelhet, de csak az adott évben megfizetett összevont adóalapjának személyi jövedelemadója erejéig, és legfeljebb évi 150 000 forintig. A tájékoztatás nem teljes körű, más megtakarításai után is járhat adó-visszatérítés. Részletek: www.alfanyugdij.hu

** A minimális tagdíj: 7000 Ft/hó.

Jelen tájékoztató nem minősül ajánlatnak, és nem tekinthető befektetési tanácsadásnak sem, kizárólag a tájékoztatást szolgálja. További információ a termékéről és az akcióról: www.alfanyugdij.hu

Kiváló arányérzék és ízlés Így született a Miskolc-Gömöri pályaudvar

125 évvel ezelőtt kezdődött Miskolc kisebb pályaudvarának az építése. A Miskolc-Gömöri pályaudvar megépítését elsősorban a növekvő teherforgalom indokolta, de a magyar vasút történetének egyik legszebb épületet emelték.



„Hivatali áthelyezés. Az államvasutak körében legközelebb, bennünket érdeklő két áthelyezés történt, ám Temesváry Alajos ellenőrt, a miskolci üzletvezetőség katonai igazgatóságának vezetőjét a központi igazgatósághoz, és Dubravay Kálmán körömczi állomásfőnököt Miskolc-gömöri pályaudvarhoz helyezték át” – olvasható Borsod-Miskolci Értesítő 1899. november 11-i számában. A hír attól válik érdekessé, hogy az utóbbi helyszín, Miskolc szerényebb vasútállomása nem sokkal korábban vált – igaz, csak egy rövidke időre – a város látványosabb vasúti objektumává, Dubravay Kálmán érkezése pedig minden bizonnyal annak jegyében történt, hogy „új műsorhoz, új férfi kell”.

Kell egy szép, nagy állomás

Miskolcra 1859-ben jutott el a vasút, de csak 12 évvel később, 1871-ben nyitották meg a bánrévei vonalat, amely rövidesen valóságos hálózattá bővült: 1873. október 10-én adták át Bánréve-Fülek, 1874. szeptember 5-én pedig Bánréve-Rozsnyó vonalat, amelyeket előzetesen az 1870. évi XXXI. törvénycikk engedélyezett, és amelyeket gömöri iparvasútnak is neveztek. Az üzemeltető-tulajdonos Tiszavidéki Vasúttársaságot, 519 km hosszúságú vasútvonalával 1880. április 11-én államosították. További növekedést jelentett, hogy 1887-ben normál nyomtávolságúra alakították át a Bánréve-Ózd szakaszt, 1896-ban pedig

megépült a Miskolc-Sajóceleg-Tornanádaska vonal is. Már az 1871-es vonalnyitás szükségessé tette egy második miskolci pályaudvar megnyitását, amit az iparvasút nyomán miskolc-gömöri állomásnak neveztek el, s amely a bővülő vonalhálózat következtében egyre szűkösebbé vált.

A miskolci kereskedelmi és iparkamara már 1894-ben leiratot intézett a kereskedelemügyi miniszterhez a hálózat pályaudvarának bővítésére, az ezzel kapcsolatos ügymenet azonban négy évig húzódott.

Azonban 1898 elején a MÁV miskolci igazgatósága, „a Miskolc-gömöri pályaudvaron előállítandó felvételi épület létesítéséhez szükséges építési munkák

végrehajtására” már a következő nyilvános ajánlati tárgyalást hirdette meg: „A tervek, a költségvetés, az egységárjegyzék, a szerződési tervezet, az ajánlati minta, a pályázati feltételek Budapesten a m. kir. államvasutak igazgatósága magasépítmenyi ügyosztályában (Teréz-körút 56. sz. III. em. 14.) és Miskolczon az üzletvezetőség pályafentartási osztályában a hivatalos órák alatt megtekinthetők. Az ajánlatokat legkésőbb 1898 évi június hó 21-én déli 12 óráig kell benyújtani alulírott igazgatóság építési főosztályánál” – írták a hirdetményben, ami azt is jelentette, hogy addigra már elkészültek a felvételi épülettel kapcsolatos tervek.

Az új állomásépületet Pfaff Ferenc, a MÁV magasépítési osztályának vezetője tervezte, aki „műfajon belül” addigra már nagy tekintélyt szerzett. Egyebek mellett a nevéhez fűződtek a fiumei (1890), a zágrábi (1892), vagy a füzesabonyi (1893) állomások, pályaudvarok, de az ő tervei alapján épült a MÁV szegedi igazgatóságának épülete (1894) és 1896-ban a millenniumi kiállítás közlekedési pavilonja, a későbbi Közlekedési Múzeum is. Húszéves pályafutása során harmincnégy állomásépületet tervezett, köztük a pécsit (1900), a szegedit (1902), a ceglédit (1909), de Miskolc városában sem csak a Gömöri pályaudvart tervezte, hanem 1901-ben a Tiszai pályaudvart is.

A Gömöri pályaudvar építése 125 évvel ezelőtt meg is kezdődött, az állam 110 ezer forintot biztosított a munkálatokra. A tervek szerint az épületet még abban az évben át kellett volna adni, de erre csak 1899-ben került sor.

„A terrakotta domborművek egyértelműen a reneszánszt juttatják az eszünkbe.”

A legszebb állomás

Túlzás nélkül állítható, hogy a Miskolc-Gömöri felvételi épülete Pfaff Ferenc munkásságának egyik csúcsteljesítménye. Annak ellenére, hogy az építőmesternek vannak nagyobb és impozánsabb épületei, de talán egyik sem tanuskodik ennyire eredeti látásmódról, kiváló arányérzetről, és ízlésről. Az épület falait klinkertégla borítja, a faragott oszlopfejek, oroszlánfejes-szárnyaskerekes terrakotta domborművek egyértelműen a reneszánszt juttatják az eszünkbe. Noha a három részre tagolt épület földszintes, a középső pénztársarnoki rész magasabb, az oldalsó részekhez pedig csatlakoznak kisebb, sátoztós elemek. A középső kovacsoltvas tetődíszítő rácsa négyzet-, a két oldalsóé pedig téglalap alakúak. A főbejárat kezdetben háromszárnyú volt, ezt később egyre csökkentették, de a bejáratok fölötti három, kör alakú ökörszemablak talán a legjellegzetes eleme ennek a nagyszerű épületnek.

A pályaudvaron eleinte a teherszállítás dominált, így aztán a korabeli sajtó nem igazán foglalkozott vele. A századfordulón a Gömöri pályaudvar például azért került a szenzációk közé, mert egy bizonyos Kolmann Sámuelné nevű asszony nem volt hajlandó cselédjének kifizetni a járandóságát. „Szép szóval kicsalta a lányt a Sajtó partjára, azt állítva, hogy ott lakik egy ember, ki neki nagy összeggel tartozik. Amint gyanútlanul megy a lány előtte, egy meredek helyen hirtelen a Sajóba dobta. A leány eszméletét vesztette, de ruhája fenntartotta. A hideg víz magához térítette, s nagy bajjal szerencsésen kimászott a partra. Még volt annyi ereje, hogy bevánszorgott a gömöri pályaudvarra, honnan a mentők beszállították. Kolmannét a rendőrség elfogta. Gonosz tettét beismerte” – írta 1900-ban a Budapesti Hírlap. Egy évvel később már az volt a hír, hogy egy Fülekig közlekedő tehervonat „személyszállításra rendezték be”, de ugyanebben az évben, amikor össze-



Miskolc adott otthont Protestáns Irodalmi Társaság közgyűlésének, a fogadóünnepséget – Tisza Kálmán miniszterelnök „megtisztelő jelenlétében” – ugyancsak a Gömöri pályaudvaron bonyolították le. (Vélhetően azért, mert a Tiszai pályaudvar akkor még építés alatt állt.) Jóval később, a Tanácsköztársaság ideje alatt a pályaudvar léte veszélybe került, hiszen majdnem sikerült „lebontani”, amikor egy páncélvonat vöröskatonái, az ellenség húsz kocsiból álló szerelvényét támadták meg az állomás területén.

Valahogy túléli

A Gömöri pályaudvar jelentősége Trianon után – ami a vasútvonalak megcsonkítását is eredményezte – csökkent, azonban a 2. világháború után, az erőltetett iparosítás fényében újra megnövekedett. A környékbeli falvak lakóinak sokasága talált Miskolcon munkát, a személyforgalom az 1970-es évekig igen magas volt, bár ez nemcsak a jegyeladásokban mutatkozott meg, hanem a helyi vendéglátóhelyek működésében. De a kocsmai gyors kiszolgálás visszaélésekre adott lehetőséget. A Diósgyőri Munkás című lapban említik, hogy a miskolci pályaudvarokon „nagy lehetőség kínálkozik” a hibás mérésekre. „Ezt vette figyelembe a két társadalmi ellenőr is, amikor javaslatuk alapján meglátogattuk az Utasellátó Üzemi Vállalat két egységét. Sajnos, nagyon lehangoló eredménnyel járt a látogatás. A Gömöri pályaudvari restiben kétszer egy deciliter szilvát vásároltunk, s a súlycsökkentés 3,8 cent, ami 3,40 forint árdragításnak felel meg” – írták a lap 1963. november 26-i számában. Ma már nem kell ilyesmitől tartani. Az állomás pénztársarnokában hiába hirdetik most is, hogy „fagyalt” és „büféáru”, hiába látunk italmérésre szakosodott pavilont a peronon, az 1989 óta műemléki védetség alatt álló állomáson nincsen nyitva tartó vendéglátó egység. Ott jártunkkor a pénztárak sem működtek, a legfeltűnőbb mégis az volt, hogy délután három órakor egyetlen készülődő utast sem találtunk, s az állomást mintha csak kísértetek járnák be. Pedig erről szó sincs: a Bánréve és Kazincbarcika érintésével Ózdra, illetve az Edelényen és Szendrőn át Tornanádaskára közlekedő vonatokból, kilenc, illetve nyolc pár áll meg itt napon-ta, kizárólagosságról azonban nincs szó, az összes vonat tovább megy Miskolc-Tiszai pályaudvarig, vélhetően az utasforgalom java minden bizonnyal ott zajlik. Ám miután csodálattal néztünk körül a szebb napokat is látott pályaudvari csarnokban, az induló vonatok közt felfedezünk egy olyat is, amely Miskolcon kizárólag itt áll meg: a Kazincbarcikáról érkező és 17.01-kor induló Sajtó Expresszvonat közvetlenül innen robot tovább Budapest felé. És Gödöllőig meg sem áll.

Legát Tibor



ÉREZZE JÓL MAGÁT!

MINDENKIT VÁR A MÁV VSC

Baráti társaság, kellemes programok, izgalmas versenyek, jó kondíció, stresszoldás, énidő és egy lépés egészségünk megőrzése érdekében - ezt kínálja a 75 éves MÁV Vasutas Sport Club. Sőt ennél sokkal többet is! A kilenc szakosztállyal működő egyesület kedvezményekkel és újdonságokkal várja régi és leendő tagjait.

A sport több mint testmozgás. Javítja a hangulatot, edzi a testet és az elmét, segít kezelni a konfliktushelyzeteket és gyorsítja a problémamegoldó képességet. A rendszeres mozgás jótékony hatásait még oldalakon át sorolhatnánk, ehelyett azonban inkább azt mutatjuk be, hol kezdhetünk neki újból. Mert mindenkinek van legalább egy kedvenc sportága, amit nem csak a tévében szeret nézni, és amire szívesen emlékszik vissza a diákévekből. Csak azóta túl sok lett az egyéb teendő, és nem igazán fér bele a naptárba... Pedig „csupán” elhatározás és akarat kérdése az egész, utána már biztos, hogy idő is lesz rá.

Lendületben a MÁV VSC

2023-ban felpezsdült az élet a patinás múltú MÁV Vasutas Sport Clubnál. Hetvenöt éves kora ellenére tele van lendülettel, újdonságokkal és ötletekkel - köszönhetően a lelkes vezetősnek és tagoknak. „Májusban új szakosztály alakult, így már a darts kedvelői is szervezett keretek között hódolhatnak szenvedélyüknek. A Női torna szakosztály nemcsak nevében újult meg és vált Torna szakosztállyá, ahol már természetesen a férfiakat is várják, hanem modern és népszerű mozgásformákkal, pl. Power Gym Fitness edzőtermi lehetőségekkel bővítette kínálatát. Az egyesület emellett számos kedvezményt biztosít minden tagjának akár sportruházat vásárlása, akár Power Gym bérlet vásárlása esetén. A változásoknak meg is lett az eredménye, idén már több mint 100 fővel bővült a taglétszám” - számolt be a pozitív hírekről Nagy Andrea elnök.



Ha elég gyors vagy

Tollaslabdázni mindenki szeretett gyerekkorában, nem is érdemes abbahagyni felnőttkorban sem. A szakosztály edzésein mindig megtelik a terem, ahol a játék élvezete mellett egykori profi játékosok is segítik a fejlődésed.

Kedvcsináló

Vegye fel a ritmust!

A budapesti MÁV VSC kilenc szakosztályban, azaz kilenc sportágban kínál remek kikapcsolódási és feltöltődési lehetőséget: futás, kerékpározás, labdarúgás, tenisz, tollaslabda, torna, horgászás, darts és természetjárás.

Két keréken minden nap

A Kerékpáros szakosztály a rendszeres túrák mellett évek óta támogatja a kerékpáros munkába járást is. A bringával érkező kollégák a székházban a mélygarázsban tárolhatják biciklijüket, valamint öltözőt és zuhanyzót is használhatnak, hogy tökéletesen induljon a nap. Lukács Gábor szakosztályvezető télen-nyáron így közlekedik, ma már el sem tudja képzelni, hogy ne két keréken érkezzen az irodaházba. Természetesen rendszeresen részt vesznek a Bringás reggeli programon, ami mindig nagy siker, rengetegen szállnak kerékpárra ezen a napon. A szakosztály új célokat is kitűzött, szeretnék elérni, hogy a székház előtt létesüljön egy MOL Bubi állomás. Így például a vonattal ingázók is kényelmesen betekerhetnének a munkába úgy, hogy közben tehermentesíteni tudják a START reggeli járatait a kerékpárszállítás alól.

Nincs megállás!

A legrégebbi és egyben legnagyobb taglétszámmal rendelkező szakosztály a természetjáróké. Az éves rendezvénytárat böngészve (60-70 túra/év) hamar kiderül, hogy egyúttal ez a legaktívabb társaság is, ami azért is tiszteletre méltó, mert a tagok jelentős többsége nyugdíjas. Teljesítményükön, lelkesedésükön és elhivatottságukon ez csöppet sem látszik, azonban Honvári Terézia örülne, ha fiatal túravezetők is csatlakoznának hozzájuk, hogy új útvonalakkal, programokkal a fiatalabbakat is közösségi kirándulásra csábítsák. A bel- és külföldi túrák mellett olyan különleges programokat is kínálnak, mint a Gyalogos Balaton Körtúra, amit Marosi Miklós néhai szakosztályvezető tervezett meg és dolgozott ki. A Kéktúrához hasonlóan (amit szintén a vasutas természetjáróknak köszönhet az ország) ez a kör is egy igazolófüzet segítségével teljesíthető.

Szimpla beszálló - dupla kiszálló

A köztudatban kocsmasportként tartják számon, pedig komoly szemközti koordinációs sportról van szó, ráadásul számos technikára, pl. beállítás, nyílfelvétel, kéztartás, légzés, dobás, oda kell figyelni - hívja fel a figyelmet Lajtos László, a frissen alakult Darts szakosztály vezetője. Bár az edzéseken nincs poháremelgetés, a hangulat itt is ugyanolyan jó, mint egy szórakozóhelyen. A többtáblás teremben egyéni és páros játékokra is van lehetőség, a jövőben pedig amatőr versenyeken is szeretnék elindulni. Ha a kocsmában már mindenkit legyőzött, vagy éppen fejlődni szeretne, itt a lehetőség. Jó játékot! Game on!



MÁV-os Ultrák

A Futó szakosztály büszkesége az Ultrabalaton verseny, amit idén már két MÁV-os csapat, egy férfi és egy női is sikeresen teljesített. A lelkes tagok emellett több ultra és maraton versenyen is indulnak, de ha csak hobbifutó, akkor is érdemes csatlakozni hozzájuk, hiszen a programok mellett a felkészülésben is tudnak segíteni mindenkinek.



Csatlakozzon még ma - megéri!

A tagdíj 2000 forint évente. Ez körülbelül négy gombóc fagyó ára, cserébe pedig egészséget, boldog pillanatok és hatalmas kedvezményeket kaphatsz az egész családnak.

Kedvezmények - A MÁV VSC tagok a székház melletti Power Gym korlátlan bérletét 19 900 forint helyett 14 900 forintért vásárolhatják meg. Emellett a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalói 15%-os, a szakosztályi tagok 25%-os kedvezményt kapnak a JOMA termékeiből, amelynek katalógusa megtalálható az egyesület weboldala, de hamarosan egy workshop keretében a székházban is meg lehet majd nézni a minőségi sportruhákat.



Édes szőlő, aromás bor

Ha azt mondjuk aszú, mindenki Tokajra gondol. A település neve összeforrt a világhírű borfajtaival, köszönhetően a helyi szőlőültetvényeknek, a mikroklímának, talajnak, domborzati viszonyoknak és a speciális borkészítési eljárásnak, egyszóval a terroirnak. Az aszún kívül több más, kevésbé ismert borrhégió is büszkélkedhet saját, csak ott készülő különlegességgel. Mutatjuk, hol, mit érdemes megkóstolni.

Palackba zárt élvezet Kóstoljon helyi borokat!

Somlói juhfark

Legkisebb történelmi borvidékünk ritka magyar szőlőfajtát nevel. Ez a juhfark. A vicces elnevezés a juh farkára emlékeztető hosszú, hengeres fürtnek köszönhető, népszerűségét azonban egy évszázados legendának köszönheti. Ezt a bort ugyanis a nászéjszakák borának tartják, sőt Hamvas Béla egyenesen úgy emlegette, mint „szimfonikus szőke hímbor”. Az anekdota szerint ugyanis a 18. században a Habsburgok és más főúri házak is úgy tartották, hogy ha a nászéjszakán somlói bort fogyasztanak, garantálják a fiú utód születését és férfiaságuk megőrzését. S hogy mindez igaz-e? Ennek mindenki maga járjon utána. A helyiek statisztikái azt mutatják, hogy a Somló-hegy közelében 20%-kal több fiú születik... Egy biztos, a juhfark egy rendkívül gazdag és izgalmas bor, így különleges alkalmak nélkül is érdemes megkóstolni.

Pécsi cirfandli

Talán Villány és Szekszárd közelsége miatt hallani kevesebbet erről az apró, de annál ígéretesebb

borvidékről, mégis érdemes rá odafigyelni. Zászlóshajója a csak itt termő cirfandli, amely az átlagnál jóval hajlamosabb az aszúsodásra, így a száraz változat mellett kivételes, mélyarany színű desszertborok is készülnek belőle.

Móri ezerjő

Úgy tartják, hogy ezt a szőlőfajtát a móri kapucinusok hozták be hazánkba, nem véletlen tehát, hogy fő termőterülete ma is itt található. A jellemzően magas savtartalmú ezerjő-bor különleges kalandokat ígér a száraztól az édes különböző változatáig.

Badacsonyi vulcanus

A Balaton ikonikus borvidéke igazi ritkaságokat is tartogat. A bazalthegyek és az ásványok gazdagsága jellemzi ezt a kevésbé ismert fajtát, amely a szürkebarát és a budai zöld keresztezésével született. A vulcanus borok megérnek egy kitérőt a hegyre, ahol nincs más teendőnk, csak csodálni az élénk tárló panorámát, s közben elkortyolni a pohárunkban rejlő nedüt.

Szőlős finomságok

A legtöbbször a szőlőt vagy magában fogyasztják, vagy bort készítenek belőle. Pedig a szőlőtől többre is képes! Igenis van helye a konyhában, izgalmas alapanyag, amely egy egyszerű fogást is képes feldobni. Három könnyű receptben mutatjuk be, milyen sokoldalú gyümölcs Bacchus kedvence.



Szőlős smoothie

Hozzávalók: 2 marék mag nélküli fehér szőlő, 3 mandarin, 1 narancs, 2 marék babyspenót, 1 dl rizstej

Elkészítés: A szőlőt mossuk meg, a mandarint hámozzuk meg és szedjük gerezdeire, a narancsnak facsarjuk ki a levét, majd a többi hozzávalóval együtt tegyük mindet egy turmixgépbe. Néhány gombnyomás, és kész a tökéletes reggeli vitaminbomba.

Szőlős-almás sült csirkecomb

Hozzávalók: 8 db csirkefelsőcomb, 2 fürt kékszőlő, 1 nagyobb alma, 2 ek olívaolaj, 2 ág rozmarin, 1 ek. citromlé, 2 gerezd fokhagyma, 0.5 tk. szárított kakukkfű, 0.5 kk. kömény, 1 dl bor, só, bors

Elkészítés: Először készítsük el a pácot. Az olívaolajat keverjük össze a citromlével, a zúzott fokhagymával, a köménnyel, a kakukkfűvel, majd kenjük be vele a csirkecombokat. Ízlés szerint még sózzuk és borsozzuk meg, takarjuk le, és tegyük a hűtőbe egy éjszakára.

Sütés előtt rendezzük a combokat egy zsiradékkal kikent sütőedénybe és tegyük mellé a rozmarinágakat. Öntsünk alá bort, fedjük le alufóliával és tegyük be az előmelegített sütőbe. Kb. egy órán át süssük 180 fokon. Félidőben rakjuk a tepsibe a megmosott szőlőt és az almagerezdeket is. Amikor a combok puhák, vegyük le a fóliát, és pirítsuk a combok tetejét szép pirosra, ropogósra.



Szőlős-körtés piskótatorta

Hozzávalók: 20 dkg liszt, 20 dkg cukor, 1 cs. vaníliás cukor, 1 cs. sütőpor, 5 db tojás, 1 dl olaj, 1 dl tej, 2 db körte, 1 fürt mag nélküli kékszőlő

Elkészítés: A tojásokat válasszuk szét. A sárgáját keverjük habosra a kétféle cukorral. Adjuk hozzá a tejet, az olajat, majd keverjük bele a sütőporos lisztet is. A tojásfehérjéből verjünk kemény habot, és a legvégén részletekben, óvatosan dolgozzuk bele a tésztába.

Egy közepes tortaformát kenjünk ki vajjal, szórjuk meg liszttel, és öntsük bele a tésztát. Rakjuk a tetejére a gerezdekre vágott körtét és a szőlőszemeket. Tegyük 160 fokra előmelegített sütőbe, és süssük készre kb. 30–35 perc alatt. Ha a piskóta elválik az edény falától, szép magas és aranybarna, elkészült a sütemény.



Őszi családi nap a Gyermekvasúton

Minden érdeklődőt szeretettel vár a Gyermekvasút október 14-én szombaton 10-16 óráig a hűvösvölgyi végállomáson. A rendezvényen a színpadi programokon kívül lesz ugrólóvár, KRESZ pálya, óriás társas, kirakó és vásári játékok, de kipróbálhatják a kicsik az arcfestést vagy az alkotóházat is. A vonatokért rajongókat hajtánypálya, favasút, vonatszímulátor, terepasztal és LEGO vasút várja, akár a legkisebbek is beöltözhetnek gyermekvasutasnak egy fotó erejéig. A családi kvíz nyertesei vasúttal kapcsolatos ajándékokra számíthatnak.

Hűvösvölgy és Széchenyihegy között egész nap 40-50 percenként indulnak a hagyományos vonatok, és forgalomba áll a gőzös is.

Részletek: www.gyermekvasut.hu

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. október 21.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Idén 189 vasúti tisztet avattak a Vasúttörténeti Parkban július hetedikén a Tisztavatáson.**”

A MÁV-VOLÁN Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Göncz Zsuzsanna** olvasónknak!

A VÁLLALATI ORSZÁGBÉRFELT... A FOLYTATÁS ELSŐ RÉSZÉ	NEMZETKÖZI ÁRUHÁLÁNC	TÁSKA, CIPO STB. A BOLTI POLCON	ÍGY IS BECÉZIK ERIKÁT	PADOT BEFEST	FERMI JELE	ZÚDULÓ, ÖZÖNLŐ	A BIBLIAI JÁKOB FELESGÉ	DOROG HATÁRAI!	IRATOT RENDSZERBE ILLESZT	ÚR, NÉMETÜL	VISSZARIAD A FELADATÓL	LETT (RÉGIÉS)	AZ ITTRIUM VEGYJELE	HUDSON; SZÍNHÉZŐ	RÉGI HOSZMÉRTEK	ZORRO JELE	BAGDAD POLGÁRA	
ITAL ÁZTATOTT TÖRKÖLYBŐL					DAGADÓ (TÉSZTA) KÁRTYAJÁTEKOS			FESTÉKMÁRKA KEDVELT, SZÍVELT				ALUMÍNIUM HIT-SZEGÉS			A TETEJERE KERÉKTÁRCSA			J
VLAD TEPEŠ GÜNYNEVE								LESZÁRMAZOTT HARCÁS NŐ				NŐI NÉV		JÁRMŰ HÁTSÓ RÉSZÉ -BAN, -...				
CSACSI-VELEMÉNY!			A REJTEKBŐL KÉPLETES									PLUSZ						
HIRTELEN HÚZ A REJTVÉNY FŐSORÁNAK BEFEJEZŐ RÉSZÉ						A TÁVOLLABBIT MOBIL-ÜZENET			FUTÓMADÁR IRAT KEZELÉSE				ELŐKELŐ, RANGOS POKOLBA KIVÁN					
ODA-ÉRKEZIK				TAN, RÉGISEN AZ ALJÁHOZ				ITT ALUL HÓNAP-RÖVIDÍTÉS							ISKOLAI RÖVIDEN KARTHÁGOI NÉP		ORIENS SOVÁNY, CSONTOS ÉS INAS	
OSZTÁLY, RÖVIDEN	A SZIGOR EGYIK JELKÉPE HAGY								...-GÉL ANNA EGYIK BE-CENEVE									
ÉMELYÍTŐ, TÚL ÉDES (ÉTEL)					FELE-KEZET A LÁTÁS SZERVE				JOG-TALAN HASZON INNI AD						USZODA KÖZEPE! KENYÉR-GABONA			
ÁRASZTÁS, ZÚDÍTÁS						TÁVOLI TELLER... NÉHAI FIZIKUS				TORINO, NÉMETÜL OPA PÁRJA!								
SUGARÚT, RÖVIDEN				MUZSIKA ÜRES FEJ!				TITKÁR (RÉGIÉS) A -RA PÁRJA										A RÁDIUM VEGYJELE
KÖZÉPEN SIEL!		BORÍT, LEP PARTTALAN VÍZ!					HOSSZÚ TROMBITAHANG NEUTRON		RÉGI SZAPPANMÁRKA URÁN					RETE-SZEL UGYAN, DEHOGY!				
	T																	

A szörnyű firka

– Jóóóó rrrreggelt, mindenki! Jó reggelt, állomás! Jó reggelt, váltók! És jó reggelt, én! Milyen gyönyörű napunk van ma, igaz, Szili-pajti? – köszönt harsányan Hetyke, a Flirt motorvonat, majd továbbgurulva halkán hozzátette: – A napnál talán már csak én vagyok szebb... – és elégedetten mosolygott. Azt hitte, utolsó mondatát senki sem hallotta, de tévedett. Mindenki tudta róla, mennyire hiú. Sőt nemcsak hiú, hanem piperkőc, és talán egy kicsit öntelt is. A többieket ez azonban nem különösebben zavarta. Szerintük vannak ugyan fontosabb dolgok is, de ha Hetyke ettől boldog, hát legyen. Így hát Hetyke leginkább magával volt elfoglalva. Folyton azt nézegette, hogy minél áramvonalasabb legyen az alakja, tökéletes legyen a fényezése, az ablakok csillogjanak-villogjanak, az utastér pedig ragyogjon a tisztaságtól.

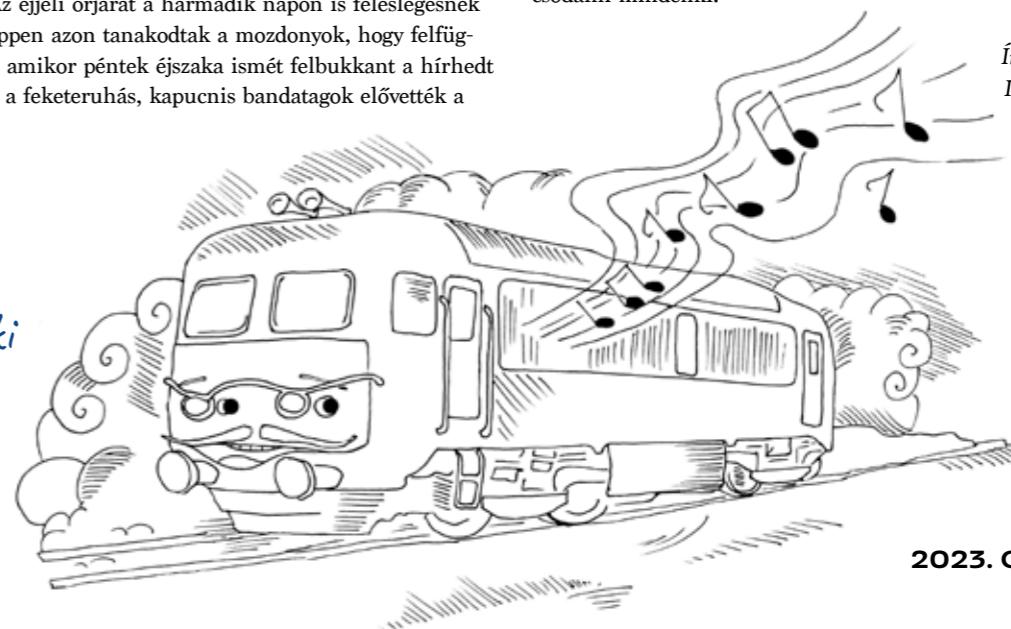
Ám egy reggel szörnyű dologra ébredt a piros motorvonat. Éppen elkezdte volna a szokásos reggeli mondókáját, de ahogy meglátta a többiek, mindenki felsikoltott a rémülettől, majd gyanúsán összesúgtak a háta mögött, aztán gyorsan továbbálltak. Hetyke hiába kérdezte tőlük, hogy mi történt, senki sem mert elmondani neki. Kisvártatva azonban óriási sikitást hallottak. Hetyke meglátta magát... Ott állt egy hatalmas üvegfal előtt, és nem akart hinni a szemének. Ő, a motorvonatok legszebbike most olyan csúful nézett ki, hogy a legkormosabb, legkopottabb, legöregebb szerelvényre is szívesebben szálltak volna fel az utasok, mint rá. Az éj leple alatt ugyanis, amíg Hetyke az igazak álmát aludta, valakik úgy összefirkálták, hogy rá sem lehetett ismerni.

A kezdeti döbbenet és düh után a piros Flirt olyan elkeseredett sírásba kezdett, amit nem is tudott abbahagyni. Vigasztalhatatlan volt. Szegyenében el akart bujdosni, de hamar rájött, hogy az nem fog rajta segíteni. Összeszedte magát, és így szólt a többiekhez: – Ilyen alávaló, szörnyű dolog nem történhet még egyszer! Egyikünkkel sem. Csapdába kell csalni és el kell kapni a gaz elkövetőket! A mozdonyok mind egyetértettek és meg is született a közös terv. Éjszakára kint hagytak csalnak az állomás egyik félreeső vágányán egy vadonatúj motorvonatot, hátha őt is festőváznak nézik majd. A mozdonyok váltott őrsgben figyelték, felbukkannak-e újra a rongálók. Az első éjszaka csendesen telt. A második éjszakán sem járt arra senki. Az éjjeli őrző a harmadik napon is feleslegesnek bizonyult. Már éppen azon tanakodtak a mozdonyok, hogy felfüggesztik az akciót, amikor péntek éjszaka ismét felbukkant a hírhedt társaság. Amikor a feketeruhás, kapucnis bandatagok elővették a



hátizsákokból a festékszóró sprayt, felkapcsolódtak a reflektorok, a mozdonyok közrefogták őket, és Hetyke kérdőre vonta őket: – Kik vagytok? Mi ütött belétek, hogy össze akartok firkálni egy vonatot? A graffitisek erre úgy meglepődtek, hogy azonnal eldobták minden festéket a kezükből. A mozdonyok akkor lepődtek meg a legjobban, amikor levették a kapucnijukat, és kiderült, hogy iskolás fiúk voltak az elkövetők. – Mégis mi a csudát csináltok ti itt éjnek évadján? A születek tudnak erről? – kérdezte döbbenet Hetyke. Kiderült, hogy dehogyan tudnak. A fiúk titokban szöktek ki éjszaka, csupán a móka kedvéért. Azt gondolták, mindenkinek tetszeni fog az alkotásuk. Hetyke erre megkérdezte tőlük, hogy a családi autót, a saját biciklijüket vagy rollerüket is össze szokták-e firkálni? Persze, hogy nem – válaszolták, és szépen lassan rájöttek, hogy akkor talán mást sem kellene összefirkálni. Amikor pedig a fiúk megtudták, hogy Hetyke mennyire sírt, amikor meglátta magán a graffitiket, nagyon elszégyelltek magukat. Azonnal megígérték, hogy többet nem csinálnak ilyet és helyrehozzák a kárt, olyan gyönyörű motorvonatot varázsolnak Hetykéből, amelyet még nem látott a világ! Hétfvégén neki is álltak. Először lesuvickolták a graffitit, majd jöhetett az új külső. Az oldala a piros helyett kék csíkot kapott, az ajtajai pedig citromsárgák lettek. Hetyke nagyon elégedett lett az új külsejével, és biztos volt benne, hogy ettől kezdve ismét ő fogja csodálni mindenki.

Itt lehet festeni!
Színezd ki Csörgőt!



Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

S76-os személyvonat Szélhegyen

