

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**„A 100A FELÚJÍTÁSÁVAL
A MENETREND STABILABBÁ
ÉS TERVEZHETŐBBÉ VÁLIK”**

– interjú Nyiszter Tamással, a MÁV Zrt. beruházási
vezérigazgató-helyettesével és Sejkóczki Andrással,
a MÁV FKG Kft. ügyvezetőjével

JÁRMŰKORSZERŰSÍTÉSI PROGRAM

BARANYAI SZOLGÁLTATÁSFEJLESZTÉS

DÉLI ÖSSZEKÖTŐ DUNA-HÍD

71. ÉVFOLYAM • 2021. ÁPRILIS

Adó 1% • MÁV SZK Társadalombiztosítási Szervezete • Pályakezdő Diplomás Programok • Veres József • Jármű-
korszerűsítés • Mérlegelés • IC+ • ELVIRA • MÁV Kertészet • Vasút Európai Éve • Élelmiszer-pazarlás • Kerékpárosok

VEZETŐI INTERJÚ

„A 100a felújításával a menetrend stabilabbá és tervezhetőbbé válik” – interjú Nyiszter Tamással, a MÁV Zrt. beruházási vezérigazgató-helyettesével és Sejkóczki Andrással, a MÁV FKG Kft. ügyvezetőjével

4

HÍRVONAL

Elkészült a Déli összekötő Duna-híd új hídszerkezete, Együttműködési megállapodás két buszgyártó céggel, A védőoltás az egyetlen lehetőség a pandémia legyőzésére

8

HR-HÍREK

Idén is folytatódnak a Pályakezdő Diplomás Programok

17

MUNKATÁRSUNK

„A zene alázatos szolgálója vagyok” – Veres József váltókezelő kollégánkkal beszélgettünk

20

MÁV-START HÍREK

Folyamatos a MÁV-START járműkorszerűsítési programja, Hogyan történik a vasúti járművek mérlegelése? Áprilistól új korszak kezdődik a megyeszékhelyek közötti közlekedésben, Az 1. osztályú IC+ gyártási lépései

22

KÖRNYEZETÜNKÉRT

Mit tehetünk egyénileg a saját háztartásunkban az energia- és erőforráspazarlás ellen – a takarékoság jegyében?

40

ANNO

Az összekötő vasúti híd 145 éve

42



ELŐSZÓ



A szobámban egy fiók mélyén rongyos, textilkötésű mappa hever: benne a Vasárnapi Újság 1912. évi összes száma. Régóta ott van, mégis gyakran előveszem, és fellapozom megsárgult lapjait. Az újság csupa érdekesség, maga a kézzelfogható történelem. Hírt adnak benne az Atlanti-óceánon elpusztult Titanicról, Blaha Lujza legújabb szerepéről, és Puccini budapesti, Operaházban tett látogatásáról. Néhány oldallal később Ady Endre, Kaffka Margit és Móricz Zsigmond novelláit olvashatom, de Kittenberger Kálmán Afrika-expedíciója és Amundsen déli-sarki felfedezőútja is szerepel a napi hírek között.

Ha felmerült a kérdés a kedves olvasóban, hogy vajon miért nyitom a Vasutas Magazint ezekkel a – látszólag ide nem kapcsolódó – sorokkal, hadd adjak rögtön magyarázatot:

Amikor az említett személyekről vagy a századforduló technikai vívmányairól esik szó, összességében egy, a mai modern világunktól rettentően távol eső kor körvonalait látom magam előtt, amely korról már nincs közvetlen kapcsolatom. És ekkor továbblapozok... Feltűnik a Magyar Királyi Államvasutak háló-, étkező- és buffet-kocsijainak menetrendje, valamint a Keleti pályaudvar, amint az előtte lefektetett villamossíneket javítják a közlekedési vállalat dolgozói. Egészen meglep a fénykép, a villamossíneket leszámítva akár tegnap is készülhetett volna. Kiráz a hideg, amikor belegondolok: a Keleti ekkor már 28 éve ott állt, nekem pedig éppen 105 évvel később vált az első munkahelyemmé a pályaudvar, itt lettem én is vasutas.

Bízom benne, hogy a megvont párhuzammal sikerült hitelesen átadnom azt az érzést, ami a hatalmába kerít, ha a

vasútról és a MÁV elképesztően nagy időt felölő történelméről kérdezek. Mindig úgy véltem, itt munkavállalónak lenni nem csupán egy állás.

Mi, vasutasok egy olyan vállalatot működtetünk, amely 152 éve folyamatosan bizonyítja létjogosultságát, és az idő múlásával nemhogy gyengült volna, de egyre csak erősödött a közlekedésben betöltött szerepe.

A bevezetőmet nem véletlenül kezdtem a múltunkkal, hiszen az idei évben ünnepelünk: 175 éves a magyar vasút. Kiháználva az online tér adta lehetőségeket, a vasutasmagazin.hu oldalon játékra hívjuk kollégáinkat, hogy közösen vehessük sorra a majd két évszázad eseményeit.

Az áprilisi lapszámunkban jelenünkről és a jövőnkről is szó lesz. Vezetőket kérdezzük a 100a vonal felújítási munkálatairól, beszámolunk az országban egyedülálló tram-train beruházásról, tavasz közeledtével hírt adunk a MÁV Kertészet állomásvirágosítási tevékenységéről, de szó lesz a Duna felett elkészült Déli összekötő hídról, egy zenész-vasutas családról, az Elvira legújabb fejlesztéséről és a járműkorszerűsítési programról.

Fogadják szeretettel az aktuális lapszámot! Jó olvasást kívánunk!

Benke Máté
szerkesztő, Vasutas Magazin

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

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

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

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

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

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

„A 100A FELÚJÍTÁSÁVAL A MENETREND STABILABBÁ ÉS TERVEZHETŐBBÉ VÁLIK”



Sejkóczy András



Nyiszter Tamás

Áprilisban folytatódik Magyarország legforgalmasabb vasútvonalának felújítása

A Budapest–Cegléd–Szolnok vasútvonal Magyarország legforgalmasabb vasútvonala, a főváros környéki agglomeráció legnagyobb forgalmú pályája. Több mint 11 millió utasunk veszi igénybe évente a naponta közlekedő több mint 210 személyszállító és 50 tehervonatot. A menetrend szerinti közlekedés kiemelt célkitűzése a MÁV-nak, hiszen utasainknak minél jobb szolgáltatást kell nyújtanunk a versenyképesség fenntartása, az utasforgalom növelése, összességében a minőségibb szolgáltatás biz-

tosítása érdekében. A most indult beruházás érinti a nyílt vonali szakaszok, valamint az üllői és monori állomás pályarész felújítását is. Óriási munka indul – viszont a felújítást követően csökken a menetidő, a menetrend stabilabbá és tervezhetőbbé válik.

A 100a vonal felújítása kapcsán Nyiszter Tamást, a MÁV Zrt. beruházási vezérigazgató-helyettesét és Sejkóczy Andrást, a MÁV FKG Kft. ügyvezetőjét kérdeztük a tervezett munkálatokról és a várható eredményekről.

Milyen fő feladatai vannak a Beruházási Vezérigazgató-helyettes Szervezetnek?

Nyiszter Tamás: Talán az elnevezéséből adódóan nem mindenki számára egyértelmű, de a szervezet „két lábon” áll, a Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság, valamint az Ingatlanfenntartási és Gazdálkodási Főigazgatóság tartozik ide. Ezt azért tartom fontosnak megjegyezni, mert a szervezeti egységek egymásra utaltsága, közös munkája mind a fejlesztések mind a beruházások tekintetében jelenleg sokkal hatékonyabban működik, mint korábban. A szervezet legfőbb feladata a vasúti közlekedés versenyképessége érdekében történő beruházások, fejlesztések, valamint ingatlankezelési és gazdálkodási tevékenységek előkészítése, irányítása, költséghatékony lebonyolítása és mindezek összehangolása egymással és a MÁV Zrt. minden más érintett tevékenységével.

Milyen projekteket működtet jelenleg a MÁV Beruházási Szervezete?

Nyiszter Tamás: Rég nem látott mennyiségű és bekerülési értékű projekt megrendelője, lebonyolítója jelenleg a szervezet. A részt vevő kollégák mind tudásuk, mind rátermettségük terén bizonyíthatnak és komoly eredmények részesei lehetnek, hiszen minden szempontból jelentős munkákban veszünk részt. A teljesség igénye nélkül a főbb projektek: Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakasza, (Infrastruktúra Versenyképesség Javító) program, amely projekt keretein belül készül a 100a vonal egyes szakaszainak rehabilitációja is, a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének felújítása és a Keleti pályaudvar utascentruma, hogy csak a nagyobb beruházásokat soroljam. Azonban beruházási érték tekintetében nagyon sok kisebb projekt is folyamatban van, továbbá a NIF Zrt. lebonyolításában készülő MÁV-os hálózatokon végzett projektek esetében is nagy szerepet vállalunk.

A 100a vonal felújítása idén tavasszal folytatódik. Hogyan történik egy ekkora beruházás előkészítése, lefolytatása?

Nyiszter Tamás: Mint minden beruházás esetén, először a pályaaállapot minőségéből adódóan a beavatkozási igény fogalmazódik meg a pálya üzemeltetői oldaláról. Ezt követően bekerül a beruházási tervbe, majd a szakmai szervezetek elkezdik részleteiben előkészíteni a munkát, azaz felmérések, tervek elkészítése, műszaki leírás, mennyiségi kimutatások összeállítása történik. Ezután az éves kiemelt vágányzári tárgyaláson előzetesen egyeztetik a kivitelezés

vágányzári feltételei, majd megtörténik a beavatkozáshoz szükséges anyagok beszerzése, valamint a munkavégzés vállalkozásba adása is. A tárgyi beruházás kivitelezését a MÁV FKG Kft. végzi, velük szorosan egyeztetve megkezdődik a beruházás organizációs feltételeinek egyeztetése (anyagérkeztetések, gépi kapacitások lekötése és ütemezése), ezután pedig megindul a kivitelezési időszak, ahol szintén folyamatos a jelenléte a lebonyolító oldalunknak a műszaki ellenőrzés terén.

Mi a szerepe a 100a felújításában a MÁV FKG Kft.-nek?

Sejkóczy András: Ahogyan az előbb is elhangzott, a kivitelezői oldal vagyunk. A (Infrastruktúra Versenyképesség Javító) program keretében társaságunk fogja elvégezni a Vecsés–Üllő–Monor vasúti pályaszakasz, egyszerűsített korszerűsítéssel történő felújítási és karbantartási munkáit. Ez magába foglalja Üllő és Monor állomási vágányainak és kitérőinek felújítását is. A felújítás keretében a vonalszakaszon megújul a vasúti felépítmény. A munkálatok alatt az ágyazati követ rostáljuk, cseréljük az aljakat, a síneket, a kitérőket és a szükséges kapcsolószereket. Átépítjük az útátjárókat is. A vasúti alépítményt – a vasúti pálya ágyazati kő alatti része – csak szükség szerint javítjuk, attól függően, hogy mennyire van sérülve, jellemzően a vízátfolyások okozta, eróziós folyamatok miatt. A MÁV FKG Kft. életében nem volt még ilyen jelentős, egybefüggő munka, igazi kihívás minden munkatársunk részére az előkészítő fázistól, a vasúti pályaszakaszok forgalomba helyezéséig.

Milyen szakágak dolgoznak, milyen humán erőforrás háttérrel a 100a felújítási projekten?

Sejkóczy András: Több szakág képviselteti magát a projektben: pályaeépítési, magasépítési, hidász, felsővezetékes és biztosítóberendezéses. Ez a munka Társaságunk 2021-es tervezett árbevételének közel negyven százalékát teszi ki, és a Budapest Divízió koordinálásában fog megvalósulni. A volumenből látszik, hogy a feladat elvégzéséhez kapacitási és technológiai alvállalkoztatás is szükségessé válik, több száz kolléga fog dolgozni a munkán.

Hogyan látják, a 100a vonalon dolgozó vasutas munkatársakra hogyan hat a felújítás? Mit üzennek a kollégáknak?

Nyiszter Tamás: A felújítás közbeni állapotok okozhatnak kellemetlenségeket a kollégák munkakörülményeiben, de alapvetően már rövid távon is, az utasok mellett a dolgozó munkatársaink érdekeit is ugyanúgy szolgálja ez a fajta vál-



Nyiszter Tamás

tozás, hiszen munkák elvégzését követően, hosszú távon tervezhető és menetrendszerű közlekedés lesz a vonal ezen szakaszán is, amely mindannyiunk jól felfogott érdeke. A kollégákat következőképpen kérem, hogy az esetlegesen felmerülő, munkájukat hátráltató tényezők ellenére is segítsék türelemmel a munkavégzést, hiszen az ő érdekeiket is szolgálja, hogy minél rövidebb idő alatt és minél hatékonyabban végezhessük el a munkát.

Sejkóczki András: Nagyon sok összetett és felelősségteljes munkát kell elvégezni e rövid időszak alatt, nagyon koncentrált és sokféle technológiát felvonultató tennivaló vár ránk. Nem lesz egyszerű a feladat, sok koordinációt és figyelmet igényel a kollégáktól. Figyelni kell egymásra és felelősen kell viselkedni a további nehézséget jelentő COVID-19 járvány miatt is. Büszke vagyok arra, hogy ilyen jelentős, hosszú évek óta nem végzett feladattal bízott meg minket a MÁV Zrt. Büszke vagyok, hogy egy jó csapat, egy jó közösség végzi ezt a munkát. Minden kolléga, aki részt vesz ebben a feladatban, tudását, tapasztalatát és szakértelmét felhasználva biztosítja, hogy az utazóközönség egy sokkal megbízhatóbb menetrendszerűséget, kényelmesebb utazást kaphasson.

Hogyan látja, milyen lakossági hatásai vannak a felújítási időszaknak?

Sejkóczki András: Mint a legtöbb vasúti pályán végzett munka, jelentősen terheli a lakosságot és az utazóközönséget is. Vasúti pályák építése során kevés lehetőség nyílik a forgalom elterelésére, ezért nagyon sok olyan korlátozás lép életbe, ami befolyásolja a mindennapokat. Változik a menetrend, pótlóbuszok lesznek beállítva, hosszabb eljutási idők várhatók az eredeti menetrendhez képest. A vasúti pályaeépítés zajjal, porral jár. Ez jellemzően a nyílt vonalakra lesz érthető, de több, az állomásokat és útátjárókat érintő munkát is végzünk, ami a közúti forgalmat is befolyásolni fogja. Megnö-



Sejkóczki András

vekedhet a kiszolgáló járművek közútra gyakorolt hatása is. Természetesen a tervezések során, a munka összes fázisában törekedtünk arra, hogy a lehető legkevesebb kellemetlenséget okozzuk az utazóközönségnek és a lakosságnak.

Nyiszter Tamás: Egy ilyen felújítás általában a lakosságot érzékenyen érinti, mivel az alkalmazott rostálós technológia, illetve az azt követő vágányszabályozás és járulékos munkái mindig zajjal és porral járnak, ami egy ilyen lakóövezethez közeli vonalon mindig kellemetlenségeket okozhat, de úgy gondolom, hogy a végeredmény mindenképpen a lakosságot fogja szolgálni. Hatékony és jó kommunikációval ez az üzenet biztosan el fog jutni az ott élőkhez is.

A 100a felújítása után milyen eredmények várhatóak?

Nyiszter Tamás: A 150-es vasútvonalat az átépítésének idején ez a vonalszakasz fogja tehermentesíteni. Ez az átépítés teszi lehetővé, hogy az ebben az időszakban megnövekedett teherforgalmat sebességkorlátozás nélkül le lehessen bonyolítani 225 kN-os tengelyterheléssel. A felsővezetéken és a biztosítóberendezésen tervezett beavatkozások is hosszú távon a forgalom zavarmentességét szolgálják. Összességében kijelenthető, hogy a menetrend stabilabbá és tervezhetőbbé válik.

Milyen hatásai, eredményei lesznek az utasainkra nézve?

Sejkóczki András: Minden fáradozásunk azért történik, hogy a vasúti utazás jobb élményét, nagyobb kényelmét és pontosságát meg tudjuk teremteni utasainknak. Hogy kiszámíthatóbb menetrendet kapjanak, időben el tudják érni az utazásuk célját, legyen az napi ingázás, vagy épp egy egyszeri út. Budapest elővárosi forgalma nagyon sok utas közlekedését segíti, a korszerűtlen felépítmény és biztonsági rendszerek felújításával kényelmesebbé és pontosabbá tesszük a köz-

lekedést. A versenyképesség tekintetében a vasút a közúti közlekedés méltó konkurenciájává tud válni. A felújítás kapcsán hosszabb időszakra tudjuk stabilizálni ezt a tervezett közlekedési szintemelkedést.

Milyen más projekteken dolgozik jelenleg a MÁV FKG Kft.?

Sejkóczki András: Az év eleji hónapok általában a munkákra való felkészülésekkel telnek, jellemzően nagy projektek még ebben az időszakban nincsenek, de a kedvező időjárásnak köszönhetően folyik a Balatonfenyvesi kisvasút Táskaforgalmi kitérő–Csisztafürdő vasúti pályaszakaszának felújítása, zajlanak a Közép-Duna menti térségben tervezett vasúti felújítások és fejlesztések. A 120-as vonalon vágányköszörülést, valamint több helyen aljcsereit, furatjavítási, csavarutánhúzási munkákat végzünk. A pályás feladatok mellett a vasútállomások fejlesztésében is részt veszünk, ilyen például a Keleti pályaudvar mosdójának felújítása, B+R parkolók kialakítása a Velencei-tó térségében, illetve gépészeti területünkön is jelentős gépgyártási, pályás és felsővezetékes vasúti munkagép remotorizációs munkákat végzünk.

Hum Krisztina, Varga Zsuzsanna

Van személyes kötődése a 100a vonalhoz?

Nyiszter Tamás: Igen. Származásomat tekintve apai vonalon püspökladányi vagyok, ami azt jelenti, hogy gyermekkoromban nagyon sokat utaztunk a 100-as vonalon nagyszüleimhez, illetve a rokonsághoz, nagyon jó emlékeim vannak arról az időszokról. Mindent megteszünk azért, hogy a 100a vonal rehabilitációjával összefüggő időszak is pozitív élményekkel teli időszak legyen mindannyiunk számára.

Sejkóczki András: MÁV-leányvállalat vezetőjeként, valamennyi országos és regionális vonalhoz kötődésem van. Szakmai ártalom!

Miskolciként közvetlen érintettségem nincsen, de pályám kezdetén aktívan részt vettem kiemelt projektek keretében a vonalon több vonalszakasz és állomás átépítésében. Sok jó emlék mellett jó látni, hogy az ország legforgalmasabb vasútvonalán húsz éve átépített vágányok, kitérők, peronok még a mai napig megállják a helyüket.

Soha nem látott források vasúti pályafelújításra Áprilisban folytatódik a ceglédi, 100a vonal felújítása

A Budapest–Cegléd–Szolnok (100a) vasútvonal a főváros agglomerációjának legnagyobb forgalmú pályája: naponta több mint 210 személyszállító és 50 tehervonat közlekedik, évente pedig több mint 11 millióan veszik igénybe. Kapacitásának, menetrendszerűségének javítását és stabil fenntartását a vasúttársaság kiemelten kezeli. Tavaly a Nyugati pályaudvar és Városliget elágazás közötti szakasz átépítésével kezdődött a vonal felújítása, ami idén április 6-tól a Vecsés–Üllő–Monor szakaszon folytatódik, és több fázisban, tervezetten ősz végéig tart. Az ideai munkákat a MÁV 20 milliárd forintos kormányzati támogatással valósítja meg. Minden érintett járatra rá lehet keresni a megújult Elvirában, továbbá az Android és iOS platformon is működő MÁV mobilalkalmazás menetrendi keresőjében is.

Az „Infrastruktúra Versenyképesség Javító” elnevezésű program keretében évente tervezetten 50 milliárd forint pluszforrást fordítana a MÁV pályahálózatának felújítására, hogy kevesebb legyen a meghibásodás, pontosabbak legyenek a vonatok, és stabilabban tartsák a menetrendet. Különösen az elővárosi és a megyeszékhelyek megközelítését biztosító pályaszakaszok állapota szorul korszerűsítésre, ezért a vasúttársaság megkezdte ezek felújítását 2020-ban a Nyugati és Városliget elágazás között. A program első ütemében 2025-ig tervezetten mintegy 600 kilométeren végez a MÁV felújítást a Budapest–Nyugati–Szolnok (100a), a Biatorbágy–Almásfüzítő (1-es), Öttevény–Mosonmagyaróvár (1-es), Füzesabony–Miskolc (80-as), Székesfehérvár–

Veszprém–Zalaegerszeg (20-as és 25-ös), Budapest–Nyugati–Vác (70-es), valamint a Rákos–Szolnok (120a) vonalokon. Ezekre mintegy 45-50 millió utas számára nyújtana a jelenleginél 5-10 perccel gyorsabb eljutást számos megyeszékhelyet és várost érintően, a menetrend stabilabbá megbízhatóbbá válhat.

A kormány 2020 decemberi döntése értelmében a vasúttársaság 20 milliárd forintos támogatást kapott a 100a vonal felújításának folytatására: a Vecsés és Üllő, az Üllő és Monor közötti nyíltvonal szakaszok, valamint Üllő és Monor állomások pályarészeinek felújítására. Az áprilistól tervezetten késő őszig megvalósuló kivitelezés során Vecsés és Monor között mintegy 33 km vasúti pályát újítanak fel, elvégzik a szükséges váltócsereket, megerősítik a felsővezetési hálózatot. Őt közúti átkelőhely is megújul a nyíltvonalon, és az ezekhez csatlakozó utak aszfaltozását is elvégzik, ezáltal biztonságosabbá, zökkenőmentesebbé válik az áthaladás. Vecsésen a Virág utca és Rudolf köz közötti gyalogos felüljárót is felújítják. Monor, Vecsés-Kertekalja és Hosszúberék-Péteri hangos utastájékoztatói rendszerét újra cserélik, utóbbi megállóhelyen modern vizuális utastájékoztató rendszer fogja szolgálni az utasokat. Vecsés, Üllő és Monor állomásokon megújul a biztosítóberendezés, Üllőn továbbá átépítik a fővágányokat, a váltókat is kicserélik, megerősítik a felsővezeték-hálózatot. A naponta mintegy hétezer utas által igénybe vett Monor állomáson a meglévő pályainfrastruktúrát újítják fel, és az útátjárót is átépítik.

ELKÉSZÜLT A DÉLI ÖSSZEKÖTŐ DUNA-HÍD ÚJ HÍDSZERKEZETE

Február végén elkészült a Déli összekötő vasúti Duna-híd új, harmadik hídszerkezete, ahol rövidesen megkezdődik a vágányok építése is. Az új hídszerkezeten vezet majd át a Déli Körvasút harmadik vágánya idén tavasztól, az első vonat április végén haladhat majd át rajta. Ezt követően, 2022 végéig a meglévő két hidat is újra cseréli a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által megbízott kivitelező, a Duna Aszfalt.

Vitézy Dávid a közösségi oldalán számolt be az új híd jelentőségéről: „Köszönöm mindenkinek, aki tervezőként, beruházóként, mérnökként, kivitelezésen dolgozóként ezen a csodálatos projekten dolgozik! Fontos pillanat ez, hiszen 68 év óta először bővül a Dunán átívelő vasúti kapacitás a hídon, 2-ről 3 vágányosra bővítjük a körvasutat. Erre szükség is van: nem csak a legfontosabb tranzeurópai korridor és dunai átkelési pont ez, hanem a budapesti elővárosi forgalomban is egyre nagyobb szerepet kap a jövőben a Déli Körvasút.”

A Budapest Fejlesztési Központ vezérigazgatója elmondta továbbá, hogy a Déli Körvasút fejlesztése lehetővé teszi, hogy óránként akár 8-10 elővárosi vonat járjon irányonként a hídon.

Így a vonatok Székesfehérvártól Hatvanig, Tatabányától Monorig vagy a jövőben a Liszt Ferenc nemzetközi repülőtérig járhatnak, összekapcsolva nem csak a régiót, de megteremtve Budapest elővárosai és külső kerületei között is a kapcsolatot. Mindehhez – a Déli Körvasút beruházás nélkül – ma a kapacitás és a Budapesten belüli új megálló is hiányozna.

Mintegy 70 év után először épül új vasúti híd a Duna fölött

A Déli összekötő vasúti Duna-híd harmadik vágányának megépülésével, mintegy hetven év után először, új vasúti vágányon nyílik majd átkelési lehetőség a Duna felett. A szakemberek a Duna magas vízállása miatt csaknem egy hónapot voltak kénytelenek várakozni az utolsó hídelemmel a pesti oldalon, február 18-án azonban megkezdheték a beemelését, amely mostanra befejeződött, így teljesen átjárhatóvá vált az új vasúti vágányt hordozó hídszerkezet. A még hátralévő munkálatok – a hídtartozékok szerelése, a korrózióvédelem tökéletesítése és a vasúti szakági munkák – végeztével az új vasúti híd teljes értékűen hozzájárul majd a dunai látképhez is. Ezzel párhuzamosan megkezdődött a középső hídszerkezet egyes tartozékainak bontása is. Egyelőre csak az üzemi járdát és az ahhoz tartozó korlátot távolították el, de hamarosan indul az acélszerkezet darabolása és elszállítása is, ezt - akárcsak az építést - a vízről végzik. A Clark Ádám és a Hebo lift-8 úszódarut mostantól gyakrabban lehet majd mozgásban látni az összekötő vasúti híd környékén, ugyanis ezek a vízi járművek az építés mellett a bontásban is főszerepet játszanak.



A déli összekötő vasúti Duna-híd fejlesztése az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából történik. A kivitelezést a Duna Aszfalt Út és Mélyépítő Kft. végzi nettó 35,9 millió forint értékben. Az összekötő vasúti hidat a déli körvasút fejlesztése részeként korszerűsítik. A déli körvasút fejlesztésének célja, hogy több elővárosi vonat járjon az agglomeráció és Budapest között, a vasút pedig az új megálló és kapcsolatok révén versenyképessé váljon és nagyobb szerephez jusson a főváros közlekedésében. Ilyen nagyságú és jelentőségű vasútfejlesztés Budapest belső területén több mint száz éve nem történt. A NIF tájékoztatása szerint a beruházás részeként bővül kettőről háromvágányosra a déli összekötő vasúti híd kapacitása, ennek első eleme a most elkészült új hídszerkezet. A következő ütemben a meglévő két hídszerkezet cseréje történik majd meg.



MÁR KÉT BUSZGYÁRTÓ CÉGGEL KÖTÖTT EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁST A MÁV



Az INTER Traction Electrics Kft.-vel és a BM HEROS Zrt.-vel kötött megállapodást a MÁV március közepén. Ennek célja, hogy az abban részt vevők kiaknázzák a digitalizációban és az automatizálásban rejlő előnyöket, kihasználják a szinergiákat. Továbbá közös, összehangolt lépéseket tesznek annak érdekében, hogy Magyarország versenyelőnyét növelve egy jól képzett és az IPAR 4.0 kihívásoknak is megfelelő infrastruktúrával rendelkező gazdasági környezetet hozzanak létre, valamint az ehhez szükséges fejlesztések szakmai tartalmának összehangolására intézményes kereteket létesítenek. A jövőben további hasonló együttműködések megkötését is tervezi a MÁV.

Még 2020-ban csatlakozott a magyar vasútgártás az IPAR 4.0 fejlesztési irányhoz. A MÁV célul tűzte ki, hogy a kognitív (öntanuló) gyártási környezet kialakítása révén a gyártási költségeket tovább csökkenti.

A projektötlet által megvalósítandó kutatás-fejlesztési célkitűzés az IPAR 4.0 része, amely egy olyan öntanuló mesterséges intelligencia alapú termelési környezetet vizionál, amelyben a Szolnoki Járműjavítóra egyedileg fejlesztett gyártó- és vezérlő berendezések saját maguk hangolják össze és szervezik meg a működésüket – emberi beavatkozás nélkül.

Ez a jelenlegi manuális úton történő vasúti járműgyártást mind mennyiségben, mind minőségben és hatékonyságban nagyságrendekkel felülmúlja.

A két buszgyártó társasággal kötött együttműködési megállapodásnak köszönhetően az IPAR 4.0 fejlesztési irányval összhangban a vasúttársaság a Szolnoki Járműjavító jövőbeni szerepét kívánja növelni.

A megállapodás értelmében az INTER Traction Electrics Kft. (ITE Kft.) és a BM HEROS Zrt. szándékában áll, hogy az általuk gyártott autóbussz-kocsiszekrények, illetve járművek vonatkozásában a vasúttársasággal egy jövőbeni üzleti együttműködési rendszert alakítsanak ki a gyártási folyamat modernizálása érdekében. Ennek érdekében a MÁV a Szolnoki Járműjavítóba tervezett IC+ robotizált gyártósor kialakításakor figyelembe fogja venni, hogy az ITE Kft. által gyártott autóbusszok kocsiszekrényváz főelemei, valamint a BM HEROS Zrt. által készített járművek itt is gyárthatók legyenek.



Mély fájdalommal tudatjuk, hogy munkatársunk **Hornok Béla Attila** békéscsabai mozdonyvezető 2021. március 9-én, életének 55. évében, tragikus hirtelenséggel elhunyt.

Munkatársunk a vasúti szakközépiskola elvégzését követően 1984-ben kezdte vasúti pályafutását mozdonyvezető-gyakornokként, majd 1986-tól mozdonyvezetőként teljesített szolgálatot. Munkaköri feladatai mellett az Igazgatóság területén kimagasló munkavédelmi tevékenységet végzett. 2008-tól a MÁV-Trakció Központi Munkavédelmi Bizottság, majd elhunytáig a MÁV-START Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottságának elnökeként is nagyon sokat tett a munkatársak munkakörülményeinek javítása érdekében. Kollégái, vezetői szerették, becsülték. Kedves és önzetlen volt, szorgalmasan dolgozott, mindig számíthatunk rá. Mindannyiunkat mélyen megrendített elvesztése. Kollégánk, barátunk hiánya fájó, közösségünk az emléket megőrzi. A családja gyászában fájó szívvel, együttérzéssel osztozunk. Temetésére 2021. március 22-én került sor.

Hornok Bélát a MÁV-START Zrt. saját halottjának tekinti.

A VÉDŐOLTÁS AZ EGYETLEN LEHETŐSÉG A PANDÉMIA MIELŐBBI LEGYŐZÉSÉRE

A koronavírus-járvány még egy évvel pandémiává minősítése után is megnehezíti napjainkat, és komoly megbetegedéssel fenyegeti az embereket. Bár mindannyian fáradunk a küzdelemben, a járvány elleni hatékony védőoltások már megérkeztek hazánkba. A mi felelősségünk, hogy éljünk is a lehetőséggel. A MÁV munkáltatóként minden alkalmazottjának a lehető legjobb feltételekkel biztosítja, hogy eljusson a védőoltás beadására. Regisztráció az oltásra: www.vakcinainfo.gov.hu



Saját, felelősségteljes döntéseink is hozzájárulnak a pandémia elleni sikeres küzdelemhez. Megszületett a legerősebb fegyverünk: a régóta várt védőoltás.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV–Volán-csoport elnök-vezérigazgatója egy interjúban elmondta: nagyon fontosnak tartja a felelős viselkedést, hogy betartsuk azokat a szabályokat, amelyekkel megakadályozhatjuk a fertőzés terjedését. A vírus elleni küzdelemben a leghatékonyabb fegyverünk a védőoltás.

„Amikor megnyílt a lehetőség, családommal együtt azonnal jelentkeztem a kormányzati vakcinaregisztrációs oldalán. Arra biztatok mindenkit, hogy tegyen ugyanígy, oltassa be magát, mert csak így kaphatjuk meg azt a védettséget, ami ahhoz kell, hogy újra szabadabban éljünk. Amikor sorra kerülök, és megkapom az értesítést, megyek és beoltatom magam.”

Igazgatói rendelkezés az oltakozás és a munka összehangolásáról

A MÁV munkáltatóként minden alkalmazottjának a lehető legjobb feltételekkel biztosítja, hogy eljusson a védőoltás beadására, amikor háziorvosa szólítja. Ezzel kapcsolatban a vezetőség úgy rendelkezett, hogy az oltakozás különös méltánylást igénylő személyi oknak minősül, időtartamára – más munkajogi megoldás alkalmazásának hiányában is – a munkavállaló igazolt, nem fizetett távollét keretében mentesül a munkavégzési kötelezettsége alól.

A munkáltatói jogkörgyakorlók méltányosan eljárva kötelesek minden olyan szóba jöhető munkajogi megoldás alkalmazhatóságát megvizsgálni, amellyel a munkavállalót keresetvesztés a védőoltás felvétele mellett sem éri és a munkáltató működése is zavartalan lehet. A lehetőségeket akár egyedileg mérlegelve azt a megoldást kell választani, amely munkaidő-kieséssel nem jár vagy a kiesés általa csak a legcsekélyebb mértékű lesz.

Az igazolt, nem fizetett távollét biztosításán túl, annak érdekében, hogy az oltás időpontjában az érintett munkavállalónak ne legyen munkavégzési kötelezettsége, sor kerülhet:

- szabadság engedélyezésére a munkavállaló kérelme alapján, akár a kérelemre előírt határidő betartása nélkül is,
- a munkaidő-beosztás egyoldalú munkáltató általi módosítására, az arra vonatkozó határidő megtartásával,
- a munkaidő-beosztás munkavállaló kérelmére történő módosításával, határidő nélkül,
- a kiesett munkaidő utólagos ledolgozására, a munkavállaló kérelmére, amely utólagos ledolgozás nem minősül rendkívüli munkaidőnek.



AJÁNlja FEL ADÓJA 1 SZÁZALÉKÁT VASUTAS SZERVEZETNEK!



Lassan itt az adóbevallás ideje. 1997 óta éves személyi jövedelemadónk 1 százalékát felajánlhatjuk egyesületeknek, alapítványoknak. Vasutasként támogathatjuk a MÁV-Volán-csoport által is kitüntetett figyelemben részesülő, vasutasok segélyezésére, sportolására vagy akár kulturális művelődésére létrehozott szervezeteket is! Összegyűjtöttük azokat a vasutas kötődésű szervezeteket, ahová érdemes felajánlunk a jövedelemadónk 1 százalékát.

Vasutas Önkéntes Támogatási Alap

A vasutas dolgozók által 1930-ban létrehozott Vasutas Önkéntes Támogatási Alap a megromlott egészségi állapotba, a nehéz helyzetbe, a rendkívüli élethelyzetbe került vasutasokat segíti. Több mint nyolc évtizedes működésük és tevékenységük a vasutas nemzedékek közötti szolidaritás méltó példája. Alaptevékenységüket a tagjaik által befizetett tagdíjakból látják el, amely a havi jövedelem, illetve nyugdíj fél százaléka. A közösség által összeadott források lehetőséget adnak a rászoruló tagok és családjaik támogatására.

Név: Vasutas Önkéntes Támogatási Alap
Adószám: 19653613-2-42

MÁV Szimfonikus Zenekar

A zenekar 75 éves múltat tekint vissza. 1945-től minden nehézséget leküzdve azon dolgozik, hogy a zene varázslatos élményével szebbé tegye az emberek életét.

A tagok hisznek abban, hogy a zene gyógyír a léleknek a legnehezebb időkben is. A pandémia miatt jelenleg nem találkozhatnak a közönséggel, de az online térben ingyenes koncerteket adnak. A kisgyermektől a fiatalokon át a szépkorúakig mindenkinek zenélnék.

Név: MÁV Szimfonikus Zenekari Alapítvány
Adószám: 18056721-2-43

Vasúttörténeti Alapítvány

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány célja a vasúti történelem tárgyi eszközeinek, emlékeinek felkutatása, összegyűjtése, rendezése és ezen eszközök és emlékek megőrzése, felújítása, ápolása, kiállításokon történő bemutatása. A Délalföldön tíz településen, az ottani vasúti szolgálati helyeken állandó vasúttörténeti kiállítást rendeztek be. A Vasútmodellező Baráti Kör működése is nagy népszerűségnek örvend. Fennállásuk óta több mint 150 rendezvényt szerveztek, rendszeresen megünneplik a jubiláló vasútvonalak, szolgálati helyek évfordulóit. Szervezésünkben mintegy 80 szolgálati helyre tettek emléktáblát az érintett önkormányzatokkal együttműködve. Vasútmodellező Baráti Kör is működtetnek.

Név: Vasúttörténeti Alapítvány
Adószám: 18450716-1-06

Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány

A Magyar Vasúttörténeti Park Közép-Európa legnagyobb interaktív vasúti emlékparkja Budapesten. Az egykori Északi fűtőház területén 2000. július 14-én nyitotta meg kapuit. A 70 000 m² alapterületű parkban több mint 100 vasúti jármű tekinthető meg, köztük számos ritka mozdony. A járműállomány az 1870-es évektől napjainkig mutatja be a vasút fejlődését. Az intézmény célja megkedveltetni a vasutat és bemutatni történetét a látogatóknak. Járműveik egy része napjainkban is üzemképes, alkalmanként a park rendezvényein működés közben is megtekinthetők, vezethetők.

Név: Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány
Adószám: 18168341-2-42

MÁV Vasutas Sport Club

A szervezet nyolc szakosztállyal (futó, horgász, kerékpáros, labdarúgó, női torna, tenisz, természetjáró, tollaslabda) rendelkezik, tagjai közé szeretettel várja a sportolni vágyó vasutasokat. Egész évben programokkal, versenyekkel, rendezvényekkel színesítik a hétköznapokat.

Név: MÁV Vasutas Sport Club
Adószám: 19804132-1-42

Szolnoki MÁV Sportegyesület

A szervezet tíz szakosztályban (atlétika, birkózás, kosárlabda, labdarúgás, ökölvívás, szumó, súlyemelés, természetjárás, teke, vívás) biztosít sportolási lehetőséget a vasutas kollégáknak és külsősöknek is. Számos programot, versenyt szerveznek. Szolnok Véső úti Sporttelepén várják az érdeklődőket.

Név: Szolnoki MÁV Sportegyesület
Adószám: 19866774-2-16

Gyermekvasutasokért Alapítvány

Az alapítványt a MÁV, valamint egykori gyermek- és úttörővasutasok kezdeményezésre 1995-ben hozták létre a Budapest Fővárosi Önkormányzattal. Az alapítvány hozzájárul a gyermekvasutas tanfolyamra járó gyerekek és a gyermekvasutas csoportok szabadidős programjaihoz, kirándulásaihoz, a nyári táborozáshoz, valamint a külföldi gyermekvasutasokkal szervezett csereüdülésekhez. A volt gyermek- és úttörővasutasokkal való kapcsolattartás, illetve az évente megrendezett nosztalgianap szervezése szintén a Gyermekvasutasokért Alapítvány feladatai közé tartozik.

Név: Gyermekvasutasokért Alapítvány
Adószám: 180775144-2-42



MAGAS RANGÚ ELISMERÉSBEN RÉSZESÜLT NÉGY KOLLÉGÁNK

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedésért Érdeméremet, illetve Baross Gábor díjat adományozott a MÁV-Volán-csoport négy munkatársának az 1848-49-es forradalom és szabadságharc emléknapja, március 15-e alkalmából. Kitéüntetett kollégáinknak ezúton is gratulálunk!

Szöllősi József, forgalmi üzemvezető

VOLÁNBUSZ Zrt.

Baross Gábor-díj

46 évvel ezelőtt kötelezte el magát a buszos szakma mellett. Alapvégzettségének megfelelően autószerelőként kezdett dolgozni a veszprémi székhelyű 15. Volán Vállalatnál, majd – munka mellett – közlekedési üzemmérnöknek tanult. A dudari üzemegységénél 1987-ig osztályvezetőként, majd üzemigazgatói beosztásban dolgozott, vállalatirányítási ismereteit tovább mélyítve mérnök-üzemgazdász diplomát is szerzett. Pályája legkomolyabb kihívása a Balaton Volán 1991-es, nyolc önálló vállalattá történő átalakítása volt. A 2015-ben alakult ÉNYKK Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ személyszállítási igazgatói pozíciójával járó munkát is magas szakmai színvonalon végezte, mostani megbízatása, a Veszprém Megyei Forgalmi Üzem vezetése pedig különösen a szakmai fortélyok átadása és a volános értékmentés terén ad új feladatokat. Több évtizedes vezetői tapasztalata, rendkívüli szorgalma, teherbíró képessége, maximalizmusa nagyban hozzájárul a magas szintű munkavégzéshez.

Bimbóné Bálint Ildikó, forgalmi régiós koordinátor

VOLÁNBUSZ Zrt.

Közlekedésért Érdemérem

1997-ben kezdett dolgozni a Kunság Volán Zrt.-nél. Szakmai felkészültségének, példamutató munkavégzésének köszönhetően hamarosan vezetői pozícióba került, a közlekedési központok megalakulása előtt forgalomszervezési és ellenőrzési osztályvezetőként dolgozott a Kunság Volánnál, a 2019-es, országos integráció előtt pedig forgalmi igazgatóhelyettesként a DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt.-nél. A Volánbusznál 2019. december 1. óta forgalmi régiós koordinátorként végzi munkáját, melyet – csakúgy, mint az elmúlt több mint 23 évben – lelkiismeretesség, szorgalom jellemez, jó kapcsolatteremtő képességével, rugalmas, empatikus személyiségével segíti a Keleti Forgalmi Régió hatékony és eredményes működését.

Jüngling Sándor, menetrend-tervezési szakértő

MÁV-START Zrt. Üzlet és Szolgáltatásfejlesztési Igazgatóság

Közlekedésért Érdemérem

Több mint 40 éves vasúti pályafutása során tevékenyen részt vett a vasúti üzemvitel tervezésében, szervezésében. Hozzáértésével támogatja a közvetlen munkatársak munkáját és fejlődését. Korábbi és jelenlegi munkakörében is meghatározó szerepet tölt be szakmai tapasztalata és szaktudása révén a dél-dunántúli vasúti menetrend tervezésében, a regionális és alágazati kapcsolatok kialakításában és ápolásában. Aktív résztvevője a regionális közlekedésszervezésben érintett szervezetek együttműködésének, a MÁV-START – KTI-SZKI egyeztetéseknek.

Végi József, műszaki vezető

MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft.

Közlekedésért Érdemérem

Pályakezdő mérnökként 1985-ben lépett a MÁV szolgálatába. A MÁV KFV Kft. 1996-os alapítása óta középvezetőként jelentős mértékben hozzájárult a Társaság eredményes működéséhez, 2018 augusztusától a MÁV KFV Kft. műszaki helyetteseként. Szakmai tudásával és tapasztalatával jelentősen segítette a MÁV Zrt. és a környező országok (Szlovénia, Szlovákia) vasúttársaságai által kiírt tenderek megnyerését és a feladatok sikeres elvégzését.

Az elismerésekről:

A Baross Gábor-díj a közlekedés érdekében végzett kimagasló, példamutató tevékenység, továbbá életmű elismerésért adható legmagasabb szintű, az innovációs és technológiai miniszter által adományozható elismerés. A Közlekedésért Érdeméremmel a közlekedés érdekében végzett magas színvonalú, eredményes munkát ismeri el az innovációs és technológiai tárca vezetője.



„EGY SZUPER CSAPATOM VAN, AKIKKEL ÖRÖM EGYÜTT DOLGOZNI”

Komoly feladatot lát el a MÁV SZK Társadalombiztosítási Szervezet. A pandémia nem kevés kihívás elé állította az ügyintézőket. Munkájukról, csapatukról és az aktuális tb-ügyintézési eljárásokról a vezető, Dobrovotckiné Márta Erika mesélt a Vasutas Magazinak.



Mivel foglalkozik pontosan a Társadalombiztosítási Szervezet?

Száz fő felett minden foglalkoztatónak kötelező társadalombiztosítási kifizetőhelyet működtetnie. A MÁV-Volán-csoport leányvállalataiban ezt a feladatot mi látjuk el 82, ízig-vérig tb-s kollégával. Mi számfejtjük keresőképtelenség esetén a táppénzt, baba születésénél a csecsemőgondozási díjat, gyermekgondozási díjat, apukának az apaszabadságot, csak hogy pár ellátást említsek.

Mi bíráljuk el, írjuk meg munka- vagy úti baleset esetén az üzemi baleseti határozatot, intézzük az orvosokkal a gyógyszermegterítést is. Rögzítünk lakcímváltozást, születő gyermeket, megváltozott neveket stb.

A nemrég lezajlott magyar államkincstári ellenőrzések jó eredménnyel végződtek. Nehéz feladat volt az átvizsgálás?

A Magyar Államkincstár 5 évente átfogó ellenőrzést tart minden kifizetőhelynél. Több héten keresztül több ellenőrnapi 8 órában vizsgálja, hogy mindenki megkapta-e jó összegben, megfelelő jogcímen a neki járó ellátásokat. Bő egy év alatt ellenőrzésre került minden. Valljuk be, hiába tudjuk, hogy mindent elkövetünk a törvényesség betartására, egy ellenőrzés stresszes.

De az ellenőrzési jegyzőkönyvek sorra hibátlan eredményekkel, dicsérő szavakkal jöttek vissza. Ha szükségem van egy pozitív gondolatra, mindig a felettes állami szerv dicséretére gondolok: „munkájuk pontos, precíz, átlátható, szervezett és ellenőrzött. További működéshez a személyi és tárgyi feltételek biztosítottak.” Egy szuper csapatom van, akikkel örömmel együtt dolgozni.

A COVID-19 világjárvány miatt egy éve Önök is különleges eljárásrendben dolgoznak. Hogyan alakult az igénylések, igazolások befogadása?

A pandémia a mi feladatainkban is nagy változásokat hozott. Az első hullám idején a táppénzes papírok elektronikus befogadása, majd a veszélyhelyzet után az eredeti igazolások begyűjtése adott pluszfeladatot.

Az első nyitás után két hónapig közel 15 ezer darab eredeti táppénzes papírt kellett befogadnunk visszamenőleg. Mindezt az aktuális elszámolásra váró 10 ezer darab mellett.

Augusztus végére minden a helyére került. A két ünnep között, december 24-én jött ki az új kormányrendelet, miszerint megint elektronikusan kell befogadni a táppénzes papírokat. Ha a veszélyhelyzet véget ér, kezdődhet újból az utólagos feldolgozás is.

A világ a digitalizáció felé halad, miért nem lehet megmaradni az elektronikus ügyintézésnél, ha működik?

Mi nem vagyunk döntéshozók, csak javaslatot tehetünk. A törvények egyelőre nem engedik, és a felettes állami szervtől – hiába kértünk az ősz folyamán többször is –, nem kaptunk engedélyt a papíralaptól való elmozdulásra.

Viszont a változás jele, hogy a tb-igénylés formanyomtatványa január 1-jétől megváltozott, a majdnem 50 éve használatban lévő táppénzes papírt új formátumúra cserélték le.

Emiatt van egy kis kavargás, de jelenleg mindkét formátumot elfogadjuk, és az orvosokkal egyeztetünk a formátumról a keresőképtelenség helyett. Most egy kicsit nehéz, de a változás hosszú távon a digitalizációt segíti elő.

Sin Bettina

IDÉN IS FOLYTATÓDNAK A PÁLYAKEZDŐ DIPLOMÁS PROGRAMOK



Tovább folytatódott a 2020-as pályakezdő programok résztvevőinek orientációja. A februári programok idén is az online térben kerültek megvalósításra. A pályakezdők közössége a személyes találkozók hiányában is tovább erősödik.

Február hónapban csoportszinten folytatódott a 2020-as tavaszi és őszi Pályakezdő Diplomás Program orientációja. Összesen 40 fiatal gyakornok vett részt a két és fél napos online workshopon a MÁV, a MÁV SZK, a MÁV-START és a MÁV FKG képviseletében. A program célja a friss diplomás munkatársak vállalatokba történő beillesztése, a csoportszintű együttműködés támogatása, a kapcsolatok kialakításának elősegítése. Az orientációs programokon a vállalati működés, valamint a résztvevők szervezeteinek, feladatainak megismerése volt a fő fókuszban, kis- és nagycsoportos gyakorlatok, valamint HR kerekasztal beszélgetés segítségével. A februári workshop alkalmak online kerültek megvalósításra, skype-os videokonferenciákon.

A résztvevők otthonaikból vagy az irodákból jelentkeztek be a programba, az alkalmakat mobiltelefonos alkalmazás segítségével, ráhangolódással indítottuk. Olyan kérdéseket tettünk fel, amelyek oldották az online működés okozta távolságot. A nagycsoportos gyakorlatok alkalmával előre összeállított kérdések mentén keretet adtunk a közös beszélgetés elindításának. A kiscsoportos feladatoknál Skype-szobákban dolgoztak a résztvevők 4-7 fős csapatokban.

Olyan gyakorlatokkal készültünk számukra, amelyek online formában is jól tudnak működni, és elmélyítik a kapcsolatokat, a csoportszintű együttműködést. A HR kerekasztal beszélgetés témája ezúttal a külső- és belső ügyfélszolgálat volt.

A MÁV a béren kívüli juttatásokról, lehetőségekről, a MÁV SZK az ügyfélszolgálati rendszerről, működéséről és feladatairól tartott előadást. A MÁV-START a személyes ügyfélszolgálatot, panaszkezelést, utastájékoztatót mutatja be. Előadások közben az interaktivitást többek között a Mentimeter alkalmazás segítette, ahol a résztvevők feltehető kérdéseiket egy-egy őket foglalkoztató téma kapcsán.

Mind a két alkalom után visszajelző kérdőívet küldtünk ki, mivel fontosnak tartjuk a résztvevők programmal kapcsolatos véleményeinek, érzéseinek megismerését. A kérdőívek jó lehetőséget teremtenek arra, hogy a pályakezdő kollégáktól olyan javaslatokat és ötleteket kapjunk, amelyeket a következő programba beépíthetünk. Szeretjük az alkalmak tematikáját minél inkább hozzájuk igazítani, hiszen a Pályakezdő Program értük van. Fontos, hogy hasznos, élvezetes és újdonsággal teli eseményeken tudjanak részt venni.

A következő – terveink szerint tavaszi – Pályakezdő Diplomás Program alkalmat a két 2020-ban indult csapat számára már összevont formában tervezzük megvalósítani, amelynek oka a további kapcsolódás mellett az, hogy a jövő évben megvalósuló Talent Konferencián is közösen vesznek részt, így a felkészítésük és a programra való hangolódásuk is együtt történik majd.

Szervezetfejlesztés csapata

20 ÉVES A MÁV ARCHÍVUM

„A MÁV irataiban az egész történelmünk tükröződik”



A 2001-ben alakult MÁV Archívum, amely jelenleg a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Menedzsment támogató és ügyviteli szolgáltatások üzletágon belül működik, a magyar vasút 175 éve alatt felhalmozott dokumentumait őrzi – megannyi érdekes titkot rejt. Kíváncsi történészekről kezdve terveket kutató mérnökökig mindenki megtalálja itt a számítását, aki régi korok vasúttal kapcsolatos irataiból szeretne tájékozódni. Az Archívum történetéről, működéséről és mindennapjairól a vezető levéltáros, dr. Opauszki István mesélt a Vasutas Magazinak.

A magyar vasúti társaság megalapításától kezdve rengeteg iratot halmozott fel, köszönhetően az alkalmazottak sokaságának, az országiszerte kiépített infrastruktúra alapos dokumentálásának. Az első évtizedekben az iratokat keletkezésük helyén, a különböző igazgatóságokon, állomásokon tárolták. Az 1960-as években merült fel először az igény egy MÁV Szaklevéltár létrehozására. Ez a terv végül nem valósult meg, helyette az Új Magyar Központi Levéltárat hozták létre, mely a MÁV Vezérigazgatóság iratainak egy részét is átvette.

Ez a levéltár egészen a rendszerváltásig önállóan működött a Hesz András téren, viszont rengeteg fontos dokumentumnak még így sem volt helye. A kétezres évekre 70 ezer iratfolyó méter gyűlt össze a vállalatnál. Ez annyi papír, amennyit ha egymásra raknánk, elérne a világűr határáig. Ezért is vált haszthatatlanná a MÁV Archívum megépítése. A Nyugati mellett álló épület 2005-ben készült el, azóta ide kerül minden, nem selejtezhető dokumentum.

Fontos lépés: a teljes digitalizáció

A saját Archívum létrejöttével egy időben elindították a beköltöztetett anyag digitalizálását is. Három éven át 48 millió irat került fel a számítógépre a fizikai rendszerezéssel párhuzamban. – Volt, hogy tízen, volt, hogy százánál is többen dolgoztak a feladatokon – meséli István. – Ez a munka azóta is tart, évente átlagosan egymillió oldalt digitalizálunk.

Az iratfeldolgozási részlegen először átvesszük a dokumentumokat, majd selejtezzük a felesleges másolatokat. Utána beszkeneljük a megmaradt iratokat, a szkennelt képről kitöltjük a keresést lehetővé tevő adatmezőket. A papírt vonalkód-

dal látjuk el, majd a megfelelő raktárba tesszük. Az iratfeldolgozáson tizenegy kolléga dolgozik, és egy raktárosunk van. Öten vagyunk levéltárosok, mi végezzük az adatszolgáltatást és segítjük a rendszerezést.

Miért fontos az adatszolgáltatás?

Az Archívum adatszolgáltatását rengetegen veszik igénybe. A munkatársak szinte napi kapcsolatban állnak a vasúti infrastruktúrát kezelő, fejlesztő részlegekkel, hiszen nagyon sok régi tervrajz és fotó fellelhető az Archívumban, ami informál a régebbi munkálatokról. A dokumentumok őrzése jogbiztosítás szempontjából is nagyon fontos, hetente érkezik megkeresés pereskedés, vita esetén. A HR-hez kötődő iratok fontosak a nyugdíj megállapításához. Emellett kutatók is látogatják az Archívumot, a pandémia idejétől eltekintve egyszerre nyolc ember fér el a kutatószobában, ahol keresgélhetnek az irattárban, fénymásolhatnak, jegyzetelhetnek. Jönnek tervezővállalatok, szakdolgozatot író egyetemi hallgatók vagy épp történészek. Olykor írók szeretnének utánajárni regényükben szereplő vonat események hitelességének.

És persze a vasútbarátok, akik családfájukat kutatják, vagy éppenséggel a vasúti bélyegekre kíváncsi bélyegyűjtők. A MÁV-iratokban az egész történelmünk tükröződik – magyarázza István. – 1845-től kezdődően vannak dokumentumaink, szecessziós menetjegyek, régi szolgálati táblázatok, tervrajzok Eiffel tervezőmérnökének aláírásával és egyéb izgalmas kincsek. Ha valakinek nincs ideje, kutatási szolgáltatásként mi is megkeressük számára a megfelelő dokumentumot vagy információt. A MÁV-Volán-csoport alkalmazottai az ITSD-felületen tudják igényelni a levéltári szolgáltatásokat.



A válogatás és a szkennelés után az iratok adattárba helyezése következik



Jegyminta gyűjtemény



A Nyugati Pályaudvar torony csigalépcsőjének terve, az Eiffel cég tervezőjének aláírásával

Mindig van mit csinálni

Az Archívum munkatársai jelenleg a MÁVTI tervtár több mint 160 000 rajzát dolgozzák fel. – Emellett az elmúlt években több mint 10 ezer embernek adtunk ki nyugdíjazáshoz szükséges dokumentumokat, valamint a Budapesti Beruházási Igazgatóság tervtárának digitalizálását is megkezdtük. Ott 20 000 darabnál tartunk. A napi munka teljesítése mellett mi is fejlődünk, megrendeltünk egy különleges felvételező munkaasztalt, mellyel a legrégebbi, törekeny tervrajzokat is digitalizálni tudjuk egy állványos, kamerás rendszerrel. Így nem kell drága pénzen restaurálást kérni a szakadékony régi iratoknál. Hosszú távon ezeknek az iratoknak a feldolgozására jó lenne egy állandó restaurátor, de ez a pozíció még várat magára.

Sin Bettina



A raktárrészleg

A MÁV Archívumban nyolc raktár van, gördülőállványos polcrendszerrel felszerelve. Páratartalom-mérő, tűzjelző rendszer szavatolja a dokumentumok biztonságát. A MÁV fotótára is a raktárakban található, régi filmtekercsek, VHS videók. Egy külön filmszerveren van 1 500 film 6 terrabyte terjedelemben. A papírokat hengerekben, mappákban, dobozokban tárolják.

„A zene alázatos szolgája vagyok”

Veres József és gyermekei igazi vasutas-család: József váltókezelőként dolgozik, nagyobbik fia a Szolnoki Járműjavító csapatát erősíti mérnökként. Kisebbik fia, Bence szintén Szolnokon dolgozik, az új IC+ kocsikba szereli be a „villanyt”. Azonban nem csak a vasúttársaságnál végzett munka az egyetlen közös pont a család életében, ugyanis ők mindannyian zenészek, sőt, közös zenekarban játszanak. Hogy tevékenységüket mennyire kedveli a közönség, arról megannyi fellépésük, és YouTube-ra feltöltött videóik 2 millió feletti megtekintése árulkodik.

Veres Józseffel Benke Máté beszélgetett.

Körülbelül 20 perce beszélgetünk és rengeteg izgalmas sztorit, és szakmai titkot hallottam Öntől. Nem kerülgetem hát tovább a forró kását. Hogyan kezdődött ez a hosszú és élményekkel teli zenei karrier?

Első osztályos voltam, mikor édesanyám kézen fogott, és elvitt a törökszentmiklósi zeneiskolába. 1968-at írtunk, akkoriban főként az orvosok és a párttitkárok gyermekei járhattak ilyen intézményekbe. Én voltam az egyetlen, aki munkáscsaládból származott. Öt-hat féle hangszer közül lehetett választani, a szüleim kívánságának megfelelően hegedülni kezdtem. Később a zene mellett fotóztam is, ez a szenvedélyem majd 30 éven át kitartott, még saját előhívóhelyiségem is volt a lakásban. Miután kijártam a zenei és az általános iskolát, műszaki pályára tértem át, Szolnokon műszeripari végzettséget szereztem. Ezalatt pedig már magánórákat vettem egy gitárokattólól.

Mióta játszol billentyűsökön?

1980-ban, az érettségi előtt megláttam a szolnoki áruház kirakatában egy Vermona orgonát. Meséltem róla otthon, édesapám pedig elhatározta, hogy megveszi nekem az érett

ségimre. Én persze mit sem tudtam a tervéről, így óriási meglepetés volt, amikor pár héttel később velem jött Szolnokra és megvásárolta a hangszert. Így találtam rá a billentyűsökre, amelyek mellett azóta is kitartok. Játsszom szintetizátoron, zongorán, harmonikán. Volt egy osztálytársam, aki akkor már képzett zenész volt, az ő biztatására levizsgáztam, és hivatásos, „C” kategóriás előadóművész lettem. Utána egy presszóban zenéltünk együtt.

Mit jelentett neked a zene?

Kitörni vágyást a szürkeségből, önmegvalósítást. Amolyan „népszórakoztató kisiparos” lettem, mind a mai napig, a zene alázatos szolgájaként.

Akkor ez egy munka... azaz szórakozás. Várjunk csak, gondolkodóba ejtettél. Mi a jó megfogalmazás?

Mind a kettő helyes, bár maga a muzsika nem egy munkaszituáció. Sokan járnak gyomorgörccsel dolgozni, mert nem szeretik, amit csinálnak. Zenélés előtt velem is előfordul, és egészen a hangpróbáig tart, de az egy más típusú gyomorgörcs. Tele van várakozással, mert a zene nemcsak



A képen balról jobbra: Veres Bence, ifj. Veres József, Veres Boglárka és Veres József

a vendégeknek, de nekem is hatalmas örömet szerez. Amikor zenélek, úgy érzem magam, mint a madár, aki szárnyalhat, vagy úgy, mint az a mozdonyvezető, aki először indítja el a gépet, valóra váltva gyerekkori álmát.

Hatásos hasonlat. Azt hiszem, idevágó a kérdés: kik hatottak rád a zene világában az évek során?

Mindenféle zenét meghallgatok, de talán csak Rhoda Scottot (amerikai dzsesszszorgonista, a Hammond-orgona koronázatlan királynője, a szerk.) emelném most ki. Neki több lemeze is megvan, már 16 évesen azokat hallgattam az Unitra lemezjátszómon. Hatni viszont inkább azok hatottak rám, akik közvetlenül egyengették a pályámat, segítették a zenei tanulmányaimat. Például Lajtrikné Szabó Kati néni a zeneiskolában, Rontó Gyuri a szolnoki stúdióban, vagy Esze Jenő bácsi az OSZK Szófia utcai stúdiójában.

A 80-as években – jóval a születésem előtt – már presszóban zenéltél. Én ugyan nem tudhatom, de úgy sejtem, teljesen mást jelentett a szórakozás akkor, mint most. Milyen volt a vidéki presszó hangulata a szocializmus végnapjaiban?

A nagy zenészek csarnokokban játszottak, és az ORI (Országos Rendező Iroda, a szerk.) szervezte a fellépéseiket. Mi ugyan csak kisebb helyszíneken zenéltünk, de ennek is megvoltak az előnyei. Közvetlen kapcsolatunk volt a közönséggel. Az emberek a munkaidő végeztével beugrottak az étterembe, és ez elég is volt ahhoz, hogy végigjartsz nekik egy olyan repertoárt, amivel megfogtam őket.

A jó zenész a harmadik nótá után megtalálja a lelkedet. Azt hiszem, én is ilyen voltam (vagyok) – elkaptam egy pillantást, megfogtam a vendég szívét, jobb kedvre derítettem a búslakodókat. Ez jó érzés a zenésznek is, főleg akkor, ha a saját pocolyájába süllyed egy válság okán. A szórakoztatás könnyen kiemelkedik onnan. És számtalan kalandban is részem volt a fellépések után... Akkoriban egyébként rivalizáltak egymással a presszók – ez a vidéki világ sajátja volt. Presztízszerkedést csináltunk abból, hogy melyik zenész tud több embert odacsábítani.

Magától értetődő volt, hogy a gyermekeid is követnek a pályán?

A nagyfiamat beírtam a zenekolába, a kisebbiket pedig már visszafogni sem lehetett volna, mindig a nyakában volt a harmonika. Négy éves lehetett, amikor először elvittem magammal fellépni, öt évesen már játszott. A kislányom is kijárta az alapfokú zeneiskolát, zongorázott, hegedült, most pedig Es-alto szaxofonon játszik. Így pár éve velük van közös zenekarom. A nagyfiam egyébként a MÁV-START Zrt. Szolnoki járműjavítójában dolgozik mérnökként, a kisebbik ugyanitt az IC+ kocsikba szereli be az elektromos hálózatot. A kislányom még nappali szakon tanul.

Örülök, hogy a gyermekeid is a vasútvállalat csapatát erősítik. Te hogy kerültél a MÁV-hoz?

A lexikális készségem lehetővé tette, hogy megtanuljam az F1-et és az F2-t, de más vasutas nem volt a családban. Egyébként málházóként kezdtem 2000-ben, később iskolázta csak be, azóta váltókezelőként dolgozom. Mind a millió, mind a közeg, ami itt tapasztalható, túlmutat az átlagon. Minden szolgálati helyemen fontos volt a kollegialitás, de a legjobban most érzem magam a Nyugatiban, itt igazán jó munkatársakra találtam.

Megjegyzés: Ha kedvük támadt meghallgatni, megtekinteni a Veres család műsorát, ezt meglehetik YouTube-csatornájukon, amelynek neve: József Veres, vagy a YouTube keresőből: Veres család kikérős, kísérés lakodalmi műsora.

Benke Máté



Folyamatos a MÁV-START jármű-korszerűsítési programja

Mindannyian minden munkakörben ugyanazért dolgozunk: hogy utasainknak minél jobb szolgáltatást nyújtsunk, és egyre többen válasszák a vasutat utazásaikhoz. Már nem csupán terveink vannak, hanem kézzel fogható eredményeink is. Továbbra is kiemelt célunk a járműparkunk minőségének, az üzemeltetett vasúti járműveink szolgáltatási színvonalának növelése. Új járművek beszerzése mellett a meglévő járműállományunkkal is kiemelten foglalkozunk. A korábbi években megkezdett jármű-korszerűsítési program eredményeként 2020-ban több száz személykocsink, motorvonatunk és mozdonyunk újult meg, a munka pedig 2021-ben is folytatódik. Most szeretnénk ezen eredményeinket számokban is bemutatni.

IC2G 2. osztályú kocsí – előtte



IC2G 2. osztályú kocsí – utána



DVJ 1. osztályú kabin – előtte



DVJ 1. osztályú kabin – utána



Tavaly összesen 340 CAF, DVJ, DWA, halberstadti személykocsí és Uzgyi motorvonat újult meg, melyek közül 73 komfortjavításon is átesett. Huszonkét mozdonyfelújítás is megtörtént. Ezek mellett a Talent motorvonatokból 5 felújítása, míg 9 FLIRT motorvonat egységesítése is elkészült. Idén is folytatódik a munka, több mint 400 jármű felújítását céloztuk meg. A tervek szerint 376 személykocsí újul meg, befejezzük a Talent felújítási programunkat, folytatjuk a FLIRT egységesítési projektet 24 jármű esetében, a mozdonyok közül pedig 17 darab különböző méretű felújításon esik át.

2013 óta a MÁV-START mintegy 2100 üzemben lévő járművének közel fele újult és újul meg. A különböző szintű felújításokon átesett mozdonyok motorikus átvizsgálása, a cserére szoruló alkatrészek pótlása, a külső felületi javítások és újrafestésük teljesen megtörténik.

A következő években számos különböző vasúti jármű beszerzése történik meg. A megrendelt 40 KISS emeletes motorvonatból jelenleg 9 közlekedik, 5 a váci és

4 a ceglédi vonalon. 2022 végéig a megrendelt járművek mindegyike forgalomba állhat, így a főváros elővárosi forgalmát szinte teljes mértékben modern motorvonatok szolgálják majd ki.

2021 februárjáig 53 saját gyártású IC+ kocsí állt forgalomban a 20+70 darabos szériából. Folyamatban van az első osztályú, bisztrókocsival is felszerelt IC+ jármű gyártása is, melyekkel várhatóan a nyári szezonban már találkozhatnak utasaink. Év elején megérkezett Szentesre az első tram-train prototípus is, várhatóan szeptember végétől megindulhat a közlekedés Szeged és Hódmezővásárhely között. Folyamatban van 115 mozdony, 50 hibrid motorvonat beszerzése. A beszerzéseink is hozzájárulnak ahhoz, hogy a jövő közlekedése komfortosabb, biztonságosabb, fenntarthatóbb legyen. A járműállományunk folyamatos felújításával és az új szerelvények beszerzésével vasútársaságunk minden korábbinál magasabb komfortú és európai szintű utazási élmény kínál utasainak.

MÁV-START Kommunikáció

HOGYAN TÖRTÉNIK A VASÚTI JÁRMŰVEK MÉRLEGELÉSE?

Januárban gördült be hazánkba az első tram-train, mely Hódmezővásárhely és Szeged között rója majd a síneket vonat- és villamospályákon is. A prototípust Szentesen szerelték össze, majd a MÁV-START szolnoki járműjavítóban sikeresen zajlott le a jármű mérlegelése.



Csibrány Attila, a MÁV-START Szolnoki Járműjavító főmérnöke magyarázta el a jármű mérlegelésének lényegét és jelentőségét. – A vasúti járművek mérlegelése közlekedésbiztonsági szempontból kiemelten fontos, ennek során a vasúti kerékpároknak és a forgóvázra jutó kerékterhelésnek az ellenőrzése történik meg – mondja a szakember. – A tram-train jármű Spanyolországból érkezett hazánkba. Ott már átesett egy összeszerelésen és egy mérlegelésen, majd szétbontva, darabokban szállították Szentesre. Hazánkban újból összeszerelték, de a forgalomba állítás előtt szükséges egy újbóli mérlegelés. Meg kell mérni ismételt, egy ellenőrző mérlegelés keretében a kerékerőket. Abban az esetben, ha jelentős eltérés van a szabványtól, előírástól, a forgóvázon van állítási, illetve hézagolási lehetőség.

A mérlegelés lényege, hogy a rugórendszerek előfeszítése optimálisan működjön, a jármű kerekei, forgóvázai egyformán terhelődjenek. Az összeszerelés utolsó mozzanata, hogy egy ellenőrző méréssel meg kell mérni és szükség esetén korrigálni kell a kerékerőket.

Általánosságban igaz, hogy a mérlegelés során egyidejűleg a jármű egy-egy forgóvázának kerékpárjai által a járműtömegeből származó, sínre jutó függőleges erőket mérjük a kerék és sín feltámaszkodási pontjában. Egyes járműgyártók előírhatnak különleges vagy egyéb eltérő követelményeket is.

A mérés során az eredményeket egymáshoz viszonyítjuk, eltéréseket értékeljük. Például a kerékpáron belül a két oldal átlagának eltérését, forgóvázon belül a két kerékpár átlagának eltérését, egyes esetekben a két forgóváz átlagának eltérését is, valamint a két járműoldal (bal és jobb) átlagának eltérését. Ahogy a szakmában köztudott mondás tartja: „Egy mérés, nem mérés”. Több mérést végzünk, a hazai előírások szerint háromszor mérünk és ezek számtani átlagát vesszük alapul. Nagyon fontos, hogy minden forgóvázat meg kell mérni.

Állítási lehetőségek

Minden jármű más és más kialakítású, ezért eltérés esetén a beállítási lehetőségek is járműkonstrukciótól függően eltérőek.



Állítási lehetőségek a gyakorlatban

Legtöbbször csavarrugó-hézagoló lemezekkel történik az állítás (rugó mellékelése, vasúti szakzsargon szerint az adott rugó „bejlagolása”), de léteznek olyan forgóvázak, ahol állítócsavar van erre a célra.

Előfordulnak olyan járművek is, ahol megfelelő rugókarakterisztikákhoz rendelik hozzá az előírt hézagolási értékeket, az elv az elérendő hatás tekintetében viszont minden esetben ugyanaz. A rugórendszer egyes elemeinek az előfeszítésének változtatásával lehet/kell a járműtömegeből származó függőleges erőket egyenletesen szétosztani.

Az embernek sem szerencsés hosszabb távon, ha egyik lábát járás közben a másikhoz képest jobban vagy kevésbé terheli.

Miért fontos a mérlegelés?

Jellemzően az a cél, hogy valamennyi feltámaszkodási ponton (ahol a kerék futófelülete érintkezik a sínrel) közel azonos terhelés legyen (ez az ideális eset). A megengedett eltérést (százalékos értéket) a pályavasúti előírásokból származtatják. Itt is különösen igaz a pálya-jármű kölcsönhatás elve. A megengedettnél nagyobb eltérés ugyanis kiemelt közlekedésbiztonsági kockázatot jelent, mivel a jármű kiskilás elleni biztonsága ezáltal lecsökken. A vasúti technikában jellemzően az acélkerék az acélsínrel érintkezik,

amelynek így sokkal szigorúbb követelményeknek kell e tekintetben is megfelelnie, szemben a gumikerekes technikával, ahol a gumikerék és pl. az aszfaltburkolat között nagyságrendekkel nagyobb az erőkapcsolati tényező (a súrlódási tényező).

A mérlegelés időtartama

A mérések időtartama minden esetben attól függ, hogy milyen járműről van szó, hány forgóvázal rendelkezik egy-egy jármű, illetve egy-egy forgóváz hány tengelyes. Függ továbbá attól is, hogy kell-e állítani a mérlegelés eredménye alapján vagy sem.

Amennyiben elsősre jó a mérlegelés eredménye, akkor ez kevesebb idő, ha állítani kell, mellékelni kell, akkor hosszabb idő. El kell végezni ugyanis a mellékelést, és újból meg kell mérni. Amennyiben a mérlegelés közelében nem lehet elvégezni a rugómellékelést, akkor a járműmozgatással ez az idő tovább növekszik. A tram-train esetében egy „sima” mérlegelés kapcsán cca. 3 óra átfutási idővel lehet számolni. Ez a három óra természetesen csak akkor igaz, ha minden elsősre rendben van, semmit sem kell korrigálni és újból mérni.

Csibrány Attilának, a Szolnoki Járműjavító főmérnökének köszönjük szépen az értékes közreműködést!

Müller-Róka Bertold

ÁPRILISTÓL ÚJ KORSZAK KEZDŐDIK A MEGYESZÉKHELYEK KÖZÖTTI KÖZLEKEDÉSBEN

A 2020/2021-es menetrend 1-es számú menetrendi módosításának bevezetésével hat dunántúli megyeszékhely között is jelentősen javul a vasúti közlekedés. A legfontosabb változások Pécs–Szombathely, Szekszárd–Székesfehérvár és Győr–Veszprém között történnek.



A megvalósult jármű-átcsoportosítások, a Desiro motorvonatok Dunántúltra helyezésével lehetőség nyílt a dunántúli interregionális kapcsolatok fejlesztésére, az InterRégió közlekedéssel több régió közvetlen kapcsolata versenyképes menetidővel lett biztosított a Dunántúlon. A tavalyi év végén végbemenő jármű-átcsoportosítások nem csak az utasok számára hoztak jelentős változásokat, a kollégáknak is egy teljesen új járműtípussal kellett megismerked-

niük a pécsi területen. Mint minden ilyen esetben, a kezdetekkor akadtak nehézségek, de a jelentősebb tapasztalattal bíró székesfehérvári telephely minden segítséget megadott mind szakmai téren, mind pedig az alkatrészellátás terén, hogy a motorvonatok üzemképessége a lehető legjobbra váljon. Az alacsonypadlós, légkondicionált járművek mind a jegyvizsgáló, mind a mozdonyvezető kollégák számára jelentős munkakörülmény-javító hatással bírnak.

Pécs és Szombathely közelebb került egymáshoz

A jelenlegi négyórás ütem helyett kétóránként közlekednek Pécs és Szombathely között a PANNÓNIA névre keresztelt InterRégió vonatok, korszerű, légkondicionált, alacsony padlós Desiro motorvonatokból kiállítva.

A vonatok megállási rendjét módosítjuk, ami által a távolsági eljutás a jelenlegihez képest kb. 25 perccel gyorsabb lesz, növelve a vasút és a közösségi közlekedés versenyképességét. A két megyeszékhely között a vonatok így 4 óra alatt teljesítik a távot, ez autóbusszal további egyórányi utazással lenne csak lehetséges. A menetidő-csökkenés Pécsről mind Szigetvár, mind Barcs felé sokkal versenyképesebbé és gyorsabbá teszi a vasúti utazást. Pécs és Barcs között a PANNÓNIA IR vonatok időfekvése maximálisan megfelel a pécsi hivatásforgalmi igényeknek, egyes relációkban az egyéni közlekedéssel szemben is versenyképes eljutási időt tudunk biztosítani.

Pécs–Barcs között négyóránként, ütemesen személyvonatok is közlekednek, csúcsidőszakokban az erősebb irányban Szigetvárig kétóránként, melyek esetében Szentlőrincen közvetlen budapesti IC-csatlakozást is meg tudunk valósítani. Szentlőrincen minden páratlan órában csatlakoznak egymáshoz a PANNÓNIA IR, a Dombóvár–Pécs, és a Szentlőrinc–Sellye közötti személyvonatok.

Közvetlen eljutás Bajáról Székesfehérvárra

Székesfehérvár, Szekszárd és Baja közvetlen, átszállás nélküli összeköttetésének, valamint Pécs és Székesfehérvár között sárbogárdi átszállással az InterCity vonatoktól csatlakozva 2 órás ütemes eljutás biztosítása valósult meg az új módosítással. A korábban Sárbogárd–Szekszárd–Bátaszék–Baja útvonalon közlekedő InterRégió vonatok útvonala került meghosszabbításra Székesfehérvárig, melyek a GEMENC nevet viselve közlekednek tovább. A vonalon a másik legjelentősebb változás, hogy az ütemhiányt feltöltjük, ami által egész nap kétórás, ütemes menetrend valósul meg. A vonatok itt is alacsonypadlós, légkondicionált Desiro motorvonatból állnak majd.

A fejlesztéssel kétóránkénti eljutás biztosított a dél-dunántúli régióból a közép-dunántúli régióba, egyúttal pozitív jövőképet adhat olyan, jelenleg alacsony utasforgalommal és kínálattal üzemeltetett vasútvonalakra nézve, mint a 45 sz. Székesfehérvár–Sárbogárd vasútvonal.

Székesfehérvár és Nagydorog között munkanapokon új reggeli vonatpárt is indítunk versenyképes eljutási időt kínálva, lehetővé téve ezzel a Székesfehérvárra történő iskolába és munkába járást.

Kapcsolódó fejlesztés az 50 sz. Dombóvár–Bátaszék–Baja vasútvonalon közlekedő vonatok ütembe illesztése, a bátaszéki csatlakozások javítása, továbbá a Rockenbauer Pál Dél-dunántúli Kéktúra útvonalát érintő napi nyolc vonat megállítása a korábban megszüntetett Mórágymegállóhelyen.

Az alacsonypadlós, légkondicionált járművek mind a jegyvizsgáló, mind a mozdonyvezető kollégák számára jelentős munkakörülmény-javító hatással bírnak.

Ütemes menetrend a Bakonyvasúton

Régóta fennálló problémára nyújt megoldást a 11 sz. vasútvonalon (Győr–Veszprém) az ütemes menetrend bevezetése és a VOLÁNBUSZ járatainak menetrendi integrálása. A fejlesztés kiemelt szerepű, hiszen a Bakonyvasút az ország egyik legszebb vasútvonala, mely jelentős turisztikai értékkel és közönséggel bír. A fejlesztéstől kezdve szinte egész nap kétóránként közlekednek a Veszprém–Győr közötti személyvonatok, melyek mindegyikén biztosítunk kerékpárszállási lehetőséget is. A vonatok indulása mind Győrből, mind Veszprémből felezi az autóbusszos alapütem indulási időpontjait, összhangban a Bakonyvasút Szövetség javaslatával.

A turizmus kiszolgálása mellett a helyi forgalomban ingázók utazási igényeit is figyelembe vettük, számukra a Győr–Bakonyzentlászó között a győri elővárosi hivatásforgalmat kiszolgáló betétjáratok is kiegészítik a rendszert.

A menetrendi fejlesztéseken túl az egynapos kirándulásokra Bakonyvasút napijegyet vezetünk be, amely kedvező áron és rugalmas feltételekkel biztosít utazási lehetőséget a vonalon.

Molnár Zsolt

KÖZÖS PLATFORMON

A MÁV-START Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt. mellett a VOLÁNBUSZ Zrt. MÁV-Volán-csoportba történő integrációja során kiemelt szerepet kap az utasbarát menetrendi intézkedéscsomagok összehangolása és végrehajtása.



A kormány kijelentette, hogy a közösségi közlekedés gerince a vasút, ennek megfelelően a szolgáltatást megrendelő minisztérium (ITM) ebben a szellemben adta ki az elrendeléseket a MÁV-START és Volánbusz számára. Ezek az intézkedések a közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás hatékonyságának javítása mellett a környezeti terhelés csökkentéséhez is hozzájárulnak, illetve a vasúti behurházások megtérülése szempontjából is indokoltak. 2020.

július 15-én a Magyar Államvasutak Zrt. a VOLÁNBUSZ Zrt. tulajdonosi joggyakorlójává vált, ami lehetővé tette a még szorosabb együttműködést.

A MÁV-Volán-csoport számára az integráció komoly felelősséget és még nagyobb lehetőséget biztosít, hogy az egyes alágazatokban rejlő szinergiák kihasználásával az utazóközönség számára kedvező közlekedési rendszer jöjjön létre.

Közszolgáltatási Munkacsoport

Az integrációban részt vevő vállalatok hat fő működési területre bontva munkacsoportokat hoztak létre, köztük felállították a Közszolgáltatási Munkacsoport elnevezésű munkaszervezetet 2020. július 20-án. A Közszolgáltatási Munkacsoport megalakulása óta a vasúti és az autóbuszos közlekedés összehangolásának legfontosabb fóruma. A szolgáltatók között a korábbiaknál sokkal intenzívebb és egyben konstruktívabb párbeszéd kezdődött, felismerve, hogy a vasúti és autóbuszos közlekedésnek egységes rendszerben kell versenyképesnek lennie az egyéni közlekedéssel szemben, ami szemléletben nagy előrelépést jelentett a korábbiakhoz képest. A folyamatos párbeszédnek és a szakmai konzultációnak köszönhetően a tervezett integrációs és összehangolási fejlesztések a megrendelő előtt már közös javaslatcsomagként tudnak megjelenni, ami jelentősen növeli az intézkedések jóváhagyását és tényleges bevezetését, az utazóközönség számára ezáltal is magasabb színvonalú szolgáltatást nyújtva.

Első eredmények

Az első nagyobb menetrendi összehangolás a dél-balatoni térséget és Zala megye távolsági kapcsolatait érintette a tavalyi év augusztusától kezdődően. Itt vasúti rá- és elhordó autóbuszjáratok indultak, továbbá a nyári szezonon kívül is sűrűbben közlekednek a távolsági vonatok. A menetrendi fejlesztés szolgáltatásfejlesztéssel is társult, ezáltal egész évben kétórás ütemben vált elérhetővé IC-minőségű kocsikkal Budapestről Nagykanizsa és Keszthely városa. Szintén ekkortól a Székesfehérvárt érintő vonatokon eltörlésre került a gyorsvonati póttjegy, illetve kialakításra került a Székesfehérvár és Budapest közötti gyors és sűrű menetrendi kiszolgálás, ami jelentősen növelte a vasúti közlekedés versenyképességét. Az új vasúti menetrendnek köszönhetően lehetőség adódott az autóbuszos közlekedési hálózat további optimalizálására, kedvezőbb csatlakozások kialakítására, amely szándékaink szerint még az idei évben meg fog történni mind a Balaton déli partján található településeken, mind Veszprém megyében.

Heves megyében a közös menetrendi fejlesztés bevezetése két lépcsőben történt. Még 2020. október 25-én Eger várossal alakítottunk ki óránkénti fővárosi vasúti kapcsolatot, a

decemberi menetrendváltáskor pedig a Heves megyei Jász-ság térségét kiszolgáló új autóbuszos menetrendi struktúrát is bevezettünk, mely az egri InterRégió vonatokhoz biztosít csatlakozást Kál-Kápolnán és Vámosgyörkön.

A decemberi menetrendváltástól a HERNÁD-ZEMPLÉN IC-vonatok kétóránként megállnak Mezőkövesd állomáson. Ez nemcsak Matyóföld központját hozta közelebb a főváros-hoz, hanem a csatlakozó autóbuszjáratoknak köszönhetően többek között Tiszaújvárost, Polgárt és Tiszavasvárit is. Az intézkedés jó példája annak, hogy egyetlen kisebb menetrendi módosítással akár jóval nagyobb területen tudunk kedvező eredményeket elérni az integrált szemléletű menetrendi tervezés során.

A vasútra ráhordó autóbuszos menetrendek kialakítása más térségekben is megtörtént, illetve folyamatosan zajlik. Ezek közül kiemelendők a Szeged és Makó, illetve Keszthely és Zalaegerszeg között közlekedő autóbuszjáratok, melyeknél az ütemes és sűrű közlekedés mellett hangsúlyos volt a kedvező vasúti csatlakozások biztosítása is, továbbá a Miskolc és Sátoraljaújhely között a decemberi menetrendváltáskor kialakított új vasúti menetrendhez az autóbuszok menetrendjét is hozzáigazítottuk.

Az együttműködés idén is folytatódik

A lendület az idei évre sem apadt, az év elején a Pécs-Szombathely és a Baja-Bátaszék-Sárbogárd-Székesfehérvár vasúti kapcsolatok fejlesztése jelentette a legnagyobb olyan projektet, melyeknél közös menetrendi tervezés zajlott. A közös munka természetesen tovább folytatódik, hogy utasaink számára minél több helyen tudjunk gyorsabb, sűrűbb, versenyképesebb eljutást biztosítani, történjen az vonattal vagy épp autóbusszal, létrehozva egy integrált, az alágazatok tekintetében egymást hatékonyan kiegészítő és támogató közlekedési hálózatot.

Az operatív összehangolási munkák mellett annak hatékony elvégzése érdekében számos további működést elősegítő feladat áll még előttünk, például a közszolgáltatási menetrend elkészítése és az évközi módosítások meghirdetése kapcsán szükséges a meghirdetési határidők egységesítése.

Az 1. osztályú IC+ gyártási lépései

A folyamatos fejlesztés eredményeként egyre bővülő szolgáltatást nyújtó járművek tervezése, majd gyártása a MÁV-START célja, amely még vonzóbbá teszi a vasúti közlekedést. A vasút az egyre modernebb járműparkkal kényelmes, biztonságos és környezetbarát utazási módot jelent egyre több embernek. A saját gyártású IC+ kocsicsalád eddigi tagjai után az első osztályú IC+ kocsi is kigördül a szolnoki üzemcsarnokból, hogy megkezdje futópróbáját.

A vasúti járműgyártás Magyarországon a 90-es évek után gyakorlatilag megszűnt, a hazai személyszállító kocsik életkora pedig egyre magasabb. Majd megszületett az elhatározás, hogy új, nemzetközi és távolsági forgalomra alkalmas kocsikat kell gyártani a vásárlás helyett, ezzel segítve a hazai ipart is. Hosszú tervezés után 2013-ban készült el az IC+ család első két prototípus személykocsija, amelyek 2014-ben álltak forgalomba.

A megnövekedett igények és a kocsik sikerének köszönhetően 2017-től 10+10 darabos, 2019 nyarán 35+35 darabos széria gyártása kezdődött meg.

Az IC+ kocsicsaládban így már megtalálhatók másodosztályú teres és másodosztályú többcélú teres kocsik is, melyek a kerékpáros és kerekesszékes utasaink számára nyújtanak kényelmes utazást. 2021-ben tovább folytatódik a gyártás, immár az elsőosztályú, bisztrószakasszal is ellátott kocsikkal, melyekkel a tervek szerint a nyári szezonban a Balaton északi partján találkozhatnak az utasok.

Az IC+ család első osztályú bisztrószakasszos kocsija sok tekintetben új szolgáltatási szintet képvisel a MÁV-START kínálatában. Több olyan funkcióval rendelkezik, amelyek eddig a járműveken nem voltak ismertek.

De hogyan is áll össze egy ilyen vasúti kocsi? Melyek a vasúti kocsigyártás legfontosabb lépései?

Először is levágják a szükséges lemezeket, valamint a hossztartó U-profilját. A méretre vágást követően ezeket az elemeket megmunkálják, majd összeállítják a főkereszttartót és a kocsivégeket. Ezzel párhuzamosan megkezdődik az egyes alkatrészek legyártása is.

A kocsiszekrény gyártásának nagy részét hegesztési és összeállítási munkák teszik ki, amelyek elemei:

- alvázvég-összeállítás, hegesztés
- alvázközép-összeállítás, hegesztés
- alváz-összeállítás, hegesztés
- oldalváz-összeállítás, hegesztés
- oldalváz-lemezelés, hegesztés
- tetőlemez-hegesztés
- tető-összeállítás, hegesztés
- homlok-összeállítás, hegesztés
- kocsiszekrény-összeállítás



A fenti gyártási lépésekből több lépést párhuzamosan végeznek, ezek egymástól függetlenek:

- a főkereszttartót és a kocsivéget párhuzamosan gyártják.
- folyamatos gyártásban van a kocsiközép, a homlokkal, az oldalváz, az oldalváz-lemezelés, tetőlemez-hegesztés, valamint a tető-összeállítás.

Az oldalváz elkészülte után tud az oldalváz-lemezelés, valamint a tetőlemez-hegesztés után a tető összeállni. Miután elkészült, a főkereszttartót beépítik az alvázvégbe a kocsivéggel együtt. Ezután az alvázvéget elküldik megmunkálásra. A visszaérkezett, megmunkált alvázvég és az alvázközép-összeállítás egy úgynevezett alváz-összeállító készülékbe kerül. Ekkor történik meg az alváz hullámpadlózása is. Az alvázat ezt követően betétezik, majd a kocsiszekrény-összeállító készülékben összeépítik az alvázat, a homlokkal, az oldalfalakat és a tető elemeit.

Egy darab kocsiszekrény gyártásának időszükséglete az első alkatrészek legyártásától a fényezésig körülbelül 7 hónap.

A fényezett nyers kocsiszekrény tömege megközelíti a 13 tonnát. Az összes berendezés és a forgóvázak beépítése után a jármű saját tömege megközelíti az 50 tonnát.

Következő lépésként az összeállított kocsiszekrény az egyenetelőbe kerül. A félemezek és az idományok már gyártás közben – leginkább a hengerlést követő lehűlés alatt keletkező belső feszültségek következtében – vetemednek, de különösen szállítás, tárolás vagy megmunkálás közben válnak egyenetlenné (meggörbülnek, megnyúlnak stb.). Az ilyen munkadarabokat egyenetléssel teszik alkalmassá a

további megmunkálásra. Az egyenetlés a munkadarab egyidejű nyújtása és zömítése.

Az egyenetlést követően a kocsi a szemcseszóróba érkezik, a szemcseszórás után következik a fényezés, majd a fényezett kocsiszekrény az összeszerelő területre kerül, ahol megkezdődik a kocsi belső összeállítása.

Az első osztályú jármű több mint 4300 alkatrészfészeségből, összesen 53 ezer alkatrészből áll. A beépített alkatrészek rögzítése szabványos és speciális kötőelemekkel, valamint a burkolatoknál a szerelés megkönnyítése érdekében tépőzárak alkalmazásával történik. A jármű villamos hálózatának kiépítése során megközelítőleg 9 kilométer vezeték és kábel építenek be.

Müller-Róka Bertold



FOLYAMATOS FEJLESZTÉS ALATT AZ ELVIRA VASÚTI JEGYÉRTÉKESÍTÉSI RENDSZERE

Tavaly év végén a MÁV-START és a MÁV Szolgáltató Központ közös munkájának eredményeképp új köntöst és megújult belső tartalmat kapott az Elektronikus Vasúti Információs Rendszer Adatbázis, ismertebb nevén az ELVIRA. A MÁV-START és a MÁV SZK igyekeznek nem csupán kielégíteni az utasoktól érkező igényeket, hanem olyan megoldásokat is kínálni, amelyek túlmutatnak az utasok eredeti igényein.



Az ELVIRA-ként ismert e-Ticket/i-Ticket rendszerben 2016-tól 2019-ig háromszorosára nőtt a vásárlási tranzakciók száma, 2019-ben már 4,2 millió vásárlást végeztek el így az utasok. A régi internetes felületen 2019-ben naponta átlagosan 26,5 ezer, 2020-ban a járványhelyzet miatt kicsit kevesebbet, naponta átlagosan 17,6 ezer körüli jegyet vásároltak. A számok jól mutatják, hogy sokan szeretik a felületet. 2020. december elején indult el Béta üzemben a MÁV-START új internetes jegyvásárlási felülete a jegy.mav.hu oldalon, új ELVIRA néven. Az új felületet eleinte korlátozott számú felhasználó tesztelhette próbaüzem keretében, azóta munkatársaink folyamatosan figyelemmel követik a működését. A jegyvá-

sárló oldal felkészülten indult el, figyelve arra, hogy a korábbi e-Ticketes rendszeres vevők regisztrációs adatait a rendszer belépéskor felkínálja, így könnyítve az áttérést. A rendszer próbaüzemben működik, ami alatt a felhasználók közvetlenül a jegyvásárló felületről is tudnak észrevételt küldeni a fejlesztőknek.

A rendszerbe eddig több mint 4 ezer kérés, kérdés, visszajelzés érkezett. A Béta időszak kezdetén tudatosan egy szűkített kínálattal indult az új ELVIRA, hiszen a kezdeti visszajelzések alapján nagyon sok kisebb-nagyobb módosítás zajlik jelenleg is a háttérben és a felhasználói felületen is.

ÚJ DESIGN ÉS EGYSÉGES JÉ RENDSZER A KÖNYNYEBB HASZNÁLATÉRT

A fejlesztéseknek köszönhetően az új ELVIRA már az egységes JÉ rendszerben működik, összekötve a MÁV applikációval, ezáltal az utasok azonos felhasználói fiókkal használhatják az applikációt és az új ELVIRA-t.

A MÁV app ismerői számára megszokott kedvezménykiváltás, fizetési folyamat vagy éppen a profilba menthető adatok miatt az új oldalt is egyre jobban kedvelik az utasok. A megújulás nem csupán informatikai értelemben véve történt meg, hiszen a webshop teljesen új, modern arculatot is kapott.

ELSŐ A BIZTONSÁG

Fontos kiemelni, hogy a MÁV applikáción, illetve az új ELVIRA-oldalon vásárlók a 2021. január 1-jétől élesben is használható erős ügyfél-hitelesítési fizetés miatt a fizetés során új megadandó adatokkal, új mezőkkel találkozhatnak.

A többlépcsős hitelesítés fontos biztonsági előírás, a felhasználók a saját bankjuk, bankkártyájuk szabályait kell ismerjék, és ha még nem tették meg, el kell végezniük a bankjuk által előírt beállításokat.

Márciusban újabb városokkal bővült a MÁV applikáció

Márciusban már Várpalota, Pápa helyi autóbusz-bérleteit is meg lehet váltani a MÁV applikációban és a MÁV-START pénztáiraiban, ennek köszönhetően az utasok számára gyorsabb és egyszerűbb lesz a vásárlás.

A MÁV és a Volánbusz közötti stratégiai közös együttműködés kiemelt célja a városi, regionális és helyközi közösségi közlekedés fejlesztése, a szolgáltatások összekapcsolása. A MÁV-START és a Volánbusz elkötelezett a közös értékesítési ajánlatok folytatása iránt, melynek célja egy településeken és szolgáltatásokon átívelő, 21. századi közösségi közlekedési platform létrehozása. A tarifális átjárhatóság megteremtése azért is kiemelkedően fontos, hogy a vasúttársaság által jelentősen fejlesztett, környezettudatos szolgáltatást a vasútállomástól távolabbra igyekvők is igénybe tudják venni. Az applikáció és az internetes felület regisztrált felhasználóinak száma együtt mostanra meghaladta az 548 ezer főt.

Már nemcsak a menetjegyeket váltják meg sokan a MÁV app segítségével, de egyre többen választják a havibérlet vásárlásához is ezt az egyszerű, kényelmes lehetőséget. Tavaly közel 6,2 millió darab belföldi vasúti menetjegyet, bérletet és pót- és helyjegyet vásároltak az utasok a MÁV mobilalkalmazásán keresztül, 2021. február végéig pedig annak ellenére több mint 1 milliót, hogy a járványhelyzet miatt egyébként a belföldi utasszám is csökkent. A jövőben még jobban az önkiszolgáló megoldások felé terelődik a jegyeladás, a járványhelyzet is felgyorsította ezt a folyamatot.

A jegyértékesítési háttérrendszer nagy előnye, hogy a MÁV-HÉV-et, a Volánbuszt, vagy akár még a helyi közlekedést is ki tudja szolgálni. Így a MÁV applikációból megvásárolhatók a

ÚJ PDF JEGYEK

A MÁV appban és az új ELVIRA-n a megvásárolt jegy a MÁV applikációban is megjelenik, valamint utasaink e-mailben is megkapják PDF formátumban, amit tovább is küldhetnek más számára. A népszerű START Európa nemzetközi jegyeket a jövőben szintén be lehet majd mutatni PDF formátumban, avagy elektronikusan az appból. Az online, elektronikus nemzetközi jegyeket már régóta várta az utazóközönség. Az új ELVIRA-n a nyári menetrendre a háló-fekvő kocsis ajánlatok is elérhetőek lesznek ebben a formában. A jegykiadó automatás jegyátvétel a korábbi alacsony igénybevételi adatok alapján megszűnt.

FOGLALJ HELYET!

A belföldi jegyvásárlási funkciót a március közepén érkezett frissítés kiegészítette a pozíció szerinti ülőhelyválasztással, mely lehetőséget a korábbi e-Ticket felhasználók leginkább hiányoltak az új rendszerből. Márciusban érkezett még egy felhasználói igények alapján tervezett funkció, ez pedig a vendégvásárlás. A vendégként történő használat előnye, hogy nem szükséges felhasználói fiókot regisztrálni, ugyanakkor a hátránya is ebből fakad: a felhasználó nem tudja profiljába elmenteni az utasai adatait, számlázási adatait, bankkártyát sem tud rögzíteni, illetve csak a PDF-es formátumú jegyátvétel lesz elérhető számára.

szegedi napijegyek és bérletek és a dunaharaszti zónabérlet is, valamint a MÁV-Volánbusz-integráció részeként az elmúlt időszakban Pápán, Várpalotán, Székesfehérváron, Zalaegerszegen, Nagykanizsán és Siófokon is gyorsabbá és egyszerűbbé vált a buszbérlet-vásárlás. A közös munka folytatódik tovább, újabb városok, térségek bevonásával.

A MÁV és a Volánbusz közötti legújabb integrációs fejlesztésről tartott online sajtótájékoztatón Kerékgyártó József, a MÁV-START vezérigazgatója elmondta: „A jövő az együttműködésben van, csak így lehet komplex szolgáltatást nyújtani az utasainknak. Az a közös célunk, hogy az emberek egyre inkább a közösségi közlekedési alternatívákat válasszák az egyéni közlekedés lehetőségével szemben. Nekünk ehhez egyre jobb, biztonságosabb, kényelmesebb és zöldebb megoldásokat kell kínálnunk.

Ezért természetesen együttműködésre törekszünk a közösségi közlekedés minden szereplőjével, hogy közös menetrendek és közös tarifarendszerek alakulhassanak ki. Ebben a munkában az utasok érdekei a legfontosabbak. Számunkra öröm és siker egyaránt, hogy a MÁV applikációból egy újabb település helyi buszbérletei vásárolhatók meg.”

A fejlesztésekben részt vevő munkatársainknak köszönjük az eredményes munkát!

Kozma Barbara

Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt MÁV!

Ma (2021. február 17.) a párommal Nagykanizsáról utaztunk Budapestre a Tópart IC 855-ös 13:18 kor induló járatával. Kellemes és kényelmes, hangulatos vonatúton vettünk részt az Önök járatával. Ezúton is szeretnénk kiemelni a járaton éppen szolgálatban lévő jegyvizsgáló készséges munkáját. Igazán kedves, barátságos és intelligens úriember. Köszönjük Bogdán Gábor! Köszönjük, hogy munkájával, kedvességével hozzájárult a nyugodt és kellemes utazásunkhoz.

Üdvözlettel és köszönettel: Cs. Nikoletta és W. Péter

Tisztelt MÁV-START!

Az utóbbi időben minden héten vonattal utazunk a Déli-pályaudvarról Veszprémbe, illetve vissza. Idős, 92 éves édesapámat ápoljuk, aki már annyira gyenge, hogy ágyban fekvő. Lelkileg nem könnyű átélni egy ilyen élethelyzetet. Ezért minden emberi kapcsolat befolyásol bennünket (mentálisan segít vagy nehezít).

Ma (2021. február 17.) Veszprémből a 10:30-kor induló 907 IC-vonattal utaztunk, melyen Polgár Tamás jegykezelő teljesített szolgálatot. Ő azok közé az emberek közé tartozik Önöknél, aki valóban „szolgál”: udvarias, segítőkész, pontos munkát végez. Hangszórón keresztül az utas-tájékoztatója teljes volt. Közölte többek között azt is, hogy „28 perc múlva érkezik a vonat a Déli-pályaudvarra”, a további utazáshoz milyen lehetőségeket tudnak az utazók igénybe venni. Az utasokkal találkozó alkalmazottaik az Önök első vonalát képviselik és valódi hőmérőként működnek az utaselégedettség terén. Polgár Tamás minden szempontból kiemelkedő munkát végez Önöknél. Azt tapasztaljuk, hogy jegykezelőik rengeteg frusztrációval és gonddal is terheltek munkavégzésük során (pl. az agresszív utasok miatt). Jelen levelünkben szeretnénk kifejezni elismerésünket munkájukhoz.

Tisztelettel: T. Szabolcs és T. Szabolcsné nyugdíjas utasaik

Tisztelt MÁV-START!

Ma (2021. február 25.) gyorsított vonattal, a G70-el jöttem Vác-Alsóvárosból Dunakeszi felé reggel 7 órakor. 64 éves vagyok, és nem tudok már gyorsan szaladni, de olyan rendes volt a kalauz, hogy megvárta, amíg odaérek. Szeretnék köszönetet mondani neki ezért.

Üdvözlettel: Sz. Péterné

Tisztelt MÁV!

2021. március 3-án kb. 16:15 körül voltam Kőbánya-Kispesten, érdeklődtem a pénztárban egy vörös hajú, kék zakóban dolgozó hölgnél, hogy Kísvárdára március 13-ra a reggeli Latorca IC-re mikor kellene megvenni a jegyet, illetve ezen a járaton vizsla kutyámat milyen feltételekkel lehetne szállítani. A hölgy nagyon segítőkész volt, mondta, hogy sajnos csak termes kocsik vannak errefelé és az utastérben csak hordozóban lehet vinni kutyát, de akkora hordozó meg nincs, amibe ilyen méretű kutya befér. A hölgy tanácsolta még, hogy sebesvonattal utazzunk. Megnézte a menetrendet sebesvonattal is és kerékpárszállító kocsit is nézett. Rendszeresen utazom, jólesett, hogy vannak, akik segítik az utas problémáját megoldani.

Tisztelettel: egy utas és egy kutya

Kedves MÁV Ügyfélszolgálat!

2021. március 4-én utaztam Budapest Keletiből Tokajig, ezalatt 3 munkatársukkal találkoztam, és mindhárman nagyon pozitív attitűddel képviselték a MÁV-ot, szerettem volna, ha ennek valahol nyoma marad. Akkor is, ha arra nincs lehetőség, hogy egyenként átadják nekik a pozitív visszajelzést.

Az első vonatomban a 16:30-kor Keletiből induló, Miskolc Tiszai, Sátoraljaújhely felé tartó Hernád IC volt. Sajnos egy baleset miatt késés volt, amely miatt több tájékoztatásra volt szükség, mint általában. A kalauz rögtön mondta a jegyem ellenőrzésekor, hogy a kései indulás miatt valószínűleg nem érem el a csatlakozást, ezért megmondta, hol szálljak át, hogy ott beérjük a személyt. És emlékezett rám, Miskolc előtt újra szólt, hogy pontosan melyik vágányról megy a vonat. Hallottam, ahogy egy másik utassal is nagyon segítőkész volt, olyan kedvesen válaszolt neki, hogy az utas rögtön lenyugodott.

A második interakcióm Szerencsen volt a pénztáros hölgygel, akivel lestük, hogy az IC ér oda hamarabb vagy a személyvonat, ami viszont késés nélkül érkezett. Követte a telefonján a vonatokat, és szólt, hogy most már biztonságosan visszaválthatom a 150 forintos pótgjegyet, a személyvel biztosan hamarabb érek Tokajba. Még az űrlapot is volt idő kitölteni a személyes adatokkal. Este, fáradtan is belefért neki az extra erőfeszítés, ez nagyon jólesett.

A harmadik jó élmény: A személyvonaton a kalauz szólt, miközben ellenőrizte a jegyem, hogy a másik kocsiiban melegebb van, nem akarok-e átülni. És mivel észrevette, hogy egyedül utazom két bőrönddel, megkérdezte, van-e aki segít levenni a táskát a peronon, vagy visszajöjjön-e Tokajnál segíteni. Sokat utaztam az utóbbi időben, egyszer sem segített senki feltenni a bőröndömet az utasok közül, nyilván a vírushelyzet miatt is, de pont ezért külön jólesett, hogy végre valaki észrevette, hogy 150 centisen két bőrönddel vacakolok.

Elnézést a hosszú levélért, de szerettem volna kifejezni, pontosan miből is állt a három dolgozó kedvessége. Ilyenkor mindig boldog vagyok, hogy nincs jogosítványom, mert hiszi vagy sem, de sok jó élmény köt a vonatos utazásokhoz, találkozások, beszélgetések idegenekkel, és ilyen mindennapi figyelmességek, mint a fenti példák. Mégiscsak egy közösségi tér a vonat, akkor is, ha most nagyon be vannak korlátozva az interakciók, és mindenki elszokott a kapcsolatteremtéstől. Szép napot és köszönöm, hogy végigolvasott!)

Üdvözlettel: K. Zsuzsa

15 éve történt A MÁV-START Zrt. alapítása

15 éve, 2006. október 15-én történt a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. alapítása a MÁV Zrt. által. Ebből az alkalomból a Vasutas Magazin októberi lapszámaig végigkövettük az elmúlt 15 év legfontosabb eseményeit, mindig más és más évekre visszatekintve. Az előző lapszámban az alapítás időszakára emlékeztünk vissza, a következő megálló a 2009-2010 évek.

Stratégia és irányítás

A 2009-es esztendő egyik legfontosabb feladata volt a minőségirányítási rendszerünk megkezdett kiépítésének folytatása. A minőségre törekvés szemlélet kérdése is. A MÁV-START Zrt. vezérigazgatója 2008. február 1-jétől 2010. szeptember 16-ig Kozák Tamás; 2010. szeptember 16-tól 2011. november 7-ig Monszpart Zsolt töltötte be a pozíciót.

A 2010-2012-es három éves időszakra aláírásra került a Közszolgáltatási szerződésünk. Az újabb hároméves vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződés a megelőző évekhez képest jelentős változásokon ment keresztül, hozzájárulva ezzel a vasúti közszolgáltatások megrendelő-szolgáltató viszonyainak rendezése mellett a kiszámítható finanszírozás feltételeinek megteremtéséhez is.

Vasúti liberalizáció: 2010. január 1-jétől az Európai Unió és Tanács 2007/58/EK irányelve értelmében valamennyi európai vasúttársaságnak joga van ahhoz, hogy hozzáférjen a vasúti infrastruktúrákhoz a többi tagállamban.

Járművek

Ebben az időszakban érkeztek meg a Desirok. A MÁV-START nyolc használt Desiro motorkocsit bérelt Görögországból. Az első négy jármű 2009. január 19-én érkezett hazánkba. 2009. szeptember 11-én forgalomba állítottuk az első olyan Flirt típusú villamos motorvonatot, amelynek kocsiszekrénye már a Stadler Rail Csoport szolnoki járműgyárában készült. 2010. február 12-én a MÁV-START Zrt. forgalomba állította a 60 darab Flirt elővárosi villamos motorvonatból álló flotta utolsó járművét is.

Szolgáltatás

Bővülő kínálat utasaink elégedettségének növelésére, a teljesebb utasélményért. Jelentősen átalakult Baja és Szekszárd térségének vasúti közlekedése, a kínálat gyökeresen megújult: mindennap közvetlen InterCity vonat közlekedik a térségbe, valamint InterRégió márkanéven új terméket vezettünk be a regionális és távolsági forgalom teljesebb kiszolgálása érdekében.

2009-ben Az új kínálati politika jegyében valamennyi Nyugat – és Észak-Európába közlekedő éjszakai vonatunkon kizárólag fülkés kocsikat közlekedtettünk. Új EuroNight vonatok indultak Németország nagyvárosaiba kedvező áron. A 2008-ban bevezetett Railjet vonatok 2009-ben már kétóránként indulnak Budapestről Bécsbe illetve Münchenbe. Új hálókocsijarat közlekedik Budapestről Zürichbe. Még több InterCity vonat közlekedik Romániában, már Székelyföld és Nagyszében is célállomás. A horvát tengerpart új „nyaralóvonatokkal” is megközelíthető.

Csak nemdohányzóként közlekedhetnek az ún. RIC jeles kocsik. A nemzetközi vasúti közlekedés legfontosabb előírásait rögzítő RIC szabályzat 2010. augusztus 1-jén életbe lépett módosítása tartalmazta, hogy a nemzetközi forgalomra alkalmas, ún. RIC jeles vasúti személyszállító járművek csak nemdohányzóként közlekedhetnek.

Új online szolgáltatás

2009 év elején Vonatinfó elnevezéssel a MÁV-START Zrt. új online szolgáltatást indított. A tesztelés időszakában a társaság honlapjára látogatók a Budapest és Hegyeshalom között közlekedő vonatok aktuális helyzetét követhették nyomon.

Jegyértékesítés

Jegyvásárlás mobiltelefonnal: 2009 márciusában még csak alig több mint fél év telt el az internetes vonatjegyvásárlás bevezetése óta, és máris egy újabb sikeres fejlesztés végeredményével találkozhattak utasaink. A MÁV-START Zrt. 2008. június 16-án indította el az internetes jegyértékesítési rendszerét. 2009 tavaszán a menetjegyek és helyjegyek értékesítése átlépte a 250.000-es számot. 2009. február végétől mobiltelefonon keresztül is megvásárolhatók a belföldi vasúti menetjegyek és bérletek.

2010 őszen 12 jegyértékesítő automata működött a budapesti vasútállomásokon. A fejpályaudvarokra, Kelenföldre és Ferihegyre telepített az automatákból vásárolták meg minden tizedik vonatjegyet utasaink.

Hum Krisztina

A MÁV kertészet

„Ember, ne félj: nő már a nap! A jégfogú szél nem harap” – szól Áprily Lajos verse, azt hiszem a szívünkben. Tavasz közeledtével kisüt a nap, virágba borulnak a fák, még a levegő is más lesz ilyenkor. A változás a lelkiünknek kedvez igazán, főleg egy ilyen nehéz, vírussal sújtott tél után. A virágözönből a MÁV állomásai sem maradnak ki, de vajon honnan kerül a cserépbe az a sok szép növény?



A MÁV Zrt. kőbányai Kertészete az 1900-as évek eleje óta látja el virággal a vasútvállalatot. A létesítmény tizenhat 1900-as évek elején épült növényházzal, illetve egy 2003-ban épült fóliasátorral kibővíülve biztosítja a termesztés technikai feltételeit.

A MÁV Kertészetben hálózati szinten természetnek az állomási területek és parkok virágosításához szükséges dísznövényeket, az irodaépületeket díszítő szobanövényeket, valamint a kertészet biztosítja a nőnap időszakában a hölgy kollégák köszöntéséhez szükséges virágokat. Az állomási területeken eddig többnyire évelő, egy és kétnyári virágok ültetése valósult meg. Jelenleg folyamatban van egy cserjetelep kialakítása, amely tervezetten biztosítani fogja a területi igazgatóságok ilyen jellegű kiültetési igényeit is.

Éves szinten, állomási tavaszi kiültetésre 180 000 darab, őszi kiültetésre 170 000 darab növényt állítanak elő a kertészetben, amelyek több mint 400 helyszínen díszítik a MÁV állomási területeit. Az idei évben saját szaporítású szobanövényekből 560 darabot helyeztek ki. A termesztés mindig az előzetes igények alapján történik, a kész növények ütemezett elszállítását, illetve kiültetését a területi igazgatóságok zöld-

terület karbantartó egységei végzik. Kiültetések a tavaszi időszakban májustól-júniusig, az őszi időszakban szeptembertől-októberig történnek. Az állomási növények utógondozását a zöldterület karbantartási egységek, a helyi állomási személyzet vagy az állomási gondnokok végzik.

Márciusban megkezdődött a tavaszi kiültetésekre biztosítandó növények termesztése, így a kőbányai kertészeti telephelyen hamarosan a fóliasátor és az összes üvegház virágba borul a kertészetben dolgozó 9 kertész és 2 termesztésvezető folyamatos munkája mellett.

A termesztő létesítmények – növényházak és hollandi ágyak – valamint a kapcsolódó közüzemi hálózat, továbbá a fűtést biztosító kazánház állapota megköveteli az infrastruktúra fejlesztését, amely várhatóan a kazánház teljes cseréjével 2022. évben megkezdődik. Terv szerint 2023-tól a növényházak és a hozzájuk kapcsolódó közüzemi hálózat is folyamatosan megújul, biztosítva ezzel a magas színvonalú termesztés feltételeit.

Sziráki Ágnes, Benke Máté

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT TÖREKVÉSEI A CO₂-KIBOCSÁTÁS CSÖKKENTÉSÉÉRT

Az emberi tevékenységből származó károsanyag-kibocsátás jelentős terhet ró a környezetre. A romboló emisszió egy része a mindennapos közlekedésből származik.

A kibocsátott CO₂ mennyisége más üvegházhatású gázokkal együtt jelentős szerepet tölt be a légkör felmelegedésében. A vasúti közlekedés viszont a károsanyag-kibocsátásnak mindössze fél százalék-

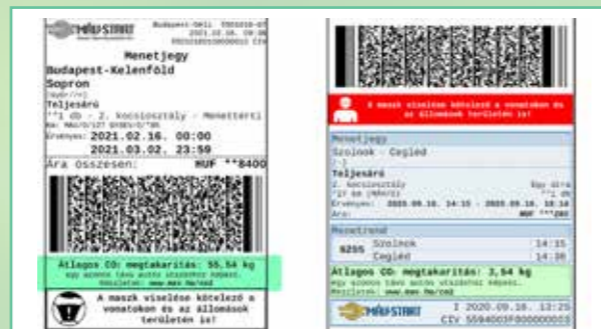
káért felelős, ezért a vonattal való helyváltoztatás és áruszállítás fontos szerepet játszhat az éghajlatváltozás megelőzésében.

A Vasút Európai Évének kapcsán a MÁV-Volán-csoport kampányt tervezett, hogy felhívja a lakosság figyelmét a CO₂-kibocsátás csökkentésének lehetőségeire, valamint egyéb fejlesztésekkel kibővíti a vállalat saját ökológiai lábnyomát.

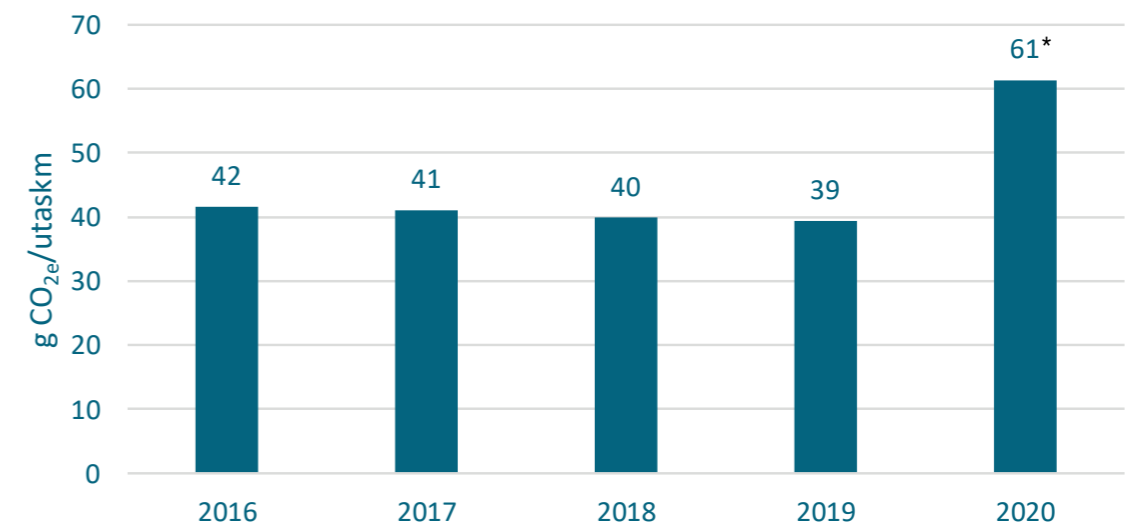
Kilométerenként átlagosan a 70%-ot is meghaladja az a CO₂-kibocsátáscsökkentés, amelyet a MÁV-START által biztosított vasúti közlekedést választó utas Magyarországon utazva elérhet, ha nem személyautóval teszi meg ugyanazt a távolságot. A denkstatt Hungary szakértői által végzett számítások szerint az elmúlt 5 év átlagadatai alapján minden vasúton megtett kilométer utasonként 45 g, míg ugyanez a távolság személyautóval utasonként 176 g CO₂-kibocsátást eredményezett. A vasutat választó utazók így kilométerenként 131 g üvegházhatású szén-dioxid kibocsátását kerülik el, ezzel személyesen járulnak hozzá a klímaváltozás megelőzéséhez. (A vasúti közlekedés kibocsátásának számítása a Nemzetközi Vasúti Szövetség (UIC) módszertanának figyelembevételével a MÁV-START Zrt. 2016–2020 év országos energiafelhasználási és utasforgalmi adatai alapján történt. Az autós közlekedés esetén a Magyarországon közlekedő személyautó-állomány átlagos modellezett kibocsátását határozták meg egy főre vetítve ugyanezen időszakra vonatkozóan.)

Figyelemfelkeltő akciók

A Vasút Európai Évének kapcsán a MÁV-Volán-csoport több kezdeményezéssel is tudatosítja a lakosságban a vasút és a környezetvédelem kapcsolatát. 2021. február 17-étől minden MÁV-START által kiállított elektronikus vonatjegyen, bérleten, valamint azokon a nyomtatott jegyeken és bérleteken, ahol ez nem okoz többlet-papírfelhasználást, feltüntetik a rajtuk szereplő távolságra a fentiek szerint számított CO₂-kibocsátásmegtakarítást. Így minden utas láthatja, mennyit tesz a környezetért azzal, hogy a vasutat választja a személyautó helyett.



MÁV-START vasúti személyszállítás fajlagos CO_{2e} emissziója



Fajlagos ÜGH-emisszió vasúti (MÁV-START), illetve közúti személyautós közlekedés esetén (2016-2020-as átlagérték)

Utazási forma	Fajlagos emisszió (g CO _{2e} / utaskm)
Vasúti közlekedés (MÁV-START)	45
Közúti autós közlekedés (Mo.)	176
Különbség	131

176 g
CO_{2e}/utaskm

45 g
CO_{2e}/utaskm

denkstatt
cseréje a fenntartható jövőért

*A 2020-as fajlagos emisszió a COVID okozta utasforgalom csökkenése miatt volt magasabb.

Élelmiszer-pazarlás

A termelői és a fogyasztói lánc minden szintjén van élelmiszer-pazarlás, azaz keletkezik élelmiszerhulladék vagy ételhulladék. 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. Sorozatunkban újra és újra feltezzük a kérdést: Mit tehetünk egyénileg a saját háztartásunkban – az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a takarékoság jegyében?

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, így hazánkban is, az élelmiszerhulladék jelentős része nem a mezőgazdaságban, hanem a háztartásokban keletkezik. A Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal (Nébih) felmérése szerint Magyarországon javulnak az adatok, hiszen az elmúlt 3 évben 4%-kal csökkent a háztartásokban keletkező élelmiszerhulladék mennyisége, de még így is megdöbbentő a számadat: egy átlagos magyar állampolgár 65 kg élelmiszert dob a szemetesbe évente.

Leggyakrabban készételek, friss zöldségek és gyümölcsök, valamint kenyér, egyéb pékáruk mennek veszendőbe. Az élelmiszerhulladék összetételét vizsgálva azt állapították meg a szakemberek, hogy a keletkező mennyiség fele az elkerülhető kategóriába tartozik, tehát egy kis odafigyeléssel megelőzhető lenne a kidobásuk.

Globális probléma

Az élelmiszer-pazarlás globális kihívást jelent. Az ételhulladék értékes erőforrások pazarlásához vezet, mint a víz vagy a napenergia, hiszen az előállításuk – mezőgazdasági termelésük és élelmiszeripari feldolgozásuk egyaránt – jelentős erőforrásokat igényel. Azonban nem csak ezzel a kárral kell számolnunk, mert káros hatással van a környezetre is: a hulladékok keletkezése és ártalmatlanítása évente sokmillió tonna CO₂ termelődésével jár. A probléma továbbá morális jellegű is: világszerte sajnos rengetegen éheznek vagy nem jutnak megfelelő élelmiszerhez. Pedig a világ összes élelmiszer-termelésének a harmada élelmiszerhulladék lesz, és így kárba vész. Az EU és tagállamai az ENSZ fenntartható fejlődési céljaival összefüggésben kötelezettséget vállaltak arra, hogy 2030-ig a felére csökkentsék az egy főre jutó élelmiszerhulladék mennyiségét kiskereskedelmi és fogyasztói szinten, valamint hogy csökkentsék a termelési és elosztási láncban keletkező élelmiszer-vesztésüket.

Tudatos fogyasztói magatartásra van szükség

A kidobott ennivaló kidobott pénz is. Egy átlagos magyar család évente 50 ezer forint értékű olyan élelmiszert dob ki, amit feleslegesen vett meg, amelyből élelmiszerhulladék keletkezik, és amely a tudatos fogyasztói magatartással elkerülhető volna. Mert miért van élelmiszer-pazarlás? Nyilván egy komplex problémáról van szó, hosszabb időtávban a társadalmi változásokat és az ezekből fakadó egyéni szokásokat kell vizsgálni, rövid távon pedig a jelenlegi bőséges kínálat, a marketing, a reklámok, a különféle akciók és ajánlatok hatásait.

Az egyik legutóbbi Nébih-felmérés már a járványügyi veszélyhelyzetben alakuló fogyasztási szokásainkat vizsgálta. A megállapításai szerint az elmúlt időszakban felértékelődött az élelmiszerek tartóssága, csomagolt jellege, többet vásárolunk az otthoni sütés-főzéshez szükséges termékekből, hiszen többet vagyunk otthon. Az alapvető fogyasztói szokások nem változtak meg, de a vásárlásaink módja és a vásárlásainkat befolyásoló tényezők preferencia-sorrendje módosult. Többet vásárolunk online, és a készleteket tudatosabban halmozunk fel, előre gondolkodva vásárolunk, több időt fordítunk az étkezéseink megtervezésére.

Mit tehetünk mi?

Fontos, hogy megfelelően tájékozottak legyünk. Magyarországon a Nébih által elindított Maradék nélkül elnevezésű program célja az, hogy csökkenjen hazánkban a kidobott élelmiszer. Érdemes a program internetes felületén böngészni, sok hasznos gyakorlati információt is találunk a www.maradeknelkul.hu oldalon. Ismerjük például az élelmiszerek csomagolásán található „minőségét megőrzi” és „fogyasztható” feliratok közötti különbséget? Vásároljunk tudatosan az impulzusvásárlás helyett. Ehhez elegendő annyi, hogy olyan listával menjünk bevásárolni, amelyet még otthon írtunk, a kamrát és a hűtőszekrényt átvizsgálva, a következő időszak étkezéseit tervezve. Lehetőleg kerüljük az „egyét fizet, kettőt kap” akciókat gyorsan romlandó élelmiszerek esetén. Olyan tartós alapélelmiszerek legyenek otthon, amelyekkel szívesen főzünk, amelyeket szívesen fogyasztunk. Az olyan élelmiszereket, amik azért végzik a szemétkosárba, mert végül nem kerültek felhasználásra, kis odafigyeléssel hasznosítani tudjuk. Nem minden szemét, ami annak tűnik, hiszen például a száraz pékáruból kiváló panírmorzsát készíthetünk, és a túlérett gyümölcsből is süthetünk ízletes banánkenyeret. Fantáziával az elkészített, főtt ételünk maradványait is hasznosítani tudjuk, számos ilyen receptet találhatunk, ha körülnézünk. Az élelmiszer érték. Feleslegessé vált készletünk felajánlható jótékony célra is, vannak kifejezetten erre a célra létrejött szervezetek, amelyek közreműködnek abban, hogy felajánlásunk eljusson a nélkülözökhöz.

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

Hum Krisztina

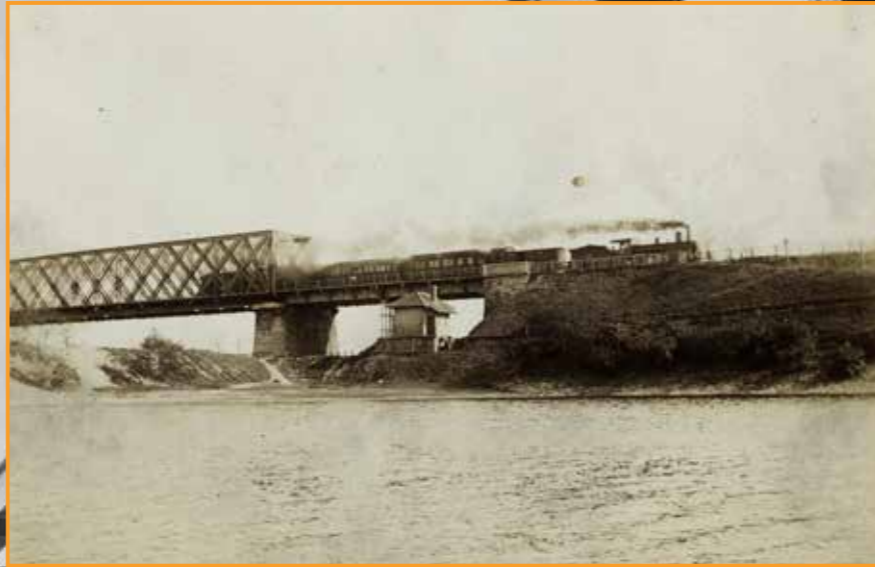


Következik: Vízfelhasználásunk és a Föld édesvíz készlete

Később: Környezetvédelem a mindennapjainkban és az egyéni felelősség

MINDIG MÁS ALAKBAN AZ ÖSSZEKÖTŐ VASÚTI HÍD 145 ÉVE

A harmadiknak átadott budapesti Duna-híd sohasem kapott rendes nevet, nem került képeslapokra, és háromszor építették át. Mégsem mondhatnánk rá, hogy kevésbé lenne fontos, mint a többi fővárosi átkelő. Épp ellenkezőleg.



Ma már el sem tudjuk képzelni, de a magyar vasút történetének első 30 évében nem volt dunai átkelés annak ellenére, hogy Széchenyi nyomán kezdettől fogva a centrális – azaz Pest és Buda központú – hálózat megvalósítása volt napirenden. Ám hiába alakult ki keleti és nyugati irányba is számos fővonal, a Duna továbbra is elválasztotta a későbbi egységes fővárost. Mindez a forradalmat és szabadságharcot követő évtizedben még magyarázható volt az osztrák elnyomással, de miután az 1860-as évek elejétől ez lazulni kezdett, egyre sürgetőbbé vált volna egy vasúti híd létesítése. Már 1862-ben született erről elképzelés, három évvel később pedig engedélyokiratot is kiadtak olyan „révre”, amely „a budai pályafőt kapcsolná össze a pestiekkel”.

Különös próbaterhelés

A híddal kapcsolatos konkrét lépésekre azután került sor, hogy az Országgyűlés 1870-ben elfogadta a kacifántos című, „a Duna-folyamnak a főváros mellett szabályozásáról s a forgalom és közlekedés érdekében Buda-Pesten létesítendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és e közmunkák végrehajtási közegeiről” törvénycikket, amely kimondta „egy, vagy szükség esetében két új álló-híd építését”. Két évvel később törvény született „a budapesti indóházakat összekötő vasút létesítése tárgyában” is, és az események ekkor gyorsultak fel. 1872 augusztusában kiírták a pályázatot az új átkelőre, szeptember végén pedig le is szerződtek a francia Filleul-Brochy nevű céggel, amely a beérkező öt pályázat közül a legvonzóbbnak találtatott. A kivitelezési munkát is egy francia vállalat, a Cail és Társa

nyerte el, és szerződés szerint a hidat 1874. szeptember 30-ig kellett volna megépíteniük. A munkálatok egy évvel korábban indultak. „A munkások a munkakamrákban a talajt kézi erővel emelték ki, majd a szállító csöveken át szintén sűrített levegővel működtetett emelők segítségével, vödörökben juttatták a légkamrába, ahol toló szekrény juttatta azt a szabadba” – írja a korabeli technológiáról Páll Gábor A budapesti Duna-hidak története című könyvében, hozzátéve azt is, hogy az egyébként jól ütemezett munkát télen leállásra készítette az erős jégzajlás. Ugyancsak hátráltatta a műtárgy elkészítését, hogy az alapozási munkák elhúzódása miatt a Csehországból és Németországból érkező kőszállítmányok is késve érkeztek. Mindezek után az építést csak 1876 januárjára fejezték be, de a híd azonban még korántsem volt „kulcsrakész”. A próbaterhelést csak egy évvel később, meglehetősen különleges módon végezték el; mivel az építmény még akkor sem volt a vasúti hálózatba „kapcsolva”, arra sem volt lehetőség, hogy a szokásos módon mozdonyokat és teherkocsikat engedjenek rá. Ezért inkább vasúti síneket helyeztek el 1021 tonnányi súlyban, ami 4840 darab 6,5 méteres sínnek, vagyis több mint 30 kilométernyi „pályának” felelt meg. A februári, négy napig tartó terhelés során semmiféle hibát nem találtak, a hidat mégis csak 1877. október 23-án lehetett átadni, ekkor vált ugyanis akadálytalanná a csatlakozó vasúti pálya, és ekkorra sikerült a különböző vasúttársaságok szabályzatait, biztonsági előírásait összehangolni. A Lánchíd és Margit híd után ez lett Budapest harmadik Duna-hídja, de nevet nem kapott, mindenki csak „összekötő vasútnak” hívta, de nem azért mert Budát és Pestet kötötte össze, hanem azért Budán és Pesten működő vasúttársaságok

vonalait. (Gyakran halljuk még ma is a „déli összekötő vasúti híd” elnevezést is, ez azért csalóka, mert amit meg hibásan „északi összekötő hídnak mondanak”, vagyis az újpesti vasúti hidat, az sosem volt „összekötő” híd, mivel egy vasúttársaság használta.)

Első világháború, második fejezet

„Már a hídra vezető gátról gyönyörű a kilátás a főváros felé. Alant a vágóház nagy épületei, impozáns kapuszbordái, az új ferencvárosi templom, a távolban pedig Budapest háztengere, a tornyok, a gyárkérmények. A híd a Nádorkert fölött s a táborig kórház alatt fogja át a Dunát s négyszáz méter hosszú. Őt tömör kőoszlopon áll és vasszerkezete nagy tudomány és elmés találékonyság műve. Szürkére festett roppant rácsoldalai, vasmennyezete emlékeztetnek a hírneves passzai Duna-hídra, mely azonban kisszerű ez óriás építményhez képest” – írta a megnyitónapján a Fővárosi Lapok, de bármennyire tartotta is óriás építménynek a hidat a korabeli riporter, később éppen méretei miatt kellett teljesen megváltoztatni.

1877-ben még nem sejtették, a következő tíz évben a hazai vasút nagyobb fejlődést mutat, mint a megelőző három évtizedben. De nemcsak a forgalom növekedett elképesztő mértékben, a mozdonyok és teherkocsik súlya is, így már 1897-ben alaposan megvizsgálták, hogy a híd szerkezete alkalmas-e arra, hogy a megváltozott körülmények között is helyt álljon. Noha a vizsgálat közvetlen veszélyt nem mutatott ki, az bizonyosodott, hogy ez az állapot hosszabb ideig nem tartható. Mivel a híd alapozása és falazata ellen nem merülhetett fel kifogás, kezdetben úgy tervezték, hogy csak a vasszerkezetet építik át. Csakhogy ez a forgalom szüneteltetésével járt volna, és mivel úgy számoltak, hogy az átalakítás legalább 2 évet venne igénybe, hamar rájöttek, hogy ez a kétségkívül takarékosabb megoldás nem kivitelezhető. Ezért az a döntés született, hogy egy teljesen új hidat építenek. Ahogy Páll Gábor már idézett könyvében írja, „a leggazdaságosabban és a legkevesebb zavaróan az a javaslat oldotta meg a problémát, amely a régi illéseknél észak felé való meghosszabbítását tervezte, s az új híd szerkezetét a régi mellett, a megnyújtott pillérekre helyezte”. A MÁV ennek nyomán írt ki tervpályázatot 1909-ben, amire a kilenc ajánlat közül a legolcsóbbat választották, ez a Fischer Henrik és Fia nevű cég ajánlata volt. A munka 1910 végéig tartott, közben Kölber Ernő MÁV-főtanácsos irányításával a híd vasszerkezetét „házon belül” megtervezték, majd le is gyártatták. A szerelési munkálatok 1911 elején elkezdődtek, de csak 1913 novemberében került sor az új híd próbaterhelésére, amit már igazi mozdonyokkal és teherkocsikkal végeztek. A híd egyik vágányát november 18-án, a másikat egy héttel később adták át a forgalomnak. A MÁV azt tervezte, hogy a régi híd helyére is egy hasonlót építenek, a vasútvonalat pedig négy vágányúra bővítik, sőt az is felmerült, hogy a régi hídon beindul a villamosközlekedés, de ezeket az elképzeléseket megghiúsította a világháború, és az 1877-ben átadott hidat inkább lebontották.

Ideiglenes, állandó



A másodikra épült összekötő vasúti híd ugyanúgy a következő világháború áldozatává vált, mint az összes budapesti Duna-híd, a visszavonuló németek 1944 szilveszterén robbantották fel. A Vörös Hadserg már 1945. április 26-án a megépített roncsok mellett egy szükséghidat, amit 1946 októberében váltottak fel egy kevésbé veszélyes, immár vasszerkezetű ún. félállandó híddal – ezt már magyar szakemberek építették, de hamarosan elkészült az új – immár harmadik – hídszerkezet terve is, ami valójában két egymás melletti szorosan álló hidat jelentett egy-egy vágánnyal. Ez azzal az előnnyel járt, hogy esetleges kisiklás esetén egy vágány továbbra is alkalmas marad a forgalomra. A híd (vagy hidak) északi vágányát 1948. szeptember 6-án adták át, míg a délit csak 1953 nyarán, a korábbi ideiglenes hidat is csak ekkor bontották le. De ez nem azt jelentette, hogy a hidépítők 5 évig dolgoztak volna. Az északi híd átadása után a Lánchíd újjáépítésével folytatták munkájukat. Jellemző azonban, hogy míg 1948-ban hatalmas csinnadrattával adták át a (fél) hidat, 1953-ban már sokkal visszafogottabban volt az avató. Érdekes, hogy már 1945-ben tervbe vették, hogy a vasúti híddal párhuzamosan egy közúti hidat is felépítenek, ám ez csak 50 évvel később, 1995-ben valósult meg a Lágymányosi (ma: Rákóczi) híd átadásával.

Noha elmondható, hogy a jelenlegi összekötő vasúti híd az eddigi leghosszabb életű, hiszen immár 70 éve szolgálja a vasúti forgalmat, az is tudvalevő, hogy már ez sem tart sokáig. Tavaly tavasszal elkezdődtek felújításának és bővítésének munkálatai, melynek során a meglévő szerkezeteket elbontják, és három új, egyvágányos szerkezetet építenek a helyére. A tervek szerint a munkálatok 2022-ig tartanak.



Legát Tibor

VIRÁGOS OTTHON – VIRÁGOS JÓKEDV

Burjánzó növények, színpompás virágok, illatos fűszerek és zöld, zöld, zöld – minden mennyiségben. Tavasztól őszig nincs is kellemesebb és egészségesebb, mint kilépni egy szépen gondozott kertbe és minél több időt ott tölteni, főleg az elmúlt egy év tükrében. A kertészkedés remek hobbi, nagyszerű testmozgás, kiváló családi program és szó szerint egy gyümölcsöző befektetés is egyszerre. Azok se csüggedjenek, akiknek nincs kertjük, egy teraszról, balkonból, sőt egy ablakpárkányból is csodákat lehet művelni. **Ásó, kapa, gereblye – eljött a kertészkedés ideje!**

Hangulatos kert – hasznos extrákkal

Egy kert kialakításánál elsődleges szempont a harmónia, hogy a zöld területünk is összhangban legyen a szűkebb és a tágabb környezetünkkel. Ezt leginkább úgy érhetjük el, ha figyelembe vesszük a régió őshonos növényzetét (ami a betegségek elkerülése szempontjából is fontos), a talajviszonyokat és a tájelemeket. Ha hegyvidéken élünk, a környékből származó kövekből érdemes kerítést, sziklakertet vagy tárolót építeni. Ha délen lakunk, bátran ültethetünk füge- vagy mandulafát is, hiszen azok ott szabadon/vadon is teremnek. Nagyobb kertekben kialakíthatunk egy részt mezei virágoknak is, igazán változatos és romantikussá fogják varázsolni az udvart, ráadásul vonzani fogják a színes pillangókat és a hasznos beporzó rovarokat. Urbánus környezetben bátrabban választhatunk jövevénynövényeket, pl. tujákat. Ha egyéges stílusban alakítjuk ki városi kertünket, különleges kis „oázisokat” is létre tudunk hozni.

Típek:

- Gyümölcsöző díszkertek: ha nincs kedvünk, időnk, tudásunk, elég helyünk veteményest vagy gyümölcsöst létrehozni, egy-két finomságot mégis becsempészhetünk bármelyik kertbe. Egy sor a bogyós gyümölcsökből – pl. ribizli, szeder, málna – szépen kialakítható a kerítés mellett. Ha nincs sok helyünk, már oszlopos növekedésű bokrok is elérhetőek. Ráadásul a gyerekek imádni fogják, ha maguk szüretelhetnek!
- Összhangban a természettel: sajnos a kertben is vannak kártevők, amik vagy a féltve őrzött, gondozott növényünket teszik tönkre, vagy a mi kinti létünket keserítik meg. Mindennek van ellenszere, a legjobb módszer ellenük mégis a természetes megoldás. Alakítsuk madárbaráttá a kertünket, mivel így nemcsak szép dallamokat kapunk cserébe, hanem hatékony szúnyog-, moly- és egyéb vadászokat is. Tavasszal helyezzünk ki odúkat, nyáron legyen itatójuk, télen pedig eleségük. Meg fogják hálálni. Ugyancsak sok kártevőt pusztítanak el a sünök, az ő számukra is otthonossá alakíthatjuk a kertünket, sőt a hasznos rovarok számára mini hotelt is kihelyezhetünk. A természet nélkülünk is tökéletesen végzi a dolgát.

- Zöld újrahasznosítás: komposztáljunk! Könnyebb, mint gondolnánk. A kert egy félreeső zugában gyakorlatilag bármiből, pl. raklapból, megmaradt faanyagból stb. kialakíthatunk egy kb. 1x1 méteres tárolót, ahová a kerti zöldhulladékot és a konyhai zöldség- és gyümölcsmaradékot dobhatjuk. A lényeg, hogy a komposztálónk szellőzőn és kapjon vizet is, időnként pedig forgassuk át egy kevés földdel. Egy év múlva nagyszerű tápanyagot fog jelenteni növényeinknek.

Kiskert az emeleten

Semmi sem lehetetlen, egy lakótelepen is bátran kertészkedhetünk, sőt ugyanúgy kialakíthatunk virágos balkont, miniveteményest vagy örökzöld teraszt. A tervezéskor azonban vegyük figyelembe, hogy ne zsúfoljuk túl az erkélyünket, hiszen egyrészt a növények nőni fognak, másrészt maradjon hely nekünk is élvezni munkánk eredményét. Klasszikus balkonnövények a muskátli, az árvácska, a petúnia, a lobélia vagy a bársonyvirág. Zöldségek közül a kis helyigényű fajtákkal érdemes próbálkozni, ilyenek a koktélpapadicsom, csilipaprika, fokhagyma vagy több salátaféle, de fűszerkertet is kialakíthatunk: a bazsalikom, rozmaring, citromfű, menta, zsálya, kakukkfű mindig jól jön a konyhában.

Virágos munkahely

Jó érzés hazamenni egy illatos kertbe vagy szobába, ha időnk jelentős részét munkahelyünkön töltjük. Miért ne lehetne az is ugyanolyan kellemes, mint otthon? Néhány kollégánk már saját ízlésére szabta az irodáját, és mindenhol virágokkal vette magát körbe, sokan pedig szolgálati helyüket igyekeznek minél szebbé, színesebbé varázsolni. Egy-egy állomásunk – köszönhetően a lelkes munkatársaknak és a jó közösségnek – a Virágos Magyarország mozgalomban is részt vehetne, olyan figyelmesen gondozzák az ott dolgozók a környezetet. Legyenek ők a példaképeink, legyen minél több virágos állomásunk!

Csohány Domitilla

Egy szakosztály, két kerék, sok-sok kilométer, rengeteg élmény

A tavasz sokaknak egyet jelent a kerékpáros szezon kezdetével, és ezen – szerencsére – a járványhelyzet sem változtat. Bringázni ugyanis lehet, sőt kifejezetten ajánlott is, hiszen éppen a szívet, a tüdőt és az izmokat erősíti a leginkább.

A MÁV Vasutas Sport Club Kerékpáros Szakosztálya két évvel ezelőtt alakult meg tele tervekkel, ötletekkel és túraajánlatokkal. A lelkesedés töretlen, az ötletek száma tovább nőtt, a fejlesztési tervekről és a közös túrákról azonban tavaly sajnos több esetben is le kellett mondani a korlátozó intézkedések miatt. Sőt, sokszor a napi mozgásnak is számító bringás munkába járás is elmaradt az otthoni munkavégzés miatt, de a csapat mindezek ellenére elszántan dolgozik tovább az újabb lehetőségek megteremtéséért. Emellett a vezetőség tagjai mindennapos munkájuk során is segítik a vonatos-kerékpáros projektek megvalósulását, javítását, népszerűsítését és bővítését.



Tekerj te is!

Kerékpározni szinte mindenki tud. Emlékszünk az első próbálkozásokra, az ülést hátul fogó, bicikli mellett rohanó apuka biztatásaira, és az első egyedül megtett méterekre. A gyerekkor elképzelhetetlen a bringás kalandok nélkül, és higgyük el, felnőttként sem érdemes letámasztani a drótszamarakat.

Jótékony hatások:

- **Erősíti a szívet és a keringési rendszert:** a kerékpározás az egyik legjobb mozgásforma a szív- és érrendszer karbantartására és javítására, tekerés közben ugyanis emelkedik a légzésszám és a vérnyomás, fokozódik a szív munkája és nő a pulzusszám.
- **Növeli a tüdő kapacitását:** tekerés közben tízszer több oxigént veszünk fel, mint amikor csak ülünk.
- **Minden izmot megmozgat:** a biciklizés természetesen az alsó testet fejleszti a legjobban, és a pedálozás csodás vádlit és formás lábakat eredményez, de remekül karbantartja a hát- és hasizmokat is, és derékfájás ellen is kiváló. Nagy előnye továbbá, hogy kíméletes az ízületekhez.
- **Javítja az általános kondíciót:** A rendszeres kerékpározás erősíti az immunrendszert, növeli az állóképességet és a terhelhetőséget, valamint zsírégető hatása révén segít megszabadulni a felesleges kilóktól is.
- **Stresszoldó hatású:** már csak emiatt is érdemes bringával munkába járni, hiszen remekül levezeti a reggeli-délutáni feszültséget és a boldogsághormonokat is felszabadítja.

Csohány Domitilla



Legyél Te is csapattag! Csatlakozz!

A szakosztály állandó létszáma már csaknem 40 fő, munkájukat a MÁV Zrt. és a VAMAV Vasúti Berendezések Kft. is támogatja. Célkitűzéseik minden kerékpáros érdekeit segítik, de nemcsak emiatt, hanem a szuper hangulat, a szakmai tanácsok és a jó közösség miatt is érdemes csatlakozni hozzájuk. Többben pedig még többet lehet elérni!

Jelentkezés: Nagy Enikő, tel.: 06305894433; e-mail: nagy.eniko@mav-start.hu

Szakosztályi túrák 2021-ben:

Az idei szezont egy 70 km-es túrával nyitotta meg a MÁV VSC februárban a Ráckevei-Duna-ág mentén. A tervezés során kiemelt cél, hogy a különböző helyszínekre vasúttal is el lehessen jutni, így teljesen zölden-karbonsemlegesen lehet kirándulni.

Április: egynapos tekerés a Tisza-tó körül. A kerékpártúra apropója a kínálatbővítésnek köszönhető új, Budapestről induló közvetlen vonatjárat kipróbálása.

Július 3.: Spirit of Balaton – Tekerd körbe egy nap alatt a Balatont! Huszonnégy órás élmény- és teljesítménytúra, ami Balatonmárfafürdőről indul az északi part irányába, majd a tó megkerülésével a déli parton tér vissza a kiindulási pontra.

Balaton túra: Siófok–Balatonvilágos–Balatonakaratya–Balatonfüred–Tihany–Tihanyi rév–Szántód–Zamárdi–Siófok. A táv kb. 90 km.

Bükki túra: Eger–Szépasszonyvölgye–Egerszalók–Verpelét–Tarnaszentmária–Egerszólát–Eger

Ipoly-völgye

Győr–Pannonhalma idén átadásra kerülő kerékpárút bejárása.

A pontos időpontok a MÁV VSC Facebook-oldalán lesznek olvashatók. További hírek, információk, valamint a túrák beszámolóit pedig a MÁV VSC honlapján, a szakosztály hírei között (<https://www.mavcsoport.hu/vsc/kerekparos-szakosztaly>) található meg.

KIS BEFEKTETÉS, NAGY EREDMÉNYEK

7 + 2 gyakorlat, ha nincs időnk rendesen sportolni

A nagy rohanásban nem mindig marad idő és energia a mozgásra, pedig minden emberi szervezetnek szüksége lenne rá. Akár az irodában ülünk a számítógép előtt, akár a vonatokon teljesítünk szolgálatot, van néhány csodagyakorlat, amit könnyedén beilleszthetünk a mindennapokba. Akkor is, ha csak öt percünk van.

A fáradt lábaknak

Egy bizonyos kor után szinte mindenkinek megfájdul a lába. Akár ülünk, akár állunk, nap végére a lábak bevezesedhetnek, elnehezülnek. Ez visszeresedéshez is vezethet. Amint van rá lehetőségünk, polcoljuk fel a lábakat otthon, vagy végezzünk állva láblóbáló mozdulatokat. Ez kicsit helyrebillenti a vérkeringést. Ülő munka közben polcoljuk a végtagokat vízszintes helyzetbe egy extra székkal, amennyiben megtehetjük. Ezzel tehermentesítjük a vénákat.

A merev nyak oldása

Szinte automatikus mozdulat, de ha nem, törekedjünk rá, hogy az legyen: időről időre mozgassuk át nyakunkat fejkörzéssel, vállvonogatással. Próbáljuk meg hátul összekulcsolni kezeinket, egyik karunkat felülről, másikat alulról fűzve hátunk mögé. Ha ez távoli célnak tűnik, használjunk hevedert!

Gerincssavarások

Hátunk oldalirányú csavarása jó hatással van az idegekre, és természetesen az elgémberedett izmokra is. A legegyszerűbb gyakorlat, ha leülünk egy székre, és a karfákba kapaszkodva, karjainkban erőt kifejtve kifordulunk mindkét irányba.

Egyszerű előrehajlás

Ehhez a gyakorlathoz álljunk fel, nyújtsuk ki lábainkat, ha nagyon merevek, térdünket enyhén hajlítsuk. Majd amennyire lehet, egyenes háttal dőlünk előre, és csak hagyjuk lógni felsőtestünket. Jóleső nyújtás a láb hátsó izmainak, a gerincnek, és egy kis extra vért juttat a fejbe, felfrissítve az agyat. Ha nem segít a kávé, ez biztosan fog.

Plankelés

Izmainkat erősíthetjük ezzel az egyszerű, tónusfokozó gyakorlattal. Ereszkedjünk fekvőtámasz pozícióba, majd könyökünkön megtámaszkodva tartsuk magunkat addig, amíg bírjuk. Napról napra jobban fog menni, és egyre csak formálja hátunkat, hasunkat, a törzs alsó izmait és még a fenekünket is.

Guggolás

Ha egy kis felfrissülésre vágyunk, nyomjunk le néhány guggolást. Térdfájósak csak derékszögig hajlítsák térdüket! Ez feszesíti, energizálja a lábakat és a keringést felgyorsítja. Akár minden órában megcsinálhatunk 10-20 guggolást, főleg a strandszezon idején leszünk hálásak érte önmagunknak.

Gyertyatartás

Ha nem is az irodában fogjuk gyakorolni, esténként érdemes néhány percet klasszikus gyertyaállásban eltölteni. A gyakorlat tehermentesíti a vénákat, így visszermegelőző hatása van. Emellett extra vérmennyiséget áramoltat a fejbe, ami segíti a koncentrációt, az elme felfrissülését. Általánosan is jó hatással van a keringésre, a szívre, és még a pajzsmirigy működésére is hatást gyakorol. Ha nehezünkre esik a gyertyapóz, kiválthatjuk azzal, hogy lábunkat felemelve falhoz támasztjuk. Ez a mozdulat hasonló élettani hatással bír.



+ 1 Arcmasszázs

Feszültségoldó és izomlazító, ha saját arcunkat átmasszírozzuk. A feladathoz használjunk görgős masszírozót, vagy megmosott, tiszta kezünkkel nyomkodjuk át az arcunkat a homloktól az állig. Fokozza a vérkeringést, szebb arcszínt eredményez, több oxigént és tápanyagot juttat a sejtekbe és az segít a méregtelenítésben. A masszírozás hatására az arc nyirokrendszere is működésbe lép, így felszámolható a puffedség, a vizesedés. A masszírozást kezdjük az állcsonttal, haladjunk a fül irányába, majd nyomkodjuk át az orcákat, az orr melletti területet és az orrunkat. Utána a szemet frissítsük fel körkörös mozdulatokkal, arra azonban kényesen ügyeljünk, hogy ne húzzuk a szemkörnyék érzékeny bőrét. A rituálét a homlokkal fejezzük be, körkörös, finoman masszírozzuk át a halántékok is.

+ 2 Arctorna

Az arctorna az arcizmok tónusát hivatott fokozni. Ahogy idősödünk, arcizmaink veszítenek térfogatukból, ez a bőr petyhüdségéhez vezet. A nagyon apró izmok tudatos átmozgatása azonban jó hatással van az arc feszességére. Az arctorna a különböző mimikai izmok átmozgatásáról szól, tudatosan játszunk el mindenféle érzelmet az arcon, a mosolygástól a csücsörítésig. Azért figyeljünk arra, hogy a főnökünk épp ne legyen a közelben!



Vasútállomás színesceruzákkal



Záhonyi telephelyvezető kollégánk kapta ezt a rajtot, amelyet egy autizmussal élő gyermek készített, a vasút iránti szeretete kifejezéséért.

Kedves Gábor Tiszaszentmártonban!
Nagyon szépet rajzoltál, köszönjük!

Szerkesztőség

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2021. április 18.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Az egyéni közlekedéssel szemben a vasút környezetbarátabb és fenntarthatóbb közlekedési mód.” A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Anczuberger Gábor** olvasónknak!

	KERES- KEDELMI CIKK	AGYÓ, KEDVES!	KAPURA ÍVELÉS	NÉMET NŐI NÉV	AZONOS RÓMAI SZÁMOK	A JÓD VEGYJELE	SZEGEDI EGYETEM	SZEMÉ- LYES NÉVMÁS	CINEZÉS	LITER	ÜGYMINT, RÖVIDEN	GYORS- JÁRATÚ SPORT- HAJÓ	FAKÓ, SZÓKE HAJÚ	ORIENS	FORR, BUZOG	SAJÁT KEZÉVEL, RÖVIDEN	
1																	Z
MÉRLEG- RE LÉP						BUDDHIZ- MUS ÁGA CIPŐ- MÁRKÁ				... WEST: AMERIKAI SZÍN,NŐ HÍVAT			KALUGA FOLYÓJA KIS- ISKOLÁS				
UTCA, RÖVIDEN		EINSTEI- NIUM ANGYALI RANG!			1/2 KERT! KOCSO- NYÁS ANYAG		INDÍTÉK KONYHAI ESZKÖZ			DERÉK- SZIJ KAPCSA ÚTÓGET						KELVIN INNEN MÁSHOVÁ	
2																	K
3																	
KRISZTUS ELŐTT, RÖVIDEN				JÓMAGAM SZÉFBE REJT			BE- CSUKAT NÉMET ZENETÉVÉ						O ... MIO; OL. DAL SELYEM- SZÖVET				
FELLŐK A BIKÁ						HORD (RUHÁT) MÉTER					CSÜNG INDUL A VONAT!					X, Y, ... PÁNCÉL- SZEKRENY	
ZORRO JELE		LÉLEGZIK ÁSVÁNYI FÜSZER			MELY DOLGOT? ORRÁHOZ (NÉPIES)		BARLANG JELZŐJE DELIBES OPÉRÁJA								NÉMÁN ÁTAD! CSURGÓ		
SZÉT EL- LENTÉTE					... KILMER; SZÍNÉSZ ÍRÓ (GYULA)		DUPLÁN; MESEHŐS FÖLDRE HATOL						IZOMBAN IS REJLIK A BRIT KÖZMÉDIA				
A BALA- TON IS EZ			LÁRVA APRÓ CUKORKA MÁRKÁJA				AZ ALJÁHOZ AMPER JELE				ESZMÉL ANGOL VILÁGOS SŐR						
A MŰLT IDŐ EGYIK JELE		SAJTOLÓ- ESZKÖZ DÖNTÉS KEZDETE!					KIPLING FARKAS- VEZÉRE -RA, ...						RÁBAKÖZI HELYSÉG SZÜRKE- NEK TART				
ERRE A HELYRE				MŰKÖDIK AZ ÓRA LÁSDI, RÖVIDEN			IMÁZS RÉSZE! RÓMAI 500-AS				HIG SÁR BELGA AUTÓJEL						
K																	

Szöcsi virágot ment



– Pom-pom-pompás szép napunk van, szép napunk van...
– dudorászott lelkesen Szöcsi, a V46 villamos mozdony, aki már hetek óta minden porcikájával, pontosabban csavarjával csak arra várt, hogy elmúljanak a fagyok és végre nekiláthasson kedvenc foglalatosságának.

– Ásó, gereblye, kapa megvan. De hol lehet a locsolókanna? – kutakodott hátul a műhelyben. – Végre, ez is megvan. Minden tökéletes, kezdődhet a tavaszi kertrendezés.

Szöcsi volt a legügyesebb, legszorgalmasabb kertész messze földön, mindenki nagyon büszke volt rá. Az állomásuk ugyanis tavasztól ősziig úgy pompázott, hogy sokan csak azért utaztak el erre, hogy megcsodálhassák a virágözönt. Az utasok, mozdonyok, kocsik, kocsirendezők, forgalmisták és mozdonyvezetők már mind-mind türelmetlenül várták, hogy kibújjanak az első növények. Hamarosan meg is jelent az első piros tulipán, majd jött a nárcisz és a jácint. Színes szőnyegként borították be a szebbnél szebb virágok az állomás környékét.

Egy szép napos délelőtt Szöcsi is megállt egy kicsit pihenni és gyönyörködni a munkájában, de az öröme nem tartott sokáig. Először azt hitte, káprázik a szeme. Hopp! eltűnt egy virág. Épp az orra előtt. Majd még egy. És még egy. Szörén-szálán. Helyükön csak egy üres, fekete lyuk tátongott.

– Ezt nem hiszem el! Mi folyik itt? Elnyeli a föld a virágaimat?
– háborgott Szöcsi. Odament egy lyukhoz, lámpájával bevilágított, de mivel nem látott semmit, belefűtött egy hatalmasat. Legnagyobb meglepetésére erre gyors, apró fűttyválaszok érkeztek. A következő pillanatban pedig megjelent maga a fűttyögő is. A kis ürge mérgesen dugta ki a fejét a földből.

– Ki merészel ilyen fülsiketítő módon megzavarni? – kérdezte. Szöcsinek se kellett több! – Még hogy én zavarlak téged? Elloptad a virágaimat! – vágta az ürge fejéhez.

– Pardon. Nem elloptam, hanem megettem – javította ki az ürge a mozdonyt.

– Kösz szépen, sokkal jobb – fortyogott Szöcsi. – Csakhogy pont az én virágoskertem kellős közepén kezdte el lakmározni.

– Gratulálok, nagyon finomak a virágaid – szemtelenkedett tovább az ürge. Szöcsi majd felrobbant mérgében. – Ez nem

veteményeskert, ezekben a virágokban gyönyörködni szoktunk. Majd miután kimorogta magát, támadt egy ötlete. Szólt az ürgének, hogy pattanjon fel rá, és elvitte egy szép, de kellőképpen távoli mezőre. – Itt lakmározhatsz kedvedre – mondta most már barátságosan, arra gondolva, milyen ügyesen lerázta a kis kártevőt. Vígán fűttyörészve indult haza, hogy rendbe tegye a kiskertet.

Szegény Szöcsi! Ahogy visszaért, áramszünetként sokkolta a látvány. Néhány figyelmetlen utas a nagy tömegben és rohanásban letaposta féltett virágainak egy részét. Hat iskolás fiú pedig azon versengett, ki tudja átugrani a virágágyást. Mondani sem kell, hogy nem mindenkinek sikerült... A V46-os azt se tudta, mit csináljon, ezért fűttyült megint egy akkorát, hogy rögtön mindenki vigyázzállásba vágta magát. Nem is volt többet meggondolatlan ugra-bugra az állomáson, meg tülekedés, lökdösődés. Az a néhány rendetlen utas is megtanulta, hogy a virágokra vigyázni kell. Szöcsi néhány nap alatt helyrehozta a károkat, csodásan mutatott minden, amikor ismét szörnyű dolog történt.

– Ezt nem hiszem el! Mi jöhet még? – kiáltotta Szöcsi. Egy tehervonat ajtaja, ki tudja hogyan, de valahogy kinyílt, és egy egész birkanyáj szökött meg róla. – Még mit nem! Nem fogjátok lelegelni a gyönyörű virágaimat! És Szöcsi olyan határozottan fűttyült rájuk, hogy egy pulikutya sem tudta volna gyorsabban visszaterelni a bégető társaságot a vagonba. Úgy tűnt, végre minden veszély elhárult, a kert újból teljes pompájában virágozhatott. Azt pedig már csak Szöcsi tudja, hogy kertészkedni milyen izgalmas.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

KÉRDŐÍV

A VASUTAS MAGAZIN OLVASÓI SZOKÁSAIRÓL



2019 januárjában megújítottuk a Vasutas Magazint. Új külsőt kaptott és új rovatokat alakítottunk ki, hogy minél jobban megtaláljuk azokat a témákat, amelyek nekünk, vasutasoknak a legfontosabbak, legérdekesebbek. Fő célunk továbbra is az, hogy még olvasottabbá tegyük a magazint, amit nem csupán átlapozni, hanem átolvasni is érdemes, akár hazavinni a családnak, bemutatni otthon, hogy mivel is foglalkozunk.

Szeretnénk, ha még inkább az olvasói igényekhez illeszkedne a magazin tartalma, ezért kérjük kedves kollégáinkat, hogy az alábbi kérdőív kitöltésével adjanak visszajelzést, javaslatot arra vonatkozóan, hogy milyen témákat látnának szívesen a lapban.

Munkatársaink között, akik a kérdőív végén feltüntetik az e-mail-címüket, 3 darab MÁV szóróajándék-csomagot sorsolunk ki.

Amennyiben a kérdőívet online szeretné kitölteni, azt a www.vasutasmagazin.hu oldalon, a vélemény menüpontban teheti meg

A kérdőív kitöltésére április 30-ig van lehetőség.

