

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**„A HATÉKONYSÁG ÉS AZ ALKALMAZKODÓ-
KÉPESSÉG A KÖTÖTT PÁLYÁN
SEM LEHETETLEN”**

– INTERJÚ NAGY GÁBORRAL,
A MÁV-HÉV ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

**KEDVEZŐBB,
EGYSZERŰBB
A TÚRATERVEZÉS**

**EGYSÉGES
FLIRT-FLOTTA**

73. ÉVFOLYAM • 2023. ÁPRILIS

Veszprém vasútállomás • Egészségügyi Szűrőprogram • #nemluxustáska • SZÉP-kártya • Adó 1% • Dénes Ferenc
Gajdos Zoltán • Túratervezés • M41 sorozat • Okosjegy • Esztergomi Jenő • Páternoszter • Mátra • Anyák Napja • Skanzenek

VEZETŐI INTERJÚ

„A hatékonyság és az alkalmazkodóképesség a kötött pályán sem lehetetlen” – Interjú Nagy Gáborral, a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatójával

HÍRVONAL

Ütemterv szerint halad a Veszprém vasútállomás felújítása, Havi kétszáz ezer utazás a vasútvillamosokon, Egységes színvilág és biztonságosabb vasútüzem, Kulcsmenedzsment és monitoringrendszer projekt

HR-HÍREK

Egészségügyi Szűrőprogram, A MÁV-Volán-csoport idén is csatlakozott a #nemluxustáska jótékonyági kampányhoz, Áprilisban érkezik a nettó 120 000 forintos SZÉP-kártya-juttatás

MUNKATÁRSUNK

Dénes Ferencsel, a MÁV-START mozdonyvezetőjével és Gajdos Zoltánnal, a MÁV-START szolnoki személyzetirányítójával beszélgettünk

MÁV-START HÍREK

Kedvezőbb, egyszerűbb a túratervezés, 50 éves az M41 sorozat, Törtetlen az Okosjegy sikere, Idén várhatóan még több csoport kel útra vonattal

VOLÁNBUSZ

Szelek szárnyán – interjú Esztergomi Jenő autóbusz-vezető kollégánkkal

ÉRDEKESSÉGEK

Egykor a modernitás szimbóluma, mára tisztelgés a múlt előtt: a páternoszter

ÉLETMÓD

Boldog Anyák Napját!



ELŐSZÓ

Április

Az ókorban április 1-jén ünnepelték a természet ébredését, bizonyos népek pedig ettől a naptól számították az újévet. Csodálatos hónap, hiszen ekkor kezd igazán nyílani a természet, ugyanakkor még mindig hektikus és kiszámíthatatlan. Mint ahogy Kányádi Sándor Kossuth-díjas erdélyi magyar költő írja „Április hónapja” című versében: „Köpenybe burkol, ingujjra vetkőztet, mutatja a tavaszt hol nyárnak, hol ősznek.” Nem véletlen, hiszen ez a hónap, legalábbis a kontinensen elég szeszélyes időjárással tréfálja meg az embert: hoz hideget és meleget, fényes napsütést és havat, hideg szelet és esőt, zivatart, nyári meleget is, tehát minden évszaknak megfelelőt. Mi próbáljuk nézni a szeszélyes április jó oldalát, hiszen ez a kirajzás, a nagy kirándulások ideje; útnak indulnak a kerékpárosok és a családok.

Márpedig ezt a közösségi közlekedés révén, vasúton is megtehetjük. A számok azt mutatják, hogy ezt az utazási formát egyre jobban kedvelik a kirándulók és a kerékpárosok. A MÁV-START hálózatán tavaly csaknem 1,2 millió utas szállított kerékpárt, ami húsz százalékos emelkedés 2021-hez képest. Ezt megelőzően 2020-ban 917 ezer, 2019-ben 880 ezer kerékpárjegyet váltottak az utasok, ez a növekedés pedig a fejlesztéseknek is köszönhető. A MÁV-Volán-csoport vállalatának ugyanis mind több járatán adódik lehetőség a kerékpárszállításra, már nem csupán vonaton, hanem néhány távolsági buszon is. A MÁV esetében mindenképpen említésre méltó a Tisza-tó expressz, vagy a Cívis, az Agria és Mátra InterRégió vonatok Debrecen, Eger illetve Gyöngyös irányába, utóbbiakon alacsonypadlós FLIRT vagy KISS motorvonatokkal lehet utazni kerékpárral vagy anélkül. De nemcsak a kerékpáros és egyéni utazókra számítunk. A tavasz beköszöntével a MÁV-START értékesítési csapata is készül a szezonra, hiszen a várakozások szerint idén többen indulnak csoportos utazásra, mint tavaly.

Idén tavasszal új időszámítás kezdődik a tarifában is, hiszen május elsejével vezeti be a kormány az új vármegye- és országbérleteket, amelyeket már április végén elővételben meg lehet rendelni. Az új bérletekkel az eddigiekhöz képest lényegesen olcsóbban lehet utazni a MÁV-START, a Volánbusz, a MÁV-HÉV vagy a GYSEV helyközi járatain. A vármegye- és országbérlettel a helyközi közösségi közlekedésben valamennyi szolgáltató, így a MÁV-START, a MÁV-HÉV, a Volánbusz és a GYSEV járműveit igénybe lehet venni. A gyors és kényelmes összeköttetést biztosító InterCity járatokon a nem helyjegyköteles kocsikban vehető igénybe a vármegyebérlet. A vármegye- és országbérlet bevezetése a hazai idegenforgalom élénküléséhez is hozzájárul. Miközben egyre többet utazunk, a szén-dioxid kibocsátást 2050-ig kilencven százalékkal kell csökkentenünk 1990-hez képest. Ez elképzelhetetlen a vasút, illetve a közösségi közlekedés részarányának növelése nélkül. Az utasok hamar át-, illetve rászoknak a vasútra, ha jó a szolgáltatás. Erre a legjobb példa a közelmúltból a Hódmezővásárhely és Szeged közötti vasútvillamos, amely várakozáson felüli népszerűségnek örvend az utasok körében.

Ausztriában, mint ahogy arról ebben a számban beszámoltunk, az évszázad projektje valósul meg a Semmering-bázis-alagút és a Koralm-vonal építésével. A vasút tehát nemcsak, hogy környezetbarát közlekedési forma marad, de gyorsaságban és kényelemben is kellő alternatívát jelent az autós közlekedéssel szemben.

Kellemes tavaszi időtöltést kívánok minden kedves vasutas kollégámnak!

Putsay Gábor
kiemelt szakértő
MÁV Kommunikációs Igazgatóság

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, Putsay Gábor, Sin Bettina, Völgyi Katalin

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

Hatékonyság és alkalmazkodóképesség kötött pályán sem lehetetlen

Több mint 135 éves múlt, jellegzetes, szögletes, zöld-fehér, múlt századi motorvonat flotta, közel 73 millió utazás évente, példaértékű menetrendszerűség és kiváló vasúti mutatószámok – Nagy Gáborral, a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatójával beszélgettünk.

A MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatójaként 2021. december 1. óta dolgozik. Melyek a legfontosabb mérföldkövek, amiket az elmúlt időszakban elértek?

Amikor kineveztek, elsődleges céloom egy olyan vállalati struktúra kialakítása volt, aminek rugalmassága és reakciókészsége biztosítja, hogy képes alkalmazkodni a változásokhoz, és képes értéket létrehozni még akkor is, amikor a makrokörnyezetünkben a körülmények rövid idő alatt alapjaiban változnak meg.

Több mint 10 éve olvastam egy karrierrel foglalkozó kiadványban, hogy a 21. század munkavállalójának legfontosabb képessége az alkalmazkodóképesség, mivel a tudás, amelyre szert teszünk a világ felgyorsulásának köszönhetően sok esetben 1-2 évig használható fel csupán. A szervezeteket is ilyen jelentős változások érik, és az, amit az elmúlt 2 évben mind megtapasztalhattunk, ezt tökéletesen alátámasztja. Ebben a változó környezetben nagy eredménynek tartom, hogy a járványhelyzetnek köszönhető utazásszámcsökkenés, illetve a háború miatt kialakult,

eddig még soha nem tapasztalt energia- és alapanyagár emelkedés mellett végig biztosítani tudtuk a folyamatos, üzembiztos működést, sőt, még fejlesztéseket is sikeresen végre tudtunk hajtani. Így 2022-ben, többlettámogatásból három kiemelkedő felújítási projektet zártunk sikeresen.

Az egyik a H8-as vonalat érintően Cinkota járműtelep VI. vágányának és a tartószerkezetének teljes átépítése volt. Ez egy szerelőaknás vágány, melyen a napi járműbiztosításhoz szükséges szerelvények ciklusrend szerinti vizsgálata, javítása zajlik. A felújításnak köszönhetően újra hosszú évekig biztonságosan használható. Szintén a H8-as vonalat érintette 2022-ben a Kavicsbánya elágazás – Kistarcsa közötti szakasz bal vágányának átépítése. Ezen a szakaszon a vonal felépítménye még a 60-as években épült. Ha az érintett pályaszakaszt nem építjük át, akkor a vágányt ki kellett volna zárunk, ezzel pedig a H8 forgalma ellehetetlenült volna. Az átépítést saját kivitelezésben valósítottuk meg.

A tavalyi év legnagyobb beruházása azonban egyértelműen a H5-ös vonalhoz, Magyarország legnagyobb utasforgalmú vasútvonalához tartozó Békásmegyer állomás fordítóvágányainak átépítése volt. A kitérőcsoportba telepített alkatrészek olyan mértékben elhasználódtak, hogy azok további javítása nem volt már lehetséges. Augusztusban így 6 új kitérő került beépítésre, a régié helyére. Úgy gondolom, hogy a HÉV hálózatméretét is figyelembe véve ez a három, jelentős infrastruktúra beavatkozás egy vágányzári szezonon belüli megszervezése és lebonyolítása, kivitelezése jól példázza, hogy társaságunk képes rövid határidővel, kiemelkedő eredményeket elérni, saját kompetenciáink hatékony felhasználása mellett. Az alkalmazkodóképességünk a megtakarításokhoz kapcsolódóan is jól megmutatkozott, hiszen 2022-ben a csoporton belül mi tudtunk a legolcsóbban hozzájutni a

vontatási energiához. Ezen felül pedig év végétől olyan intézkedésekre kaptunk felhatalmazást, amelyek várakozásaink szerint komoly energiamegtakarítással járnak majd, de nem okoznak utaslemeradást.

A menetrendszerűség 99,82 százalékos volt 2020-ban, vagyis ezer vonatból 998 pontosan közlekedett. Hogyan tudják ezt fenntartani a jelenlegi járműparkkal és pályaviszonyok között?

Számos okból kifolyólag egyedi helyzetben van a HÉV, így működését tekintve ki tudja aknázni az integrált vasútvállalat minden előnyét. Az, hogy a vasúti infrastruktúra, a járművek biztosítása és a forgalom megszervezése mind egy kézben fut össze, biztosítja, hogy olyan magas szinten tudjuk szabályozni az üzemet, ami a fent említett alkalmazkodóképességünk mellett a szinergiák





kihasználását is maximalizálja. A járműbiztosítási kollégák 0-24 órás üzemben részt vesznek a járművek forgalomba adásában, azonnali hibaelhárításban. Ők jellemzően egy szolgálati helyen tartózkodnak a vonal forgalmának irányítójával, az üzemegységi diszpécserrel, akinek rendelkezési joga van az infrastruktúra-üzemeltetés és a járműbiztosítás felett is. A járműbiztosítás a forgalomleboncolásban is részt vesz, például járművezetői hiány esetén a szerelők „beülnek” vezetni, természetesen vezetési kompetencia birtokában. A járműtelepeken, amelyek egyes HÉV vonalak mentén helyezkednek el és azokhoz szervesen kapcsolódnak, az operatív járműbiztosítás jelentésköteles (5 perc alatti) késés nélkül leboncolható (pl. sűrítés, operatív szerelvénycsere, hibás szerelvény kisorozása, erősítések stb.), vagyis szinte azonnal végrehajtható. Így biztosított a menetrendi szükséglet járművel való hatékony kiszolgálása is. Ugyanígy az infrastruktúrát érintő hibákhoz is rövid időn belül kiérnek a kollégák, legyen az biztosítóberendezést, áramellátást, felsővezetékét vagy pályát érintő zavar.

Ha jól tudom, a MÁV-HÉV ezekkel a mutatókkal európai összehasonlításban is kiemelkedően szerepel?

Valóban, de nekünk talán még fontosabb, hogy milyen nagy jelentősége van ennek a hatékonyságnak a hazai vasúti közlekedés szempontjából, hiszen Budapest 15 elővárosi vasútvonalán zajlik a hazai kötött pályás személyszállítás döntő többsége.

Az első három helyen, utasforgalmi adatok szempontjából, sorrendben a H5, a H7 és a H8/H9-es HÉV vonalak állnak. A kiemelkedő menetrendszerűséggel - a csúcsidőszakban igen sűrű - akár 5-6 perces követést és a városközpontba érkezést a HÉV megbízható, pontos és biztonságos üzemben nyújtja az utasok számára. Mind a városon belüli közlekedési igényeket, mind az agglomerációs körzet utazóközönségét is maradéktalanul kiszolgáljuk.

Az integrált vasúti működés kulcsfontosságú ahhoz, hogy megbízható szolgáltatást nyújtson a HÉV, hiszen a járműpark, valamint a vasúti infrastruktúra is előregedő, több elemében megközelítette, vagy már elérte élettartama végét.

Ezek fenntartása, javítása speciális szaktudást, tapasztalatot igényel, amely a társaságunknál rendelkezésre áll, sőt igazán csak nálunk áll rendelkezésre. Saját, szakmai gyakorlati tudásuk miatt pótolhatatlan szakembereinkkel, saját erőforrásból végezzük a motorvonatok javítását, a felsővezeteki, áramellátási rendszerek üzemeltetését és a pályahálózat működtetését is. Saját kompetenciával és üzemi mozdonyokkal tudjuk megoldani a HÉV-vonalak között a motorvonatok mozgatását is.

A MÁV-HÉV büszke lehet a szakembergárdájára. Hogyan tudják megtartani az állományt? Mit tudnak tenni a képzésben és az új munkaerő toborzása érdekében?

Ahogy említettem korábban, ez speciális üzem. Lehet egy kicsit túlzás, amikor azt mondjuk a közel 1300 kollégára, hogy egy „nagy család”, de mindenképp jelentőséggel bír a szakmában, amikor valaki azzal félmjelzi önmagát, hogy ő HÉV-es. A nyár folyamán sokan rácsodálkoztak, hogy nálunk nincs járművezető-hiány miatt elmaradó vonat, de ez éppen ennek az elkötelezettségnek, vállalati összefogásnak is köszönhető. Nem csupán a forgalmi szolgálatból vannak járművezetőink, hanem egyedi módon a vállalaton belül lehetőséget biztosítunk besegítői szerződés megkötésére is. Ennek köszönhetően például tavaly augusztusban, amikor a legközelebb álltunk a járművezető-hiány okozta járatkimaradáshoz, egy járművezetői engedéllyel rendelkező informatikus kolléga vállalta az érintett műszakot.

Ezt a lelkesedést minden rendelkezésre álló eszközzel igyekszünk életben tartani és erősíteni azzal, hogy a Junior Vasutas Program vagy a Műegyetemen oktatott tárgyak keretében még a legkisebb közösségekre is gondolunk, akikből egyszer járművezető vagy forgalmi szolgálattevő lehet. Amikor pedig már megvan a szándék, hogy a jövőbeli kolléga új HÉV-es képesítést akar megszerezni, vagy a jelenlegi munkatársak bővíteni akarják a portfóliójukat, akkor a VAKKER alkalmazással tesszük ezt a felkészülést a kereteinkhez, lehetőségeinkhez mérten minél gördülékenyebbé.

Mi a véleménye a májustól bevezetendő új vármegye- és országbérletről? Véleménye szerint milyen változást hozhat a HÉV forgalmában?

A járványhelyzet miatt átalakuló és megváltozott közlekedési szokások érezhetően nyomot hagytak az éves utasszámokon is. Bízom benne, hogy az új vármegye- és országbérlet

fellendíti a közösségi közlekedést. A HÉV forgalma tekintetében azt mondhatom, hogy bízom az utazások számának növekedésében, de a kibocsátásunk már így is elérte a maximális szintet. A már említett idősödő járműparkunkkal is országosan kiemelkedő, 81 százalék a járművek rendelkezésre állása, valamint a vonalak infrastruktúra paramétereit tekintve csúcsidőben maximális kibocsátással kínálunk menetrendet jelenleg is. Vonataink csúcsidőben teljesen kihasználtak, a csúcsidőn kívüli időszakokban van még férőhelykapacitásunk.

Az elmúlt időszakban több alkalommal is napi téma volt az egyes vonalak mentén tapasztalható közbiztonság. Milyen intézkedések történtek, hogy javuljon a helyzet?

Társaságunk fő tevékenységi köre a közösségi közlekedés működtetése. A bünszervezetek és bűncselekmények (drog terjesztése, fogyasztása, garázda viselkedés) felszámolása hatósági jogkör hiányában nem hozzánk tartozik. A járművek, a megálló vagy az azoktól akár pár méterre eső, a HÉV fenntartóságán kívülálló hely is közterületnek számít. Természetesen a rendelkezésünkre álló erőforrások és lehetőségek mellett igyekszünk kiemelt figyelmet fordítani az említett esetek megelőzésére. Ebben a hónapban például a legkritikusabb időszakban - késő esti, éjszakai és hajnali órák - folyamatosan kísérünk minden egyes vonatot a H8-as és H9-es vonalon. Rendészeink más időszakokban is folyamatosan jelen vannak mind az állomásokon, mind a vonatokon. Igyekszünk véletlenszerű, eseti intézkedésekkel demonstrálni, valamint mind a BRFK-val, és mind a Pest Vármegyei RFK-val közösen, rendszeresen hajtunk végre ellenőrzéseket különböző időszakokban és helyszíneken. Társaságunk vagyoni végzettséggel rendelkező dolgozóival, külső segítség nélkül is, időről időre közbiztonsági akciókat szervezünk, amelyekkel még biztonságosabbá szeretnénk tenni utasaink számára a közlekedést.

Mit hoz a jövő a MÁV-HÉV-nek?

Reményeim szerint olyan fejlesztéseket, amelyekkel modernbb, kényelmesebb szolgáltatást tudunk biztosítani a miniket választó utasoknak. Munkatársainkkal azonban addig is mindent megteszünk, hogy továbbra is kiszámíthatóan és költséghatékonyan működjünk, Európa egyik legpontosabb vasútvállalataként!

Putsay Gábor

ÜTEMTERV SZERINT HALAD VESZPRÉM VASÚTÁLLOMÁS FELÚJÍTÁSA



Az Európa Kulturális Fővárosa programhoz kapcsolódva újítjuk fel Veszprém vasútállomást. A kivitelezés keretében a teljes pénztárcsarnok is megújul, emiatt március 16-tól a jegyértékesítés ideiglenesen a középperonra vezető lépcső mellett kihelyezett pénztárbuszba költözött.



Idén Veszprém tölti be Európa Kulturális Fővárosának szerepét, bevonva a város és a régió intézményeit, kulturális színterének szereplőit és civil szervezeteit. A programhoz kapcsolódva a vasútállomás is megújul, a munkálatok első üteme február elején kezdődött meg. A kivitelezés ütemtervnek megfelelően halad, az átépítéshez szükséges bontási munkálatok folyamatban vannak a régi perontetőt és a peront érintően, illetve a homlokzaton. A beruházás részeként az utascarnok és a pénztár területe is új külsőt, burkolatokat kap. A munkálatok mostani szakaszában már szükségessé vált a belső rész lezárása, emiatt a jegyértékesítés március 16-tól a középperonra vezető lépcső mellett kihelyezett pénztárbuszba költözött. A nyitvatartás továbbra is változatlan marad. Az állomáson közlekedők számára fontos utasforgalmi területeket, beleértve a pénztárcsarnokot is, várhatóan nyár közepén

adják vissza az utasoknak, megújult formában. A beruházás keretében akadálymentes illemhelyet is kiépítenek, és új, fotocellás ajtókat építenek be. Az állomásépület új peron- és előtetőt és utcabútorokat kap. Az utaskomfort növelése érdekében a peronra vezető kijáratokat is akadálymentesítik, két új fedett utasbeállót és tíz kerékpártámaszt helyeznek el. A rendezvénysorozat kapcsán a Veszprém–Balaton 2023 Zrt. és a MÁV-Volán-csoport stratégiai partnerségi megállapodást kötött. Ennek egyik elemeként, a fenntarthatóság jegyében, a vasúttársaság kedvezményes árú Veszprém–Balaton 2023 EKF jegyet vezetett be a kiemelt programok idejére. Legközelebb az április 13–16. közötti Blues Fesztiválra utazók válthatják meg ezt a kedvezményes jegyet, melyről további információk a www.mav.hu/veb2023ekf oldalon olvashatók.

HAVI KÉTSZÁZEZER UTAZÁS A VASÚTVILLAMOSOKON

Még több Szeged és Hódmezővásárhely térségében élő lakost, autóst csábított el a vasútvillamos, mióta csúcscsúcsidőben 20 percnként váltják egymást a járatok. Februárban közelítette a havi kétszázézeres utazásszámot a vasútvillamos forgalma, márciusban meg is haladhatja azt. Az utasforgalmi próbaüzem kezdete, azaz 2021 november vége óta pedig már csaknem 1,4 millió utazáshoz vették igénybe a vasútvillamosokat.

Február 4-től a munkanapok reggeli és délutáni csúcscsúcsidőszakában 20 percnként közlekednek a TramTrain-járatok. A gyakoribb, de továbbra is kiemelkedően pontos, kiszámítható szolgáltatás révén idén januártól februárra 7 százalékkal nőtt az utazások száma a korszerű járműveken.

Az utasok közül legtöbben a teljes vonalra (A-B-C zónára) érvényes jegyet vagy bérletet váltanak (2150 a teljes vonali bérletet, 27800 volt a jegyet váltók száma az előző hónapban). A hónapról hónapra bérletet vásárlók száma másfélszeresére ugrott a próbaidőszakot követő nyitó hónaphoz képest: akkor 2000-en váltottak harmincnapos bérletet, idén februárra már közel 3100 volt a vásárlók száma.

Az első kétheti adatsor alapján minden esély megvan, hogy márciusban átlépje a fizető utasforgalom a 200 ezret. Március első két hetében a napi átlagos helyközi fizető utasszám majdnem elérte a tízezret a vasútvillamoson.

Májustól a várakozások alapján még több utas szokhat át a közúti közlekedésről a kötött pályára, ugyanis a TramTrain-járatok esetében is kedvező változást hoz a vármegye- és országbérlet bevezetése. Csongrád-Csanád vármegyében a vasútvillamosok teljes vonalára, így a Szegeden belüli szakaszokra is érvényes lesz a vármegye- és az országbérlet. Nemcsak azoknak éri meg a 9450 forintos vármegyei bérletet megváltani, akik Szeged és Hódmezővásárhely között ingáznak, hanem azok számára is megtakarítást jelent, akik Szeged–Algyő, illetve Hódmezővásárhely–Algyő között utaznak rendszeresen bérlettel. A tanulók igénybe vehetik a 90 százalékos kedvezményt, így 945 forintért használhatják ki a vármegyei bérlet előnyeit.

Az új díjterméket megvásárlók – külön bérlet vagy jegy váltása nélkül – az utazási szokásaiktól függően választhatnak a helyközi buszjáratok, vonatok, illetve a vasútvillamosok között.



Egységes színvilág és biztonságosabb vasútüzem

A flottamodernizáció részeként javul az elővárosi és a regionális forgalomban közlekedő FLIRT motorvonatok utaskomfortja és utazási színvonala, valamint a vasúti biztosítóberendezési fejlesztések révén lehetővé váló sebességemelésektől függően a jövőben még több vasútvonalon használhatják ki a megengedett 160 km/h-s maximális tempójukat. Mindegyik FLIRT megkapja az ETCS L2 vonatbefolyásoló berendezést, és az egységesítési program részeként év végéig valamennyi jármű kék-fehér színű lesz.

Újabb mérföldkőhöz érkezett a MÁV-START Zrt. FLIRT motorvonatainak modernizációja, ugyanis a közlekedésbiztonság növelése és a járművek megengedett 160 km/h-s végsebességének kihasználása érdekében a 2006-2010 között vásárolt FLIRT villamos motorvonatait látja el a vasúttársaság a kettős szintű Európai Vonatbefolyásoló Rendszerrel (ETCS L2). A MÁV-START 59 motorvonatot szerel fel ilyen rendszerrel, 39 ezekből már közlekedik, a teljes projekt a tervek szerint 2023 decemberében fejeződik be. Az ETCS L2 beépítését Szolnokon végzik. A 2013-2016 között vásárolt járművek már a szállításkor rendelkeztek ETCS L2 berendezéssel.

A MÁV-START az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF) forrásból nyert támogatást a korszerű ETCS L2 rendszerek telepítésére. Még 2015-ben nyújtott be közös pályázatot a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal (NFM) az Európai Bizottság képviseletében eljáró Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökséghez (INEA). Az NFM és az INEA között 2015. november 18-án lépett hatályba a támogatási megállapodás, majd két szakaszos közbeszerzési eljárás eredményeként az Alstom Transport Hungary Zrt. és az Alstom Belgium SA cégekből

álló konzorciummal kötött a vasúttársaság szerződést. A vállalkozói szerződés 2017. augusztus 17-én lépett hatályba. Az Alstom 2020 januárjában szerezte meg a motorvonatok átalakítási engedélyét, és öt járművel végeztek öszszességében 250 ezer kilométer tesztet. A tartampróbákat követően 2022 decemberében adta ki a típusengedélyt a magyar vasúti hatóság. A forgalomba hozatali engedélyt eddig 39 jármű kapta meg, ezek már ismét közlekednek, a többi motorvonaton a végszerelés és hatósági engedélyeztetés is zajlik. Az eredetileg piros színben készült járművek leginkább a dunántúli vonalakon, így Budapest-Győr-Hegyeshalom, Székesfehérvár-Balatonfüred, Budapest-Székesfehérvár-Nagykanizsa, Budapest-Pusztaszabolcs-Dombóvár, illetve Budapest és Dunaújváros között közlekednek.

Mihez szükséges az ETCS?

Az ETCS elsődleges feladata a vonatok közlekedésének felügyelete, és a vasúti biztonság garantálása. A rendszer folyamatosan figyelemmel kíséri a szerelvények sebességét, a menetengedélyek és pályaadatok alapján sebességprofilot számol, amelynek betartását kikényszeríti

a mozdonyvezetőtől. Teljes felügyeleti üzemmódban lehetetlen, hogy a vonatvezető figyelmen kívül hagyjon egy vörös jelzést. Ha nem csökken kellő mértékben a vonat sebessége, a rendszer automatikusan bekapcsolja a járművön az üzemi féket, és ha kell a vészféket is. Az ETCS L2-vel ellátott motorvonatok a felújított vonalakon 160 km/h-val is közlekedhetnek 120 km/h helyett a pályaudali engedélyezés után. A MÁV-Volán-csoport folyamatosan összehangolja a GSM-R és ETCS fejlesztéseket, ennek érdekében az ETCS-ben első körben érintett vonalakon a GSM-R 1-es üteme már napi szinten szolgálja a vasútüzemet. Így a Bajánsenye-Boba/Kerta és a Ferencváros-Székesfehérvár vasútvonalakon. További vonalakon is (Budapest-Pusztaszabolcs, Budapest-Hatvan, Ferencváros-Békéscsaba-Lőkösháza, Szajol-Debrecen, Szeged-Röszke) folyamatban van az ETCS közlekedés feltételeinek műszaki megvalósítása, amelynek része a GSM-R rendszer üzembe helyezése is. A FLIRT motorvonatok korszerűsítésével az elővárosi vonalakon javulhat a menetrendszerűség, pontosabbak lehetnek a vonatok.

Kék-fehér köntös, modernebb belső tér

Az ETCS felszerelésével egyidőben, bár külön projekt részeként zajlik a piros festésű FLIRT motorvonatok átépítése is: a járművek kívülről és belülről is megújulnak, és az elővárosi motorvonatflotta egységesítése révén az újabbakkal megegyező szolgáltatási szintet, és kék-fehér-sárga külsőt kapnak. A motorvonatok típusa ugyan megegyezik a 2013-2016 között vásárolt járműveivel, azonban a gyártó Stadler fejlesztéseinek köszönhetően a később beszerzett egységekbe bizonyos területeken már az időközben megváltozott utazási igényekhez igazított részegységek kerültek.

Így a korábban vásárolt járműveken is jobb lesz az utastájékoztató rendszer, amelynek köszönhetően korszerű monitoron lehet értesülni az utazással, menetrenddel kapcsolatos információkról, például a várható érkezési és indulási időkről, a csatlakozási lehetőségekről, valamint a rendkívüli eseményekkel kapcsolatos tudnivalókról. Laptopok, mobiltelefonok töltéséhez használható dugaszoló aljzatokat és USB-töltőket szerelnek a Stadler Konzorcium (Stadler Trains Magyarország Kft., Stadler Magyarország Vasúti Karbantartó Kft., G-SIS Integrations Informatikai Zrt.) munkatársai az ülések mellé.

A mozgássérült-emelők továbbfejlesztésével a liftet használók már nemcsak szemből, hanem oldalról is felszállhatnak a járműre a keskenyebb peronokról. A mosdók belső felületét grafiti- és karcálló fóliával fedik be. A vakok és gyengén látók egyértelmű eligazodása és tájékoztatása érdekében Braille-írásos szövegeket helyeznek el a fedélzeten. Az utasbiztonság fokozása érdekében korszerűsítik a videós térfigyelő rendszert, a képminőség javítása mellett a készülékek éjjellátó funkcióval is kiegészülnek. A vezetőállás tablet-dokkolóval egészül ki, amelyen a motorvonat-vezető az aktuális menetrendet tudja nyomon követni.

Az első ilyen felújított motorvonat 2020 novemberében állt forgalomba, eddig ötven jármű egységesítése készült el, és a teljes flotta átalakítása 2023 végére fejeződhet be. A kormány európai uniós támogatás igénybe vétele révén 4,9 milliárd forinttal járul hozzá az elővárosi motorvonatflotta egységesítéséhez. A régebbi beszerzésű motorvonatok esetében a külső és belső átalakítás Celdömölkön történik.

Putsay Gábor



KULCSMENEDZSMENT ÉS MONITORINGRENDSZER-PROJEKT

Magyarország az Európai Unió felé tett vállalásainak megfelelően elkezdte az ERTMS (Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer) rendszer kiépítését. Ennek részeként a MÁV és a GYSEV területén a TEN-T korridorok által érintett vonalszakaszokon elkezdődött az ETCS (Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer) 2. szintjét megvalósító pályamenti alrendszer kiépítése.

Az ERTMS rendszer kommunikációs alrendszere a GSM-R rendszer, mely biztosítja az ETCS 2. szintű rendszerben a pályamenti és a vonatfedélzeti egységek közötti vonatközlekedés lebonyolításához szükséges biztonsági adatinformációk továbbítását. Az ERTMS rendszer megalkotásának legfőbb célja a GSM-R és ETCS 2. szintű rendszerrel felszerelt járművek számára kölcsönösen átjárható nemzetközi vasúti folyosók kialakítása az európai vasúti szolgáltatók között.

A magyar vasúthálózat vonalain működtetett ETCS 2. szintjének üzemeltetéséhez kulcsmenedzsment és monitoringrendszerek kiépítése szükséges, ezért egy ún. Kulcs Menedzsment Központ (továbbiakban: KMC-rendszer, vagy offline kulcsmenedzsmentrendszer) létesítése valósult meg. A magyar KMC-kulcsmenedzsment központnak a pályamenti ETCS berendezések és a járműfedélzeti berendezések EURORADIO interfészei közötti titkosított kapcsolat ellenőrzése és menedzselése a feladata, a hitelesítő és autentikációs kulcsok teljes körű menedzselésén keresztül.

A KMC rendszer az alábbi tevékenységek ellátására alkalmas

- ETCS 2. szintű vonatbefolyásoló rendszerrel felszerelt vonalszakaszokon és a MÁV Zrt. vasúti hálózatára engedélyezett, ETCS-szel felszerelt, hazai és külföldi vasúti járművek fedélzeti berendezései közötti kapcsolatokhoz a hitelesítő és autentikációs kulcsokat előállítása és teljes körű menedzselése.
- A honos ETCS entitások (ETCS azonosítóval rendelkező pályamenti vagy vonatfedélzeti ETCS berendezés) kulcsainak generálása, nyilvántartása, kezelése (betöltés, törlés), érvényesítése, és a más vasutak KMC-inél honos vasúti járművek kulcsmenedzsmentrendszerével történő együttműködés (kulcscsere).
- Az ERTMS (egységes európai vasúti közlekedésirányítási rendszer) teljes rendszerével való kompatibilitás.

A projekt másik fontos célja egy QoS monitoring rendszer létrehozása, kiépítése, integrálása és teljes körű üzembe helyezése, amely biztosítja a GSM-R projekt rendszerkiépítés 1. és 2. ütemének teljes hálózatára, va-

lamint a távlati fejlesztési tervek kielégítésére alkalmas, Magyarországon telepítésre kerülő ERTMS rendszerek (GSM-R és ETCS) közötti hibaelhárítást és a rendszerek közötti együttműködés vizsgálatát. A QoS monitoring rendszer egy olyan diagnosztikai és adatelemző eszköz, mely lehetővé teszi, hogy az infrastruktúra-üzemeltető vasúttársaságok (MÁV Zrt. és GYSEV Zrt.) egységes és átjárható kommunikációs rendszert biztosítsanak az ügyfeleknek, növeljék a biztonságot és csökkentsék a késéseket.

A QoS monitoring rendszer az alábbi tevékenységek ellátására alkalmas

- GSM-R és ETCS L2 vasúti hálózatok teljesítményének monitorozása.
- ETCS L2 adatátvitel és jelzések monitorozása, dekódolása.
- valós idejű QoS monitorozás GSM-R/ETCS hálózatokban.
- hálózati teljesítmény, szolgáltatásminőség mérése (KPI) konfigurálható földrajzi és időbeli bontásban.
- hibadetektálás, hálózatdiagnosztizálás, hibabehatárolás, mobil végberendezések hívásrekordjainak elemzése.
- vész hívás statisztikák készítése, térképes ábrázolása.
- előre definiált hálózati teljesítmény és minőségi riportok készítése és küldése a mérnöki és a vezetői szint számára.
- a rögzített adatokból szabadon választott szűrések, trendek nyomon követése, összehasonlítása a korábban mért értékekkel.



Egészségügyi Szűrőprogram



A MÁV Zrt. ingyenes Egészségügyi Szűrőprogramján szerzett tapasztalatairól ezúttal Némethy Pétert, a vasúttársaság műszaki szakelődőjét kérdeztük.

Mi volt a fő oka a jelentkezésednek?

Kétgyermekes családapaként már nem csak magamért vagyok felelős, ezért fontosnak tartottam, hogy éljek a lehetőséggel és kivizsgáltsam magam. Mindemellett kíváncsi voltam arra, hogy egészséges vagyok-e vagy sem. Ha esetleg nem, akkor pedig mi az, ami szükséges ahhoz, hogy újra egészséges legyek.

A kollégáidnak is ajánlanád a részvételt? Ha igen, miért? Ért esetleg valamilyen pozitív élmény, ami egy átlagos vizsgálaton nem jellemző?

Természetesen ajánlanám, hiszen mindannyiunk érdeke, hogy egészségesek legyünk. Egyébként nagyon gyorsan ment minden, a szakrendeléseken kedvesek voltak, a vizsgálati elemek között nem kellett sokat várakozni.

Nagyon jó volt a szervezés, mert egyáltalán nem kellett külön időpontokat foglalni, és a kollégákkal is jó volt együtt várakozni, beszélgetni.

Szerinted mi a program legnagyobb előnye?

Egy fél nap, pár óra után komplett képet kaphatok az egészségi állapotomról és nem kell napokat tölteni azzal, hogy felkeressem a különféle szakrendeléseket.

Jó érzés, hogy a munkahelyem támogat az egészségem megőrzésében, és lehetőséget ad arra, hogy ilyen programon minden MÁV-os kolléga részt tudjon venni.

Benke Máté

2023. ÁPRILIS 13

MÓDOSULT A MÁV ZRT. SZERVEZETI ÉS MŰKÖDÉSI SZABÁLYZATA (SZMSZ) 2023. MÁRCIUS 1-JÉVEL



A 2023. március 1-től megvalósult változás alapvetően a forgalmi szakterületet érintette. A pályavasúti területi igazgatóságok területforgalmi osztályainak tevékenységi körébe visszakerült a területi forgalomirányítási tevékenység. A változással a forgalomszabályozás teljeskörűen egy szervezeten belül valósul meg, ezzel is biztosítva a folyamatok egységes és átlátható szabályozását, végrehajtását és ellenőrzését.

A MÁV-Volán-csoport idén is csatlakozott a #nemluxustáska jótékonysági kampányhoz

A #nemluxustáska jótékonysági kampány keretében a szervezők idén is higiénias termékekkel megtöltött táskákat gyűjtöttek, amelyeket a Máltai Szeretetszolgálat hálózatán keresztül juttatnak el a rászoruló, nehéz körülmények között élő vagy hajléktalan nőknek.

A MÁV-Volán-csoport ismét csatlakozott a jótékonysági felhíváshoz és idén is országos szinten szerveztük meg a gyűjtést: hat területi igazgatóságon, öt forgalmi csomópont főnökségen, egy pályafenntartási főnökségen, valamint a Könyves Kálmán körúti székházban gyűjtöttük az adományokat.

A kezdeményezésben a jelenlegi nehéz helyzet ellenére csoportszinten számos vasutas és volános kolléga vett részt, a MÁV-Volán-csoport valamennyi vállalata részéről érkeztek adománytáskák.

Az egyéni felajánlások mellett volt olyan adomány, amelyet egyes kollektívák közösen raktak össze.

Az egyes területekről a humánpartner vezető kollégák juttatták el az adományokat a vidéki, illetve a budapesti gyűjtőpontokra, a Könyves Kálmán körúti székházból pedig a MÁV SZK Flottakezelési terület segítségével szállítottuk a táskákat a belvárosi gyűjtőpontra.

A szociális összetartás, a társadalmi szintű segíteni akarás és a MÁV-Volán-csoport dolgozóinak összefogása eredményeként 286 darab táskát sikerült összegyűjteni.



Új módszertan a Támogatlak minitréning-palettáján



A Támogatlak program minitréningek az eddiektől eltérően, a munkához látszólag lazábban köthető témával folytatód-
tak. Márciusban a művészetterápia, azon belül is az irodalomterápia, mint segítő eszköz, került fókuszba. A művészetterápiának több ága ismert, ezek a képzőművészet-terápia, zeneterápia, táncterápia, drámaterápia és a tréningen használt irodalomterápia. Módszertani szempontból a művészetterápián belül megkülönböztetünk aktív, receptív (befogadó), alkotásközpontú, illetve az alkotást eszközként alkalmazó módszereket. A tréning során a szépirodalmat eszközként alkalmazó módszerrel dolgoztunk.

A szépirodalmi művek olvasásának gyógyító hatását évszázadok óta, szinte minden kultúrában elismerik. Az irodalomterápiás gyakorlatban két tevékenységi formát alkalmaznak: a receptív terápia a művek élményszintű, élőszóban történő feldolgozására összpontosít, aktív terápiaiban pedig a kliensek, páciensek maguk írnak verset, naplót, emlékiratot.

Az irodalom ez esetben nem önmagáért fontos, a fókusz nem rajta van, hanem a tréningen részt vevő személyen. Az irodalom, a szövegek a résztvevő megsegítéséhez, érzelmi kíséréséhez és önkifejezéséhez nyújtottak támogatást.

A tréningről bővebben a Vasutas Magazin Online TÁMOGATLAK rovatában olvashatunk, ahol konkrét gyakorlat is szerepel, amelyet bárki kipróbálhat.

a Támogatlak program csapata

ÁPRILISBAN ÉRKEZIK A NETTÓ 120 000 FORINTOS SZÉP-KÁRTYA-JUTTATÁS

A 2021–2023. évi jövedelempolitikai intézkedésekről szóló bértmegállapodás alapján a 2023. évi alanyi jogú SZÉP-kártya-juttatás nettó összege 120 000 Ft. A jogosultsági és folyósítási feltételeknek való megfelelés esetén a juttatás összege legkésőbb 2023. április 30-ig megérkezik a SZÉP-kártyára.

Fontos információ a SZÉP-kártyák felhasználásával kapcsolatban, hogy 2023. 01. 09-én megszűnt a vendéglátás és

a szabadidő alszámla, így a különböző zsebekben tárolt pénz átvezetésre került a megmaradó szálláshely alszámlára.

Január 9-e óta azonban minden eddigi SZÉP-kártya-elfogadóhelyen lehetséges a szálláshely alszámláról történő fizetése, így a most érkező, vagy a kártyán már meglévő pénzünket megkötés nélkül költhetjük el az elfogadóhelyek mindegyikén.

Ajánljuk fel az adónk 1 százalékát vasutas szervezeteknek!

Éves személyi jövedelemadónk 1 százalékát felajánlhatjuk alapítványoknak, egyesületeknek. Vasutas munkavállalóként támogathatjuk a MÁV-Volán-csoport által kitüntetett figyelemben részesülő, a vasutasok segélyezésére, művelődésére, sportolására, hagyományőrzésére létrehozott szervezeteket is. Összegyűjtöttük a vasutas kötődésű szervezetek adatait és céljait, érdemes támogatni valamelyiket.

Gyermekvasút

A Gyermekvasutasokért Alapítvány küldetése a gyermekvasutasok szabadidős programjainak szervezése és támogatása. A gyermekvasutas csoportok a szolgálatokon kívül is összetartó közösséget alkotnak, a közösen eltöltött évek alatt felejthetetlen élmények részesei lesznek a gyerekek, többnapos kirándulásokon, nyári táborozáson és más izgalmas programokon vesznek részt.

A Gyermekvasutasokért Alapítvány adószáma: 18075144-2-42

Vasúttörténeti Park

A Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány rendezvényeivel sok örömet ad kicsiknek és nagyoknak, fontos kincseket őriz: a magyar vasút járműveinek történelmi darabjait. Járműparkjának folyamatos karbantartásához, örökségünk megőrzéséhez munkavállalóként is hozzájárulhatunk.

A Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány adószáma: 18168341-2-42

Vasúttörténeti Alapítvány

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik eddig is az alapítványnak szánták támogatásukat, melyet a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez, kiállításokon való megjelenítéséhez, valamint aktuális rendezvényeik költségeinek fedezésére használtak és használnak.

A Vasúttörténeti Alapítvány adószáma: 18450716-1-06

Szolnoki MÁV Sportegyesület

A szervezet nyolc szakosztályban (atlétika, birkózás, kosárlabda, sumo, súlyemelés, természetjárás, teke, vívás) biztosít sportolási lehetőséget a vasutas kollégáknak és külsősöknek is. Számos programot, versenyt szerveznek.

Szolnok Véső úti Sporttelepén várják az érdeklődőket.

A Solnoki MÁV Sportegyesület adószáma: 19866774-2-16

Vasutas Önkéntes Támogatási Alap

Az egyesület tagjai és szimpatizánsai 1997 óta rendszeresen támogatják a szervezetet 1 százalékos felajánlásaikkal. Ez idáig 180,7 millió Ft bevételük keletkezett a felajánlásokból, amelyet teljes egészében tagjaik segélyezésére fordítottak, és ezt a jövőben is így tervezik.

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap adószáma: 19653613-2-42

MÁV Vasutas Sport Club

A szervezet nyolc szakosztállyal (futó, horgász, kerékpáros, labdarúgó, női torna, tenisz, természetjáró, tollaslabda) várja a sportolni vágyó vasutasokat és családtagjaikat. A szervezők az idei évben tovább szeretnék bővíteni a sportolási lehetőségek körét, hogy még vonzóbbá tegyék az egyesületet.

Köszönik az eddigi támogatásokat, kéri, az idei évben se felejtsenek meg róluk.

A MÁV Vasutas Sport Club adószáma: 19804132-1-42

Ki mozgatta meg a MÁV rekordhosszúságú személyszállító vonatát?

Még belegendolni is elképesztő, hogy egy majd fél kilométeres ember alkotta tárgy egészen finom, vagy egészen erőteljes mozdulatokkal elindul, halad, sőt utasokat szállít, mindeközben pedig olyan kényelmet biztosít, mintha otthon, a karosszékünkben foglalnánk helyet. A MÁV február 25-én tartott, „Tripla KISS” nevű rendezvényén viszont éppen ez történt. A Dunakanyarba oda-vissza közlekedő szerelvény – hosszúságát tekintve – akkora volt, mint ha egymás után kötöttünk volna majdnem hét Boeing 747-es Jumbo Jetet, befogadóképessége pedig a 1800 főt is meghaladhatta volna, bár a fedélzeti programok miatt limitált volt az utasszám. Dénes Ferenc, a MÁV-START mozdonyvezetője a fent említett repülőgépen ugyan csak utasként fordul meg sűrűn, de a vasúttársaság történelmének leghosszabb tripla KISS szerelvényén, mint vezető foglalt helyet. Interjúnkban most őt kérdeztük.

Vezetett már valaki 468 méteres személyszállító vonat itthon?

Ha jól tudom, az utóbbi időben biztosan nem. Tavaly, a nyári menetrendben volt egy meglehetősen hosszú szerelvény Szobról Fonyódra, de azt a járatot is „csak” kétegyeségyi KISS teljesítette. A leghosszabb hazai vonatok általában 400 méter körüliek. Ennek fő oka, hogy az országban található peronok nem alkalmasak ennél hosszabb szerelvények fogadására.

Először csinálni valamit mindig diadalmas, de kockázattal is jár. Voltak esetleg olyan nehézségek, amelyektől tartottál?

Megvolt bennem az egészséges druk, hogy ne következzen be olyan kellemetlen szituáció, amely kihatással lehet a program sikeres lebonyolítására. Természetes, hogy egy ilyen eseményen is ugyanolyan jól kell dolgozni, mint egy átlagos szolgálat során, de nehéz volt figyelmen kívül hagyni, hogy a szerelvényen ott ült 1200 ember. Mivel ezek a vonatok nemigen szoktak ilyen hármass összekapcsolásban járni, ezért nem ismerjük az esetleges hibajelenségeket, így a

hasonló típuson szerzett tapasztalat elengedhetetlen. Én tíz éve dolgozom mozdonyvezetőként, nem ijedek meg az új feladatoktól, megvan a gyakorlatom a „nagykönyvben leírtaktól eltérő” problémák gyors, rutinszerű elhárítására.

Mi a véleményed a KISS-ekről?

Jó másfél éve vezetem a típust, és azt mindenképpen el kell mondanom, hogy a legkorszerűbb előírások alapján tervezték a járművet. Ez látható és érezhető a kivitelezésén, messze a legcsendesebb a vezetőállása, és rendkívül fejlett műszerekkel van felszerelve mind utas, mind mozdonyvezetői szempontból. A KISS-en vagyunk mi is a legnagyobb biztonságban, hiszen az orrtól egészen távol ülünk, magasan. Leginkább ahhoz hasonlítható az érzés, mintha nem motorvonatot, hanem egy mozdonyt vezetnénk.

Én a magam részéről várom a KISS-es szolgálatokat, de szerintem ezzel a kollégák is így vannak. Az egyértelmű, hogy az utasok nagyon szeretik, ha valami miatt egy megszokott járaton nem ez a vonat jön, a felszállók azonnal hangosan hiányolják.

Ismerlek pár éve, és egy dologban biztos vagyok: bármit is kérdezek, arra komoly szakértelemmel válaszolsz, legyen a téma akár fényképezés, csillagászat vagy matematika. Ezt bizonyítja egyszerre végzett tevékenységeid számossága is. Mozdonyvezető, egyetemi hallgató, kommunikációs szakértő egyaránt vagy, de mi a leginkább?

Ha erre ma kell válaszolnom, talán mozdonyvezető. Mivel ebben a munkakörben sok dologra van kompetenciám, olyan problémákat is meg tudok oldani, amit mások nem. Örömmel tölt el, ha abszolválok egy-egy nehezebb feladatot, mert hozzájárulok a vasút működőképességének a fenntartásához. Ettől függetlenül persze vannak más ambícióim is, úgy érzem, hogy az összegyűjtött tudásomat már más, komplexebb területen is tudnám kamatoztatni. A diplomát is ezért tartottam fontosnak: utat nyit az új lehetőségek felé.

Milyen terület érdekel a leginkább?

Egyértelműen a műszaki, azon belül pedig a vontató és a vontatott járművekkel kapcsolatos üzemeltetési feladatok foglalkoztatnak. Persze szakértőként is izgalmas volt a munkám, majd három évig külső és belső kommunikációval kapcsolatos tevékenységeket végeztem a MÁVINFORM-nál. Ez egy speciális terület, mert a verbális és vasútszakmai készségeimre is szükségem volt a hatékony munkavégzéshez. Egyébként az utasok (Facebook, honlap), és a munkavállalók felé (Ticketchecker) kellett információkat közölnöm.

Tekintélyes méretű terepasztalod van otthon, amelyet több mint 15 éve építesz édesapáddal. A vállalatcsoport „Közösen, zölden” roadshow-jának is te voltál az egyik kísérője, amelyen – edukációs céllal – egy terepasztalt vittetek el az ország több pontjára, egy vasúti kocsifedélzetén. Ha kellett javítottad, működtetted a mini univerzumot. Milyen volt a mindennapjaidtól egészen eltérő szerep? Épül-e még otthon a terepasztal?

Az otthoni terepasztal még épül, valószínűleg soha nem fejezzük be. Mindig találunk valamit, amit érdemes volna beszerezni hozzá, vagy megépíteni rajta. Azt hiszem, már több mint 20 négyzetméteres. A „Közösen, zölden” roadshow terepasztala ennél sokkal kisebb volt, de sokkal többen is látták, így szükséges volt a folyamatos felügyelet. Egy kollégával felváltva tartottuk üzemben, javítottuk és kísértük az útján az országban. Ez is egy ugyanolyan rendkívüli élmény volt, mint a tripla KISS.

Tudom, hogy nálad csak a MÁV jöhet szóba, mint munkáltató. Mi ennek az oka?

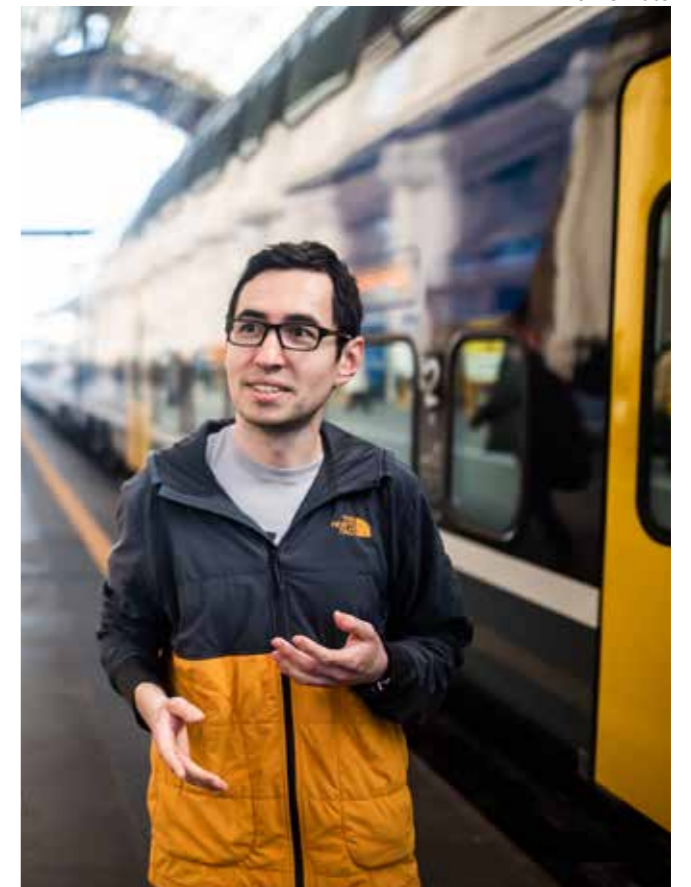
A nagy járművek, az összetettség, a szervezethez, a különböző szakágak együttműködése mindig lenyűgöző. A vonzalom egyébként már gyerekkoromban kialakult, hiszen anyukám is vasutas, ő forgalmi koordinátorként dolgozik, én pedig gyakran látogattam őt meg a munkahelyén. Érdekes, hogy ő is azért lett vasutas, mert kijárt a keresztapjához az állomásra...

Egy dologról még mindenképp meg kell, hogy kérdezzek, ez pedig az utazás. Talán kevesen tudják, de nem csupán a mozdonyvezetői székben gyűjtöd a kilométereket: számos kontinensen megfordultál már. Mesélnél egy kicsit a kalandokról?

Talán az első út volt a legemlékezetesebb. Közvetlenül a középiskola elvégzése után Kanadába utaztunk a keresztanyámékkal, és keletről nyugatra végigvonatoztunk a kontinensen egy szállodai vonattal. A vasút ott egészen más berendezkedésű, mint ahogy azt Európában megszokhattuk. Nem ütemes a közlekedés, jól látható, hogy nem hivatásforgalmat szolgálnak ki a járatok. A vonatkozás ott egyfajta élmény és szórakozás. Évekkel ezelőtt – Oroszországon keresztül – az északi sarkkörre utaztunk, az úti cél Rovaniemi volt, Lappföld fővárosa. Az út négy napon át tartott, az első két éjszakát Moszkváig töltöttük el a vonaton, onnan további egy következett Szentpétervárig, majd az utolsó Helsinkéig. Innen kellett felvonatoznunk Rovaniemi felé, de Japán vagy az Egyesült Államok is felejthetetlen élmény volt.

Abban, hogy az utazás a munkám és az életem része lett, biztosan közrejátszottak a családi szokások, mert kisebb koromban a szüleimmel és az ismerőseinkkel rengeteg helyre ellátogattunk. Maradandó élmény volt ez mind, ami aztán meghatározta az egész életemet.

Benke Máté



„Mindent meg tudtam oldani humorral”

Gajdos Zoltán, a MÁV-START szolnoki személyzetirányítója mind a vasutat, mind a stand-up-ot hivatásának tekinti. Ars poeticája, hogy humorral minden leküzdhető. A Stand Up Comedy humortársulat tagja már közel 20 Showder Klub-os fellépést tudhat maga mögött. Vele beszélgettünk arról, miben fejlődött hivatásai által, hogyan indult a stand-up karrierje, miből merít ihletet.

Hogy kerültél a MÁV-START-hoz?

Az újszászi „Sínművészeti” iskolába jártam, ahonnan egyenes út vitt a vasúthoz. 2008 szeptember 1-jén kezdtem vezető jegyvizsgálóként Szolnokon, majd letettem a nemzetközi vizsgát, és ezt követően Mezőtúrra, majd Békéscsabára kerültem nemzetközi jegyvizsgálóként. Személyzetirányítóként a Nyugatiban, majd Cegléden és most Szolnokon dolgozom. Bár ez a munkakör nem mindig a leghálásabb, hiszen olyan vagy, mint a vonatban az ütköző, de remek a kollektíva, és jó érzés, hogy tudsz segíteni másoknak megoldani egy-egy problémát.

Hogyan indult a stand-up karriered?

A vasúton. Csapatépítés jelleggel tartottunk egy vasutas farsangot, ahol engem kértek fel az esemény moderálására. Visszagondolva nem sikerült annyira jól, de a kollégák biztatnak, hogy érdemes lenne ezzel foglalkoznom. Jelentkeztem egy Stand Up Comedy tehetségkutatóra, amit megnyertem. A harmadik fellépésem már a Showder Klubban 2010 őszén volt. A Showdert nagyon szerettem nézőként, és úgy éreztem magam, mintha megnyertem volna a jackpotot, hiszen velem

ellentétben, akik ott fellépnek, már rendelkeznek színpadi gyakorlattal. Sokáig tudatosan nem építettem ezt a karriert. Három évvel ezelőtt csatlakoztam Stand Up Comedy Humor-társulathoz, és azóta folyamatosan járjuk az országot. Mind a humorista, mind a vasutas kollégáktól rengeteg támogatást kapok. Óriási megtiszteltetésnek éltem meg, hogy tavaly fel léphettem a Vasutasnapon is.

Mi a kedvenc stand-up témád, miből merítesz ihletet?

Mindenkinek megvan a fő csapásiránya, én leginkább aktualitásokat választok. A vasút hálás téma, elsősorban innen gyűjtöm a legtöbb ötletet, mert a vonatkozás mindenki számára ismerős helyzet. Eleinte csak ültem a vonaton, és lejegyzeteltem a hallott történeteket. A kollégáknak és a páromnak szoktam előadni, tőlük kapok visszajelzéseket. Van olyan téma is, amit már három éve leírtam, de nem lett belőle semmi. Régen még papírra írtam a szövegeimet, és mint egy verset felmondtam, de a puding próbája az evés. Most már csak jegyzeteket készítek, és az alapján kötetlenül elmesélem a történeteket. Érezni kell, hogy milyen a szimbiózis a közönséggel, ez is alakítja a fellépéseket.

Hogy éreztél magad az első tévés fellépéskor?

Mély vízbe csöppentem, hiszen akik ott fellépnek, már rendelkeznek színpadi gyakorlattal. A felvételt követően azt a visszajelzést kaptam, hogy becsukott szemmel adtam elő, mivel nem a felső sarkot néztem, ahol a kamera volt, hanem a közönséget. Közben pedig úgy éreztem magam, mintha a kedvenc filmemben játszhatnék egy szerepet. Mostanra már rengeteg céges és közel húsz Showder-fellépést tudhatok magam mögött.

Milyen a jó stand-up?

A stand up nem feltétlenül csak a nevetésről szól. A lényeg, hogy érzelmeket váltson ki. Lehet, elsírod magad vagy felháborodsz, de az is a feladata, hogy olyan témákat boncoljon, amelyek kényesek ugyan, de fontos társadalmi problémákra világítanak rá. Először ehhez a saját kultúránkat kell megváltoztatni, hogy szembe tudjunk nézni ezekkel a kérdésekkel is. Fontos azonban az is, hogy olyan határmezsgyén belül mozogjunk, amivel senkit sem bántunk meg. Ráadásul előadóként nekem is jól kell közben éreznem magam. Ebben sokat segít az, amikor interakcióba lép velem a közönség.

Említetted, hogy sokszor a vasútból merítesz ihletet. Milyen témákat szoktál vagy tervezel beemlíteni a műsorokba?

Általában az utasokkal ért interakciókat dolgozom fel. A vasút hálás téma, hiszen mindenki tud azonosulni vele. Ilyenek tipikusan a hétköznapi bulivonatok vagy olyan vasutas szituációk, mint a késések. Szeretek görbe tükröt mutatni. Ha mi „mindig késünk”, akkor hogy van az, hogy valaki azért nem tudott jegyet venni, mert futnia kellett, hogy elérje a vonatot? Az értelmetlen rongálásokról az egyik kedvenc történetem, a „hüje vasutas” felirat, amit a WC-ben olvastam. Azt is sokszor tapasztalom, hogy a vágányzár olyan, mint a jéti: nem szeretjük olvasni. Mindig van valaki, aki még nem hallott róla. A szemmagasságban lévő iránytáblákat se vesszük sokszor észre. De olyan hétköznapi szituációkról is szoktam mesélni, mint a mindig tömött első kocsis, ami hamarabb ér Pestre, ezért „több első kocsi is elkelne a szerelvénybe”. Vannak azonban olyan komoly témák is, mint a gázolás. Szörnyű dolog, de fontos, hogy beszéljünk róla, és rengeteget gondolkodom azon, hogy milyen oldalról lenne érdemes megközelíteni.

Hogyan hat a személyiségedre a vasúti és a humorista hivatásod?

Nem szerettem a tömeget soha. A vasút megtanított arra, hogy ezt leküzdjem, és segített abban, hogy ne legyek lámpalázam a fellépéseken. A stand-up arra tanított, csinálni kell, érvényesíteni kell az igényeidet, kiállást, önbizalmat adott. A kommunikációban is rengeteget fejlődtem általuk. Jegyvizsgálóként nem voltak atrocitásaim. Előfordult, hogy végül úgy büntettem meg utast a vonaton, hogy a végén megköszönte. Ha megtanulsz mindenkivel a saját nyelven kommunikálni, akkor nyert ügyed van, és ezt a vasúton ugyanúgy tudod érvényesíteni, mint a stand-up fellépések során.

Hogyan tudod összeegyeztetni a munkát a fellépésekkel?

A vasút mellett most már a stand-up is hivatás számomra. Elég jól összeegyeztethető, köszönet ezért a munkaidőbeosztás-készítőnek. A fellépések időpontjai előre ismertek, és olyan még nem volt, hogy azért kellett lemondani fellépést, mert nem tudtam összeegyeztetni a vasúttal. Mindemellett van három gyerekem, sőt, közben a tisztképzőt is végzem mindezek mellett.

Hogyan kapcsolódsz ki?

Mindig ezer fokon égek. Sokszor úgy érzem, a munkahelyemen kapcsolódom ki. Munka után otthon sokat dolgozom, de az apró dolgok is számítanak. Feltölt, ha sétálunk egyet a családdal, megnézünk egy előadást, szoktam futni, de már az is kikapcsol, ha bemegyek a munkahelyemre, és beszélgetünk pár szót a kollégákkal.

Mit gondolsz, milyen szerepe van a humornak a mindennapi életünkben?

Fontos szerepe van, bár ezt nem mindenki gondolja így. Eddig még mindent meg tudtam oldani humorral. Néha igazán szörnyű dolgokon nevetünk, és ez jó módszer arra is, hogy feldolgozzuk a problémákat. Ha képesek vagyunk nevetni magunkon ahelyett, hogy begubóznánk, akkor képesek vagyunk arra is, hogy más szemszögből vizsgáljuk meg a dolgokat. Az fontos, hogy mindezt ízlésesen tegyünk. A szókimondó, őszinte stílust képviselem, de azt is szem előtt kell tartani, hogy más az ingerküszöb a magyar nézőknek, mint az angolszász kultúrában, ahonnan a stand-up műfaj is eredeztethető. És nem utolsósorban a humoros emberek mindig közkedveltebbek.

Völgyi Katalin



Kedvezőbb, egyszerűbb a túratervezés



A tavaszi napsütés egyre többeket csábít a természetbe, legyen szó akár gyalog-, akár kerékpártúráról vagy családi kirándulásról. Több turisztikailag kiemelt régióban, mint a Bakony, a Balaton vagy a Dunakanyar, a tavasztól őszi időszakosan elérhető MÁV-START és Volánbusz kombinált termékek már eddig is igen népszerűek voltak. A Balaton24-ből 2022-ben 35 ezer fogyott. Áprilistól azonban már a Mátrában is barangolhatunk a kedvezményes 24 órás jeggyel, amely hétvégeente egész évben, iskolaszünetekben pedig minden nap elérhető lesz. Ha pedig a Kékkör valamelyik szakaszát szeretnénk bejárni, április elejétől – a Magyar Természetjáró Szövetséggel (MTSZ) való együttműködés keretében - már elérhető a főbb IC-járatokon és a fővárosi ügyfélszolgálatokon a Kéktúra című kiadvány. Ez a MÁV-START munkatársai által összeállított vasúti és buszos csatlakozásokat feltüntető térképet is tartalmazza. Ennek segítségével akár egy mátrai Kéktúra kirándulást is egyszerűbben megtervezhetünk.

A Mátra Magyarország egyik legkedveltebb turisztikai célpontja, Budapestről ráadásul egy nap alatt bejárható. Itt található hazánk legmagasabb pontja, az 1014 méteres Kékestető és a legmagasabban fekvő település, Mátraszentimre is. A térség rövidebb kirándulásaitól hosszabb túrákig, a sásói libegőzéstől és csónakázástól a mátraszentistváni síelésig, egy mátrafüredi sétától egy komolyabb gerinctúraig számos programlehetőséget kínál az év minden szakában.

A kedvező árú Mátra24 jeggyel 24 órán keresztül korlátlanul utazhatunk vonattal a Budapest-Keleti–Hatvan–Gyöngyös és a Hatvan–Pásztó–Nagybátony vonalszakaszokon és a Volánbusz Gyöngyösről és Pásztóról a hegységbe induló járatain. A vasúti szolgáltatás fejlesztésének köszönhetően ráadásul mostanra már a Mátra24 jeggyel utazók mindenkor modern motorvonattal közlekedhetnek Budapest és Gyöngyös között az óránként induló Mátra InterRégió vonatokon.

A 24 órán át érvényes jegy teljes áron 3900 forintba, 26 éven aluliaknak 2600 forintba kerül. A jegyet a MÁV-START értékesíti: jegypénztárai mellett a jegykiadó automatákban is elérhető, a MÁV applikációban pedig további 10 százalékos kedvezménnyel vásárolható meg.

A MÁV-Volán-csoport a belföldi turizmus támogatása érdekében az elmúlt években több integrált, szezonális jegyet vezetett be, elsőként három éve a Dunakanyar napijegyet, később a Bakony napijegyet, majd a Balaton körül érvényes 24 és 72 órás közös jegyeket. A Mátra24 szombati, vasárnap és ünnepnapokra, valamint iskolaszüneti napokra egész évben megváltható lesz, nem csak a kiemelt turisztikai szezon ideje alatt. A kedvezményes 24 órás jegyek célja, hogy az utazóközönség fenntartható módon, a közösségi közlekedés igénybevételével tervezze meg szabadidős tevékenységeit. Így ráadásul a túra kiindulópontján a parkolóban hagyott autóhoz sem kell visszatérni, az útvonal tervezésében is nagyobb szabadságunk van.

Kéktúra vonattal

Nemcsak a családi kirándulóknak, de a kéktúrázóknak is remek lehetőséget kínál a Mátra 24 jegy, hiszen a Kéktúra mátrai szakaszai Mátraverebélytől Galyatetőn és Kékestetőn át Sirokig vonattal és busszal könnyen megközelíthetők. Így a túra kiindulópontjának elérése, majd a célpontból a hazautazás egyetlen jegy megvásárlásával megoldható, nem kell

minden alkalommal külön jegyváltással bajlódni, ráadásul a Mátra24 árban is kedvezőbb, mint a külön-külön jegyváltás. Nagyban megkönnyíti a túrázókat életét, hogy nem kell a kezdőpontra visszatérni a túra végén, hiszen kényelmesen haza lehet utazni másik útvonalon, így autómentesen megszervezhető a túra.

Könnyebb tervezés

Bizonyára sok természetjáró szívesen választaná a zöld közlekedést, ha könnyebb lenne a tervezés. Az MTSZ gondozásában elkészült Kéktúra kiadvány számos hasznos tudnivalót, élménybeszámolót, top 10 látnivalót tartalmaz. Az MTSZ-szel formálódó együttműködés keretében ezek a kiadványok idén tavasszal a legforgalmasabb belföldi IC-járatokon és ügyfélszolgálatokon lesznek díjmentesen elérhetőek egy vasúti térképpel kiegészítve, ami az országos Kékkör vasúti és a főváros környékén buszos kapcsolódási pontjait is szemlélteti. Ezáltal segítünk átláthatóbbá tenni, hogy mely szakaszt hogyan és hol lehet megközelíteni közösségi közlekedéssel, hiszen a tapasztalatok azt mutatják, hogy sokakat a tervezés nehézsége riaszt el a fenntartható közlekedési módok használatától.

Az Országos Kékkör útvonala egyébként több mint 60 helyen érinti a vasútvonalakat, az Országos Kéktúrát is mintegy 30 ponton érhetjük el vasúton, – és ezeket további számos helyszínen – a Volánbusz járatai egészítik ki. Több helyen a teljesítést igazoló Kéktúra-bélyegző is a vasútállomásokon található meg.

Az 1952-ben indult Kéktúra mozgalom kezdetei is erőteljesen kötődnek a vasutas túraegyesületekhez. A kultikus Másfélmillió lépés Magyarországon filmsorozat készítői is rendszeresen vasúton közelítették meg az Országos Kéktúra útvonalát. A vonatablakból már messziről gyönyörködtek a bebarangolandó dombok, hegyek, völgyek látképében, és

szóba elegyedtek a helyi utasokkal. Bár mára ezen a területen is elterjedt az egyéni autóhasználat, a fenntartható turizmus napjainkban is elképzelhetetlen a legzöldebb távolsági közlekedés, a vasút nélkül.

További tervek

A MÁV-START és a Magyar Természetjáró Szövetség együttműködése remélhetőleg egyre szorosabbá válik. A 2022-es Kéktúrázás napján a MÁV-START örökbe fogadta a Bükkben a vonattal jól elérhető Szarvaskő-Bélapátfalva szakaszt, melyen kollégáink telt házban tematikus túrát vezettek. Idén októberben várhatóan egy újabb szakaszon kísérik munkatársaink a túrázókat. A vonattal útnak induló kirándulókat a már említett turisztikai régiókat érintő 24, illetve 72 órás jegyeken felül más menetdíjkezdmények is várják: a Természetjáró (TEKA)-kártyások és a 26 év alatti fiatalok hétvégén, a diákok, a családosok vagy éppen a START Klub kártyák tulajdonosai mindennap jelentősen kedvezőbb áron közelíthetik meg úti céljukat. Az új, májustól elérhető vármege- és országbérletek is jelentősen olcsóbbá teszik majd a turisztikai célú utazásokat, hiszen aki hétközben dolgozni, illetve iskolába vonattal vagy busszal jár, annak bérlete ezen túl nemcsak a munkahelyére vagy az oktatási intézménybe vezető útvonalon, hanem az adott megyében vagy akár az egész országban bárhová lehetővé teszi majd a vonattal és busszal történő utazást. Az is a tervek között szerepel, hogy a menetrendi információk elérhetővé váljanak az online túratérképek felületén. Mindezek mellett menetrendfejlesztésekkel, turisztikailag fontos új járatokkal, korábban megszüntetett megálló újrainyitásával igyekeznek a társaság a Kéktúra útvonalak vasúti megközelíthetőségét javítani. Hiszen a vonatablakból még a táj is zöldebb!

Völgyi Katalin



50 éves az M41 sorozat



2023-ban ünnepli 50. születésnapját a hazai vasúti közlekedés egyik legikonikusabb járműve, a dízelmindenes, vagyis az M41-es, ismert nevén a Csörgő sorozat.

A MÁV az 1970-es évek elején nem rendelkezett megfelelő számú, a nem villamosított fővonalakon közlekedő közepes terhelésű személyszállító vonatok továbbítására alkalmas dízelmozdonyal. Az igényelt új mozdonytal szemben támasztott fontos követelmény volt, hogy az a 16,5 tonna tengelyterhelésű vonalakra is közlekedhessen. Ezt a követelményt a járművet gyártó Ganz–MÁVAG csak dízel-hidraulikus hajtással tudta megoldani. A sorozat két prototípus-mozdonya - M41 2001–2002 pályaszámokon - külsőjében jelentősen eltért a szériagépektől középfülkés konstrukciója miatt (DHM5–1). A két prototípus gép tapasztalatainak értékelése után kezdődött meg a sorozatgyártás. Az M41 sorozatból 1973 és 1984 között összesen 107 darab készült M41 2101-2207 közötti pályaszámokon, valamint hét darab mozdony a GYSEV számára M41 001–007 pályaszámokkal. A GYSEV-mozdonyok a Győr–Sopron-vasútvonal közlekedtek, majd a vonal 1987-es villamosításakor a MÁV állományaiba kerültek M41 2208–2214 pályaszámokon. A mozdonyosorozat jól bevált elővárosi forgalomban ingavonatok továbbításában is, a Bdt betűjelű vezérlőkocsik 82-27 sorozatú, 100-as pályaszámcsoporthoz tartozó tagjainak alkalmazásával. M41-es mozdonyok a nem villamosított fővonalakon és egyes mellékvonalakon gyakran láthatóak. A mozdonyok uralmát a vasút-villamosítás törte meg. Nyugat-Magyarországon először 2000-ben a Székesfehérvár–Szombathely-vasútvonal villamosításával, majd 2002-ben következett a Sopron–Szombathely-vasútvonal, ahol az üzemet a Csörgőtől a GYSEV V43 vették át.

A Pielstick-szív örökké dobog

A mozdonyba épített négyütemű, 12 hengeres, V hengerelrendezésű, alulvezérelt, felülszeleplelt, hengereként négy szeleppel ellátott, Brown-Boveri feltöltővel felszerelt dízelmozdonyt a francia SEMT-Pielstick gyár licence alapján építették be.

A dízelmotor egy irányváltóval egybeépített, két nyomtaték-módosítóból álló hidraulikus hajtóművet hajt egy gyorsító áttételen keresztül. Az irányvégállásokat az EP-szelepek állítják be.

Ezek a következők: résztöltés, ami 10 km/h sebességre gyorsít, beforgató, A irány, B irány. A kerékpárok kardán meghajtásúak, minden tengelyen van tengelyhajtómű. A fűtés ki-be kapcsolható bármely menetfokozatban. A mozdonyba épített háromfázisú szinkrongenerátor a dízelmozdonyról kapja a hajtást. A villamos vonatfűtés részére 250 kW fűtési teljesítmény áll rendelkezésre.

A fűtési teljesítmény korlátozható. Működtethető 950 fordulat/perc fordulatszámra, ami vonattovábbításnál célszerű, vagy 1200 V feszültségen, ami előfűtésnél alkalmazható. Fűtési alapfordulat 1050 1/min.

Üzembe helyezéshez meg kell vizsgálni a féket, a jelzőlámpákat, a befecskendezőszivattyút, a motort, a hajtóműt, és a légsűrítő olajsztintjét. A motor zaja indulásnál a legerősebb, ezért kapta a „Csörgő” nevet.

„Okoska” Csörgők

Az 1990-es évek közepén a MÁV a mozdonyokban működő dízelmotorokat némiképp korszerűsíteni kívánta, mivel azok fokozatosan mutatták az elhasználódás jeleit. A korszerűsítés keretén belül 30 Csörgő újulhatott meg. A Ganz Motor Kft.-vel, valamint a Megatechno Rt.-vel létrejött megállapodás értelmében új szállítási dízelmotorokat építettek be a Szolnoki Járműjavítóban felújított mozdonyokba. Az új motor alapjaiban megegyezett a korábbival, ám a szívó- és kipufogórendszer, valamint a fordulatszám-szabályozás eltért a korábbitól. A motor hengersonként új turbófeltöltőt kapott, így a korábbi egyetlen nagyobb méretű feltöltő helyett két kisebbet helyeztek el. A befecskendezőszivattyú töltésállítását egy új, elektronikus aktuátor végzi. Az aktuátor működését és karbantartását tekintve is lényegesen egyszerűbb szerkezet a régi regulátorhoz képest. Az így korszerűsített dízelmozdonyt egy elektronikus motorvezérlő egység ellenőrzi és vezérli. A berendezést számítógéppel programozták fel a mozdony eredeti adottságaihoz igazítva.

Az átépített mozdonyok teljes külső-belső felújításon estek át, amely során a vezetőfülkék hang- és hőszigetelését némiképp javították. A mozdonyvezetők számára hűtőszekrényt építettek be az egyik fülkébe. A mozdonyok főbb gépészeti egységei is teljes generálon estek át. Az „A” oldali vezetőállás hátfalába egy digitális kijelzőt építettek, amely szöveges formában tájékoztatott a dízelmotor főbb üzemi paramétereiről és hibáiról. Az „Okoska” Csörgők külső megjelenésükben nem változtak a hagyományos társaikhoz képest. Üzemeltetésük és vezetésük nagyrészt megegyezik a hagyományos mozdonykéval.

Remotorizáció

2002-ben két M41-es mozdonyba – nagyjavításuk során – kísérletképpen új dízelmotorok kerültek, melyek környezetbarátabb és halkabb konstrukciók, mint az eredetiek. Az új, 2300-as pályaszámcsoporthoz tartozó gépek két „prototípusa” közül az M41 2301 pályaszámúba Caterpillar 3516B DI-TA SC típusú dízelmozdony, az M41 2302 pályaszámúba pedig MTU 16V 4000 R40 típusú került. Az előbbi konstrukció jobban bevált, így az utánuk 2004–2008 között remotorizálásra került

33 darab M41-es mozdony – M41 2303–M41 2335 pályaszámokon – is Caterpillar motort (CAT 3512B HD SC) kapott. A Caterpillar dízelmozdony csendesebb és jellegtelenebb hangja miatt a felújított mozdonyok a „Hörgő” becenevet kapták.

A korszerűsítési programban új elektronikus mozdonyvezérlőt építettek a mozdonyokba, amelyet mindkét vezetőálláson egy grafikus képernyővel láttak el. A berendezésen a mozdony legtöbb üzemi paramétere leolvasható numerikus és grafikus formában. A kijelzőn jelennek meg a figyelmeztetések, hibaüzenetek, tiltások is. A remotorizáció során a vezetőfülkéket Webasto gyártmányú klímaberendezéssel látták el, amely a forró nyári napokon nem mindig képes a hőmérsékletet megfelelően csökkenteni. A hagyományos Csörgőkben a hidraulikus hajtómű maximális behajtófordulata 1500 fordulat/perc volt, viszont a Caterpillar dízelmozdonyoké 1800 fordulat/perc. A dízelmozdony jobb teljesítménykihasználtsága érdekében a hajtóművek behajtófogaskerék-áttételét módosították a magasabb fordulathoz, így lehetővé vált a dízelmozdony teljesítményének maradéktalan kiaknázása. A géptérben kapott helyet az új hőntartó berendezés is, amely a hűtővíz téli melegen tartásáról gondoskodik. Ugyancsak a géptérben kapott helyet a segédagregát, amely az akkumulátorok töltését és a hőntartó energiaellátását biztosítja álló főtornál. Az átépítés során a karosszéria lemezelését csaknem teljes egészében kicserélték, amelyet jó minőségű bevonattal láttak el. A vezetőasztalokat teljes egészében átépítették. A kontrollerkeréket menetszabályozó kar váltotta. A mozdonyok fékrendszere is jelentősen módosult, így a korábbi pneumatikus fékezőszelepek helyett elektronikus berendezések kerültek kialakításra. A mozdonyok forgóvázai eredeti, változatlan kivitelűek maradtak.

Az idei jubileumi évfordulóra emlékezve a MÁV-START a retro hétvégéken kívül több olyan vonalon hozza vissza az utasok számára egy-egy hétvégére a járműveket, ahol ma már nem közlekednek, de korábban meghatározóak voltak. Az első ilyen hétvége április 15-én lesz a Miskolc–Tornanádaska vonalon, majd a későbbiekben Makó–Budapest, Dombóvár–Bátaszék Budapest–Veresegyház–Vác, Budapest–Esztergom–Dorog, valamint Hatvan és Somoskőújfalu között találkozhatunk velük.

Molnár Zsolt



Töretlen az Okosjegy sikere

Az utazások tervezése legalább olyan izgalmas, mint maga az utazás, viszont sokaknak okoz fejfájást a tervezés időszaka. Szerecsére az Okosjegy megtanította utasainkat arra, hogy soha sem volt még ennyire egyszerű számukra ez a vásárlási folyamat.

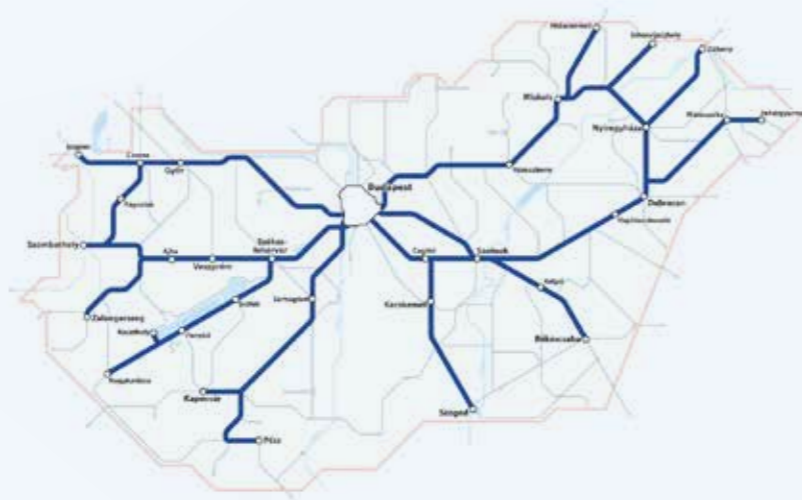
Minél előbb vesz jegyet az utas, annál kedvezőbb árú lesz az InterCity jegye, sőt több esetben jobban megéri az első osztályt választani az utazáshoz, mint a teljes árú másodosztályú jegyet. Mindenki számára jól hangzik, hogy így akár 40 százalékot is spórolhat a teljes árú IC vagy expressz vonatjegyekhez képest. Azonban ez nem csak egy marketingfogás, valóban rendkívüli árakat tárunk utasaink elé. Az Okosjegyet azonban csak limitált mennyiségben lehet egy-egy vonatra megváltani, ezért a korábban említett tudatos utazástervezők élvezhetik a kedvezmények előnyét. Az Okosjegy kizárólag az elektronikus felületeken, a MÁV appban és az új Elvirában kapható, ahol a rendszer automatikusan mutatja a legkedvezőbb elérhető ajánlatokat. Fontos, hogy az ár már tartalmazza a helyjegyet is, így semmilyen más pótvjegyet nem kell venni az Okosjegy mellé. Az elmúlt

időszakban a drasztikusan emelkedő üzemanyagárak is hozzájárultak ahhoz, hogy még többen válasszák a környezetudatos közlekedést, hiszen jóval kedvezőbb alternatíva a vonatozás, főleg, ha Okosjeggyel utazunk, és azt időben megváltjuk. A mindennapos autózás helyett a vasutat vagy a buszozást választók akár harmadára is csökkenthetik havi kiadásukat. Jó hír, hogy a desztinációk listája folyamatosan bővül, március elsejétől már a Tokaj, a Hernád–Zemplén és a Kaposvár felé közlekedő InterCitykre is válthatóak új jegyeink. Március végétől pedig már a nagykanizsai, keszthelyi, győri, szombathelyi és soproni IC-ken is elérhetővé vált az Okosjegy, ezzel már minden Magyarországon közlekedő belföldi InterCity-járaton elérhető a szolgáltatás, így már több mint 80 városba tudunk utazni a jelentős kedvezményeket biztosító jegytípussal.

Kozma Barbara

Az alábbi vasútvonalakra, illetve InterCity járatokra váltható Okosjegy:

- Zalaegerszeg felé a Göcsej,
- Pécs felé a Mecsek,
- Szeged felé a Napfény,
- Békéscsaba felé a Békés,
- Debrecen–Nyíregyháza felé a Tokaj és Nyírség,
- Miskolc felé a Tokaj és a Hernád–Zemplén,
- Keszthely és Nagykanizsa felé a Balaton és Tópart, valamint
- a szombathelyi, soproni és
- a kaposvári IC-ken.



Tudtad?

Legnagyobb darabszámban eddig a szegedi és nyíregyházi 2. osztályú Okosjegyet értékesítettük, mindkettőből 197 ezret váltottak utasaink a 2021-es bevezetés óta. A legnépszerűbb okosjegyes útvonalak pedig a Budapest-Nyugati – Debrecen, Budapest-Nyugati – Szeged és Budapest-Keleti – Pécs voltak

Idén várhatóan még több csoport kel útra vonattal

A tavasz beköszöntével a MÁV-START értékesítési csapata is fokozottan készül a szezonra. A beérkezett előzetes igények alapján 2023-ban többen indulnak csoportos utazásra, mint 2022-ben, amikor csaknem 16 ezer csoport több mint 430 ezer tagjának utazását szervezték meg a szolgáltatásértékesítői hálózat munkatársai. A menetrend szerinti járatokon a csoportok utaztatása a jegyvizsgáló kollégáknak is kihívást jelent, hiszen minden esetben szükséges a létszám, díjmentesség esetén pedig a névsor, valamint hazaúton a menetjegy bélyegeztetésének a leellenőrzése.

A tavaszi, nyári megnövekedett utazási igények következtében a menetrend szerinti járatok helyei azonban gyorsan betelnek, ezért a csoportos utazási szándékot minél hamarabb érdemes jelezni az értékesítési hálózat helyi munkatársainak.

2022-es tények és adatok

A szolgáltatásértékesítési hálózat munkatársai tavaly összesen 15 984 belföldi csoport számára 433 657 utas, míg nemzetközi szinten 200 csoport 4113 utas közlekedését bonyolították. A június és a szeptember között közlekedő Adria IC-járatra pedig az értékesítési hálózaton keresztül 460 csoportban utazó foglalt helyet. Nagyobb, a 300 főt is meghaladó létszámú csoportok esetén a MÁV-START chartervonatot közlekedtet. 2022-ben 83 chartervonat 40 118 utasnak biztosított helyet, ami azért is fontos, mert ezzel egyben tehermentesíteni lehet a menetrend szerinti járatokat.

A legnépszerűbb úti célok között hazánk szinte minden régiója megtalálható: Budapest mellett többek között Eger, Nagymaros–Visegrád, Zánka-Erzsébet-tábor, Tisza-tó, Szeged és pécsi desztinációk voltak 2022-ben a legtöbbször látogatott települések.

A csoportos utazások legfrekvenciáltabb időszaka áprilistól indul és június végéig tart. Tavaly májusban indultak a legtöbbször csoportosan útnak, mintegy 4493 csoport, míg júniusban 3943 csoport utazását biztosította a MÁV-START. De a szeptember, október is népszerű időszaknak számított csoportos utazások tekintetében. Az osztálykirándulások időszaka is főként a késő tavaszi, kora őszi időpontokra esik, de a szabadidős célú szervezett utazásoknak is ezek a kedvelt dátumai. Továbbá népszerű rendezvényekre, színházi előadásokra is gyakran jelentkeznek be csoportok.

Az országos szolgáltatásértékesítői hálózat

A csoportos utazások ügyintézése 1994-ben kísérleti jelleggel Szegedről indult, majd a következő év folyamán fokozatosan kiépült az országos hálózat, ami 1996. július 1-jén 29 helyen, 39 értékesítő munkába állásával kezdte meg teljes körű működését. A hálózat időközben megváltozott, több szervezeti átalakuláson ment keresztül, jelenleg a Szemé-

lyes és partneri értékesítés szervezetének keretein belül. Hét területre tagolódik: Budapest, Debrecen, Szeged, Szombathely, Pécs, Miskolc és a nemzetközi értékesítés. A hálózat munkatársai feltérképezik és kidolgozzák az alkalmi menettérti kedvezmények alkalmazásának lehetőségeit és feltételeit, együttműködési megállapodásokat kötnek havi jegyes partnerekkel, utazási irodákkal és egyéb partnerekkel. Az ország 16 pontján segítik az oktatási intézmények, civil szervezetek, vállalatok és baráti társaságok nemzetközi és belföldi vasúti utazásait. Igény szerint megszervezik a nemzetközi és belföldi különvonatokat, belföldi charterjáratokkal segítik a nagy létszámú csoportok vasúti utazását. Folyamatosan kapcsolatot tartanak különböző közösségekkel, hogy a jelentkező csoportos utazásokat, együttes elhelyezéseket összehangolják a zavartalan eljutások biztosítása érdekében. A teljes országos lefedettségnek köszönhetően hálózati szinten tudják megszervezni a nagyobb partnerek által szervezett csoportos utazásokat is, mint például vándortáboros, Erzsébet-táboros és opera kalandos csoportokét. Kiállításokon, fesztiválokon és különböző rendezvényeken népszerűsítik a MÁV-START szolgáltatásait. Feladatuk a vonatok kihasználtságának javítása, új ügyfelek felkutatása és új szolgáltatások, akciók kialakítása, a fenntartható vasúti utazások népszerűsítése, a vállalat bevételeinek a növelése.

Völgyi Katalin



Az a tapasztalatom, hogy a megfontoltság, a megbízhatóság – jó időbeosztással párosítva – segít, hogy semmilyen tevékenység ne menjen a családi élet kárára – mondja Esztergomi Jenő. Pápai autóbusz-vezető kollégánktól most megtudhatjuk, hogyan vezette a jó szerencse a buszvezetői pályára, mikor, milyen élmények hatására kezdett siklóernyőzni, hogyan próbálja átadni a repülés élményét barátainak, ismerőseinek, sőt azt is elárulja: miért landolt szándékosan a bozótosban egy Balaton-felvidéki túrán.



felkészült vagyok, akkor jött a magasstart. Az első „éles” repülésem a Balaton-felvidéken, a Csobáncon történt, amíg élek, nem felejttem el: kiálltam a szikla szélére, két-három lépést tettem, és megnyílt alattam a mélység... Külön tudomány a leszállás, hiszen hiába megy jól a repülés, ha nem tudunk profin landolni. Nekem például egyszer a Csobáncon sikerült a bozótosba érkezni, de ez volt a kisebbik rossz. Repülés közben ugyanis sohasem szabad a hegy felé fordulni, hiszen a szél nagyon hirtelen fel tud gyorsulni, én pedig elkövettem ezt az alapvető hibát, ezért villámgyorsan döntennem kellett: a sziklának csapódom, vagy a susnyásban érek földet. Természetesen az utóbbit választottam.

Át lehet adni szavakban nekünk, „civileknek”, hogy mi a jó a repülésben, vagy ezt érezni kell?

Nem túlzás azt állítani, hogy az ember a levegőben lebegve teljesen más világba kerül. A siklóernyőzésnél ráadásul se a motor hangja, se a kabin nem zavarja az élményt, hosszú percekig, akár óráig hangtalanul lebegek a semmiben. Felszállok, érzem, hogy a szél simogatja az arcom, hagyom, hogy vigyenek az áramlatok, és persze nézelődöm, hiszen onnan fentről egészen más minden, sokkal letisztultabb, átláthatóbb.

Olyan lelkesen mesél a hobbijáról, hogy az ember legszívesebben rögtön kipróbálná... Szokott kedvcsináló repülést tartani olyanoknak, akik, hozzám hasonlóan, tartanak a magasságtól, a sebességtől?

Igen, ez volt az egyik oka, amiért letettem a tandemvizsgát. A másik ok nagyon földhözragadt: az az elvem, hogy ha van lehetőség gyarapítani a tudásunkat, akkor nem szabad megállni. Körülbelül két évig tartott, amíg minden szükséges vizsgám meglett, azóta nagyjából harminc-negyven rokont, barátot, ismerőst vittem fel, hogy megmutassam, mi az, amiért én annyira lelkesedem. Volt olyan, akit egyáltalán nem

érintett meg a dolog, végig rezzenéstelen volt az arca, volt, aki nagy mellénnyel ült be a gépbe, az alapokra se volt kíváncsi, azt se hallgatta meg, mire számíthat, ha elindulunk. Aztán néhány perc múlva úgy kapaszkodott, hogy beleilultak az ujjai. Persze olyan is akadt, aki annyira lelkesedett, hogy rögtön újabb fordulóra szeretett volna menni, nála volt egy kis rosszullet, de nem bánta meg, hogy kipróbálta a dolgot. A feleségem „beavató” túrája igazi különlegesség volt: a környékünk térképén bejelöltem, majd memorizáltam azokat a pontokat, amelyeket a géppel a levegőben összekötve ki tudom írni a TIMI nevet. Még egy szívet is akartam rajzolni hozzá, de elég hideg volt, sok lett volna elsőre, ezért inkább leszálltunk. Akkor derült ki, miért volt ez a sok ide-oda röpködés, forgolódás, hogy ez mind a meglepetés része volt.

A munka és a repülés szenvedélye mellett hogyan marad ideje, energiája a családra?

Az én esetemben talán nem is igazán jó kifejezés a szenvedély: a buszvezetés és a repülés is higgadt, körültekintő embert kíván. Nem sokkal azután, hogy a társasághoz jöttem dolgozni, a Pápa–Nagydém-járatra kerültem, ma is itt teljesítek szolgálatot; ahhoz, hogy jókedvvel, változatlan lelkesedéssel tudjam végezni a munkám, szükségem van erre az állandóságra, kiszámíthatóságra is. Szerencsésnek tartom magam, hogy megtaláltam azokat a tevékenységeket, amelyeket örömmel végzek, és jól passzolnak a habitusomhoz is. Az a tapasztalatom, hogy a megfontoltság, a megbízhatóság – jó időbeosztással párosítva – segít, hogy semmilyen tevékenység ne menjen a családi élet kárára. Persze nekem szerencsém is van: csodálatos házasságban élek, van két gyönyörű gyermekem, és már három unokával is büszkélkedhetek. Ha velük lehetek, ha együtt játszunk – az az igazi szárnyalás.

Valikovics-Radó Andrea

Fotó: Soós Botond

Az utasok autóbusz-vezetőként találkozhatnak önnel nap mint nap, a munkaidőn kívül viszont másik nagy szenvedélye, a motoros sikkóernyő tölti ki az életét. Melyik volt előbb, a buszvezetés vagy a sikkóernyőzés?

Tizenhat évvel ezelőtt kerültem a társasághoz, a buszvezetés akkor kezdődött, a repülés iránti vonzalom viszont egészen gyerekkoromig nyúlik vissza, tehát mindenképpen régebbi, de érdekes módon csak a nősülésem után „bontakozott ki”. Gyerekként saját terveim alapján készített sikkóernyő-modelleket reptettem, a padláson még ma is van belőlük néhány, de azt, hogy én magam repüljek, nem engedték a szüleim, ezért már önálló, házias emberként vágtam bele a nagy kalandba.

Mielőtt „felszállnánk”, térjünk vissza még kicsit a szakmai pályafutásához, az induláshoz! Azt már tudjuk, hogy a szülei nem engedték repülni; de mi volt az ő elképzelésük? Minek szánták?

Ők azt szerették volna, hogy valami kézzelfogható szakmát tanuljak. Eredetileg gépszerezőként végeztem, az iskola után egy textilgyárban dolgoztam, majd Franciavágásra,

a fűrészüzembe kerültem. Végül a jó szerencse az autóbusz-vezetői pályára vezetett, ma már tudom, hogy jobb helyre nem is kerülhettem volna.

A repülés ekkor már jelen volt az életében?

Igen. Olyan emberekkel ismerkedtem meg, akik már régóta repültek, az ő hatásukra eldöntöttem: beiratkozom egy klubba, és elvégzem a kötelező elméleti és gyakorlati tanfolyamokat. Az oktatás természetesen sehol sem úgy indul, hogy az újoncot felviszik a hegyre, és „lelökik”, mi is fokozatosan, minden szabályt szigorúan betartva haladtunk. Először elsajátítottuk a szerkezet összerakásának csínját-bínját, majd megtanultunk a földön közlekedni ezzel a mechanikával, hiszen nagyon nem mindegy, hogy széllal szembe vagy oldalra fordulunk, ahogy az sem, hogyan stabilizáljuk magunkat. Később következtek a kormányzás, a gyorsítás és a lassítás trükkjei, a repülési szabályok alapos ismerete. Miután mindezeket túl voltunk, következett az úgynevezett „kisdombózás”; bár még a gyakorló pályán, de már siklottam a föld felett. Amikor az oktatóm úgy ítélte meg, hogy kellően



Egykor a modernitás szimbóluma, mára tisztelgés a múlt előtt: a páternoszter

Természetes, hogy amíg a MÁV ellátja – elsősorban vasútforgalommal összefüggő – feladatait, addig számos olyan rendszert és infrastrukturális elemet működtet, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül a vonatokhoz, vagy a pályához. Ennek köszönhetően a klasszikus, vasúti területen kívül eső helyszínek és épületek is számos érdekességet rejtnek magukban. Ha például belépünk a MÁV Zrt. budapesti pályavasúti területi igazgatóságának az épületébe, azonnal egy olyan felvonóval találjuk szembe magunkat, amelyet az emberek nagy része egyáltalán nem ismer. A körforgó személyfelvonó, azaz páternoszter ugyanis egy nyitott kabinok láncolatából álló rendszer, amely felfelé, illetve lefelé folyamatosan halad, az utasoknak pedig a lift mozgása közben kell be- és kiszállniuk. Én hat évvel ezelőtt találkoztam először a cikk tárgyát szolgáló páternoszterrel, de a látvány, a kattogás, az izgalom most is a régi volt.

Ha felmerült az olvasóban a kérdés, hogy vajon mióta léteznek páternoszterek, hadd adjak választ azonnal: használtak igazán régre nyúlik vissza. Az egyik első, páternoszter elvén működő felvonót 1876-ban telepítették a londoni postahivatalba, így továbbították a csomagokat az osztályok között. Ezt követte a J&E Hall International cég gyártmánya 1880-ban, amely már embereket szállított. A rendszert akkor „Cyclic Elevator”-nak, azaz „körkörös felvonó”-nak nevezték el, csak később keresztelték páternoszterré. A vállalat egyébként ennek hatására vált függőleges mozgást végző rendszerek telepítésével foglalkozó céggé, így később már lifteket és mozgólépcsőket is gyártottak, egészen 1968-ig. Mivel az 1800-as években még nem léteztek azok a motorok, amelyek a mai eszközeinket hajtják, ezért az első páternosztereket gőzgép működtette. Az új páternoszterek telepítése egyébként az 1970-es évek derekán abbamaradt, mert a magasabb biztonsági előírásoknak már nem tudtak eleget tenni a berendezések. Az emberek szeretete azonban életben tartotta a rendszert, így korlátozott számban, de még ma is találkozhatunk a folyamatosan mozgó fülkék izgalmas láncolatával. A legtöbb páternosztert egyébként Európában építették, számuk 2022-re négyszáz alá csökkent.

„Páter” a Kerepesi úton

A MÁV Kerepesi úti páternoszterének telepítéséről nem maradtak fenn pontos információk, de létesítése az 50-es évekre tehető. A liftekről általánosan elmondható, hogy kabinoként kétszemélyesek, összesen pedig 32 ember egyidejű szállítására alkalmasak. A fülkékben elektromechanikus biztonsági kapcsolók találhatók, amelyek egy esetleges „kinyúlás” vagy „kiesés” következtében elszünetelt beszorulás esetén azonnal megállítják a mozgást. Mivel a páternoszter a liftekkal szemben folyamatosan működik, sűrűbb karbantartást igényel, a mi „Páterünket” például kéthetente nézik át a szakemberek. A kabinokat egy ipari kivitelű vonólánc mozgatja, amelyet többszörösen túlméreteztek a hordozott

súlyhoz képest. Fülkénként egyébként 160 kiló az engedélyezett terhelés.

A MÁV Zrt. Budapesti Igazgatóságán működő páternoszterről Vörös Gyula Márk, a MÁV szakértője beszélt nekünk:

„A hagyományos kivitelű felvonó mellett a páternoszter is jelentős szerepet játszik az épületen belüli közlekedésben. A folyamatos mozgásból adódóan szinte nincs várakozási idő – kivéve, ha éppen tartózkodnak az adott kabinban –, így pillanatok alatt eljuthatunk a kívánt emeletre. A páternoszter kimondottan kedvelt eszköz a dolgozók körében, mert azon túl, hogy senki sem szeret perceket várni a liftre, sajátos hangulata van a fülkéknek, amit csak kevesek élvezhetnek a világon. A szerkezet befogadóképessége 32 fő, így ez is előny a hagyományos lifttel szemben.” A teherszállításról, az üzemeltetésről és a biztonságról a következőket mondta el kollégánk: „A páternoszterben történő teherszállítás – biztonsági okokból – nem engedélyezett. A berendezés az idők során több javításon és nagyobb felújításon esett át, de napjainkban is megbízhatóan üzemel. A ki- és belépéseket különös figyelemmel kell elvégezni, de a napi használat során ezek már rutinmozdulatokká váltak az itt dolgozók számára.”



Vörös Gyula 2015 decembere óta dolgozik a MÁV Zrt.-nél. A Had- és biztonságtechnikai mérnök, Biztonságtechnikai rendszertervező mérnök, valamint Gépészmérnök végzettségű szakember hét éve felel a páternoszter, illetve a budapesti területi igazgatósághoz tartozó utasforgalmi peronliftek, és irodaépületen belüli liftek üzemeltetéséért. Érdesség vele kapcsolatban, hogy évtizedekkel ezelőtt édesanyja is a vasútnál dolgozott, várandóssága alatt pedig utazott azzal a páternoszterrel, amelyért most Gyula felel.

A páternoszter folyamatos mozgása számos vicces esetet idézett elő az utóbbi években, a teljesség igénye (és káröröm) nélkül kettőt közlünk:

Volt olyan kolléga, aki nem mert a fülkében maradni, mert nem vállalta az átfordulással járó bonyodalmakat, nem akart fejen állni. (A fülkék természetesen nem fordulnak át, így bennük maradni teljesen veszélytelen. – a szerk.)

Az egyik kolléga egy csésze forró kávéval szeretett volna beszállni, de rosszul mérte fel a fülke mozgását és megbotlott. A kávé őt is és a páternosztert is beterítette, így kecmergett ki egy emelettel feljebb.

Benke Máté

Érdekességek:

- Összesen három működő példány létezik Európán kívül: Malajziában, Sri Lankán és Peruban.
- A legnagyobb páternoszter Stuttgartban épült, ezt 1927-ben telepítették és 16 emeletet szolgáltat ki a „Tagblatt Turm” nevű 61 méteres felhőkarcolóban.
- A páternoszter fülkéi viszonylag lassúak egy lifthez képest, körülbelül 30 cm-t tesznek meg másodpercenként.
- A „páternoszter” név a Miatyánk imádság latinnyelvű változatából származik. A rózsafüzéren egy speciális gyöngy jelzi, hogy a Miatyánk következik, itt fordulunk az újabb körbe. A páternoszter felvonó ezen analógia mentén kapta a nevét.



Semmeringnél már látni az alagút végét

Jól halad a Semmering-vasutat tehermentesítő, Gloggnitz és Mürzzuschlag között létesülő bázisalagút építése. Bár a kétsöves műtárgy átadása 2030-ra várható, de az alagútépítési munkálatok közel 93 százaléka lezárult. Az egyik járaton már átértek az alagútfúró gépek, és a másokban sincs már sok hátra, így ott is a tervek szerint idén már „át lehet járni” az egyik végpontból a másikba. Persze ahhoz, hogy az új 27,3 kilométer hosszú alagútban személy- és teherszállító vonatok is közlekedjenek, még sok van hátra. A beruházás négymilliárd euróba kerül.

A Semmering alatt megvalósítandó bázisalagút építését már a 80-as években tervezték Ausztriában. A jelenlegi 41,8 kilométer hosszú, az alsó-ausztriai Gloggnitz és a stájerországi Mürzzuschlag között 1854-ben épült semmeringi vasútvonal a világ legrégebbi hegyi pályája. Mérnöki csodának számít, emellett 1998 óta az UNESCO Világörökség része is, viszont a terepviszonyokból adódóan rendkívül szűkösek az ívek, és jelentősek az emelkedők is. Emiatt Ausztria legforgalmasabb vonalán a tehervonatok vontatásához legalább dupla mozdonyok szükségesek, lassú a haladás, emellett a pálya vonalvezetése a vontatójárműveket, a személy- és teherkocsikat egyaránt igénybe veszi. A jelenlegi vonalon ugyanis a maximális emelkedés 28, az átlagos pedig húsz ezrelék (vagyis ezer méter alatt húszméternyi szintkülönbséget kell leküzdeniük a vonatoknak), a legkisebb ívsugar pedig 190 méter, amelyen nagyon alacsony sebességgel közlekedhetnek csak a szerelvények. Vagyis korszerű és gyors vasúti összeköttetésre kevésbé alkalmas. Az új



bázisalagútban épülő vasúti pálya viszont egyrészt 15 kilométerrel lesz rövidebb, a legnagyobb emelkedés 8,3 ezrelékes lesz, a személyszállító vonatok pedig 230 km/h sebességgel közlekedhetnek, de a tehervonatok is mehetnek százhuszszal. Ez önmagában elegendő lesz ahhoz, hogy a Railjet vagy akár a 200 km/h-val közlekedő InterCity vonatok menetideje Bécs és Graz között fél órával csökkenjen, ami az átadás után 1 óra 50 perc lesz. Arról nem is beszélve, hogy a jelenlegi vasútvonal is alagutakkal és viaduktokkal tarkított, előbbiből 15, utóbbiból 16 található.

A kilencvenes években már elkészültek az első konkrét tervek az új bázisalagút megépítésére. Az osztrákok a mostaninál is hosszabb alagutat terveztek a meglévő vonaltól északra Gloggnitz és Landenwang között, amelyhez Mürzzuschlagban egy kéreg alatti állomás épült volna. Ezt a nyomvonalat 22,7 kilométeresre rövidítették, és 1995-ben el is indult az első szondázójárat. Viszont az északi változatot a kőzetréteg miatt környezetvédelmi okokból el kellett vetni. Bár az Osztrák



Államvasút (ÖBB) az alagútról ekkor sem mondott le, viszont előtérbe kerültek az alternatív szállítási, így a nyugat-magyarországi vonalak is. Vélhetően emiatt kellett a kétezres évek elején olyan gyors ütemben villamosítani a Sopron–Szentgotthárd vasútvonalat, hogy a tranzit tehervonatok arra (is) közlekedjenek, bevételt hozva egyben a magyar államnak, hiszen a bázisalagútról még csak egy ködös jövőkép létezett. Soprontól Szentgotthárdig a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút vonalán már villamos járművek közlekednek, Szentgotthárd és Graz között 2028-ra tervezi az ÖBB a drót kiépítését.

Az északi változat elvetése után viszont képbe került a meglévő vasutat délről elkerülő nyomvonal, amelynek tervei 2010-re elkészültek ugyan, de azokat is módosítani kellett. Így épülhet a 27,3 kilométeres műtárgy déli irányban. Az alagút építése 2014-ben kezdődött, viszont 2019-ben nem várt nehézségekkel kerültek szembe a kivitelezők: májusban Gloggnitz közelében megsüllyedt a talaj és kráter alakult ki egy erdőben, a lakóházaktól 200 méterre. Júliusban a fúrás olyan előre nem várt vízeret ért el, amelyet már nem tudtak tisztítással kiszivattyúzni, így napokon át több millió liter fehér iszapos, gipszes, kimosódott víz szennyezte be a Göstritz- és Auebach-patakokon át a Schwarza folyót. A gloggnitzi vidék nehéz terepviszonyai miatt tavaly az ÖBB vezetése (a két és fél éves csúszás miatt) 2030-ra tolta ki az építkezés várható befejezésének a dátumát. Az eddigi határidők a következők voltak: 2024, 2026, 2027. Most már viszont látható a fény az alagút végén. A kétsöves alagút egyik tíz méter átmérőjű járatának kialakítása tavaly júniusra elkészült. A másik járaton még dolgoznak az alagútfúró gépek, de már csak rövid rész van hátra. Már zajlanak a belső héj kialakításával a betonozási munkák is, és nyolc kilométernyi vasúti pálya elkészült. Összességében az alagútépítési munkák 93 százaléka lezárult.

Az új alagútban ballasztmentes, betonlemez vasúti pálya épül, vagyis a hagyományos zúzottkőballaszt és vasbeton keresztaljak kombinációja helyett rugalmas réteggel ellátott vasbeton panelekből hozzák létre a síneket tartó infrastruktúrát. Az első ilyen tesztpálya 1989-ben épült, a Tauern-alagút 1992-es korszerűsítése óta alkalmazzák ezt a technológiát

a beruházók. Szilárd alapszerkezetre, vagy kis elmozdulást biztosító nagy szilárdságú vasúti alépítményre építhető ilyen pálya, ezért elsődlegesen alagutakban, hidakon és viaduktokon alkalmazható. Eddig világszerte 1538 kilométeren épült összesen ilyen felépítményi szerkezettel vasúti pálya. Magyarországon a Déli pályaudvar alagútjának pályaszint süllyesztésénél lehetne alkalmazni ezt a technológiát.

A ballaszt nélküli pálya számos előnnyel rendelkezik. A becsült élettartama hatvan év, a hagyományos felépítményhez képest minimális a karbantartási igény és rövidebb az építési idő is az ellenőrzött körülmények között előregyártott elemek alkalmazása révén. Az így megépített pályán 300 km/h-val is lehet száguldani, az időjárási körülményekre nem érzékeny, és a rugalmas rétegeknek köszönhetően csökken a rezgés és a zajhatás. Hátrányként említhető, hogy az építési költségek lényegesen, körülbelül negyven százalékkal magasabbak, és a pálya, illetve a sín geometriájának utólagos beállítására nincs lehetőség, legfeljebb sínsciszolást lehet (és kell is) elvégezni. Ezért fontos a mérnöki pontosságú kialakítás. Másrészt a panelek sérülése esetén a helyreállítás a vasúti forgalom teljes kizárása mellett lehetséges nagygépes technológia alkalmazásával.

Ehhez a beruházáshoz kapcsolódik szorosan a Graz és Klagenfurt közötti 130 kilométer hosszú vasútvonal kialakítása, döntően új építésű szakaszokkal. A Koralm-vonal az évszázad projektje, egyes szakaszain már közlekednek vonatok, a teljes üzembe helyezést az ÖBB 2025-re tervezi, a beruházási költség 6,1 milliárd euró. A legnagyobb sebesség 250 km/h lesz. A vonal központi része a 33 kilométer hosszú Koralm-alagút, de idetartozik még 12 kisebb alagút is, 23 korszerű megállóhely, ebből 12 az új szakaszon, mintegy 100 híd, valamint a Lavant-völgyi vasútvonal és egy kitérő Bleiburg felé.

Putsay Gábor



TENGERRE MAGYAR!

AZ ALFÖLD–FIUMEI VASÚTTÁRSASÁG TÖRTÉNETE



160 éve kapott zöld utat az a kezdeményezés, amely később Alföld–Fiumei Vasúttársaság néven vonult be a hazai közlekedéstörténetbe.

„És az ujkor új szükségeket teremtett. Nekünk Fiuméhez vasút kell!! e határozatban hazánk jövődjének egyik kulcsa rejlik, és ha e nemzet minket el nem hagy, a vasút meglesz, s benne egy olly mű leend alkotva, mellyhez hasonlót e büszke világ nem sokat mutat” – írta Kossuth Lajos 1846 januárjában a Hetilap című újságban „Tengerhez magyar! El a tengerhez!” című vezércikkében, amelyből később a „Tengerre magyar” szállóige született. Ez az ötlet akkoriban igen merésznek számított, mivel a cikk megjelenése idején még nem közlekedett vasút Magyarországon – az első vonalat Pest–Vác között csak fél évvel később adták át. Ugyanakkor Kossuthból a próféta beszélt, hiszen azzal, hogy három és fél évvel később, a szabadságharc leverése után a nemzet „elhagyott minket”, a tengerre néző hazai álmoknak is jó időre vége szakadt.

Az éhínség ellenszere

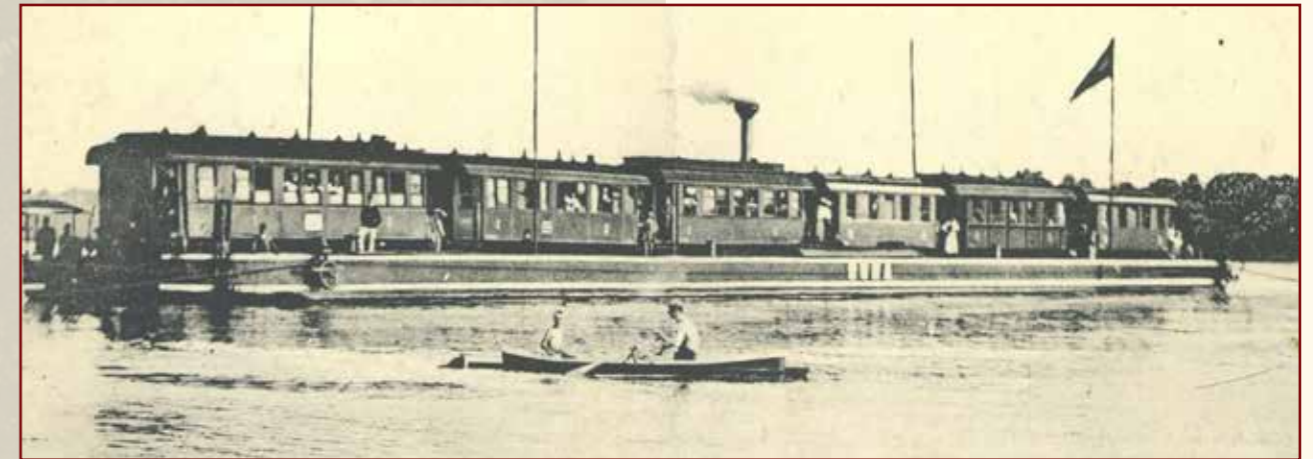
A vasúti fejlesztések Magyarország területén az 1850-es években sem álltak le. 1854-ben átadták a Pest és Szeged, négy évvel később pedig a Szolnok és Arad közötti vasútvonalakat, amelyekkel sikerült az Alföldet is bekapcsolni a vérkeringésbe; az osztrák társaságoknak elsősorban a kiváló minőségű gabona szállítása miatt vált kiemelten fontossá az alföldi vasút ügye. De az 1860-as évek elején magyar kezdeményezés is született. Mi több, újra előkerült a fiumei vasút ideája is. Az első lépéseket egy 1860-ban alakult szervezet, a Békés vármegyei Gazdasági Egyesület tette meg, amely a környékbeli földbirtokosság érdekvédelmét képviselte. E szervezet tagsága határozta el egy olyan vasútvonal létrehozását, amely a Csongrád és Békés megyei, termőföldben gazdag alföldi területeket kapcsolná be a vasúti forgalomba. Végül négy alföldi földbirtokos, Wenckheim Béla, Eötvös József, Károlyi Sándor és Trefort Ágoston fo-

gott össze és kapott előmunkálati engedélyt két vasútvonalra, a Mezőtúr (Gyoma)–Szarvas–Orosháza és a Békéscsaba–Szeged közöttiekre. A kiadott engedélyt azonban a földesurak kezdettől fogva Kossuth Lajos szellemében kívánták hasznosítani, és valójában a Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Eszék–Fiume vasútvonalként képzelték el, úgy is, mint a jövő egyik legjelentősebb vasúti fejlesztését.

Az építési munkálatok 1863 végén kezdődtek állami hiteltől. Noha nyilvánvaló volt, hogy e vasútvonal ügye a hazai gabona tengerhez való kijuttatását – végeredményben a világkereskedelemben való bekapcsolását – szolgálta volna, az állam elsősorban az 1863-as aszály miatt volt bőkezű. Békés megyében már tavasszal állandósult a szárazság, a termés pedig annyira rossz volt, hogy a búza, a kukorica és a gabona a vetőmagot sem adta vissza, ráadásul kiégték a legelőket, állatok pusztultak el. Ennek következtében a megyében mintegy 50 ezer ember vált munkanélkülivé, s őket sújtotta leginkább az aszályt követő éhínség is.

Az állam valójában a várható éhséglázadásoknak akarta az elejét venni azzal, hogy jelentősebb hitellel támogatta a vasútépítést – így biztosítva munkalehetőséget az éhező tömegeknek. 1863. október 23-án, az éhínség enyhítésére szánt keretből 750 ezer forintot engedélyeztek a vasúti munkára, de a szükséges pénz csak egy hónappal később érkezett meg, így a munkálatokat is csak ezután tudták elkezdni – gyakran fagypontra alatti hőmérsékletben, embertelen körülmények között.

Nem csoda, hogy rövid időn belül téli szünetet rendeltek el. Az újrakezdésre 1864 márciusában került sor, de a munka már júniusra abbamaradt, mivel elfogyott a pénz. Ekkor úgy tűnt, hogy hosszú időre befellegzett nemhogy a fiumei, de az alföldi vasút ideájának is.



Végállomás: Eszék

A következő években reménytelenné vált a vasút ügye, de az 1867-es kiegyezés e vállalkozás tekintetében is változásokat hozott. A frissen megalakult Békés megyei előjáróság, a földbirtokosokkal, iparosokkal és kereskedőkkel karöltve már 1867. április 29-én folyamodványt juttatott el Mikó Imre közlekedésügyi miniszterhez, hogy az állam támogassa a vasút építésének ügyét. „Anyagi érdekeink legfőbbike kétségbevonhatatlanul az alföld–fiumei vasút létrejötté. Ehhez van kötve megyénk közgazdasági fejlődése és izmosodása, ettől függ népünk vagyonsodása és emelkedése, szóval: a vasút nekünk életszükség” – írták a miniszternek, aki támogatta az elképzelést. Ennek köszönhetően 1868-ban megalakulhatott a tőkeerős Alföld–Fiumei Vasúttársaság, amely hamarosan újra beindította az évekkel korábban megkezdett munkálatokat. Ettől fogva évekig nem volt megállás. 1869 szeptemberében adták át a Zombor–Szeged közötti szakaszt, amit a Hódmezővásárhely–Orosháza–Békéscsaba közötti követett 1870. június 16-án. Pontosan fél évvel később elkészült a Hódmezővásárhely–Szeged vonal is, majd 1870. december 20-án a Zombor–Eszék, végül 1871. szeptember 14-én a Békéscsaba–Gyula–Sarkad–Nagyszalonta–Nagyvárad szakasz is. „Aligha van vasúti vonal, mely oly nagy mérvben élvezné a magyar ember rokonszenvét, mind az alföld–fiumei. A tiszai síkság egyik végéről indulva végigvonul az »arany kalásszal ékes rónaságon«, a magyarság e valódi bölcsőjén, átszelve a Tisza és Duna hullámain. Az ország déli részén futja pályáját, hogy majdan, ha teljesen elkészül, magába karolva a négy folyam árjától öntözött földrészeket, összekösse hazánk kellő közepét a tengerrel, és a tenger által a nagyvilággal. Míg e vonal ki nem épül, addig hazai tengeri kereskedéstől hiába álmodozunk. A közmondássá vált »tengerre, magyar« jelszó csak ekkor válhat testté és vérré. Azonban a hosszú pályának még csak egy része van kiépítve Nagyvárad és Eszék között (...) A még hátralévő részre most készülnek a szerződéseket megkötni” – írta lelkesen a Vasárnapi Ujság 1873-ban.

Noha a vasúttársaság már 1870-ben engedélyt kapott a folytatásra, az Eszék–Károlyváros közötti szakasz megépítésére, a lapban említett „szerződéseket” nem sikerült megkötni, így a munkálatok nem indultak meg, 1877-ben

pedig visszavonták az engedélyt. Ezzel tulajdonképpen befellegzett az Alföld–Fiumei Vasúttársaság tengeri elképzeléseinek, és a Nagyvárad–Szeged–Eszék vonal mellett legfeljebb néhány szárnyvonalat – például Szentes, Baja vagy Villány felé – tudhattak magukénak. Érdekes, hogy a Dunán nem építettek hidat, a vonatokat eleinte gőzhajóval, majd 1871 májusától gőzkomppal szállították át a folyón. A gombosi kompra 6 kéttengelyű kocsi fért, az utasok az átkelés során sem hagyhatták el a vonatot. A komp 40 éven át működött, hidat csak 1911-ben építettek a vasút számára.

Állami kézben

Az Alföld–Fiumei Vasúttársaságnak nemcsak reménytelen szerződésekkel kellett szembenéznie, de szó szerinti katasztrófákkal is. Az 1879-es szegedi árvíz 20 kilométernyi pályaszakaszt tett tönkre, beleértve az algyői vasútállomást is. Három évvel később, 1882. szeptember 23-án pedig ugyancsak áradás következtében a Drávát átszelő fahíd szakadt le az áthaladó vonat alatt, huszonkét ember halálát okozva ezzel. A szegedi árvíz és a drávai katasztrófa hatalmas anyagi veszteségeket okozott a társaságnak, amelyet végül 1884. december 1-jén vásárolt meg a magyar állam. A vasútvonalakat átvette a MÁV, és csak ezután valósulhatott meg a tengerre nyíló elképzelés, amit még Kossuth Lajos fogalmazott meg 1846-ban.

Legát Tibor



Slow fashion, avagy a fenntartható és környezettudatos divat

Az biztos, hogy nem könnyű tudatos vásárlónak lenni a fast fashion világában. A ruhatárunk amúgy is egy összetett témakör, hiszen egyeseknek a szépség és kényelem, másoknak a praktikusság, megint másoknak az egyediség a fontos. A ruha funkciója, anyaga, stílusa, szabása, színe és persze az ára mellett a fenntarthatóság, mint szempont, egy olyan kategória, amivel érdemes és kell foglalkoznunk. Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a saját környezetünkben a pazarlás ellen, a takarékoság jegyében, környezetünk megóvása érdekében.

A divatnak brutálisan nagy az ökológiai lábnyoma. Ez az egyik legkörnyezetszennyezőbb iparág a világon, amely önmagában felelős a föld szennyvizeinek 20 százalékáért és a környezetben felhalmozódó hulladék 10 százalékáért. Ráadásul az úgynevezett fast fashion gyártási modellben a ruházati cikkekhez felhasznált textil jelentős részét olyan távol-keleti országokban gyártják, ahol az ökológiai szempontok helyett csak a végtelenségig kihasználható, olcsó munkaerő számít.

A fast fashion a divatipar tömegtermelése

A fast fashion szó szerinti fordításban gyors divatot jelent, amely a rendkívül jól jövedelmező, gyorsan és olcsón új ruhákat forgalmazó ruhakereskedelmet jelenti. Olcsó alapanyagokból, olcsó munkaerővel másolják és gyártják a híres divattervezők, nagy divatházak kollekcióit, és ezeket gyorsan piacra dobják. Az üzletek árukészlete gyorsan cserélődik, gyakori akciókkal és árleszállításokkal buzdítva a vásárlókat még több pénzköltésre. Az iparág legnagyobb hátránya a gyenge minőség, amely az anyagra és a munkaerőre egyaránt érvényes. Ez a termelési modell már 10 évvel ezelőtt is 80 milliárd ruhadarabot állított elő, tehát a Föld minden lakosára 11 új ruha jutott, persze statisztikailag, hiszen a fejlett országok a fő felvásárlók. 2000 és 2015 között a ruházati termelés csaknem kétszeresére nőtt, több mint 100 milliárd tonnát tett ki

világszerte. A folyamat a végén komoly szemétt mennyiséget eredményez, Németországban és Angliában évente 1 millió tonna ruhát dobnak ki, így a fast fashion a pazarló fogyasztói társadalom jelképe is lehet. De nem csak maga a ruhadarab válik szemétté, nehezen lebomló hulladékká és károsítja a környezetet. A gyors gyártás során számos kemikáliát használnak, a vegyszerhasználat és a mikroműanyagok súlyosan károsítják a környezetet. A műszálas szövetek gyártása során jelenleg a globális olajfogyasztás 1,35 százalékát használják fel. 2030-ra a textilgyártás háromnegyede épül majd szintetikus anyagokra, ennek pedig 85 százaléka poliészter lesz. De a gyártás során vegyszereket is felhasználnak. Egy nagynevű sportmárka 2021-es, vegyszerekre vonatkozó összefoglalójában úgy becsüli, hogy pusztán a lábbelik és a sportruhák gyártásához több mint 4000-fajta vegyszert használ. Ezek az anyagok teszik a ruhát gyűrődésmentessé, színessé, formátartóvá. Az Európai Unióban 2018-ban számos vegyszert kitiltottak a ruhadarabgyártásból, azonban a ruháink jelentős részét az EU-n kívüli területeken gyártják. A felhasznált vegyszerek pedig egyáltalán nincsenek feltüntetve a ruhák címkéin.

A számítások szerint az ipari gyártás több szén-dioxid-kibocsátást eredményez, mint a repülés és a hajózás együttesen. A gyártás során a pazarló vízfelhasználás szintén nagy probléma. A szakértők szerint például 13 év alatt innánk meg annyi

vízet, amennyit egy farmer és egy póló készítéséhez elhasználnak. A csomagolásról és az eladás helyére történő szállítás környezeti hatásairól pedig még nem is szoltunk.

A lassú divat

A fenntartható divat fogalma az 1980-as évek végén jelent meg, amikor egyre több fast fashion cég etikátlan és környezetszennyező gyártási körülményeire derült fény. Néhány divattervező felismerte a károkozást, és új megoldásokat kezdtek keresni, majd egyre több divatcég is az ügy mögé állt. A slow fashion kifejezést a fast fashion ellenpólusaként emlegetik, szó szerint lassú divatot jelent. A divatiparban a tudatos és fenntartható divat elnevezése. Egyfajta szemléletmódot takar, amely nemcsak divatcégeket, de a tudatos vásárlókat is jelenti. A ruhacégek részéről minőségi termékeket, környezetileg fenntartható gyártást, kevesebb számú kollekciót és kevesebb ruhadarabot, a folyamatokban átláthatóságot jelenít meg, míg a vásárló szempontjából tudatos és környezetkímélő vevői magatartást. A fenntartható divat iránti igény növekedését jól mutatja, hogy ma már egyre nagyobb márkák is igyekeznek egyre zöldebb köntösben feltüntetni magukat. Persze attól még nem feltétlenül lesz egy ruhadarab fenntartható, hogy a címkéjére ráírják, hogy biopamut vagy eco collection. Mindeközben 2018-ban az ENSZ klímacsúcsán vezető divatmárkák, beszállítók és kereskedők állapodtak meg arról, hogy felveszik a harcot a divatipar környezetszennyezésével szemben. Megszületett a világ első éghajlati chartája, amelyet a lengyelországi Katowicében összesen negyvenhárom, vezető divatmárka írt alá, közöttük olyan nagy nevek, mint az Adidas, a Puma, a Hugo Boss, a Guess, a Levi Strauss & Co., a H&M és még sokan mások. Az éghajlatváltozásról szóló divatipari charta aláírói ígéretet tettek arra, hogy 2030-ig 30 százalékkal csökkentik az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását és hozzájárulnak a fenntartható fejlődéshez.

Mit tehetünk mi?

Amikor tehát legközelebb ruhatárunk frissítését tervezzük, mindenképp tartsunk szem előtt néhány dolgot. Vásároljunk kevesebbet, törekedjünk inkább a már meglévő ruhatárunk átalakítására. A ruhaválasztásnál az egyediség és a kényelem legyen a fő szempont. A slow fashion elve számunkra jelentheti a visszafordulást ahhoz a régi hozzáálláshoz, amikor a ruha még érték volt. Sokáig hordtuk, megörököltük, továbbadtuk. Ha elszakadt, megvarrtuk. Ha végképp tönkrement, az anyagot újrahasznosítottuk. A halmozásból el kell mozdulni a tudatos vásárlás irányába. Tegyük fel a kérdést: mennyit fogom ezt hordani? Szükségem van rá? Nem elfordulunk kell a divattól, hanem döntésünkkel, tudatos vásárlói magatartásunkkal legyünk aktív részesei. Vásároljunk kevesebbet és válasszunk jól! Hordjuk hosszú ideig a ruháinkat. A már nem használt ruhadarabokat adjuk el, ajándékozzuk oda valakinek, vagy gondoljuk újra, alakítsuk át, vagy készítsünk belőle valami egészen mást, például régi pulóverból díszpárnát vagy egy teljesen új, izgalmas felsőt, vagy alakítsuk át gyermekruhává. Részesítsük előnyben a turkálókat, a vintage ruhaboltokat, ahol vitathatatlanul különleges és limitált szériás, egyedi darabokra lelhetünk. A használt ruha környezettudatos! Ma már számos használt ruha-bolt és másodkézből árult ruhák eladásával foglalkozó internetes oldal van, rengeteg lehetőség van használt ruhát venni online és offline egyaránt. Az öltözködés vitathatatlanul az önkifejezés egyik legalapvetőbb eszköze. Keressük meg a saját öltözködési stílusunkat és ne trendeket kövessünk. Ruhát is a saját értékeink szerint vásároljunk. Környezettudatos megoldásokkal élni, ez is takarékoság, amellyel csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is. Takarékoskodással élhetőbb jövőt teremtünk a számunkra.

Hum Krisztina



Instant túrák bárhol, bármikor

Szereted a kihívásokat? Kimozdulnál a szabadba? Szívesen megmérettetnéd magad egy teljesítménytúrán? De: nem szereted a tömeget, frusztrál, ha lehagynak mások, pont nem jó az időpont... Itt most nincs se de, se kifogás. Az instant túrák bármikor teljesíthetők és számos kategóriában több mint ezer útvonal közül lehet választani szinte az országban. Vágj bele most és győzd le saját magad!



Instant kávéról és levesről már hallottunk, de túráról? Pedig az itthon is egyre népszerűbb teljesítménytúráknak egyre nagyobb rajongótábora van – nem véletlenül. Jó levegő, gyönyörű tájak, szabadon választott mozgásforma, egyéni kihívás és saját kitűzött célunk elérése. Mindez ráadásul az általunk kiválasztott időpontban és az esetek többségében ingyenesen.

Az instant túrához mindössze egy mobiltelefonra és a saját elhatározásunkra van szükség, hogy a végén büszkén elmondhassuk: megcsináltam!

A gyakorlatban a túra itt egy applikáció letöltésével kezdődik, és a regisztráció után máris böngészhetünk a túraútvonalak között. Tájégség, táv és a túra típusa szerint is válogathatunk. A széles skála – az 1 km-es séta és a 300 km-es kerékpáros Bakony-kör – között biztos, hogy mindenki talál a számára megfelelő útvonalat. Ezek után már csak az indulás első állomásán kell bejelentkezni a telefonon az applikációba, ahol a túra kiválasztásával és az első QR-kód beolvasásával kezdetét veszi a kihívás. A térképes útvonalat általában szöveges kísérek is kiegészítik, és minden esetben jelzik, hol lesz a következő ellenőrző állomás. Az applikáción minden esetben a részidőnket is látjuk, és nyomon tudjuk követni azt is, hogy egy-egy szakasz teljesítésére mennyi időnk maradt.

Mindez természetesen nem azt jelenti, hogy folyamatosan a telefonnal a kezünkben, azt nyomkodva kell haladnunk, élvezzük bátran a természet szépségeit. Sőt, folyamatos internetkapcsolat sem szükséges (nincs is mindegyik erdő-részben hálózat), hiszen a teljesítés történhet offline állapotban is. A lényeg, hogy minden ellenőrző pontot olvassunk be, mert az eredményünk csak akkor lesz érvényes.

Léteznek olyan túrák is, ahol a névre szóló oklevél jelképes, 1000 Ft-os költségbe kerül, vagy a sikeres teljesítésért külön ajándék is választható, pl. egy érem, kitűző vagy egy festett kő, amelyek díját mindenhol előre feltűntetik. Egy azonban biztos, a gyerekeknek kiváló motiváló erő, kedvcsináló és emlék egy olyan ajándék, mint pl. a Kelta Kör sárkányos köve. A kisebbek számára ezek a túrák az olykor unalmasnak tűnő hosszú menetelések során is izgalmassá válnak a kódok keresésével és megtalálásával.

A túra végén az eredményünk automatikusan megjelenik az instant túra online felületén, és innen tudjuk letölteni az oklevelünket is. Az ajándékot vagy egy közeli kávézóban, vagy pl. egy számszörös ládából vehetjük át. A túrák mellett különböző állandó vagy időszakos kihívásokat is teljesíthetünk, pl. egy hónap alatt x kilométer teljesítése, vagy kifejezetten a gyerekeknek szól az állati körök kihívása.



Eszik vagy isszák – avagy mi is az az instant túra?

Olyan túra, amely egyénileg, egy előre kiválasztott kategóriában bármikor teljesíthető. A résztvevőknek egy meghatározott útvonalon, meghatározott szintidőn belül kell a távot teljesíteni. A teljesítés igazolása mobiltelefonnal, egy ingyenes applikáció segítségével, az ellenőrző pontokon található QR-beolvasásával vagy GPS-helymeghatározással történik. Az instant túra önálló honlappal, teljesítéskövetéssel és online eredménylistával rendelkezik.

A túráknak több kategóriában vághatunk neki, így mindenki megtalálhatja a számára leginkább vonzó mozgásformát:

- Túrázás
- Futás
- Kerékpározás
- Görkorcsolyázás
- Evezés
- Síelés
- Via Ferrata

Több olyan túraútvonal is létezik, ahol sikeres teljesítés esetén az okleveledet is több kategóriában kérheted, pl. gyalogos, futó, kutyás, családi.

Túraajánló:

KOCKA KÖR (8 km, 17 km, 25 km)

A Kocka Kör 3 útvonalon mutatja be a Velencei-hegység legérdekesebb látnivalóját, az ingókövek lenyűgöző világát. A 8 km-es táv ideális program lehet családoknak, a két hosszabb távot pedig túrázóknak, futóknak ajánljuk.

TEKERD KÖRBE EGERT (22 km)

Tekerés közben felfedezheted az egri várat egy kicsit más oldalról, hidakon kelhetsz át, megnézheted az Érsekkert szépségeit, miközben kipróbálsz a város kerékpárútjait. Ha elfáradtál, pihenj meg a bazilikánál, aztán kerékpározz el a Dobó téren át Felnémetig, végül pedig köss ki ismét a várnál.

PÜNKÖSDFÜRDŐ PARK – BUDAKALÁSZ GÖRKORIVAL (10,4 km)

Kellemes görkoris útvonal végig a Duna-parton az EuroVelo 6 kerékpárúton, minimális szintemelkedéssel. Az út a nemrég átadott Pünkösdfürdő parktól indul a tükörsima aszfaltozású gáton, majd a Barát-patak kis hídján áthaladva újra a Duna mellett folytatódik egészen az ártéri erdő végéig.

Csohány Domitilla

Itt csatlakozhatsz!

Instant túra gyűjtőoldalak és alkalmazások:

- GeoGo (geogo.hu)
- Instant túrák (instantturak.hu)
- Groove Trails (groovetrails.hu)





Boldog anyák napját!

A virág a napfényben növekszik, a gyerek pedig az anyja mosolyában. Kívánjuk, hogy május első vasárnapja a MÁV-Volán-csoportnál dolgozó minden édesanyának és nagymamának szeretetben, vidáman és sok-sok öleléssel teljen!

Kedves Apukák! Varázsolják emlékezetessé az ideai anyák napját, és készítsék el a gyerekekkel közösen ezeket az apró meglepetéseket!

Virágözön

Ez a technika amilyen egyszerű, annyira látványos. Még a legkisebbek alkotásai is bekeretezve fogják a házat díszíteni.

Hozzávalók: 1 db vékony nejlonzacskó, egy fehér papír, piros és zöld tempera, ecset.

Elkészítés: A nejlonzacskó alját vágjuk le, így lesz egy két oldalán nyitott zacskó. Egyik végére kössünk csomót és fordítsuk ki a zacskót. Így kifordítva fogjuk össze a másik végét, fújunk bele levegőt és tartsuk így. A kezünkől távolabbi, „rácós” végét fessük be pirosra, majd többször nyomjuk rá a levegővel teli zacskót a papírra, mintha nyomdázna. Így készülnek a virágok fejei. Ezután már csak néhány zöld szárat kell alájuk festeni, és kész is a gyönyörű, virágos mező.



Piros tulipán – ökoanyukáknak

Újrahasznosított anyagokból is csodálatos díszek készíthetők, így nemcsak alkotunk, de a környezetünket is óvjuk.

Hozzávalók: 1 db műanyag villa, 1 db joghurtos pohár, 1 zöld kartonlap, 1 zöld papír vagy krepp, piros és zöld alkoholos filc, apró kavicsok, olló, ragasztó

Elkészítés: A villa fejét fessük be piros filccel, a szárát zöld filccel, ez lesz a tulipán. A zöld kartonból vágunk ki hozzá egy arányos méretű levélformát. A joghurtos dobozt ragasszuk be zöld papírral vagy kreppel, ez lesz a cserep. Töltsük meg a cserepet apró kavicssal, és ültessük el benne a virágot, azaz állítsuk bele a villát és a levelet. Ha szeretnénk, a „cserepet” celofánba is becsomagolhatjuk.



Anyukámat meglepem,
De kicsi a tenyerem,
Nem fér bele annyi virág
Amennyire szeretem.
Kis kezemmel mit adhatok?
Csak az egész világot;
Vagy tán, ami ennél is több,
E néhány szál virágot.

Cser Gábor



Epres tiramisu

Könnyű, krémes finomság friss, szív alakú eperszeletekkel a tetején. Sütni nem kell, a babapiskótát a kicsik is bátran forgathatják és pakolhatják, ráadásul a legjobb, ha már előző nap titokban elkészítjük, éjszaka pedig hagyjuk az ízeket összeérni. Tökéletes meglepetés a vasárnapi ebéd után.

Hozzávalók 4 személyre: 40 dkg eper, 25 dkg babapiskóta, 15 dkg mascarpone, 8 dkg porcukor, 1 cs vaníliás cukor, ½ citrom reszelt héja (kezeletlen), 2,5 dl hideg habtejszín, 2 dl tej, 2 evőkanál eperszörp.

Elkészítés: Az epert megmossuk, megszáritjuk és kicsumázzuk. A felét egészben félretesszük tálalásig, a másik felét botmixerrel összepürésítjük. A mascarpone-t robotgéppel összekeverjük a porcukorral és a vaníliás cukorral, majd hozzáadjuk az eperpürét és a reszelt citromhéjat. A tejszínből kemény habot verünk, és óvatosan, nagy mozdulatokkal beleforgatjuk az epres krémbe.

A tejet összekeverjük az eperszörppel, és egy kis lábasban meglangyosítjuk. Közben előveszünk egy magas falú üvegtálat, amibe a tiramisut rétegezni fogjuk. A babapiskóták felét egyesével, néhány másodpercre a langyos epres tejbe mártjuk és megforgatjuk benne, majd szépen elrendezve, szorosan egymás mellé tesszük őket az üvegtál aljára. Amikor elkészült egy réteg, rátesszük az eperhab felét. Ezután egy újabb tejbe mártott babapiskóta réteg következik, aminek a tetejét a maradék eperhabbal fedjük le. Ezután a desszertet minimum 4 órára hűtőbe tesszük, de a legjobb, ha egy egész éjszakát állni hagyjuk, hogy az ízek összeérjenek. Tálalás előtt a félretett epreket felszeleteljük, és befedjük vele a tiramisu tetejét.

Csohány Domitilla

Híres magyar Skanzenek

Eljött az április, a nagy kirándulások ideje. Fedezzük fel Magyarország szabadtéri falumúzeumait, melyek ilyenkor mutatják legszebb arcukat!

A skanzenekben megismerhetjük, hogyan éltek és dolgoztak elődeink, milyen népszokások, művészetek jellemezték egy-egy magyar tájegységet, bejárhatjuk a régi épületeket, és szemügyre vehetjük az egykor mindennapos használati eszközöket.

A leghíresebb: Szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum

A Szentendrei Skanzen nyolc magyar tájegység népi építészetét, művészetét mutatja be: az Alföldi mezőváros, a Felső-Tiszavidék, a Nyugat-Dunántúl, a Kisalföld, a Felföldi mezőváros, a Bakony, Balaton-felvidék, a Dél-Dunántúl és az észak-magyarországi falu házait és néprajzát ismerhetjük meg a Skanzen járva, ahol a vasutasok öröme még egy helyi vonat is működik! Nemrég újabb terület épült a szentendrei komplexumhoz, mely az egykori Erdély világát tárja elénk. Így még azoknak is új élmény újra ellátogatni, akik sokszor jártak már Szentendrén.

Élő falu közepén: Szennai Szabadtéri Néprajzi Gyűjtemény

A szennai skanzen különlegessége, hogy egy élő, somogyi falu közepén alakították ki, s emiatt még nemzetközi elismerést is kapott: Europa Nostra díjat. Belső-Somogy és a Zselic építészetét, hagyományait mutatja be, és nemcsak megcsodálni lehet az épületeket, hanem számos kulturális program is várja az érdeklődőket: gyakoriak a táncházak, a kézműves foglalkozások is.

Elképzelt falu: a Göcseji Falumúzeum

Zalaegerszeg mellett egy egész falut alakítottak ki, negyven építményt húzva fel. Lakóházak, fatemplom, istálló, pajták, pálinkafőző kunyhó, szőlőhegyi pincék, útszéli kereszt, és több száz berendezési tárgy csodálható meg a Zala holtága mellett kialakított elképzelt faluban, amely egy 19. század végi egyutcás településtípus korhű másolata.

A nyugati végek lényege: Órségi Népi Műemlékegyüttes

Szalafő és Pityerszer határán található az egyik legromantikusabb skanzen: a jellegzetes épületek kívülről és belülről is hűen adják vissza az egykori falusi valóságot. A látogatók megismerhetik, milyen a kerített ház, a kontyos ház, mi fán terem az emeletes kástu. S ha már körbejártuk a falumúzeumot, merüljünk el a különleges tájegység gasztronómiájában is, innen származik például a dödölle.

A 19. századból: Sóstói Múzeumfalu

Nyíregyháza mellett, közel a híres strandhoz alakították ki a Sóstói Múzeumfalut, ahol öt nyírségi tájegység népi építészetét és kultúráját lehet megcsodálni. Kíszenesi és tírják porták, egyszerű paraszti házak, cigánykunyhók várnak felfedezésre, és ha végeztünk, utána megcsodálhatjuk a Nyíregyházi Állatkert lakóit is.

A Vasi Múzeumfalu

Szombathelyen található a Vasi Múzeumfalu, ami eredeti és áttelepített épületeivel a 18–20. századi magyar vidék mindennapjait idézi meg. Szegényparaszti, tehető paraszti és nemesi otthont, borona-, sövény- és tömésfalú házakat is nézegethetünk eredeti berendezési tárgyakkal.

Szabadtéri Néprajzi Múzeum

Ópusztaszeren a Nemzeti Történelmi Emlékpark néprajzi gyűjteménye 19 épületegyüttesel és három szabadtéri kiállítással az ország különböző tájait mutatja be, megismerhetjük a tanyavilágot, a régi mesterségeket. A skanzenben alkalomadtán korhű ruhákban várják a legények és a menyecskék a látogatókat.

Sin Bettina



A Skanzen név eredete

A skanzen szó Svédországból származik, és a világ első falumúzeumára utal, melyet Stockholm Skansen nevű városrészében alakítottak ki, méghozzá Arthur Hazelius skandináv tudós ötletére, aki a svéd népcsoportok hagyományos építészetét akarta egy helyen megmutatni az arra fogékony közönségnek. Ez a falumúzeum a mai napig működik.

A vadregényes Mátra

A hazánk legmagasabb csúcsát, a Kékestetőt is magában foglaló Mátra-hegység bővelkedik látnivalókban és túraútvonalakban. Most, hogy a MÁV-START és a Volánbusz is új járatokat indított a térségbe, közösségi közlekedéssel érkeve is könnyedén bejárhatjuk a legszebb helyeket. **Kalandra fel!**

Utunkat érdemes a Mátra „fővárosában”, Gyöngyösön kezdeni, majd a kisebb településeken folytathatjuk utazásainkat. Napokat is szánhatunk a túrázásra, a vadregényes mátrai erdőkben könnyű belefeledkezni a természet szépségébe.

Mi folyik itt Gyöngyösön?

A „Mátra kapujának” is nevezett Gyöngyös Heves megye második legnagyobb városa, egyértelműen a vidék kulturális, gazdasági és idegenforgalmi központja. A szőlőművelés és a bortermelés, a városon áthaladó kereskedelmi utak és az állandó piac miatt mindig is sűrűn lakott település volt. A Fő téren az egykori gazdag polgárok középkori házai bájt kölcsönöznek a városközpontnak. Itt található a Grassalkovich-ház, mely ma a Vachott Sándor Városi Könyvtárnak ad otthont, ahol megcsodálhatjuk Hermann Lipót festményeinek kiállítását, a Huszár Lajos Éremtár pénzerméit, valamint Bálint Gazda éremgyűjteményét és személyes tárgyait. A klasszicista stílusú Orczy-ház a XV. századi gótikus terméről híres. Az egykori Rákóczi-házból mára csak egy 1731-ből származó kő ajtókeret maradt meg. A barokk Szent Bertalan Plébániatemplomot a helyiek „Nagytemplomnak” hívják. A bejáratnál egyszerű emlékharang áll, melyet a városban pusztító 1917-es tűzvész emlékére állítottak. A templom különleges ritkasága egy gótikus bronz keresztelődmedence a XV. század végéről. Kriptájában Almásy és Orczy családtagok vannak eltemetve. Kedves látványosság a Szent Korona ház is, ahol egykoron a magyar koronát őriz-

ték, ma pedig a Szent Bertalan-templom kincseit lehet benne megcsodálni, miseruhákat, könyveket, szobrokat, ötvös műtárgyat. Az egykori Orczy kastély, a mai Mátra Múzeum kihagyhatatlan látnivaló, gazdag helytörténeti, vadászati és természettudományi gyűjteménnyel. Kedvelt látványosság a Szent Erzsébet templom, a Ferences Plébánia templom és kolostor, ahol a 16 000 kötetes könyvtárt is megtekinthetjük. Ha pedig mindent megcsodáltunk, hangulatos kávézóban, éttermekben pihenhetünk rá az élményekre.

Mátrafüred bája

A kedves kisváros közigazgatásilag Gyöngyöshöz tartozik, a gyakorlatban viszont teljesen más hangulatú, mint a nagyváros. Főleg túrázóknak ideális kiindulópont, wellness-szállodák szobái, panziók, kulcsos házak kiadók a turistáknak. Könnyed túrákat kedvelőknek ajánlott a Muzsla-tető, ahol egy újonnan épített kilátóból nagyszerű kilátás nyílik a Sár-hegy jellegzetes kopasz csúcsára. Innen rövid kirándulással elérhető a Rákóczi-forrás, a Sástó és a Hanák-kilátó. Mátrafüreden egy helyi vállalkozásnak köszönhetően bepillantást nyerhetünk a kutyafogathajtás világába, de érdemes időben „járatot” foglalni, mert a kutyás túrázás igen népszerű. Mátrafüreden működik a High-Tech Sportok Bázisa is, ahol a terepsegway kirándulások után egy palóc bisztróban csillapíthatjuk éhségünket. A településen található a Palóc Néprajzi Magángyűjtemény és Babakiállítás is. A palóc tájegységre jellemző, hogy szinte minden falunak, falucsoportnak más-más a viselete. A harminckét népvise-

letbe öltöztetett baba ezt a sokszínűséget tárja a látogatók elé. Mind a régi paraszti életmódot tükrözik. A régi paraszti életmódot tükrözi a tisztaszoba is, mely bemutatja a díszes vetett ágat, asztalt, lócát, kasznit, bölcsőt és tulipános ládát. A terem másik részében a paraszti munkák mindennapi eszközei és a szövéssel, fonással kapcsolatos tárgyak kapnak helyet.

Kisebb-nagyobb csodák

Természetesen a Kékes-tető a legnépszerűbb turistacélpontra a Mátrában. Az ország tetejéről a kilátást minden kiránduló szereti megcsodálni. A Galya-tető 964 méteres magassága és szépen felújított kilátója is sok látogatót rabul ejt. A 944 méter magas Pizskés-tető az obszervatóriumáról lett híres. A három csúcs meghódítása után felfedezhetjük a kisebb településeket is. Például a Mátra keleti oldalában fekszik Sirok, a falu fölé magasodó impozáns várral. A Mátra déli lábánál fekszik Markaz, melynek váromja és víztározója is megér egy sétát. Délkeleten fekszik Kislána. A falu gótikus várának romjai között egy Árpád-kori rotunda áll, alatta egy szlovák tájház várja a látogatókat, és egy tó, ahol horgászatunk és csónakázhatunk is. Az ország legmagasabb fekvésű tava a Sástó, ahol szintén szeretnek megpiheni a túrázók. Mátraverebély a keresztények számára fontos zarándokhely, szentkútjánál csodás gyógyulások is feljegyeztek. Az ország legnagyobb természetes vízesése található az Ilona-völgyben, Parádfürdő közelében. A paradisi borvizek gyomorbetegségekre is gyógyírt jelentenek, érdemes belekortyolni a savanyú források vizébe, melyeket egyszerű kutakból is meríthetünk, de akár meg is vásárolhatunk.

Sin Bettina

Tavaszi programok

Sok érdekes program közül választhatunk a Mátrában, íme néhány ötlet, ha kiegészítenénk a kirándulásunkat!

Április 22. Gyöngyöspatai Narancsbor Fesztivál (Gyöngyöspata)

Április 23. Sajtímádók napja – III. Nógrád és Heves vármegyei Sajt vásár és Sajtverseny (Varázsvölgy, Pásztó)

Április 24. Föld napja a Mátra Múzeumban (Gyöngyös)

Május 7. Madarak és Fák Napja a Mátra Múzeumban (Gyöngyös)

Május 12–14. Mátrai Bornapok (Gyöngyös)

Május 20. Kékes Csúcsfutás 2023 (Mátrafüred)

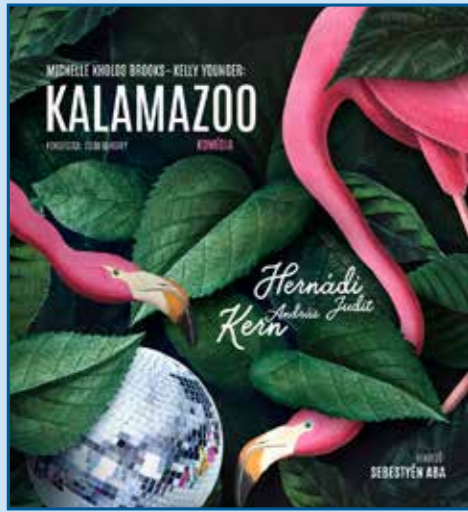
Május 20. Majális – Náplonka Fesztivál – Falunap (Markaz)

Május 28–29. Pünkösöd a Kislánai Várban (Kislána)



Az ember sohasem túl öreg ahhoz, hogy fiatal legyen!

Erről szól az Orlai Produkció következő bemutatója, a Kalamazoo, benne a közkedvelt és sziporkázó humorú Hernádi–Kern párossal.



Sosincs késő újratekenni, és sosincs késő boldognak lenni. Sokan úgy vélik, egy bizonyos kor felett már nehéz a változtatás, egy mindent elsöprő, igazi nagy szerelem pedig teljességgel lehetetlen. Pedig nyugodtan bele lehet menni bármilyen örültségbe 60 fölött is!

A Kalamazoo, két remek humorú író fordulatos komédiája megmutatja, milyen a romantika az élet második felvonásában. Amikor Peg (Hernádi Judit), a konzervatív madárrajongó egy ismerkedős oldalon rátalál az izgalmakat fémdetektorral kereső Irvingre (Kern András), megérkezik a szerelem, első látásra. Az első randevú és a másnap reggel után a két időződő romantikus komplikált helyzetben találja magát: a közös jövőhöz bizony még az ő korukban is fel kell nőni.

Mert Peg és Irving várnak valakire, maguk sem tudják, kire – és aztán megkapják egymást. Egyikőjük egy örök csitri, másikójuk egy örök kamasz, akikben ott él a változás, megújulás igénye. Két olyan ember, akik az életigenléssel akkor sem hagynak fel, ha a legmélyebb bugyrokba kell magukat összeszedni. Két csodálatos bohóc, ahogy őket jellemezte az előadás rendezője, Sebestyén Ába, ez pedig tökéletesen illik Hernádi Juditra és Kern Andrásra.

A bemutató április 16-án lesz a Belvárosi Színházban, a további előadások: április 17., 24., május 6., 20., 21., 28. **Részletek: orlaiprodukcio.hu**

Egy kis mozdony nagy kalandja 2. rész

Édes élet



Babetta Velence után Olaszország fővárosába, Rómába ment csavarogni egy kicsit. Ahogy begördült a híres Termini pályaudvarra, néhány áramvonalas nagy sebességű mozdony azonnal megszólította és udvarolni kezdett neki. Igazán kellemes társaság voltak, de amikor megtudták, hogy Babetta még sosem járt Rómában, kissé elszörnyedtek.

– Hogy lehetséges ez? Hiszen minden út Rómába vezet! – sápítózott Rómeó, a tűzpiros supermozdony. Mivel Rómát mindenkinek látni kell, azonnal elkezdtek törni a fejüket, s hamar meg is találták a megoldást: Babetta olyan kicsi, hogy ha a csinos kis vaskerekeire kap egy gumiborítást, simán bejárhatja a várost sínek nélkül is. A kis dízellány odáig volt a gyönyörűségtől, hogy láthatja azt a sok-sok csodát, amiről korábban csak olvasott.

Babetta azonnal nyakába is vette a várost. Imádta minden utcakövet, imádta az olasz nyelvet, hogy mindenki kézzel-lábbal magyaráz, hogy mindenki gyönyörű ruhákat visel, és azt, hogy mindenkinek van ideje a fontos dolgokra: egymásra, egy jó pizzára, spagettire és természetesen fagyira. Egyértelműen itt található ugyanis a világ legfinomabb fagyija. Nem lehet vele betelni. Igazi édes élet, vagy ahogy az olaszok mondják, dolce vita! Ücsörögni a világ legszebb épületeinek tövében, egy lépcsőn vagy egy szökőkút szélén, élvezni a napsütést, közben jókat enni és inni, nagyokat beszélgetni és még nagyobbakat nevetni. Itt még a legunalmasabb, legmorcosabb, legmufurcabb emberek is jókedvűvé válnak. Hát ez a dolce vita.

Ezt a zsongó jókedvet törte meg hirtelen egy siránkozás: – Jaj, mit csináljak! Ó, szegény fejem! Mamma mia! Mi lesz most? – hallotta egy szűk sikátorból a jajveszékelést a kis mozdony. Babetta elindult a hang irányába, amihez egyre finomabb illatok is társultak. Kiderült, hogy egy kicsi, eldugott étteremben történt valami szörnyűség. A szakács kint állt az utcán, és csak vakargatta a fejét, a pizzafutár pedig megállás nélkül sápítózott: – Nemsokára kezdődik Sophia 5. születésnapja, a vendégek már mind ott vannak, a gyerekek uzsonnája és az emeletes torta azonban még mindig itt van! Ki hallott már születésnapot pizza és torta nélkül?

A kis háromkerekű autó ugyanis, amivel kiszállították volna

a finomságokat, épp most mondta fel a szolgálatot. Babetta ismeretlenül is nagyon megsajnálta a kislányt. Végül egy hirtelen ötlettől vezérelve gyorsan elkérte a címet, felkapta a dobozokat és már száguldott is. Így történt, hogy ha csak egy rövid időre is, de ő lett az első mozdony-pizzafutár. Robogott, ahogy csak bírt a több ezer éves ókori épületek között. Éppen időben ért oda, és még a pizza sem hűlt ki. Sophia az összes ajándék közül Babettának örült a legjobban, hiszen kinek szálítottta még ki ilyen különleges futár a tortáját?

A futárkaland után másnap Babetta fájó szívvel ugyan, de búcsút intett Rómának és a csizma alakú országnak, megvált gumikerekeitől, és ismét a hegyek felé vette az irányt. A világ egyik legszebb vasútvonalán a svájci Alpokba indult. A táj tényleg lenyűgöző volt. Csend és nyugalom, amerre csak a szem ellát. És hegyek, hidak, alagutak – megszámlálhatatlan mennyiségben. A római napsütés és virágpompa után kicsit furcsa volt ismét havas hegycsúcsokat látni, de Babetta ennek is élvezte minden pillanatát. Közben észre sem vette, hogy egyre lassabban halad. A pálya kezdett olyan meredekké válni, hogy a kicsi lány szinte már csak egy helyben járt, majd mintha elkezdett volna visszafelé gurulni. Soha nem gondolta volna, hogy kifog rajta egy pálya... Ekkor azonban egy kisebb lökést érzett a hátsóján, és már száguldott is fölfelé.

– Csak élvezze a tájat! – hangzott hátulról a jó tanács. A híres Bernina Expressz volt az a hatalmas panorámaablakaival, aki kérés nélkül is udvariasan besegített Babettának a hegymenetben, így a kis mozdony mégiscsak feljutott több mint kétezer méter magasra. Igaz, még most sem nagyon érti, hogy lehet egy ilyen meredek pályán fogaskerekek nélkül feljönni, de a lényeg, hogy sikerült.

Folyt. köv.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. április 24.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujzag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „*Újabb Utasellátó vendéglátóegység nyílt a Batthyány téren*”
A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Bányai Éva** olvasónknak!

IDÉN ÜNNEPLI 50. SZÜLETÉSNAPIJÁT A HAZAI VASÚTI KÖZLEKEDÉS... (A FOLYTATÁST LÁSD A REJT-VÉNYBEN)	EBBE AZ IRÁNYBA	LIBAVÉ-LEMÉNY!	AZ ITTRIUM VEGY-JELE	DARUVAL ERRE A HELYRE TESZ	KIRÁLYI, RÖVIDEN	19. SZ.-I FESZTŐ (KÁROLY)	AZ ERBI-UM VEGY-JELE	GRAMM	FIGYEL-MEZTE-TES	A... TRENK JOKAI-MŰ	INDULAT-SZÓ	VILÁGOS	RÓMAI 1-ES	FOTÓ	ÁBRAHÁM SZÜLŐ-VÁROSA	
1																S
	3		FRANCIA DIVATCÉG TRAKTOR-MÁRKA				IDŐKÖ-ZÖNKÉNT EGY, ANGOLUL						IDŐSZAK, KORSZAK FÉLIG ÉBER!			
AZ IRÍDI-UM VEGY-JELE		UGYANIS RADIÁN, RÖVIDEN				AZON A HELYEN ÉRME ÖLDALA				PÜRÉ SZANA-TÓRIUM-BA KÜLD					BAR, RÖVIDEN SZEMÉ-LYED	
BOROSTA (TRÉFÁS)					MUZSIKA					BECÉZETT RÓBERT KILO-MÉTER				TERBIUM GAZDAG		
METRÓ JELE	2	ÉTEL-ÍZESÍTŐ			41	CSUPA SZÍV FELSŐ VÉGTAG							BARNÁS LŐSZÍN CSAPÁS, NAGY BAJ			
RIMÁNKO-DIK, KÖ-NYÖRÖG			AZ ELEKT-RON JELE ANGYALI RANG!		KAVICS KERTI VIRÁG					FUTÓ-MADÁR KALODA RÉSZÉ!			A -VÁ PÁRJA NÉMA RAB!		UGYAN, DEHOGY! AZONOS BETŰK	
BETŰT, JELET VÉS		LEHETŐ-SÉG, MÓD HORDÓ NYILÁSA								EDZŐ A FEKE-TE LOVAS						
A TÁRGY RAGJA		ARGON BELE-EGYEZŐ VÁLASZ		ÖZÖNLIK GYÓGY-SZER-GYÁR			GABONA MAGJA KONYHAI KÉSZLET									
VEGY-JELE: NI					PONT, RÖVIDEN BÍRÓSÁGI ÜGY		TALICS-KÁZ SELYMET KÉSZÍT						IDÉZET RÉSZÉ! LAO-CE IZMUSA!		TŰVÉG! NŐI SZÓLAM	
ÉN, LATINUL			DIVAT-MÁRKA RÓMAI 600-AS			ITAL, RÉ-GIESEN BOLGÁR AUTÓJEL			TESLA LAUREN-CIUM				ACIDUM ÁTŰZ PÁROS BETŰI			
ÍGY IS BECÉZIK VENDE-LINÁT					KUTYA-KARANTÉN! TÖKMAG!									LŐERŐ, RÖVIDEN NÉVELŐ		
	É															



**Idén 50 éves az M41-es sorozatú
mozdony, a Csörgő.**

