

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT
HIVATALOS LAPJA

LXXIV. ÉVFOLYAM
2024. MÁRCIUS

MÁV-VOLÁN

magazin

KEVESEBBŐL
KELL TÖBBET
SZOLGÁLTATNI

Megújult
**A NYUGATI
PÁLYAUDVAR**

VEZETŐI

„Kevesebből kell többet szolgáltatni”- Lázár János építési és közlekedési miniszter a MÁV-VOLÁN-csoport vezetőivel tartott szakmai egyeztetést

HÍREK

Hidrogénmobilitás fejlesztéséről írt alá megállapodást a MÁV, a Volánbusz, a MOL és a Waberer's, Naponta több mint 42 ezer járat adatai követhetők valós időben, Előnyös az integráció a vasúti és autóbuszos személyszállításban, Kényelmesebb lett a csomagfeladás az új automatáknak köszönhetően, Magyar Kultúra Napja – díjak, Pünkösdkor indul a Székely Gyors és a Csíksomlyó Expressz

HUMÁN

Online megtekinthetők a Lelki Egészségnapok előadásai, Munkába álltak a MÁV-VOLÁN-csoport duális diplomásai, Megszületett a bérmegállapodás, Hozzál egy könyvet, vigyél egy könyvet”

ÁLDOZATSEGÍTŐK

Ez nem munka, ez hivatás – Az Áldozatsegítő Programról dr. Tuzson Bence igazságügyi miniszterrel beszélgettünk.

KÉPEKBEN

Megújult a Nyugati pályaudvar

RÓLUNK

„Minden nap más, mások az utasok, mások az esetek” – Juhász Éva jegypénztárossal és Ferenczi Katalin személyes ügyfélszolgálati munkatársunkkal beszélgettünk

JÁRMŰPARK

50 éves a legnagyobb teljesítményű hazai gyártású villamosmozdony, a Gigant, Fiatalodott a dunaujvárosi helyi járműállomány

BÜSZKESÉGÜNK

„Kockáról kockára kell a várat építeni” – Kóródi Lajossal, a MÁV-START technológiai informatikai koordinátorával nyugdíjba vonulása kapcsán beszélgettünk

ANNO

A békéscsabai vasútállomás története

SZABADIDŐ

Vasalt úton a vasút fölött, Könyvajánló, Horgászatra fel!

32 MŰVÉSZET

„Remélem, hogy leszek majd Miska főpincér is...!”

– Beszélgetés Peller Károllyal

4

7

10

14

16

18

24

30

36

40



11 HUMÁN DUÁLIS DIPLOMAÁTADÓ A DUNAÚJVÁROSI EGYETEMEN



38 ÉLETMÓD

Tavaszi virágözön a tányéron

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



Jegyzet

Idén márciusban lezárul egy korszak a közösségi közlekedésben. És elkezdődik egy új. A terület meghatározó három nagy elem – az infrastruktúra, a járműállomány és a szolgáltatási portfólió – egyike gyökeresen átalakul. Március 1-jén gyakorlatilag nyugdíjba megy a korábbi tarifarendszer, amely már egyre kevésbé felelt meg az utasok elvárásainak. A régi rendszer két szempontból is bonyolultnak számított: nemcsak a díjtermék volt túl sok benne, hanem a kedvezménytípus és a különféle jogosultság is. Épp ez okozta a másik hátrányát: a megfelelő jegy- vagy bérlet kiválasztásához sokszor szakember segítsége kellett. Márpedig az utasok többsége szereti maga megvásárolni a jegyét, méghozzá ott és akkor, ahol és amikor ő akarja. Kényelmesen, gyorsan és a lehető legolcsóbban. A felhasználói szokások változásához a tarifarendszernek is alkalmazkodnia kell. Ennek megújulási folyamatnak ismerjük a kezdőpontját és tudjuk a célját is. A kezdőpontja a tavaly májusban bevezetett vármegye- és országbérletek rendszere volt, a célja pedig a nemzeti tarifaközösség megalkotása lesz. Vagyis egy olyan rendszer létrehozása, amelyben egyetlen díjtermékkel az egész országban, minden helyközi és helyi közösségi közlekedési járművön utazhatnak az emberek. Ezen az úton jelenti az eddigi legfontosabb állomást a március 1-jén induló új tarifarendszer. Ami nekünk, vasutasoknak és a magyar közösségi közlekedésben dolgozóknak különösen jó ömen. Hiszen Baross Gábor, a vasminiszter valaha épp egy forradalmian új tarifarendszerrel – benne a zónajegyek megalkotásával – tette a kor egyik legkorszerűbb és legsikeresebb vasúttársaságává a MÁV-ot. Épp erre utalva fogalmaztam nemrégiben úgy, hogy a mi számunkra az innováció egyúttal tradíció is.

dr. Pafféri Zoltán
 vezérigazgató
 MÁV Zrt.

Kevesebből kell többet szolgáltatni

„Ha kulcsállammá akarunk válni Közép-Európában, akkor infrastruktúrát kell építeni.”

Idén március 1-én érdemi változások következnek be a magyar közlekedés történetében és működésében. A közlekedés az egyik legfontosabb terület az ország életében, a gazdasági fejlődés fejlett mobilitás nélkül elképzelhetetlen. Lázár János építési és közlekedési miniszter a MÁV-VOLÁN-csoport szakembereivel tartott „vezetői állománygyűlést” február 15-én a Magyar Vasúttörténeti Parkban. A miniszter alapvetően a vasúti közlekedésről tartott előadást, ám mindezt történeti és gazdasági, politikai összefüggésekbe helyezte. Írásunkban a miniszteri beszéd beszámolóját olvashatják.

A tárcavezető bevezetéseként elmondta, hogy a kormánynak határozott elképzelése van arról, milyen országgá kell válnia Magyarországnak a következő évtizedekben, ennek a megvalósításához pedig nélkülözhetetlen a közlekedés fejlesztése. Mint közölte, ma az egyik legfontosabb célunk, hogy a Kárpátok vonalától délre Magyarország legyen a régió legerősebb állama. Ahhoz azonban, hogy Magyarország a térség kulcsállamává váljon, számos feltételnek kell teljesülnie a társadalomban, a szellemi innovációban és a gazdaságban, ezen belül az infrastruktúra és a közlekedés fejlesztésében, illetve működtetésében is.

Ha valóban szuverének akarunk lenni, akkor az országot gazdaggá kell tenni, ennek pedig része az is, hogy a legjobb infrastruktúrát építjük meg Közép-Európában. Ebben 2010 óta sokat haladtunk előre. Az elmúlt 14 évben ugyanakkor nem lett elég gazdag az ország, legalábbis nem annyira, mint amilyen az adottságai alapján lehetne. Ha például Ausztriát és Magyarországot hasonlítjuk össze, azt látjuk, hogy az egy főre eső bruttó hazai termékben (GDP) Ausztria jelenleg 48-50 ezer eurónál tart, mi pedig 18-20 ezernél, vagyis az „egyharmados szabály”, ami a Lajtán túli területek és a közép-európai országok között fennáll, sajnos 150-200 éve nem változik.

Gazdag országgá Magyarország leginkább egy újabb iparosítás révén tehető, ezért mindenféleképpen foglalkozni kell az „Ipar 4.0” programjával, ami egyúttal jelentős mértékű munkaerő-mobilitást is feltételez. A geopolitikai helyzetünkből adódóan a közlekedésnek – az ember és az áru elszállításának – óriási szerepe lesz a jövőben is, amit az idetelepülő gyárak igényei, azok kiszolgálása csak tovább fokoz.

„Ha kulcsállammá akarunk válni Közép-Európában, akkor infrastruktúrát kell építeni. Ez a funkció leginkább azt jelenti, hogy minden út Magyarországon keresztül vezet, a szó szoros és átvitt, intellektuális értelmében is. Ez részint sikerült, hiszen jelentős autópálya-hálózzal rendelkezik az ország. A tízmillió Magyarországon jelenleg 7,5 millió ember ér harminc percen belül négy sávos úthoz. Ez 4-5 éven belül tovább javul: körülbelül 30 percen belül 8,5 millió ember, 20 percen belül 7,5 millió éri el majd a gyorsforgalmi úthálózatot.

Ez óriási teljesítmény. Annak a munkának tehát, amit közösen elvégeztünk 2010 óta, igenis létezik az ország működésében, életében számokkal, kilométerekkel, életminőség-javulással mérhető következménye és hatása” – hangsúlyozta a miniszter.

Kevesebből többet

Az Építési és Közlekedési Minisztérium ebben a ciklusban lényegesen kevesebb pénzt fordíthat a közlekedés fejlesztésére, mint 2022 előtt. Hangsúlyozta, hogy a Covid után – még a járvány előttihez képest is – mindössze 1 százalékos hiányt tartalmazott a költségvetés, az orosz-ukrán háború kitörése azonban mindent megváltoztatott... Ez azt jelenti, hogy ebben a négyéves ciklusban – 2024-ben és 2025-ben különösen – kisebb a költségvetés mozgásteret, mint azt megelőzően, így nekünk is a kevesebből kell többet, olcsóbban és jobban szolgáltatni, mint korábban.

Ilyen helyzetben kiemelten fontos, ha nem a legfontosabb, a munkabéke megőrzése. Ugyanis annál a vállalatcsoportnál, ahol 56 ezer ember tartja mozgásban az országot, mindenképpen el kell kerülni a konfliktushelyzeteket. A munkabéke megőrzésére áldozni szükséges, ezt a szakminisztérium a munkaadóval és az érdekképviselőkkel együtt megtette. A felek január végén aláírták a hároméves bérmegállapodást, ami egyértelmű siker – hangsúlyozta a miniszter. Ez a megállapodás méltányos és fair volt, már csak azért is, mert ennek a nem túl jó állapotban levő infrastruktúrának a működtetéséhez elengedhetetlen a munkavállalók lojalitása, elkötelezettsége, hiszen nélkülük nem megy. „Megállapodtunk a munkavállalókkal, miközben a kormány tett az országnak egy olcsóbb közlekedési ajánlatot” – foglalta össze Lázár János.

Megfizethető szolgáltatás, tarifareform

A közlekedési infrastruktúra és a vasúti járműpark helyzetén nem lehet változtatni egy év alatt, de javíthatjuk a hozzáférést, adhatjuk olcsóbban a szolgáltatást. Lázár János szerint ebből adódóan nagyon fontos, hogy ha valaki nem a legjobb eszközzel szolgált, de mégiscsak szolgáltatást nyújt, ezt úgy kell megtennie, hogy az megfizethető legyen. Ezért

volt a vármegye- és országbérlet olyan lépés, amit sokan nem akartak a szakmában. Az új bérletrendszer bevezetésével többéves szakmai és politikai vita végére sikerült pontot tenni. Akik elleneztek a bérletrendszer bevezetését, azzal érveltek, hogy 30-40 milliárd forint lesz az árbevétel-kiesés. A számok viszont azt igazolták, hogy nem kevesebb, hanem több lett a bevétel, hiszen az olcsóbb bérletkonstrukcióból többet lehetett eladni, a szaldó tehát pozitív lett.

„Az új bérletrendszerrel és a március 1-től hatályba lépő tarifareformmal együtt 3,5-4 millió embernek tesszük lehetővé, hogy olcsóbban vegye igénybe a közösségi közlekedési szolgáltatásokat Magyarországon” – hangsúlyozta Lázár János. A tarifareform ennek a négyéves közlekedési ciklusnak a legfontosabb és legjelentősebb döntése. Március 1-jével 700 ezer 14 év alatti gyermeknek lett díjmentes a közlekedése, akik eddig fizettek. Az országban 1 millió 14 és 25 év közötti fiatal él, ide nemcsak a diákok tartoznak, hanem a munkásfiatalok is. Ők mostantól féláron közlekedhetnek. Budapesten tanul 200 ezer középiskolás diák, akik eddig Budapest bérletet vettek 3450 forintért, most 945 forintért kapják meg egész Budapestre és egész Pest vármegyére a vármegyebérletet. Az országban 300 ezer nyugdíjas él, akik 65 év alattiak: ők is díjmentesen utazhatnak, akárcsak 200 ezer nagycsalád. Nem beszélve a fogyatékosokról, illetve a határon túli kettős állampolgárokról, akik ugyancsak a változások nyertesei lesznek. A közalkalmazottak az eddigi 12 alkalom helyett egész évben féláron válhatnak jegyet a közösségi közlekedési járművekre. Összességében tehát ennek a többmillió utaskörnek tesszük most olcsóbbá és elérhetőbbé a közösségi közlekedést Magyarországon.

Pálya- és járműfejlesztés

„Adósak vagyunk az infrastruktúra-fejlesztéssel, a közúti és a vasúti szektorban is” – jelentette ki Lázár János. Az autópályákon kívül 31 ezer kilométer a közúthálózat hossza, amire ugyancsak ráférne a felújítás. Vasúton valamivel több mint 6 ezer kilométeren zajlik napi szintű közlekedés, és általánosságban véve ez a hálózat is rossz állapotú. A kormány elé vitt 10 éves vasútfejlesztési koncepciónak alapvetően két ága van:

a pálya- illetve a járműfejlesztés. Lázár János elmondta, hogy a vasúti pályafejlesztéshez külső forrás nem vehető igénybe, így a költségvetésből kell „kiszakítani” évi 100 milliárd forintot két éven keresztül, utána pedig emelni kell ezt az összeget, hogy megkezdődjön a vasúti pálya értelmes, fenntartható rekonstrukciója.

A másik fontos része a vasútfejlesztésnek a járműpark. Ezt leginkább piaci alapon lehet újjászervezni, hasonlóan a Volánbusz járműparkjának megújításához. A Volánbusznál alkalmazott konstrukció bizakodásra ad okot, az állammal kötött

közszolgáltatási szerződés ugyanis ott fedezetet tudott biztosítani meghatározott mennyiségű új jármű beszerzésére. Állami garanciával a MÁV-VOLÁN-csoport hitelképessé tehető függetlenül attól, hogy milyen pénzügyi finanszírozási eszközről beszélünk. Az lehet lízing, bérlet, szállítói finanszírozás, nemzetközi vagy hazai hitel, zöldkötvény, ez csupán technikai kérdés.

„Ha kiszámíthatóan működtethető a MÁV-VOLÁN-csoport, ha jó a vezetés, akkor megfelelő állami garanciával megvalósítható a piaci alapú finanszírozás a járműbeszeréseknél a vasút esetében is.

A Pénzügyminisztériummal ezt meg lehet tárgyalni” – közölte Lázár János. Ez nyilván nem az első 3-4 hónap kérdése, hiszen a költségvetési hiányt csökkenteni kell, de a következő hetekben intenzív tárgyalásokat lehet és kell folytatni arról, hogy az idei év második felében vagy 2025-ben hogyan indíthatók el a vasútfejlesztési koncepció infrastrukturális beruházásokra és a gördülőállomány megújítására vonatkozó újabb elemei is.

Putsay Gábor

„A tarifarendszer megújítása egyszer már hozzájárult a MÁV sikereihez”

A 10 éves vasútfejlesztési koncepció összességében a teljes magyar mobilitási rendszerre hatással lesz: a főszerep ugyan a vasúté, de ahhoz szervesen illeszkedik a helyközi autóbuszos közlekedés fejlesztése is. Szervezeti szinten szintén lesz változás: a cégcsoportban maradó leányvállalatok – egységes stratégiai irányítás mellett – nagyobb önállóságot kaphatnak.

A vármegye- és országbérlet jelentőségét nem lehet eléggé hangsúlyozni – közölte Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója –, hiszen ezeknek a termékeknek a sikere tette lehetővé az új tarifarendszer megalkotását. Az új díjtermékek által elindított egyszerűsítés és kiterjesztés, vagyis a nemzeti tarifaközösség irányába tett nagy lépés az, amire a március 1-jén induló új tarifarendszert felépítjük. Emlékeztetett arra, hogy a Magyar Államvasutakat egyszer épp egy hasonló innováció, a Baross Gábor nevéhez fűződő tarifarendszer-megújítás, annak részeként pedig a zónarendszer megalkotása tette Európa egyik legsikeresebb vasútvállalatává.

A szervezeti átalakulással összefüggésben a mostanában sokat emlegetett holdinggá szerveződésre utalva elmondta: nem a forma a lényeges, hanem a tartalom, mindez ugyanis alapvetően a hatékonyság növelését szolgálja. A kihívás az, hogy kevesebb emberrel nyújtsunk még több szolgáltatást a jövőben. A gazdasági és a társadalmi változásokhoz illeszkedve a mi cégcsoportunknak is egyre kevesebb munkaerővel

kell egyre összetettebb feladatot ellátnia. Ez korántsem „hungarikum”, egész Európára jellemző a szakember-utánpótlás szűkülése – tette hozzá –, amit részben a demográfiai folyamatok, részben pedig új szakmák, új készségek megjelenése, elszívó ereje magyaráz, ráadásul a vasút és a közösségi közlekedés erkölcsi és anyagi megbecsülése is évtizedek óta elmarad attól, amivel a hőskorban rendelkezett. Ez utóbbi terén talán épp az elmúlt években, konkrétan tavaly és az idei évben léptünk nagyot előre, fejtette ki a cégcsoport vezetője, aki ezzel elsősorban a hároméves bérmegegyezésre, annak részeként pedig az infláció feletti bérnövekedés garanciájára utalt.

A jelenlegi holdingszerű működéshez képest a leginkább az lesz a különbség, hogy a cégcsoportban maradó leányvállalatok nagyobb önállóságot, autonómiát kapnak. Különválnak az operatív és a stratégiai irányítás. A székházban működő holdingközpont inkább stratégiai irányítóvá válik, amelynek elsődleges oka a tízéves vasúti stratégia hatékony megvalósítása. A magyar vasút jövője címet viselő, tízéves fejlesztési koncepció

ugyanis korántsem csupán a kötöttpályáról, hanem egy olyan magyar mobilitási rendszer fejlesztéséről szól, amelyben a főszerep ugyan a vasúté, de ahhoz szervesen illeszkedik a helyközi autóbuszos közlekedés fejlesztése is. A stratégia sikeres megvalósításának előfeltétele az eddigieknél ambiciózusabb és kiszámíthatóbb finanszírozás. A többletforrás előfeltétele viszont a változás – hangsúlyozta a vezérigazgató.

A tavalyi év megmutatta – az 1-es vonal felújítása például –, hogy összefogással olyan teljesítmények elérésére is képesek vagyunk, amelyeket korábban talán magunk sem gondoltunk volna. A jövő a közösségi közlekedésé, ezt tartalmazza a tízéves vasútfejlesztési, illetve a közlekedésfejlesztési stratégia. Ez a stratégia kijelöli azt az utat, amire ennek a szakmának, ennek a hivatásnak a képviselői már régóta rá szertettek volna lépni. Az első lépés a legnehezebb, de egyúttal a legfontosabb is. Végre elindultunk együtt és a jó irányba – zárta gondolatait a vezérigazgató.

Putsay Gábor

Hidrogénmobilitás fejlesztéséről írt alá megállapodást a MÁV, a Volánbusz, a MOL és a Waberer's

A klímasemlegességi célok elérésében jelentős szerep juthat a jövőben a megújuló hidrogénnek és a hidrogéntekológiák elterjedésének. Idén januárban dr. Pafféri Zoltán, a MÁV-VOLÁN-csoport képviselőjében megállapodást írt alá a témában a MOL-lal és a Waberer's-szel. A négy hazai nagyvállalat közös célja, hogy előmozdítsa a hidrogén logisztikai és közlekedési célú hasznosítását.

A jövőben közösen vizsgálják a zöld, megújuló hidrogén előállításának lehetőségeit, logisztikáját és közlekedési célú hasznosítását. Cél, hogy teszteljék és üzemeltessék az új hidrogén üzemanyagcellás járműveket, valamint közös erővel kiépítsék az ehhez kapcsolódó töltési infrastruktúrát is. A Hidrogéntekológiai Szövetség által, a MOL Campusban rendezett HYDROGEN OPEN 2024 konferencián stratégiai megállapodást kötött a négy vállalat vezetője. Ennek értelmében a cégek a folyamatos szakmai párbeszéd és tapasztalatcsere mellett fejlesztési terveiket is egyeztetik, valamint közösen dolgoznak ki koncepciókat a hidrogén üzemanyagcellás közlekedés elterjesztése érdekében. Az együttműködés részeként a négy vállalat a hidrogénmobilitás fejlesztéséhez szükséges európai uniós és hazai kormányzati forrásokra is összehangolt projektjavaslatokkal pályázik.



Lepsényi István, a MÁV Zrt. és a Magyar Hidrogéntekológiai Szövetség elnöke

NAPONTA TÖBB MINT 42 EZER JÁRAT ADATAI KÖVETHETŐK VALÓS IDŐBEN



A Volánbusz napi több százezer utasának jelent segítséget az utazás megtervezésében, hogy immár a helyközi autóbusz-járatok közlekedésének valós idejű adatai érhetők el és követhetők a Google Térképen is.

A busztársaság helyközi járatainak menetrendje már 2017 óta elérhető a Google Térképen, a statikus információkat azonban immár valós idejű utastájékoztatói adatok váltják fel az elmúlt évek fejlesztéseinek és sikeres tesztidőszakainak köszönhetően. A fejlesztésnek hála, országos szinten napi több mint 42 ezer helyközi járat adatai jelennek meg a Google Térkép felületein. A járművek valós idejű követése a helyi járatok esetében is lehetséges, de csak azon városok

esetében, ahol az önkormányzat – mint a helyi autóbuszos közösségi közlekedési szolgáltatás megrendelője – biztosítja az ehhez szükséges technikai feltételeket. (Nyíregyházán például már adott ez a lehetőség.)

A Volánbusz célja, hogy járműkövető rendszereinek folyamatos fejlesztésével és tökéletesítésével egyre szélesebb körű, naprakész információkat és pontos tájékoztatást nyújtson utasainak. A társaság országos szinten gondoskodik a települések, megyeszékhelyek, a legfontosabb régiók és kirándulóközpontok napi, közvetlen és rendszeres kapcsolatáról egymással és a fővárossal. A helyközi járatok közel 2800 vonalon több mint 3100 települést szolgálnak ki, és több mint 60 településen biztosítja a társaság a helyi közlekedést.

Előnyös az integráció a vasúti és autóbuszos személyszállításban

Izgalmas kerekasztal-beszélgetéssel indította az évet a Magyar Vasút Club. Január 25-én a Hungrail által szervezett rendezvényen dr. Mosóczi László, a MÁV-START és a Volánbusz vezérigazgatója, dr. Kormányos László, a MÁV-START műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese, Hegyi Zsolt, szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettes, valamint Kruchina Vince, a MÁV-START általános vezérigazgató-helyettese beszélgetett a MÁV-VOLÁN-csoport tagvállalatainak integrációjáról.



Tavaly decembertől közös vezérigazgató és egyesített igazgatóság irányítja a személyszállítással foglalkozó MÁV-START Zrt.-t és a Volánbusz Zrt.-t, február elsejétől pedig hasonló belső felépítéssel működik a két cég, és több vezetői poszton közös irányítás lép hatályba. Ez az összeolvadás vagy együttműködés leginkább a közös, kölcsönös előnyök kiaknázása miatt jött létre. Az együttműködés révén a vasúti és az autóbuszos személyszállítás menetrendje, az értékesítés és a forgalom is összehangolandó, de a háttértevékenységek integrációja is gazdaságosabbá teszi a működést. Az utasnak is könnyebb, ha minél inkább úgy érezheti, egyetlen szolgáltatóval áll kapcsolatban, ezért a cél az egységes menetrend, egységes tarifarendszer, integrált jegyváltás és az integrált utastájékoztató. A járműfejlesztési stratégiáról szólva dr. Mosóczi László elmondta, hogy azt az Építési és Közlekedési Minisztérium tavaly év végén a kormány elé terjesztette, és már tárgyaltak róla.

Ez egyben lehetőséget nyújtana arra, hogy megújuljon a MÁV-START járműparkja, és két-három éven belül magyar gyártmányú járművek is érkezhettek újra a közlekedési szolgáltatóhoz. A finanszírozásról szólva a vezérigazgató elmondta: olyan beszerzéseket készítenek elő, hogy azok többféle forrásból finanszírozhatók legyenek, emellett az Európai Unió valamelyik alapjából is érkezhethet támogatás. Emellett még érvényes a villamosmozdony-beszerzésre korábban kötött keretszerződés, és az idei első fél évben kilenc további mozdonyt bérelnének az Akiemtől. Szót ejtett arról is, hogy március 1-jén jelenik meg a tízéves autóbuszos koncessziós pályázat, amin a Volánbusz jó eséllyel indul. A Volánbusz járműparkjának átlagkorát a rendszeres beszerzésekkel sikerült 10,5 évre csökkenteni, ami kedvező.

További információ a www.vasutasmagazin.hu oldalon a Hírvonal rovatban olvasható.

Kényelmesebb lett a csomagfeladás az új automatáknak köszönhetően

Már 21 vasút-, 6 autóbusz-, és 5 HÉV-állomáson helyezhetnek el, vagy vehetnek fel csomagot útközben a közösségi közlekedést választók a MÁV-VOLÁN-csoport és a GLS Hungary együttműködésének köszönhetően. Legutóbb 13 vasúti és 6 autóbusz-állomásra telepített a GLS csomagautomatákat. Az új berendezéseknek köszönhetően munkába menet vagy hazafelé is egyre több helyszínen, könnyen megoldható a csomagfeladás, illetve átvétel. A 2022-ben aláírt megállapodás értelmében a GLS még öt vasútállomáson telepít a meglévőknél kívül csomagautomatákat.



Magyar Kultúra Napja – díjak



2024. január 22-én, a Magyar Kultúra Napja tiszteletére rendezett gálaműsoron Juhászné Zsáka Katalin és Juhászné Antal Gabriella díjat vehetett át.

Juhászné Zsáka Katalin az ének-zenei és énekkari területen kimagasló teljesítményével és értékteremtő munkájával elévülhetetlen eredményeket szerzett. Szolnok városban a Kodály Zoltán Gyermek-kórus és a MÁV Férfikórus életében végzett karnagyi tevékenységével egyedülálló kulturális értéket teremtett, így méltó a Szolnok Megyei Jogú Város Közgyűlése által alapított **Kaposvári Gyula-díjra**.

Juhászné Antal Gabriella ének-zene szakos mestertanár értéktelítő, hagyományörző és a közművelődést lelkiismeretesen támogató tevékenysége és kiemelkedő eredményei alapján, valamint a hosszú évek óta Szolnokon végzett munkájának megbecsülése jeléül **Béres-díj Szolnok kultúrájáért** kitüntetésben részesült.

A Juhászné Antal Gabriella által vezetett **Szakajtó Népzenei Együttes** pedig a Magyar Kultúra Napján „**Kaposvári Gyula-díjban**” részesült.

Pünkösdkor indul a Székely Gyors és a Csíksomlyó Expressz

Idén immár 15. alkalommal indul útnak május 17-én 16 kocsival a csaknem fél kilométer hosszú Össz nemzeti Zarándokvonat a Csíksomlyói búcsúba.

A Kárpát-Észak Utazási Iroda és a MÁV-START által közösen közlekedtetett, egyesített vonatként induló Székely Gyors és Csíksomlyó Expressz utasai nemcsak a búcsút kereshetik fel pünkösdkor, hanem a Történelmi Magyarország, az egykori Magyar Királyság ezeréves határára is eljuthatnak a szerelvényvel. Mosóczi László, a MÁV-START vezérigazgatója elmondta, hogy idén a vonat Dél-Erdélyen keresztül jut el Székelyföldre, majd négy nap múlva Észak-Erdélyen át tér vissza Magyarországra.

A Misszió Tours szervezésében pedig idén is közlekedni fog a Boldogasszony és a Misszió Zarándokvonat május 16. és 19. között.

További információ a www.vasutasmagazin.hu oldalon olvasható.





A Lelki Egészségnapok rendezvényein Pál Feri mentálhigiénés szakember, dr. Kádár Annamária mesepszichológus és Klein Dávid expedíciós hegymászó tartott előadást. A rendezvény keretein belül megtartott MÁV-TÉKA programon kollégáink is megosztották inspiráló élettörténeteiket: ezúttal Valiczko Szilvia, Némethy Péter, Lupsea György, Oláh Éva, Eszik Orsolya és Kabai Zoltán előadását ismerhették meg a résztvevők. A mentálhigiénés rendezvénysorozat előadásai már megtekinthetők www.vasutasmagazin.hu oldalon a Támogatlak rovatban.

Népszerű szakemberek előadásai

Pál Feri mentálhigiénés szakember **ÉN-mi-mindenki - az önmegvalósítás lehetőségei** című előadásában a fizikai és mentális jóllét összefüggéseiről beszélt és arról, hogyan érhetünk el sikert az önmegvalósításban úgy, hogy közben családjunk is boldog és egészséges maradjon.

Légy a saját életed mesehőse! Dr. Kádár Annamária pszichológus előadásában az életbátorságról és az önmegvalósítás útjáról beszélt, kiemelve a komfortzónából való kilépés és a kreativitás fontosságát. Arra ösztönöz, hogy vegyük kezünkbe az életünk irányítását.

Klein Dávid expedíciós hegymászó motivációs előadásában a **kitartásról és céljaink eléréséről** számolt be: hogyan lehet az életben és a munkában felmerülő kihívásainkat eredményesen kezelni. Elmesélte, hogyan szembesült a lehetetlennek tűnő küldetésekkel, mint például a Broad Peak, az Annapurna és az Everest megmászása, és milyen megoldásokat talált a nehézségekre.

MÁV-TÉKA - munkatársaink személyes történetei

Valiczko Szilvia a Volánbusz Kabinet munkatársa. **Utam a fürdőszobai dűdolgatástól a színpadig** című előadásában arról mesélt, felnőttként hogyan valósult meg a gyermekkori álma, hogyan lett az életének meghatározó része az éneklés, az operett-színjátás.

Némethy Péter a MÁV műszaki szakelőadója Miskolcon. **Mit tanít nekem egy ötéves?** című előadása a kisgyermekes lét egy izgalmas aspektusára hívja fel a figyelmet: nem csak mi tanítjuk a gyermekeinket, hanem mi is tanulunk tőlük.

Hogyan nyertem reménységet a hit által? **Lupsea György** a MÁV-SZK szegedi rendszerszervezője. Története egy hosszú út megéléseiről szól: a talajt vesztett, reménytelen állapotból hogyan talált vissza szeretteihez, és egy biztosabb, reményt adó élethez. **Oláh Éva** a MÁV ügyviteli szakelőadója. Saját történetén keresztül szembesült azzal, hogy milyen sok viselkedészavarral, autisztikus tünetekkel küzdő gyermek és fiatal vesz bennünket körül, és a pánikbeteg számuk egyre nő. **Életem autista gyermekemmel - utam a kétségbeeséstől az élhető megoldásig** című előadásában bemutatta, hogy egy kilátástalannak tűnő helyzetből is van kiút.

Eszik Orsolya és **Kabai Zoltán** a MÁV-START belső trénerai, akik mindketten elveszítették egy-egy számukra fontos hozzátartozót. Magyarországon különösen aktuális és nagyon nehéz témáról, az öngyilkosság után itt maradók gyászunkjáról beszéltek **Önkezés és gyászunk** című formabontó, közös előadásukban.

Minden előadás megtekinthető a www.vasutasmagazin.hu oldalon a Támogatlak rovatban.

Duális diplomaátadó a Dunaújvárosi Egyetemen

Munkába álltak a MÁV-VOLÁN-csoport duális diplomásai



A MÁV Zrt. végzős duális hallgatói: Schmidt Ákos, Sós Benedek, Suska János, Kiss Mária pályaaorientáció és toborzás vezető, dr. Hegyi Lúcia humánpolitikai szakértő

A MÁV-VOLÁN-csoport nyolc éve vesz részt a felsőoktatási duális képzésben. A gyakorlatorientált képzési programhoz egyrészt a Széchenyi István Egyetem (SZE) közlekedésmérnöki, villamosmérnöki és építőmérnöki, a Dunaújvárosi Egyetem (DUE) mérnökinformatikai vagy gépészmérnöki nappali alapképzéseit megkezdő hallgatók, másrészt a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME) villamosmérnöki nappali mesterképzését megkezdő hallgatók csatlakozhatnak.

A Dunaújvárosi Egyetemmel közös duális képzésben az idei évben csoportszinten nyolc hallgató szerzett duális diplomát. A MÁV-nál egy mérnökinformatikus és egy műszaki menedzser, a MÁV-START-nál pedig két gépészmérnök hallgató diplomás munkavállalóként, az eddigi szakmai gyakorlati helyén dolgozik tovább. A munkáltatói jogkörgyakorlók egyre szívesebben élnek a munkaerő-utánpótlás ezen formájával. Ennek oka egyrészt az, hogy a képzésbe bevont hallgatók szakmai munkája már az egyetemi képzési idő alatt is hozzáadott értéket jelent a szakmai gyakorlóléte számára. A hallgatók lelkesek, lendületük és Z generációs szemléletük innovatív ötleteket eredményez, szívesen vesznek részt fejlesztő jellegű projekteknél.

A duális képzés másik nagy előnye, hogy a vállalati mentorok támogatását élvező hallgatók az egyetemi elméleti tudásuk

kiegészítéseként komoly szakterületi gyakorlatot szereznek, és munkavállalóként integrálódnak a szakmai szervezetbe, megismerve a vállalati kultúra sajátosságait. Mindezek által a diploma megszerzését követően szinte kész szakemberként kapcsolódhatnak be a vállalat munkájába.

A duális képzésekre az idei évben április 30-ig várjuk a 2024 szeptemberében egyetemi tanulmányaikat megkezdő diákok jelentkezését! A pályázatokat a MÁV-VOLÁN-csoport karrier oldalán keresztül lehet benyújtani.

Dr. Hegyi Lúcia, Pályaaorientáció és toborzás szervezet
Fotó: Dunaújvárosi Egyetem

Megszületett a bérmegállapodás



A január végén aláírt bérmegállapodás értelmében januárig visszamenőleg emelt bért kapott a MÁV-VOLÁN-csoport valamennyi munkavállalója, ugyanis január 31-én, még az utolsó pillanatban a KKSZ és a SzAKSZ vezetése is csatlakozott ahhoz a csoportszintű bérmegállapodáshoz, amely három év alatt összességében átlagosan legalább 28,4 százalékos alpbéremelést garantál dolgozóinknak. Ebből 2024-ben 17 százalékos, de legalább 70 ezer forintos emelés jár bruttó 600 ezer forintos alpbérrészig. A megállapodás további garanciát biztosít 2025-re és 2026-ra is, hiszen infláció felett emelkedik a munkavállalók bére. Valamennyi, kollektív szerződés kötésére jogosult vasutas, HÉV és autóbuszos szakszervezet aláírta január végén

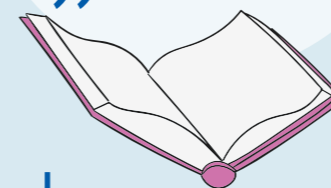
a bérmegállapodást. A béremelés annak a hónapnak az első napjától érvényes, amelyben a megállapodást a szakszervezetek aláírták, vagyis a munkavállalók januárig visszamenőleg megkapták az emelt bért. Lázár János, építési és közlekedési miniszter közölte: „a megállapodással mindenki nyert, a munkavállalók biztosak lehetnek abban, hogy a következő három évben az infláció felett emelkedik a bérük”. Hozzátette: a MÁV-VOLÁN-csoport így a korábbinál kiszámíthatóbb feltételek mellett, jobb tervezési képességgel valósíthatja meg a megújulási programját. Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója kiemelte: „Ez a megállapodás bátran nevezhető történelminek, hiszen jelentős változások kezdetét

A MÁV-VOLÁN-csoport érdekegyeztető tanácsának január 30-i ülésén, melyen Lázár János építési és közlekedési miniszter is részt vett - többfordulós tárgyalássorozat után -, bérmegállapodás született a vasutas és HÉV-szakszervezetekkel, amely három év alatt összességében átlagosan legalább 28,4 százalékos alpbér-emelést garantál az érintett munkavállalóknak. A vállalatcsoport két reprezentatív autóbuszos szakszervezete, a Közúti Közlekedési Szakszervezet (KKSZ) és a Szolidaritás Autóbusz-közlekedési Szakszervezet (SzAKSZ) január 31-én írta alá a megállapodást.

jelöli. A hároméves megállapodás évekre előre biztosít valódi bérnövekedést a munkatársainknak, miközben megteremtí az a kiszámíthatóságot, amely a vállalatcsoport átalakításához és modernizációjához szükséges. Mert a közös célunk ez, olyan céggé tenni a MÁV-VOLÁN-csoportot, amely hatékonyabban működik, így egyre jobb szolgáltatásokat nyújt az utasainak és egyre biztosabb jövőt, jobb perspektívát kínál a munkavállalóinknak. Ma nagy lépést tettünk ebbe az irányba.” A hároméves bérmegállapodás preambulumban a szakszervezetek kifejezték elkötelezettségüket a MÁV-VOLÁN-csoport újraszervezésének, korszerűsítésének támogatásában, és megerősítették a folyamatban való részvételüket is.



„Hozzá egy könyvet, vigyél egy könyvet”



Szakszervezeti kezdeményezésre a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete (MTSZSZ) és a MÁV Zrt. 2022-ben megállapodást kötött az olvasás munkavállalók körében történő népszerűsítése, könyvek méltó elhelyezése, kezelése és széles körű hozzáférhetőségének biztosítása érdekében, amely egyúttal a fenntarthatóságot is szolgálja.

A megállapodás keretében elsőként a Kerepesi úti székház földszintjén lett könyvespolc kihelyezve, amelyről bármely munkavállaló elvihet egy könyvet, illetve el is helyezhet ott könyveket. A program sikerét látva felmerült az igény Békéscsabán is, ahol a forgalmi iroda előterében helyezték el a könyvespolcot, amelyet 2024. január 26-án Mondy Miklós szegedi pályavasúti területi igazgató és Novodonszki András MTSZSZ alelnök adott át. Mondy Miklós elmondta, hogy nagyon örült a kezdeményezésnek, és ahogy eddig is, ezután is támogatni fog minden hasonló ötletet. Tekintettel arra, hogy napjainkra a kézzel fogható, papíralapú könyvek használata visszaszorul, felkarolunk minden olyan kezdeményezést, amely értéket teremt ebben a felgyorsult világban. Szegeden és Kecskeméten néhány éve avattunk azonos elven működő kultúrvárót, illetve könyvespolcot, amely az utazóközönség számára kínál könyveket, és amely a visszajelzések alapján az utazást minőségi idővé változtatja. Reméljük, hogy a munkavállalók részére Békéscsabán kihelyezett könyvespolc hasonlóan sikeres lesz és beváltja a hozzá fűzött reményt, ami elsősorban a könyv olvasás népszerűsítése.

Novodonszki András kiemelte: az MTSZSZ az érdekképviseleti tevékenysége mellett, a társadalmi szerepvállalás jegyében fontosnak tartja, hogy az értéket képviselő nyomtatott könyvek ne vesszenek el. Az olvasás legyen újra népszerű tevékenység. Sokan sok időt töltünk utazással, használjuk ki ezt az időt hasznosan, olvassunk könyvet.





Ez nem munka, ez hivatás



Lassan két éve működik együtt a MÁV-VOLÁN-csoport az Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Programjának minél szélesebb körű megismertetésében. Vállalatcsoportunk vállalta, hogy mind a saját munkavállalóinkat, mind pedig az utasokat folyamatosan tájékoztatja azokról a szolgáltatásokról, amelyeket az állam nyújt a krízishelyzetbe került áldozatoknak. Az Áldozatsegítő Programról, a folyamatosan bővülő központokról dr. Tuzson Bence igazságügyi miniszterrel beszélgettünk.

Augusztus óta tölti be az igazságügyi miniszteri posztot. Az áldozatsegítés továbbra is kiemelt terület a minisztérium életében?

Természetesen igen, szívügyünknek tekintem, folytatjuk az elődöm által megkezdett munkát, és 2025-re minden vármegyeszékhelyen elérhetőek lesznek munkatársaink a bajba került embertársaink számára. Immár tizenhárom áldozatsegítő központ, valamint három áldozatsegítő pont működik Magyarországon. Ezekben a helyeken az áldozatok különböző formában kaphatnak segítséget, ha bajba kerültek, legyen szó jogi, anyagi, vagy pszichológiai segítségről. Az új áldozatsegítő központok mellett

pedig a büntetőjog területén is szeretnénk változásokat elérni. Azon az állásponton vagyunk, hogy a bűnelkövetők megbüntetése mellett elsősorban az áldozatokra kell odafigyelni. Ha valaki egy erőszakos bűncselekmény áldozatává válik, akkor joggal félhet attól, hogy miután kijön az elkövető a börtönből, akkor ismételt megkezeletés várható. Erre jelenleg nincsen megfelelő védelmi mechanizmus a magyar jogrendszerben, ezen változtatni akarunk. Mindez azt jelentené, hogy mielőtt egy erőszakos bűncselekmény elkövetőjét feltételeesen kiengedik a börtönből, meghallgatják az áldozatát is. Meg akarjuk teremteni, hogy lehessen olyan magatartási szabályokat

előírni, amivel az elkövetőket távol tarthatjuk az áldozattól. Számunkra az áldozatsegítés témája kiemelten fontos, mégis aggódom a jövőre nézve, hogy Európa egyes országaiban visszalépés figyelhető meg ezen a területen. Nagyobb teret adnának a prostitúciónak, amely a leánykereskedelem területén komoly problémákat okozhat. Vagy említhetném azt az elképzelést is, ami szerint a kisebb súlyú bűncselekmények esetében nem kellene börtönbe kerülnie az elítélteknek, hanem lakóházakban – úgynevezett börtönházakban – helyeznék el a bűnelkövetőket, ahonnan akár dolgozni is járhatnának. Ezek a javaslatok már nemcsak, hogy nem

áldozatsegítő központok, hanem egyenesen a bűnelkövetés terén tesznek engedményeket. Mi ezzel az elképzeléssel nem értünk egyet, minden erőnkkel azon leszünk, hogy ezt a trendet megállítsuk.

Terveznek még idén áldozatsegítő központot nyitni? Hogy áll a hálózat, mely városokban érhető el már most ilyen központ?

Biztosan tudom mondani, hogy februárban Kaposváron nyitunk újabb központot, majd várhatóan tavasszal Székesfehérváron átadjuk a 15. Áldozatsegítő Központot. Jelenleg Budapesten, Miskolcon, Szombathelyen, Pécsen, Szegeden, Kecskeméten, Veszprémben, Szolnokon, Nyíregyházán, Debrecenben, Egerben, Békéscsabán és immáron Zalaegerszegen is működik az Igazságügyi Minisztérium által megnyitott és üzemeltetett központ. Salgótarjánban, Érden és Siófokon pedig Áldozatsegítő Pont várja a hozzájuk fordulókat.

Hogy kell elképzelni egy áldozatsegítő központot? Milyen segítséget lehet igénybe venni?

Fontos, hogy a bizalom minél gyorsabban kialakuljon az áldozatsegítő szakember és a bajba került áldozat között, ennek pedig fontos eleme, hogy egy oldottabb, barátságos környezetbe érkezzen az, aki belép az Áldozatsegítő Központ ajtaján. Minden központunkat ennek megfelelően tervezzük meg, alakítjuk ki. A központok szolgáltatásai térítésmentesen mindenki számára elérhetőek, rászorultságra való tekintet nélkül. Nagyon felkészült szakembereinkkel dolgozunk, akik a jogi tájékoztatás, érzelmi támogatás, és

pszichológiai segítségnyújtás mellett – vagy ezek összegzéséeként – érdekvédelemért tevékenységet is végeznek, mely kiterjed az ügyviteli közreműködésre is.

Mi a legnagyobb kihívás, mellyel mostanában szembe kell néznie az áldozatsegítő központoknak?

Jelenleg az online térben elkövetett csalások, ez teljesen egyértelmű. Éppen ezért létrehoztunk egy munkacsoportot, amely az online csalásokkal foglalkozik. Ennek célja, hogy a megfelelő büntetőjogi, valamint szervezeti lehetőségeket biztosítsa. Elejét akarjuk venni az online csalások terjedésének. Innen üzenem a csalóknak, hogy elkapjuk őket és elnyerik a méltó büntetésüket! Szintén fontos kiemelni, hogy az Igazságügyi Minisztérium tavaly tavasszal csatlakozott a KiberPajzs Edukációs Programhoz. Az online elkövetett csalások száma az elmúlt időszakban folyamatosan emelkedett, így a jövőben is nagy hangsúlyt fogunk helyezni a fogyasztói tudatosság növelésére. Ezeket a csalásokat ugyanis döntően az áldozat aktív közreműködésével hajtják végre a csalók. Az online világ és a digitalizáció gyorsabbá és kényelmesebbé tette az életünket, miközben megelégedtünk arról, hogy ennek veszélyei is vannak. Az Igazságügyi Minisztérium fogyasztóvédelmi és áldozatsegítési területe folyamatosan azon dolgozik, hogy a megelőzés fontosságát hogyan erősítse a társadalomban. Az újabb és újabb csalási módszerek mindenkit elérhetnek, akinek van bankszámlája, bankkártyája, illetve internetes vásárlást bonyolít le. Figyelmükbe ajánlom a saját honlapunkat, a vansegitseg.hu mellett a kiberpajzs.hu oldalt is, ahol részletesen

lehet tájékozódni és informálódni annak érdekében, hogy felvértezzük magunkat a csalókkal szemben.

Miben tud segíteni az áldozatsegítő központ egy kibercsalás áldozatának?

Az Áldozatsegítő Központban szakembereink tájékoztatást és segítséget nyújtanak a bűncselekménnyel kapcsolatban szükséges bejelentések megtételében, igény esetén jogi tanácsot is adnak számukra. Az érzelmi és pszichológiai támogatás nagyon fontos ezekben az esetekben. Hiszen, ahogy említettem, sokszor az áldozat „segítségével” történik meg az átverés, így nem ritka az önostorozás, önhibáztatás mely természetesen érthető reakció az átvert ember részéről. Sajnos előfordul olyan is, hogy az elkövetők az áldozat bankszámláján lévő összes pénzt leveszik. Ilyen helyzetekben lehet nagy segítség az azonnali pénzügyi segély, melyet a kormányhivataloknál lehet igényelni, és azt a célt szolgálja, hogy az áldozat meg tudja oldani az életét addig, amíg nem kapja meg a következő havi jövedelmét. Fontos hangsúlyozni, hogy ez nem kártalanítás, hanem a mindennapi élet folytatásához nyújtott segítség.

Azt szoktuk mondani, hogy a legjobb bűncselekmény az, amely meg sem történik. Ez fokozottan igaz az online térben elkövetett bűncselekményekre is. Ha azonban mégis bekövetkezik a baj, az Áldozatsegítő Központokban és Pontokban dolgozó munkatársaink mindent megtesznek, hogy segítsenek.

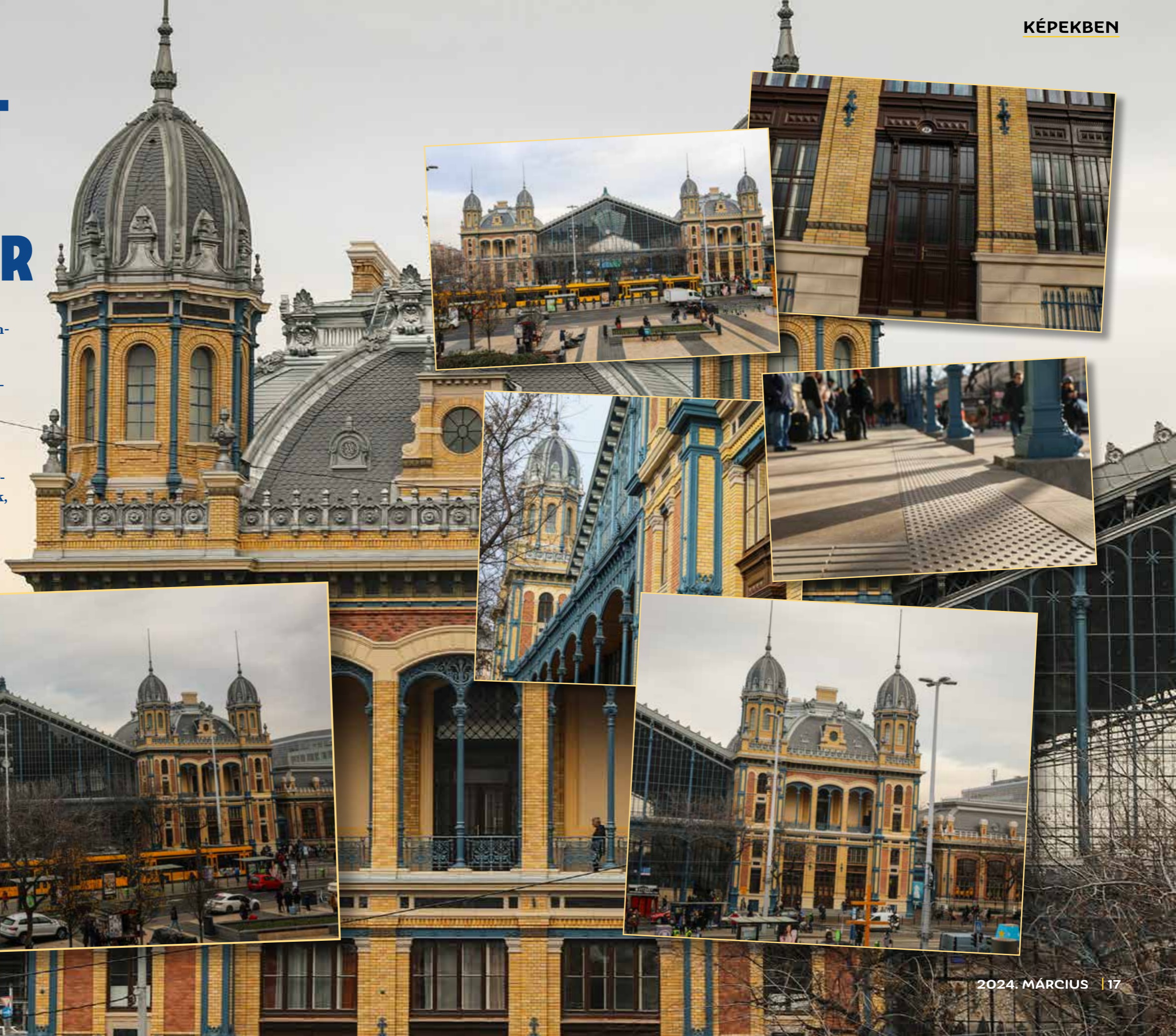
Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ

Az új áldozatsegítő központok kialakítása mellett a büntetőjog területén is szeretnénk változásokat elérni.

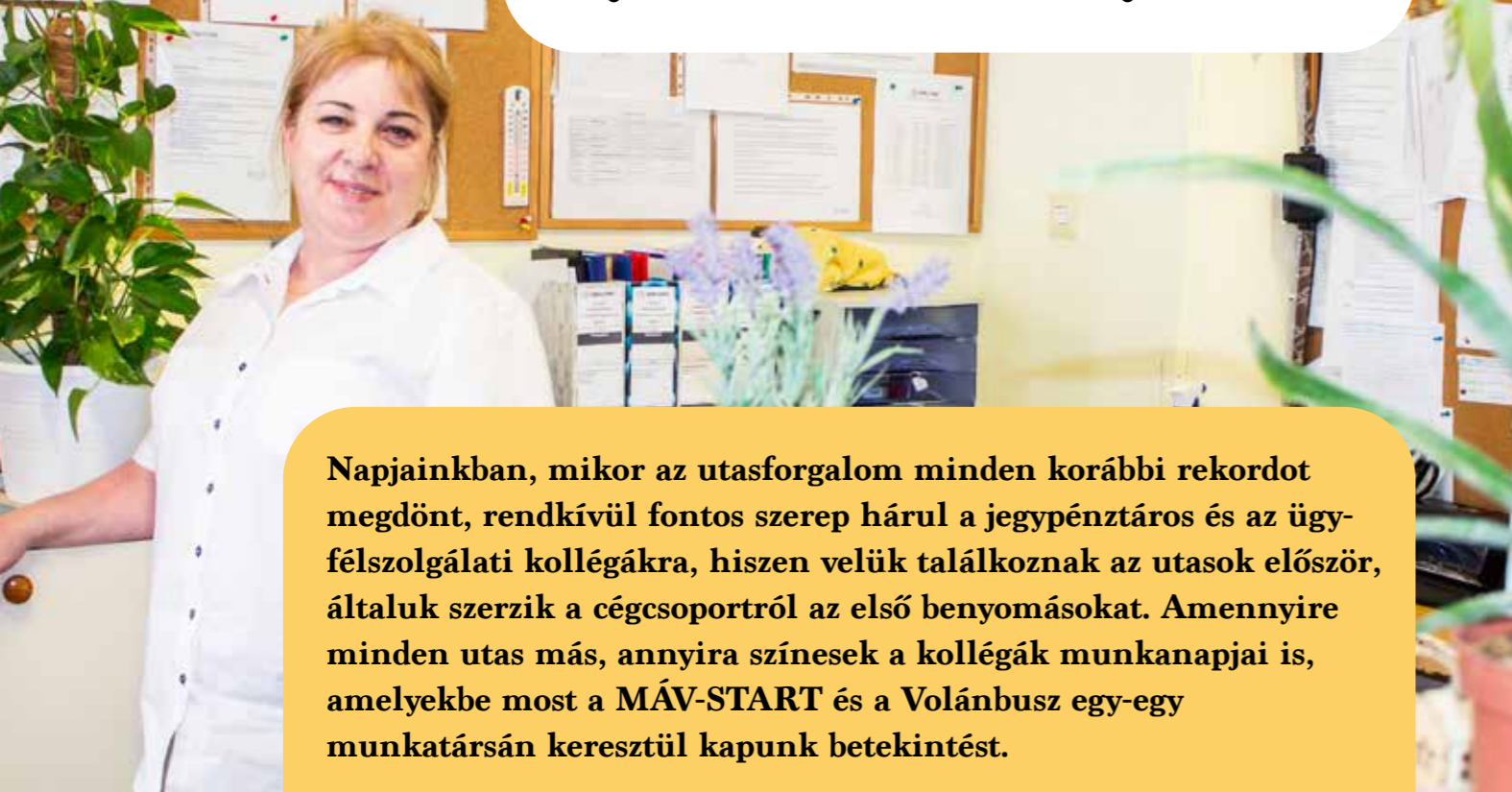


A MEGÚJULT NYUGATI PÁLYAUDVAR

A tavalyi évben elvégzett munkálatoknak köszönhetően teljesen megújult a Nyugati pályaudvar Teréz körút felőli homlokzata, a tornyok és a főlépcső. A felújításon számos magasépítési szakember és több mint ötven restaurátor dolgozott azért, hogy az eredeti pompáját visszakapja az épület és megőrizzék az utókor számára is. A Nyugati pályaudvaron folyamatban vannak még a keresztaluljáró felújításához és a hozzátartozó peronlift cseréjéhez kapcsolódó munkálatok, melyek idén, 2024-ben fejeződnek be.



„Minden nap más, mások az utasok, mások az esetek”



Napjainkban, mikor az utasforgalom minden korábbi rekordot megdönt, rendkívül fontos szerep hárul a jegypénztáros és az ügyfélszolgálati kollégákra, hiszen velük találkoznak az utasok először, általuk szerzik a cégcsoportról az első benyomásokat. Amennyire minden utas más, annyira színesek a kollégák munkanapjai is, amelyekbe most a MÁV-START és a Volánbusz egy-egy munkatársán keresztül kapunk betekintést.

A helyszín Sárbogárd vasútállomás. Egy utas álldogál a pénztárnál, és a Mecsek IC folyamatos késése miatt elégedetlenkedik. Egyszer csak kiszól egy hang, és már maga a hangszín is azt sugallja, hogy hamarosan megoldódik a probléma. A „hang”, azaz Juhász Éva jegypénztáros, óriási türelemmel és rutinnal, határozott kedvességgel kezeli az ügyet, majd néhány perc múlva egy nyugodt, hálás utastól vesz búcsút. Harmincöt éves jegypénztárosi pályafutása alatt óriási rutinra és emberismeretre tett szert. A kezdeti elköteleződése azonban remek oktatóinak köszönhető, akik megtanították, mit jelent a vasút. A pontos definíciót minden valószínűség szerint, ha álmából keltik is, fel tudja idézni.

Mióta dolgozol a vasútnál? Hogy indult a pályafutásod, és milyen stációk követték?

1989-ben Székesfehérváron kezdtem jegypénztárosként, ahol egy rendkívül kedves kollégánál mindenre megtanított: a szakma szeretetére, szépségére, de mindenkinek felett türelemre. Ha nem szólt semmit, akkor tudtam, hogy jól csinálom. Én sárbogárdi vagyok, és 1991-ben kaptam arra lehetőséget, hogy itt helyezkedjem el. Azóta is itt vagyok. Van olyan nap, hogy ki se megyek a pénztárból, ennek ellenére minden nap más, mások az utasok, mások az esetek.

Mit szeretsz a legjobban a munkádban?

A leendő utasaimat, akik jönnek hozzám, és elégedetten távoznak.

Hogyan hat rád az utaspanasz, hogyan tudod különválasztani a munkát a magánélettől?

Minden panasz más. Próbálok megnyugtani az utast, és ez többnyire sikerül is. Ha egy visszatérítési igénybejelentőt adok neki, akkor már mindjárt másképp viszonyul. Azért vagyok itt, hogy őket várjam. Úgy tudom, hogy rám utaspanasz még nem érkezett, a dicsérő észrevételek pedig melengetik a lelkemet, és még jobban ösztönöznek. Azt viszont már megtanultam, hogy az itteni problémákat ne vigyem haza. A cicáim és gyerekeim társaságában kapcsolódom ki. Igaz, ők már felnőttek, de minden este küldök nekik mesét. Mozdonyvezető férjemtől pedig minden szolgálat kezdetén úgy búcsúzom, hogy hazavárlak.

Tudnál említeni olyan esetet, aminek a kezelése fejlődést okozott?

A gépesítés kezdetén akadtak némi nehézségek. Talán a legnehezebb váltás a JÉ-re való átállás volt, de ebben a rendszerben is a mai napom volt az 1224. nyitásom.

Milyen támogatást kapsz ahhoz, hogy jól tudd végezni a munkádat?

A kollégáimmal mindent megbeszélünk, segítünk egymásnak mindenben, legyen szó szolgálatcseréről, valamilyen probléma megbeszéléséről vagy tapasztalatcseréről. Részt vettem tréningeken is, és nagyon szeretek oktatásra járni. Már abból is rengeteget tanul az ember, ha csak meghallgatja mások tapasztalatait.

Tavalyelőtt Vasutasnapon Te is a kitüntetettek között voltál. Milyen érzés volt és mire gondoltál, amikor átvette a vezérigazgató-helyettesi dicséretet?

Amikor az igazgató úr elővette a borítékot, eszembe se jutott, hogy a kitüntetésadásra szóló meghívót nyújtja át, ahol majd én vehetem át az elismerést. Azon a Vasutasnapon rendkívül megtisztelve éreztem magam. Csupa öröm, boldogság és büszkeség voltam. Ezért érdemes dolgozni, hiszen előbb-utóbb mindenki munkáját elismerik.

Ugyanekkor a Volánbusz budapesti központjában, a Népligetben található Utazási Centrumban Ferenczi Katalin személyes ügyfélszolgálati munkatárs várja az utasokat.

Mióta dolgozol a Volánbusznál? Hogy indult a pályafutásod, és milyen stációk követték?

2019 óta vagyok a társaságnál; egy barátnőm dolgozott itt, ő mesélt a munkájáról, és mikor megüresedett egy pozíció, ő ajánlott, én pedig szívesen jöttem.

Mit szeretsz a legjobban a munkádban?

A távolsági és nemzetközi utaskapcsolatnál, ahol én dolgozom, nagyon komplex a feladatkörünk: a hagyományos pénztárosi munka – jegyek, bérletek eladása – mellett többek közt panaszbejelentések kezelésével, a csoportos utazási igények kezelésével, vagy éppen számlák kiadásával is foglalkozunk. Minden munkafolyamatot szeretek csinálni, talán az áll hozzám a legközelebb, amikor idegen nyelven kell segítséget, információt nyújtani, és tudom kamatoztatni az angol, illetve román nyelvismeretemet.

Hogyan hat rád az utaspanasz, mennyire terhel meg, hogyan tudod ilyenkor különválasztani a munkát a magánélettől?

A kollégákkal együtt azt vettük észre, hogy az elmúlt nagyjából egy évben mintha türelmetlenebbeké váltak volna az emberek,

sokkal idegesebbek az utasok – persze, tisztelet a kivételnek, mert szerencsére sokan udvariasak, higgadtan kommunikálnak. De furcsa, hogy szinte mindenkinek ott van a kezében az okostelefon, egy kattintásra minden információ, mégis mindenre tőlünk várják a megoldást, és ha kicsit várni kell vagy nem olyan választ kapnak, amilyet szeretnének, akkor rögtön panaszt tesznek. Az nyilván nem jó érzés, amikor panasz érkezik a munkámra. Amikor ilyen helyzet adódik, foglalkoztat az ügy, és végiggondolom, hogy mit lehetett volna másképpen csinálni, hol lehetne változtatni, de a magánéletem és a munkát igyekszem szigorúan különválasztani. Ahhoz, hogy a munkámat jól tudjam végezni, elengedhetetlen a stabil családi háttér, de ez visszafelé is így van, a kettő kölcsönösen feltételezi egymást: nem lenne kiegyensúlyozott a magánéletem, ha este vagy hétvégén azon stresszelnék, hogy mi volt a Népligetben. Munka után a család kerül fókuszba, akörül forognak a gondolataim, hogy mi van a fiammal, mi történt vele az iskolában, mire kell készülni holnap. Szerintem ez így egészséges.

Tudnál említeni olyan esetet, aminek a kezelése fejlődést okozott?

Az elmúlt években jó néhány rendhagyó helyzettel szembe kellett néznünk, a koronavírus-járványtól egészen a múlt decemberi szak-szervezeti sztrájkig; a Covid első időszakában ráadásul telefonon működött az ügyfélszolgálat, csak így tudtuk kezelni a problémás eseteket. De fejlődést okozó eset bármikor adódhat; ma például egy diák egy olyan útról szeretett volna viszonylatigazolást kapni, amelyet három átszállással tett meg, de a mi rendszerünkben az iskolától a lakhelyig szól a viszonylatigazolás, ezért a kollégákkal összedugtuk a fejünket, hogy ilyen helyzetben mi a teendő.

Milyen a munkahelyi kollektíva? Mennyire támogató a közeg?

Ahogy említettem, szerteágazó a feladatkörünk, ezért nem meglepő, hogy egy adott tevékenység, például az éves bérletek eladása az évnek jellemzően egy adott szakaszában, néhány hétig-hónapig csúcra jár. A „dömpingidőszak” után majdnem egy évig „pihen” az adott feladattípus, aztán, amikor újra előkerül, nyilván fel kell eleveníteni az ismereteket. Ilyenkor mindenki átnézi a saját jegyzeteit, ha pedig olyan szituáció áll elő, ahol nem egyértelmű, hogy mit kell csinálni, akkor átbeszéljük a dolgot, illetve felsőbb szintről kérünk útmutatást. Az előbbi, viszonylatigazolós példa is jól mutatja, hogy csapatban dolgozunk, mindenki segíti a másikat, amiben tudja. Itt most nyilván a munka a fő téma, ezért elsősorban ezt emelném ki, de olyan jó a közösség, hogy az összetartás nemcsak a munkában, de a magánéletben is működik.

Völgyi Katalin - Volánbusz KIG



Rólunk írták...

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

Az alábbi ügyben szeretnék egy adott jegyvizsgálóval kapcsolatban – pozitív – észrevételt tenni, mert nem csak elmarasztáskor kell számot adni a tényekről, hanem ilyen esetben is. 2024. február 5. napján a Hatvanból Szolnok felé 17:01 órakor induló S820-as személyvonat útja során az alábbi esemény történt: Jászberény állomáson felszállt egy férfi, aki gyakran utazik ezzel a járással és igencsak nagyhangú ember. Jegyet sosem szokott venni, igyekszik mindig megkerülni a jegyvételt. Ez történt tegnap is. Jászberény és Jászboldogháza állomások között a jegyvizsgáló a jegy felmutatására kérte az utast és mivel nem volt jegye, így megkérte a szükséges jegy megvételére. Az adott utas közölte, hogy nem fog jegyet venni, amire közölte a jegyvizsgáló, hogy a jegy vételétől nem tekinthet el. Az utas ekkor elkezdett kiabálni a jegyvizsgálóval és mindenféle káromkodást vágott a fejébe. Közölte azt is, hogy ha akarja, akkor szállítsa le a következő állomáson a jegyvizsgáló. Ezt azért közölte az utas, mert egyébként mindig a következő állomáson, Jászboldogházán száll le a vonatról, tehát semmiféle hátránnyal a számára nem jár az, ha ott szükséges leszállnia a jegy hiánya miatt. A jegyvizsgáló közölte az utassal, hogy mivel a következő megállóhely a férfi úti célja, ezért szükséges megvennie a jegyet.

Azt szükséges kiemelni, hogy a jegyvizsgáló az utas folyamatos hangoskodása és pocskondiázása ellenére is végig normális hangon, türelmesen járt el. Mivel a jegyvizsgáló – helyesen – nem tekintett el a jegy megvételéről, így az utas nagy háborgás közepette végül megvette a jegyet, majd azt követően is hangos káromkodással illetve a kalauzt, még annak távozása után is. Szeretném jelezni, hogy az adott jegyvizsgáló ebben a szituációban dicséretre méltóan, példamutatóan járt el. Az utas durva hangnemű viselkedése ellenére is higgadt maradt, és nem hagyta, hogy az utas szabálytalanul, ingyen utazzon a vonalon. Kérem, hogy ha van rá lehetőség, akkor ezt az észrevételt juttassák el a jegyvizsgáló felettesei részére, mert az úr megérdemli, hogy ilyen, felháborítóan viselkedő utasok ellenére is legyen a munkájának becsülete és pozitív visszajelzése.

A dicséret Kiszél István, szolnoki vezető jegyvizsgáló kollégánkat illeti.

UTAZNI JÓ!

Januári nap, szerda, 17-én délután. A Nyugatiból 14.20-kor induló Tokaj IC-vel jöttem Szolnokra. Leszállva, buszra várva nyúlok a telefonomért, a zsebem üres. Egy villanás: az ülésen, a vonaton hagytam a telefonomat! Vissza az állomásra, a vonat elment. Kétségbeesve futok a pénztárhoz, és izgatottan magyarázom a pénztárosnak a problémám. Megnyugat, mindjárt felhívja a vonaton a jegyvizsgálót. De többen jegyre várnak mögöttem, a mellette lévő, éppen szabad kolléganőjének „ad át”. Ő percekkel belül eléri a kalauzt, elmondom, hol ültem. A kalauz arra kér, mondjuk be a telefon hívószámát, hogy a kocsiban meghallja, hol csörög. Egy perc talán, és megvan a telefonom. (Nem kell kétségbe esnem, hogy eltűnik többször többtucat fontos telefonszám) A jegyvizsgáló leadja Püspökladányban a forgalmi tisztnek, mehetnek érte. Négy nagyszerű ember egy segítő csapatát vált. Remélem, a tisztelt Vezetőség rájuk talál, köszönő tisztelettel. Dicséretet érdemlő négyes: A 17-én 14.20-kor induló Tokaj IC kalauza, a 15.40–16.00 óra között dolgozó szolnoki pénztárosok, az ebben az estében Püspökladányban szolgálatot adó forgalmista. Feszítetté vált napom volt, négy utazással. Mind a négy vonat kényelmes, tiszta, jól klimatizált, percnyi pontossággal. És a személyzet emberi melegségével. Köszönöm!

R. J.
Szolnok

GÉPTÉR podcast: NEKÜNK ÉS RÓLUNK SZÓL

A GÉPTÉR, a MÁV-START vállalati podcastje 2022 októberében debütált. A társaság Képzés és szervezetfejlesztés munkatársai azzal a céllal hívták életre, hogy a már meglévő belső kommunikációs csatornákat kiegészítve egy új platformon értesülhessenek a kollégák a vállalattal kapcsolatos fontos információkról, érdekességekről, adott esetben jobban megismerjék egy-egy szervezet funkcióját vagy a kollégákat a vasúton kívül is. Mostanra már 32 adást hallgathattunk végig.



A BGOK stúdiójában a podcastfelvételeken mind ez idáig több mint 50 vendég fordult meg. Az adásokban az ország minden régiójából érkező, különféle beosztású interjúalanyok révén a vasút mindig újabb és újabb szegmensét ismerhetjük meg.

Hol egy fontos esemény, mint egy szakmai konferencia vagy az Utascentrum megnyitása, hol egy jeles naphoz kötődő adás születik, mint nőnapkor a mozdonyvezető hölgyek, gyereknapkor vasutas gyermekek vagy Valentin-napkor vasutas párok, hol a sínek világának egy-egy érdekesebb területére, mint a Gyermekvasútra vagy az Utasellátóra irányul éppen a figyelem. Állandó tematikus rovatok is születtek: ilyen többek között a „Mit csinál a...”, ahol különféle szervezetek mutatkozhatnak be, míg a „Mentál” rovat fókuszában a lelki egészség áll. Egy azonban közös az összes adásban: a vasútról és nekünk szólnak, közelebbről is bemutatva az embereket, akik nap mint nap biztosítják milliók mobilitását.

Az alkotók, Czihó Barbara, Eszik Orsolya, Mlecsenkov András és Kabai Zoltán, trénerként, szervezetfejlesztőként rengeteg érdekes kollégával kerültek közelebbi munkakapcsolatba. Sokat beszélgettek velük a pályafutásukról, az életükről, az őket foglalkoztató kérdésekről, amelyek a társaság szempontjából is fontosak. A kezdetekkor

azzal a céllal ugrottak fejést a podcast műfajába, hogy ezekből az élményekből minél többet meg tudjanak osztani a vasutas közösséggel olyan módon, hogy a szakmai tartalom mellett az összetartozást is erősítse.

A Géptér kéthetente megjelenő adásait a kezdetekhez képest még egyszerűbben, csupán néhány kattintással elérhetjük. A Vasutas Magazin felületén kívül mostanra a hírlevelekben kiküldött linkeken regisztráció nélkül hallgathatók az adások a MÁV-START YouTube csatornáján, valamint a belső hálózaton.

A podcast szerkesztői számára rendkívül fontosak a kritikai észrevételek is, hiszen ahogy fogalmaztak, „ebből tudunk tanulni”. A hallgatói visszajelzéseket, témajavaslatokat a podcast@mav-start.hu címen várják.

„Hallgass be a GÉPTÉRBE!”

Völgyi Katalin



ÚJTARIFÁK



MÁRCIUS ELSEJÉTŐL ÚJ TARIFA-RENDSZER TESZI EGYSZERŰBBÉ A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉST

A közösségi közlekedésben az elmúlt évtizedek legjelentősebb tarifareformját hajtja végre az Építési és Közlekedési Minisztérium, valamint a MÁV-VOLÁN-csoport, ezáltal március elsejétől teljesen új rendszer váltotta fel a korábbi kedvezményrendszert. Az új tarifarendszerrel összességében mintegy 3,5-4 millió embernek válik egyszerűbbé és a korábbinál olcsóbbá, egyes esetekben ingyenessé az utazás, továbbá kollégáink számára is egyszerűsödnek a vizsgakövetelmények.

Március elsejétől az egyéni és a családi utazás nemcsak egyszerűbbé, de még a jelenleginél is kedvezőbbé válik. Az új rendszerben nem lesz szükség többé bonyolult igazoló dokumentumokra, pecsételni való űrlapokra vagy – az életkort igazoló okmányon kívül – külön fényképes igazolványokra. Egyszerűbbek és áttekinthetőbbek lesznek a havi díjtermékek is, ugyanis a jelenlegi 15 bérletkonstrukció helyett csupán kettő marad, a vármegye- és az országbérlet. A kedvezményes vármegye- és országbérletek változatlan feltételekkel maradnak igénybe vehető, de a jogosultak köre kiegészül. Az új bérletrendszerben tarifából is kétféle marad: a teljes árú és a 90%-os ked-

vezményt adó, a menetjegyek esetében pedig megszűnik a 90%-os, a 33%-os és a 20%-os kedvezménykulcs, így – a teljes árú és a díjmentes változat mellett – kizárólag az 50%-os kedvezményt adó menetjegyek maradnak.

Életkor alapján járó kedvezmények

Minden 14 év alatti és 65 év feletti utasunk díjmentesen, minden 14 és 25 év közötti utasunk pedig félárú jegy igénybevételével utazhat.

Tanulók kedvezményei

A 25 éven aluliak diákigazolvány nélkül, az életkoruk alapján jogosultak 50%-os kedvezményrel vagy díjmentesen utazni. Azonban

csak a magyar nappali vagy esti tagozatos diákigazolvánnyal rendelkezők jogosultak a kedvezményes bérletek használatára. A levelező jogviszonyú hallgatók kedvezményes bérletet továbbra sem válthatnak, az életkor alapján járó kedvezményrel viszont élhetnek.

Díjmentesség nagycsaládosoknak, fogyatékkal élőknek

Március elsejétől díjmentesen vehetik igénybe a helyközi közlekedést a fogyatékkal élők és a tartós betegek (MÁK-kártyával rendelkezők, a tartós betegséggel küzdők, a fogyatékkal élők) és kísérőik.

A helyjegyköteles vonatokon (pl.: IC-ken) éppúgy helyjegyet kell váltaniuk, mint korábban. Azok a nagycsaládosok is díjmentességben részesülnek a jövőben, akik eddig igénybe vették a nagycsaládosok utazási kedvezményét. Ez akkor vehető igénybe, ha a két szülő közül legalább az egyik és a gyermekek közül legalább három együtt utazik.

Közalkalmazottaknak korlátlan utazás

A költségvetési szervek és intézmények dolgozóit, így például a közalkalmazottakat, a pedagógusokat, az egészségügyi dolgozókat és a tűzoltókat stb. korlátlan számú utazáshoz igénybe vehető – mindössze regisztrációhoz kötött – 50%-os kedvezmény illeti meg. Az átmeneti időszakban, vagyis az első hónapokban a „pecsételés igazolás” felmutatásával élhetnek a minden utazásra járó kedvezménnyel, később pedig a digitális regisztrációt követően. A digitális regisztráció indulásáról és az emiatt bekövetkező változásokról tájékoztatni fogjuk a nyilvánosságot.

Új napijegyek: Vármegye24 és Magyarország24

A két új díjtermék 24 órás érvényességű, amelynek a kezdete elővétel esetében meghatározható az érvényesség kezdeti napjának vagy időpontjának megadásával. A felhasználhatóságuk megegyezik az ország- és vármegyebérletével. A vármegyei változat a feláras, azaz helyjegyköteles vonatokon nem használható. Egyik sem váltható kedvezményesen, ugyanis az egy-egy teljes hónapra szóló, kedvezményes vármegye- és

országbérletek ára eleve alacsonyabb ezeknél. Az új Magyarország24 napijegyek érvényesek a HÉV-eken a „kék” és „sárga” Volánbuszokon, valamint a vonatokon (helyjegyváltása mellett még a helyjegyköteles is) Budapesten és azon kívül is.

A Vármegye24 napijegyek nem érvényesek helyjegyköteles vonatokon (még helyjegyet váltva sem), ám elfogadjuk a HÉV-eken a „kék” és „sárga” Volánbuszokon, valamint a legtöbb vonaton Budapesten kívül és belül. Budapesten belül (a városhatáron belüli megállók közt) még helyjegyköteles vonatokon is lehet utazni ezzel.

Fontos különbség, hogy az Országbérlettel és a Pest vármegyebérlettel ellentétben a napijegyeket a BKK járatain nem fogadják el.

Vármegyebérlettel vagy Vármegye24 napijeggyel nem vehetők igénybe a feláras vonatok Budapesten kívüli szakaszokon, így ezekhez helyjegyet sem lehet vásárolni. Ha az InterCity vonat feláras és nem feláras kocsikkal is közlekedik, úgy a felármentesen igénybe vehető kocsikban és szakaszokon a vármegyebérlet is használható. Ugyanez a helyzet akkor, ha a helyjegyköteles vonatot az út felármentes szakaszán vennénk igénybe: ilyenkor a vármegyebérlettel is utazhatunk.

Utazás Budapesten és Pest vármegyében

Az új tarifarendszer része az a megállapodás is, amely március 1-jétől Budapesten és a főváros agglomerációjában teszi egyszerűbbé, olcsóbbá és igazságosabbá a közösségi közlekedést.

A helyközi járatokon kívül a fővárosi közösségi közlekedést is igénybe vevők számára kiemelten előnyös változás, hogy március elsejétől a BKK járatain is elfogadják a Pest vármegye bérletet és az országbérletet is. Ezek március 1-jétől tehát érvényesek a vonatokon, HÉV-eken, metrókon, villamosokon, helyközi és helyi buszokon és trolikon is.

A Budapest határán rendszeresen átutazóknak érdemesebb a Pest vármegye- vagy az országbérletet választani, ugyanis azokkal közel ugyanannyi pénzért sokkal több szolgáltatás vehető igénybe. A feláras vonatok 2. osztályú részerei országbérlettel, Pest vármegyebérlettel, Magyarország24 és Vármegye24 (PEST) napijegyekkel is igénybe vehetők Budapesten belüli utazásra is.

A Budapest-bérlettel is kedvezőbb lesz az utazás

A Budapest-bérlet korlátozás nélkül felhasználható a helyközi járatokon, azaz a vonatokon, a HÉV-eken, a buszokon Budapest határain belül, ezenkívül természetesen a BKK járatain, a metrókon, villamosokon, buszokon és trolikon is. A feláras vonatok, azaz helyjegyköteles vonatok (InterCityk, nemzetközi vonatok, railjetek) 2. osztályú kocsijai helyjegy nélkül igénybe vehetők a főváros közigazgatási határain belül a Budapest-bérlettel is. A vállalati országbérlettel ugyanúgy igénybe vehető majd a BKK szolgáltatása.

Minden szükséges információ az ujtarifa.hu weboldalon érhető el.



50 ÉVES A LEGNAGYOBB TELJESÍTMÉNYŰ HAZAI GYÁRTÁSÚ VILLANYMOZDONY, A GIGANT

A nehéz tehervonatok és a hosszabb személyvonatok vontatásához a MÁV 5000 lóerő teljesítményű villamosmozdony-sorozatot rendelt a Ganz-MÁVAG gyártól az 1970-es években. A V63-as sorozatszámot kapó Gigantok máig népszerűek a hazai közlekedésben és a hazai gyártású gépek közötti sebességrekordot is ez a típus tartja.

A jármű vezető tervezője Vizelyi György volt, a felépítmény formája Simon Károly 1971-es vázlatai alapján készült. A már korábban kikísérletezett tirisztoros szabályzással az első mozdonyt, a V63 001 pályaszámút 1975. december 22-én, a V63 002-öt pedig december 27-én vette át a MÁV. Mindkét mozdony még nyugati elektronikával rendelkezett. A V63 003, V63 004, V63 005, V63 006 és V63 007 pályaszámú nullszériás mozdonyok 1980–1981-ben készültek, immár magyar elektronikával és forgóvázal. 1984-től a Krupp Művektől megvásárolt licenc alapján más, jobb futástulajdonságú forgóvázakkal kezdődött meg a szériamozdonyok építése: 1988-ig 49 darab készült el belőlük, így összesen 56 tagot számlált a Gigant-flotta. 2023-ban 51 gép volt fenntartásba bevonva még. Érdekessége volt a két prototípusnak, hogy a szériamozdonyokhoz képest 200 mm-rel alacsonyabbak voltak, ezért a tetőkerten egy kis „sámlit” kellett kialakítani, hogy az AoP 317-es sorozatú áramszedő normál működési magasságban elérje a felsővezetékét.

A már forgalomban nem lévő Gigantok közül a V63 002 V63 001-re számozva a Magyar Vasúttörténeti Parkban szimulátornak átalakítva, eredeti festéssel állították ki, a V63 001, V63 003 és V63 005 pályaszámú gépeket viszont lángvágóval szétvágva semmisítették meg. 2019-ig a V63-as mozdonyokat Budapest-Ferencváros, Dombóvár és Nyíregyháza vontatási telephelyek között osztották szét. A 100-as pályaszámcsoporthoz kizárólag a Ferencvárosi fűtőház mozdonyállományát erősítették. 2019-ben a ferencvárosi Gigantokat Dombóvárra állomásoztatták, mert Ferencváros kapta meg a MÁV Taurus és Traxx mozdonyait.

160-ra alakítva

1992-ben kezdődött meg a végül 10 darabos V63 100 sorozat átépítése. Ezek a mozdonyok megváltoztatott fogaskerék-áttétel, módosított vonatbefejező berendezést, elektronikus sebességmérő és adatrögzítő berendezést kaptak (TELOC 2200).

Engedélyezett maximális sebességük 160 km/h lett. A 10 db mozdony pályaszám: V63 138, V63 143, V63 144, V63 150, V63 151, V63 152, V63 153, V63 154, V63 155, V63 156. A kísérletek a V63 006 pályaszámú nullszériás géppel kezdődtek. Pályaszám 1992-től V63 106 lett. A gépet a kísérletek befejezésével, majd hosszas félreállítás után felújították és visszazámolták. Az elektronikája és a más áttételű kerékpárjai azonban megmaradtak a mai napig. A magyar gyártású mozdonyok sebességrekordját a V63 106-os mozdony tartja 197 km/h-s sebességgel, amit próbatúrák alkalmával értek el vele, még az 1990-es években.

Korai ETCS próbálkozások

2006-ban a V63 048, V63 138, V63 151 mozdonyokon üzembe helyezték az ETCS nemzetközi vonatbefejező berendezéseket, a három mozdonyt folyt az ETCS-tesztüzem a Budapest–Hegyeshalom vonalon. 2008 decemberében a Szlovák Vasút, a ŽSR a V63 138 mozdonyt tesztelte a Pozsony–Nagyszombat vonalszakasz frissen telepített ETCS-elemeit. Később még több V63 típusú mozdonyba telepítették az ETCS L1 fedélzeti berendezést. Az érintett pályaszámok: 040–042, 046, 047, 049, 143, 144, 150, 152–156.

A 100-as Gigantok nagy hiányossága volt, hogy nemzetközi forgalomban nem vehetnek részt, így az 1-es vonalon az ÖBB Sissi és Taurus becenevű mozdonyai vontatták a nemzetközi vonatokat a MÁV Taurus és Traxx mozdonyainak megérkezéséig. Az ETCS-sel is rengeteg probléma akadt időközben, így a 100-as Gigantok visszaalakítása mellett döntöttek. A mozdonyokból az ETCS-t kiserelték, emiatt nem tudnak már 160 km/h óra sebességgel haladni. Ennek okán a pályaszámuk visszaesett a nullás pályaszámcsoporthoz. Az áttételhez nem nyúltak. A mozdonyokat ilyenkor szükség szerint lakatolják és fényezik is. Az első ilyen mozdony a 630 053 pályaszámú mozdony lett, ezt követte a 630 050-es, majd a 630 054-es gép. A program 2022. február 14-én ért véget.

A mozdony nevét tudatja a szemlélővel a mozdonysekreány oldalára helyezett tábla.

Néhány mozdony nagyjaink, elsősorban a vasútert sokat tett személyek nevét viseli:

- V63 038: Kandó Kálmán
- V63 043: Baross Gábor
- V63 053 (eredetileg V63 152): Kossuth Lajos
- V63 054: Dr. Verebély László
- V63 055: Gróf Mikó Imre
- V63 056: Gróf Széchenyi István

Néhány mozdony pedig magyar vasutas települések nevét kapta:

- V63 013: Dombóvár
- V63 017: Celldömölk
- V63 023: Püspökladány
- V63 030: Szolnok
- V63 034: Budapest-Ferencváros
- V63 035: Cegléd
- V63 036: Hatvan
- V63 052: Kiskunhalas

Irány külföld

A MÁV V63 049-es pályaszámú mozdony eljutott egészen Hollandiáig is, mikor 2001-ben a Holland Államvasutak tesztelte a 25 kV-tal villamosított Rotterdam–Zevenaar-vasútvonalat. Azért esett a választás erre a magyar mozdonyosorozatra, mert a ma már korszerűtlennek számító egyenáramú hajtásrendszere miatt meglehetősen rossz fázistényezővel rendelkezik. A próbák, mérések idején a BVHmot 200-as motorkocsival is végeztek méréseket, annak jó fázistényezője miatt.

A nullszériás mozdonyok UFC forgóvázainak futásminősége meglehetősen rossz volt, ezért a mechanikus elemekből álló lengéscsillapítókat kicserélték tisztán hidraulikus kivitelűekre.

A 004-es Gigant forgóvázait 2014-ben, a 006-osét 2013-ban, a 007-es mozdonyét pedig már korábban átépítették.

A 630 013-as pályaszámú gép 2020-ban matricát kapott az oldalaira azért, mert Dombóvár 50 éve város.

A retróitási hullám is elérte a sorozatot, a legalacsonyabb pályaszámú 004-es és a legmagasabb pályaszámú 056-os kapta meg eredeti ruháját az elmúlt években.

A 630 152 az egyetlen magyar mozdony, melynek történelme során két neve is volt. 1988 júliusától 1989 szeptemberéig a „Kiskunhalas” nevet viselte, ezt azonban egy súlyos baleset miatt leszerelték. Ekkor az egyik címer megsemmisült, a másikat leszerelték. 630 152-re alakítása óta a „Kossuth Lajos” nevet viselte, de 052-essé való visszaalakításakor újra megkapta a Kiskunhalas címet és nevet.

Molnár Zsolt



**A JÖVŐ ENERGIÁJA A FŐVÁROS VONZÁSKÖRZETÉBEN:
HIDROGÉN-ÜZEMANYAGCELLÁS AUTÓBUSZT
TESZTEL A HUMDA ÉS A VOLÁNBUSZ**



**FIATALODOTT A DUNAÚJVÁROSI
HELYI JÁRMŰÁLLOMÁNY**

Korszerűbb, fiatalabb flottával szolgálja ki a Volánbusz az utazási igényeket Dunaújváros helyi közlekedésében: 8 darab használt, de kiváló állapotú MAN A21 Lion's City típusú autóbust állítottunk forgalomba a városban. A járművek érkezését Szabó Zsolt alpolgármester és Erdős Sándor, társaságunk forgalmi üzemvezetője jelentette be.

Szolgáltatásaink színvonalának javítása érdekében folyamatosan fejlesztjük járműállományunkat. Nagy öröm számunkra, hogy az önkormányzatok rendre partnereink ezen törekvésekben, és számos településen korszerűsödhet a járműpark. 2020-ban 9 darab Mercedes O345 G típusú, használt, de kiváló állapotú csuklós autóbust irányítottunk át Székesfehérvárról Dunaújváros helyi közlekedésébe.

A legújabb járműfejlesztés eredményeként pedig 8 darab újszerű, a fővárosi agglomerációból érkezett MAN A21 Lion's City típusú jármű fiatalítja a helyi flottát, javítva az utaskiszolgálás színvonalát és mérsékelve a környezetterhelést. A beszerzésnek köszönhetően a 19 darabos járműállomány 42 százaléka korszerű EURO 6-os környezetvédelmi besorolású, 63 százaléka alacsonypadlós és csaknem háromnegyede utastéri klímaberendezéssel teszi komfortosabbá az utazást a város lakói számára. Társaságunk helyi járatain 15 autóbuszvonalon évente több mint 3,3 millió utazásról gondoskodunk Dunaújvárosban. Az utasok az átcsoportosított járművekkel a város teljes területén, valamennyi helyi viszonylaton találkozhatnak.

Volánbusz KIG



2024 első felében (januártól legalább fél éven keresztül) hidrogén-üzemanyagcellás autóbust tesztel a Volánbusz a budapesti agglomeráció helyközi vonalain. A próbaüzemre a Széchenyi Egyetemi Csoporthoz tartozó HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. egy éven át tartó demonstrációs mintaprojektje keretében kerül sor.

A magyar gazdaság jövője a zöldenergia, a kormány ezért a hidrogéntechnológia népszerűsítését és elterjedését is ösztönözi kívánja. A hasznosításra rövid távon leginkább alkalmas terep a közlekedés. Kísérleti projektjében a HUMDA az Energiaügyi Minisztérium támogatásával a közösségi közlekedésben történő felhasználás lehetőségeit vizsgálja: a fővárosi agglomeráció mellett Debrecenben, Győrben, Kecskeméten, Kaposváron, Miskolcon és Zalaegerszegen is időszakosan forgalomba állítanak hidrogén-üzemanyagcellás buszokat. A demonstrációs mintaprojekt keretében január óta Budapest, Kelenföld állomás és Szigethalom között egy hidrogénmeghajtású, Toyota CaetanoBus H2.City Gold típusú járművet próbálhatnak ki az utasok a társaságunk honlapján elérhető menetrend szerint. Az autóbusz szervizeléséről a jármű tulajdonosa, a székesfehérvári székhelyű Truck-Trailer és Parts Kft. gondoskodik. A 12 méteres, háromajtós, alacsony padlós, légkondicionált buszt a decemberi,

pozitív tapasztalatokkal zárult előkészítő szakasz és utasok nélküli tesztüzem után most legalább fél évig üzemeltetjük helyközi viszonylatokon. Az autóbusz töltése a Linde Gáz Magyarország Zrt. Illatos úti töltőállomásán történik. A Volánbusz már második alkalommal tesztel hidrogénmeghajtású autóbust a HUMDA közreműködésével: 2022 februárjában egy Solaris Urbino 12 electric H2 típusú járművel szereztek kedvező tapasztalatokat az utasok és a szakemberek. A jelenlegi mintaprojekt keretében ez a járműtípus is visszatér a Volánbuszhoz: tavasszal és ősszel Zalaegerszegen és Győrben áll forgalomba egy-egy hónapig. Környezetünk védelme szempontjából alapvető fontosságú a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, ezért társaságunk folyamatosan végez utasforgalmi próbákat különböző típusú, alternatív meghajtású autóbuszokkal. Ezek az üzemeltetési tapasztalatok elengedhetetlenek meglévő zöldflottánk további bővítéséhez is.

Volánbusz KIG

A Toyota CaetanoBus H2.City Gold főbb műszaki paraméterei:

- A jármű 35 ülő és 34 álló utas szállítására alkalmas, kerekesszék szállítására kijelölt hellyel és felszállást segítő rámpával is rendelkezik.
- Az öt üzemanyagtartályban összesen 37,5 kilogramm hidrogéngáz tárolható.
- A busz egyetlen, mintegy 20-30 percig tartó töltéssel 400 kilométert képes megtenni.
- A 60 kW teljesítményű hidrogén-üzemanyagcellás rendszer mellett 180 kW-os Siemens villanymotor és 44 kWh összkapacitású lítium-titán-oxid vontatóakkumulátorok támogatják a jármű hatékony, környezetbarát működését.

Folyamatosak a fejlesztések a világ vasútjain

2024-ben is folytatódnak a vasúti fejlesztések világszerte. Törökországban több mint ezer kilométer hosszú pálya épül meg, Ghánában és Szaúd-Arábiában pedig modern motorvonatok állnak forgalomba. Eközben pedig a finn nemzeti vasúttársaság Svédországban bővül tovább.

VASÚTFEJLESZTÉSI PROGRAM TÖRÖKORSZÁGBAN

A török kormány bejelentette a 2024-es vasúti programot, amely továbbra is nagymértékű beruházásokat tartalmaz mind az infrastruktúrában, mind az üzemeltetésben, valamint a vasúti járművek hazai tervezésében és a gyártásában. Az állami vasúti pályahálózat-működtető TCDD 49,4 milliárd török lírát kapott az elfogadott beruházási portfóliójához, amelynek értéke a jelenlegi hosszú távú finanszírozási megállapodás alapján 554,3 milliárd török líra. A 2024-es fejlesztések tartalmazzák a 433 km hosszú Ankara–Izmit nagysebességű vasútvonal befejező munkálatait és a 498 km hosszú Ankara–Izmit nagysebességű vasútvonal építési munkálatait, amelyek befejezése

2026-ra várható; valamint a 153 km hosszú Halkalı–Kapıküle nagysebességű vonal vonatbefejező rendszereit és a kapcsolódó tanácsadói szolgáltatásokat, végül további villamosításra, jelzőberendezésekre és építési munkálatokra a meglévő útvonal 2270 km-es szakaszán is fordítanak forrásokat. Ez utóbbi csomag számos útvonalat érint, többek között a Bandırma és Manisa közötti 315 km-es vonalat, a Manisa és Afyon közötti 415 km-es vonalat, valamint az Irmak és Zonguldak közötti további 415 km-es vonalat. A Torbalı–Tire, Alayun–Konya, Malatya–Elazığ, Tepeköy–Selçuk, Yolçatı–Diyarbakır – Kurtulan–Mazıdağ és Malatya–Elazığ útvonalakon is terveznek fejlesztéseket.



SVÉDORSZÁGBAN BŐVÜL A FINN ÁLLAMI VASÚTTÁRSASÁG

A finn nemzeti vasúttársaság, a VR Group megállapodott az MTR Nordic svédországi MTR Express nyílt hozzáférési személyszállítási üzletágának megvásárlásáról. Az MTRX 2015-ben indított nyílt hozzáférési szolgáltatásokat Stockholm és Göteborg között. Jelenleg napi 18 járatot üzemeltet hat Stadler Flirt X74 EMU-val és 120 alkalmazottal. A VR szerint az üzemeltetés nyereséges, a 455 km hosszú útvonalon 30%-os piaci részesedéssel és 2022-ben 350 millió svéd koronát elérő bevételekkel. A február 8-án bejelentett tranzakció svéd hatósági jóváhagyása május végére várható. „2015-ben azzal a meggyőződéssel indítottuk el az MTRX-et, hogy lehetséges még jobb vonatélményt nyújtani a svéd vonattal utazóknak, és az elmúlt kilenc évben újra és újra bebizonyítottuk, hogy ez így van” – mondta Caroline Åstrand, az MTR Nordic vezérigazgatója.

Az eladás az általános üzleti célokkal összhangban lévő kereskedelmi döntés, amelynek célja az MTRX pozitív fejlődésének folytatása. A legutóbbi bejelentés az MTR-nek a stockholmi Pendeltåg ingázó járatok üzemeltetésére vonatkozó szerződésének március 3-i felmondása előtt történt. Tavaly az MTR és a közlekedési hatóság, az SL megállapodott a szerződés idő előtti megszüntetéséről, mivel az MTR szerint „nehézségekbe ütközött a kellően magas színvonalú forgalom biztosításához szükséges pénzügyi feltételek biztosítása”. Elisa Markula, a VR vezérigazgatója szerint a felvásárlás „erősíti meglévő üzletágunk versenyképességét mind Svédországban, mind Finnországban”. A VR 2022-ben vásárolta meg az Arriva svéd regionális vonatszerződés üzemeltetési tevékenységét, az MTR Express felvásárlásával pedig belép az ország távolsági piacára.

STADLER IC MOTORVONATOK SZAÚD-ARÁBIÁBAN

A szaúdi vasúttársaság szerződést kötött a Stadlerrel a következő generációs személyszállító vonatok szállítására. A svájci gyártó szerint ezek az utasok kényelme, utazási élménye és megbízhatósága tekintetében új szintre emelik a vonatközlekedést a királyságban. A február 5-én aláírt szerződések értéke 600 millió svájci frank. A szerződések 10 vonatszerelvényre vonatkozó alaprendelést, valamint 10 évre szóló teljes körű karbantartási támogatást és pótalkatrészeket tartalmaznak. További 10 vonatra és azok karbantartására opciós szerződés van. A szerelvények 175 m hosszúak lesznek, és körülbe-

lül 320 utas befogadására alkalmasak. Két független dízel-elektromos motor-kocsival rendelkeznek, amelyek megfelelnek az európai V. fázisú kibocsátási előírásoknak. A tervezés a legújabb európai és nemzetközi szabványoknak fog megfelelni, a Stadler pedig a MENA-régióban kötött két korábbi szerződés során szerzett tapasztalataira támaszkodva a helyi éghajlati viszonyokra. A vonatok megrendelésére a Rijád és Dammam közötti keleti útvonal növekvő kereslete miatt került sor. A tervek szerint expresszjáratokat fognak üzemeltetni, megduplázva az útvonal kapacitását, amely így több mint 3-8 millió utas/év lesz.

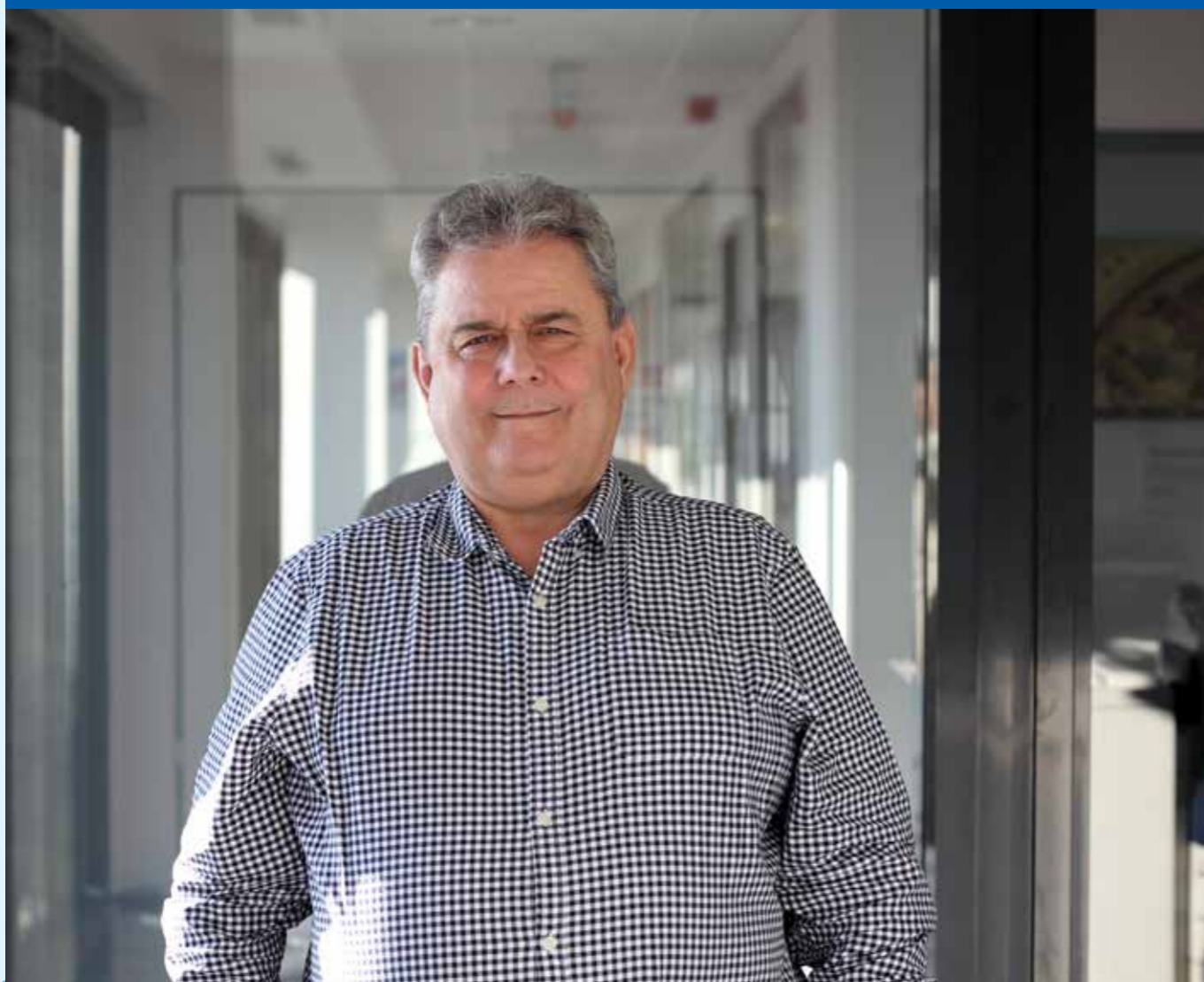


BEMUTATTÁK AZ ELSŐ GHÁNÁBAN KÉSZÜLT LENGYEL DÍZELMOTORVONATOT

A Pesa első dízel motorvonatát a Ghánai Vasútfejlesztési Hatóság számára a lengyel gyártó helyi Bydgoszcz Główna állomásán tartott ünnepségen mutatták be. Az InnoTrans 2022 vásáron 12 DMU-ra vonatkozó keretmegállapodást írtak alá, és két egységre szóló megrendelés is érkezett. A kétkocsis Regio160 DMU-k, amelyek megfelelnek az EU V. fázisú kibocsátási előírásoknak, a cseh ČD számára szállított 847-es osztályú DMU-kon alapulnak. A járműveket júniustól a Tema és Mpakadan közötti, 100 km hosszú, normál nyomtávú vasútvonalon fogják használni, amely a befejezéshez közeledik. „Ezeknek a modern vonatoknak az átadása mérföldkő a ghánai vasútfejlesztésben, amely nemcsak a vasúti ágazat, hanem az ország általános társadalmi és gazdasági fejlődése szempontjából is nagy jelentőséggel bír” – mondta Yaw Owusu, a Ghánai Vasútfejlesztési Hatóság elnöke a február 2-i leleplezésen. A DMU-kat két részre osztják, és közúton Hamburgba, majd hajóval Temába szállítják, az üzemi körülmények közötti tesztelést pedig márciusra tervezik. Krzysztof Zdziarski, a Pesa igazgatótanácsának elnöke elmondta, hogy a járművek gyártása nemcsak a rendkívül rövid szállítási határidő, hanem mindenekelőtt a különleges üzemeltetési körülmények miatt is kihívást jelent. A Pesa számára ez a megállapodás a Ghánával való együttműködés kezdetét jelenti, amely Afrika egyik legígéretesebb feltörekvő vasúti piacára.

Molnár Zsolt

„Kockáról kockára kell a várat építeni”



Több mint 43 év a vasútnál, számos munkakör, rengeteg tapasztalat. Kórodi Lajos január közepén a MÁV-START Digitális és Rendszermenedzsmint szervezetéből technológiai informatikai koordinátorként vonult nyugdíjba. Mérnöki tanulmányait követően a vasút számos területén kamatoztatta tudását és szerzett újabb tapasztalatokat, képesítéseket. Azonban ezután sem tétlenkedik, hiszen aktív szerepet vállal a jövő generációjának szakmai oktatásában. Azt vallja, csak akkor válik valakiből vasutas, ha a különböző szakterületeket alaposan, gyakorlati háttérrel együtt is átlátja.



Mesélj kérlek a vasúti pályafutásodról!

A győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola vasútépész szakán kezdődött. A mai napig nem értem, miért nem a járműgyártó szakra jelentkeztem, hiszen a családban nem volt senki vasutas, sőt a középiskolás profilomhoz is a járműgyártó szak igazodott volna. 1978-ban társadalmi ösztöndíjszerződést kötöttem velem az akkori MÁV, a tanulmányok végeztével pedig Püspökladányba vezényeltek. Vasúti felsőfokú végzettséget is szereztem: nagyforgalmi vizsga, villamos, dízelmozdonyvezetői képesítés, felsőfokú vontatási vizsga. 1981-től mozdonyreszortosként dolgoztam. 1993-ban Szolnokon kaptam egy lehetőséget, ahol 2001-ig vezetőmérnökként tevékenykedtem. Rövid ideig mozdonyvezetőként dolgoztam, majd a Fejlesztési és Kísérleti Intézetben fejlesztőmérnökként helyezkedtem el. Vontatási mérőkocsi csoportvezetőként vontatásmechanikai, energetikai méréseket végeztünk. Érdekes munka volt, itt csöppentem hirtelen a gyakorlat után elméleti munkakörbe.

2007-ben a MÁV gépészeti üzletág elkezdett foglalkozni a Mozdony Fedélzeti Berendezésekkel (MFB). Mozdonyokkal kapcsolatos gyakorlati tapasztalattal rendelkező mérnököt kerestek a berendezések által szolgáltatott adatokat feldolgozó informatikai rendszer megtervezésére

és bevezetésére. 2008-ban megalakult a Trakció, itt a csapattal megalakult az EMIG-et (Elektronikus Mozdonyvezetői Információ Gyűjtőrendszer). A MÁV-START-nál az Üzemeltetés támogatásánál, majd az Informatikán helyezkedtem el. Koordinátorként mostanáig a legtöbb technológiai informatikai rendszer felügyeletét én láttam el.

Mit érzel a hosszú pályafutásod legnagyobb sikerének?

2010 és 2020 között az EMIG és az MFB rendszerek fejlesztését igen hatékonyan ítélem meg. Az MFB azzal a célkitűzéssel indult, hogy távolról is lehessen ellenőrizni a mozdonyok gázolajmennyiségét. Végül egy összetett rendszer vált belőle, ami folyamatosan továbbfejlődik. Ilyen komplex berendezés a mai napig nincs Európában, ami a járművet, vonatot követte, a mozdonyvezető tevékenységét rögzíti, kommunikál a mozdonyvezetővel, információkat szolgáltat az irányítás számára. Több informatikai rendszerrel ellentétben abban látom a sikerét, hogy lépésenként haladtunk, a mozdonyvezetőket, illetve a reszortosok ötleteit folyamatosan építjük be. Mostanáig a tervezési folyamatban továbbra is részt vettem, az informatikai rendszerek kapcsolatrendszerét felügyelem, hiszen valahol ez az én gyerekeim.

Melyik munkakörödet szeretted a legjobban, és miért?

Minden munkámat szerettem. Azt mondják, az a munkavállaló, aki öt évenként nem újul meg, az nem is igazán kreatív. Amikor például az FKI-nál az első munkámat megkaptam, azt éreztem, én ezt nem tudom ellátni. Ott tanultam meg, hogy kockáról kockára kell a várat építeni. Ez a tapasztalat rengeteget segített az EMIG és az MFB rendszerek tervezésénél. Ha mindent akarunk egyszerre, akkor nagy valószínűséggel nem sikerül.

Mit üzensz a fiataloknak?

Ezt a szakmát szeretni kell. Rendszeresen oktatom több mozdonyvezetői tanfolyamon is. Mindenkit megkérdezek, hogy milyen iskolai végzettsége, munkatapasztalata van, miért akar mozdonyvezető lenni. Sajnos sokszor kapok olyan válaszokat, hogy gondoltam, ezt is kipróbálom. Ezzel az indítással soha nem lesz valaki vasutas. Lehet bárki elméletben képzett, ha a végrehajtott szolgálati szint tevékenységét nem ismeri, nem lesz belőle jó szakember. Meg kell ismerni továbbá a különböző szakterületeket, mert aki nem látja át komplexen a folyamatokat, nem lesz minden ismeret birtokában ahhoz, hogy jó döntés-előkészítő lehessen. Én még ahhoz a vasutas generációhoz tartozom, akivel legelőször azt tanították meg, hogy mindenki mindent köteles megtenni azért, hogy a vonatközlekedés folyamatos legyen, hiszen a vasútnak minden körülmény között mennie kell. Munkám során ezt a szemléletet mindig próbáltam átadni a fiatalabb kollégáknak is.

Milyen terveid vannak a nyugdíjas évekre?

Bár valóban elértem a nyugdíjkorhatárt, a munka egy része azonban folytatódik. Jelenleg is oktatok és vizsgázatok. Szeretek horgászni, talán idén nem üresen adom majd le a fogási naplót. A feleséggel, akít a vasútnál ismertem meg és már 5 éve nyugdíjas, azt tervezzük, hogy sokat fogunk kirándulni. Karcagon élő 84 éves édesanyjammal is szeretnék sok időt tölteni. Ahogy most elnézem, valószínűleg nem lesz elég időm mindenre.

Völgyi Katalin

„Remélem, hogy leszek majd Miska főpincér is...!”

Beszélgetés Peller Károllyal



Fotó: Emmer László



A Latabárné fia - fotó: Gordon Eszter

Operett – mennyi érzelem, sírás és nevetés, színek és muzsika van ebben a szóban! Peller Károly színész, operetténekes, táncos-komikus, író és rendező, bámulatos repertoárral rendelkezik, ő a műfaj igazi értője. Művészember, szenvedélyes, mégis megfontolt, intelligens és rendkívül közvetlen. Aki a színpadon eljátszhatja a legnagyobb szerepeket, és aki taníthatja is a következő művészgenerációt. Egy finom teára kaptunk meghívást a Komédiás Kávéházba, ahol kedves és családias kiszolgálás mellett – az Operettszínház szomszédságában – beszélgettünk az operetről, hangulatokról és érzésekről, az életről. Igazi élmény volt számunkra ez a találkozás.

A honlapján a fontosabb szerepei felsorolását látva, elámulunk a színes és bőséges tartalomtól. Mely szerepeire gondol a legszívesebben?

Hú, ez nehéz kérdés, hiszen minden szerepem fontos a szívemnek, de talán táncoskomikusként a Csárdáskirálynő Bóni grófia a meghatározó, hiszen óriási nevek vitték sikerre ezt a szerepet korábban, mint például Rátonyi Róbert, akít gyermekkoromtól tisztellek. A másik, számomra nagy hatású operettszerep, ami nagyon fontos volt, a Viktória 67. Rác Jancsija. A jelenlegi operett-repertoárból pedig a Mágnás Miska, amit Peller Annával együtt játszottunk. Csodálatos íve is van számomra a darabnak, hiszen 23 éve

Mixi grófként kezdtem, aztán voltam Pixi gróf, és amikor szegény Bajor Imi beteg lett, akkor ugrottam be helyette Miskának, és ezt a szerepet játszom azóta is. Egyébként musicalben is gyakran játszom, ebben a műfajban az egyik legkedvesebb a Szépség és a szörnyeteg. Ebben játszottam már a Szörnyeteget és Gastont is, jelenleg az óra vagyok, Mister Ketyegi. A most futó musicalek közül a nagy kedvencem a Macskafogó a József Attila Színházban, az Édeskettes hármashat Földes Eszterrel a 6színben, a Tanár úr kérem a Karinthy Színházban – ez utóbbi volt életem első apaszerepe. A Misi mokus musical, amit írtam is és rendeztem is, és most játszani is fogok benne a RaM-ArT Színházban.

És ami talán az életem legfontosabb szerepe, az A Latabárné fia című monodráma, amit a Spinoza Színházban játszom, immár két éve.

Micsoda nagyszerű és felemelő érzés lehet, ugyanakkor mekkora felelősség 75 percen keresztül egyedül a színpadon fenntartani a közönség érdeklődését...

Bizony ez így van. A darabot Győrei Zsolt drámaíró írta, egy abszolút prózai darab. Latabár Kálmán életéről szól, pontosabban hét jelenetet beszél el az életéből. Latyi édesanyja elég fiatalon szélütést kapott és ezért ágyhoz kötött beteg volt, alig tudott mozogni és alig tudott beszélni. Tulajdonképpen egy ágyhoz beszélek egészen végig.

Az édesanyámhoz, aki némán az ágyban fekszik. A hét jelenet 40 évet ölel át. A nagy nevetetőként ismert színészi életemben voltak nehéz pillanatok, mélypontok is. Az igazság az, hogy nagyon érdekes párhuzamok vannak az én életemmel. De a legcsodálatosabb az volt, amikor a Latyi kislánya, Katika, aki most már 80 éves múlt, ott volt a bemutatón, és azt mondta, hogy teljesen olyan volt, mint annak idején... apu hazajött, bement a nagyhoz és elmesélte neki a nap eseményeit. Pedig alapvetően nem vagyok egy Latabár-alkat, igazából ezért tiltakoztam is a szerep ellen, amikor fölkeríttek rá. De akkor Győrei Zsolt azt mondta, hogy itt nem a Latabár Kálmánt kell eljátszani, hanem egy színészt, aki otthon van anyukájával kettesben, mellesleg Latabár Kálmánnak hívják. Elolvastam a darabot, csodálatosnak találtam. Ezzel az egy mondatral meggyőzött, életem egyik legjobb döntése volt, hogy elvállaltam ezt a szerepet.

Művészi tehetsége más területeken is megmutatkozik, hiszen nem csupán operett- és musicaldarabokban énekel, de 1998 óta rendezőként, rendező-koreográfusként is dolgozik, és szövegkönyvíró is, illetve önálló darabokat is ír. Nagy siker volt például a 2012-ben debütált Oszti Boszi, a repülő nagymama. Honnan meríti az ötletet a szereplőihez, honnan merít ihletet a történeteire?

Ez minden darabnál máshogyan alakul. Alapvetően a semmiből ugranak be a szereplők, az események. Inkább átírni szoktam, de például az Oszti boszi teljesen saját ötlet. Ennél a darabnál a cím már adott volt, hiszen azt a színház megadta. Megvoltak a szereplők is. A csodálatos Oszvald Marikán kívül legyenek benne még egyszerű színészek, énekesek, mint Fischl Mónika, Brasch Bence, Vágó Zsuzsi. Ha boszi, akkor legyen benne, mondjuk királylány, királyfi, és egy igazi operettes, mesés alak, azaz a mézeskalácsbűvös, és legyen még egy játék baba is. Aztán egyszer csak jönnek a gondolatok, alakulni kezd a történet. Oszti Boszinak romoljon el a seprűje, mert akkor az egy tét, amiért harcolni kell. Hogy mitől tud megjavulni a seprű? Hát persze, hogy a szerelem erejétől. De legyen benne valami igazra, jóra tanítás is. Oszvald Marika mondta egyszer, hogy az operett az, ami mosolyra csalja az emberek arcát és szerelemre az emberek szívét meg azt is, hogy az operett olyan, amilyen az élet is lehetne, ha nem rontanánk olykor el.



Mágnás Miska Peller Annával - fotó: Budapesti Operettszínház



Misi mokus családi musical - fotó: Szobonyai Patrícia

Az évek szaladnak, a szerepek változnak. Én a Csárdáskirálynőben voltam már Bóni gróf 17 évig, párszor beugrottam Edwin hercegnek, és remélem, hogy leszek majd Miska főpincér is, majd később Feri bácsi, aztán majd az öreg herceg...

A Vasutas Zeneiskola Pesti Broadway Musical Stúdiójában mit tanít a növendékeknek? És miben látja a hivatása esszenciáját, amit átadhat a fiataloknak?

Csodálatos ott tanítani, ahol valamikor én is Toldy Mária növendéke voltam. Megpróbálom átadni azt a tudást, amit én is kaptam. Nagyon kedvelem a növendékeimet és élvezem a tanítást is! Elsősorban színészmesterséget tanítok, vizsgaelőadásokat szoktam nekik rendezni, néha koreográfok, például a Péntek 13 című darabot nem csak írtam és rendeztem, hanem a koreográfiát is én készítettem. A fiatal kollégák nagyon tehetségesek, nagyon jó emberek vannak minden évfolyamban. A válogatás mindig igen alapos a felvételin, sokan jönnek, sokan szeretnének felvételt nyerni. És hogy mi a színészet esszenciája? Hú, de nehéz kérdés! Egy erős átváltozóképesre, emberi beleélési képességre van szükség. Valaki másnak a bőrébe kell belebújni, és ez sokszor bizony nem könnyű. Nyilván egy csomó színészi megoldás abból indul ki, hogy én magam milyen vagyok, hogy én hogyan reagálnék egy-egy adott helyzetre. De sokszor a saját személyiségünktől, életünktől, felfogásunktól is távol álló szerepet kell eljátszani. Mert hogyan játszik egy színész például gyilkost? Bele kell lépni magunkat más emberek sorsába.

Az interjú folytatását a MÁV-VOLÁN magazin online felületén, a www.vasutasmagazin.hu oldalon olvashatják.

Hum Krisztina, Varga Zsuzsanna

CARMEN A BUDAPESTI OPERETTSZÍNHÁZBAN!

CSÁBÍTÁS ÉS SZENVEDÉLY
EXTRAVAGÁNS KÖRNYEZETBEN



Pezseg az élet a Budapesti Operettszínház háza táján! Ezekben a napokban is zajlanak a próbák Frank Wildhorn világhírű zeneszerző Carmen című musicaljének április 19-i premierjére. A Jekyll és Hyde című nagy sikerű darabot is jegyző musicalszerzőnek az örök nő szenvedélyességét középpontba állító, varázslatos darabja először kerül színre Magyarországon. A várva várt magyarországi ősbemutatót Orbán János Dénes Kossuth-díjas drámaíró, műfordító magyar fordításával és dalszövegeivel, Homonnay Zsolt Jászai Mari-díjas, Honthy-díjas színházi alkotó rendezésében láthatja a nagyközönség. A lebilincselő történet alapja Prosper Mérimée, a legendás francia novellista és regényíró 1845-ben megjelent Carmen című elbeszélése. A rendező koncepciója szerint az előadás a nő évezredek óta velünk élő csábító szenvedélyességét, valamint a férfi és a nő ösztönös és csillapíthatatlan vonzalmát kívánja bemutatni 21. századi, extravagáns környezetben. A musical cselekménye szerint egy spanyol kisvárosban eljegyzést tartanak: Mayor Mendoza, a helyi polgármester férjhez adja lányát, Katarinát José Riverához. Az esemény azonban váratlan fordulatot vesz, amikor megérkezik Carmennel az élen egy cirkuszi vándortársulat. A forróvérű, vadító, féktelen természetű lány megbolondítja Josét, olyannyira, hogy a férfi képes érte feladni addigi biztonságos, kiegyensúlyozott, jól szervezett életét. A rendező a próbákon

kiemelte a sorsszerűséget, mint a színpadi történekek szervező erejét: José bármennyire is okosan eltervezi saját életének útirányát, a döntéseiből fakadó, egymásra épülő lépcsőfokokat, Carmen megjelenésével – figyelmen kívül hagyva a figyelmeztető jeleket – szinte egy pillanat alatt romba dönti mindazt, amit addig felépített maga körül. Homonnay Zsolt rávilágított arra is, hogy sosem tudhatjuk, terveinket mikor és hol húzza keresztül a sors, és a fékezhetetlen érzelmek miként veszik át az uralmat a racionalitás felett. A Budapesti Operettszínház új, hazai ősbemutatója kivételes módon egyesíti magában a drámai zenés színházat a káprázatos látványvilágú show-elemeivel, aminek fókuszpontjában a cirkusz, mint

műfaj és színpadi környezet, áll. A produkcióban különös jelentőséggel bírnak a spanyol zenei hatások, az előadásban Luis Eduardo Castagno gitárművész is látható lesz. A Budapesti Operettszínház újabb nagyszabású bemutatójának drámai története arra inspirál mindenkit, hogy felfejtsék a darab mélyebb rétegeit; lehangoló zenéje és káprázatos látványvilága a fiatalabb generációt is elcsábítja a Carmen előadásaira, a színház sztárjai és fiatal tehetségei pedig garanciát jelentenek arra, hogy önfeledt szórakozásban lesz része minden nézőnek, amikor ellátogat a Budapesti Operettszínházba.

Az előadásra a belépőjegyek a www.operett.hu-n vásárolhatóak.



**A Magyar Nemzeti Cirkusz
30. évi Jubileumi Gálaműsora**

Európa egyik legelismertebb és legszínvonalasabb utazó cirkusza kedvezményes ajánlatokkal várja 30 éves Jubileumi Gálaműsorára a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalóit és hozzátartozóit. Az utazó cirkusz először Budapesten tart előadást, amelyre a jegyek már igényelhetők!

Kedvezményes jegyár

4500 Ft helyett 3750 Ft!

Csoportos kedvezmény:

20-50 fő esetén 3500 Ft/fő,

50 fő felett 3000 Ft/fő

2 éves kor alatt ingyenes a belépés,
több kedvezmény nem összevonható!

A kedvezményes jegy igénylése:

A megadott linken (www.vasutasmagazin.hu/szabadidő rovatában található), vagy okoseszközzel az itt található QR-kód beolvasásával elérhető űrlapon adja le kedvezményes jegyigényét, amelyet a kiválasztott előadás helyszínén található pénztárnál lehet készpénzzel vagy SZÉP-kártyával kifizetni és átvenni. Az űrlapon az előadások folyamatosan bővülnek.

Budapesti előadások

Helyszín: Budapest – Pólus Center mellett
Időpont: Március 21. – 24. hétköznap 18 óra,
szombaton 14 óra és 18 óra és
vasárnap 11 óra és 15 órai kezdettel.
Pénztárnyitás: Március 18. 12:30



További kérdés esetén keresse a Magyar Nemzeti Cirkusz kapcsolattartóját, aki készséggel és örömmel várja a munkatársak hívását: **Réz Tamás**, Művészeti főtktár
+36 (70) 228-6454 | reztamas@magyarnemzetircirkusz.hu
www.magyarnemzetircirkusz.hu

A társulat a Monte-Carlói Nemzetközi Cirkuszfesztivál és a Budapesti Nemzetközi Cirkuszfesztivál Arany-, Ezüst-, és Bronz-díjas produkcióival indul országos turnéra és ünnepli 30 éves fennállását. A cirkuszvilág legnagyobb sztárjainak lélegzetelállító produkciói már önmagukban is felejthetetlen élményt nyújtanak, ám egy több mint 2 órás világszínvonalú gálaműsorba összegyűjtve felejthetetlen élmény. Egy igazi cirkuszi szupershow elengedhetetlen eleme az élő zene, így a hamisítatlan cirkuszi hangulatért idén is a Nemzeti Cirkusz zenekara felel. A jubileumi előadásról bővebben itt olvashat: www.vasutasmagazin.hu/szabadidő

A Richter család nevével fémjelzett Magyar Nemzeti Cirkusz immár 3 évtizede garancia a minőségi szórakozásra és a magas színvonalú cirkuszi előadásra. Az Ifj. Richter József által vezetett társulat az elmúlt 30 szezon alatt Európa egyik legelismertebb és legszínvonalasabb utazócirkuszává vált. Ezt igazolja, hogy a cirkuszunk alapítója Richter József az első és jelenleg egyetlen Kossuth-díjas cirkuszművész, míg Ifj. Richter József igazgató Hortobágyi Károly-díjas, immár hétszeres Arany-díjas és ezzel Magyarország legsikeresebb artistaművésze. A Richter család világsikeri és az évtizedek alatt gyűjtött kiváló tapasztalatai mutatkoznak meg a több mint 2 órás világszínvonalú előadás összeállításán és rendezésén. A turnéről bővebben itt olvashatnak: magyarnemzetircirkusz.hu/turne

„Szépség tekintetében vezetni fog”

A békéscsabai vasútállomás története

A második magyar vasútvonal 1847-ben nyílt Pest és Szolnok között, ám a tervek szerint a végállomás Arad lett volna – Mezőtúr, Szarvas, Mezőberény, Békés és Gyula érintésével. A békéscsabai notabilitások azonban idejekorán felismerték a vasút fejlesztésében rejlő lehetőségeket, és sikerült meggyőzniük az illetékeseket arról, hogy a leendő pályát „eltérítsék” a városuk felé; már 1847-ben azzal álltak elő, hogy ha megváltoztatják a tervezett útvonalat, úgy vállalják a földmunkák elvégzését, a hídépítést és a terület kisajátítását. Még 500 ezer téglát is felajánlottak a leendő vasútállomás építéséhez.

Arad felé, félúton

Azt soha nem tudjuk meg, hogy mi lett volna, ha az aradi hosszabbítás az eredeti ütemben történik, mert az 1848–49-es szabadságharc miatt szó sem lehetett vasútépítésről. Ám az nagyfokú következtességről tesz tanúbizonyságot, hogy amikor 1856-ban ismét napirendre került az aradi vasút ügye, és ennek megvalósítására létrejött a Tiszavidéki Vasúttársaság, majd megindult a vasút 1858-ban a Szolnok és Arad között, a pálya nem a Békés–Gyula,

hanem a Békéscsaba–Lökösháza szakaszon épült meg. Pedig Békéscsaba jelentősége akkoriban jóval szerényebb volt: a korabeli lapok rendszeresen közölték az aradi vonat menetrendjét, ám az állomások közül csak a szolnoki és mezőtúri indulásokat/érkezéseket emelték ki – a napi egyetlen szerelvény 10 óra 38-kor indult Szolnokról, 12 óra 07-kor ért Mezőtúrra, Aradra pedig délután háromnegyed ötre. Persze a vasút megjelenése jelentősen hozzájárult Békéscsaba fejlődéséhez.

A településen a 19. század hatvanas éveitől kezdve elsősorban a malomipar fejlődött, de a századforduló idején már más jellegű ipari üzemek is létesültek a városban, így nem csoda, hogy az 1858-ban épült vasútállomás kezdett szűknek bizonyulni. Már 1905-ben elkészítették egy leendő, új állomás terveit, de négy évvel később csak a régi bővítésére futotta: az állomásépület jobb oldali szárnyát hosszabbították meg, bal oldalán pedig postahivatalt építettek. Az öt évvel korábban átadott csabai

villanytelep vezetkei is ekkor érték el a vasutat, korábban gázzal világítottak. A következő években több, apróbb bővítést eszközöltek az állomáson, ám komolyabb szándék csak a húszas évek elejétől érhető tetten: a trianoni döntés következtében ugyanis az országhatáron belül maradt Békéscsaba szerepe megnövekedett, az Európa legnagyobb falujaként is emlegetett város lassanként főszerepet kapott a Viharsarokban.

Nagyobb város, nagyobb állomás

1924. március 5-én a Békésmegyei Közlöny a címlapon közölte a vasútállomással kapcsolatos elképzeléseket. „Az államvasutak igazgatósága nagyvonalú terveket készített, amelyek a békéscsabai állomás kibővítését és átalakítását célozzák. A tervek szerint jóformán teljesen átalakítanák az állomást, amelyet a mainál még egyszer akkora terjedelművé bővítenének ki és új pályaudvari épülettel látnának el. Az építkezések révén nemcsak pár száz ember jutna munkához és keresethez, hanem a tervezett vasutas lakótelep felépülésével számtalan vasutas családnak lenne lakása, ami jelentős változásokat idézne elő a békéscsabai tehetetlen és abszurd lakáviszonyok terén” – olvashatták a csabaiak. A részletekből pedig kiderült, hogy nemcsak huszonöt új sín párral és új fűtőházzal bővítenék az állomást, de olyan felvételi épülettel is, amit „rendkívül szép és impozáns kivitelben, díszesen és a követelményeknek megfelelően” építenének. „A terv szerint az új békéscsabai állomás szépség tekintetében vezetni fog az összes magyar vidéki állomások között” – és hozzátették azt is, hogy ezt külföldi példák felhasználásával igyekeznek megvalósítani. „Ez az építkezés természetesen több évet venne igénybe, de a vasút azonnal hozzákezd az építkezéshez, mielőtt a kellő anyagi felkészültséget rendelkezésére bocsátják. A fűtőházat azonban még az idén megépítik, mert a mai fűtőház a forgalmat nem képes kiszolgálni és e téren folytonos zavarok vannak” – ígérték, de a cikkből az is kiderült, hogy a gyalogosokra gondolva, „fömljárók” építését is fontolóra vették.

Határidőn túl

A korábbi kétállásos fűtőház helyett 1927-ben adták át az ötször akkora kapacitású új létesítményt, ekkorra készült el a hozzátartozó 20 méter átmérőjű új fordítókorong is, de a fejlesztések ezzel még nem értek véget. „A vonatási telep a fentebb ismertetett berendezésekkel nem teljes, azzá csak akkor válik, ha a víztoronytól nyugatra eső területen az új mozdonyvezető- és fűtőlaktanyát megépítik, amely – az eddigiek szerint – már nem késztetik sokáig” – írta a Békésmegyei Közlöny, ám három év múlva ennél jóval nagyobb beruházás vette kezdetét az állomáson: hozzákezdhetek az új felvételi épület megépítésének, miután a belügyminiszter 600 ezer pengő támogatást biztosított a városnak a célra. Igaz, nem vasúti fejlesztés címen, hanem „a munkanélküliség enyhítése érdekében tervbe vett egyes közmunkák sürgős megindíthatása céljából”. 1931 októberében ismét számolt be a Békésmegyei Közlöny, hogy az épület „monumentális” lesz. „Frontszélessége 105 méter, amelyhez a régi épület 80 méteres megmaradt része csatlakozik. (...) Jobbról és balról folyosók vezet-



nek a hatalmas várótermekhez és az éttermekhez. Az épület belső berendezése teljesen modern lesz és a vízszolgáltatást az állomási vízvezeték, a fűtést pedig központi gőzfűtés látja el. Az építkezésnél közel ezer munkást kell alkalmazni” – írták, pontosan egy évvel később pedig már azt írták, hogy ugyan a munkálatok javában zajlanak, és a létesítményt 1933 tavaszán biztosan át fogják adni, de az állomásfőnökség a régi épületből már november első hetében át tud költözni az új állomásra. Csakhogy a munkálatok 1932 végén lelassultak. Az ünnepélyes átadó időpontját 1933. augusztus 20-ra módosították, majd amikor nyilvánvalóvá vált, hogy ezt a határidőt sem tudják tartani, már nem jelölték ki újabb ünnepi dátumot. A kulcsra kész állapotot végül csak 1933 őszére sikerült megteremteni, de az új állomást már nem avatta fel senki. Ezért aztán 1933. október 21-én, egy szombati napon, az ott dolgozók „nyitották meg” a kéttornyú felvételi épületet, amelyet MÁV építész, Goszleth Béla tervezett.

Régi fényében

Noha a békéscsabai vasútállomásnak a csodájára jártak és a pályaudvar a város büszkeségévé vált, nem mindenhol nézték ezt jó szemmel. „A békéscsabai vasútállomás építkezése teljesen befejeződött. A MÁV-nak egymillió pengőjébe került az új állomás. Nem tudjuk, miért volt szüksége Samarjay Lajos (1927–1934 között a MÁV elnöke – a szerk.) rezsímjének arra, hogy egymillió pengős felvételi épületet emeljen az összezsugorodott forgalmú, jelentőségében nem túlságosan számottevő vidéki városban. Tette pedig az Államvasút ezt ugyanakkor, amikor Kelenföldön a Budapestre érkező idegent olyan száználmas, hatodrangú vidéki városban is utolsó állomásépület fogadja, amely a ráakasztott »Budapest« szónak egyáltalán nem válik a becsületére” – írta a Közgazdasági és Közlekedési Tudósító 1934. május 2-án, amelyből kiolvasható, hogy az eredetileg 600 ezer pengős beruházás sokkal többbe került. Arra azonban senki sem gondolhatott, hogy mindössze tíz évig tündökölhet az állomás; 1944. szeptember 21-én bombatámadás érte, ennek során a pályaudvar összes épülete megsérült. Igaz, hogy a központi csarnok és a tornyok viszonylag épségben maradtak, de a következő majd 70 évben nem sikerült maradéktalanul helyreállítani a háború okozta pusztítást, sőt modernizáció címen egy sor olyan beépítést eszközöltek, amely kényszermegoldásnak volt mondható. Ennek fényében különösen örömteli, hogy a 2009-ben műemléki védeltséget kapott békéscsabai felvételi épületet 2013 és 2016 között teljeskörűen, az eredeti terveket szem előtt tartva, ám a 21. század igényeihez igazítva újították fel.

Legát Tibor

Tavaszi virágözön a tányéron

Színes, illatos, csodaszép – és ehető. Mi ez? Természetesen a virágok. Bár erre sokan felkapják most a fejüket, pedig az emberiség több ezer éve fogyasztja a növények díszét. Ha tudjuk mit és hogyan használjunk fel, a virágok nemcsak látványukkal, de ízükkel is elvarázsolnak.



Lehet, hogy elsőre idegenkedünk beleharapni egy virágba vagy csak dekorációnak gondoljuk a tányéron a szirmokat, azonban a gasztrobotanika, ahogy hivatalosan hívják, egyre népszerűbb, és egyre több helyen találkozhatunk vele. Gondoljunk csak az utóbbi évek „levendulaforradalmára”! Ott van a kekszen, a süteményben, a csokoládében, a fagylaltban, a szörpben, a teában, a forró csokiban, a lekvárban, a mézben... a virágja. Hagyományos, egyszerű, mégis népszerű fogás a bodzavirág palacsintatésztában kisütve, vagy a cukkini és egyéb tökfélék hatalmas sárga virágjának hasonló módon történő elkészítése vagy megtöltése. Ha pedig májusban egy akácokban sétálunk, az édes illat akaratlanul is arra csábít, hogy leszakítsunk egy virágfürtöt és beleharapjunk. Csak úgy, nyersen. És milyen jól tesszük! A fehér virág íze szinte megegyezik az akácmézzel. Különleges csemege, amit a bodzavirághoz hasonlóan bundában is kisűthetünk, de készülhet belőle szörp, sőt pálinka is, kiszárítva pedig tea.

Ne a csokrot legeld!

A virágok a leghétköznapiabb fogást is feldobják, érdemes kísérletezni velük. Ez azonban nem azt jelenti, hogy minden virágot leszedhetünk a

mezőn vagy, hogy a születésnap csokrot „újrahasznosíthatjuk”. A virágkonyhának fontos szabályai vannak, hiszen sok növény mérgező (pl. gyöngyvirág, angyaltrombita, leander, hortenzia), a virágboltban pedig kizárólag dísznövényeket árúsítanak, amelyeket vegyi anyagokkal kezeltek, így azok étkezési célra alkalmatlanok.

A vadvirágok ismerete és gyűjtése leginkább a gombászáshoz hasonlítható. Mindkét esetben találkozhatunk mérgező és ehető fajtákkal, illetve olyanokkal, amelyeket például az íze miatt nem javasolnak fogyasztásra (pl. muskátli, orgona). Amit nagyanyáink-nagyapáink még tudtak a természetéről, azt ma vadnövény-ismereti tanfolyamokon sajátíthatjuk el, illetve a leszedett virágokat szakemberekkel is ellenőriztethetjük. Otthon természetesen növények esetén tilos a vegyszerhasználat.

A kártevők ellen különböző ültetéskombinációkkal védekezhetünk, például a rózsá-levendula-körömvirág egy tökéletes hármas, vagy készíthetünk bio permetlevet, ilyen például a csalán-feketendálytő-fohagyma oldat. Emellett számos helyen, piacon és az interneten is vásárolhatunk ehető, friss virágokat, amelyek ma már egész évben elérhetőek.

Hogyan kerüljön a virág az asztalra?

- csak ellenőrzött fajtát vagy otthon, fogyasztásra termesztett növényt használjunk
- természetvédelmi területről, forgalmas utak és mezőgazdasági földek mellől ne szedjük virágot
- gyűjtés során ne szedjük le az összes virágot és ne csupaszítsunk le egyetlen növényt sem, így a következő évben is „szüretelhetünk”
- virágboltban vásárolt dísznövényt soha ne fogyasszunk
- fogyasztás előtt alaposan tisztítsuk meg a virágot, hogy ne maradjon rajta földdarab vagy apró bogár

Virágszirmos túrókrém

A húsvéti asztal díszé lehet friss kaláccsal, újhagymával, retekkel és az elmaradhatatlan főtt sonkával.

Hozzávalók: 50 dkg tehéntúró, csipetnyi tengeri só, 4 evőkanál virágméz, 2 csepp rózsaoilaj, fél citrom leve, rózsa, szegfű, ibolyaszirmok metélre vágva, fajtánként 2-3 dkg, néhány fej árvácska.

Elkészítés: A szirmokat megmossuk, lecsöpögtetjük, belekeverjük a túróba, majd hozzáadjuk az ízesítő anyagokat. Kb. 15 percig pihentetjük a hűtőben. Enyhén édes, kellemes körözöttet kapunk, amit tálaláskor árvácskákkal díszíthetünk.



Tavaszi virágsaláta

Friss, üde, zsenge, emellett színpompás és egészséges. E könnyű fogás 10 perc alatt elkészül.

Hozzávalók: 200 g vegyes salátalevél, 4 szem retek felkarikázva, fél karalábé csíkokra metélve, egy marék vadárvácska, néhány fej piros sarkantyúka.

Az öntethez: 4 ek. olívaolaj, 2 ek. citromlé, 2 ek. méz, só, bors

Elkészítés: A salátaleveleket nagyobb darabokra tépkedve egy tátra rendezzük, majd rászórjuk a zöldségeket és a virágokat. Az öntet hozzávalóit alaposan összekeverjük és a salátára locsoljuk. A salátát tovább gazdagíthatjuk bármilyen friss zöldséggel, pl. uborka, újhagyma, paradicsom, de akár pirított magvakkal (dió, mogyoró, napraforgó- vagy fenyőmag) is megszórhatjuk.



Illatos ibolya

Ez az apró lila virág a tavasz első gyöngyszeme, amelyből az egyik legdrágább illóolajat vonják ki. Nem véletlen, hogy Erzsébet királynénak is ez volt a kedvenc virága, ráadásul számos finomság készíthető belőle. Még egy szelet vajás-mézés kenyéret is képes ünnepi étellé varázsolni, ha megszórjuk néhány kis szirmmal. Sisi kedvence a kandírozott ibolya volt, de éppúgy szerette az ibolyafagyit és -szörpöt is.

Limonádé: A tiszta helyről szedett illatos ibolyákat egy széles szájú üvegbe tesszük és két-háromszoros mennyiségű hideg vizet öntünk rá. Ízlés szerint citromlével és cukorral ízesítjük. A citromsav hatására szép, lila színű üdítőt kapunk. Hűtőbe tesszük, majd egy napon belül leszűrve fogyasztjuk.

Csohány Domitilla

Ehető virágok (a lista nem teljes)

- fehér akác
- fekete bodza
- fűszernövények virágai (kakukkfű, rozmarin, zsálya, menta, oregánó, citromfű, kapor, koriander, bazsalikom)
- vadárvácska
- illatos ibolya
- kamilla
- százszorszép
- búzavirág
- zsályafélék
- körömvirág
- bársonyvirág
- lángvirág
- szegfű
- rózsa
- levendula
- sarkantyúka
- pitypang
- borágó
- fukszia
- citrusfélék virágai
- hagymafélék virágai
- napraforgó



Vasalt úton a vasút fölött

Hamarosan itt kopogtat a kikelet. Néhányan talán érezni is véljük a zsongását. Ha már tavasz, rügyfakadás, ébredés, akkor mi más is jöhetne szóba, mint hogy „ki a szabadba!” – ahol a bátrak, a kalandorok, az adrenalinfüggők és kihívásokra vágyók a csúcsra juthatnak. Irány a hegy! Szekeres Ferenc, termelésirányítási koordinátor kollégánk írása következik.

Semmihez sem hasonlítható szabadságérzés, amikor többórnyi megerőltető, olykor bizony keserves mászás után feljutunk a csúcsra. Ott állunk a „világ tetején”, a lábunk előtt hever minden, s egy csapásra elfelejtjük az idevezető út viszontagságait.

Hívnak a hegyek

Engem már rég „megfertőzött” ez a semmihez sem hasonlítható érzés, azóta is hívnak folyamatosan a régi „ismerősök” és az új, felfedezésre váró ismeretlenek. A hosszú évek kalandjai alatt megtapasztaltam és kijelenthetem, hogy a hegymászás izgalmas. Viszont azt is tudom, hogy sokak szerint túlságosan fárasztó, hosszadalmas, cuccos; túlságosan kapaszkodós, szédítő, „köteles”, veszélyes és – mivel az ördög a részletekben rejlik –, alapos elméleti és gyakorlati tudást igényel, természetesen a megfelelő fizikai erőnlét mellett. Akik nem kívánják a hagyományos hegymászással járó sok macerát, viszont szeretnének hegyet mászni, azok számára lehet tökéletes megoldás a via ferrata, azaz a vasalt út, ahol a sziklafalakban fixen

rögzített segédeszközök (létrafokok, kötelek, kapaszkodók) segítik a mászó haladását és szolgálják a biztonságát. Túravezetőként, tapasztalt mászóként csak ajánlani tudom. A ferratázás is izgalmas, sőt igazi adrenalinbomba, viszont nem fárasztó annyira, nem kapaszkodós annyira, nem veszélyes annyira és nem hosszadalmas túlságosan. Az alapvető ismeretek és biztonsági szabályok betartása azonban itt is elengedhetetlen. Tagadhatatlan, hogy a via ferratázás egy új divat. És mint minden divatot, ezt is sokan igyekeznek „meglovagolni”; boldog-boldogtalan ferrata utakat szervez. Nem is lenne ezzel különösebb gond, ha ez a divat csak olyan ártalmatlan következményekkel járna, mint mondjuk a frizuradivat és a kontárkodás legrosszabb esetben kevés többletráfördítással kiigazítható lenne. Csakhogy ez a divat a hegyek közé vezet, ami mindenféle „goromba” dolog lakóhelye már az idők kezdete óta. Érdekes tehát megfontolni néhány intelmet, köztük az egyik legfontosabbat, amit a Matterhorn legendájának szétosztójával, a hegy első legyőzőjével, Edward Whymperrel „közösen” írtunk:

„A Hegyeknek köszönhetően részese voltam örömöknek, melyek túlságosan nagyok ahhoz, semhogy szavakkal leírhatók legyenek, és bánatok értek, melyekre gondolni sem szeretek, és mindezek tudatában, mégis azt mondom: menjünk az „új világok felfedezésére”, ha kedvet érzünk hozzá, de gondoljunk szüntelenül arra, hogy bátorság és erő semmit sem ér, ha nem párosul óvatossággal, s hogy a figyelmenlenség egyetlen másodperce egy élet boldogságát semmisítheti meg. Ha úgy hozza a sors, ne szégyelljünk meghátrálni, átmenetileg visszavonulni, ne siessük el tetteinket, ügyeljünk minden lépésre, és kezdettől fogva gondoljunk arra, hogy mi lehet a vég!”
A via ferrata túrákhoz elengedhetetlen a jó minőségű túrafelszerelés – bakancs, hosszú nadrág, esővédő ruha, kis méretű hátizsák, naptej –, valamint a speciális technikai felszerelés, mint pl. a sisak (kizárólag hegymászó, a hulló kövek ellen), a beülő, a kantár, karabinerek és kesztyű. Utóbbiakat természetesen nem muszáj mind beszerezni, hiszen egy vezetett túra során ezeket megkapjuk. A veszélyesnek tűnő

függőleges sziklafalak, szurdokok, folyók feletti átkelések a megfelelő felszereléssel és a szabályok betartásával tehát inkább felejtethetetlen kalandok, semmint vakmerő, kockázatos mutatványok. Ha nem így lenne, biztos nem vittem volna már hétéves korukban a gyermekeimet magammal ferratázni. De elvittem, és viszem őket azóta is. Mert hiszem azt, amit Antoine de Saint-Exupéry is megfogalmazott:

„Ha azt a hegyi lakót akarom benned életre hívni, aki éjjel nekivág a csillagos hegytetőnek, akkor azt az elképzelést ébresztem fel benned, amely világosan megérteti veled, hogy egyedül ettől a csillagtejtől, csak ott a hegytetőn múlik el a szomjad. Én csupán az a véletlen leszek majd számodra, aki segítettem neked felfedezni magadban ezt a szükségérzetet, mert ez az érzés valóban a tiéd, belőled születik, ugyanúgy, mint mikor ellágyulsz a költeménytől. És akár sejtet, akár nem az én beavatkozással, milyen címen akadályozna az meg tégedet abban, hogy útnak indulj?”

Amikor vonatok robognak a lábunk alatt

Két olyan különleges, akár a kezdők számára is alkalmas, vasalt utat ajánlok, amelyek a vasút közelében, egészen pontosan a sínek fölött vezetnek.

Túraajánló

Királyerdő

Az egyik túra Erdély kapujába, Királyerdőbe vezet. A magyar határtól csupán egyórnyira található Révi szurdokvölgy egy óriási kalandpark sebes folyású, kanyargós hegyi folyókkal és patakokkal, barlangokkal, vízesésekkel, raftingtúrákkal és 2017 óta via ferratával. Ez utóbbi érdekessége, hogy kizárólag a Nagyvárad–Kolozsvár-vasútvonalon, a sínek mentén gyalog közelíthető meg. A napjainkban talán kevésbé ismert terület büszke múlttal rendelkezik. Ezen a szoroson keltek át egykor a honfoglaló magyarok, és a középkortól a kereskedők is itt bonyolították áruforgalmukat. Mivel az erdélyi fennsíkot magas hegyek, sziklák övezik, tradicionálisan a Sebes-Körös révi völgye volt az egyetlen könnyen járható kapu Erdély és az Alföld között, ahol valamikor tutajokon szállították az árut (főleg sötét és fát). A hosszú út mentén vámszedő központok épültek, egyikük éppen a Révi-szorosban. A tutajok a mai Tündérvárnak – amely lényegében a sziklafalba épült erős torony – nevezett részen kötöttek ki, míg a vámot rendezték. Ablakaiból, melyek ma is jól látszódnak, az egész szurdok belátható. A helyi információs tábla szerint a ferrata a torony mögötti barlang közeléből indul, ahol a legenda szerint egykor egy sárkány is élt. A 95 m hosszú barlangnak egy enyhén emelkedő terme van, amelyben néhány sziklakád és egy patak látható. Kb. 20 m után a terem egy enyhén díszített szűk, 50 méteres járatlalat folytatódik.

A vasúti pálya fölé magasodó ferrata mászóútjában több függőleges és áthajló szakasz is található, a végén egy 25 m hosszú függőhíddal. Vasútrajongóknak az egyik legnagyobb élményt valószínűleg mégis az okozhatja a mászás során, amikor egy gyorsvonat robban el a lábuk alatt. A látvány és a hangos zakatolás biztos, hogy örök emlék marad.



A másik vasúthoz köthető vasalt út Ausztriában, Pügg környékén található. A Burgstall elnevezésű ferrata mind technikailag, mind kondíció szempontjából könnyű útvonalnak számít, ezért jó szívvel ajánlható kezdőknek is. Különlegességét a vasút szerelmesei számára az adja, hogy a ferrata és a közeli sziklamászó-utak egy vasúti alagút „felszínén” épültek meg. S bár itt ugyan nem látjuk a robbogó szerelvényeket, de azok mégiscsak ott suhannak alattunk...

Kép/szöveg: Szekeres Ferenc

KÖNYVAJÁNLÓ

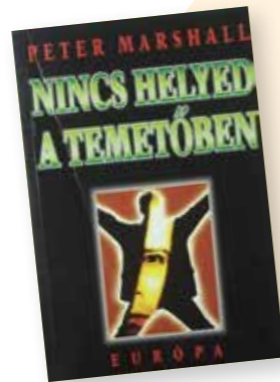
Minden írásról azt gondolom, hogy amit én leírtam, az a fele. A másik felét az olvasó teszi hozzá, mellé rakja a saját élményeit, gondolatait, ilyen alapon ahányan elolvasnak egy könyvet, az annyiféle könyvvé válik. (Vámos Miklós)

Szerkesztőségünkbe kollégáink ismét elküldték kedvenc olvasmányaikat. Ebben a hónapban is műfaji megszorítás nélkül újabb és újabb érzékfeszítő műveket mutatunk be. Bízunk benne, hogy sokan kapnak majd kedvet ahhoz, hogy akár utazás, akár a nap végén belelapozzanak egy-egy felfedezésre váró történetbe, melynek egyik felét az író, másikat pedig Ti magatok teszitek hozzá. Köszönjük kollégáinknak, hogy megosztották velünk könyvélményeiket, és természetesen továbbra is várjuk izgalmas ajánlóitokat az ujzag@mav.hu e-mail-címen.

Peter Marshall: Nincs helyed a temetőben

Keresni a helyem a világban, miért vagyok, mit kell vállalnom, önmagam megismerése. Sok hasonló kérdés foglalkoztat már gyerekkorom óta. Húszas éveim végén kezembe került ez a könyv, amit azonnal olvasni kezdtem. Megvallom, sokáig tartott, oda-vissza olvastam, újra kezdtem, mikor kezdtem megérteni mit üzen az író. Saját hitvallásunk mellett kitérni, vállalni az élet elvárásait, van, hogy napi szinten meg kell küzdenünk érte. Ajánlom mindenkinek, tudom, a lélek megőrzése mindenkinek csak egy lehet. Ember maradni.

Koroknainé Balogh Gabriella



Haklik Norbert : Big Székely Ső

A történet Erdélyben játszódik Székelyudvarhely melletti kis faluban Székelyszóvján, ahonnan Hollandiába emigrált hősünk, akit Barnának hívnak, hazatelepülve a kint tapasztaltak alapján vállalkozásba kezd. Ez nem jár sikerrel, de el nem csüggedve és hirtelen ötlettől vezérelve bekamerázza a falut, és a felvételeket feltölti az internetre, amellyel egy valóságos show-műsort közvetíti a világ számára. A helyiek tudta nélkül történik mindez. Ők csupán a szokásos mindennapjaikat élik, azonban ez teljesen más, mint az egyébként igencsak elurbanizálódott városi népség, éljen az egy nagyvárosban vagy akár külföldön, így az oldal sikeres lesz. Ennek híre azonban eljut a régi holland munkatársakhoz is, akik neheztelnek Barnára, lévén, hogy hazafelé az ő árujukkal a csomagartójában távozott. Így rövid nyomozásba kezdenek, megtudva, hogy mit is keres egy magyar ember a románoknál? Amint a választ is megkapták és a falut is sikerült azonosítaniuk, útra kelnek, hogy hősünket számon kérjék. De megelőzi őket Barna, aki a történet fináléjában színt vall a falubelieknek. Az addigra elfogott amerikánusnak vélt hollandokat is sikerül kiszabadítani, továbbá megkapja a hazatérése óta eredménytelenül plántált helyi szomszéd lány szerelmét is. Könnyed történet a nehéz napokra olyan igaz székely emberekkel, akikhez nekem is csak tavaly sikerült eljutnom FIP-jeggyel, és szívből ajánlom mindenkinek, hogy szintén eljusson oda. Mert ami másnak Mekka vagy Róma, az nekünk magyaroknak egyértelműen Erdély!

Böjtös János



Frei Tamás: Puccs Moszkvában

Egy lebilincselően izgalmas fordulatos könyvet ajánlok figyelmetekbe. Hogyan indul el egy teherszállító repülő Berlinből Moszkvába? Mi vagy ki a célpont? Hogyan segítik a franciák? Mi az USA szerepe?

Miként kapcsolódik a magyarokhoz a könyv főszereplője?

Mindezekre a kérdésekre megkapjátok a választ, ha elolvassátok a könyvet.

Bodnár József



Stacey Hall: Familiárisok A pendle-dombi boszorkányok

A könyvet egy nagyon kedves kolléganőmtől kaptam, s az első pár oldal elolvasása után magával ragadott. A történet a 17. században játszódik, a boszorkányüldözések korában. Egy fiatal lányról szól, aki negyedszer várandós, de eddig még nem tudott gyermeket hozni a világra, pedig férje örökösrre vágyik. Csodálatos mese arról, hogyan száll szembe a nőesség a fennálló hatalommal. Mágikus, nem lehet letenni.

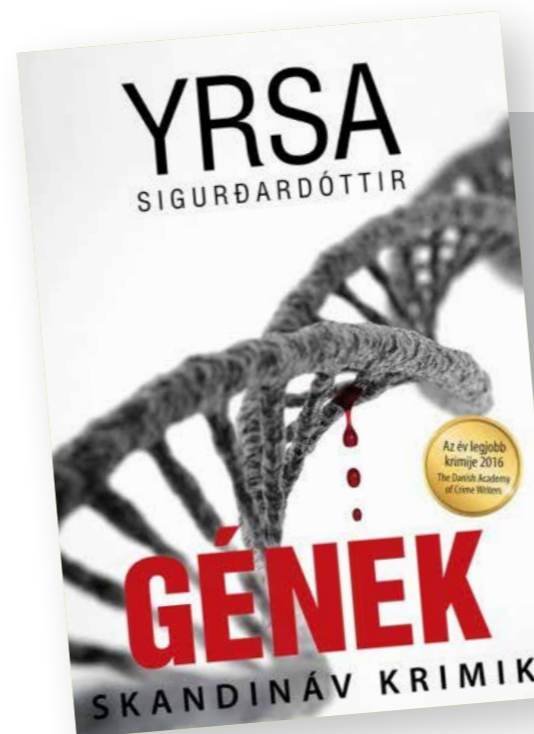
Nagy Petra

Janikovszky Éva: A lemez két oldala

A lemez két oldala szívet melengető gyűjtemény, egy feledhetetlen korszak villanásaival: Trabant, szakszervezeti Télapó, külföldről hozott angórapulóver, első fagyasztószekevény, kacagtató nosztalgia a 70-es évek családi hétköznapjairól.

A kétoldalú párbeszéd, okfejtések gyűjteménye, mint férj-feleség örökös vitái az autóvásárlástól a nyaraláson keresztül a gyerekevelésig, a szomszédasszony pletykáival, vállalati rendezvényekkel, barátoknak adott vacsorameghívásokkal fűszerezve, úgy, hogy mindig mindennek két oldala van (attól függ persze, hogy kinek és hol mondjuk....)!

Takáts Ágnes Katalin



Yrsa Sigurdóttir: Gének

Yrsa Sigurdóttir izlandi kortárs író, krimiszerző. Műveiben nemcsak Izland, mint helyszín, hanem az élete önmagában is érdekes. Eredeti foglalkozása építőmérnök, aki ráadásul nemcsak kőkemény skandináv krimiket, hanem gyermekkönyveket is ír. Aki kedveli a skandináv krimiket, őt is megkedveli. Könyvei egy sorozatot képeznek, aminek főszereplője a pszichológusnő, Freyja, és egy nyomozó. Ettől függetlenül külön-külön is olvashatóak, mivel mindegyik könyvben önálló bűncselekményt dolgoz fel. Nekem legjobban a „Gének” című könyve tetszett. Cselekménye röviden: Egy fiatal reykjavíki családanyát brutális kegyetlenséggel meggyilkolnak, aminek tanúja lesz hét éves kislánya is. A büntettet hamarosan újabb követi, és bár a módszer ugyanaz, a rendőrség semmiféle kapcsolatot nem talál az áldozatok között.

Császár Éva

Bízunk benne, hogy sokan kapnak majd kedvet ahhoz, hogy akár utazás közben, akár a nap végén belelapozzanak egy-egy felfedezésre váró történetbe. Természetesen továbbra is várjuk a kollégák ajánlásait az ujzag@mav.hu e-mail-címen.

Horgászatra fel!

A tavasz közeledtével sok horgász türelmetlenül várja, hogy újra a vízparton tölthesse szabad perceit az úszókat és a kapásjelzőiket figyelve. Az újraébredő természet ilyenkor fantasztikus csodákat, változásokat produkál a vízpartokon is, illetve azok közvetlen környezetében. A Vasutas Horgász Szakosztály és a MÁV Előre Horgászegyesület segítségével szeretnénk a horgászokon kívül a családtagokat és a barátokat is arra buzdítani, hogy ismerjék meg jobban ezt a természetközeli, csodálatos időtöltést, a horgászatot.



MÁV Előre Horgászegyesület

Kedves Sporttársak, Barátaink! Eljött a mi időnk, elő a felszerelésekkel! Hozzátok az unokákat, kezdő barátaitokat, hozzátartozóitokat is, segítve bevezetni őket ebbe a csodálatos természeti vízi világba!

Tudjuk, hogy sok horgásztársunk már rég nem törődik az évszakok változásával és az év minden szakaszában kint ülnek valamelyik vízparti lehetőségen és az adott szabályok betartása mellett – dacolva az időjárás viszontagságaival – hódolnak szenvedélyüknek! De vannak, akik a régi időket felidézve a téli hónapokat a karbantartásra, leltárra, a hiányok pótlására használják fel, elmerengve ez elmúlt horgászkalandok emlékének tengerében.

Reményeink szerint ezt az évet is úgy kezdtétek, hogy informálódttok a megfelelő csatornákon a jegyváltás és a horgászkartya körüli változások, forgalmazói pontok, szövetségi irodák fogadó és nyitvatartási idő pontjairól. Itt meg kell jegyezni, hogy ezeken a helyeken nagy segítséget tudnak nyújtani az ott dolgozó kollégák, kolléganők. Köszönjük munkájukat!



Programjainkról

Idén is megtartjuk a már hagyománnyá vált gyermeknap horgászversenyt, majd a felnőtteknek is különböző családi versenyeket rendezünk a szövetségünk (FŐHESZ) Dunaharaszti Kék-taván, ahol strand, szabadidős programok mellett tartjuk majd meg horgászviadalunkat. Emellett a tavalyi évhez hasonlóan idén is részt veszünk a MÁV-VOLÁN-csoport budapesti Juliális rendezvényén, ahol a gyermekek részére játékos vetélkedőket tartunk a horgászattal kapcsolatos tudnivalókról. Az év további programjai még szervezés alatt állnak.

Részletes információkat a Facebook-oldalunkon találhattok! Vigyázzuk, őrizzük ezt a természettől kapott csodálatos környezetet idén is!

A MÁV Előre Horgászegyesület

Vasutas Horgász Szakosztály

2012. március 27-én 12 lelkes sportbarát megalakította a Vasutas Horgász Szakosztályt (VAHOSZ). Azóta több kollégánk is csatlakozott hozzánk, a létszámunk megsokszorozódott.

Céljaink:

- a horgászat mint szabadidős és sporttevékenység MÁV-VOLÁN-csoporton belüli népszerűsítése;
- horgásztapasztalatok és -praktikák átadása, illetve közös továbbfejlesztése;
- házi horgászversenyek és -tréningek (versenycsapat) szervezése;
- horgászkiállítások és rendezvények közös látogatása;
- kezdő horgásztagok részére „horgászsuli” szervezése;
- versenycsapatok összeállítása és felkészítése;
- potenciális szponzorok felkutatása és bevonása a versenyek és tréningek támogatására

Kiemelet célunk, hogy a tapasztalt horgásztársak tudását minél szélesebb körben megismertessük, illetve a kezdő vagy amatőr tagokat segítsük a sikeres horgászat elsajátításában, illetve az ismereteiket továbbfejlesszük.

Az ideai terveink között szerepel a házi versenyek és közös horgászatok szervezése, a házi bajnokságok eredményei alapján összeállított

csapat(ok) vagy egyéni versenyző(k) taktikai és stratégiai felkészítése, valamint a konkrét versenyek előtt a szakosztály által szervezett tréningek megszervezése. Fontos törekvésünk még a lelkes kezdő és amatőr tagok sikeres horgászatának segítése és fejlesztése, valamint a meglévő tudás és tapasztalat folyamatos átadása. Például különböző horgásztechnikák szereléseinek készítése. (például: match, rakós, pergető), horogkötés, csali-, és etetőanyagok készítése (például: pellet, bojlí), műcsali készítése.

Az alábbi elérhetőségeken várjuk a lelkes érdeklődőket:

Kondor Norbert

tel.: +36 30 768 0787, e-mail: kondor.norbert@mav.hu

Vasutas Horgász Szakosztály



Misi mókus családi musical



Elképesztő kalandok várnak Misi mókusra, meg persze veszélyek is. Elfogják, és egy állatkereskedésbe viszik, ahonnan megszökik. Utazik a tengeren, a sivatagon és a dzsungelen keresztül. Barátokat szerez és legyőzi az ellenségeket! De tényleg az a barát, akiben rögtön megbízunk? Tényleg csak jót akarnak nekünk az ismerőseink? Tényleg semmi hasznosat nem tanul a diák az iskolában? Tényleg jobb egy távoli vidéken élni, mint otthon? Ezekre a kérdésekre is választ kaphatunk legújabb családi musicalünkben. **Tersánszky Józsi Jenő** meséjét **Peller Károly** írta és álmodta színpadra. Zenéjét a nagy sikerű „Tanár úr, kérem!” és az „Emil és a detektívek” című musicalek szerzője, **Nyitrai László** írta, a dalszövegeket pedig a musical sztárok fiatal generációját képviselő **Cseh Dávid Péter**.

Kedvezményes jegyvásárlási lehetőség! A februári és a márciusi előadásokra 25 százalék kedvezménnyel lehet jegyeket vásárolni. Online jegyvásárlás az előadásra: <https://propellerteam.jegy.hu/>

Az online jegyvásárlásnál a „kuponkód megadása” sorba írják be: MISI25

Látványos és izgalmas produkció kicsiknek és nagyoknak!

További információ:

www.misimokusmusical.hu • info@misimokusmusical.hu • telefon: 36-20-288-73-00

Óvodás és iskolás csoportoknak még nagyobb kedvezmény!

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2024. március 22.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: **„A MÁV-START 434 Sorozatú Motorvonat a BVmot”**

A MÁV-VOLÁN Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Apró István Mihály** olvasónknak!

50 ÉVES A LEG-NAGYOBB TELJE-SÍTMÉNYŰ...; A FOLYTATÁS ELSŐ RÉSZE	MÉLY MEGGYÖ-ZŐDÉS	VALA-MIRE PÁLYÁZIK	...TOP; ROCK-ZENEKAR	A HÁROM TESTŐR EGYIKE	SZELLE-MESEN GUNYO-ROS	LÉGNEMŰ ANYAG	PÁROSAN GYÓN!	FALUSI EDÉNY-TARTÓ	RÉSZ, RÖVIDEN	MAJO-NÉZES MÁRTÁS	RÉGÓTA VIZBEN LÉVŐ	ÚSZIK AZ ÁRRAL	ÜGYNE-VEZET, RÖVIDEN	RÓMAI 5-ÖS	TUDÁS (RÉGIES)	
BÁDOG																L
HEGYI PATAKOK HALA									A MÁ-SIKON BARNÁS LŐSZÍN					SÁL VÉGEI! SOMOGYI VÁROS		
LAKÓ-TELEP RÖVIDEN			IDE-SZÁLLÍT LOGARIT-MUS, RÖV.				FEGYVER-HORDOZÓ ... GREY; TEATÍPUS						TEPLOMI FOHÁSZ TUSKÓT HASÍT			
ÉSZAK, RÖVIDEN	BECÉZETT ILONA NEM KESVE					SZTORI KÖTŐ-RÁSZVA KERES				HAJDA-NÁBAN AJAKFES-TEKES						
TRAGIKUS SORSÚ JAPAN VÁROS								GYEREK-BÜTOR MÜZLI-MÁRKA							X, ..., Z CÉLT MEG-VALÓSÍT	
FALU DO-ROGNÁL GALAMB (NÉPIES)				MŰVÉSZ KÉSZÍTI SIRKÁN TÁRSA!				ÁRAM-FORRÁS VÁLA-SZOL								
A -TÓL RAG-PÁRJA			SZÍNÉSZ (GERALD) FOROG A FILM					TEHERAU-TÓ-MÁRKA CENTI-GRAMM						LÁSD OTTI, RÖV. HASZON-ÁLLAT		
ÁBRAHÁM SZÜLŐ-VÁROSA		OSZMÁN TISZT MEZEI					HEVESI KÖZSÉG ÁRRA A HELYRE						MÉHEK KÉSZÍTIK KÖLTŐ (ÁRPÁD)			
EGYKORI VÁR-MEGYÉNK				TRINIDAD ÉS ... HÍM SERTÉS								BORSODI HELYSÉG LŐ-ELESÉG				
OLASZ AUTÓJEL	ÉRLELŐ-DIK IGAZGA-TÓ, RÖV.					NAGY TESTŰ KUTYA KETTŐ!		PÉNZT PAZAROL A TETE-JÉRE							OSZTÁLY, RÖVIDEN LÁNGOK-BAN ÁLL	
PENGETŐ-HANG-SZER OK-TATÓJA										A GÖRÖG FŐVÁROS BAR, RÖVIDEN						
A FOLY-TATÁS MÁSODIK RÉSZÉ							APAD AZ ÉRDEK-LŐDÉS									

Szivárvány kisasszony



Egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy királynő, aki egy zöldellő erdő melletti tisztáson élt egy gyönyörű palotában. Egy olyan mesés palotában, amelyet még álmodban sem látta. A cserepek türkizkékek voltak, az ablakok aranykeretben pompáztak, a falon rózsaszín futó-részek szaladtak egészen az emeletig, a kerek toronyra pedig minden órá-ban rámosolyogtak a napsugarak. A királykisasszony hosszú szőke haja és vidámsága beragyogta a palota minden zugát, szépségének nem volt párja hetedhét határon innen és túl sem. Ha a királynő dalra fakadt, a madarak vígan szálltak oda egyet trillázni a nyitott ablakba. Ilyenkor megállt az élet a palotában, még a kert hatalmas, több száz éves tölgy-fáin ugráló mókusok is abbahagyták a makkok rácsalását, az őzikék is előbújtak a bokrok mögül, és ábrándozva hallgatták a koncertet. Bár, ha jobban belegondolok, mégsem teljesen így szólt a történet... A királynőnk Bella volt, a fehér Credo busz, a palota helyén egy hatalmas garázs állt, a koncertet pedig a motorzúgások adták. A csapatbusz azonban pont olyan jól érezte magát minden nap, mintha a mesebeli palotában éltek volna. Egyedül Bella ábrándozott folyton arról, hogy királynő legyen, hosszú, lobogó hajjal és pörgő, csillogó ruhával. Folyton a tükörben nézegette magát, hogy elég szép-e. Vizsgál-ta a kerekait, nem kopottak-e már, a visszapillantó tükröket, hogy nem ferdültek-e el és a fényezését, hogy szépen csillog-e. Bella tökéletes volt, mégsem volt elégedett magával. Leginkább fehér ruháját kifogásolta. – Micsoda unalmas szín. Nincs benne semmi izgalmas. Ez nem is szín, ez egy semmi! – kesergett egyre gyakrabban.

Amikor egy szikrázó tavaszi napon útnak indult, egy tulipánföld mel-lett vezetett az útja. Végtelen sorokban nyíltak a rózsaszín virágok. Bel-la egyik ámulatból a másikba esett, nem győzött betelni a látvánnyal. Gyorsan készített néhány fényképet magáról, majd útközben végig arról ábrándozott, hogy mennyivel szebb lenne ő is, ha rózsaszín lehetne. – Igen, ez az! – gondolta magában, csak egy új festés kell, és tökéletes leszek! A kislány busz már robotott is a fényezőműhelybe. Teljesült Bella vágya, most már egyedüli rózsaszín buszként járhatta az utakat, és nagyon elégedett volt magával – egy ideig. Néhány héttel később, egy verőfényes napon rikitó repcemező mellett vezetett az útja. Ameddig a szem ellátott, citromsárga volt a táj. Bella nem győzött betelni vele. Fotózkodott a végtelen repcetébla előtt, szelfizett jobbról-balról, végül még a növények közé is behajtott egy jó fotó erejéig. A visszafelé vezető úton arra jutott, hogy sárgán még szebb lehetne, így a garázs helyett egyenesen a fényezőműhelybe gurult, ahol ismét teljesítették a kívánságát, s ettől kezdve Bella citromsárga színben pompázott az utakon.

Egy szép májusi napon a kis Volánbusz büszkén gurult sárga ruhájában az országúton, ám egyszer csak hihetetlen látvány tárult elé. Hatalmas szirmú pipacsok integettek felé, pirossá festve a tájat. Bella nem bírta türtőztetni magát, egyenesen a pipacsmező közepébe hajtott, néhány jól sikerült kép reményében. Közben az sem érdekelt, mennyi virágot tapos le óriási kerekeivel. Ott, a pipacsok között rájött, hogy neki igazából a piros szín áll a legjobban, így már fordult is vissza, hogy ismét átfessék a műhelyben. A barátai egyre furcsábban néztek rá, de ő mit sem törődött a többiekkel. Ha a szépségnek ez az ára, ő akár naponta is átfesteti magát.

Bella az utóbbi időben kezdett minden másról megelégedni, csak az új színével foglalkozott. Egyre kevésbé érdekelték az utasai, és a menetrendet is csak nagyjából követte. Folyton azt leste, mikor lát egy új virágot, ami esetleg még szebb lehet a mostani színénél. Túl sokáig most sem kellett várnia, egy forró délután ugyanis illatos levendula-ültetvény mellett vezetett az útja. A lejtős domboldalt beborították a lila virágok, Bella pedig, ahogy csak bírt, száguldott a sorok közé.

Szedett egy hatalmas csokorral, majd arra jutott, hogy a lila neki is jól állna. A műhelyben már meg sem lepődtek újabb kérésén, csak a garázsban a többiek.

– Ki hallott már lila buszról? – kérdezték egymástól, de Bella ügyet sem vetett rájuk. Igazából senkivel és semmivel nem foglalkozott már, csak saját magával. Hiába bizonygatták neki a többiek, hogy hófehéren is gyönyörű, ő nem hitte el. Telhetlenségében újabb kéréssel fordult a fényezőkhöz.

– Most jártam egy tündéri kis faluban, ahol minden házat virágoskert díszített. Nyíltak a rózsák, muskátlik, hortenziák, liliomok, szegfűk és taticák. Mesés volt, akárcsak én, de ott sokkal színesebb volt minden – mesélte a műhelyben. Az autófényezőkhöz nem igazán értettek, mit szeretne a kis Credo busz, de Bella hamarosan a lényegre tért:

– Az összes színt akarom! Egyszerre. Fessétek rám a szivárvány összes színét, hogy én legyek a legszebb busz a földkerekségen! – követelőzött. A műhelyben már hallani sem akartak az újabb kívánságról, a mesterek vakarták egy ideig a fejüket, de végül teljesítették Bella kívánságát és a létező összes festéket ráfújták a buszra. A kislánybusz csillogott-villogott, ezernyi színben ragyogott.

Bella büszkén gurult ki a műhelyből, a várt hatás azonban elmaradt. Mindenki furcsán nézett a szivárvány színű buszra. Az emberek összeszűgtak, mutogattak, ámuláltak és bámultak, barátai pedig értetlenül nézték társuk új köntösét. Bella egyre kényelmetlenebbül érezte magát, de nem mutatta. Hiába az új ruha, az ezernyi szín, mégsem volt boldog. Ahogy egyre bánatosabban szelte az országutat, a ragyogó napsütést hirtelen egy hatalmas nyári zápor váltotta fel. Bella szerette a friss, meleg esőt, de ami most történt, az katasztrófa volt! Az eső minden festéket lemosott róla. Bella nem is értette, hogy történhetett mindez és hangos zokogásban tört ki. Folyt a festék az úton, látta kedvenc színeit szertefoszlani, mégsem tudta eldönteni, hogy szomorkodjon vagy inkább örüljön. Egy biztos, ismét ott állt teljesen fehéren. Először csupasz-nak érezte magát, majd mintha egy hatalmas súlytól szabadult volna meg, és kezdte ismét szabadnak és elégedettné érezni magát. Végül a garázsban egy öreg Ikarus merte csak kimondani azt, amit mindenki gondolt: – Nekem mindig is fehéren tetszettél a legjobban!

Ekkor Bella végre rájött, hogy nem a szépség a legfontosabb, és teljesen felesleges másnak mutatni magát, mint amilyen valójában. Mert aki kedves és figyelmes, azt úgyis mindenki szépek fogja látni. Ezt a mesterek is rég tudták már a műhelyben, ezért minden kérés alkalmá-val csak lemosható festékekkel színezték át a legszebb fehér buszt, akit valaha is láttak.

Bella ma már ugyanolyan vidáman és elégedetten száguld az utakon, mint régen. A virágokat továbbra is imádja, és ha lát egy színes mezőt, boldogan gyönyörködik benne, de változtatni esze ágában sincs magán.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

TAKARÍTS MEG PÉNZT A MÁV-VOLÁN- CSOPORTNAK...



A népszerű Ötletláda-kezdeményezés részeként új pályázatot indítunk. Most a cégcsoport minden munkavállalója elmondhatja, hogy érne el megtakarítást a saját szakterületén, illetve szervezeti egységénél. A legjobb javaslatok beküldői magas pénzjutalomban részesülnek.

... és nyerd meg Te az:

- 5 x bruttó 1 millió Ft
- 10 x bruttó 500 ezer Ft értékű pénzjutalom egyikét!

A beküldött javaslatokról – a MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettes szervezet vezetésével összeállított – Bíráló Bizottság dönt.

Hol és hogyan adhatod le a javaslatodat?

A kidolgozott – számításokkal is alátámasztott – javaslatokat, a vasutasmagazin.hu/palyazat oldalon található űrlap kitöltésével és a szükséges dokumentumok csatolásával nyújthatod be.

Ki vehet részt a pályázaton?

Mindenki, azaz a MÁV-VOLÁN-csoport minden munkavállalója. A megtakarítási javaslatnak azonban minden pályázat esetében a munkavállaló saját szakterületére és szervezeti egységére kell vonatkoznia!

Beküldési határidő: 2024. április 30.