

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

JELENTŐS FORMGALOMNÖVEKEDÉS ZÁHONY KÖRZETBEN

– INTERJÚ GUBIK LÁSZLÓVAL,
A ZÁHONY-PORT ZRT.
VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

JÖN AZ ÚJ
VÁRMEGYEBÉRLET
ÉS ORSZÁGBÉRLET

TELJES A KISS FLOTTA

73. ÉVFOLYAM • 2023. MÁRCIUS

Elvira megszólal • Kosaras Attila • Bérmegállapodás • Vállalati podcast • Utasellátó • Ács László • Kerékpárosok • Áldozatsegítő
Központ • Porga Zsaklin • Kavalecz Imre • Lelki ellenálló képesség • Páncélvonatok • Tavasz és szerelem • Szabadidő

VEZETŐI INTERJÚ

Jelentős forgalomnövekedés Záhony körzetben
– interjú Gubik Lászlóval, a ZÁHONY-PORT Zrt. vezérigazgatójával

HÍRVONAL

Elvira megszólal, Németh Tamás a Volánbusz általános vezérigazgató-helyettese, Jön az új vármegyeberlet és országbérlet, Idén is indulnak zarándokvonatok a Csíksomlyói búcsúba és Czestochowába, Bankkártyaméretű menetjegyeket vezetett be a MÁV-START

HR-HÍREK

Minimum 53 ezer forinttal emelkednek a munkabérek 2023-ban

MUNKATÁRSUNK

„Egy szerelvény láttán az átélt élmények jutnak az eszembe”
– Kocsis Attilával, a MÁV duális képzésén részt vevő hallgatójával beszélgettünk.

MÁV-START HÍREK

Tripla KISS indult a Dunakanyarba!, Géptér: vállalati podcast, az élőszo ereje, Újabb Utasellátó vendéglátóegység nyílt a Battyhány téren, Interjú Ács Lászlóval, a nagykanizsai vasemberrel, Rekordszámú kerékpáros utas, növekvő kapacitás, új weboldal, Kerékpáros barangolások a Dunakanyarban és a Börzsönyben

MÁV ELŐRE

Óriási siker a rúdsport világbajnokságon!

BÜSZKESÉGÜNK

Interjú Kavalecz Imrével, a MÁV Kommunikációs Igazgatóság munkatársával

VÉLEMÉNY

Az IC+ prémiumszolgáltatása

ANNO

Időutazás páncélvonattal

SZABADIDŐ

Három kiskváros, megannyi élmény



ELŐSZÓ

Apró lépések ideje

„A nagymamám egyszer adott egy tippet: A nehéz időkben apró lépésekkel menj előre! Tedd, amit tenned kell, de csak mindig egy keveset! Ne gondold a jövőre, vagy arra, hogy mi történhet holnap! Mosd el az edényeket! Töröld le a port! Írj egy levelet! Készíts egy kis levest! Látod? Lépsz előre. Lépj egy lépést és állj meg! Figyelj egy kicsit! Dicsérd meg magad! Még egy lépés. Aztán még egy. Nem fogod észrevenni, de a lépések egyre jobban fognak növekedni. És eljön az az idő, amikor sírás nélkül tudsz majd gondolni a jövőre.”

Ez az idézet a Facebookon terjed egy ideje. Ki tudja, mikor és hol élt az a nagymama, aki elkészített enokájának javasolta a mindennapok örömeiben és kis sikereiben való bizakodás és erőerítés lehetőségét. Egy biztos: a tanácsot mi is megfogadhatjuk, hiszen 2023 egyelőre a kis boldogságok ideje. Nem az eget rengető változások idejét éljük. Egy éve már, hogy az orosz–ukrán háború okozta válság megnehezíti mindennapjainkat. Lassan megszokjuk az elszállt árakat, a szigorításokat, mintha a lelkesedésünk a dolgok megváltoztatására kissé alábbhagyott volna. De az ember szeret örülni: így ha kell, az apró sikerekben talál boldogságot.

Nekünk, a MÁV-Volán-csoportnál a szigorítások ellenére akad három nagy örömeink is. Egy egyedülálló rekordkísérlettel tettünk pontot a KISS-projekt végére: immáron mind a negyven szerelvény hazánk sínjeit rója az utazóközönség nagy örömeire. Utasainknak kedvezünk az országos és a vármegyeberlet bevezetésével is, ami korszakalkotó újítás a személyszállításban. Reméljük, hogy a lehetőség még több embert csábít majd a közösségi közlekedés használatára,

mentesítve ezzel a friss tavaszi levegőt a túlzott széndioxid-kibocsátástól, mely az autóhasználattal jár. S végül, de nem utolsósorban: az eredményes bértárgyalásoknak köszönhetően kollégáink alapbére a 2022.

december 31-i állapothoz képest öt százalékkal, de legalább 53 ezer forinttal nő, január 1-jéig visszamenőleg.

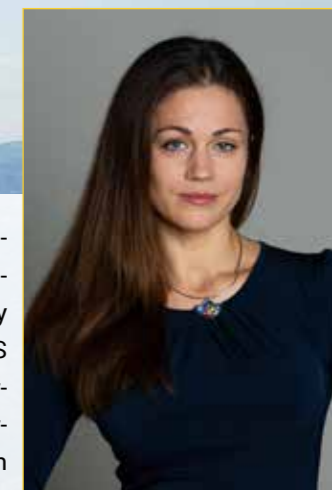
A márciusi lapszámban olvashatnak interjút Gubik Lászlóval, a Záhony-Port vezérigazgatójával, aki a záhonyi körzet forgalmának pozitív változásairól beszél. Négy munkatársunk sikertörtéjét is megismerhetik, akik különböző területeken bizonyították tehetségüket. S ha már tavasz, akkor szerelem: Hum Krisztina kolléganőnk járta körbe a témát, melyet annyi művész, tudós, szakember megénekelte már, mégsem tudjuk megfejteni... pedig legtöbbször átértük már.

A tavasz az apró és vidám lépések ideje: a megújuló természet szépsége eleve jókedvvel tölt el minket, a friss ételek, az egyre több lehetőség a mozgásra, baráti és rokoni találkozók garantálják a mindennapi szépségek megélését.

Utazzunk, kiránduljunk hát sokat! Érezzük jól magunkat a bőrünkben!

Sin Bettina

MÁV Kommunikációs Igazgatóság
Kommunikációs szakértő



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

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

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

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

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

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

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

Jelentős forgalomnövekedés Záhony körzetben

Az ukrajnai háború miatt, illetve a tengeri kikötők lezárásával megváltoztak a szállítási útirányok; az ömlesztett árut és a mezőgazdasági terményeket vasúton lehet hatékonyan elfuvarozni. Záhony körzetben jelentős a forgalomnövekedés. Gubik Lászlóval, a ZÁHONY-PORT Zrt. vezérigazgatójával a tavalyi évről, az idej tervekről és lehetőségekről, illetve a beruházásokról beszélgettünk.



Mennyire változott meg a helyzet tavaly március óta Záhonyban? Hogyan alakult át az Ukrajna felőli vasúti teherforgalom?

Tavaly februárban a háború kitörésekor megijedtünk, hogy jelentős mértékben lecsökken az áruforgalom, vagy akár meg is szűnik Ukrajna és Magyarország között és működési, finanszírozási, foglalkoztatási problémákkal kerülünk szembe. A Kína felől érkező, Oroszországon és Ukrajnán keresztül bonyolított import-export konténeres áruforgalom, valamint a FÁK-országokból származó fuvarok egyik pillanatról a másikra megszűntek az infrastruktúra járhatatlansága, valamint a vasúti kapcsolatok megszakadása miatt. Gyorsan felmértük a kockázatokat és a lehetőségeinket. Tárgyaltunk a tulajdonossal, kértük és kerestük a MÁV Zrt. és a leányvállalatok segítségét. Itt szeretném ezúton is megköszönni a MÁV vezetése és a leányvállalatok részéről a konstruktív hozzáállást. Tartottunk attól, hogy a korábbi forgalom több mint 80 százalékát adó kohászati alapanyagok (különbéféle érc, szén, acél félkésztermékek) mennyisége lecsökken. Mivel ettől a kohászati alapanyag beszállítók, az ércimportőrök is tartottak, ezért márciustól

fokozatosan megemelték az érc beszállításának mennyiségét és jelentősen növekedett annak az igénye, hogy az árut Záhony körzetben tárolják. Ekkor tudtunk először fellélegezni egy kicsit, aztán folyamatosan jelentek meg az új üzletek. A tengeri kikötők lezárásával az Ukrajnából érkező gabona, étolaj, különböző acéltermékek, szén és konténerek fuvarozására, illetve az Ukrajna irányába kilépő vegyianyag átféjtésére jelentkezett megnövekedett igény a fuvaroztatók részéről.

Mennyire növekedett a gabonaforgalom?

Ami a gabonaszállítást illeti, az elmúlt években a gabonaimport Záhony vasúti határátmeneteken keresztül elenyésző volt. A vasútállalatok által széles és normál nyomtávon elfuvarozott mennyiség néhány tízezer tonnát tett ki évente. A ZÁHONY-PORT az elmúlt három évben sajnos nem rakodott ilyen árut, a magánátalakók is kis mennyiségben. Tárolási kapacitásra igény nem volt. Ez a helyzet 2022 márciusától jelentősen megváltozott. Nagyon sok megkeresés és jelentős szállítási igény érkezik jelenleg is az Ukrajnából történő gabonaféleségek

szállítására. A szállítások úti céljai egyrészt a magyar tárolóterületek, de nagyobb mennyiségben az európai országok (Olaszország, Ausztria, Németország, Románia), valamint a tengeri kikötők. A háború kitörésétől számítva a záhonyi határon széles nyomtávon tavaly körülbelül egymillió tonna, normál nyomtávon mintegy 550 ezer tonna gabona érkezett a fuvarozó vasúti vállalatok szerelvényeiben. Jelenleg a széles nyomtávon Záhonyban harmincezer tonna termény vár átrakásra. A jelentkező ukrán beszállítói igény pillanatnyilag több százezer tonna havonta.

Hogyan tudtak, tudnak alkalmazkodni a megváltozott helyzethez?

Társaságunk alapvetően a széles nyomtávú kocsikból a normál nyomtávú kocsikba történő átrakásra rendezkedett be. A háború következtében bizonyos árúnevek esetében növelni kellett az átrakási-tárolási kapacitást, ahogyan már említettem, meg kellett teremteni a normál nyomtávú kocsikból a széles nyomtávú kocsikba történő vegyianyag-átfejtés lehetőségét az Ukrajna felé kilépő áruféleségeknél. Ezeket a feladatokat sikerült megoldani saját erőből, melyre a szakembereink tudása, valamint a megnövekedett forgalom nagyobb bevételei nyújtottak fedezetet. Erőfeszítéseink és a forgalomnövekedés következtében tavaly az értékesítés nettó árbevétele jelentős mértékben növekedett, melynek köszönhetően a társaságunk nyereséges évet zárt.

Milyen átalakításokat végeztek, és milyen beruházások voltak szükségesek ahhoz, hogy a megnövekedett forgalmat zökkenőmentesen tudják bonyolítani?

Az ömlesztett áruk esetében növeltük az átmeneti tárolási-raktározási kapacitásainkat. Növeltük a fedett és a nyitott közvámraktárak számát és a tárolási lehetőségeinket. Újra üzembe helyeztük a telepített gabonaátalakító berendezéseinket, műszakrendváltással, technológia fejlesztésével növeltük a napi átrakási kapacitást. Kettő darab mobil gabona átrakóberendezés beszerzésével növeltük a gabonaszállító kocsik egyidejű átrakását. Eperjeske átrakó pályaudvaron technológiai hídmérleg kiépítését sikerült megvalósítanunk.

A folyamatos melaszátfejtéshez felújítottuk a gőzellátó hálózatot, Komoró telephelyünkön megindítottuk a növényolaj-átfejtést vasúti kocsikból közúti járművekbe.

A megváltozott fuvarozási irány kielégítésére Záhony olajtelepen kiépítettük azt a technológiát, amelynek segítségével normálból széles kocsiba tudunk átfajteni.

Mekkora forgalmat bonyolított tavaly a társaság? Milyen árucsoportok érkeznek leginkább Ukrajna felől, és ezen belül milyen arányt képvisel a gabonaforgalom?

A közel háromszáz embert foglalkoztató ZÁHONY-PORT 2022-ben kétféle millió tonna áru rakodását végezte el. Ezen belül az átrakott gabonaféleségek, növényi olajok mennyisége körülbelül tíz százalékot tett ki. A legnagyobb részt a kohászati üzemek alapanyagai, a különböző ércféleségek, ötvözőanyagok és szénszállítmányok átrakása történt meg. Ezek a háború kitörése után is megmaradtak, sőt az ausztriai rendeltetésű tranzit esetében sem mutatott visszaesést. Sajnos az ISD Dunaferr Zrt. forgalma a vállalat körül kialakult működtetési problémák miatt jelentősen csökkent. Mint említettem, 2022 elején az egyre növekedő tendenciát mutató kínai konténeres fuvarozásunk a háború kitörésével megszűnt, de szerencsénk volt, mert a kiesést pótolta az ukrán vasúti konténeres szállítások növekedése.

Hogyan tervezték az idei évet?

Továbbra is arra számítunk, hogy az érc, illetve a szén jelentik a legnagyobb átrakási feladatot. Bízunk benne, hogy a Dunaferr helyzete is rendeződik, illetve stabilizálódik, ezt az elmúlt hetek eseményei is megerősítik. Számolunk az osztrák rendeltetésű ércforgalom megmaradásával, illetve továbbra is jelentkezik annak a tárolási igénye. Terveink összeállításánál a gabona, a melasz és a kilépő vegyianyag-féleségek forgalmával legalább a 2022. évi mennyiség mértékében gondolkodunk. Számítunk továbbra is arra, hogy a 2022-ben tapasztalt konténeres áru fuvarozás is megmarad. Olyan áruk, amelyek korábban Ukrajnán keresztül érkeztek Európába, főleg folyékony vegyianyagok, gáz, szóda, de akár szén, most a fordított irányba Európából Ukrajnába mennek. A beruházásainkat is ennek megfelelően tervezzük. Saját erőből szeretnénk megvalósítani egy nagy teljesítményű ipari forgórakodógép beszerzését, valamint az évek óta húzódó vagonürítő gépek cseréjét is szeretnénk elkezdni. Emellett folytatjuk a Záhony olajtelepen az átfajtási technológia átalakítását, fejlesztését, valamint a működéshez szükséges kis értékű tárgyi eszközök



beszerzésére és informatikai jellegű beruházásainkra is sort kell keríteni. A nagyobb volumenű fejlesztéseink érdekében a MÁV Zrt.-vel közösen 9,2 milliárd forint CEF-forrásra pályáztunk. Ebből a pénzből a Záhony vegyipari átfejtőben és Komoró olajtelepen komplex kapacitásnövelő beruházást és modernizálást, az eperjeskei ércrakodón a felrakó daruk és vagonürítők cseréjét és modernizálását, továbbá a darus átrakóban korszerű konténerakodó daru telepítését és meglévő daruk modernizálását, valamint a terményrakodás kapcsán pedig egy többfunkciós fedett átmeneti puffertárolóval is rendelkező átrakási technológiát szeretnénk megvalósítani.

Záhony körzetben a vonatfogadó vágányhálózat szűkös kapacitása a legnagyobb probléma, a kormány támogatást nyújt Eperjeske rendező vágányhálózatának felújításához. Ön szerint mennyiben javul a helyzet, mi lesz a legfontosabb hozadéka a beruházásnak?

Véleményem szerint Záhony határátmeneteken a forgalom növelése a rendelkezésre álló vasúti infrastruktúra, az átrakóberendezések és a szállításhoz szükséges szállítóeszközök optimális egyensúlyának megteremtése útján lehetséges. Reméljük, a beruházás megvalósításával növelni lehet a be- és kilépő széles nyomtávú vonatok számát. Az újra járható rendező pályaudvari vágányok számának növelésével, nagyobb számú elegy feldolgozása és tárolása lehetséges, valamint hatékonyabbá, gyorsabbá válik az átrakóhelyek kiszolgálása. Természetesen egyben növekszik az üzembiztonság, az elhasznált pályahálózat felújításával várhatóan csökken a siklásos balesetek és a pályakizárások száma és az átrakóhelyek kiszolgálásának akadályai.

A kormány tervei között szerepel a V0 teherforgalmi vasútvonal megépítése. Ön szerint az új vonal megépítése mennyire segítené elő

a vasút, Záhony és Magyarország versenyképességét elsősorban a kelet-nyugati korridoron?

A V0 esetében nemcsak Budapest elkerülésével, hanem az árufuvarozási szempontokat figyelembe véve, ahhoz kapcsolódóan az árufuvarozási folyosó magyarországi szakaszának adottságaival, a vasúti szállítás lebonyolításával, fejlesztési igényeivel is szükséges foglalkozni. Nyilván a mi esetünkben a kelet-nyugati irány a meghatározó, de akár Szerbia, Horvátország, Görögország, Bulgária elérése is fontos lehet. Magyarország keleti nyitása felgyorsította azokat a folyamatokat, hogy keletről jelentős mennyiségű áru érkezzen vasúton. Ezt tapasztaltuk még 2021-ben és 2022 év első két hónapjában is a kínai forgalom folyamatos növekedésével, a célállomások az Európai Unió nagyvárosai voltak. Ugyanakkor mivel a rendszerváltás után jelentősen lecsökkent a forgalom, Záhony vasúti pályahálózata napjainkra elavult. Az új európai uniós közlekedési folyosók kijelölésével, azok fejlesztésével, így a V0 megépítésével együtt ezeket az elmaradásokat pótolni lehet. Annyi bizonyos, hogy Kína felől továbbra is jelentős forgalomra lehet számítani, továbbá, ha Ukrajna tengeri kijáratánál hosszú távon zavarok lesznek, az export-import termékek kizárólag vasúton fuvarozhatók hatékonyan. Ebben az esetben Záhony térségében jelentős beruházásokat kell megvalósítani. Ha ehhez még hozzávesszük az osztrák tranzitot, továbbá a szlovén és az olasz kikötők elérhetőségét, a V0 létjogosultsága és Budapest elkerülése nem kérdéses. Dunaújváros elérése is könnyebb és olcsóbb lenne ilyen formán, ami a Záhonyon keresztüli alapanyag-behozatalt részesítené előnyben. Az utóbbi időben több fejlesztés is indult Nyíregyháza, Kisvárdá és Záhony körzetében, amely szintén igényli a kelet-nyugati vasúti kapcsolatban a záhonyi végpontot, egyben az ukrán kilépési lehetőségek növelését. A V0 építését tehát komplex fejlesztési környezetben érdemes említeni.

Putsay Gábor

ÉLETEKET MENTETT A VOLÁNBUSZ ÁLTAL TÁMOGATOTT CSAPAT

A Volánbusz és a MOL 2022. december 22-én öt szervezetet támogatott 1-1 millió forint értékű üzemanyagkártyával, köztük a Pannon Mentőkutyás Alapítvány Pest Megyei Kutató-Mentő Szolgálatot is, akik közösségi oldalukon jelentették be, hogy 20 fővel és 4 mentőkutyával érkeztek a földrengés sújtotta Törökországba.

A múlt év decemberében a Volánbusz székhelyén tartott üzemanyagkártya-adományozáskor még senki sem gondolta, hogy 2023. február 6-án, hajnalban nagy erejű földrengés rázza meg Törökország déli, Szíriával határos területét. A 7,8-as erősségű rengést több komoly utórenség kísérte, és hatalmas pusztítást végzett. A Pest Megyei Kutató-Mentő Szolgálat csapata másnap Isztambulba érkezett, innen indultak tovább a katasztrófa által sújtott Adana repterére, majd Hatay településre életeket menteni.

A kutató-mentő csapat közösségi oldalán folyamatosan tájékoztattott a mentés körülményeiről, sikereiről. A csapat február 7-én arról adott hírt, hogy hat élő személyt találtak a romok alatt. A kimentésükhöz segítséget kértek a nemzetközi irányítástól is. Később arról tudósítottak, hogy sikeresen kiemelték a romok alól egy másfél éves kisgyermeket és a nagypapáját. Egy összedőlt 4 emeletes épület romjai alól pedig – közel 80 óra romok alatt töltött idő után – kiszabadítottak egy egyéves gyermeket és annak édesanyját, akiket a gyermek édesapja várt a felszínen, így ismét egyélhetett a család.

A pusztító földrengésnek 33 ezernél is több áldozata van Törökországban és Szíriában. Az idő előrehaladtával a túl-



élők megtalálásának reménye szertefoszlott. A csapat szolgálata február 12-én véget ért, testileg és lelkileg elfáradva hazatértek, de a közösségi médiában megjelent posztjuk szerint újra elindulnának, ha úgy hozná a sors.

A MOL-lal közös együttműködésnek köszönhetően a Volánbusz is hozzájárulhatott a Pest Megyei Kutató-Mentőszolgálat tevékenységéhez, hiszen hősies munkát végeznek nemcsak külföldön, de idehaza is. Hálásan köszönjük a mentőszolgálat minden tagjának és mentőkutyáinak a helytállást!

Szöveg és fotó: Volánbusz Kommunikációs Igazgatóság

RENDŐRKUTYÁK GYAKORLATOZTAK A VOLÁNBUSZ ÓZDI ÁLLOMÁSÁN



Február 7-én délelőtt számos rendőrautó gördült be az ózdi autóbussz-állomás területére. Bár a rendőrök egy gyors ellenőrzést, igazoltatást is elvégeztek, az akció célja ezúttal nem egy sürgős intézkedés vagy a rendfenntartás, hanem a rendőrkutyák kiképzése volt.

A Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Rendőr-főkapitányság és a vármegye tíz rendőrkapitánysága összesen közel két tucat szolgálati kutyával rendelkezik: általános rendőrkutyák,

járőrök, robbanóanyag- és kábítószer-kereső kutyák végzik lelkesen és fáradhatatlanul munkájukat.

A rendőrkutya-vezetők 2023. február 7-én több négylábút vittek a Volánbusz ózdi állomására a megye számos pontjáról, hogy imitált bevetésen vegyenek részt. A szinten tartó képzéseket havi két alkalommal, hat-hat órás időtartamban teljesítik az ebek és kiképzőik.

Az Ózdon eljátszott életszerű szituációkban először öszezördülő utasokat kellett elcsendesíteniük a két- és négylábú rendőröknek. Természetesen az „utasok” megfelelő felszereléssel ellátva ültek a buszon, hogy ne essen bántódásuk. A rendőrség egyik kutyavezetője, valamint a Lam Völgyi Kutyaiskola vezetője vállalta magára a szerepeket. Ezekre a szituációkra azért van szükség, hogy éles helyzetben is helyt tudjanak állni a négylábúak, és el tudják háritani a bajt.

A rendőrök ezután buszokat vizsgáltak át: a kábítószer-kereső kutyák hivatalos, azaz a képzéshez használt valódi kábítószer után kutattak a járműveken.

Szöveg és fotó: Volánbusz Kommunikációs Igazgatóság

ELVIRA MEGSZÓLAL

Lényegesen gyorsul az utasok kiszolgálása a MÁVDIREKT telefonos ügyfélszolgálatán: teljesen magyar fejlesztésű robotasszisztenssel újult meg az Elvira menetrendi szolgáltatás.



Egyszerre akár tíz érdeklődő kiszolgálására alkalmas robotasszisztenssel újult meg a vasúttársaság telefonos ügyfélszolgálat, a MÁVDIREKT. A tapasztalatok alapján az ügyfelek a leggyakrabban egyszerű menetrendi információk miatt érdeklődnek. Ezeket az igényeket a magyar nyelvre létrehozott új robotasszisztens, Elvira magas minőségben képes kiszolgálni. A fejlesztésnek köszönhetően az élőhangos operátorok munkájában energia és idő szabadul fel az összetettebb utastájékoztatói kérdések kezelésére. A robotasszisztens mesterséges intelligencia alkalmazásával, irányított párbeszéd mentén, egy önkiszolgáló rendszerbe ágyazva gyors válaszokat képes adni a belföldi vasúti menetrendi kérdésekre. Ehhez az utazásra vonatkozóan célzott kérdéseket (Honnan? Hová? Mikor?) tesz fel az érdeklődőknek, majd a többmilliónyi közlekedési adatból az utazási igényeknek leginkább megfelelő menetrendet ismerteti.

A robotasszisztensnek köszönhetően a beérkező hívás során, az ügyfélszolgálatokon az operátor kapcsolásáig megszokott várakozási idő megszűnik. Az esetleges vészhelyzeti hívásokat a rendszer azonosítja és azonnal, elsőbbséggel emberi kezelőhöz továbbítja. A gyors menetrendi tájékoztatás folyamatában elengedhetetlen az állomásnevek pontos beazonosítása, ezért Elvira a Magyarországon jelenleg üzemelő 1268 állomás nevét ragozott, vagy töredékszavakkal és szinonimákkal, több mint 58 ezer formában érti meg. (Ilyen például a Köki=Kőbánya-Kispest, Fehérvár=Székesfehérvár.) Az utazásra használt menetjegyek áráról is egyszerűen kérhető tájékoztatás, amihez az utazási kedvezmények beazonosítása szükséges.

A 62 különböző elnevezéssel azonosítható kedvezménytípust 1620 szinonimával, ragozott alakokkal kezeli a rendszer.

A rendszer a karácsony óta tartó tesztüzem során eddig közel 12 000 telefonálót szolgált ki. Az utasok visszajelzései alapján a modern megoldásnak köszönhetően várakozási idő nélkül sikerül információt szerezni a menetrendre és árakra vonatkozóan, továbbá a robotasszisztens azt is jól ismeri fel, ha valamely kérdésben élő ügyintéző bevonása szükséges.

Az utasok számára bevezetett újdonság az első olyan magyar nyelvű robotasszisztens, amely a hazai innovációs fejlesztések eredményeiből jött létre. „Büszkék vagyunk rá, hogy a hang alapú virtuális asszisztensek terén mi alkothattuk meg az első olyan rendszert, amely teljes egészében magyar technológiákra, magyar komponensekre épül” – mondta el Körmendi György, a Clementine ügyvezető igazgatója. A rendszer a Cisco megoldáscsomagját alkalmazó NTT fővállalkozásában és a Clementine szakmai vezetésével valósult meg. A más vasúttársaságnál még nem alkalmazott fejlesztés egyik pillérét ugyanaz a Text-to-Speech (TTS) beszédszintézis technológia képezi, amellyel az állomási, fedélzeti hangsbemondási üzenetek is létrehozhatók, és az elmúlt évek fejlesztései révén ezeket már egyre több állomáson, vonaton hallhatják az utasok. Gépi tanuló algoritmusok teszik lehetővé, hogy a robotasszisztens megértse, feldolgozza a szóban elhangzó kéréseket és pontos válaszokat adjon a vonatok menetrendjéről, a jegyárakról. A további, folyamatos fejlesztés érdekében a rendszer minden hívást kiértékel, és azonosítja az esetleges problémás hívásokat.



KÜLÖNVONAT ÉS SZÍNES PROGRAMOK VÁRJÁK AZ ÉRDEKLŐDŐKET A HATVAN–SZOLNOK VASÚTVONAL 150. SZÜLETÉSNAPIJÁN

Az első vonat 150 évvel ezelőtt, 1873. március 10-én érkezett meg Hatvanból Szolnokra. Az évforduló alkalmából 2023. március 11-én, szombaton, a MÁV Rail Tours égisze alatt nosztalgia különvonat közlekedik Budapest-Nyugati–Hatvan–Jászberény–Szolnok–Budapest-Nyugati viszonylatban, amelyet előre megváltott nosztalgiajeggyel vehetnek majd igénybe a látogatók. A gőzvontatású ünnepi szerelvényt és utasait Hatvanban, Jászberényben és Szolnokon a helyi intézmények és a VOKE szervezésében ünnepi műsorral köszöntik a szervezők, a helyszíneken beszédet mond

dr. Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgató úr is. Az eseményeken tiszteletüket teszik a helyi polgármesterek és az illetékes országgyűlési képviselők, majd a Hatvan–Szolnok-vasútvonal jubileuma alkalmából állított emléktábla koszorúzását követően – a gőzfelhős vonat továbbindulásáig – mindhárom vasútállomáson helyi programok biztosítják a látogatók és vasútrajongók számára a tartalmas időtöltést.

A www.vasutasmagazin.hu oldalon a vonat útvonala, menetrendje és a részletes ünnepi program is megtalálható.



NÉMETH TAMÁS A VOLÁNBUSZ ÁLTALÁNOS VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESE

Február 1-jétől Németh Tamás tölti be az általános vezérigazgató-helyettesi pozíciót a Volánbusznál. A társaság korábbi szolgáltatásfejlesztési és projektigazgatója dr. Bói Loránd helyettes államtitkári kinevezése óta megbízott vezérigazgató-helyettesként látta el a feladatokat, február 1-jétől pedig határozatlan idejű kinevezést kapott a pozíció betöltésére.

Németh Tamás a Volánbusz általános vezérigazgató-helyetteseként a Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság, az Üzemeltetési Főigazgatóság, a Szolgáltatásfejlesztési és Projektigazgatóság, valamint az Infokommunikációs Igazgatóság munkáját irányító szervezetet vezeti.

Üdvözlöm, ELVIRA vagyok a MÁVDIREKT robotasszisztense. Jelenleg a belföldi járatok menetrendjéről tudok tájékoztatást adni. Ehhez kérdéseket fogok feltenni. Kérem, mondja el, hogy honnan szeretne indulni!



Budapest-Kelenföld állomás.

A Rádió 1 műsorvezetői, Balázsék élő adásban felköszöntötték a voicebotunkat névnapja alkalmából. A nap további részében több mint 150-en azért hívták a MÁVDIREKT-et, hogy boldog névnapot kívánjanak Elvirának. Bár válaszképp elmondta, hogy ő egy robot és munkával tölti az ünnepnapokat is, mi azért köszönjük a nevében is, hogy ennyien kíváncsiak rá!

RÉSZLETEK AZ ORSZÁG- ÉS VÁRMEGYEBÉRLETEKRŐL



Május elsejétől minden eddiginél kedvezőbb bérletrendszer használatával teljes vármegyét, sőt akár az egész országot be lehet utazni a MÁV-START, a Volánbusz, a MÁV-HÉV vagy a GYSEV járatainak igénybevételével. A Magyar Kormány, valamint az Építési és Közlekedési Minisztérium támogatásával és közreműködésével létrejövő új vármegye- és országbérlet-konstrukció révén az elmúlt három évtized legjelentősebb díjszabási fejlesztését hajtják végre a hazai helyközi közösségi szolgáltatók. Csökken a családok havi közlekedési ráfordítása, javulnak a vidéki mobilitási lehetőségek és az életminőség, ezáltal népszerűbbé válik a környezetbarát kötőpályás és az autóbuszos közlekedés. A teljes árú vármegyebérletet 9450 forintért lehet majd megvásárolni, a MÁV appban várhatóan április utolsó hetétől, az országbérlet ennek duplájába fog kerülni. A tanulók mindkettő esetében 90 százalékos kedvezményt vehetnek igénybe.

A tarifaközösség felé vezető úton tett legjelentősebb lépésnek is nevezhető az a változtatás, amelyet a vármegyebérlet és az országbérlet hozhat május 1-jétől. Az új típusú, egyszerűen elérhető és alacsony árú termékekkel utazók a MÁV-START, a VOLÁNBUSZ, a MÁV-HÉV és a GYSEV helyközi járatait korlátlanul használhatják majd a bérleten feltüntetett területen. A szolgáltatási színvonal emelése és a menetrendek összehangolása mellett az új tarifatermékek bevezetésével mind a közúti, mind pedig a kötőpályás helyközi közösségi közlekedés versenyképesebbé, vonzóbbá válhat, ugyanis a vasút és busz igénybevételének lehetősége jobb minőségű kiszol-

gálást, több járatot, kevesebb várakozást hoz. A vidéki mobilitási lehetőségek bővülése a környezetbarátabb tömegközlekedés irányába tereli az utazókat, autósokat. A bérlet rugalmassága a szabadidős célú felhasználásnak is kedvez, így nem elhanyagolható pozitív hatása várható a belföldi turizmusban és a vendéglátásban is. Az új típusú díjtermékek a közlekedési szolgáltatók legtöbb értékesítési csatornáján elérhetővé válnak, amely országos szinten kiemelt hozzáférhetőséget biztosít. Kényelmesebbé, gondtalanabbá is teszi a bérletvásárlási folyamatot, mivel online – leggyorsabban a MÁV applikációval – megválthatók lesznek a bérletek, és

elegendő egyet megvenni havonta, nem kell másik jegyről vagy bérletről gondoskodni a helyközi utazáshoz. A bérleteket a MÁV-START pénztáraitban, automatáinál és a MÁV appon, a Volánbusz pénztárainál, a buszok fedélzetén, illetve GYSEV pénztárainál lehet majd megvásárolni. A bérletvásárlások tervezhetősége érdekében várhatóan április utolsó hetében egyes értékesítési csatornákon elővételben is megvásárolhatók lesznek a vármegye- és az országbérletek.

A vidéki és a Pest vármegyei közösségi közlekedést hozza lendületbe az új 30 napos érvényességű vármegyebérlet, amely a MÁV-START, a Volánbusz, a MÁV-HÉV és a GYSEV járatain egyaránt használható lesz. A teljes árú bérlet 9450 forintba kerül majd, ezáltal olcsóbb lesz, mint a havi Budapest-bérlet, vagy mint 15 liter – átlagosan 250-300 kilométer megtételére elegendő – üzemanyag (február közepi áron számolva). A tanulóbérlet 90 százalékos kedvezménnyel váltható, 945 forintba, azaz nagyjából kétfőből fagy árába fog kerülni. A vármegyebérlet fő előnye a kedvező ára mellett, hogy egyszerű igénybevételi feltételekkel lehet használni, és a területi korlátozásokat, azaz a vármegyei határokat is ismerik a lakosok.

Azok, akik utazásaik során rendszeresen átlélik a vármegyehatárt, 2 vármegyebérlet árértékű országos területre érvényes országbérletet vásárolhatnak. Ennek kiemelkedő előnye, hogy minden olyan járatra érvényes, amelyet a MÁV-START, a Volánbusz, a MÁV-HÉV vagy a GYSEV üzemeltet helyközi forgalomban, így akár egyetlen bérlettel keresztül utazhatjuk hazánkat, eljuthatunk a legszebb, legnépszerűbb turisztikai látványosságokhoz, kirándulásra és akár vármegyéken át történő napi ingázásra is alkalmas.

A 30 napos teljes árú országbérlet 18 900 forintba fog kerülni. Kétezer-ötven forinttal olcsóbban lesz megvásárolható, mint jelenleg a 30 kilométerre érvényes bérlet. A tanulók ezt a bérletfajtát választva is igénybe vehetik a 90 százalékos kedvezményt, így 1890 forintért – nagyjából egy vidéki mozi normál jegyének árértékű – szinte bárhová eljuthatnak az országban a diákok kötőpályán vagy a Volánbusszal.

A vármegyebérlettel és országbérlettel nem vehetők igénybe helyjegyköteles vonatok, az első osztály, és a prémiumszakasz, továbbá a helyi közösségi közlekedési társaságok járatai sem. Ugyanakkor a feláras és nem feláras kocsikat egyaránt továbbító vonatok (például a Napfény, Békés, Bakony, Göcsej és a kaposvári InterCityk) nem feláras kocsijaiban a vármegye- vagy országbérlettel is lehet majd utazni. A Pest vármegyei bérlet, illetve az or-

szágbérlet a BKK járatain sem érvényes, de Budapesten belül a helyközi szolgáltatók járatain lehet velük utazni. A vármegyebérlet, illetve az országbérlet országosan napi több tízezer buszon és kötőpályás járaton teszi lehetővé az utazást minden egyéb jegy vagy bérlet váltása nélkül.

A teljes árú bérlet árának 86 százalékát térítik meg a munkáltatók, így vármegyebérlet esetében mintegy 1300, országbérlettel kicsivel több mint 2600 forint saját költségen tudnak utazni az utasok a helyközi szolgáltatókat választva. A munkáltatók, kis- és középvállalkozások utaztatási költségei is csökkennek az új bérletkonstrukció révén.

A nem távolsági jellegű – regionális és elővárosi – utazások jelentős része vármegyén belül, vagy szomszédos vármegyék között valósul meg. A regionális és elővárosi közlekedésben, különösen a kisebb településeken élők számára a kis távolságú utazási igények sok esetben nem kizárólag egy településre irányulnak, hanem több, a közelben lévő település elérését szükségessé teszik, számukra nyújt segítséget az új bérlet, de megmaradnak a jelenleg megvásárolható bérletek is. Az országos és a vármegyei alapú díjtermékek bevezetése jelentős előrelépés az országosan egységes tarifarendszer bevezetésében, a közszolgáltatások és menetrendek összehangolásában, valamint kiemelt fontosságú a vidéki mobilitási lehetőségek tekintetében.

A kedvezményes árú bérletek okozta bevételkiesést a kormányzat megtéríti a közlekedési társaságok felé, amelyek a bevezetéstől a nyár során folyamatosan gyűjtik a tapasztalatokat és az utasaik visszajelzéseit. A járműkapacitásait – a lehetőségekhez mérten – a változó utazási szokásokhoz, igényekhez igazítják.

A közlekedési szolgáltatók folyamatosan készítik elő a vármegye- és országbérlet vásárlásához, az eligazodáshoz hasznos tájékoztatói segédleteket, amelyeket a díjtermékek bevezetése előtt közzétesznek a weboldalaikon, illetve az egyéb tájékoztatói felületeiken is.



IDÉN IS INDULNAK ZARÁNDOKVONATOK A CSÍKSOMLYÓI BÚCSÚBA ÉS CZESTOCHOWÁBA



Idén is elindul a Boldogasszony és a Misszió zarándokvonat a Misszió Tours Utazási Iroda és a MÁV-START közös szervezésében a csíksomlyói pünkösdi búcsúba.

A Boldogasszony zarándokvonat május 25-én, csütörtökön indul és 28-án ér vissza Budapestre. A Misszió, fekvő- és ülőhelyes kocsikkal közlekedő különvonat 26-án, pénteken délután indul, majd a szombati fogadalmi búcsú után este visszaindul és pünkösdszombat reggel érkezik Budapestre. Pénteken, 26-án indul Csíksomlyóba és szintén 28-án ér vissza Budapestre. A zarándoklatok részletes programja megtalálható az utazási iroda honlapján. A boldogasszony vonat lelki vezetője Felföldi

László pécsi megyés püspök, a Misszió Zarándokvonat lelki vezetője Bőjte Csaba ferences szerzetes lesz.

Csíksomlyón az első búcsújárást a legenda szerint 1567-ben tartották, amikor János Zsigmond erdélyi fejedelem fegyverrel akarta a katolikus székelyeket az unitárius vallás felvételére kényszeríteni. Csík, Gyergyó és Kászon népe pünkösdi szombatján Csíksomlyón gyülekezett, Szűz Mária segítségét kérte, majd legyőzte a fejedelem seregét a Hargita Tolvajos-hágójában. A diadal után újból Csíksomlyón adtak hálát, egyben fogadalmat tettek, hogy ezután pünkösdi szombatján minden évben elzarándokolnak oda.



BANKKÁRTYAMÉRETŰ MENETJEGYEKET VEZETETT BE A MÁV-START

Mind a pénztárakban, mind a jegykiadó automatákban új, bankkártyaméretű jegyeket vezetett be a MÁV-START. A 80x54 mm-es jegyek az eddigieknél kisebbek, gyorsabban nyomtathatók, egységes kinézetűek. Éves szinten 14 futballpályányi terület lefedéséhez elegendő jegypapírt, azaz mintegy 1100 km jegycsíkot spórol meg a vasúttársaság a fejlesztéssel.

A bankkártyaméretű jegy a menetjegy, a bérlet, a kocsiosztály-különbözeti jegy, a helyjegy, a hely- és pótjegy, a kerékpártúrajegyek, a Balaton 24/72, az Európa Kulturális Fővárosa programhoz kapcsolódva bevezetett kedvezményes Veszprém–Balaton 2023 EKF-jegy, a teljes árú és kedvezményes havi Budapest-bérletek, valamint a Budapest-hetijegy jegytípusoknál elérhető. Az új jegyeken négyzetes vonalkód (Aztec-kód) könnyíti meg a kezelést.

A teljes méretű jegyek továbbra is használatban maradnak olyan termékeknél, ahol a feltüntetendő információk nem férnének el a bankkártya méreten. A Volánbusz és a MÁV-HÉV termékek, és ezek vasúti utazással kombinált változatai továbbra is az eddigi méretben kerülnek forgalomba.

Az új méretű jegyformátumnak köszönhetően, a kisebb papírméret miatt csökken a nyomtatópapír-felhasználás, ami fontos környezetvédelmi szemponttól, és éves szinten

120-130 millió forint megtakarítást jelent. A vasúttársaság ugyanakkor felhívja a figyelmet arra, hogy a legkörnyezetbarátabb megoldás az elektronikus úton (Elvira vagy MÁV app) váltott jegy.



Minimum 53 ezer forinttal emelkednek a munkabérek 2023-ban

A munkavállalók reálbérértékének megőrzése a célja annak a bérmegállapodásnak, amelyet 2023. február 17-én a munkáltató kötött az érdekképviseletekkel.

A MÁV-Volán-csoport Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács ülésén kötött megállapodás értelmében a vasutasok alaptere a 2022. december 31-i állapothoz képest öt százalékkal, de legalább 53 ezer forinttal nő, január 1-jéig visszamenőleg.

Ha a munkavállaló bruttó munkabérének öt százaléka meghaladja az 53 ezer forintot, abban az esetben az alaptere öt százalékkal emelkedik. Amennyiben a bruttó munkabér öt százaléka kevesebb, mint 53 ezer forint, a munkavállaló alaptere 53 ezer forinttal emelkedik. Az egyösszegű SZÉP-kártya-juttatás 120 ezer forintra emelkedik, és a munkáltató nettó 4000 forintra, azaz bruttó 6016 forintra növeli az önkéntes egészségpénztári támogatást.

A MÁV-HÉV esetében az idei évtől a lojalitásjuttatás 40 000 forintra, 350 000 forintra emelkedik.

A Volánbusz munkavállalói bérfelállítására ugyanezen elvek alapján, a társaság sajátosságait figyelembe véve kerül sor. A lojalitásjuttatás a Volánbusznál is 350 000 forintra nő.

A MÁV-Volán-csoport átlagkeresetei a bérmegállapodások és bérintézkedések eredményeként 2016–2021 között a nemzetgazdasági átlagkeresetnél nagyobb, 65 százalék feletti mértékben növekedtek. A vállalatcsoport a járványügyi helyzetben is megtartotta teljes munkavállalói létszámát, ezzel is bizonyította, hogy biztonságos munkahelyet nyújt munkavállalóinak.

A megállapodás értelmében az emelt béreket a februári bérekkel egyidejűleg, a márciusi bérfizetési napon, 2023. január 1-jéig visszamenőlegesen számfejtik.

MÁV Zrt. Humán erőforrás vezérigazgató-helyettes szervezet



„Egy szerelvény láttán az átélt élmények jutnak az eszembe”

Talán nehéz elhinni, de kollégáink között már a 2000 után született ifjoncok is szép számmal képviseltetik magukat. A fiatalok a tradíciók tisztelete mellett számos új gondolattal segíthetik a vállalat működését, ezért kiemelten fontos a támogatásuk mindnyájunk részéről. Életkora ellenére Kosaras Attilának sem ismeretlen az aranyló sínszálak, vagy a száguldó szerelvények látványa: kiskora óta vasutas szeretne lenni, ami 2022-ben a MÁV duális hallgatójaként meg is valósult. Kollégánkkal Benke Máté beszélgett.

Mit érzel, ha elrobog melletted egy vonat? Mit jelent neked a vasút?

Nagyon szeretek történeteket mesélni és emlékeket megosztani, ezért ha elmegy mellettem egy szerelvény, leginkább a múlt, az átélt élmények jutnak az eszembe. Minden vagonhoz vagy kocsihoz köt valami. Ha viszont arra gondolsz, hogy mit érzek a jármű láttán, azt már nehezebb megválaszolni. Az biztos, hogy kisebb koromban nagyon erősen kötődtem a vonatokhoz, de mára ez a helyzet normalizálódott, az életemet sok más dolog is kitölti.

Ezt mindenképp meg szerettem volna kérdezni, mert joggal pályázhatsz a legfiatalabb munkavállaló címére. A legtöbben ebben a korban még azt sem tudják, hogy mihez kezdjenek. Mesélj, neked miért volt ilyen egyértelmű a választás?

Gyermekvasutas voltam, de már azelőtt is tudtam, hogy a MÁV-nál szeretnék dolgozni. A szolgálatok alatt éppen csak az vált egyértelművé, hogy a forgalom az, ami a leginkább érdekel. Másfél kilométerre lakunk a vasútállomástól, és amikor kisebb voltam, a szüleim gyakran vittek ki oda, hogy

vonatokat nézzünk. Akkoriban ismerkedtem meg a tápiószelvi forgalmi szolgálattevővel is, ő volt az első, aki beavattott a szakma rejtelmeibe. A barátaim többsége szintén a vasúthoz volt köthető, így „belenőttem” egy ilyen közösségbe.

Hogyan tudtál kapcsolatba kerülni a MÁV-val, mint munkáltatóval?

Vasúti szakmát is oktató technikumba jártam, ahol lehetőségünk nyílt a MÁV középfokú ösztöndíjprogramjában tanulni. Ez így ment három éven keresztül. Az érettségi után technikus képzésben vettem részt, és ebben az évben a Széchenyi István Egyetem nyílt napjára is ellátogattunk, ahol természetesen megtekintettem a MÁV standját. A kollégák itt tájékoztattak először az intézményben elérhető duális képzés lehetőségéről.

Mivel tudtam, hogy a győri egyetemen fogok továbbtanulni, le is adtam a jelentkezésemet. Ezt követően egy kiválasztáson, azaz AC-n vettem részt, ahol humán területen dolgozó kollégák és a leendő mentorok voltak jelen. Végül engem is kiválasztottak, így az egyetemista lét mellett vasutas munkavállaló lettem!

Jól megalapozott vasúti tudást szereztél a középiskolai éveid alatt?

Az Országos Szakmai Tanulmányi Versenyen (OSZTV) vasútforgalmi szolgálattevő kategóriában első helyezést értem el. Izgalmas volt minden forduló, de tettek is azért, hogy izgalmas legyen! Nem kértek többet, mint amennyit megtanultunk az iskolában, gyakorlatias volt az egész, a sikeres szereplésemhez pedig nyilván hozzájárult a MÁV szeretete.

Ennek igazán örülök! A középfokú ösztöndíjprogram alatt szerzett tudást sikerült tovább építeni duális hallgatóként?

Igen, hiszen ez már egy valós jelenlétet igénylő, sokrétű folyamat, de egyetem mellett is könnyen teljesíthető, nem terhel meg túlságosan. Pontosítva: az első két félévben 15 munkanapot kell eltöltenem a mentorom által meghatározott szolgálati helyeken, így a különböző szintereken keresztül komplexitásában ismerhetem meg a vasút működését. Én például voltam Hegyeshalomban az üzemmérnök mellett, ahol az állomás technológiáját, üzemi tervét, a tolómozdony kihasználtságát elemeztem, vagy a szolgálati helyek következő menetrendi évben alkalmazott időbeosztását készítettem el. Az egyik állomáson a forgalmi szolgálattevő mellett dolgoztam, aki megtanított a Domino pult kezelésére. Ennek az alapjait persze már ismertem, de ott nyilván kiegészült a tudásom, mert megismertem a helyi sajátosságokat. A programhoz egyébként nyári elfoglaltság is kapcsolódik, mert egy nyolchetes gyakorlatot is teljesítenünk kell minden évben.

A te mentorod az én korábbi egyetemi tanárom – nem mellel a MÁV szakértője –, Szabó Lajos. Azt hiszem nem árulok el nagy titkot, ha azt mondom, hogy egy igazán jó ember segít téged a fejlődésben. Vele milyen a kapcsolatod?

Mind szakmailag, mind emberileg nagyon jó. Ezen még az sem tudott csorbítani, hogy az első találkozásunk után nem



sokkal majdnem elütöttem biciklivel, amikor váratlanul elém lépett! A történet azóta persze szájról szájra terjed, amikor először beléptem a MÁV-székházba, már mindenki azzal fogadott, hogy én vagyok-e a hallgató, aki majdnem elütötte a tanár urat? (nevet) Az érdeklődésemet egyébként mindig az egekbe tudja repíteni, így aztán alig tudom kivárni a felvázolt programok megvalósulását. Sokat beszélgetünk, és nem csak szakmáról, amiért hálás vagyok neki.

Az egyetemi élet színes és izgalmas, te pedig említetted, hogy a vasúton kívül még számos más dolog is érdekel. Mit szeretsz a mostani éveidben igazán?

Lehetőséget ad a hobbijaim megélésére. Nagyon szeretek túrázni, imádok olvasni – főleg pszichológiai témájú könyveket –, és gyülekezetbe is járok. Az egyetemen társakat is találtam, akikkel ezeken a programokon részt vehetek. Nemrégiben a Bakonyban jártunk, ahol egy via ferrata útvonalat másztunk végig, de tervezzük a Kéktúra bizonyos szakaszainak a teljesítését is. Az olvasásról még annyit, hogy érdeklődöm az emberi viselkedés iránt, hogy mi mozgat bennünket bizonyos szituációkban. Most a boldogságról olvasok egy könyvet.

Ha jutottál valamire ezzel kapcsolatban, ne tartsd magadban!

Az életkorunk előrehaladtával az ismereteink és a tapasztalataink egyre távolodnak, ezzel együtt egyre nehezebb boldognak lennünk.

Hogy állsz a jelennel, miként látod magad a jövőben?

Inkább élek a jövőben, vagy a múltban, a jelennel még vannak problémáim, de ezen dolgozom. Egy olyasfajta jövő vonz, amelyben egy nagyobb közlekedési társaság munkatársaként dolgozhatok, és különböző, társadalmilag is hasznos projekteket koordinálhatok. Negyvenévesen szeretném, ha az állásomban olyan feladataim lennének, amelyek fontosak, érdekelnek és motiválnak is, emellett pedig van időm a hobbijaimra, és a családomra.

Benke Máté

Tripla KISS indult a Dunakanyarba!



Különleges utat szervezett a vasúttársaság február 25-én, szombaton a vasúti utazást kedvelők számára. Európában először rekord hosszúságú, egyszerre három összekapcsolt Stadler KISS emeletes motorvonat indult egyedülálló útra 1200 utassal a fedélzetén, egy dunakanyari kiruccanásra. Ennek apropója az volt, hogy mind a negyven megrendelt KISS szerelvény forgalomba állt, így a MÁV-START teljes flottát közlekedtetheti a budapesti elővárosi vonalakon, illetve regionális forgalomban.



Az összességében 12 ezer kilowatt (16 320 lóerő) teljesítményű szerelvény 9:40-kor futott ki a Nyugatiból, ahonnan Szobig közlekedett, majd rövid tartózkodás után onnan indult vissza Budapestre. Az ingyenes rendezvényen csak regisztrált utasok vehettek részt, a vonat viszont „telt házzal” gördült ki a Nyugatiból, hiszen a meghirdetést követően hamar beteltek a helyek, ezt követően csak várólistán lehetett jelentkezni. Igaz, hogy három szerelvényen 1800 ember is elfér, viszont így minden bizonnyal túl nagy lett volna a zsúfoltság. Az utazáson kívül különböző tematikájú aktivitások, műsorok, nyereményjátékok és ajándékok várták az utasokat, és az értékes nyereményeknek is nagy sikerük volt. Mint ahogy annak is, hogy a rendezvény minden résztvevője ajándék- és tiszorai csomagot kapott a helyszínen. A három egységből kettőt a gyermekes családok foglalhattak el, egyet pedig a felnőtt vasútbarátok. Rendkívül színes volt a program Budapesttől Szobig és vissza, a „felnőttkocsiban” Somogyi Zoltán a Sláger rádió műsor-

vezetője, a kicsiknél pedig Váczi Viktor és Kis-Horváth Levente kollégáink gondoskodtak a vendégek szórakoztatásáról. Az utazás során színes programok, kvízzjátékok szórakoztatták a gyerekeket és felnőtteket egyaránt, volt stand up comedy Csenki Attila humoristával, bűvészműtávjok, a kicsiknek lufihajtogatás és csillámtettkó. A három KISS „egybenyitása” és a 468 méter hosszú vonat közlekedése igazi kuriózum volt. Ilyen hosszú vonatot ugyanis ma már nem látni menetrend szerinti forgalomban, anno a 18-20 kocsis szerelvényekre csak az idősebb generáció emlékszik. Ilyen volt például a „Birodalmi gyorsként” ismert egykori Tisza expressz, vagy az 1990-es évek fordulóján Nyíregyházáról a Nyugatiba érkező Hajdú expressz a maga húsz kocsijával. Így összességében egyáltalán nem volt véletlen, hogy ilyen népszerű volt és jól sikerült a szombati rendezvény a „KISS-rajongók” és a családok körében, vagy azok között, akik egyszerűen csak egy kellemes szombat délelőtti programon szerettek volna részt venni.



Az országban újdonság volt az emeletes motorvonat forgalomba állítása 2020-ban, melyek kényelmi szintjei a méltán népszerű FLIRT motorvonatokét is meghaladják. A modern motorvonatok megfelelnek az elővárosi utazók igényeinek és elvárásainak. Szeretik ugyanis, hogy a vonat futása csendes, az ülések meglehetősen kényelmesek, jó a kilátás – főleg az emeletről –, szép és tiszta, jól karbantartott az egész szerelvény. Az oldalanként 12 darab, nagyvonalúan méretezett ajtón könnyebben lehet fel- és leszállni. Az ülések felett korszerű kijelzők mutatják, hogy hol jár, és merre tart a vonat, a négy mosdó közül egy mozgássérültek számára fenntartott, és mindegyikben fotocellás kézmosók biztosítják a higiéniát. A felső szintre egy áramvonalas lépcsőn lehet felmenni, a kerekes székeseket pedig hidraulikus emelő segíti a vonatba. A KISS vonat az első forgalomba helyezés óta 8 850 970 kilométert tettek meg a magyar vasútvonalakon. Nemcsak



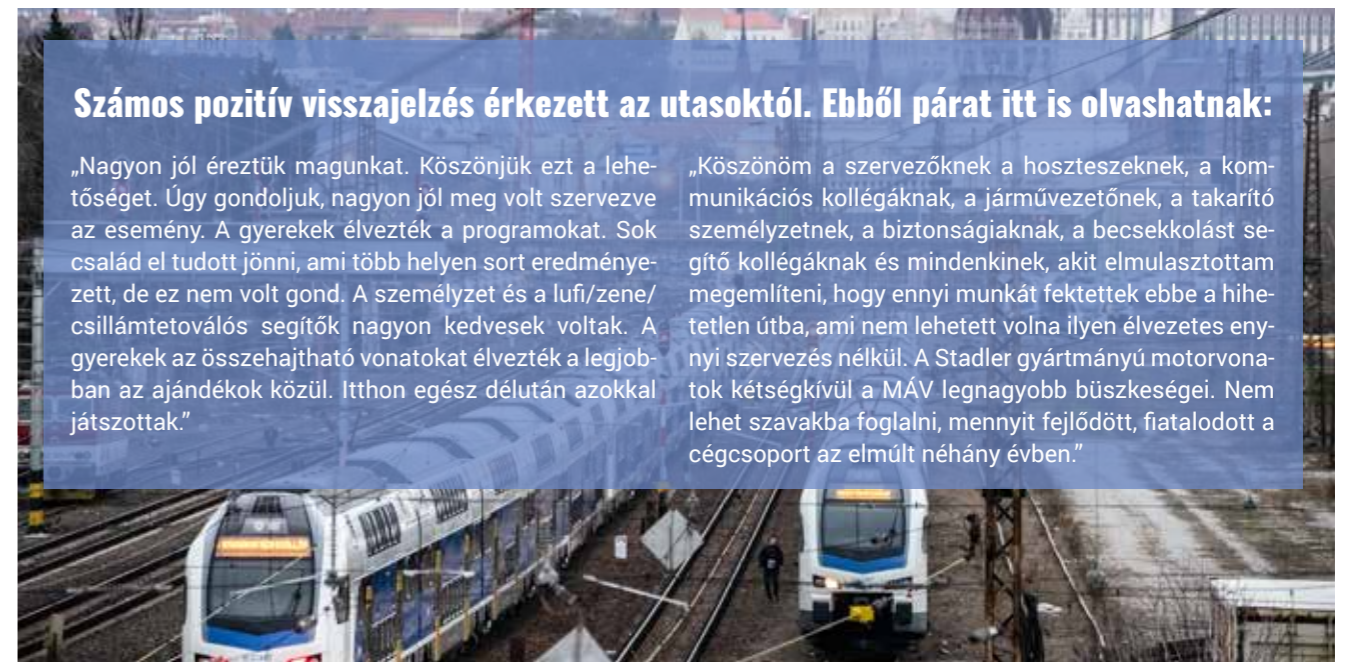
a Budapest környéki elővárosi forgalomban közlekednek, hanem eljutnak Győrbe és Hegyeshalomra, az Agria és Mát-ra InterRegio vonatokkal Egerbe és Gyöngyösre, hétvégeente pedig a sebesvonatokkal Nyíregyházára is. Ezek a járművek ilyenkor csatolt FLIRT motorvonatokat váltanak ki, így kétszáz fővel növekszik a kapacitás, vagyis ennyivel többen foglalhatnak helyet. Tavalyelőtt és tavaly a KISS vonat a balatoni forgalomban is meghódították az utazóközönséget, leginkább azokat, akik a balatonaligai magaspartról az emeletről csodálhatták meg a panorámát, amikor a vonat elérte a „magyar tengert”. Tavaly a dupla Jégmadár, az Esti csók, Panoráma, Napfürdő és Vitorlás vonatok összesen 53 ezer utast és 2400 kerékpárt szállítottak a Balatonra és vissza. Hozzájárulva ezzel is a kulturált és kényelmes közösségi utazáshoz.

Putsay Gábor

Számos pozitív visszajelzés érkezett az utasoktól. Ebből párat itt is olvashatnak:

„Nagyon jól éreztük magunkat. Köszönjük ezt a lehetőséget. Úgy gondoljuk, nagyon jól meg volt szervezve az esemény. A gyerekek élvezték a programokat. Sok család el tudott jönni, ami több helyen sort eredményezett, de ez nem volt gond. A személyzet és a lufi/zene/csillámtetováló segítőik nagyon kedvesek voltak. A gyerekek az összehajtható vonatokot élvezték a legjobban az ajándékok közül. Itthon egész délután azokkal játszottak.”

„Köszönöm a szervezőknek a hoszteszeknek, a kommunikációs kollégáknak, a járművezetőnek, a takarító személyzetnek, a biztonságiaknak, a becsekkolást segítő kollégáknak és mindenkinek, akit elmulasztottam megemlíteni, hogy ennyi munkát fektettek ebbe a hihetetlen útba, ami nem lehetett volna ilyen élvezetes ennyire szervezés nélkül. A Stadler gyártmányú motorvonatok kétségkívül a MÁV legnagyobb büszkeségei. Nem lehet szavakba foglalni, mennyit fejlődött, fiatalodott a cégcsoport az elmúlt néhány évben.”



Az eseményről készült videó ezen a linken tekinthető meg: <https://youtu.be/QwuVPSLR42g>

Géptér: vállalati podcast, az előszó ereje



Tavaly októberben indult útjára a Géptér, a MÁV-START vállalati podcastja. A MÁV-START szervezetfejlesztői azal a céllal hívták életre a podcastcsatornát, hogy közelebb hozzák a munkatársakat egymáshoz, valamint minden kolléga első kézből értesülhessen fontos szakmai tartalmakról. A Géptér adásai, melyek az Intraneten, valamint a Vasutas Magazin munkatársaknak szóló online zárt felületén érhetők el, a MÁV-Volán-csoport dolgozóit szólítják meg. Aktualitások, kulisszatitkok, érdekességek hallhatók a 2 hetente megjelenő adásokban. Olyan témák kerülnek terítékre, amelyek a vasútról szólnak, közelebről is bemutatva az embereket, akik a vasutat működtetik nap mint nap. A műsorok háttéréről beszélgettünk Fodorné Burján Andreával a MÁV-START képzés- és szervezetfejlesztési vezetőjével, valamint a podcast készítőivel: Czihó Barbarával, Eszik Orsolyával, Kabai Zoltánnal és Mlecsenkov Andrással, akik a hétköznapokban maguk is lelkes podcasthallgatók.

A munkahelyeink.hu Top Employers 2022-es felmérése alapján a MÁV-START a hazai vállalatok közül a 6. legjobb munkahely. Mit gondoltok, hogyan erősítheti egy vállalati podcast azt, hogy a munkatársak számára vonzó legyen egy munkahely?

Szervezetfejlesztőként és trénerként rengeteg érdekes munkatárssal ismerkedünk meg. Sokat mesélnek pályafutásukról, életükről, az őket foglalkoztató kérdésekről, amelyek fontosak a társaság szempontjából is. Amikor belevágtunk, az a cél vezérelt, hogy ezen élményeinkből minél többet meg tudjunk osztani a MÁV-START közösségével, legyen benne szakmaiság, ugyanakkor a közösséghez való tartozást is erősítse. Ez egy divatos, korszerű eszköz, amely lehetőséget teremt arra, hogy az emberi kapcsolatok is előtérbe kerüljenek, megmutassuk, hogy a vasút valóban egy nagy család.

Miért pont a podcast műfajába vágtatok bele?

A podcast fontos információforrás és interakciót is elindít a munkavállalók és a vállalat között. Olyan eszköz, amellyel szinte minden munkatársunkhoz el tudunk jutni. Hazafelé a

vonaton vagy az autóban, de akár házimunka végzése közben is meghallgathatók az adások. Fontos volt számunkra, hogy olyan platformot találjunk a munkatársak megszólítására, amely könnyen és egyszerűen elérhető. Az induláshoz természetesen szükségünk volt vezetőink jóváhagyására és az adások készítéséhez a kezdetektől tartó, folyamatos támogatásukra.

Hogyan kel életre egy adás?

Minden adást alapos előkészület előz meg. Anyagot gyűjtünk az adott témában, megírjuk a bevezető szöveget, összeállítunk egy segítő kérdéssort. Előfordul azonban, hogy nem jutunk a kérdések végére, mert a beszélgetés lendülete elsodor bennünket. Mi is folyamatosan tanulunk. Például az első adás előtt egy nappal leültünk az interjúalanyokkal, átbeszéltük a kérdéseket. Azt tapasztaltuk, hogy a történetek az adásban már nem úgy hatottak, és mi sem tudtunk már spontán módon reagálni rájuk, ezért ezt a gyakorlatot elvetettük. Kell forgatókönyv, ami egyfajta vezérfonal, de ehhez nem ragaszkodunk szigorúan.

Egy 2022-es kutatás szerint a téma a legfontosabb szempont egy podcast sikerességében. Ti hogyan választjátok meg az adott adás témáját?

Vannak aktualitások mind szakmai szempontból, mind jeles napok tekintetében. A témákról, az adások sorrendjéről és a meghívott vendégekről közösen döntünk. Valentin-nap alkalmából például vasutas párokkal készítettünk adást, nőnapra pedig női mozdonyvezető vendégekkkel készültünk. Lelki egészség témában negyedévente tematikus adásokat tervezünk, hogy azoknak az érdeklődőknek is kézzel fogható tudást tudjunk nyújtani, akik nem jutnak el a csoportszinten népszerű minitréningekre.

Mit éreztek a podcastadások kapcsán a legnagyobb kihívásnak?

A logisztika mindig ad némi okot az izgalomra: rendelkezésre álljon a stúdió, el tudjon jönni a beszélgetőpartnerünk, főleg, amikor vezényelt munkavállaló a vendégünk. A tervezettség és spontaneitás egyensúlya is gyakran okoz fejtörést, valamint szem előtt kell tartani azt, hogy vállalati podcastról beszélünk, amely egy szigorúbb keretrendszer a tematikus vagy közéleti podcasttal szemben. Be kell látni, hogy nem minden téma érdekel mindenkit. Rugalmasnak kell lennünk, hiszen bármikor közbejöhethet valamilyen nehézség.

Milyen hozadéka van számotokra a podcastnek?

Szervezetfejlesztőként az a feladatunk, hogy a közösséget erősítsük, hogy a munkatárs minél inkább a vállalat részének érezze magát, és úgy gondoljuk, hogy egy jó eszközt találtunk ehhez. Mindannyian szeretjük az új kihívásokat, így számunkra nagyon izgalmas utazás eljutni az ötlettől az adások felvételéig. Nagyon pozitív tapasztalatunk, hogy akár az adások technikai háttérét biztosító kollégák, akár a meghívott vendégek személyében a különböző leányvállalatok munkatársaival milyen gördülékeny és hatékony az együttműködés. A MÁV-SZK informatikusai, a BGOK munkatársai és stúdiója nélkül nem jöhetett volna létre a Géptér, ezúton is szeretnénk munkájukat megköszönni!

Milyen visszajelzéseket kaptok?

Egyelőre a támogató jellegű, személyes visszajelzések vannak többségben. Számunkra nagyon fontosak a kritikai észrevételek is, hiszen ebből tudunk tanulni. Ezért is kérjük mindig a hallgatóinkat, hogy írjanak nekünk, mondják el a véleményüket.

Mindenkit arra biztatunk, hogy hallgasson bele a Géptér adásaiba. Észrevételeiteket, témajavaslataitokat a podcast szerkesztősége a podcast@mav-start.hu címen várja.

Völgyi Katalin



Újabb Utasellátó vendéglátóegység nyílt a Batthyány téren



2023-ban az Utasellátó újabb nagy mérföldkőhöz ért. Február 13-án ugyanis megnyitotta a Batthyány téri HÉV-végállomásnál legújabb vendéglátóegységét. Eddig az Utasellátó földi egységeként csupán a Keleti pályaudvaron található Üzleti váróterem üzemelt, azonban az új üzlethelyiségtől teljesen eltérő koncepcióval.

A Batthyány tér fontos forgalmi csomópont, hiszen számos átszállási lehetőséget biztosít az utasoknak mind városon belül, mind az észak-budapesti agglomeráció irányába. Ezért az új Utasellátó falatozó a Batthyány téren megforduló utazóközönségnek kíván kulturált és magas színvonalú étel-, illetve italfogyasztási lehetőséget biztosítani. Az üzlethelység helyben fogyasztásra is alkalmas, azonban azon vendégek is megtalálják itt a számításukat, akik csak útközben, pár percre térnek be, így elvitelre is kérhetők az ételek, italok. Az aluljáró szinten található 52 négyzetméteres vendéglátóegység naponta 6:00 és 21:15 óra között tart nyitva.

Az Utasellátó 2020-as megújításánál kiemelt szerepet kapott a vendéglátás a vasúti személyszállítás minőségének javításában és ezáltal a vasúti közlekedés versenyképességének növelésében. Az étkező- és bisztrókocsikon biztosított fedélzeti vendéglátás mellett a MÁV-START-on belül működő Utasellátó a nemzetközi járatok háló- és fekvőhelyes kocsik utasainak a kiszolgálását, valamint a Keleti pályaudvari Üzleti váróterem vendéglátási szolgáltatását is végzi. A szolgáltatások köre folyamatosan bővül, hiszen most már az étkezőkocsik nemcsak az étel-ital fogyasztás, hanem sok esetben különféle események színhelyéül is szolgálnak és a

retró hétfvégéken is népszerűek. A bisztrószakasszal ellátott új IC+ 1. és prémiumosztályú kocsik megjelenésével pedig – a nyári balatoni étkezőkocsi-járatokon felül – már a hazai forgalomban is ismét fellendült a fedélzeti vendéglátás a Budapest–Miskolc–Nyíregyháza, Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza, Budapest–Szeged és Budapest–Pécs viszonylatban.

A MÁV-START hosszú távú tervei között azonban a magas színvonalú állomási vendéglátás újraértelmezése is szerepel. Az üzleti várótermekkel egybekötött állomási vendéglátóhelyek országos kialakítása és fejlesztésének terve nem újkeletű. Ennek első lépcsőjeként 2021-ben megújult a Keleti pályaudvaron található Üzleti váróterem (Business Lounge), ahol az 1. osztályú kocsik utasai úgy vonulhatnak el a pályaudvar zajától, mintha egy kulináris különlegességet rejtő, modern belvárosi bisztróba lépnének be. Az Üzleti váróteremben az utasok XXI. századi enteriőrben, hangulatos és nyugodt környezetben, frissítőket és harapnivalókat fogyasztva várhatnak a vonat indulására, vagy pihenhetnek ki érkezés után az utazás fáradalmait. Az Üzleti váróterem ideális helyszín kikapcsolódáshoz, munkavégzéshez vagy akár egy üzleti találkozóhoz is. Azonban míg a Keleti pályaudvaron az üzleti útra induló első osztályú, valamint a csatlakozásra váró nemzetközi utasok kiszolgálása az elsődleges cél, ezzel szemben a Batthyány téri vendéglátóegységbe a csomópontban megforduló bármely utas vagy járókelő betérhet, és a választék is ennek megfelelően lett kialakítva. A kínálatban



megjelennek a fedélzeti vendéglátásban már jól bevált klasszikus fogások, azonban olyan ételekre is kiterjed a választék, amelyek a fedélzeten a technikai adottságok miatt nem szerepelnek az étlapon. A kínálat megtervezésénél az is fontos szempont volt, hogy az a környező vendéglátóegységek választékától némileg eltérjen.

Az ételkínálat alapvetően streetfood és olyan elvitelre is praktikus fogásokra épül, mint a vonatokról is jól ismert hamburgerek és lepények, ezenkívül kaphatók helyben készült hideg és meleg szendvicsek, bágelek és paninik is. Emellett különféle ízesítésű óriáspalacsinták és Utasellátó-edességek is színesítik a választékot, de az egészségtudatos vendégekre gondolva saláták is szerepelnek a kínálatban. Az ételek mellé klasszikus szénsavas italokat, gyümölcsleveket, valamint szörpöket és természetesen meleg italokat is fogyaszthatunk. Alkoholos italok közül pedig csapolt sör, valamint többféle bor közül válogathatunk. Hasonlóan a vonatok étkezőkocsijához, illetve az Üzleti váróteremhez, itt is lesznek szezonális ajánlatok az évszakhoz, közelgő ünnephez vagy jeles napokhoz kapcsolódóan.

Az új Utasellátó egységbe annak is érdemes betérnie, aki útközben csupán egy kávé, forró csokoládé vagy tea társágában szeretne felfrissülni. A vendégek gyors és magas színvonalú kiszolgálásáról különböző műszakokban összesen 8 vendéglátói végzettséggel rendelkező munkatárs gondoskodik a Batthyány téren.

Völgyi Katalin

A nagykanizsai vasesember, aki „kicsit megbolondult, és elkezdett ultrázni”

Birkózóból „átigazolt” maratoni futó, triatlonista, ironman, majd ultramaratonista. Ám kitarása nemcsak sportteljesítményeiben, hanem a szakmájában is megmutatkozik. Ács László, a MÁV-START nagykanizsai raktárvezetője pontosan 40 éve dolgozik a MÁV kötelékében. Sportkarrierje is szervesen összefonódik a vállalattal, hiszen 7 évesen a MÁV-NTE birkózó szakosztályában kóstolt bele a testmozgásba, ami azóta is mindennapjainak szerves része. Inspiráló történetei, elképesztő teljesítményei talán még azokat is mozgásra sarkallják, akik eddig még soha nem húztak futócipőt.

**8 külföldi, 25 magyar maraton, 14 ironman. Ultramaratonok közül két 6 órás, egy 12 órás, két 24 órás, egy 48 órás. Te-
repversenyek közül két 100 km-es és két 200 km-es, illetve 3 teljes Balatonkör. Hogyan tud elérni valaki ilyen elképesztő teljesítményeket?**

Szerencsés vagyok, olyan családban nőttem fel, ahol támogatták, hogy eljárjak sportolni. A MÁV-NTE birkózó szakosztályának, egészen annak megszűnéséig, 24 éves koromig voltam aktív tagja. A birkózás még most is a szívem csücske. Ez egy nagyon nagy állóképességet igénylő. Sokat futottunk alapozáskor, és így történt, hogy 1984-ben maratoni felkészültség nélkül lefutottam az IBUSZ Maratont Pesten. Maratonok közül a legnagyobb teljesítményem a 2006-os londoni verseny volt, ahol 2 óra 55 perc alatt futottam le a távot, ami 45 évesen nagyon jó időnek számít amatőrként. A triatlonhoz az 1979-ben meghirdetett olimpia ötpróba vezetett. A tét egy ingyenes út volt a moszkvai olimpiára. Teljesíttem az 5 km-es Balaton átúszást, a 100 km-es kerékpározást, a téli 30 km-es csúcstúrát, körbefutottam a 28 km-es távot a Velencei-tó körül. Az evezést azonban nem tudtam megoldani. Ennek ellenére az ötpróba kinyitott egy kaput bennem a szabadidős sportok felé. A 90-es években jelent meg Magyar-

országon a triatlon. A középtávot kilencszer teljesíttem. A triatlon leghosszabb távja, az ironman verseny, ami 3800 m úszásból, 180 km kerékpározásból és a végén a 42 km futásból áll. Ezen 14-szer indultam. Kilenc óra 50 perc volt a legjobb időm, ezzel lettem abszolút 9. a több száz fős mezőnyből. Utána egy kicsit megbolondultam, mert elmentem ultrázni.

Hogyan kezdődött az ultramaraton?

A legelső ultra a 2 napos Békéscsaba–Arad–Békéscsaba verseny volt. Úgy vágtam bele, hogy a triatlonedzések alatti futással készültem. Visszafele megsérült a térdem, és fel kellett adnom az aznapi 95 km helyett 50 km-nél. Ez lelkileg borzasztóan megviselt, hosszú ideig nem akartam versenyre nevezni. Beláttam, hogy felkészületlenül indultam neki. Utána 2010-ben lefutottam a 4 napos Balaton-kört. De már okultam az előző kudarcból, és másképp edzettem. Később teljesíttem az 50 km-es és a 100 km-es magyar bajnokságot, részt vettem a 6 órás országos bajnokságon Baján, a 12 órás Balatonfűzfőn és kétszer a 24 órás sárvári ultramaratonon, ahol egy 1 km-es körpályán kell futni egy napon keresztül. Ez nagyon idegtépő, borzasztó koncentrációt igényel, különben



nem tudod megcsinálni. Távban a legnagyobb teljesítményem a 48 órás ultramaraton volt 2017-ben Balatonfűzfőn, ahol szintén egy 2 km-es körpályán zajlik a verseny. 2 nap alatt 273 km-t teljesítettem, amivel a 4. helyezést értem el. A terepfutás is érdekelt, kétszer indultam a Kazinczy 200-on, amit az Északi-középhegységben rendeznek meg. A táv 206 km, de van benne 9800 m szintkülönbség. Ezt egyszer 44 óra, egyszer 42 óra alatt teljesítettem.

Hogy kerültél a MÁV-START-hoz?

A katonaság után 1983-ban, MÁV-NTE sportkör elnökét megkértem, hogy ajánlja be a MÁV-hoz. A szertárfőnökségre kerültem, ahol az alkatrészeket kezeltük. Folyamatosan lépkedtem előre a pozíciókban, végül a tisztii iskolát is elvégeztem. Jelenleg raktárvezetőként a dízelmozdony- és a személyvagon-alkatrészeket kezelem.

Hogyan fér bele az edzés munka mellett a mindennapokba?

Minden reggel, 6–7 óra között elbiciklizek az uszodába, ahol 2500–3000 m-t úszok, majd eltekerek a raktárba. Ott szerencsére ülőmunkát végzek, majd délután megyek futni. Nagyjából heti 100–110 km-t, még most, 62 évesen is. Amikor ultraversenyekre készülök, akkor jóval többet, amikor pedig triatlonozok, akkor napi váltásban hol futóedzést, hol kerékpáros edzést tartok. Természetesen ez rengeteg idő. Rendkívül hálás vagyok a feleségemnek, hogy ezt elviselte. Sajnos nemrég vesztettem el őt. Azóta minden hónap 13-án megfürdök a Gyékényesi-tóban. Februárban is így tettem, amihez fel kellett törnöm a befagyott tó jegét. Így emlékezem meg róla, rengeteget köszönhetek neki.

Volt-e valaha sérülésed, vagy leállás a sportban?

2016-ban épp kerékpáros edzést tartottam, és ahogy beértem Gyékényesre, egy busz várakozott az út szélén. Nem vettem észre, és 40 km-es sebességgel behajtottam. Utána hónapokig nem edzettem, nem is tudtam hazajönni. De szerencsére ott lakik az egyik kollégám, aki autóval elhozott. Ezenkívül egyszer tört el egy csontom birkózás közben. Olyan természetesen előfordul, hogy az ember túlhajtja magát, fáj a térd, a lába, akkor pihenni kell. De összességében egy évben 300 napot biztosan tudok edzeni.

Mit köszönhetsz a sportnak?

Negyven év alatt alig voltam táppénzen, még megfázni se szoktam. Egyszer 10 napig nem tudtam dolgozni, mert egy erdei futás alkalmával elszakadt a bokaszalagom. A futás rendkívül fejleszti az akaratot. Én télen –10 és nyáron 35 fokban, borongós időben is futok. Ez sokat erősít lelkileg. Szeretem a töpörtyűt, pörköltet, ha nem megyek ki futni, jönnek fel a kilók.

Milyen lelki felkészültség kell egy ultrabajnoksághoz?

Nem lehet rá felkészülni. Oda kell menni, és csinálni. A szerencse rengeteget számít, hogy jó legyen az időjárás, ezért érdemes szélsőséges körülmények között is edzeni. Verseny közben kisebb célokat szoktunk kitűzni. Gyakran gondolok a családra, a jövőbeni tervekre, de az is előfordul, hogy semmi-



re se gondolok, csak rovom a köröket. Holtpontja mindig van mindenkinek, ezen át kell esni. Igyekszem akkor több folyadékot inni és lassabban haladok vagy sétálok egy szakaszt. Nem tudom, hogy hogy lehet ilyen távokat lefutni, de talán nagy az akaratotom. Bár nem vagyok atlétatípus, a birkózás után sokáig szenvedtem, mert a nehéz izomzat nem ideális a futáshoz.

Honnan teremtéd elő a versenyzéshez az anyagi feltételeket?

Sajnos nincs szponzorom, így minden kis spórolt pénzből magam finanszíroztam a versenyeket. Futócipőt is gyakran kell vennem, hiszen a gyártók általában 800 km-ig ajánlják a cipők használatát, én pedig havi 400 km-t futok.

Mit tanácsolsz azoknak, akik kacsingatnak a futás vagy a triatlon felé?

A nagy állóképességű sportok rengeteg edzésidővel járnak. Mindenekelőtt, beszéljék meg először a családdal, hogy rendszeres elfoglaltsággá válhasson. Nagyon fontos továbbá a fokozatosság, csak nagyon lassan érdemes növelni a tempót, illetve a távot. Én mindenkinek azt ajánlom, hogy vágjon bele!

Tervezel-e még versenyeken indulni?

Az 5 világhírű maratoni verseny közül már voltam Londonban, Berlinben és Bostonban. De szeretnék még futni a New Yorki és a chichagói maratnon is. Anyagilag még elő kell erre teremteni a forrást, de a pandémia miatti beutazási korlátozások is sokat nehezítettek a helyzeten. Nincsenek erre az évre még konkrét terveim, de őszel szeretnék elmenni a 6 órás ultramaratonra vagy a budapesti, esetleg az olasz maratona.

Rekordszámú kerékpáros utas, növekvő kapacitás, új weboldal

Indul a tavaszi bringaszezon. A kerékpáros turizmus, valamint a bringások ingázásának elősegítése régóta a MÁV-START prioritásai között szerepel. A felnőtt lakosság kétharmada szokott rendszeresen kerékpározni, 2021-ben pedig az Európai Kerékpár Szövetség rangsora alapján a MÁV-START kerékpáros szolgáltatása a 4. helyezést érte el. A feltételek tehát adottak, és a szolgáltatás iránti igény évről évre nő. Így a 2022-es fejlesztések is legfőképp a kapacitásbővítésre, valamint a turisztikailag kiemelt régiók szezonális kiszolgálására fókuszáltak.

A fejlesztéseknek köszönhetően 2022-ben csaknem 1,2 millióan szállítottak kerékpárt vasúton, ami 18 százalékkal haladta meg a 2021-es biciklis forgalmat. Ezzel az elmúlt évek legjobb eredménye született meg: 2019-ben 880 ezren, 2020-ban 917 ezren, 2021-ben pedig 1 millióan vonatoztak bringával. Az egyre növekvő igényt az is magyarázza, hogy míg a kerékpárjegyek, a menetjegyek ára 2023-ban sem drágult, addig az üzemanyagárak 30-40%-kal növekedtek. Az utasok már a kerékpáros díjtermékek 35%-át vásárolták meg a MÁV appon, ahol eleve 10%-kal olcsóbban lehet jegyet váltani. Azonban a MÁV-START más tarifális kedvezményekkel is ösztönzi a fenntartható közlekedési módok kombinációját. Kedvezményesen válhatnak például kerékpárjegyet a Magyar Kerékpárosklub tagsággal vagy START Klub kártyával rendelkezők is. A folyamatos kapacitásnövelés következtében a turisztikai szezonban egyre több térségben már alapértelmezetten biztosít a társaság vonatonként 8-16-28 kerékpárhelyet, fókuszálva a kiemelt turisztikai régiókra. Emellett cél az EU-s utasjogi rendeletnek megfelelően vonatonként legalább 2 kialakított kerékpárhely biztosítása az összes vonaton, még a regionális vonalakon is. Azonban egy-egy vonaton is olyan jelentős kapacitással képes a vasút a kerékpáros utasok rendelkezésére állni, amely más közlekedési eszközzel nem volna lehetséges.

Jármű- és menetrendi fejlesztések

2022-ben több régióban is jelentős fejlesztések történtek. Forgalomba állt hét kerékpárszállítóvá átalakított nagy kapacitású Bdmpee (korábbi Bmx) kocsi 24 kerékpárhellyel, főként a Balaton északi partján. Ezeket az utasok a széles ajtóknak köszönhetően önállóan is könnyen tudják használni, ráadásul ülőhelyek is találhatóak benne a kerékpároktól látótávolságra. A Balaton déli partján a nyári főszezonban a Balaton InterCity vonatokon már kétszeresére, a Tópart interCityken pedig háromszorosára nőtt a kerékpáros férőhelyek száma. Ezek eredményeképpen a Balatonnál 20%-kal több biciklit szállított a MÁV-START az előző évhez képest. Elkészült továbbá a 8. regionális kerékpárszállító kocsi, így a fővonalak mellett a mellékvonalakon, helyi forgalomban is nagyobb mennyiségű kerékpár szállítására nyílt lehetőség. A Tisza-tavi és a kelet-börzsönyi térség mellett tavaly már a Balaton északi partján és a Bakonyban közlekedő személyvonatok is közlekedtek ilyen kocsikkal. A Velencei-tóhoz a G43-as személyvonatok egy része már KISS motorvonat volt, csakúgy, mint a Balatonhoz az ország távolabbi pontjairól érkező expresszvonatok többsége. A Dunakanyarban is ezek a járművek közlekedtek, 12-24 kerékpár szállítását biztosítva.

A Tisza-tóhoz 2021-ben indult a Tisza-tó Expressz 2022-ben már meghosszabbított útvonalon Balmazújvárosig közlekedett. Ez a járat közel 50 – igény esetén bővíthető – kerékpárhellyel szolgálja az utasokat. Mindezek mellett tavaly újra lehetett biciklit szállítani a szlovén és horvát tengerpartra az Istria éjszakai vonattal.

Mit hozott a decemberi menetrendváltás?

A 2022. decemberi menetrendváltással bevezetett újdonságok több esetben a kerékpárszállítási lehetőségek bővülésével is jártak: Budapestről már óránként közvetlenül elérhető Gyöngyös a Mátra InterRégió vonatokkal, melyeken 6-12 kerékpárhely áll az utasok rendelkezésére. A 2009 után újraindult Aszód–Vác vonal pedig a Dunakanyart és a Börzsönyt köti össze az ország közép-keleti régiójával, Hatvannal, Gyöngyössel és Egerrel.

A fejlesztések 2023-ban is folytatódnak

A kerékpárszállítási szolgáltatás iránti fokozódó igénnyel összhangban a nagy kapacitású kerékpárszállító kocsik felújítása az idén sem áll le. A tervek szerint átalakított Bdmpee kocsikkal közlekedik majd a Zemplén IC, a tapolcai sebesvonatokban – melyek nyáron Kék Hullám InterCity néven, magasabb szolgáltatási szintet kínálva közlekednek – pedig már egész évben találkozhatnak az utasok ezekkel a kocsikkal. A friss fővizsgás Bz-motorvonatok és mellékkocsik 2 kerékpárszállító kampóval bővülnek, így ezekben a regionális járművekben is fokozatosan komfortosabbá válik a bicikliszállítás. Egyes mellékkocsikat úgy alakítanak majd át, hogy 5 kerékpár számára legyen férőhely, ezek a kiemelt turisztikai régiókban közlekednek majd. A beszerelés folyamatosan zajlik, így néhány év leforgása alatt az összes regionális vonalon lehetővé válik majd a kerékpárok kulturált, arra kialakított helyen történő szállítása.

B+R parkolók

A kerékpárszállítás mellett az utasok úgy is egyre jobban ki tudják használni a kombinált zöld közlekedés előnyeit, ha kerékpárjukat az állomásokon hagyják. A jelenleg működő 10 elővárosi vasútvonalon mintegy 80 állomáson áll rendelkezésre színvonalas B+R tároló, nagyságrendileg 4000 férőhellyel. Emellett a Magyar Falu Program keretében 229 mellékvonali állomáson is fedett kerékpártároló létesül. Országsszerte mintegy 2000 bicikli tárolására alkalmas B+R kerékpártároló épült az utóbbi időben. Többségük fedett, kamerával felszerelt, a peronokhoz közeli, így biztonságosan, akadálymentesen – liftekkel, kerékpáros rámpákkal – lehet a felszállóhelyeket megközelíteni.

Figyelemfelkeltő kampányok

2022-ben is számos eseményt, kampányt szervezett a vasúttársaság annak érdekében, hogy az utasok még szélesebb köre tájékozódhassanak a kombinált közlekedés előnyeiről, illetve annak környezeti és egészségügyi hatásairól.

Júliusban a Magyar Kerékpárosklubbal együttműködve a „Bringázz a munkába” kampány arra hívta fel a figyelmet,

hogy az egyre több vasútállomáson található B+R (Bike+Ride) parkoló igénybevételével indítsuk a napot mozgással, majd hagyjuk biciklinket a vasútállomáson.

A bringás reggelik 2022-ben is igen népszerűek voltak. Májusban és szeptemberben a MÁV-Volán-csoport leányvállalatai finom reggelivel és ajándékokkal várták a munkába kerekzőket. A mobilitási hét alkalmából 2022. szeptember 17. és 22. között díjmentes kerékpárszállítási lehetőséget biztosított a társaság az utasok számára a MÁV-START belföldi járatain. Szeptember 22-én, az autómentes napon pedig bármilyen, legalább 10 km-es érvényességi jeggyel tetszőleges távolságra lehetett utazni.

Az utasok tájékoztatása

A kerékpárral vonatozók számára 2022-ben elkészült a Balaton és a Tisza-tó térségéről egy-egy kiadvány, amelyek térképekkel, a kerékpárszállítási lehetőségek feltüntetésével, hasznos tudnivalókkal és praktikus tanácsokkal segítik a kerékpáros turisták utazástervezését. Idén márciusban egy Dunakanyar–Börzsöny tájékoztató anyaggal is bővül a kiadványok sora.

Teljesen megújult a kerékpáros oldal. Kibővült tartalommal, letisztult tematikával átláthatóbbá és informatívabbá vált az oldal, ahol a kerékpárral utazók most már regionális térképek segítségével, valamint a kerékpárszállításra alkalmas járművek képgalériájából a túrát megelőzően tájékozódhatnak. Az oldalon az igényeknek megfelelően hamarosan a nemzetközi járatok kerékpárszállítási lehetőségeiről is lehet informálódni.



Indul a bringaszezon

A tavasz beköszöntével fokozatosan indulnak újra a kerékpárszállítási szolgáltatások: március 11-től hétfévente már közlekedik a Tisza-tó expressz és a Kelet-Börzsönyben is újra kerékpárszállító kocsikkal közlekednek a Bz-motorvonatok. Utóbbi kihasználva nemcsak az utasok, hanem a MÁV-Volán-csoport munkatársai is nyeregbe ülhetnek, hiszen a MÁV VSC Kerékpáros Szakosztály március 25-én indul első túrája a Drégelypalánk–Bernecebaráti–Tésa–Szob útvonalon.

A szervezők mindenkit szeretettel várnak a szezonnyitó túrára!

Völgly Katalin



Kerékpáros barangolások a Dunakanyarban és a Börzsönyben



A Dunakanyar és a Börzsöny a kerékpározók egyik legkiválóbb úti célja. Itt minden bringás megtalálhatja a számára legkedvezőbb útvonalat: legyen az egy könnyed tekerés a Duna menti jól kiépített kerékpárutakon, egy kimerítőbb terepezés hegyi kaptatókkal, vagy egy közepes nehézségű, a hegységet átszelő erdei út a rengeteg mélyén.

A Dunakanyar és a Börzsöny gyorsan és kényelmesen elérhető a fővárosból. Budapest-Nyugati pályaudvarról óránként indulnak zónázó vonatok Vácon át Szobra, amelyek Budapest és Vác között nem állnak meg. A Kelet-Börzsöny váci átszállással érhető el: a zónázó vonatokhoz minden órában átszállási lehetőséget kínálunk Diósjenő, bizonyos vonatok esetében Drégelypalánk irányába. A vasúti utazást jól kiegészíthetik a dunai kompjáratok és a Börzsöny belsejébe igyekvő erdei vasutak is.

Milyen vonatok járnak erre?

Budapest és Szob között kényelmes, alacsony padlós, WiFi-vel felszerelt emeletes motorvonatok közlekednek (vonatonként 12 kerékpár). Diósjenő, Drégelypalánk felé pedig dízeles motorkocsik ingáznak, egy részük kerékpárszállító kocsit is továbbít (16 kerékpárhely).

Dunakanyar napijegy

A turisztikai szezonban egyetlen jegy megvásárlásával korlátlanul utazhatnak a kirándulni vágyók a Dunakanyarban közlekedő összes MÁV-START, MÁV-HÉV, Volánbusz- és MAHART-járatokon. (A Dunakanyar napijegy mellé a kerékpárjegyet meg kell váltani.)

Hol lehet kerékpárjegyet venni?

Bármelyik vasúti jegypénztárban, jegykiadó automatából, az egyszerűen letölthető MÁV app felületén, illetve online:

- jegy.mav.hu
- **MÁV app**

Várak és templomok útján

A Börzsöny déli és nyugati oldala a középkor óta kultúrtáj: ódon várak, Árpád-kori és barokk templomok, a bortermelés és a bányászat gazdag épített öröksége készíti sűrű megállásra a kerékpározást. Rövidebb tekeréssel megközelíthető például a nógrádi és a drégelyi várrom, kiadósabb biciklizéssel pedig Nagybörzsöny számos látnivalója.

A Kárpátok belső vulkáni övezetében található; az Északi-középhegység legnyugatibb tagja. Földrajzilag csak a második legnyugatibb, mert idesorolják a Visegrádi-hegységet is, amelyet köznapi értelemben véve viszont a Dunántúli-középhegységhez sorolnak (Dunazug-hegyvidék). A mintegy 600 km² területű hegységet északról és nyugatról az Ipoly, délről a Duna, keletről a Nógrádi-medence és a Cserhát határolja. Egy kis része, a Kovácspataki-hegyek az Ipolyon túl, Szlovákiában található.

Földrajzi szempontból Magyarország egyik középtájának minősül az Északi-középhegységen, mint nagytájon belül. Kistájai a Központi-Börzsöny, a Börzsönyi-kismedencék és a Börzsönyi-peremhegység.

Az egykori kráter pereme alkotja a Börzsöny legmagasabb csúcsait. Legmagasabb a Csóványos (938 m). Magyarország 3. legmagasabb átlagmagasságú hegysége, a 100 legmagasabb magyar hegycsúcs közül 9 található a Börzsönyben. A Csóványos a Magas-Börzsöny kiemelkedésekor keletkezett, az ország 20. legmagasabb csúcsa. A szomszédos Visegrádi-hegységgel együtt miocén kori vulkanizmus eredménye, a csúcsokat létrehozó vulkán feltehetőleg 18–19 millió évvel ezelőtt volt a legaktívabb.

A negyedidőszakban, amikor újra felélénkült a vulkáni tevékenység, a Csóványos és közvetlen környezete kiemelkedett, míg a medencék lesüllyedtek. Ezek a mozgások hozták létre az Oltár-patak-völgy fölötti erdőkben kiemelkedő sziklalakatokat, például a Kőkorsót.

A változatos táj remek túrázási lehetőségeket kínál. A Börzsöny nagy része nemzeti park. A Csóványosról táru elénk az ország egyik legszebb panorámája a Dunakanyarral és észak felé a Magas-Tátrával. A hegyen több emléket találhatunk a már évezredekkel ezelőtt letelepedett ősemberekkel kapcsolatban.

A hegység több irányból megközelíthető. Verőcéről két irányból, délről és nyugatról is megközelíthetjük a kedvelt túraútvonalakat. Kismarosról erdei vasúttal kapaszkodhatunk fel Királyrétre, keleti irányból pedig a Verőce-Magyarkúton áthaladó balassagyarmati vonattal érdemes elmenni Diósjenőig, innen néhány óra alatt fel lehet érni a Csóványosra. A területen több kulcsos, illetve turistaház is található (néhol étkezési lehetőség is van). A Nagy-Hideg-hegyen sípálya is található; Magyarországon itt marad meg legtovább a hó a Bükk-fennsíkon található Bánkút után.

A Szobon található Börzsöny Múzeum további érdekességekkel szolgál a régészet, a néprajz és a természettudomány terén: a folyamatosan bővülő gyűjtemény több mint 24 ezer tárgyat ölel fel. Az újkőkortól a török időkig nyerhetünk bepillantást Szob és a környező falvak történetébe az 1960-ban megnyílt állandó kiállítás régészeti részén belül. A kis hegyi falvak, így Nagybörzsöny szintén bővelkedik a látnivalókban. Itt található a 13. században épült Szent István-templom, melyet az egyik legszebb Árpád-kori falusi templomként tartanak számon, valamint az 1700-as években épült bányásztemplom. Ugyancsak érdemes felkeresni a 19. századi vízimalmot, amelynek lapátjait a Börzsöny-patak vize forgatja, és ahol a malomipar történetét bemutató kiállítás kapott helyet. Látogatásunkat színesítheti a Zebevényben található Trianoni emlékmű és a Szőnyi István Emlékmúzeum is. Nem hagyható ki Márianosztra sem a helyi nevezetességek sorából, ahol a híres Magyarok Nagyasszonya búcsújáráhely július és december első hétvégéjén, valamint szeptember elején várja a zarándokokat.

Molnár Zsolt



Tisztelt MÁV-START!

Hatalmas köszönetemet és hálámat szeretném kifejezni kollégáik számára.

Február 3-án utazott lányom Budapestről Miskolcra. A Miskolcra 17 óra 29 perckor Nyíregyháza felé menő InterCity a lányom fent hagyott egy sporttáskát, melyben több százezer forint értékű tárgyak voltak, többek között egy laptop is! A problémát észlve gyorsan berohantunk az ügyfélszolgálatra. Sajnos kicsit feszültek, idegesek voltunk, azonban az ott dolgozó hölgy így is nagyon segítőkész volt velünk. Nagyon köszönjük neki!

Azonnal hívta a vonaton lévő kollégájukat, aki kb. 10 perc múlva vissza is telefonált, hogy a táskát megtalálta és magához vette. Felajánlta, hogy szívesen visszahozza nekünk Miskolcra, ha már így alakult, mikor, hol tudjuk átvenni. Így is történt, 20:30 körül érkezett Nyíregyházáról egy InterCity és jött a megbeszélte első vágányhoz a jegyvizsgáló kollégájuk. A táskát hiánytalanul, sérülésmentesen visszakaptuk.

Külön köszönjük az ügyfélbarát magatartásukat és gyors segítségüket, hogy az elhagyott táskát visszajuttatták Miskolcra és semmiféle kárunk nem keletkezett a nagyon nagy értéket tartalmazó táskák elhagyásából.

Az ügyfeles kolléganőnek, valamint a jegyvizsgáló úrnak további jó egészséget, jó munkát kívánunk!

Elmondhatatlanul hálásak vagyunk nekik!

Tisztelt Ügyfélszolgálat,

szeretnék egy dolgozójukkal kapcsolatban pozitív visszajelzést adni.

Pénteken, 2023. február 3-án reggel 8.35 perckor szálltam le Hajdúszoboszlón a Tokaj InterCityről. Nem sokkal a leszállás után észrevettem, hogy a számítógépes táskám a vonaton maradt. Egyből kétségbeesetten a jegyeladó ablakhoz rohantam, szinte alig kaptam levegőt a kétségbeeséstől. A hölgy próbált nyugtatni és értelmes információkat kiszedni belőlem. Felvette a kapcsolatot a kalauzzal, a táskát még Debrecenben levették a vonatról és az információs részlegen leadták. Ezúton is szeretném kifejezni hálámat és köszönetemet a gyors segítségért.

Tisztelt Ügyfélszolgálat,

tegnapi napon vásároltam nemzetközi jegyet a Keleti pályaudvar 3. számú ablakánál.

Első alkalommal vásároltam itt jegyet, és nagyon jólesett a hölgy segítőkészsége, valamint részletes tájékoztatása. A jegyvásárlás során minden érdemi kérdésemet pozitívan kezelte és a lehetőségekhez képest teljesítette is. Pozitív élményekkel távoztam a vásárlást követően.

A müncheni utazásunk már pozitív élményekkel indul!

Tisztelt MÁV-START Zrt.!

Köszönetet szeretnék mondani és hálámat kifejezni Dencs Zoltán Ferenc vezető jegyvizsgálójuknak, aki február 10-én Székesfehérvárról 10.29 perckor induló 9714-es számmal közlekedő személyvonaton elhagyott pénztárcámat maradéktalanul visszajuttatta hozzám. A pénztárcát egy utas találta meg és adta oda a jegyvizsgálónak, aki a benne található információk alapján elért telefonon, és 13.07 perckor a Fülei megállóhelyen adategyeztetés és azonosítás követően visszaadta a benne található iratokkal és nagy mennyiségű készpénzzel együtt. Szeretném kérni önöket, hogy becsüljék meg az ilyen tisztességes kollégáikat, embertársaikat. Szerencsére személyesen is köszönetet tudtam mondani mind a megtaláló utasnak, mind a jegyvizsgáló úrnak. Egyet még szeretnék kérni önöktől: jelezzék kérem ezt az esetet a jegyvizsgáló úr feletteseinek, és valamiféle elismerésben részesüljön becsületessége és kiváló munkavégése révén. Én magam már megköszöntem neki, kérem tegyék meg önök is.

Nincs egyedül, aki bűnözők áldozatává vált!

Bármely bűncselekmény áldozata számíthat az Áldozatsegítő Központokra, amelyek nemcsak jogi vagy anyagi, hanem pszichológusi támogatást is nyújtanak, ráadásul térítésmentesen.

A legtöbb ember szerencsére csak a híreket böngészve találkozik bűncselekményekkel, de ekkor sokan elgondolkoznak: mit lehet vajon tenni, hogy enyhébb legyen a fájdalom, vagy éppen az anyagi kár? Tudniuk kell, hogy még a legnagyobb bajban is van segítség! Magyarországon olyan áldozatsegítő rendszer működik, amely sok más európai országban is példaként szolgálhat – ugyanis rendkívül komplex szolgáltatást nyújt, ráadásul a lehető leggyorsabban.

Legyen szó rablásról, zaklatásról vagy éppen kapcsolati erőszakról, az állami áldozatsegítés rendszere által nyújtott segítségre és támogatásra hazánkban mindenki számíthat. Az Áldozatsegítő Központok munkatársai segítenek a bűncselekmények vagy tulajdon elleni szabálysértések áldozatainak abban, hogy eligazodjanak a vonatkozó jogszabályok között, hogy – amennyiben anyagi támogatásra is jogosultak – pontosan kitöltsék a megfelelő nyomtatványokat, mindemellett pedig pszichológussal is beszélhetnek, hogy könnyebben fel tudják dolgozni a történeteket. Mindezt természetesen ingyenesen! Azok is bizalommal fordulhatnak az ÁSK-khoz, akik még valamilyen ok miatt nem tettek feljelentést a bűncselekmény miatt – az áldozatsegítők ilyen esetekben is megtesznek minden tőlük telhetőt a lehető leginkább személyre szabott támogatás nyújtása érdekében.

Jelenleg 15 városban van lehetőség arra, hogy személyesen is felkeressék az áldozatsegítő kollégákat, de 2025-re már minden vármegyében lesz ÁSK. A nyitvatartásukról, illetve a címről a vansegitseg.hu oldalon, az elérhetőségek menüpont alatt találhatóak a mindig naprakész információk. A 06-80-225-225-ös számon elérhető, éjjel-nappal, az ország bármely pontjáról ingyenesen hívható Áldozatsegítő vonalon pedig mindig rendelkezésre állnak a szakemberek.

Mint ahogyan azt az ÁSK-kat működtető Igazságügyi Minisztérium tárcavezetője, Varga Judit miniszter asszony is hangsúlyozni szokta, a hatékony és gyors áldozatsegítés érdekében összefogásra van szükség. Éppen ezért az ÁSK-k már több mint 130 civil szervezettel működnek együtt, és állami nagyvállalatokkal – így a MÁV-val is – szövetséget kötöttek. Ennek keretében idén július 8-án is találkozhatnak az áldozatsegítők standjaival mind a négy Juliálison, a közeljövőben pedig az együttműködés újabb részleteiről is bejelentések várhatóak.

Az összefogás persze nemcsak az állami szervek és cégek, valamint a civil és egyházi szervezetek között fontos, hanem a mindennapi életben is! Aki bajba került, sokszor nincs is tudatában annak, hogy bűncselekmény áldozata. Vagy ha tudja, esetleg szégyelli, hogy nem volt elég körültekintő és óvatos, hogy észrevegye a közelgő bajt. Éppen ezért kiemelkedően fontos, hogy a családtagok, ismerősök, szomszédok figyeljenek oda egymásra, és amennyiben úgy látják, hogy gond van, hívják fel a bajba került embertársuk figyelmét arra, hogy van segítség, és érdemes a vansegitseg.hu oldalon vagy a 06-80-225-225-ös számon tájékozódni a lehetőségekről.

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ





Óriási siker a rúdsport-világbajnóságon!

Aranyérmet nyert Porga Zsaklin a decemberi rúdsport-világbajnokságon. A székesfehérvári MÁV Előre SC mindössze 15 éves pararúdsportolója százharminchat pontos eredményt ért el a parapole elit versenycategóriában. Az olaszországi Cesenaticóban rendezett POSA (Pole Sports & Arts World Federation) szervezet világbajnokságán harminc ország száznyolcvan sportolója indult, köztük a huszonhárom fős magyar válogatott tagjaként az immáron friss világbajnok Porga Zsaklin is.



„Felemelő érzés volt, amikor a Himnusz hallgatása közben felemeltem a magyar zászlót, mert nekem kiskorom óta, amióta elkezdtem ezt a sportot, ez volt az álomom. Nagyon jólesett, hogy dicsőséget szerezhettem Magyarországnak és magamnak ezzel az eredménnyel. Szintén remek érzés volt, hogy sokan gratuláltak a világbajnoki aranyéremhez, mert úgy éreztem, hogy hatást gyakoroltam az emberekre” – osztotta meg élményeit a MÁV Előre SC fiatal sportolója.

„Azzal a koreográfiával, amit előadtam, az volt a célom, hogy megmutassam magam az embereknek, hogy mit tudok valójában a korlátaim ellenére is. Öröm volt nézni, hogy a bírók és a közönség együtt, állva, könnyek között tapsolt nekem az eredményhirdetésen” – folytatta élménybeszámolóját Porga Zsaklin.

„Nagyon sok munka volt ebben a vb-címben, mert ez volt az a koreográfia, amiben százszázalékos teljesítményt szerettem volna nyújtani a versenyen. Viszont ez nagyon összetett, mert a mozdulataim minden egyes apró részletét először fejben kellett megértenem, átgondolnom és csak utána tudtam begyakorolni, s ezt követően illesztettük be a koreográfiába. Én ezzel a

sporttal már hét éve óriási falakat döntök le a félelmeimben és ezzel együtt a korlátaimban is” – fejtette ki bővebben az ifjú világbajnok. „Az épek elit mezőnyében is akadtak 140-170 pont körüli versenyszámok. Ehhez mérten Zsaklin a sérült kategóriában 136 pontot ért el, vagyis ez azt mutatja, hogy kiemelkedően jól teljesített saját performanszával. Az is jelzésértékű, hogy sok edző és versenyző mellett, a verseny döntőbírója, aki a POSA elnöke egyben, valamint az olasz szövetségi elnök is, külön gratulált nekünk. Ez mind óriási elismerés számunkra” – árulta el Kelemen Nikolett, Zsaklin edzője, a MÁV Előre SC Rúdsport Szakosztály vezetője.

„Nyolcéves kora óta foglalkozom Zsaklinnal. A speciális helyzete miatt sokszorosan annyi áldozatot hozott a sikerért ő és a családja is, mint amennyi normál körülmények között szükséges lett volna egy ilyen sikerhez, és ez igaz rám is, mert kimondhatatlanul sok edzés, külön foglalkozás, és számtalan nehézség, akadály leküzdése árán jutottunk el ideig. Ez az eredmény viszont további, még keményebb munkára, fejlődésre sarkall minket, számunkra ez nem a csúcs, csupán a kezdete a csodás utunknak” – avatott be a siker hátterébe a szakosztályvezető.

Porga Zsaklin oxigénhiányos állapotban született, mely következtében izomsugorodás alakult ki a testében. Ennek ellenére kiskorom óta szépen javult az állapota és mintegy másfél éve már járni is tud két bot segítségével. Óriási akaraterének és küzdőszellemének köszönhetően pedig 2022-ben beteljesült a nagy álma, a rúdsport világbajnoka lett, mellyel méltó módon öregbíti Székesfehérvár hírnevét.

Pecsuvácz Péter



Helyezze velünk biztonságba nyugdíjas éveit!



Az önkéntes nyugdíjpénztár stabil megtakarítási forma, és biztonságos befektetés a jövőjébe.

20% ADÓ-VISSZATÉRÍTÉS ÉS KAMATADÓMENTES HOZAMOK
Az egyéni és munkáltatói befizetés után járó adó-visszatérítéssel akár évi +150 000 forinttal* gyarapíthatja megtakarítását.

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

GONDOSKODHAT SZERETTEIRŐL
A számlán összegyűjtött összeg örökölhethet.

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

Lépjön be Pénztárunkba 2023. március 30-ig és 10 000 forint egyéni tagdíjat jóváírunk Aegon nyugdíjszámláján!
Feltételek: 2023. április 30-ig taggá válik; legalább 21 000 Ft tagdíjbefizetés érkezik 2023. augusztus 31-ig; igényli ingyenes e-posta szolgáltatásunkat, valamint érvényes e-mail címet és telefonszámot ad meg.

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

A részletekkel kapcsolatban keresse Kiemelt Vállalati Tanácsadónkat: Keszericza Zsolt • 06 70 708 2268 • zsolt.keszericza@aegon.hu

* Egyéni befizetései és a vállalati befizetések után 20%-os adó-visszatérítést igényelhet, de csak az adott évben megfizetett összevont adóalapjának személyi jövedelemadója erejéig, és legfeljebb évi 150 000 forintig. A tájékoztatás nem teljes körű, más megtakarításai után is járhat adó-visszatérítés. Részletek: www.aegonnyugdij.hu
** A minimális tagdíj: 7000 Ft/hó.
Jelen tájékoztató nem minősül ajánlatnak, és nem tekinthető befektetési tanácsadásnak sem, kizárólag a tájékoztatást szolgálja. További információ a termékről és az akcióról: www.aegonnyugdij.hu

„Az írást csak abbahagyni lehet, befejezni nem”

Kavalecz Imre, a MÁVINFORM alapító tagja, vállalatcsoportunk egykori szóvivője ma is csillapíthatatlan lelkesedéssel szolgálja a vasutat, jelenleg a MÁV Kommunikációs Igazgatóság munkatársaként. Nemrégiben a sátoraljaújhelyi Kazinczy Ferenc Társaság pályázatán ért el első helyezést egy különleges, vidéki életről és vasutasságról szóló novellacsokorral. Interjúnkban erről az elismerésről, és az írás iránti szeretetéről kérdeztük.

Munkád keretein belül is sokat kell írnod. Mi motivál, hogy szabadidődben is a betűkkel foglald el magad?

Régóta szeretek rövid kis írásokat, novellákat írni. Egyfajta emlékjegyzés és küldetés ez. Emlékjegyzés, mert gyermeki élményeim ihletik, ifjúságom helyszínei adnak teret a történeteknek. És küldetés, mert szeretnék életbölcességet, tanulságot is átadni az engem olvasóknak. A múlt benyomásai úgy látszik, hogy most értek be. Előjönnek, visszajönnek, ezért elkezdtem őket feldolgozni.

Mi a jellegzetessége az írásaidnak?

Mindig ragaszkodom ahhoz, hogy a tájat is szemléletesen bemutassam, a helyszínt, a várost, ahol játszódik a cselekmény. Az emberek, a szereplők mindig együtt mozognak a tájjal a történeteimben. Fontos az évszak is, az időkeret, hiszen megvan a szépsége a tavasznak, a nyárnak, az ősznek, a télnak, és extra jelentéstartalommal, hangulattal ruházza fel a novellákat. Valaki egyszer mondta, de a díjátadás is elhangzott, hogy a stílusom Fekete Istvánéhoz hasonló. Nem hasonlítanám magam valakihez, akit ennyire tiszteltem, de tényleg van benne valami. A tájat úgy próbálom leírni, mintha önálló entitás lenne.

Mekkora szerepet játszik az írásaidban a vasút világa?

Szívesen emlékszem az életemet meghatározó szikszói állomásra. A váltóórként dolgozó édesapámnak, és a forgalomirányítóként dolgozó unokatestvéremnek én hordtam ki az ebédet gyerekkoromban, és volt időm nézelődni olyankor. Az írásaimban a fantázia kiszínezi a síneket, megelevenedik a régi forgalmi iroda, a telefon, az elsuhanó vonat. Szikszón szerettem bele a vasútba, s ragadtam benne egy életen át.

Mesélj a pályázatról, amit megnyertél!

Éppen rendszerezni próbáltam a novelláimat tavaly szeptemberben, mikor megláttam, hogy a Kazinczy Ferenc Társaság pályázatát hirdetett, melynek címe az volt, hogy „A vidék éltető ereje”. Ezzel a témával kapcsolatban vártak szépírást. Nagyon megfogott a felhívás, hiszen pont a vidéki vasutasság, az Abaúj vármegyei tájak azok, amikről írni szoktam. Elküldtem négy novellát, aztán el is feledkeztem az egésztől. Hónapok múlva jött az e-mail, amiben értesítettek, hogy nyertem, épp a munkahelyemen foglalkoztam egy szakmai anyaggal. Számítottam valamilyen elismerésre, de azért az első helyezésre nem... Meghatódva gondoltam arra, hogy kiváló szakemberek, irodalmárok, történészek, pedagógusok az én munkámat ítélték a legjobbnak. Nagy megtisz-

tetés ez. Az elismerések nagyon sokat jelentenek. Akár az, amit az ember nap mint nap kap szóban a főnökétől, akár a vasutasnap kitüntetések. Ezt a Kazinczy-díjat egyfajta életműnek gondolom, és megnyugvással tölt el, hogy valamit jól csináltam.

A beküldött négy novellából van kedvenced?

Igen, még hozzá a Gyermekkorom bakterháza, amelyet ebben az újságban is elolvashatnak az érdeklődők. Ez a bakterház inspirálta vasúti pályafutásomat is, középiskolás koromtól kezdve egészen mostanáig. 1984 nyarán jöttem fel Budapestre, elszegődve a megalakuló MÁVINFORM munkatársának, addig különféle beosztásokat láttam el. Felsőzsolcán forgalmi szolgálattevőként, majd Tárnokon állomásfőnökként, aztán Miskolcon forgalomirányítóként dolgoztam. Szerencsén forgalmi oktatótiszt voltam az akkori Körzeti Üzemfőnökségen 1984-ig.

Sokat beszéltünk a gyerekkorodról. Szerinted miért olyan meghatározó gyerekkorban a vonatozás?

Az ember szereti az utazást, az izgalmat, a változatos tájakat, gyerekként főleg. Ráadásul a vonat biztonságos és vidám. S mint minden gyerekkori emlék, az akkori vonatozások is jobban beivódnak az ember bőre alá.

Mik a terveid még az írással kapcsolatban?

Mindig azt szoktam mondani, majdnem mindenre, hogy nincs befejezve. Semmi sincs befejezve. Talán egy ház, egy mozdony be van fejezve, de amit az ember végez, a hivatásában is, a magánéletében is, az nincs befejezve, csak abbahagyni lehet. A digitális térbe, a közösségi oldalaimra rakom ki a novelláimat, sokszor volt olyan, hogy átírtam, kibővítettem egy anyagot, ezáltal másabb lett egy-egy anyag. Az ember mindig kitűz magának egy célt, amit csiszolni kell, egyengetni a rutinfeladatok mellett. Most például misztikus szereplőkről írok, a Völgy tündérééről, illetve a Hegy bölcséről, ők képzeletbeli szereplők. Talán egy nap szakácskönyvet is publikálok majd, de természetesen sajátosan, jellegzetesen kiszínezzem a recepteket. Ameddig bírja az ember, és van

BÜSZKESÉGÜNK



kedve, addig folytatni kell a hivatásunkat. Ha nyugnek érezzük, csináljunk mást. De jó esetben addig dolgozunk, amíg nem kerülünk egy másik világba.

A szakmában hogy kamatoztattad a fantáziádat?

Nem is annyira fantázia, de beleérzőképesség kellett például a beszédíráshoz. Rengeteg vezérigazgatónak írtam a beszédet, és a jó munkához kellett az is, hogy a szakmai alapok mellett ismerjem az adott ember személyiségét is. Bele tudtam bújni a vezérigazgatók bőrébe, amikor írtam a sorokat, szinte hallottam őket, ahogy ki fogják mondani a papírra vett szavakat.

S ki írja a sorsunkat?

Az élettörténetünket nagyrészt mi írjuk. Hol digitálisan visszanyúlhatunk és változtathatunk, de többnyire nyomdába kerül, és nem változtatható egy-egy döntésünk. A sorsom egyik része én vagyok, a viselkedésem, ahogy próbálok tartani a szabályokat. A sorsom másik részét a gondviselés írja, de egy biztos, a boldogságunk mindig alakítható. Igyekezünk a jó szolgálatába állni! Iparkodni, ahogy anyukám szokta mondani. Egészséges életmódra, normális kapcsolatokra, a jóakaratra. Nekem sem ment mindig, de a hatvanas éveimre talán bölcsőbb lettem. Huszonevésen bohó voltam, szertelen, vad, fiatal... De megnyugszik az ember, és átadhatja ezt a nyugalmat az utána következőknek. Akár az írásaival, akár a jelenlétével, vagy csak példamutatással.

Sin Bettina



Kollégánkat, Kavalecz Imre kommunikációs szakértőt, a MÁVINFORM sajtóügyeletesét neves irodalmi elismerés érte. Tavaly év végén a Kazinczy Ferenc Társaság a „A vidék éltető ereje” című szépirodalmi pályázatán első helyezést ért el a Gyermekkorom bakterháza című novellájával. A pályamunkákat háromtagú zsűri értékelte: Fehér József irodalomtörténész, a Kazinczy Ferenc Társaság tiszteletbeli elnöke, Lukáts János író, Praznovszky Mihály irodalomtörténész. A díjátadásra a sátoraljaújhelyi városi könyvtárban, a Kazinczy Társaság adventi ünnepi könyvbemutatóján került sor. A Kazinczy-díjat Nyiri Péter a Kazinczy Ferenc Társaság elnöke adta át ünnepélyes keretek között. Minden évben kiosztják ezt a díjat azoknak, akik a zsűri döntése alapján a legjobban érzékeltették a felsorolt szempontokat novelláikban.

Gyermekkorom bakterháza

Kavalecz Imre Kazinczy-díjas novellája
teljes terjedelmében az alábbiakban
olvasható.

Gyermekkorom bakterháza különös hely volt számomra. Abban az időben, a 70-es években ballagott az idő. Ma már hűlt helye, annak is, mint minden másnak. Eltűnt a régi kor, elmentek a régi emberek, immár az égi vasutasvilágban irányítják a vonatokat. S óhajtanak is a tavasszal visszatérő gólyák – akik rendre áthúznak a sziksói nagyállomás fölött, békavadászatra indulva a közeli Hernád lápvidékes területére –, milyen kár, nagy kár a régi dolgok eltűnéért. Nagyon jól tudjuk, megtanultuk az örök és megváltoztathatatlan igazságot: egyszer mindennek vége.

Ámde ne keseregjünk most a múlt elmúlásán, térjünk vissza – így, emlékképeim és történéseim alapján – arra a bakterháza, abba a világba. Maga az épület nagyszerűnek tűnt a többi megszokott bakterházhoz képest. Persze könnyen lehet, hogy ez csak nekem tűnt úgy, mert oda járt szolgálatba édesapám, váltókezelő volt. Ezt a bakterházat magasabbra építették, mint a többi megszokottat. Lévén, hogy pince is volt alatta. No, nem borospince, hanem a jelzőkhöz és a sorompóhoz vezető vezetékek futottak ott, helyezkedtek el a kiinduló pontjukon. Meg aztán ott tárolták a kenőolajat a váltók és a jelzők gondozásához, a petróleumot a váltójelzők és a semaforok éjszakai kivilágításához. Abban a világban, amikor még nem voltak fényjelzők, hasznos, célszerű dolgok voltak ezek. A bakterház tele volt ablakokkal, mondhatni a hátsó fal kivételével végig körbe, akár egy takaros ház, vagy nyaraló verandája. Így az ott szolgálatban lévő váltókezelő végigpásztázhatta a síneket, az állomás területét. Láta az állomásról kihaladó vonatokat, a fővonalat is ellenőrizhette jóval a bejáratú jelző előtti területtől kezdve.

A bakterház nagy padlásán nem tároltak semmit, de ott is volt ám élet. Azt galambok foglalták el, nem postagalambok, hanem vasutas galambok. Ott turbékoztak, költöztek vígan, jó volt nekik az a hely, nyáron védettek voltak a hőségétől, esőtől, télen a hidegtől, havazástól. Apum azért pár kislembot hazahozott olykor, jutott a fazékba bőven, abból főtt aztán vasárnap az aranylós húsledes. Már csak a kerti zöldségek kellett hozzá, s csodás, gyógyító galambledes lett belőle. Anyum meg is töltötte azokat a kis galambokat, mert nem sok húsuk volt.

A bakterház azért is különös volt, mert jó emberek szolgáltak ott, jók voltak szakmailag és emberileg. Jó emberek, akik szerették a vasutat, hivatásukat. Tizedes Feri bácsit azért kell kiemelni, mert ő tanította be apumat a szakmára, gyakorlatra, amikor a miskolci gyári vasútról oda kérte magát. Feri bácsi fia is a vasútállomáson dolgozott akkor, mint forgalmi szolgálattevő, a fiatal Tizedes Feri. Nagyon

rendes ember volt az öreg is, a fiatal is. Mindketten kiválóan értették a szakmájukat. Feri bácsinak a szemében volt valamiféle huncutság, aki értette a tréfát, de megfogta a munkát és ennek ellenére komoly, tekintélyes ember volt. Olyan rendben tartották a bakterházat akkor, hogy bizony azt bárki megirigyelhette volna. A ház előtti terület pompázott a virágoktól. A kerekesházhoz vezető kis út szépen rendezett volt, a különféle orgonabokrok és cserjék hozzájárultak a szép és élhető környezet megteremtéséhez. Példás hely volt annyi biztos, elismerték ezt a főnökök is, akkor Fövenyesi Pista bácsi állomásfőnök.

A bakterház szomszédságában volt egy szolgálati lakás, az a régi vasúti, hasonló, mint amit az „Indul a bakterház” című filmben látunk. Abban a takaros szolgálati lakásban lakott Varga bácsi, már nyugdíjasként. Rendbe tartotta a portát és a környéket, jó szomszédság volt ez így. A környéket, a vasút két oldalát frissen kaszálta, az illatos széna aztán jó volt a nyulaknak. Azon a területen gyümölcsfák is termettek: szilvát, savanykás almát. Öröm volt nézni a rendezettséget, fellelhető volt minden évszakban ott a szépség. Nemcsak a környezet, hanem a váltókörzet is ragyogott, méltóan egy takaros állomáshoz. Akkoriban minden nappali szolgálatban az összes váltót megtisztították. Szépen lekenték a váltó sínzéseket, fényesek voltak a szerkezetek, könnyen ment a váltó átállítása egyenes, vagy kitéró irányba. Ez is a napi munkához tartozott, vonatmentes időben. Úgy mondták akkor, leheletkevonyan kend le a váltó sínzékét, a nyúllábbal, akkor lesz jó. Ugyanis valóban egy nyúllábbal kengettük, amit bemártottunk a kenőanyagba. Jó volt arra a célra a nyúlláb, mondhatni kiváló. A bakterház szinte uralta a környezetet. A vasúti töltés egyik sarkában messziről látszott már – akár a Hernád felől, akár a 3-as főútról – a legelőn át arra vezető földútról. Látszott a nagy szakállas sorompó, amely előtt szívesen álltak meg az emberek, amikor jött a vonat. Akkor gyönyörködtek ők is az üvegablakos bakterházban, no meg az elsuhanó 424-es gőzösparipában. Valahogy akkor nem siettek annyira a lovasszekérrel, vagy a traktorral. Mert személygépköcsi arra nemigen ment, legfeljebb hétvégén a Hernád parti piknikre, horgászatra. Ők is ráérték, megvárta őket a Hernád.

S ha már a pikniket említettem, valóban vasárnaponként több százan keresték fel a közeli Hernádot, amelyben fürdeni lehetett, s partja tele volt árnyas, hatalmas fákkal. Ott telepedtek le az emberek, kikapcsolódásra vágyva a friss levegőn. Vettek elemózsia-t, de voltak, akik bográcsos ételeket készítettek. Abban többnyire a kifogott halat készítették el,

ízletes halászléként. Akik meg nem kedvelték a halat, babgulyást főztek. Annak is messzire vitte az illatát a furfangos északi szél. Az ebéd után, uzsonnára zsenge kukoricát sütöttek a parázsban. Ott voltak a kukoricaföldek, pár csövet elvihettek az emberek, maradt ott még bőven, nagy földterület volt. Mi, gyerekek fürödtünk, játszottunk egész nap. Még az étel sem érdekelt minket annyira, elmajszoltuk gyorsan a varjúvajjal kenyerünket, haraptunk hozzá friss paprikát, retket és már mentünk is focizni. Boldog gyermekkor volt, ifjúságunk hajnalán. A felnőttek aztán ebéd után sziesztáztak, beszélgettek. Akadt ott bor és sör is a kellemes társalgáshoz. A Hernád-part kiváló alkalom, helyszín volt erre. Volt egy másik, kézzel fogható haszna is annak a csodás folyónak. Onnan lehetett homokot és kavicsot vinni az építkezésekhez. Segített így a Hernád a helybélieknek. Segített a kikapcsolódásban, pihenésben, társasági életben.

Vasárnap este aztán hazatértek az emberek a vasúti átjárón át. Éppen akkor értek oda, amikor Kassa felől csattogott el a budapesti gyorsvonat, a Rákóczi. Az utasok az ablakokból integettek a helyieknek, akik visszaintegetve üdvözölték az utazókat. Sokszor felsőhajtották a lentiek, milyen jó is lenne azon a vonaton utazni, ott ülni a kényelmes kupéban, vagy az utasellátó kocsiban. Utazni messzire, megismerni a világot, a tájat, az embereket. S amint ezen ábrándoztak, máris feltekerték a sorompót, szabad volt és biztonságos az átkelés a vasúti átjárón. A gyorsvonat már a kisállomáson zakatolt tovább, igyekezett a főváros felé. Aztán a vonathangot egy idő után elnyelte a messzeség.

Az éjszakás váltókezelő ezek után előkészítette a kenőolajat, gondosan feltöltötte az alakjelzők lámpáit, meggyújtotta és kivitte többnyire kerékpárjával a jelzőkhöz. Ott aztán a megfelelő szerkezettel felhúzta az árbocon, fel egészen a szemaforig. Megtette ezt a kijáratú jelzőkkel is, mind a hárommal. S mivel a következő vonat csak este fél kilenckor jött, hozzáállt az otthonról hozott vacsorához. Miközben eszegette az ételt, lassan, komótosan – szemével körbenézett az üvegablakokon át. Láta megint az igyekvő embereket, akik már hazahajtották a teheneiket, s lassan készültek nyugovóra térni. A váltókezelőnek erre most éjjel nem volt lehetősége. Éjjel a tehervonatoké volt a pálya.

Este kilenc körül lépteket hallott, valaki baktatott felfelé a lépcsőkön. Benyitott, az állomásfőnök, a szokásos éjszakai ellenőrzést végezte. Nem messziről jött, csak pár száz méterről, ott volt a szolgálati lakása. Mindent végignézett, ellenőrzött, aztán az ellenőrzés tényét piros tollal rögzítette a váltókezelői őrhely fejezetes naplójába. Mindent rendben talált, pár jó szót szölközött egymáshoz, s dolga végeztével elment a főnök. Aztán jött a tolatós tehervonat, adott munkát bőven. A vonatot a zöld M44-es Bobó húzta. Erős, mozgékony mozdony volt, ügyesen végzett a tolatással. Pár vagonot hozott, élőállat-szállítót, a másnapi birkaberakodáshoz. Szépen beállította az állomás első, raktári vágányára, az oldalrakodóhoz, oda, ahol az élő állatokat terelték fel a vagonokra. Kettő is volt ebből a köépítményből, egy alacsonyabb emelkedésű, ezt használták a marhák vagonba tereléséhez, illetve a sertések, juhok alsó szintre tereléséhez. Mert a kisebb állatok szállításához két raktári kocsik voltak rendszeresítve, egy alsó és egy felső szint. A másik, magasabb emelkedésű oldalrakodón a kisebb patás állatokat a vagon felső szintjére terelték. Ott, az állomás első vágányával párhuzamosan volt egy szép, fából készült raktárépület. Az ódon jellegű épületet az építők annakidején jól megtervezték, hatalmasra készítették. Volt annak is varázsa. Már az sincs meg, elbontották. Amúgy minden vasúti épületnek varázsa volt, meg valami furcsa, de kellemes illat. Többnyire kenőolajos szagok terjengtek, de az igazán vasúti illatot jól esett beszippantani. Semmi mással



össze nem téveszthető. Ilyen a vasúton a váltókezelői őrhely, a forgalmi iroda, a raktár is. Még ma is érzem az ottani, akkori varázsillatokat.

Közben végeztek a tolatással, pár kocsit magával vitt a tolatós vonat, búzaliszt rakománnyal, amit a helyi malomban őröltek. Ezután az éjjel már csak az áthaladó, hosszú, súlyos tehervonatok dübörögtek. Nekik is szabad utat kellett biztosítani. Aztán éjjel után sor kerülhetett a vacsorára, a másodikra. Apum nagyon szerette a levest, így lebbencsleves készítette. Ecetesen szerette, amikor készen lett a forró, tápláló leves, nyakon öntötte egy kanál ecettel, így kebelezte be. Lám, a vasutasok éjjel is ehetnek.

Így telt el az éjjeli szolgálat, amikor egyszer csak felcsillant a felkelő nap első sugara. A nap legyőzte a sötétséget, legyőzte az éjszakát. A párás napfelkelésben különös árnyak, fények jelentek meg az állomás környékén. A reggel üde és friss volt, életre kelt ismét a természet, madarak csiviteltek ezerszám, de a padláson lévő galambok is mocorogtak már, átaludták az éjszakát. Ott a padláson nem zavarta őket vonatzakatolás, mozdonyfűtő – megszokták már. Most kirepülnek majd a határba, felcsipegetni a magokat. A lustábbak meg csak a rakodóterületre repülnek, ott is van mit csipegetni. Éhesek ilyenkor a galambfiókák, nekik is vinni kell a reggelit.

A váltókezelő még a váltás előtt megreggelizett két vonat közt, aztán gondosan megnézte, minden rendben van-e a szolgálatátadáshoz. Rendben volt. Meg is érkezett a leváltó, a nappali szolgálatos váltókezelő. Éppen Tizedes Feri bácsi jött apumat váltani. Átadta a szolgálatot, elmondta a teendőket, a várható vonatforgalmat. Aztán váltottak még pár jó szót, s elköszöntek egymástól. Hazaindulva apum betért még a forgalmi irodába, ott le kellett jelentkezni. Éppen szomszédunk, másod-unokatestvérem, Major Attila vette át a szolgálatot Majoros Imre bácsitól. Attila fiatalemberként került a helyi vasútállomásra. Győrben végzett, ott szerzett érettségit a Bencés Gimnáziumban. Aztán megtetszett neki is a vasút, s ezt választotta élethivatásul. Apja, Sándor bátyám is vasutas volt, vonatvezető. Attila is megszerette a vasutat, jól elsajátította a szakmát. Magas sudár fiatalember volt, jól állt neki a vasutas egyenruha. Neki is vittem az ebédet hétvégén, így a forgalmi iroda életét is megismertem. Így tehát már nemcsak gyermekkorom bakterháza, hanem gyermekkorom forgalmi irodája is lett. Szerencsés embernek mondhatom magam.

Az IC+ prémium szolgáltatása

Még pár éve is néha bizony fanyalogtunk, amikor Nyugat-Európában (a szerencsésebbek Japánban vagy Észak-Amerikában) láttuk, vagy felszálltunk emelt szintű első vagy prémiumosztályú kocsiba, hiszen szokatlan volt a környezet és a kényelem. Bár a MÁV-nak is volt komfortkocsija már a nyolcvanas évek második felében kényelmes, széles és állítható ülésekkel, de nem lett nagyon sikeres. Leginkább azért, mert kevés közlekedett belőlük és az akkori jövedelmi viszonyokhoz képest túl magas volt a felár. Azt követően nemzetközi forgalomban, majd egészen a közelmúltig olyan belföldi járatokban közlekedtek ilyen komfortkocsik, ahová nem jutott elég első osztályú kocsi. Később a Railjet vonatokon megjelentek a négyszemélyes fülkék, kényelmes, lábtartókkal felszerelt és dönthető ülésekkel, de kizárólag nemzetközi utasok számára. 2021 óta már belföldön is elérhető ez a színvonal, a MÁV-START saját gyártású, új, első osztályú IC+ kocsija révén.

A MÁV-START 2021 őszén vezette be kiemelt InterCity vonalain a prémium (1+) osztályú szolgáltatást a Budapest–Nyíregyháza–Budapest kör-IC-járait. Már Pécsre és Szegedre is lehet velük utazni, és ezek a járművek újszerűek, kényelmesek és különlegesek is. A saját gyártású IC+ kocsikban ugyanis az 1. osztály mellett már a Railjetek kényelmét is meghaladó prémiumszakasz is található, amelyek új szint és új korszakot jelentenek a magyar vasúti közlekedésben. Leginkább azért, mert már a MÁV-START is nyújt szolgáltatást olyan igényes utazóknak, akik szeretnek kényelmesen utazni, és ezt hajlandók is megfizetni. Ennek a rétegnek az újbóli megnyerése nemcsak a közösségi közlekedés színvonalának és a társaság tekintélyének a javítása miatt fontos, hanem üzletpolitikai érdekből is. A jól fizető utasok ugyanis bevételt hoznak egy gazdasági társaságnak, mint amilyen a MÁV-START Zrt., bármennyire is a közszolgáltatás a cég elsődleges feladata. Nyugat-Európában már lehet tapasztalni, hogy hiába drága a vasút, ha jó a színvonal, az utasok megfizetik, hiszen rendelkezésükre áll az az összeg, amennyibe az kerül. Németországban például a távolsági közlekedésben 2. osztályon ötször, az 1. osztályon pedig hatszor-hétszer többbe kerül egy teljes árú

jegy, mint nálunk, mégis rendkívül népszerű a vasúti utazás. Első osztályon is. Azzal együtt, hogy a nettó átlagkereset ötször, hatszor vagy hétszer nagyobb, mint nálunk. Ugyanakkor nálunk az 1+ szakasz felára még mindig jutányos, hiszen ezer forintért váltható helyjegy az első osztályú különbségi díjon felül. Szoktuk persze mondani, hogy egy fecske nem csinál nyarat, az első és az új prémiumosztály aránya is nagyon csekély az összforgalmon belül, de mégis talán elkezdődött valami, és a vasút emelt szintű szolgáltatására mindenképpen büszkék lehetünk.

Az utazási élmény teljesen újszerű az első osztályú IC+ kocsiban, kiváltképpen a prémiumosztályon. Csendes és kényelmes, leginkább akkor, ha jól karbantartott kocsiban utazunk, ahol nem zörögnek az ajtók, a műanyagok, vagy nem jönnek zörejek a forgóváz felől. A két prémiumosztályú fülkében egyenként csak négy ülés található, amelyek bőrborításúak, széles tartományban elektromosan állíthatók, így nyújtanak az utasoknak személyre szabott komfortot. Emellett az ülések munkára vagy étkezésre alkalmas kihajtható asztalokkal rendelkeznek, és mindegyik ülésnél található külön olvasólámpa. Itt exkluzív környezetben lehet utazni, útközben dolgozni és

pihenni is. A fülkében utazók a világítást és a hőmérsékletet a kocsi többi részétől függetlenül saját maguknak szabályozhatják, ezt az asztalba integrált érintőképernyők segítségével lehet megtenni. A kényelem és a jó közérzet érdekében a fülkék formavilága a kocsi többi részétől és más kocsikétól is merőben eltérő; elegáns kialakítású, ívelt, diszkrét formákkal és mintázott üvegfelületekkel, tükrökkel. Ez egyben a tervezők igényességét is bizonyítja.

Újdonságot jelent az úgynevezett csendes fülke is. Az ide jegyet váltók csendben, nyugalomban utazhatnak, hiszen ezekben a hatszemélyes 1. osztályú fülkékben a telefonálás vagy egyéb zavaró tevékenység nem megengedett. Ebben a MÁV szintén felvette a fonalat, hiszen már régóta mutatkozott igény az utasok részéről az ilyen típusú szolgáltatásra.

A Railjet vagy a német Inter City Express vonatokon már külön csendes szakaszokat – quiet zone – alakítottak ki az üzemeltetők, más kérdés, hogy ez a kezdeményezés a gyakorlatban felemásra sikerült, hiszen az utazók egy része még mindig hajlamos megfélemezni arról, hogy nem egyedül tartózkodnak a kocsiban, hanem vannak a környezetükben mások is. Ugyanakkor a csendes zóna bevezetése azért sem ördögölt

való, mert a felmérések azt bizonyítják: az utasok leginkább nyugodtan és csendben szeretnek utazni.

Hab a tortán az IC+ kocsiban található bisztrószakasz, amelyet egyébként az adott járat bármely utasa igénybe vehet. A büfé- vagy bisztrószakasz hagyományos szolgáltatás volt a MÁV-nál az Utasellátó Vállalat 1948-as megalakulása óta a gyors-, expressz vagy az IC-járatokon, de az utóbbi években ez elmaradt. Az 1+ osztályra felszálló utasok a bisztrószakaszban meleg italt (kávé, tea) választhatnak díjmentesen a prémium helyjegy felmutatásával. Enyhe hiányérzetet mindössze az ad, hogy ezért a prémiumosztályról el kell „zarándokolni” a kocsi végébe, vagyis hiányzik a fedélzeti ellátás. A prémiumutasnak ezt alapszolgáltatásként kellene biztosítani, ebben talán várható valamilyen változás. Úgy, mint nyáron az észak-balatoni vonalon közlekedő Kék Hullám vagy a Levendula vonatokban, ahol diákok szolgálnak fel italt az ülőhelyeken a prémiumosztályon utazóknak.

Mindezekből az előnyökből viszont lehet arra következtetni, hogy jó lóra tett a vasút. Ez az értékesítési adatokból is kiderül: 2021. október 11-e és 2023. január 31-e között 31 ezer prémiumjegyet váltottak az utasok a Tokaj, a Napfény és a Mecsek InterCity járataira. A Miskolc, Nyíregyháza, illetve a Debrecen felé közlekedő Tokaj IC vonatokkal 2021 októbertől, a szegedi Napfény IC-ken 2022. szeptember 27-e, a pécsi Mecsek IC-ken pedig tavaly december 11-e óta lehet 1+ kocsiban utazni. A legtöbben a Tokaj IC vonatokra váltanak prémiumjegyet, ami azzal is magyarázható, hogy ezek a járatok több vármegyeszékhelyet kötnek össze, egyrészt a fővárossal, másrészt a Tokaj útvonalán található nagyvárosok között is jelentős a forgalom. Ugyanakkor a Pécsre és a Szegedre közlekedő utasok körében is egyre népszerűbb a prémiumosztály, talán nem véletlenül.

Putsay Gábor

A lelki ellenálló képességről

Hogyan viseljük a mindennapok kihívásait?

Nehéz időket élünk, és sokan elfáradunk a ránk nehezedő nyomástól. Az infláció okozta megélhetési gondok, a koronavírus fenyegetése, a háború közelsége még jó darabig nem fog változni, így nekünk kell igazodni a felmerülő kihívásokhoz. Cikkünkben ehhez szeretnénk segítséget nyújtani, mert a lelki ellenálló képesség fejleszthető.

A reziliencia különleges szó, melynek kevesen ismerik értelmét. Általános értelemben rugalmas ellenállási képességet jelent, egy rendszer azon képességét, hogy a külső hatásokhoz sikeresen alkalmazkodjon, azokat el tudja viselni sérülés nélkül. Ezért a reziliencia az emberre nézve azt a képességet jelenti, hogy vissza tudjuk nyerni nyugalmunkat, vagy akár testi épségünket, egészségünket egy-egy nehéz élet-helyzet, trauma vagy folyamatos negatív ingerek ellenére is.

Küzdelem az agyban és a szívben

A 21. században a reziliencia főképp a lelki ellenálló képességet jelenti, hiszen fizikai küzdelmek (hacsak nem vadászunk mammutra még mindig) elenyészők a minket érő szellemi és érzelmi hatásokhoz képest. Életünkben kisebb-nagyobb krízishelyzetekkel bármikor találkozhatunk: anyagi problémákkal, szeretett személyek elvesztésével, súlyos balesettel, betegséggel, ezek mind-mind kritikus hatással lehetnek lelkiállapotunkra. Mindenki máshogy alkalmazkodik: valaki egy atombombát is mosolyogva fogad,

és van, akit egy szúnyogcsípés is kibillent. Főleg ez utóbbi típusnak javasoljuk, hogy ne adja fel, és olvassa végig ezt a cikket!

A három legfontosabb tulajdonság

A rezilienciát befolyásolja az önismeret, a szüleinktől és közeli családtagjainktól örökölt hozzáállás, az általános egészségi állapot, a jó és rossz szokások aránya. Egyszóval nem egy adott tulajdonság, hanem fejleszthető. Ehhez azonban elhatározás és nagyfokú tudatosság szükséges. Türelem és kitartás magunkkal és másokkal szemben. Kulcs az önismeret: szembenézés saját egónkkal, mennyire félünk a konfliktusoktól, hogyan viselkedünk tartós stresszhelyzetben, hogyan dolgozunk fel egy traumát, mit teszünk a lelkesedésünk, vágyott célunk elvesztése esetén, vagy ha ismeretlen kihívások nehezítik meg mindennapjainkat. Csak álljunk meg öt percre és idézzünk vissza három konfliktust a közelmúltból! Hogyan, milyen érzelmekkel reagáltunk rá? Nyugodtan számoljuk bele a magunk generálta

eszültséget is! Ha ezen túl vagyunk, olvassunk tovább! A reziliencia alapja az optimizmus, avagy a pozitív hozzáállás. Hogy nem azzal védekezünk, hogy a lehető legrosszabb kimenetellel hogyan fogunk megküzdeni. Az ajtón ugyanis akkor kell átmenni, ha ott van előttünk. És az általunk elképzelt félelmetes ajtók nagy többségén nem kell átmennünk, így nem érdemes gondolni sem rájuk. Második pillér az elfogadás: a tények felismerése, melyeken nem lesz erőnk változtatni, és nem is akarjuk feleslegesen rápazarolni az időnket és az energiánkat. De ha már felismertük, mi az, amin mi tudunk változtatni, abba bele is tegyük az erőt: keressünk megoldásokat a problémára, hogyan változtassunk kialakult rossz helyzetünkön, vagy honnan merítsünk erőt a mindennapok elviseléséhez. Ez adja a harmadik tartóelemet: a felelősségvállalást tetteinkért, érzéseinkért és saját boldogságunkért. Sajnos sok felnőtt gyermek szaladgál az utcán, akik saját életük miatt másokat hibáztatnak: a körülményeket, a politikusokat, a szomszédot, az ostoba kollégát stb.

Mi hátráltatja a boldogulásunkat?

Általános ellenségünk a panaszkodás: a negatív megjegyzések másokra és mások felé mérgezik az elmét és elmélyítik a problémákat, ráadásul nem is nyerünk belőlük különösebb segítséget. A panaszkodás rossz szokás, de tény, hogy könnyű kapcsolatot teremteni másokkal, ha panaszkodunk, hiszen mindig lesz valaki, aki nyitott füllel hallgatja, az együttérzéséből pedig erőt meríthetünk. Ez azonban csapda, mert saját negatív érzéseinket erősíti fel. Ráadásul pont nem azokat az embereket vonzzuk be viselkedésünkkel, akik segíthetnének a változásban. Fontos az emberi kapcsolatok tudatos építése: olyan kapcsolatrendszer kiépítése, ami védőhálóként szolgálhat, amikor nehézségek akadnak az életünkben. A segítségnyújtás, a szívességbank dupla befektetés, hiszen jó érzés másoknak önzetlenül segíteni, és jól fog esni a viszonzás is.

„Végül is, a holnap az egy másik nap”

Az Elfújta a szél híres mondata sok bölcsességet rejt. A reziliens ember a nehéz jelenből nem a múlt felé viszi gondolatait, hiszen a múlton már nem lehet változtatni. A jövő felé tekint, ahol még tiszta lap áll előtte, és a



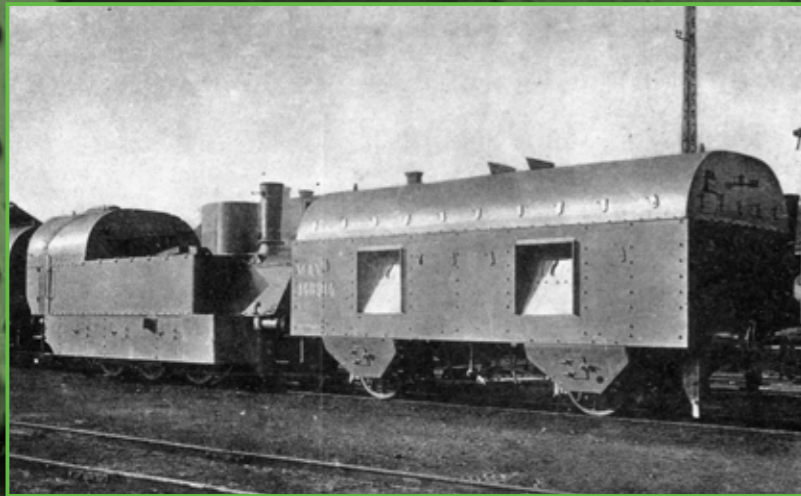
megoldásokat átviheti az elérhető, boldogabb napokba. Aki a múlton nem rágódik, az hamarabb búcsút int önpusztító szokásainak is, melyek többnyire a múlt veszteségeiből, a múltban elkövetett hibákból táplálkoznak.

S ha már a szokásoknál tartunk: a jó szokásokat az önszeretet táplálja. Hogyan is tehetnénk rosszat azzal, akit igazán szeretünk? Hogyan is pusztíthatnánk negatív gondolatokkal, alkohollal, cigarettával, méltatlan helyzetek elviselésével magunkat, ha gondolkodásunk alapja az önszeretet? Tegyük hát jót magunkkal: egészséges táplálkozás, mozgás, egy új hobbi, vagy akárcsak több idő jó gondolataink között, a rossz hírekről való elkapcsolás, az energiavámpírok leépítése, mind-mind apró lépés lelki ellenálló képességünkért.

Sin Bettina

IDŐUTAZÁS PÁNCÉLVONATTAL

MOZGÓ ERŐDÖK A SÍNEKEN



Valaha a háborús legendák közé sorolták, mára azonban szinte feledésbe merült a páncélvonat. A zakatoló nehézfegyver a 20. század elejének jellegzetes harci eszköze volt, és az is maradt. Kötött pályán haladt, emiatt a gumikerekes és a lánctalpas járművek fejlődésével nem tudta felvenni a versenyt.

A páncélvonatok hadművelési jelentőségét általában az I. világháborúhoz kötik, ám a különös jármű ekkoriban már fél évszázados múltra tekintett vissza; az amerikai polgárháborúban (1861–1865) bevetettek olyan vonatokat, amelyeket egyebek mellett vaslemezekkel igyekeztek mozgó erődítménnyé átalakítani.

A barkácsolástól az improvizációig

Mivel addigra Észak-Amerikában mintegy 50 ezer kilométer vasúti pálya épült ki, az efféle eszközök általában a vasútvonalak védelmét szolgálták. Nem így a 1870–71-es porosz–francia háborúban, ahol a franciák páncélozott vonatokról nyitottak tüzet az ellenségre, s okoztak jelentős károkat. Akkora károkat azonban mégsem, hogy megfutamodásra készítsék a poroszokat, s a páncélvonat döntő harci eszközzé váljék: a háború főlényes német győzelemmel ért véget. De a páncélvonat jövője ezzel biztosítva volt, s a következő évek kisebb-nagyobb háborúskodásokban – például az 1902-es búr háborúban – már részt vettek a páncélvonatok is. Komoly bevetésekre azonban csak az I. világháborúban került sor.

Az előzmények ellenére az Osztrák–Magyar Monarchia hadserege nem rendelkezett páncélvonattal, ám annak szükségességét hamar felismerték. A 15. vasútépítő század már a háború második hetében, 1914 augusztusában megépített egy szerelvényt, amely szeptemberben és októberben a szállítási feladatok mellett különféle harci cselekményekben is részt vett.

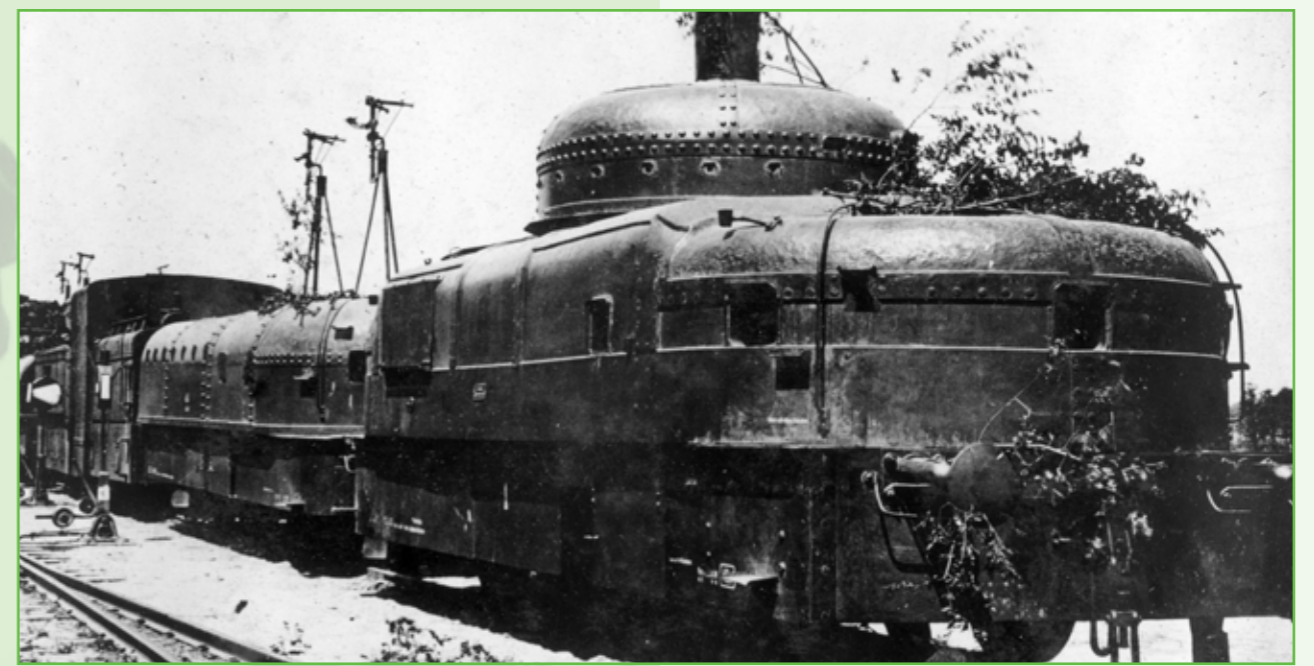
Miként azt dr. Németh Ernő alezredes írja Az Osztrák–Magyar Monarchia páncélvonata az első világháborúban című tanulmányában: „A mozdony megvédésére 8–10 mm vastag kazánlemezt használtak páncélul, a nyitott teherkocsikat pedig vasúti sínekkel és vaslemezekkel bélelték ki, a kilővésszűrő lövéseknek pedig hézagokat hagytak”, és

gépfegyverekkel is felszerelték. De a szerző rögtön hozzáteszi azt is, hogy e páncélvonat inkább improvizációnak volt mondható, mint tudatos fegyverkezésnek.

Harci járművek

A friss harci tapasztalatok alapján Schober Frigyes századparancsnok különböző javaslatokat is felterjesztett a legfelsőbb hadvezetésnek a páncélvonatok állandó jellegű kivitelezésére, és ötletei meghallgatásra találtak. Az első „gyári” járműre nem kellett sokat várni. 1914. december 5-én Máramaroszigetre érkezett a monarchia hadseregének I-es számú páncélvonata. Másnap át is esett a „tűzkeresztgen”, így hamar kiderült, hogy páncélzata nem kellőképpen kidolgozott, amire a továbbiakban már jobban odafigyeltek. A vonatot löpróbnak vetették alá, majd 12 mm vastag rétegelt páncélzattal szerelték fel, ami már elegendőnek bizonyult az orosz gyalogsági fegyverek ellen.

1914 végén a hadvezetés további hat teljes géppuskás páncélvonatot rendelt, majd 1915 elején további kettőt. Az átalakított 377-es mozdonyból és a két páncélozott lövészkocsiból álló szerelvények a MÁV Északi Főműhelyben készültek. Ezeket ágyúval is felszerelték, és két mozdonyal biztosították a vontatását. Érdekesség, hogy a mozdonyokat a páncélozott kocsik között helyezték el és a szerelvények első és utolsó egysége egy pórekocsi volt, amivel voltaképp tesztelték a pályát a kisiklásokat és aknára futásokat megelőzendő. 1915 májusában, Olaszország hadbelépése után már 12 páncélvonattal állt a Monarchia flottája. A vonatokat az összes hadszíntéren bevetették, az olasz fronton éppúgy, mint Galíciában vagy Erdélyben. A szerelvények felderítést végeztek, csapatszállító vonatokat kísérték, a gyalogsági támadást támogatták, vagy éppen fedezték a visszavonulást. Noha 1918-ig több páncélvonat megsemmisült vagy selejtezni kellett, néhány pedig hadi-



zsákmánnyá vált, jelentőségük a háború után is megmaradt egy rövid időre. A III-as számú szerelvény december 14-én keveredett tűzharcba a román gyalogsággal, de a következő év sem múlhatott el páncélvonatok csatája nélkül. 1919-ben, amikor a Tanácsköztársaság megszervezte a maga Vörös Hadseregét, újabb rendelések futottak be a MÁV-hoz, s épültek újabb – a korábbiaknál alacsonyabb színvonalú – páncélvonatok, sőt a Salgótarjáni Acélárugyárban előzetes tervek nélkül épült két szerelvény.

De csak pávák hallják

A Vörös Hadsereg páncélvonatai tavasszal a román előrenyomulást voltak hivatottak megakadályozni – nyolc páncélvonatot vetettek be –, később a csehek támadásait próbálták semlegesíteni, de hiába döntöttek el ütközeteket a szerelvények, a Tanácsköztársaság bukása borítékolható volt. És igaz ugyan, hogy a csehek és a románok is zsákmányoltak magyar páncélvonatot, nyolc szerelvény még így is a Horthy Miklós vezette Nemzeti Hadsereg birtokába került,



mi több, eleinte használni is akarták őket. Ez persze teljes képtelenség volt, amit bizonyít az is, hogy amikor 1920-ban az Antant delegációja Budapestre érkezett, hogy ellenőrizze a fegyverzetcsökkentést, amit Trianon után elrendeltek, a magyar katonai vezetés azt a trükköt vetette be, hogy a páncélvonatok leltár szerint a „katonai őrvonat”, illetve a „körvonat” elnevezést kapták, így tévesztve meg a külföldi ellenőröket.

A két világháború közötti időszak nehéz gazdasági helyzetben a magyar honvédség páncélvonat-állománya lecsökkent. 1925-ben mindössze négy szerelvényből állt, és ennek sem tulajdonítottak túlzott jelentőséget. Az viszont nyilvánvaló, hogy közismert harci eszközök voltak. Legalábbis erre utal, hogy 1926-ban József Attila két verset is írt Páncélvonatról, illetve Mennyei páncélvonat címmel, ám ezek már az alanyi költészet megnyilvánulásai voltak, nem pedig harci indulók: „A páncélvonat megdördül haraggal, / De csak a pávák hallják s kitérnek rá farkukat kénytelen / S a fiatalok vérebe zuhog / Útegeiből a szerelem” – írta József Attila a Mennyei páncélvonatban, vagyis szó sincs valódi háborúról és pusztításról. Amúgy a húszas évek elején – épp a világháború innovációinak köszönhetően – a gumikerekes és lánctalpas járművek fejlődése hatalmas lendületet vett, s nyilvánvalóvá vált, hogy a jövő a terepjáróké, teherautóké és a páncélozott járművéké. És persze a repülőgépeké. És igaz, hogy páncélvonatok a II. világháborúban is szolgáltak, jelentőségük annak ellenére is csökkent, hogy jóval erősebbek és gyorsabbak voltak a 1910-es években gyártottaknál. A feladatuk azonban csak ritkán volt a gyalogság fedezése, támogatása, sokkal inkább a robbantásoknál és helyreállításoknál használták őket, illetve a veszélyesebb csapatszállítások idején. „Jelentőségük a mai harcban ugyan csökkent, de amíg vasút lesz: páncélvonat is lesz!” – írta a Tolnai Világlapja 1942-ben, de vélhetően csak a cikk szerzője volt ennyire biztos a dolgában.

Legát Tibor

Ha tavasz, akkor szerelem?

„Szabadság, szerelem! E kettő kell nekem!” – írta egykor az idén 200 éve született lánglelkű Petőfi Sándor. A régi nóta szerint pedig, a szerelemvontatból nincs kiszállás! A költők sok száz éve megénekelik, míg a tudomány vizsgálatokkal igyekszik megtalálni az eredőjét a szerelem érzésének. A kultúrantropológiai elemzések azt igazolják, hogy a szerelem univerzális emberi jelenség, sőt megfigyelhető más emlősöknél és a madarak egyes fajainál is. A molekuláris biológia szerint a szívünk titkai a sejtjeinkben keresendő. Az emberi szerelem egy része máig rejtély, ám a tudósok szerint az érzéseink, érzelmeink visszavezethetők a bennünk zajló egyszerű kémiára. És, hogy mi köze mindehhez a tavasznak? Ennek járunk utána most.

Hogyan alakult ki a szív szimbóluma?

A szív szimbóluma az egyik legtöbbet használt jelkép, amit világszerte használnak a szeretet, a szerelem és az egészség kifejezésére. Mindezt úgy, hogy a szimbólum formája igazából nem sokban hasonlít a valódi szerv alakjára. A szerelem, mint olyan, persze nem a szívünkben lakozik. A szerelem a fejünkben van, nem a mellkasunkban lüktető biológiai motorban. Mégis a szervről már az ókorban úgy hitték, hogy az érzelmek befolyásolásának központja. A szimbólum igazán a reneszánsz korában, a vallásos művészet révén lett népszerű. Formája egyre letisztultabbá vált, míg a 15. században, a játékkártyák elterjedésével létrejött a ma is ismert, alul csúcsosodó piros színű változat. A 19. századra a szív egyre gyakrabban szerepelt a populáris kultúrában is, mint a szerelem jelképe. Feltűnt képeslapokon, üdvözlőkártyákon, édességeken, ajándéktárgyakon. Az 1990-es években berobbant videójátékok pedig mint az élet és életerő szimbóluma honosították meg a vörös szívet, a jelentés az egészségügyben is meggyökeresedett.

Akkor mi is a szerelem?

A szerelem evolúciós szempontból egyfajta trükk. Célja mindössze az ősi mechanizmust, azaz az utódnemzést segíteni. A tudósok a szerelemnek három fázisát különítették el. Az első, friss szerelmes állapot a kedves megtalálása és meghódítása. A második fázis az a romantikus állapot, amely a pár kapcsolatát, az utódnemzést segíti, és a harmadik fázis, az összetartozás állapota azért kell, hogy a pár közösen nevelje fel az utódot. A szerelmet egy végzetesnek tűnő hormontól váltja ki, amelynek egyes összetevői állítólag úgy működnek, mint a kábítószer. A hormontól egyik legfontosabb hatóanyaga az úgynevezett szerelem-hormon, a feniletilamin. Tudományos kísérletek szerint az egymást szenvedélyesen szeretőknél azonos szintű a feniletilaminszintje. Azt tehát biztosnak látszik, hogy ez a vegyi anyag felelős a szerelemért – bár a tudomány szerint a hormon szavatossága csupán 18 hónap, vagyis az életünk végéig tartó örök szerelemért nem a feniletilamin a felelős.



Az emberi szervezet sajátossága, hogy ha nincsenek romantikus vagy baráti kapcsolataink és a szeretetünk nem talál viszonzásra, a testünk elkezd megbüntetni minket, azaz a magány megbetegít. Vadászó őseink napi túléléséhez szükség volt az összefogásra, hiszen nem az emberős volt a legerősebb és a leggyorsabb. A szervezetünk ezért megtalmoz minket, ha megfelelően szocializálódunk és barátaink közelében tartózkodunk. Ha szerelmesek vagyunk és az érzelmeink viszonzásra lelnek, szervezetünkben szerotonin, oxitocin, dopamin és béta-endorfin termelődik.

Mi történik tavasszal?

A hosszú, sötét tél után tavasszal kizöldül, virágba borul minden. Az újraéledés, az új élet van a levegőben, amely a napsütéssel és a lágy szellőkkel pontosan ugyanúgy megidéri a kellemes érzéseinket, mint a szerelem. Ez a megújulás évszaka, hosszabbak a nappalok, langyosabbak az éjszakák. A több napsütéssel a fény látható és nem látható tartományai az élő szervezetre jótékony hatással vannak, jelenléte nélkülözhetetlen a szervezetben zajló legtöbb biokémiai és biofizikai folyamathoz. A fény gyógyító hatása is e tulajdonságán alapul. Ezekben a csodás, napsütéses hónapokban hormonjaink is hozzásegítenek minket közérzetünk változásához. Emelkedik a dopamin- és endorfin szintünk, amitől sokkal kiegyensúlyozottabbnak érezzük magunkat, nagyobb az életkedvünk, kalandvágyunk. Ebben a környezetben a szerelem is könnyebben ránk talál, vagy éppen fel erősödik bennünk párunk iránt.

Persze a szerelem nem ilyen egyszerű, és nem magyarázható csupán élettani folyamatokkal. A szerelem maga egy titok, amit nem is biztos, hogy tudományosan kutatunk kell. Hagyjuk ezt az evolúcióbíológusokra, biokémikusokra, pszichológusokra és a többi tudomány képviselőire. Bár adható rá magyarázat és lehet, hogy nem több mint a hormonok játéka. De maradjon meg egy olyan csodának, amelyért érdemes élnünk.

Hum Krisztina



Mik azok az afrodisziákumok?

Az afrodisziákum szó Aphrodité görög istennő nevéből származik, aki a mitológia szerint a szerelem, a nemi vágy és a termékenység úrnője volt. Léptei nyomán növények és virágok sarjadtak, melyek fogyasztása afrodisziákumként hat az emberi szervezetre.

Az afrodisziákumok lehetnek fizikai vagy pszichés vágykeltők. A hatásmechanizmusuk igen eltérőek, sok esetben tudományosan nem bizonyítottak. Lehetséges, hogy sokszor a mitológiában és a régi elbeszélésekben gyökeredzik csupán a hatás. Vagyis ha hiszünk a szer vágykeltő erejében és annak pozitív hatását várjuk, az be is következik, de nem kizárt, hogy egyedül csak a tudatalattink által.

Számos évszázados étel- és italrecept létezik, melyek szerelmi bájtalként használhatók. Sok növény vagy állat fogyasztásához kötődnek vágykeltő hiedelmek: ánizs, andragóra, avokádó, babér, barátságserje, bazsalikom, beléndek, csokoládé, fahéj, gyömbér, jácint, kardamon, narancsvirág, szegfűszeg, szerecsendió, vanília, rózsalaaj, kőrösbogár, cserebogár, tengeri kagylók és puhatestűek, és még sokan mások...

Három kisváros – megannyi élmény

Történelmi időutazás káprázatos barokk emlékekkel, aktív fürdőélet és interaktív vulkántúra is szerepel Pápa, Celldömölk és Sárvár turisztikai kínálatában. A három dunántúli város külön-külön és együtt is kiváló úti célok valóban egyedülálló attrakciókkal, ráadásul vonattal is alig félóra távolságra találhatók egymástól.

Ha azt mondjuk, irány a Dunántúl, szinte biztos, hogy elsősorban mindenkinek a Balaton jut eszébe úti célként. Pedig legnagyobb tavunktól kicsit távolabb is különleges élmények várnak ránk. A családdal vagy kettesben is érdemes felfedezni a Pápa–Celldömölk–Sárvár desztinációt, ahol nagyszerű programokat állíthatunk össze egy vagy több napra is.

Pápa

Hangulatos utcák, középkori házak, tornyok és templomok. Hazánk egyik legszebb barokk kisvárosában különösebb cél nélkül is kellemes sétálni. A település az Esterházy család birtokközpontjaként az 1700-as években élte fénykorát. Ekkor épültek a Fő tér és a környező kis utcák lakóházai, valamint a későbarokk kastély, amelyek szerencsére ma is hajdani szépségükben pompáznak. A múlt pedig nemcsak az építészetben mutatkozik meg, hanem bárki számára meg is elevenedhet! Az Esterházy-kastély felejthetetlen tárlatvezetésén valóban beleszöppönünk a grófok és grófnők világába, és átélhetjük a barokk főúri élet hétköznapjait. Díszes ruhák, loknis parókák és fényűző enteriőr várja a látogatókat – a többi pedig legyen meglepetés!

Pápa a református egyház központja a Dunántúlon, 1531-ben alapított református kollégiuma a mai napig meghatározza a város szellemiségét. Az évszázadok alatt a magyar történelem és kultúra számos jeles alakja töltötte diákéveit az iskola falai között. Pápai diák volt többek között Jókai Mór, Orlai Petrich Soma, Csoóri Sándor, Nagy László és Petőfi Sándor is, aki itt magyarosította nevét Petrovicsról Petőfira.

Ha Pápán járunk, nem szabad kihagyni Közép-Európa legnagyobb képfestő műhelyét sem. A 18. századi üzem ma az ország egyetlen Képfestő Múzeuma. E különleges magyar hagyomány megismerése mellett lehetőségünk van megtervezni és elkészíteni saját kék polónkat vagy terítőnk, a kalandvágók pedig megpróbálhatnak kijutni a szabadulószókból is. A titokzatos történetek természetesen a képfestéssel kapcsolatosak, amelyek közül az egyik kifejezetten kisgyermekes családoknak

készült. A sok látóval után a Várkertfürdőben pihenhetjük ki magunkat, ami termál-, gyógy- és élménymedencével egész évben várja a feltöltődésre vágyókat.

Celldömölk

A Ság-hegy szomszédságában fekvő Celldömölk már több mint 150 éve büszkélkedhet vasútvonallal, amely később a fejlődést és a városiasodást is meghozta a település számára. A vasút iránti mai napig is tartó tisztelet a vonatról leszállva azonnal érződik, hiszen az állomáson három teljesen felújított gőzmozdonyt csodálhatunk meg.

Celldömölk mára azonban elsősorban a vulkánok városa lett, ami talán furcsán hangozhat egy olyan országban, ahol nincsenek működő vagy alvó tűzhányók, csak olyan „őskövületek”, mint pl. az ötmillió éves bazaltvulkán, a Ság-hegy. Az idén tízéves Kemenes Vulkánpark mégis mindenkit ámulatba ejt, nemcsak a geológia és vulkanológia szerelmeseit. Egész napos program lehet bebarangolni a látványos és interaktív kiállítótérket, ahol a tűzhányók mellett kőzeteket, ásványokat, az Eötvös-íngát (a híres geofizikus itt kísérletezett először az általa kifejlesztett torziós ingával) és a teljes naprendszer is megismerhetjük testközelből. A Látogatóközpont után pedig irány a Ság-hegy, ahol akár szabadon, akár vezetett Vulkántúra keretében egy geológiai tanösvényen fedezhetjük fel a tanúhely kincseit.

Az egykor itt működő vulkán ereje és pozitív hatásai még ma is érezhetőek. A Vulkán Fürdő 1200 méter mélységből nyert, fürdőre is alkalmas gyógyvize minden korosztálynak élményt nyújt.

Sárvár

Aki a 80-as években már nézett televíziót, Sárvár hallatán biztos, hogy még ma is azonnal elkezd énekelni a kor egyik meghatározó reklámjának refrénjét: „Köszönjük néked Sárvár, Sárvári Termálkristály.” A magas sótartalmú gyógyvízből előállított fürdőszó, igaz új néven, de ma is sokaknak nyújt terápiát. Nem véletlen tehát, hogy a város gyógy- és élményfürdője töretlen népszerűségnek örvend,

azonban ha itt járunk, érdemes még néhány helyszínt felkeresni. A város másik nevezetessége a település központjában található impozáns Nádasdy-vár. Az egyik legépebben megmaradt várkastélyunk látványában is lenyűgöző, díszterme talán a hazai barokk egyik legszebb belső tere, annak minden pompájával együtt. A múzeum nemcsak számos kiállításnak ad helyet, hanem rendkívül érdekes és szórakoztató tárlatvezetések során idézi fel a történelmet (pl. A herceg nincs itthon, fogszabályozásra ment címmel), aki pedig még több izgalmat szeretne, saját nyomozásba kezdhet a múzeumi rejtvénydelutánokon.

Szép időben érdemes egy sétát tenni a Káli arborétumban, ahol a több mint száz éves liliumfák mellett sokféle rhododendron- és azáleafaj is gyönyörködteti a látogatót.

Aki késő tavasszal vagy nyáron érkezik a városba és extrém kihívásokra is vágyik, bátran keresse fel a Sárvári Kalandparkot, ahol a kötélpályák és mászófalak mellett íjászat, kincskeresés és aranymosás is várja az ifjú és örökifjú kalandorokat.

A Rába-parti településen nyáron igazi adrenalinlöketet adhat a természet szerelmeseinek egy vízitúra, hiszen a Rába hazánk legsebesebb, legtöbb izgalmat és

kalandot ígérő folyója. A legtermészetesebb állapotban megmaradt folyónk kavicspadjaival, éles kanyaraival, hirtelen felgyorsuló szakaszaival néha még a tapasztalt vízitúrázókat is kihívás elé állítja. További különlegessége, hogy a határ és Sárvár közé eső szakaszt alig szabályozták, így megőrizte vadregényes hangulatát.

Csohány Domitilla



Tavaszi programajánló

Éjszakai fürdőzés Sárváron

A jót nem lehet megenni! A fürdőzés szerelmesei néhány különleges estén akár éjjel 1 óráig élvezhetik a medencék és a gyógyvíz jótékony hatásait.

Tavaszi időpontok:

- március 18.
- április 15.
- május 13.

Petőfi 200 – Pápán

Egyik leghíresebb költőnk büszke pápai diák volt, itt bontakozott ki tehetsége, itt pecsételődött meg sorsa. Születésének 200. évfordulója alkalmából egész éves programsorozattal készülnek a városban, márciusban ezeket érdemes felkeresni:

- Petőfi arcai: modern, interaktív, elgondolkodtató és egyben humoros is lesz a március 7-étől látogatható kiállítás, ahol számos újdonságot és eddig nem látott ritkaságot is megismerhetünk Petőfiről, Petőfitől. Helyszín: Dunántúli Református Egyházkerület Tudományos Gyűjteményeinek Könyvtára

- Nemzeti Dal flashmob: 1848. március 16-án érkezett Pápára a pesti márciusi események híre, a Nemzeti dal és a 12 pont példánya. Erre emlékezve közös szavazásra hívnak mindenkit az Esterházy-kastély előtti Petőfi szoborhoz.

Időpont: 2023. március 16. 11 óra



Vasutas fotókiállítások Győrben – nem csak vasutasoknak

Márciusban két fotókiállítás is nyílik Győrben, ahol kollégáink látványos, gyönyörű, vidám vagy éppen elgondolkodtató alkotásait tekinthetjük meg. A győri vasútállomás utascsarnoka eddig is számos kiállításnak adott már teret, a MÁV-ART projekt keretében ebben a hónapban a Székesfehérvári MÁV Fotóklub tagjainak tárlata nyílik meg. A kiállításon a gyönyörű táj-, természet- és épületképek mellett természetesen néhány jármű is megjelenik. A VOKE művelődési házában pedig Reményi Gyula vasútfotói a múlt és jelen kapcsolódását idézik meg.

A Székesfehérvári MÁV Fotóklub tárlata

Kiállítás helyszíne: Győr vasútállomás nagycsarnoka

Időpont: 2023. március 3. – május 2.

További információ: <http://www.vasutasmuvhazgyor.hu/>

„MÚLT ÉS JELEN A GYŐRI SÍNEKEN” – Reményi Gyula vasútfotói

Kiállítás helyszíne: VOKE – Arany János Művelődési Ház (Szárnyaskerék épülete)

Időpont: 2023. március 9. – december

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. március 31.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujzag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Folyamatosan lehet jelentkezni a MÁV Zrt. és a Vasútegészségügyi NK Kft. közösen szervezett egészségügyi szűrőprogramjára.” A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Szücs Anita Rita** olvasónknak!

1	... MURI; MÓRJCZ REGÉNYE	A JÁTÉK KEZDETE!	LAKKLE-MOSÓ OL-DÓSZERE	AZ EGYIK CSILLAG-JEGY	KEDVES-KEDŐ DICSERET	UTCA, RÖVIDEN	MÓZES ÖT KÖNYVE	ALKAL-MASSÁ TESZ, AT-FORMÁL	SÚLY-ARÁNY, RÖVIDEN	KÉRDŐ-SZÓCSKA	LIBA	CIKKET ÚJSÁG-BAN KÖZÖL	UGYAN, DEHOGY!	UP ... DATE; DIVATOS	VALA-MELY IDŐTŐL FOGVA	EBSÉTÁLTATÓ ESZKÖZ
1																PIANO, RÖVIDEN CSO-SZÓGÓ
ÉSZ, ÉR-TELEM						LÍRAI VERS				KISSÉ SZÜETTE!			FÉRFINÉV			
RÓMAI 1-ES		ILYEN MÉRETŰ							... SÁNDLER (SZÍNÉS)				ANGOL NŐI NÉV	LONDONI LEVEGŐ!		
	BARANYAI KÖZSÉG	BECSAPÓ			ÁSÓ PÁRJA!				KÁRT OKOZ		ÉNEK			TERASZT TAKARÍTÓ	AGYÓ, KEDVES!	
... FC GYŐR; SPORT-KLUB	FAL-TOZÓ				CSECSE-MÓ					VÍZBE LÓG		FEMMEL BEVON KÖZÉPEN MEGSŰL!			NULLA, SEMMI	
2																KELME-FAJTA
BÜNTETŐ-JOG RÉSZE!			KUTYA			OLASZ NÉVELŐ			ZÁSZLÓS, RÖVIDEN				IZMOS, VÁLLAS			
	ÜRES TOK!		VÉSETT DRÁGAKÓ			ÉRTE, VÉGETT			A FAZÉK IS EZ				FAEDÉNY RÉSZE!			
				TEMPLOMI FOHÁSZ			TELLER ... (FIZIKUS)					ANYÓ PÁRJA!				ZORRO JELE
CSALÁD HÖLGY-TAGJAI-NAK SORA				GALLIUM			HAMIS, TALMI					... SINISE; SZÍNÉS				A PONTY ROKONA
					BÁLVÁ-NYOZ				FAFAJ						A -KE PÁRJA	
YARD, RÖVIDEN		BECEZETT MARIANN			BECEZETT MÁRIA			LAJ-TORJA	TROMBI-TASZÓ!				ÖT ÉS ÖT		KERÜLET, RÖVIDEN	
TESSÉK, ITT VAN!		MOUNT, RÖVIDEN					TEST SZÉLE!	NUMERO, RÖVIDEN			A TETE-JÉRE		KERESZ-TÜL		FOGADÁ-SÁRA	
		BAR, RÖVIDEN		MELLET-TEM				HENRY			NEWTON			ÉSZAK, RÖVIDEN		
	L															

Egy kis mozdony nagy kalandja 1. rész

Babetta útra kel



– Az első kocsi mehet a 2-es kocsiallásra hegesztésre, a másodikat vidd a fényezőkabinba! – kapta az utasítást kora reggel Babetta, a kis tolatómozdony. Miután az M28-as dízellány elvégezte a tolatásokat, nem sokat pihenhetett, jött is a következő feladat. Ide told, oda told, ide vidd át, oda húzd el... És ez így ment egész álló nap. Sőt egész évben. Hiába, nagy volt az élet a javítóműhelyben! Babetta azonban tökéletesen látta el teendőit, pedig ő volt a legkisebb a nagy mozdonyok között. Imádta a munkáját, mostanában mégis egyre jobban várta az estéket – és nem a fáradtság miatt. Imádta hallgatni a többiek kalandos beszámolóit, sőt, Babetta azt is szerette, ha csak a tájról meséltek neki, dombokról-hegyekről, hömpölygő folyókról és csillogó tavakról. Ő ugyanis a nyílt pályán soha nem közlekedett, csak a dombóvári állomás területén. Éjjelente ezért arról álmodozott, hogy egyszer ő is eljut távoli helyekre, például a tengerhez, vagy ha oda nem, akkor legalább a Balatonhoz, mert azt sem látta még soha, csak fényképeken. A kicsi mozdonylány vágyakozásai egyre erősebbek lettek. Már napközben is ott motoszkált fejében a gondolat, hogy milyen lenne egyszer felkerekedni és világot látni. Annyi, de annyi mindent szeretett volna megismerni! De a következő feladat mindig visszazökken-tette a valóságba, hogy ő bizony csak egy tolatómozdony...

A mindig vidám M28-as így vált napról napra egyre mélabúsabbá. Egy este azonban hatalmas lapot pillantott meg a műhely asztalán, amin ez állt: Európa Vasúti Térképe. Babetta szeme azonnal felcsillant, egész éjszaka a sűrű hálózatokat böngészte, és közben csak úgy jártak a fogaskerekei. Másnap reggel szokás szerint korán kezdődött az élet a javítóműhelyben, és elsőként most is Babetta tennivalóit sorolták. A válasz, a jól ismert motorhang felcsendülése azonban elmaradt. Hiába szöngölgatták, keresték mindenhol, az M28-nak csak a hűlt helyét találták. Végül észrevettek egy cetlit a faliújságon: „Majd jövők! Aláírás: Babetta” – állt rajta a felirat egy hatalmas szív kíséretében.

A műhelyben mindenki tanácstalanul vakargatta a fejét, hová mehetett a kicsi lány? Csak egy öreg M62-es mosolygott magában, majd odasúgta halkán a többiek fülébe: Az álmai után!

És valóban, Babetta, mindenki kicsi Babetája, már elhagyta a Balatont, sőt az országot is, és most ott zakatolt a szomszédos Ausztriában olyan hatalmas hegyek között, amitől még a lélegzete is elállt. Csodálta a hófödte hegycsúcokat, amik még tavasszal is fehéren magasodtak fölé. Hangos síkítózások közepette kelt át a végtelennek tűnő alagutakon, és döbbsen figyelte kollégáit, akik autót szállítottak a hegyek belsejében. Ilyet még soha nem látott, hogy a gépkocsik felguruljanak a vonatra és így utazzanak.

– Pedig mekkora ötlet! Rengeteg időt spórolnak így meg az autósok, hiszen nem kell megkerülniük az egész hegyet, és addig sem szennyezik a környezetünket – állapította meg elismerően, majd élvezte tovább az utazást az Alpok elképesztő magasságaiban, hidakon és viaduktokon keresztül. Ahogy átkelt az olasz határon, lassan a hegyeket is maga mögött hagyta és hamarosan megérkezett Velencébe, ahol elé tárult a nagy, végtelen kékség, amiről mindig is álmodozott. Babetta csak állt és órákon át nézte a csodálatosan hullámzó tengert. Megunhatatlan volt számára. Ezért valóban megérte felkerekedni – gondolta, majd begurult a világ egyik legkülönlegesebb, vízre épült városába szétnézni. Nem is volt kedve továbbindulni, annyira tetszettek a különleges házak, lagúnák, gondolák – és persze a tenger. Néhány nap után azonban ismét útra kelt, mert tudta, hogy sok kaland vár még rá, és hogy Rómát egyszer mindenkinek látnia kell. Babetta tényleg nem csalódott a fővárosban, az ott töltött egy hét maga volt a dolce vita. De hogy mit is jelent ez pontosan? És mit csinált Babetta a pizzákkal? Kiderül a következő részből, ahogy az is, milyen kalandosan jut el Svájcba a világ egyik legszebb vasútvonalán... folyt. köv.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

REGISZTRÁLJON!

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

WWW.VASUTASMAGAZIN.HU

BELÉPÉS

A TARTALOMBÓL:

- NYEREMÉNYJÁTEKOK
- KEDVEZMÉNYEK
- ÜGYINTÉZÉS
- FELHÍVÁSOK
- PÁLYÁZATOK
- PROGRAMAJÁNLÓK

Nyereményjáték!

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

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



VASUTASMAGAZIN
A MÁV DOLGOZÓI HÍRPORTÁLJA

