

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT  
HIVATALOS LAPJA

LXXIV. ÉVFOLYAM  
2024. JÚNIUS

# MÁV-VOLÁN

## *magazin*

ÚJ KÍNÁLATTAL VÁRJUK  
A NYARALÓKAT  
A FŐSZEZONBAN

*Adria*  
VONATTAL

## CÍMLAPSZTORI

Idén is várja az Adria a vonattal utazókat

4

## HÍREK

Elismerésben részesült a MÁV és a Volánbusz a Közlekedési Kultúra Napján; Zalaegerszegen tesztel hidrogén-üzemanyagcellás járművet a Volánbusz; Új funkció a Humán Ügyfélszolgálat ügykezelésében; Változtak az elektronikus bérjegyzékekkel kapcsolatos tudnivalók; Amikor minden perc számít; A MÁV-nál is letölthető lesz a közérdekűmunka-büntetés

6

## HUMÁN

Az elméleti képzések digitalizálása a fejlődés velejárója; Az ötletek megvalósulnak; A MÁV Zrt. igazgatósága is elfogadta a szervezeti átalakulás koncepcióját

10

## KÉPEKBEN

Vasutas-fotópályázat Szombathelyen

14

## MUNKATÁRSUNK

Göncz Tamással, a MÁV mesterével, Mokánszki Ágnes nyíregyházi vezető jegyvizsgálóval és Kovács Márta közfoglalkoztatott kollégáinkkal beszélgettünk

16

## RÓLUNK

Közfoglalkoztatás a MÁV-nál – Király Jánost, a Közfoglalkoztatási Iroda vezetőjét kérdeztük; Idén is újra lesznek Retró hétvégék!; Tovább bővíülhet a Volánbusz zöldflottája

22

## MÁV SZK

2023 az integráció éve volt a MÁV SZK-nál – 3. rész

28

## BÜSZKESÉGÜNK

Köszönet a rendőrség és a MÁV-START munkatársainak, akik elfogták a jegyautomaták rémét.; Vasútépész-osztálytalálkozó

29

## JÁRMŰPARK

Harmincéves a második generációs IC-kocsi

32

## ANNO

Hogyan jött létre a székesfehérvári Ikarus-gyár, és hogyan lett az 1970-es években a világ vezető autóbuszgyártója?

34



## 36 KÖRNYEZETÜNKÉRT Küldetésünk a fenntertható közlekedési módok népszerűsítése



## 26 SZOLGÁLTATÁSAINK

Új kínálattal  
várjuk a nyaralókat  
a főszezonban



## 42 SZABADIDŐ Vízre szállás és irány a természet!

**Kiadja:** MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató  
**Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Hum Krisztina; **Szerkesztő:** Molnár Zsolt  
**Szerzők:** Benke Máté, Csohány Domitilla, Dávid Attila, Elek Viktória, Fajcsák Balázs, Hum Krisztina, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Németh Lívia Mária, Putsay Gábor, Toma Franciska, Völgyi Katalin; **Cím:** 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60. **E-mail:** ujsag@mav.hu; **Címlap:** Szecsódi Balázs; **Fotók:** pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archívum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com Szecsódi Balázs, Volánbusz; **Nyomdai előkészítés:** Volcsánszky Krisztián; **Korrektor:** Barta Éva



## Jegyzet

Június. A nyár első hónapja, és ha már így van, irány az Adria, ha tehetjük vonattal idén is. „A magyar vasút elegáns étkezőkocsijában a teljes út során kedvünkre változhatunk a minőségi étel- és italkínálatból. Este – az étkezőkocsiban elköltött vacsora után – a balatoni táj ringatja álomba az utast, éjjel a Dinári-hegység erdeinek illata szűrődik be az ablakon, reggel pedig a szédítő hegyoldalak mögül felbukkanó Adria látványára ébredhetünk.” Így mutatjuk be a június 18-ától közlekedő Adria InterCityt a MÁV-VOLÁN-csoport honlapján, ami nem csalás, nem ámtítás, és nem csak a reklám helye. Az Adria InterCity valóban a magyarok egyik kedvenc járata lett, ami egyáltalán nem véletlen. A vonaton kizárólag kényelmes és légkondis fekvő-, illetve hálókocsikban lehet utazni, így sokkal nagyobb az esélye annak, hogy pihenten kezdhetjük meg a vakációt. Ugyanakkor, aki már utazott az Adria IC-vel, tapasztalhatta, hogy ez a vonat a nemzetközi utasok körében is igen népszerű. Amikor tavaly nyáron én is kipróbáltam a járatot, a szomszéd fülkében utazó német kislány fülig érő szájjal rohant végig a szerelvényen még a Keleti pályaudvaron, és örömmel újságolta, hogy van wifi, mindenhol lehajthatók az ágyak, és „mikor indulunk már”, mert szeretne menni az étkezőkocsiba. A csendes futású és tárcsafékkal szerelt kocsikban valóban adott a lehetőség a kényelmes pihenésre. Amit műszakilag és a szolgáltatásban ki lehet hozni, azt a MÁV-START és az Utasellátó munkatársai megteszik. De itt még nincs vége az adriai utazásnak, hiszen június 28-án startol a Retró Istria expressz Koperbe és Fiumébe. Ez már egy másik szint, viszont szerethető, a 70-es és 80-as évek hangulatát idézi. Légkondinak, tárcsaféknak nyoma sincs, kicsit zörög, kicsit csattog, viszont van, akinek ez a „bejövős ajánlat”, jó így kezdeni a vakációt. Pihenni ugyanis itt is lehet, a lehúzott ablakokon pedig még inkább bejön az adriai szél, érezhetjük a nyár friss illatát.

**Putsay Gábor**  
kiemelt szakértő  
MÁV Zrt., Kommunikációs Igazgatóság



## 38 ÉLETMÓD

Meggy –  
mindenhez megy!

# Idén is várja az *Adria* a vonattal utazókat



Idén nyáron is elindulnak a horvát tengerpartra a MÁV-START éjszakai járatai, az Adria InterCity és a Retró Isztria expressz. Az Adria InterCity június 18-tól szeptember 30-ig heti három alkalommal közlekedik háló-, fekvőhelyes- és étkezőkocsival. Budapestről minden kedden, pénteken és vasárnap, Splitből minden hétfőn, szerdán és szombaton indul az Adria InterCity. A Retró Isztria expressz pedig június 28. és augusztus 31. között mindennap közlekedik Koperbe, illetve Rijekába.

Az Adria InterCity fedélzetén 2021-ben a járványhelyzet ellenére is 5500 utast üdvözölt a vasúttársaság, 2022-ben az utazásszám megduplázódott, 11 900-an választották a közvetlen vasúti élményutazást Budapest és Split között. 2023-ban pedig minden korábbinál többen vették igénybe a szolgáltatást: több mint 13 000-en utaztak vonattal a horvát tengerpartra.

Az Adria InterCity Split központjába érkezik, az óváros és a kikötő közvetlen szomszédságába. A 789 kilométeres táv nagy részét át lehet aludni, így az utazás nem fárasztó a családnak, a társaság egyetlen tagja számára sem. A járat minden kocsija légkondicionált, a fülkékben pedig konnektorok is találhatóak. Az Adria IC a Keleti pályaudvarról 18:45-kor indul, a Balaton déli partján haladva éri el az országhatárt, majd a Dinári-hegységben a tengerszint felett közel 900 méter magasan fekvő hágók leküzdése után ereszkedik le a tengerpartra, Splitbe, ahová 9:49-kor érkezik. A vonat visszafelé Splitből 17:54-kor indul, Budapestre másnap 9:35-re érkezik. Az Adria IC-re Budapestten (Keleti pályaudvar és Budapest-Kelenföld) kívül Székesfehérváron, Siófokon, Fonyódon, Balatonszentgyörgyön, Nagykanizsán és Gyékényesen lehet felszállni, illetve hazafelé leszállni.

A családoknak, baráti társaságoknak a fekvőhelyes kocsik 4 vagy 6 ágyas fülkéi jelentenek kedvező árú, de mégis kényelmes és biztonságos alvási lehetőséget, míg a párokat és a kisebb családokat az 1-3 ágyas hálókocsifülkékben egy különleges gördülő szállodai szoba élménye várja. Minden utasunkat este ásványvízzel, reggel pedig meleg itallal és reggelivel várjuk – a hálókocsiban utazók pedig többféle reggeli menü közül választhatnak, melyet az étkezőkocsiban is elfogyaszthatnak. A kocsik utaskísérői a teljes út során gondoskodnak az utasok kényelméről és biztonságáról, és további ételek és italok is vásárolhatók náluk. Az étkezőkocsiban forinttal, euróval, bankkártyával, valamint Magyarországi területén valamennyi SZÉP-kártyával is lehet fizetni.

Az út során a vonaton folyamatosan nyitva tartó étkezőkocsi közlekedik, ahol meleg vacsorával és reggelivel, valamint széles körű italválasztékkal várjuk utasainkat. Ezért kiváló helyszín lehet késő esti beszélgetésekre az aludni szándékozó utastársak zavarása nélkül. Reggel a tengerhez közeledve reggelizhet terített asztalokkal fogadjuk az utazókat. Az étlapunkon változatos reggelikínálat található.

A csendes futású kocsikból álló járaton mindenki megtalálhatja neki megfelelő szolgáltatást, akár a kedvező ár, akár a minőség a legfontosabb. A 4 és 6 ágyas fekvőhelyes kocsikba már személynként 49 eurótól, az 1, 2- és 3 ágyas hálókocsifülkébe már 88 eurótól foglalhatók jegyek. Külön kedvezményeket kínál a MÁV-START a családok számára a már 6-15 éves korú gyerekeknek is igénybe vehető, 30 eurótól elérhető gyerekjegyeknek köszönhetően. A nagyobb családoknak, csoportoknak, baráti társaságoknak privát fekvőhelyes fülkét foglalhatnak 3-6 utas számára, akár 256 euróért.



Az Adria InterCity hálókocsijában utazók a Keleti pályaudvaron igénybe vehetik a Prémium várót is, ahol díjmentesen fogyaszthatnak harapnivalókat, szendvicseket és üdítőitalokat, valamint a vonat közlekedési ideje alatt idén is kapható lesz a népszerű Adria-koktél is.

## Újra retró hangulatban az Isztriára

A Splitbe közlekedő Adria IC mellett a '80-as évek hangulatát idéző Retró Isztria expressz is remek alternatívát kínál a horvát, illetve szlovén tengerparti üdüléshez, amennyiben a kedvező ár vagy a vasúti nosztalgia a döntő szempont az utazás megtervezésénél. A Retró Isztria expresszvonat 2024. június 28-tól augusztus 31-ig közlekedik Budapest és Koper, illetve Rijeka között. Ugyan más éjszakai vonatokhoz képest jóval alacsonyabb komfortfokozatú, régebbi járművekkel közlekedik, viszont rendkívül kedvező áron, akár már 23 €-ért is eljuthatunk az Adriai-tengerre. A vonat Budapest-Déli pályaudvarról indul este 21 órakor.

Magyarországon Székesfehérváron, Veszprémben és Zalaegerszegen is fel lehet szállni a járatra. A Retró Istria expressz a reggeli órákban érkezik Ljubljanába, a szlovén fővárosba, majd érinti a cseppkőbarlangjáról nevezetes Postojna városát is. Rijekába és Koperbe két külön kocsicsoport (vonatrész) közlekedik. A Rijekába közlekedő vonatrész fontosabb megállója Opatija-Matulji (Abbázia), ahonnan a városközpont busszal vagy taxival érhető el. Rijekából több üdülőhely – Lovran, Krk – is megközelíthető busszal vagy hajóval. Koperből, a vasútállomás mellett buszpályaudvarról a szlovén tengerpart üdülőhelyeire (Izola, Portorož és Piran), valamint Triestbe gyakorta indulnak buszjáratok. Pula (Póla) egy átszállással érhető el. Divača állomáson 10-20 perces csatlakozás biztosított a Pulába közlekedő gyorsvonatra, ahova késő délelőtt lehet megérkezni.

A fekvőhelyes kocsik 4 vagy 6 ágyas fülkéi biztosítanak megfizethető árú, de mégis kényelmes alvási lehetőséget. Az 1-3 ágyas hálókocsifülkék pedig privát teret biztosítanak. A kocsikísérőknél egyszerű harapnivalók és italok is vásárolhatók. Koper és Rijeka irányába ülő-, fekvő-, illetve hálókocsi is közlekedik.

Molnár Zsolt

# Elismerésben részesült a MÁV és a Volánbusz a Közlekedési Kultúra Napján



**Kiemelt figyelmet kapott a Közlekedési Kultúra Napján, május 11-én a kulturált és biztonságos közlekedés, hiszen a türelem, a tolerancia és az egymás iránti figyelem létfontosságú.**

A cégcsoport ilyen irányú tevékenységét idén díjakkal is elismerték: a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedésbiztonsági Tagozata, valamint a Partnerség a Közlekedésbiztonságért Egyesület által kiírt „Az év példaértékű közlekedésbiztonsági társadalmi felelősségvállalója 2024” című pályázaton a MÁV első, a Volánbusz második helyezést ért el. A díjakat dr. Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója és dr. Mosóczi László, a Volánbusz vezérigazgatója vette át.

## Zalaegerszegen tesztel hidrogén-üzemanyagcellás járművet a Volánbusz

A főváros vonzáskörzetében közlekedő hidrogén-üzemanyagcellás autóbusz mellett május 4. és 30. között Zalaegerszeg helyi közlekedésében tesztelt egy Solaris Urbino 12 hydrogen típusú autóbust a VOLÁNBUSZ.



A próbauzem a Széchenyi Egyetemi Csoporthoz tartozó HUMDA Magyar Mobilitásfejlesztési Ügynökség egy éven át tartó demonstrációs mintaprojektjének részeként valósult meg. A 12 méteres, háromajtós, légkondicionált autóbusz 29 ülő és 58 álló utas egyidejű szállítására alkalmas.

## Új funkció a Humán Ügyfélszolgálat ügykezelésében

Örömmel tájékoztatjuk munkatársainkat, hogy a Humán Ügyfélszolgálat egy újabb kényelmi funkcióval színesíti elérhető szolgáltatásait.

A humán ügykezelő rendszert (CRM) alkalmazó Humán Ügyfélszolgálatokon a munkavállalói megkeresések kezelésében új funkciót vezetünk be. 2024. májustól a vállalati e-mail-címmel rendelkező munkavállalók e-mailes értesítést kapnak egyes, az általuk kezdeményezett ügy feldolgozásának tényleges megkezdéséről és annak lezárásáról. Így például a törzsadatokkal kapcsolatos adatbejelentések esetén – hozzátartozók bejelentése, lakcímváltozás, magán e-mail-cím bejelentése – a munkavállalók nyomon tudják követni az ügyeik kezelését. Ezzel az új funkcióval is szeretnénk magasabb szintű ügyfélményt biztosítani a munkavállalók számára. Azon dolgozunk, hogy ez a szolgáltatásunk a MÁV-VOLÁN-csoport valamennyi munkavállalója számára és akár magán e-mail-címmel vonatkozóan is elérhetővé váljon. Biztatjuk kollégáinkat, hogy humán ügyeiket intézzék kényelmesen és gyorsan elektronikus úton az [uszikozpont@mav-szk.hu](mailto:uszikozpont@mav-szk.hu) címen, vagy vegyék fel velünk a kapcsolatot a 06 30 144 1000-es telefonszámon!

Humán szolgáltatás  
MÁV SZK



## Változtak az elektronikus bérjegyzékekkel kapcsolatos tudnivalók



**Megszűnt a magán e-mail-címek begyűjtésére szolgáló [emailcimem@mav-szk.hu](mailto:emailcimem@mav-szk.hu) központi e-mail-cím.**



A vállalati e-mail-címmel nem rendelkező munkavállalók magán e-mail-címükkel kapcsolatos ügyeiket egyénileg tudják intézni közvetlenül a MÁV SZK Humán Ügyfélszolgálatán keresztül személyesen vagy online az [uszikozpont@mav-szk.hu](mailto:uszikozpont@mav-szk.hu) központi e-mail-címen. Ugyancsak a Humán Ügyfélszolgálat fogadja a magán e-mail-cím változással, a tartós távollét (szülési szabadság, GYED, tartós betegség) idejére történő (magán) e-mail-cím megadásával vagy panasszal kapcsolatos munkavállalói bejelentéseket is.

**Köszönjük a Munkáltatók és Munkatársak támogatását, akik eddig segítették az elektronikus bérjegyzékekkel kapcsolatos változások sikeres bevezetését!**

# AMIKOR MINDEN PERC SZÁMÍT

## MÁR AZ ÓZDI VOLÁNBUSZ- ÁLLOMÁSON IS DEFIBRILLÁTOR MENTHET ÉLETET

Egyre több autóbusz-állomáson és telephelyen – összesen 17 helyszínen – van lehetőség arra, hogy hirtelen szívmegállás esetén a Volánbusz munkatársai még a mentők megérkezése előtt az életveszélybe került utasok, járókelők, kollégák segítségére siethessenek. Legutóbb Ózd önkormányzata döntött úgy, hogy defibrillátorok kihelyezésével növeli a bajbajutottak túlélési esélyét nyilvános helyszíneken, köztük a városban található, nagy forgalmú autóbusz-állomáson is.

Minden perc számít. Újabb defibrillátorokat szereltek fel Ózdon – olvasható az észak-borsodi település honlapján. A négy készülék egyike a városban található autóbusz-állomásra került, így a budapesti Népliget és Stadion állomás, a kaposvári, a pécsi, a győri, a szolnoki, a jászberényi, a karcagi, valamint a gyöngyösi, a hatvani, a salgótarjáni, a miskolci, a kiskunfélegyházi és a szegedi autóbusz-állomás, továbbá a tatabányai és a dorogi műszaki telephely után tavasztól – miután az ott dolgozó kollégák részt vettek az eszköz használatáról szóló oktatáson – az ózdi állomáson is jelentősen nőhet a betegek életben maradási esélye hirtelen szívmegállás esetén. Az eszközöket regisztrálták a Szív City nevű, ingyenesen letölthető applikációban is, amely egy térképen mutatja, hogy Magyarországon pontosan hol található az életmentő készülékek, az érintett helyszínek, szolgáltatók nyitvatartási idejével együtt. A Szív City egyben egy virtuális közösség is: bárki csatlakozhat hozzá, aki késznek érzi

magát arra, hogy a közvetlen közelében bekövetkező vészhelyzetben az Országos Mentőszolgálat riasztására már a mentők megérkezése előtt hozzákezdjen az újraélesztéshez. Évente 25 000 ilyen eset történik országszerte, és a túlélés esélye percnként 7-10 százalékkal csökken. Életbevágó jelentőségű tehát, hogy az újraélesztést minél előbb megkezdjék!

A defibrillátor magyarul, angolul és németül is ad utasításokat, amelyek követésével bárki hatékonyan és egyszerűen alkalmazhatja az eszközt. Az újraélesztés lépéseiben és a defibrillátorok alkalmazásában az Országos Mentőszolgálat oktatófilmje is segít, ez a <https://www.mentok.hu/ha-baj-van/mit-tegven-mig-megerkezik-a-mento/> oldalon tekinthető meg. Többek között Budapesten, a népligeti állomáson is mentettek már életet egy ilyen készülék segítségével a Volánbusz munkatársai.

Volánbusz KIG

## A MÁV-nál is letölthető lesz a közérdekűmunka-büntetés

Együttműködési megállapodást kötött a MÁV, az Igazságügyi Minisztérium (IM), a Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium (KTM), valamint a kormányhivatalok pártfogó felügyelői feladatát ellátó szervezeti egységek közül az együttműködésbe elsőként bekapcsolódó Budapest Főváros Kormányhivatala. A megállapodás alapján a MÁV részt vesz abban a programban, amelyben az elkövetők a bíróság által kiszabott közérdekűmunka-büntetésüket ledolgozhatják a vállalatnál.

Az állam felismerte annak szükségességét, hogy az elítéltek ne csak büntetést szenvedjenek el, hanem hasznos tevékenységet is végezzenek a társadalom számára. A közérdekűmunka-büntetés lehetőséget ad arra, hogy az elítéltek megtapasztalják a visszailleszkedést a társadalomba és a munkaközösségbe, ezáltal csökkentve a bűnismétlés esélyét.

Az együttműködési megállapodás aláírásának sajtónyilvános eseményén dr. Répássy Róbert, az IM miniszterhelyettese, parlamenti államtitkára kifejtette, hogy a közérdekűmunka-büntetés olyan közösségekben végrehajtott büntetés, amely értéket teremt, és amelynek során az elítélt nem passzív elszemdedője a büntetésnek, hanem aktív szerepvállalásával valósul meg. A közérdekűmunka-büntetés alternatív szankcióként meghatározó az igazságszolgáltatás rendszerében, végrehajtásáért a fővárosi és a vármegyei hivatalokon belül működő pártfogói felügyeleti szolgálat felel.

György István, a KTM területi közigazgatásért felelős államtitkára elmondta, hogy Budapest Főváros Kormányhivatalára kiemelt szerep hárul a pártfogó felügyeleti munkában, ugyanis elmondta, hogy 354 pártfogó felügyelő dolgozik országosan, Budapesten 60 fő. Ezért örömmel fogadták, támogatták, hogy az aláírt keretmegállapodás részeként elsőként a fővárosi kormányhivatal kötött

megállapodást a MÁV-val. Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója beszédében hangsúlyozta, hogy a cégcsoportnak nagy a felelőssége, milliók életére vannak hatással. Mint elmondta, hogy: szövetséget kötöttek, hogy a társadalom írott szabályaival szemben vétők lehetőséget kapjanak a törlesztésre a társadalom felé. Hozzátette azt is: szeretnék, hogy a hozzájuk kerülők ne csak büntetésnek, hanem lehetőségek tekintésnek a munkát.

A közérdekűmunka-büntetés végrehajtása során az elítéltek részt vehetnek olyan munkavégzéshez kapcsolódó folyamatokban, melyek segítik őket a társadalomba való visszailleszkedésben és értékes tagjaivá válásában. A közérdekűmunka-büntetés révén az elítéltek tulajdonképpen közösségi szolgálatot végeznek, ami a társadalom és a helyi közösségek számára valós, látható, elfogadott és hasznos tevékenységként jelenik meg.

Az együttműködés célja a letöltéssel záruló közérdekűmunka-büntetések számának növelése, az elkövetők társadalmi visszailleszkedésének támogatása, a közösség kiengesztelése, a jóvátételt szolgáló büntetések alkalmazásának elősegítése.

Igazságügyi Minisztérium



# Az elméleti képzések digitalizálása a fejlődés velejárója



**Az oktatási tevékenység kétségtelenül az egyik legfelelősségteljesebb feladat, amelynek szilárd alapjait a megkérdőjelezhetetlen tudáson túl a szakmai elkötelezettség adja. A digitalizáció forgószélként söpört végig a világon, amely mára időszerűvé tette a képzési módszerek újragondolását a MÁV-VOLÁN-csoportnál is. A jövő szakemberei már a felgyorsult világban szocializálódnak, így a tanulási igényeik nem összehasonlíthatók a papíralapon felnőtt nemzedékével.**

Pályafutása hajnalán találkozott az akkoriban forradalmi újításnak számító írásvetítővel, majd a számítástechnika térnyerésével újabb modern megoldásokkal gazdagította oktatási módszereit. Talán meglepő lehet, hogy egy annak idején falitáblával és krétával kezdő, 34 éves oktatói tapasztalattal rendelkező szakember az, aki az egyik legelkötelezettebb híve a képzés digitalizációjának. Nagy László forgalmi szabályozási szakértő 1983 óta dolgozik forgalmi területen,

emellett végzi vasútszakmai elméleti és gyakorlati oktatói, valamint hatósági vizsgabiztosi tevékenységét. A vasúti szakterületet érintő nemzeti és nemzetközi szabályozási környezet ismerője, a vasútszakmai képzés egyik nagy öregje, akinek innovatív gondolkodása, igénye a fejlődésre és nyitottsága, a megújulásra lassan a nyugdíj felé közeledve is irigylésre méltó.



## Testközelből látható a képzési módszerek fejlődését...

Pontosan ezért tudom, hogy a fejlődést nem lehet megállítani. Egyszerű falitáblával és krétával kezdődött, majd idővel megjelent az írásvetítő. Akkoriban rendszeresen készítették vasúti oktatófilmeket is, amelyekben a tisztképző hallgatói szerepeltek. Amikor 1990-ben forgalmi szolgálattevőként a Keletibe kerültem, 8 éven keresztül oktatója lehettem az ország legnagyobb pályaudvarának. Akkor még minden papíralapon volt, az utasítások is nyomdában készültek, a helyesbítéseket kézírással vagy fedvényragasztással kellett átvezetni. Amikor megjelent a számítógép és a ppt, az nagyban segítette az oktatói munkát. Ma, ha egy oktató alapképzéshez, időszakos oktatáshoz készít egy ppt-anyagot, az bármikor könnyen változtatható.

## Milyen oktatási módszerben hiszel?

Azért nagyon jók a digitális tananyagok és az ábrákkal színesített oktatási segédletek, mert bemutatunk olyan közel valós helyzeteket, amelyeket csak akkor tudnánk bemutatni, ha személyesen kimennénk a pályaudvarra. Figyelembe kell venni, hogy a számítógépes korszakba beleszületett mai generáció másképp tanul. Az oktatók képzése során is próbáljuk úgy átadni a tudást, hogy tudjuk, ők teljesen más tanulási módszertant alkalmaznak, mint amikor mi kezdtük. Azt szoktam mondani, hogy tanítani is tudni kell, meg tanulni is tudni kell, és az oktatónak nagy szerepe van ebben. Most már régóta mindent ppt-ben mutatok be, amit kiegészítek az oktatói magyarázattal. Persze, ha kérdés van, akkor azt meg kell válaszolni. Nemcsak az óra végén adok erre lehetőséget, hanem bármikor, bárkinék.

## Hogyan fogadtad, hogy idén digitális alapokra kell helyezni az elméleti képzéseket?

Én teljesen egyetérték a digitalizációval, hiszen alapvetően a ppt, amit régóta használok is, ennek egy változata. A Baross Gábor Oktatási Központtal már régóta készítünk oktatási segédleteket az utasításokhoz, oktatói magyarázó szöveggel és több száz ábrával, amelyek az utasításokban nincsenek benne. A ppt-t átadhatom a hallgatóknak, és ők azt bármikor a saját eszközükön megnyithatják, megnézhetik. Állami vállalként eleget kell tennünk a Kormányrendelet előírásainak, ez nem választás kérdése. Én azt gondolom, hogy a vasút területén nem biztos, hogy azonnal maradéktalanul meg lehet tenni,

amit a Kormányrendelet elvár, ez a szakmai sajátosságokat figyelembe véve egy hosszabb folyamat lehet. Nekünk, oktatóknak mindent meg kell tennünk azért, hogy a folyamat elindulhasson. Igazából ez nem új dolog számunkra, hiszen már szereztünk tapasztalatokat a járványhelyzet idején. Ezzel összhangban a már képzettséggel rendelkező dolgozóknál az időszakos oktatások mellett továbbra is fontos szerepe van és lesz a jelenleg is alkalmazott helyszíni forgalmi gyakorlati oktatásoknak.

## A digitalizálás megkezdéséhez a DTK-projekt kérte az oktatókat a tananyagaik átadására.

Én azonnal átadtam a tananyagokat. 13 feldolgozott témakört kellett egy kicsit kiegészítenem, pontosítanom, hiszen az én érdekem, hogy olyan anyagot adjak ki a kezemből a hallgató részére, amit ő használni tud. Az én felelősségem, ha ő az ismeretanyagot nem jól sajátítja el, és emiatt baleset történik. Egy oktató azért oktat, hogy ezt a feladatot maximális hozzáállással, tudással végezze el.

## Megfordult a fejedben, hogy a digitalizációs folyamattal az oktatói tevékenységed feleslegessé válik?

Nem! Oktató mindig kell, hiszen az anyagokat mindig el kell készíteni. A távoktatáshoz is kell az oktató, hiszen az alapképzés során nem lehet csak úgy odaadni az anyagot, hogy a hallgató otthon önállóan megtanulja. Több olyan fórumot tartott a DTK-projekt, ahol elmondták, a digitalizáció nem arról szól, hogy itt már nem lesz szükség az oktatókra, hanem arról, hogy a technikai fejlődéssel lépést kell tartani. Nekem meggyőződésem, hogy a digitalizáció járható út és előrevisz, és én minden lehetőséget megragadok, hogy meggyőzzem a kollégákat, hogy ezt az egészet csak úgy lehet átvinni, ha minden oktató maximálisan odaáll az ügy mellé. Ezt el kell kezdeni, és szépen lassan fel kell építeni. Lesznek tapasztalatok, lehet, hogy majd pontosítani kell rajta, lehet, hogy ki kell egészíteni. A nagypapám mindig azt mondta, hogy lehetetlen nincs, csak tehetetlenség van. „Soha nem azt kell nézni, mit hogyan nem lehet megcsinálni. Mindig a megoldást kell keresni.” Én szívesen beszélgetek bárkivel, akár a digitalizációs folyamatról is. Hiszen minden oktatónak fontos tudnia, hogy a szakmai tudást, amivel ő rendelkezik, azt tőle senki nem fogja elvenni. Rá ugyanúgy szükség lesz, mert a tananyagot valakinek össze kell állítania, amit csak olyan ember tehet meg, aki azt a szakmát maximálisan tudja. Frissíteni is kell, az utasítások változását mindig le kell követni. Az, hogy most egy kicsit más módszertant fogunk alkalmazni, az a technikai fejlődéssel együtt jár. Fontos, hogy azok az oktatók, akik hisznek ebben a fejlődő folyamatban, győzzék meg a többi oktatót ennek hasznosságáról.

Fuchs Adrienn

**§ A digitális technológia alkalmazásán alapuló képzések elősegítése és kiterjesztése a MÁV-VOLÁN-csoportnál (DTK) projekt keretében a 396/2023. (VIII. 24.) Kormányrendelet előírásainak megfelelően folyamatosan zajlik az elméleti képzések fokozatos digitalizációja, elektronikus távoktatási alapokra helyezése.**



## Az ötletek megvalósulnak

Tavalyi elindításuk óta az ötlekládák csaknem ezer ötletet fogadtak országszerte, ami kimagasló eredmény, így mindannyian büszkéek lehetünk rá. Legújabb cikksorozatunkban azokról a díjnyertes ötletekről szeretnénk hírt adni, amelyek megvalósultak, vagy jelenleg éppen bevezetés alatt állnak a vállalatcsoport valamelyik szervezeténél. Ismerjék meg két újabb kollégánkat és megvalósult javasataikat!

### Lukács Máté, MÁV-START – A szerelvénymenetek számának csökkentése a 154-es vonalon

„Maga az ötlet onnan jött, hogy a 150-es vonal átépítése miatt a Kecskemét-Baja InterRégio vonatok Külsőhalas megállóhelyen ketté lettek választva, Baja-Kiskunhalas között Uzsgyikkal, Kiskunhalastól Kecskemétig pedig ingavonatokkal közlekedünk jelenleg. A vonal menetrendje miatt a reggeli órákban Kiskunhalas/Kecskemét felé több vonat indul, mint amennyi onnan érkezik: a hajnali első személyvonat járműve 3:14-kor indul Bajáról, 4:20 körül érkezik Kiskunhalasra, onnan pedig – eredetileg szerelvénymenetként – utasok nélkül tér vissza Bajára, ahonnan 6:14-kor újfent személyvonatként indul útnak. Az ötletem az volt, hogy ez a szerelvénymenet legyen menetrendben meghirdetett személyvonat, ha már a forduló miatt mindenképp mennie kell. Kiskunhalasról Bajára az első vonat munkanapokon csak 6:46-ra ér be, ez a járat viszont már 6 óra előtt eljutási lehetőséget biztosít. Ezáltal megspórolunk egy üresjáratot, és a kínálat, ezzel együtt pedig a szolgáltatás is fejlődik. Többször volt már szerencsém mozdonyvezetőként részt venni a vonat leközlekedtetésében, a hajnali időpont miatt nem ez a legkihasználtabb járatunk, azonban a bevezetése óta lassú, de folyamatos utasszám-növekedés tapasztalható.”

**Lukács Máté így nyilatkozott megvalósult ötletéről:** Személy szerint én örülök, hogy ha csak egy kicsit is, de tehettem valamit a lakóhelyem közösségi közlekedéséért, az pedig kimondottan meglepett, hogy egészen gyorsan értékelték, díjazták és meg is valósították az ötletemet. Az Ötlekláda, mint kezdeményezés szerintem egy nagyon jó dolog, elvégre mi vagyunk jelen a mindennapokban, több szem többet lát alapon még sok helyen javíthatunk a jelenlegi eszközökkel is a vasúti közlekedésen, ezért nagyon örülök, hogy lett egy felület, amit a javaslatok befogadására hoztak létre. Remélem, hogy lesz még alkalmam mással is hozzájárulni a sikerekhez.

*„Tényleg pozitívan alakult a dolog, soha nem gondoltam volna, hogy egyszer lesz egy saját vonatom!”*



### Gaál Renáta, VOLÁNBUSZ – Mellékletcsatolási lehetőség

„Nagy örömmel értesültem róla, hogy a „Mellékletcsatolási lehetőség” elnevezésű javaslatom pozitív elbírálásban részesült, és meg is valósították. Az ötletet a korábbi, menedzserasszisztensi és a jelenlegi, szolgáltatásszervezési szakértői munkakörömben látott panaszok, azok kezelése és kivizsgálásának módja adta. Több esetben előfordult, hogy az utas bejelentést tett egy rosszul kiadott menetjegy, tévesen kihelyezett indulási jegyzék vagy a nem megfelelő utazási körülmények miatt, amelyhez – mint zárójelben megjegyeztem – képet is csatolt volna, de nem volt rá lehetősége a „Panaszok, észrevételek” menüpontban a honlapon. Így például egy bérlet miatti utólagos számlaigény kielégítése a kellenél több időt, akár napokat is igénybe vehetett, mert csatolási lehetőség hiányában az utastól még külön levelezés során be kellett kérni a bérlet másolati képét, hiszen addig nem készíthette el a számlát a vezető elszámoltató. Az új, mellékletfeltöltési lehetőséggel ez a „probléma” megszűnt, és külön öröm, hogy a honlap karbantartója nemcsak egy, hanem akár három dokumentum vagy fénykép csatolását is lehetővé tette.”

Munkatársunk a bevezetett ötletről a következőképp számolt be: Bár a javaslat a társaság hatékony működésében csak egy apró láncszem, de a mindennapok munkavégzéséhez hasznos adalékként szolgál, mert nagyban megkönnyíti az utasok és a társaság közötti információátadást és -feldolgozást.

Benke Máté

## A MÁV Zrt. szervezeti átalakulás koncepciójának lépései

Az idei évben több lépésben valósulnak meg szervezeti átalakulások társaságunknál. A cél az, hogy a vállalat hatékonyabb szervezeti struktúrával működjön, és biztos jövőképet kínáló, versenyképes munkahelyet lehessen mindannyiunknak. Az alábbiakban az átalakítási koncepció háttéréről és főbb lépéseiről olvashattok részletesebben.



**A pályaműködtetési és beruházási területet érintő, szervezeti átalakítási koncepció kidolgozásának lépései:**

**Az átalakítási koncepció az alábbi irányelvekre épül:**

- Az üzemeltetési és fejlesztési feladatok szétválasztása,
- a párhuzamos tevékenységvégszítés megszüntetése,
- a hatékonyabb munkafolyamatok és egyszerűsített szervezeti struktúra kialakítása,
- a vezetői szintek csökkentése.

**Milyen szempontokra kell tekintettel lenni, milyen kihívásokat kell kezelni a terület átalakítása során?**

- az emberi erőforráshiány kezelése,
- a központi és területi egységek közötti információáramlás javítása,
- a pályavasúti területi igazgatóságok hatékonyabb működésének biztosítása.

**Milyen lépések történtek a koncepció kidolgozása és finomhangolása érdekében?**

- Az egyes szakterületek elkészítették az általuk végzett feladatok és a rájuk fordított erőforrások katalógusát: ~15 600 kollégára vonatkozóan összesen ~2300 tevékenység elemzése történt meg ezen a módon.
- Vezetői interjúkat és workshopokat tartottunk: ezek keretében minden kiemelt szakterületi vezetővel egyeztetettük és validáltuk azt, hogyan lehetne optimalizálni az általuk irányított szervezet működését.
- A koncepció irányelvei, a szervezeti átalakítás hatásainak és kockázatainak beazonosítása workshopok keretein belül valósult meg.

**Hogyan történik az érdekképviseletek bevonása?**

- A MÁV Zrt. vezérigazgatója, Pafféri Zoltán 2024. május 3-án tájékoztatta a Csoportszintű Érdekegyeztető Tanács (CSET) résztvevőit.
- Az érdekképviseletek megfogalmazták javasataikat a koncepció előkészítésével kapcsolatban.

- Május 14-én a VÉT-ülésem és május 23-án a KÜT-ülésem tájékoztatást kaptak az érdekképviseletek a szervezeti változásokról.
- Május 28-án további tájékoztatást kapnak az érdekképviseletek.

**Milyen megállapodások védik a munkavállalók érdekeit az átalakítási folyamatban?**

Az érdekképviselet és a vállalat vezetése egyetértettek abban, hogy a szervezeti változások egyetlen esetben sem járhatnak:

- a munkáltató által kezdeményezett munkaviszony-megszüntetéssel,
- alaphérek csökkentésével,
- rövid távon a munkavégzés helyének módosulásával.

**Mik az átalakítás kiemelt lépései?**

- A végleges koncepció 2024. május 9-én került az Igazgatóság elé, ahol a fentebb ismertetett döntések születtek.
- Várhatóan az Igazgatóság június 13-i ülésén fogadhatják el az SZMSZ-en átvezetett koncepciót.
- Július 1-jén várhatóan életbe lépnek a változások.

**Változáskezelési terv a szervezeti átalakítás támogatásához**

A várható szervezeti változások végrehajtására változáskezelési tervet is kidolgoztunk. A szervezeti átalakításokról a pályavasúti területen május 14.-30. között a vezetők tájékoztatják a változásban érintett munkavállalókat.

A változások előkészítését több munkacsoport végzi, az átalakítások és szervezetek összeolvadásából adódó feladatokat a szakmai főigazgatóságok és a területi igazgatóságok vezetői egyeztetik. Kiemelt célunk az, hogy minden releváns információt a lehető leghamarabb megoszthassunk az érintett kollégákkal, minden munkavállalóval, illetve az érdekképviselettel.

HR Innováció és Működésfejlesztés

# VASUTAS-FOTÓPÁLYÁZAT SZOMBATHELYEN

A szombathelyi Pályavasút Területi Igazgatóság Humánpartner Szervezete fotópályázatot hirdetett a kollégák között, ahol külsős szemek számára nem látható helyeket, eseményeket vagy olyan természeti és vasútüzemi pillanatokot kapnak lencsevégre a kollégák. Nem volt feltétel a profi felszerelés vagy fotósműlt, bárki indulhatott a pályázaton, aki kedvet érzett magában. A beérkezett fotókból válogattunk.



Dancs István



Havasi Pál



Havasi Pál



Havasi Pál



Nádasi János



Dancs István



Egyházi Dániel



Tari László



Havasi Pál



Egyházi Dániel



# A sorompóhibák a MÁV-on belül elsőbbséget élveznek



**A vasutat jól ismerő olvasóink pontosan tudják, hogy a MÁV hálózatán a százéves kulcsazonosítós biztosítóberendezésektől kezdve a legmodernebb, elektronikus rendszerekig bármit megtalálhatunk. Az sem titok, hogy a többszörösen összetett mechanikus készülékek vagy az esetenként óriási jelfogó termeket elfoglaló Dominó pultok karbantartása hatalmas tudást igényel – így őszinte csodálattal gondolhatunk azokra a kollégáinkra, akik ezeket javítják, megteremtve a vonatközlekedés egyik legfontosabb feltételét: a biztonságot. Legújabb interjúnkban Göncz Tamással, a MÁV mesterével beszélgettünk, aki 45 éve dolgozik azon, hogy a vasúti átjárók és a vasútállomások biztosítóberendezései hibátlanul működjenek.**

**A vasúti átjáróban működő biztosítóberendezés a lelke annak a rendszernek, amely a közlekedők életét védi. Milyen feladatai-tok merülnek fel a szintbeni kereszteződések vonatkozásában?**

Háromfelé tudom osztani a tevékenységeinket. A legfontosabb a karbantartás, ami nyilván rendszeres. A következő a hibaelhárítás, a harmadik, amikor külső fél végez munkát a sorompón, mi pedig szakfelügyeletet biztosítunk. Ez lehet egy vágánybeszabályozás vagy

csapórúd beépítése külső vállalkozó által. A munkánkat a TBI-es utasítás szabályozza, amely előírja, hogy mit kell havi rendszerességgel átnézni a sorompón. Ilyen a kezelő-visszajelentő áramkör ellenőrzése – hiszen a vonali sorompók állapotát az állomásokon is látják, a beépített akkumulátorok kapacitásvizsgálata, a mechanikai tisztítás – például az optikáké, és a gazmentesítés, mert a biztber egyméteres körzetében az is a mi dolgunk. Ellenőriznünk kell még a vonatérzékelő elemeket (szigetelt sínszakasz, tengelyszámálóló

– a szerk.), szigetelt sínrel a csatlakozó vezetékek épségét. Ezekkel az alpmunkákkal mindig számolnunk kell. A „sorompós” hibák egyébként a MÁV-on belül elsőbbséget élveznek, ezért folyamatos a feladat és a szolgálat. A felsoroltakon felül az összes állomási és vonali biztber karbantartását és hibaelhárítását is mi látjuk el.

**Nem volnék meglepve, ha itt, Veszprém környékén is színes lenne a paletta az állomási rendszerek tekintetében.**

Ezt alá tudom támasztani, van kulcsrögzítő, Siemens-Halske, Dominó 55-ös és Dominó 67-es biztosítóberendezés is a területünkön. Előbbiekhez természetesen alakjelzők és mechanikus váltók kapcsolódnak, így vonóvezetéseket is vizsgálunk.

**Egyértelmű, hogy a munkakörötök hatalmas felelősséget von maga után. Helyez ez rátok bármilyen nyomást, vagy mára már rutinná vált a javítási folyamat?**

Erre azt tudom mondani, hogy minden szakember pontosan tisztában van a feladata fontosságával. Elég sok balesetnél voltunk már jelen, a képek beégnék, egyiket sem lehet elfelejteni, így jól tudjuk, mennyire fontos a működő biztber. Rutinra persze szükség van, hiszen az elsődleges feladatunk a menetrend szerinti közlekedés mielőbbi visszaállítás, de minden helyzet más és más, ezért nem hagyatkozhatunk a megszokásokra.

**Mit gondolsz, egy-egy fejlesztés – például felsorompó beépítése – ténylegesen tudja csökkenteni a balesetek számát az átjárókban?**

Azt gondolom, hogy igen, de nem olyan mértékben, mint ahogy szükség lenne erre. Minden fejlesztés nagyon drága, viszont egyik sem képes az emberi tényező figyelembevételére, így az mindig ott marad.

**Akkor az emberi tényezőről kérdezek. Miben látod a probléma fő okát, elsődlegesen miért következnek be a vasúti átjárókban balesetek?**

Van a vagányság. Milliószer látunk olyat, hogy jön a vonat, az autós azt mondja magának, hogy átér, és tényleg átér. De százból egynek mégsem sikerül. Közrejátszhat a pillanatnyi figyelmetlenség is, vagy a másik, nagyon jellemző dolog: amikor olyan tevékenységet folytat a közlekedő, ami elvonja a figyelmét, például a telefonját nyomkodja. Az alkoholos és a kábítószeres befolyásoltság sem elhanyagolható, de én mégis azt mondanám, hogy a figyelmetlenség a legjellemzőbb. A szabályismeret szerintem megvan, mert a vörösről mindenki tudja, hogy mit jelent, a leengedett csapórúdról szintén. Sőt! Azzal is tisztában vannak az emberek, hogyha találkoznak egy vasúti járművel, nem ők lesznek a győztesek. Mindezek tudatában vagy ellenére előfordulnak sajnálatos események.

**Volt esetleg dolgod olyan egészen megdöbbentő esettel, amelyben a szinte megsemmisült sorompót kellett helyreállítani?**

Nemrég történt, hogy külföldi turisták jöttek le Pannonhalmáról, a vonat elé hajtottak, mire az felkapta a kocsit, és a kerékpárútra dobta. Ezalatt a hajtóművet és a fényárbócot is leborította a jármű. Az ilyesmit meg szoktuk oldani, a javításnál van viszont egy sokkal fontosabb dolog, hiszen mindig az az első kérdés, hogy „jól működöttünk-e”. Ilyenkor az ember frászban van, de minden esetben kiderül, hogy igen.

**Mekkora területért felelsz a csapattal? Minden hibára jut szakember?**

Egyszerre felmerülő meghibásodások esetén is le tudjuk fedni az általunk kezelt területet. Egyébként hozzánk tartozik a 20-as vasútvonal Székesfehérvártól Herendig, a 11-es vasútvonal Győrszabadhegytől Veszprémig és a 13-as vasútvonal

Veszprémvársánytól Franciavágásig. Állomási sorompóból 14, vonaliból pedig 37 hibátlan működéséért mi felelünk. A karbantartott sorompók típusa nagyon vegyes.

**A berendezések sokfélesége azt sejteti, hogy egy ideérkező fiatalnak rengeteget kell tanulnia ahhoz, hogy önállóan elláthassa a szolgálatát. Megoldottak látod az utánpótlást?**

Sajnos nem. Fiatalokat nem tudunk idecsábítani, az öreg szakemberek pedig szép lassan nyugdíjba vonulnak. Nagyon fontos lenne biztosítóberendezési szakembereket képezni és a munkakört is vonzóbbá tenni – minden szempontból –, mert ez nem egy szokványos, hanem egy nagyon sokrétű szakma, ami ráadásul elengedhetetlen a vasút működtetéséhez.

**A közelgő nyári időszakban nemcsak az autós-, de a gyalogosforgalom is megnövekedik az átjárókban. Jellemzőek esetleg a rongálások? Hoz a munkátokba bármilyen extra leterheltséget ez az időszak?**

Az egyértelmű, hogy a forgalom növekedésével a balesetek száma is nő, rongálás 10-20 évvel ezelőtt viszont sokkal több volt. Ahol persze ember van, ott számolnunk kell ilyesmivel, de a szigetelt-sín-vezetéseket mára rézről és alumíniumról acélra cseréltük, az akkumulátorok pedig bekerültek a sorompók zárható szekrényei-be – ezekből rengeteget loptak el régen. Az optikák bedobása még mindig jellemző, bár mutat némi csökkenő tendenciát a károkozások száma.

**Jut a munka mellett időd magadra?**

Nekem a napi munka az nyolc óra, de a létszám- és a szakemberproblémákat elnézve a túlóra egyre inkább általánossá válik. A szabadidőmben heti rendszerességgel focizok, teniszezem, kulturálódok, például színházba járok a családommal. Utazni is nagyon szeretünk, Európán belül rengeteg helyre eljutottunk. A nagyobbik lányom Angliában él, ha meglátogatjuk, én általában a vonatozást választom, míg a feleségemék egyenesen repülővel mennek. Így egy napot is eltöltök vasúti kocsikban, de nagyon élvezem. Krakkóban is voltunk tavaly karácsonykor, az nagy kedvenc. Egyébként mindkét lányom és a feleségem is nagyon szeret vonatozni, fontos nekik, hogy olyan kocsiban utazhassanak, ahol le lehet engedni az ablakokat. (nevet)

**Krakkó valóban nagyszerű vonattal, Cseh Tamásnak is van az útról egy dala.**

Igen, mi pedig pár éve az egyik barátommal eldöntöttük, hogy megcsináljuk az egészet. Az útra vittünk magunkkal Plovdiv cigarettát, amit aztán osztrák öngyújtóval gyújtottunk meg, habzó cseh sört ittunk az étkezőkocsiban, és zlotyt is tettünk ki az asztalra. Életem szóló élmény marad az út.

Benke Máté

**„Van a vagányság. Milliószer látunk olyat, hogy jön a vonat, az autós azt mondja magának, hogy átér, és tényleg átér. De százból egynek mégsem sikerül.”**

# „A helyi lakosok már ismerősként köszöntenek a Balatonon: Megjöttél? Már kezdődik a nyár?”

Május 13-án elindult a balatoni előszezon. Az előző évekhez hasonlóan idén is erősítésre szorul a balatoni vonatokon szolgálatot teljesítő jegyvizsgáló személyzet. Tavaly már jól érzékelhető volt az ország-, illetve a vármegyébrletek hatása, azonban 2024 nyarán az új tarifarendszer kedvezményeinek, valamint a 14 évnél fiatalabbakra, illetve nagycsaládokra is kiterjesztett díjmentességnek köszönhetően várhatóan még többen látogatnak el a legnépszerűbb üdülőhelyekre. Mokánszki Ágnes nyíregyházi vezető jegyvizsgáló egyike azoknak, akik május 13-ától az utószezon végéig négy és fél hónapra a Balaton partjára költöznek. Noha a főszezonban az utasforgalom valóban megkívánja a felkészültséget, azonban mintha a balatoni nyár hangulata az utazószemélyzetre átragadna.



## Hogy jött a kiküldetés lehetősége?

Már évek óta járok nyaranta a Balatonra. 2019-ben láttam a balatoni kiküldetés hirdetését. Felkeltette az érdeklődésemet, hogy milyen lehet más közösségben dolgozni, szülők nélkül boldogulni egy idegen helyen. Azt gondoltam, hogy csak magamra hagyatkozhatom majd, de hamar rájöttem, nem vagyok egyedül, hiszen a mozdonyvezető, a személyzetirányító, a forgalomirányító és a jegyvizsgáló kollégák bármikor segítenek. Indulás előtt elfogott a félelem, hiszen senkit sem ismertem, sőt azt sem tudtam, hogy kikkel leszek egy szálláson, ráadásul az is nyilvánvaló volt, hogy a Balatonon rendkívül sok az utas.

## Hogyan készültél az első nyári balatoni szezonra?

Nem tudtam, hogy készüljek. A szüleim arra tanítottak, hogy mindenre legyek felkészülve, úgyhogy rengeteg holmit csomagoltam össze, majd sok mindent érintetlenül haza is hoztam. A listából természetesen a kotyogós kávéfőző és a macim, ami születésem óta velem van, sem maradhatott ki. Nem bántam meg, hogy vállalkoztam a feladatra. Érkeznek ide például Békéscsaba, Debrecen, Miskolc, Füzesabony, Szeged környékéről kollégák, és már az első alkalommal is nagyon pozitív élménnyel tértem haza.

## Mi változott az évek alatt a balatoni nyári szolgálatokban?

Hat évvel ezelőtt csak a főszezonra kerestek jegyvizsgálót, most azonban már az elő- és az utószezonban is rengeteg az utas. Akkor még nem volt ennyi vonat, sőt Bagolyvonat sem. A tavaly bevezetett országbérlet megkönnyíti a munkánkat. Az utóbbi években az első osztály telt be a leghamarabb. Várhatóan idén több nagycsalád is a magasabb komfortfokozatot választja majd.

## Hogy éled meg a kétlakiságot?

Az első egy hónap mindig nehéz, hiszen át kell állnom. Még a menetfordulók időpontjai is eltérnek. Ugyan több órát dolgozom itt, de kevesebb napon vagyok beosztva. Hiányoznak persze a barátok és a család, de nagyon támogató az itteni kollektíva. Mivel másodállásban manikűrözök-pedikűrözök, havi egyszer hazajárok a vendégeimhez, és igyekszem ezenfelül is pár napot otthon tölteni. A szabadidőmben sokat pihenek, járok kirándulni, hajózni. Sokszor vagyunk együtt a kollégákkal, elmegyünk Nagykanizsára az ottani munkatársakhoz, vagy lemegyünk közösen vacsorázni a partra. Nagyon sok utas jön egyébként a keleti országrészről, és jó érzés,

hogy eligazítást tudok nekik adni a hazaúttal kapcsolatban. Nekem a legfőbb szempont, hogy minden utas eljusson a célállomásra, és sokan, főként az idősebb korosztályból hozzánk fordulnak tájékoztatásért. Gyerekkoromban a szüleimmel ritkán jártunk nyaralni, nem engedhették meg magunknak, most ezt egy kicsit pótolom. Amikor meglátom a vonatablakból Balatonvilágosnál a víztükröt, már az elvarázsol.

## Az utasokra is így hat a hely varázsa?

Valahogy a Balatonon még az utasok is felszabadultabbak és együttműködőbbek. De természetesen azon is rengeteg múlik, mi hogy viszonyulunk az adott helyzethez. Azt tapasztalom, hogy az elvárásosság a talált tárgyak mennyiségében is megmutatkozik. Annyi elektromos rollert hagynak a vonaton, amennyivel az egész otthoni vezényletet el tudnám látni. Sokan elbóbiskolnak útközben, majd felriadnak, hogy le kell szállniuk, és elfeledkeznek a poggyászaikról. Gitár, bőrdob, tablet, szemüveg, okmányok is gyakran szerepelnek a talált tárgyak listáján, amelyeket próbálunk visszajuttatni a gazdájukhoz.

## Milyen kihívásokat támaszt a balatoni utazóközönség?

A Bagolyvonatokon rendszeresen kapunk meghívást bulikba. De lassan civilként se tudunk végigélni a parton, rögtön felismernek. Van ennek hátránya is, ha esetleg előzetesen épp megbüntetem valakit. Ráadásul a legény- és lánybúcsúk alkalmával is előszeregettel állítanak össze a barátok olyan próbatételeket, amelyekbe a jegyvizsgálókat is próbálják bevonni. A fesztiválok időszakában a diákmunkások nyelvtudása felbecsülhetetlen segítség. Vannak azonban rázósabb esetek is, mint például amikor az egyik külföldi utasnak nem volt jegye, majd pótdíjat se volt hajlandó fizetni. Kihívtam a rendőrséget, és kiderült, hogy nem volt legális tartózkodási engedélye. A kerékpárosok nagy helyigénye is kihívás. Bizonyos időszakok ugyanis annyira népszerűek, hogy ennyi biciklivel képtelenség vonatra szállni. Talán a tavalyelőtti nyár volt ebből a szempontból a legnehezebb, ami igen komoly próbatétel elé állított bennünket. Az előszezon kezdetén sokszor az a legnagyobb kihívás, hogy visszaszoktassuk az utasokat a helyijegyváltásra.

## Miért választottad ezt a szakmát, és mit szeretsz legjobban a munkádban?

Szakács az eredeti végzettségem. A vasúthoz nincs családi kötődésem, már negyedikes voltam, amikor először egyáltalán vonatra szálltam. Aktív munkakeresésben voltam 2017-ben, és emlékszem, sokat gondolkodtam, hogy jelentkezsem-e. Október 31. volt a határidő, és addig húztam, hogy végül az utolsó napra halasztottam. Majd másnap már értesítettek is, hogy behívnak felvételi beszélgetésre. Fél évig jártam Budapesten tanfolyamra, nagyon jó érzés volt, hogy az ország minden pontjáról szereztem ismerősöket. Végül 2018 júliusában vezető jegyvizsgálóként helyezkedtem el Nyíregyházán.

A változatosság tetszett ebben, nincs két egyforma nap. A Balatonon pedig még változatosabb, hiszen legfeljebb a helyi lakosok azok, akikkel rendszeresen találkozom, és már ismerősként köszöntenek: „Megjöttél? Már kezdődik a nyár?”

## Milyen terveid vannak a jövőre nézve?

Nekem sajnos ez lesz itt az utolsó nyaram, de a jó hír, hogy kaptam egy ajánlatot, és most új vasutas kihívások elé nézek.

Völgyi Katalin

# Se nem belül, se nem kívül – küszöblét

„Vasutas családból jövök: apukám állomásfőnök volt, anyukám a pályafenntartási főnökségen dolgozott bérelszámolóként, a bátyám beruházási projektkoordinátor, a fia infrastruktúra-építőmérnök. A barátnőm is hidász szakaszmérnök...”



**Kovács Márta 17 évre esett ki a munka világából azért, hogy szüleit ápolni tudja, 2023 decembere óta pedig a zalaegerszegi állomáson segíti a várakozó utasokat szellemi közfoglalkoztatottként. Vele készült interjúmban a jelenlegi és korábbi tapasztalatairól, hobbijáról és jövőbeni terveiről kérdeztük.**

## Hogyan kerültél a MÁV-hoz közfoglalkoztatottként?

Kifejezetten a MÁV-nál kerestem állást, pályáztam is munkavállalói pozíciókra, de sajnos az utolsó körökben nem engem választottak. Regisztrált munkanélküliként ezután láttam meg egy közfoglalkoztatotti pozíciót, és egy kis közbenjárással sikerült kiderítenem, hogy Zalaegerszegen is van lehetőség elhelyezkedni. Így lettem felelős a zalaegerszegi vasútállomás váróterméért szellemi közfoglalkoztatottként.

## Hogyan fogadtak a kollégák, milyen a munkakörnyezet?

Szerencsére mindenkivel jó a kapcsolat, de szeretnék név szerint is megemlíteni olyan kollégákat, akiknek nagyon sokat köszönhetek: Hegedüs Zoltán forgalmi csomóponti főnökségvezető, Rácz Sándor állomásfőnök, Magyar Veronika közfoglalkoztatási koordinátor és Tóthné Kugler Zsuzsanna általános pályavasúti előadó. Ők négyen fantasztikusak a kezdetektől fogva. Zoltán az első napomon megajándékozott engem egy MÁV-os kabáttal, ami

„rangot” adott nekem, és a valahova tartozás szimbóluma is számomra. Az elvárások ugyanazok felém, mint minden nem közfoglalkoztatott munkavállalónak, de a kollégák nagyon figyelmesek, és nincs olyan hét, hogy ne kérdeznék meg, miben tudnak segíteni. Figyelnek rám, és nagyon jól érzem itt magam.

## Keresel közben lehetőségeket a munkaerőpiacon?

Nem, mivel nagyon szeretnék a MÁV-nál maradni. Igyekszem az utasoknak és a kollégáknak is segítségére lenni a hivatalos feladataimon túl is, megtanulok minden olyan információt, amellyel még hasznosabb tudok lenni. Egyébként minden szállal ide kötődök, a családban gyakorlatilag mindenki a vasútnál dolgozott vagy dolgozik. Sorsszerűnek tűnik az, hogy én is itt vagyok.

## Meddig voltál munkanélküli, mielőtt elhelyezkedtél a MÁV-nál?

Regisztrált álláskereső voltam már öt éve, viszont teljesen munka nélkül sosem maradtam. Mindig éltem az alkalmi lehetőségekkel,

legyen az almaszedés vagy segédkezés régészeti ásatáson. Sajnos mivel már közeledek a nyugdíjkorhatárhoz, és hosszú időre kiestem a munkaerőpiacon, korlátozottak a lehetőségeim. Nagyon nehéz visszajutni, egyszerűen nem tudok az eredeti szakmámban dolgozni a megváltozott világ miatt.

## Hogyan kerültél ebbe a helyzetbe?

Édesanyám toloszékbe került, az ő ápolását én vállaltam, ezért hagytam ott a munkámat közel 17 éve. Közben édesapám is beteg lett, így összesen 12 évet töltöttem velük, majd 5 évet álláskeresőként. Nekem nem volt kérdés, hogy ezt az utat választom, a szüleimtől is ezt láttam a nagymamám irányába. Egyértelmű volt, hogy ott vagyok, amikor szükségük van rám, és visszaadom a szeretetet, amit tőlük kaptam. Emiatt nem is vagyok elkéserevedve: biztos vagyok benne, hogy a sors engem nem büntethet a helyzetem miatt. Itt vagyok, és büszke vagyok arra, hogy ezt végigcsináltam.

## Mivel foglalkoztál korábban, mi az eredeti szakmád?

PR-menedzser és andragógia szakon végeztem, majd a szociológia világában helyezkedtem el egy idős embereket ápoló módszertani intézményben. Díjnyertes imázsfilmeket is készítettem „Mikor az öregemberek mosakodnak” címmel, a célom a PR-terület meghonosítása volt a szociális szférában. Részt vettem, és előadó is voltam konferenciákon, gerothanatológia témában pedig országos konferenciát szerveztem. Ezt megelőzően statisztikusként és újságíróként dolgoztam, jellemzően intézményi lapoknál. Ezek közül többet én indítottam el. A Humán Európa Szövetségnél pályázatíróként is dolgoztam.

## Az írás szeretete ma is jelen van az életedben?

Alapvetően kreatív ember vagyok, az írás, publikálás végigkísért az utamon. A szabadidőmben most is videószerkesztéssel, zenével, írással foglalkozom. Van egy YouTube-csatornám, a legnézettebb

videómat egyébként pont a munkába állásom (és egyben Mikulás) napján tettem közzé. Kísérletezem animációkkal és az AI képességeivel is. Grafológiával és numerológiával is foglalkozom, dolgozok egy lélekrajzi könyvön és a verseim megzenésítésén. A célom elérni az embereket a művészettel.

## Zárásképp: mit gondolsz a közfoglalkoztatásról?

Szerintem a közfoglalkoztatási programnak jelenleg nincsen presztízse a társadalomban, viszont egy nagyon fontos tényező a munkanélküliség kezelésében. Ez a program azonban szorongással is jár: jelenleg fél évre látok előre, nem tudom, hogy utána lesz-e még lehetőségem ennek kereteiben dolgozni. A másik nagy félelmem az, hogy nincs a közfoglalkoztatásból kiút és remény arra, hogy „rendes” munkavállaló legyek a MÁV-nál. Szeretném azt hinni, hogy ha jól dolgozok, és megteszek mindent, át tudok kerülni a munka világába, mert a közfoglalkoztatási program – Galgóczi Erzsébet szavaival élve – egy „küszöblét”: se nem belül, se nem kívül.

Toma Franciska



## Kovács Márta: Táblarakó (részlet)

A diák- és családi várótermet felügyelem, és rakom ki az utastájékoztató táblákat. A vasútállomás épülete nagyon régi: mintha megállt volna az idő. A falak omladoznak, ebbe a miliőbe pontosan beleillik ez a hagyományos táblarakás. Az én kis várótermem is ütött-kopott, de megtöltöttem lélekkel. Nincs szem előtt a terem, aki jön-megy, fel sem tűnik neki. Névtelenségben marad. Napokig ültem az üres váróteremben, nem jött be senki. December volt. Hideg. Raktam reggel a táblákat, aztán kint maradtam, és ahogy jöttek az emberek megszólítottam őket. Megkérdeztem hová utaznak, tudok-e valamiben segíteni. Nagyon meglepődtek... Így kezdődött. Beinvitáltam őket a fűtött váróterembe, amiből beszélgetés kerekedett. Nyilván voltak kérdések, amikre nem tudtam válaszolni. Utánamentem. Kérdeztem és válaszokat adtam. Már vannak visszajáró „utazóim”: jönnek beszélgetni, mert megéreztek, mert tudják, hogy figyelek rájuk. Élettörténeteket mesélnek, vagy csak az élet dolgait elemezzük. Akivel lehet, nagyokat nevetek. A leghosszabb várakozóm egy idős néni volt: közel három órát volt nálam. Aznap az egyik leghidegebb nap volt. A nagy váróterem felé bandukolt, amikor megláttam. Egyik kezében egy bőröndöt húzott, másikban a botja volt. Nehezen járt. Készt a vonat, az átszállást lekéste, a következő csak órák múlva indult. A fűtött terembe hívtam. Vele töltöttem az ebéddidőmet is, nem mentem el. Közösen majszoltunk el egy szendvicset. Aztán elhúztam a bőröndjét a vonathoz, felsegítettem. Kati néni könnyes szemmel fogta meg a kezemet: „Maga volt nekem a karácsonyi ajándék.” Megígérte, hogy visszatér...

Kovács Márta Táblarakó című írását teljes terjedelmében a [www.magazin.mav-volan.hu](http://www.magazin.mav-volan.hu) oldalon a Munkatársunk rovatban olvashatják.

# Közfoglalkoztatás a MÁV-nál

A MÁV Zrt. országos közfoglalkoztatóként vesz részt a hosszú múltra visszatekintő közfoglalkoztatási programokban, hiszen a közel 11 évben összesen több mint 12 000 embernek tudott átmeneti foglalkoztatási lehetőséget biztosítani.

**Király Jánossal, a Közfoglalkoztatási Iroda vezetőjével beszélgettünk.**



## Ki lehet közfoglalkoztatott?

### Hogyan épül fel egy közfoglalkoztatási program?

Közfoglalkoztatott munkavállaló a regisztrált álláskeresők lehetnek. A közfoglalkoztatás célja az, hogy az álláskeresőket az elsődleges munkaerőpiaci foglalkoztatás felé segítse. A MÁV Zrt. egyes közfoglalkoztatási munkakörökben ezt belső képzésekkel is támogatni tudja a program közben is. Egy program általában egy év időtartamú, az elmúlt két évben azonban csak hat hónapos programokat lehetett tervezni.

### Hogyan alakult a közfoglalkoztatottak száma a MÁV-nál az elmúlt időszakban?

A közfoglalkoztatottak száma nagyban függ a regisztrált álláskeresők számától, ami drasztikusan csökkent az elmúlt tíz évben. Ennek megfelelően jelenleg egy 300 fős átlaglétszámú program fut. 2015 és 2017 között volt a legnagyobb a foglalkoztatási létszám, akkor 1574 fős átlaglétszámú programok futottak. A MÁV Zrt. véleményem szerint most is tudna munkát adni ennyi embernek, de a jelenlegi piaci környezetben nincs már ennyi regisztrált álláskereső.

**„Szerencsére nem jellemzőek a problémák, évek óta nem tudok komoly konfliktusról.”**

### Milyen területeken dolgozunk együtt közfoglalkoztatott kollégákkal? Hol láthatjuk a munkájuk eredményét?

Jelenleg mind a hat pályavasúti területi igazgatóságon, összesen 115 településen és 135 munkavégzési helyszínen van jelen a közfoglalkoztatási program. A közfoglalkoztatott kollégák közel 2-2,5 millió négyzetméter zöldterületet tartanak karban. Különböző kiemelt tevékenységekkel is foglalkozunk a programok során, ilyen

a fecskéfészek-telepítési, az aluljárófestési és a fatelepítési projekt. A közeljövőben tervben van rovarhotelek felállítása a balatoni vonalhálózat térségében.

Mindemellett szeretném megemlíteni, hogy az iroda 710 db professzionális mezőgazdasági kisépít tudott beszerezni támogatási összegből. Ezek a gépek a közfoglalkoztatáson kívül a MÁV-os munkavállalóknak is jelentős segítséget jelentenek. A gépek állagmegóvására a használóknak éppen ezért fokozottan figyelniük kell.

### Jellemző az, hogy közfoglalkoztatottból „rendes” munkavállaló lesz a MÁV-nál?

Igen, ilyen eset mind a mai napig rendszeresen előfordul. Volt olyan kolléga például, akit az iroda vett át a saját létszámába koordinátornak, és voltak olyanok, akiket az adott foglalkoztatási terület vett át a saját állományába. A vállalaton belüli átvételeket az iroda maximálisan támogatja.

### Hogyan viszonyulnak a nem közfoglalkoztatott kollégák a közfoglalkoztatási programhoz?

Jól, szerencsére nem jellemzőek a problémák, évek óta nem tudok komoly konfliktusról. Fontos szem előtt tartani, hogy bárki, bármikor kerülhet olyan helyzetbe, hogy álláskereső és így akár közfoglalkoztatott is lehet: elég hozzá pár év kiesés a munkaerőpiacról vagy a munkahely hirtelen elvesztése.

### Mi adja neked a legnagyobb örömet a munkában?

Az, hogy az iroda vezetőjeként az elmúlt több mint egy évtizedben rengeteg embert sikerült átmeneti vagy tartós jelleggel hasznos és értelmes tevékenységgel ellátni, ezzel pedig megélhetést biztosítani nekik és a családjuknak.

*Toma Franciska*

A teljes interjú a MÁV-VOLÁN Magazin honlapján olvasható.

## IDÉN IS ÚJRA LESZNEK RETRÓ HÉTVÉGÉK!



Az évek óta töretlen népszerűséggel bíró, hazai és külföldi vasútbarátok, érdeklődők ezreit vonzó retró események sikerei alapján 2024-ben is különleges retró eseménysorozattal készül a MÁV-VOLÁN-csoport. Az idei évben is számos járműsorozat ünnepli kerek évfordulóját. A V63 „Gigant” villamos mozdonyok ötven éve gördültek le a MÁVAG gyártósorairól, míg a magyar InterCity-motorvonatgyártás egyedi járműve, a Samu idén 30 éves. A 424-es „Bivaly” gőzmozdonyok első példányai kereken 100 éve készültek el, és állt forgalomba. A személykocsik terén az EuroCity-flotta gerincét nyújtó CAF járműsorozat első járművei lesznek 30 évesek.



A retró járműflotta több különleges festésű mozdonnal és személykocsival bővül, melyek az idei események fontos fellépői lesznek az évfordulós járművek mellett. Az első Magyarországon gyártott Szili, a V43 1008 felújítása a közelmúltban készült el, a mozdony az eredeti festését viseli, vele biztosan találkozhatunk az események során, ahogy a klasszikus festést kapó M62 116-tal és az M41 2143-as Csörgővel is.

Az idei szezon két kisebb eseménnyel indul. Június első hétfőjén (június 1-2.) a Gigant mozdonyok évfordulóját ünnepelve egy-egy tucat dél-balatoni InterCity vonatot Gigantok fognak továbbítani Budapest és a Balaton között. A következő hétfőn, június 8-án a Volánbusz hatvani retró eseményéhez a MÁV-START is kapcsolódik, Budapest és Gyöngyös között fog forgalomba állni a Samu motorvonat a tavalyi évhez hasonlóan.

A már-már tradicionálissá vált balatoni retró hétfőjét július 6-án és 7-én rendezzük meg. A nagyszabású eseményen a menetrend szerinti vonatok nagy része a '70-es és '80-as évek járműveiből összeállított különleges szerelvényt közlekedik. Egy különleges meglepetés vendég is tiszteletét teszi az eseményen: a kor német-magyar fürdősvonatait megidéző, Saxonia Express fog közlekedni német szervezésű különvonatként Berlinből a Balatonra, a vonat NDK-s járművekkel és Mitropa étkezőkocsival érkezik. A nyári szezon egyik nagy rendezvénye idén Debrecenben és térségében fog

megvalósulni, az államalapítás ünnepéhez és a Debreceni Virágkarneválhoz kapcsolódva. Az esemény során a térségi fővonalakon és a mellékvonalakon is várható a különleges járművek megjelenése a menetrend szerinti vonatokban, különvonatokban. Az elmúlt évtizedek alatt hagyományossá váló, kerek évfordulóját ünneplő, Békéscsabán szeptember 21-én és 22-én megrendezésre kerülő XX. Vasútmodell-kiállítás és mozdonyparádé programja az idén a környező vonalakra is kiterjed: a retró mozdonyok a békéscsabai kiállítás mellett menetrend szerinti vonatokban is közlekednek majd. A CAF személykocsik 30. évfordulója kapcsán ősszel közlekedik majd egy egyedi összeállítású InterCity vonat.

A retró eseményekhez az Utasellátó is csatlakozik majd: a szerelvényekhez illő retró étkezőkocsikban, bisztrókocsikban biztosított fedélzeti szolgáltatást, a rendszerváltás előtti időket idéző étlappal, kínálattal. A MÁV-START és a Volánbusz az eseményeket közösen szervezi, így közös programelemek is megvalósulnak majd. A júniusi hatvani Volánbusz nyílt naphoz kapcsolódóan a Samu közlekedik, a balatoni és debreceni nagy eseményekhez kapcsolódóan pedig a vonatokhoz csatlakozva nosztalgiajáratokat indít a Volánbusz. A flottát ikonikus Ikarus buszok alkotják (pl. a „Faros” Ikarus 66-os busz).

*MÁV-START Szolgáltatásfejlesztés*

## TOVÁBB BŐVÜLHET A VOLÁNBUSZ ZÖLDFLOTTÁJA



20 darab új elektromos autóbusz és egy hidrogén-üzemanyagcellás jármű beszerzését tervezi a Volánbusz a HUMDA Magyar Mobilitásfejlesztési Ügynökség Zrt. Zöld Busz Programjának keretében. A fejlesztések újabb fontos lépést jelentenek a környezetterhelés-csökkentési célok felé vezető úton.

A Széchenyi Egyetemi Csoporthoz tartozó HUMDA Zrt. a közösségi közlekedés megújítását és a károsanyag-kibocsátás csökkentését célzó Zöld Busz Program keretében egyedi támogatási kérelem benyújtását tette lehetővé a Volánbusz számára környezetkímélő, károsanyagkibocsátás-mentes, elektromos meghajtású járművek beszerzésére és a kapcsolódó töltő-infrastruktúra kiépítésére a 25 ezer fő alatti városok helyi közlekedésében.

A támogatási kérelem pozitív elbírálása esetén hat településen elektromos meghajtású, kéttengelyes, szóló, alacsony padlós, helyi kivitelű jármű állhat forgalomba. A kerekesszékes utas szállítására is alkalmas, háromajtós, fűtő- és hűtőberendezéssel rendelkező, utastájékoztató, kamera- és utasszámláló rendszerrel felszerelt autóbuszok hatótávolsága legalább 300 kilométer lesz. A járművek üzemanyag-ellátását az MVM Mobilitás Kft. és a Volánbusz közös vállalata, a Mobilitás Volánbusz Kft. által telepített, nagy teljesítményű töltőberendezések fogják biztosítani a települések műszaki telephelyén vagy buszállomásán. A több mint 4,6 milliárd forint

értékű fejlesztés során az autóbuszok beszerzése 100 százalékos, a töltő-infrastruktúra kiépítése 80 százalékos támogatással valósulhat meg. A projekt megvalósulása esetén 20 százalékkal bővülhet a Volánbusz elektromos flottája. A HUMDA által koordinált Zöld Busz Program keretében eddig összesen 100 elektromos autóbuszt állított forgalomba a társaság a főváros vonzáskörzetében, valamint Székesfehérvár, Zalaegerszeg, Győr, Eger, Szolnok és Szeged helyi közlekedésében.

Elektromos buszokból álló flottánk – a dízelüzemű járművek kiváltásával – jelenleg évente mintegy 5500 tonna szén-dioxidtól mentesíti az érintett települések levegőjét, ami 2000 személygépkocsi éves kibocsátásának felel meg. Az újabb 20 darab e-busz forgalomba állítása további több mint 1000 tonna szén-dioxiddal alacsonyabb környezetterhelést jelent majd, és emellett korszerűbb, kényelmesebb, csendesebb, valóban 21. századi színvonalú szolgáltatást biztosít a hat város lakosai, utasai számára. A Volánbusz a villamos energiával működő járművek mellett hidrogén-üzemanyagcellás

járművel is bővítené zöldflottáját: szintén a Zöld Busz Program keretében szeretne támogatást kapni egy hidrogénmeghajtású autóbusz beszerzésére. A társaság május 6-án nyújtotta be pályázatát. A támogatási kérelem pozitív elbírálása esetén és a feltételes közbeszerzési eljárás eredményeként megkötendő adásvételi szerződés hatálybalépésével egy károsanyagkibocsátás-mentes, hidrogén-üzemanyagcellával működő, elektromos meghajtású, alacsony padlós, 3 ajtós, kerekesszékes utas szállítására is alkalmas, legalább 350 kilométer hatótávolságú, szóló felépítésű (nem csuklós) városi autóbusz kezdeti meg szolgáltatást Budapest elővárosi közlekedésében 2026 első felétől. A kiírásnak megfelelően utastájékoztató, utasszámláló és kamerarendszerrel, valamint telemetriával is felszerelt, légkondicionált autóbusz várhatóan Csepel és Szigetszentmiklós térségében fogja emelni az elővárosi közlekedés színvonalát. A mintegy 270 millió forint értékű fejlesztés során az autóbusz beszerzése 100 százalékos támogatással valósulhat meg.

A Volánbusz elkötelezett a közösségi zöldközlekedés megvalósítása mellett, ezért folyamatosan fejleszti alternatív meghajtású járművekből álló flottáját, illetve segíti a legújabb technológiák térnyerését is. A pályázat pozitív elbírálása esetén beszerzendő hidrogén-üzemanyagcellás autóbusz forgalomba állításának egyik legfontosabb célja – kapcsolódva az európai uniós célkitűzésekhez – a hazai közösségi közlekedés és azon belül a budapesti elővárosi buszos személyszállítás fejlesztése, a korszerű, fenntartható közösségi közlekedés előmozdítása, színvonalának emelése, valamint a környezetterhelés csökkentése.

A pályázat során beszerzendő autóbusz műszaki paraméterei alapján hatékonyan valósítható meg egy fosszilis üzemanyaggal hajtott autóbusz cseréje, s ezáltal évente mintegy 69,5 tonnával

csökkenthető Budapest elővárosának szén-dioxid-terhelése. A hidrogén-üzemanyagcellás járművek főleg az elővárosi és a helyközi közlekedésben jelentenek alternatívát a dízelüzemű buszokkal szemben, hiszen nem kell számolni az elektromos járművekre jellemző hosszú töltési idővel és korlátozott hatótávolsággal.

Környezetünk védelme szempontjából alapvető fontosságú a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, ezért a Volánbusz folyamatosan végez utasforgalmi próbákat különböző típusú, alternatív meghajtású autóbuszokkal. Ezek az üzemeltetési tapasztalatok elengedhetetlenek a meglévő zöldflotta további bővítéséhez is. Magyarországon a Volánbusz rendelkezik a legtöbb tapasztalattal a hidrogén-üzemanyagcellás autóbuszok üzemeltetésében. Az első hazai hidrogénes tesztüzemben már kipróbálhatott egy Solaris Urbino 12 electric H2 típusú, hidrogén-üzemanyagcellás autóbuszt 2022 februárjában, jelenleg pedig a HUMDA támogatásával egy Toyota Caetano H2.City Gold típusú, hidrogénmeghajtású autóbusz próbaüzeme zajlik egy éven keresztül a Szigethalom-Budapest-Kelenföld útvonalon. Emellett idén májusban Zalaegerszegen, júniusban pedig Győrben tesztel egy Solaris Urbino 12 hydrogen típusú járművet, így egyre több üzemeltetési tapasztalat segíti a saját tulajdonú, hidrogénmeghajtású autóbuszok jövőbeli forgalomba állítását is.

A sikeres pályázat esetén beszerzendő új jármű magas innovációs hozzáadott értékének köszönhetően erősíti a társaság kedvező megítélését az utasok és a partnerek körében. A hidrogénmeghajtású busz emellett a szemléletformáláshoz és a közösségi közlekedés népszerűsítéséhez is jelentősen hozzájárulhat majd.

Volánbusz KIG

„Környezetünk védelme szempontjából alapvető fontosságú a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése.”



# Új kínálattal várjuk a nyaralókat a főszezonban

A négy héten át tartó előszezon után június 22-én, szombaton lép életbe a MÁV-VOLÁN-csoport nyári főszezonni menetrendje. A legnagyobb magyar turisztikai desztinációhoz utazókat sűrűbb közlekedéssel és magasabb színvonalal kiszolgáló menetrend szeptember 1-ig lesz érvényben, amit a szeptember végéig tartó utószezonni menetrend követ majd.

Az elmúlt években megszokott, a főváros és a Balaton közötti járatokon kívül (pl. Déli-Parti, Kék Hullám, Katica, Vízipók) június 22-étől közvetlen vonatok indulnak Kelet-, Délkelet-Magyarország vármegyeszékhelyeiről a Balatonra. Bővül a balatoni közlekedésben a légkondicionált InterCity-kocsik száma, több korszerű FLIRT és KISS motorvonat áll forgalomba, valamint az Utasellátó fedélzeti szolgáltatásait is igénybe lehet venni a déli és az északi partra tartó számos InterCityn, amelyeken megújult kínálattal készülnek a szezonra.

A vakáció ideje alatt várható jelentős utasforgalom miatt kiemelten fontos, hogy az utasok lehetőleg elővételben, akár napokkal az utazás előtt vegyék meg a jegyeket. A csoportok, kerékpáros csoportok pedig legalább egy héttel előre jelezzék utazási szándékukat a kocsik, ülőhelyek és átszállások leszerzése miatt.

Az országbérletek és a Magyarország24, valamint a Balaton24 napijegyek is felhasználhatók az IC- vagy más helyjegyeketelen vonatok másodosztályán történő utazásához, azonban a helyjegyváltás kötelező. A nyaralók többségének egyértelműen a MÁV-VOLÁN-csoport kínálja a legnyerősebb megoldást a Balatonhoz való eljutásban.

Ehhez természetesen nagyban hozzájárul az elmúlt évek legnagyobb tarifareformja, mellyel immár országbérlettel és a Magyarország24 napijeggyel is igénybe vehetők lesznek a helyjegyeketelen vonatok, köztük az InterCityk. Kibővített járműparkkal és megerősített létszámmal készülünk a balatoni nyárra, de ahhoz, hogy mindenki utazása zökkenőmentes legyen, az utasok

együttműködésére is szükség van. Fontos, hogy az utasok lehetőleg időben, elővételben váltsák meg a jegyüket, ennek legkényelmesebb és leggyorsabb módja a MÁV-mobilalkalmazás használata a jegyváltáshoz.

Az elmúlt években a MÁV-VOLÁN-csoport jelentős fejlesztéseket valósított meg a balatoni közlekedésben. Ezek jelentős részét az idei évre is áthozza, azonban a főszezonban, további újdonságok is várhatók.

## Déli part

Június 22-étől Budapest és a Balaton déli partja között háromféle, sűrűn közlekedő vonattal lehet utazni: az óránkénti váltásban induló, első osztályú kocsit, étkezőkocsit és kerékpárszállítási lehetőséget is biztosító Balaton és a nagy befogadóképességű kerékpárkocsit is szállító Tópart InterCityvel, valamint a kétóránkénti, korszerű, alacsony padlós, klímás FLIRT motorvonattal közlekedő Déli-Parti InterRégió vonattal.

A Szob és Fonyód közötti, nagy népszerűségnek örvendő Jégmadár expresszvonat közlekedése bővül, július 6-tól augusztus 25-ig naponta fog közlekedni KISS motorvonattal.

A hétvégi csúcsidőben, vasárnap esténként mentesítő KISS motorvonatok (nagy kapacitású, alacsony padlós és légkondicionált) indulnak a déli partról, az Esti Csók InterRégió Fonyódról, míg a Napfürdő InterRégió Balatonszemesről Budapestre.

## Északi part

A főváros és a Balaton északi partja között is háromféle, kétóránként közlekedő vonattal lehet utazni: a magyar gyártású IC+ kocsiban 1. osztállyal, prémium- és bisztrószakaszokkal, továbbá nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsival is rendelkező Kék Hullám InterCityvel Budapest és Tapolca között. Budapest és Balatonfüred közt pedig a nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsit is vontató Vízipók sebesvonattal és a korszerű motorvonattal járó Katica InterRégióval.

A keleti, délkeleti országrész nagyvárosaiból is közvetlen vonatok segítik az utazást a magyar tengerhez. Idén is közvetlen járat indul a Dél-Alföldről a Balaton északi partjára a hétvégi napokon. A Csabai Tekergő sebesvonat Békéscsaba, Mezőtúr és Szolnok érintésével közlekedik Balatonfüreden át Tapolcára.

Idén is közlekedik a Miskolcot, Füzesabonyt és Hatvant a déli parttal összekapcsoló Ezüstpart, valamint a Szegedet és Kecskemétet Balatonszentgyörggyel összekötő Aranyhíd expresszvonat, melyeken első osztályú kocsit és kerékpárszállító kocsit is járnak. A Nyíregyháza és Siófok között közlekedő Panoráma expresszvonat idén is KISS motorvonattal közlekedik: a vonat korán érkezik a Balatonra, és később indul vissza, így akár egynapos utazásra is alkalmas lehet.

Az ország nyugati részéről bőséges az eljutási lehetőség a tóhoz. Nagy utaskapacitású, közvetlen vonattal közlekedik a főszezon minden napján Győr és Keszthely között Tanúhegy expresszvonat néven. A Helikon InterRégiók Győrt kötik össze - a Balaton nyugati partját érintve - Kaposvárral és Péccsel. Pécs és Dombóvár térségéből ajánlott a naponta járó Fenyves expresszvonatot igénybe venni, amely szintén a magyar tenger nyugati partjával (Keszthelyig) teremti kapcsolatot. Keszthely és Szombathely között pedig a Lesence sebesvonat bővíti naponta az eljutási lehetőségeket. Szombathely és a Balaton északi partja között emellett egyes

meghosszabbított útvonalú Kék Hullám InterCity vonatokkal is lehet utazni. Az InterCity és az expresszvonatok helyjeggyel vehetők csak igénybe.

A Bagolyvonatok az idei nyáron is a szórakozás utáni biztonságos eljutást szolgálják majd a déli parton naponta kétóránként, péntek és szombat éjszakánként pedig az északi parton is. A fesztiválszezonban pedig további sűrítést tervezünk.

A tavalyihoz hasonlóan a főszezonban étkezőkocsik közlekednek a Budapest és Keszthely közötti Balaton InterCity vonatokban, melyekben az Utasellátó biztosítja a szolgáltatást. Az északi partra tartva vagy onnan elutazva pedig a Kék Hullám InterCityk első osztályú IC+ kocsijaiban található bisztróban lehet könnyen elfogyasztható ételeket, italokat rendelni. Az Utasellátó idén is igyekezett frissíteni a kínálatán, és újabb ételeket vett fel a balatoni étlapra. A streetfood jellegű irányzatot követve újdonságként megjelenik a kínálatban a nachostál, a sajttal töltött jalapeño és a gyrostál. A sokak által kedvelt hideg és zamatos gyümölcslevesek vonalát követve idén őszibarack-krémlevesvel várják az utasokat az étkezőkocsi fedélzetén. A főételek között pedig megjelenik a paradicsomos húsgombóc főtt burgonyával, valamint a zöldborsófőzelék, amely opcionálisan kérhető tükörtojással vagy zöldspagaccsával. Az igazi nyári hangulatot megteremtve egy új, szezonális hamburgerrel is készül az Utasellátó csapata, amelynek frissítő és izes összeállítása garantálja az élvezetes étkezést.

A megnövekedett utasforgalomra felkészülve a balatoni InterCity vonatok expresszvonati részében és az expresszvonatokon idén is kötelező a helyjegy váltása a garantált ülőhely és a kényelmes utazás érdekében. Egész nyáron igénybe lehet venni a már megszokott Balaton24 napijegyet, a tómenti utazásokhoz az országbérlet mellé a vármegyebérleteket, míg a Magyarország24 mellé a Vármegye24 bérleteket is lehet használni.

Molnár Zsolt



# 2023 – az integráció éve volt a MÁV SZK-nál

## 3. rész



Sárándi Attila, az információs és technológiai szolgáltatások üzletág vezetője

A MÁV SZK 2023-ban ünnepelte megalakulása 10. évfordulóját, de nem csak ettől volt különleges ez az év. A Társaság back office szolgáltatásainak szinte teljes körű kiterjesztése megvalósult a MÁV-VOLÁN-csoporton belül, és fel kellett készülni az Építési és Közlekedési Minisztérium alá tartozó társaságok kiszolgálására is. Rövid határidők, rengeteg feladat, feszes tempó jellemezte az évet, de közös erővel és kitartó munkával az elvárásoknak sikerült megfelelni. Az integrációkból adódó változások a vállalat mind a hat üzletágát és a jogi szervezetét is jelentősen érintették. Lássuk, mi minden történt velük tavaly, és mire számítanak idén! Sárándi Attilát, az információs és technológiai szolgáltatások üzletág vezetőjét kérdeztük.

### A 2023-as év számos kihívásban bővelkedett. Milyen változásokon ment át az információs és technológiai szolgáltatások üzletág (ITSZ)?

Ahogy a címben is szerepel, 2023 az integráció éve volt, így júliustól átvettük a Volánbusz, év végétől még 5 ÉKM-cég IT- tevékenységét, amelyek révén mára létszámban 40%-kal, de ellátott eszközszámban 60%-kal, szerződésszámban 80%-kal, HelpDesk-bejelentésben 60%-kal gyarapodtunk. Ebből látszik, hogy egy főre vetítve ma sokkal több feladatot látunk el, mint korábban, ez sajnos megmutatkozik a túlmunkában és a fluktuáció emelkedésében is. Egy-egy integráció ráadásul emberileg sem könnyű szituáció – bizonytalanság az átvett kollégák számára, sokkal több munka a meglévő csapatnak, a folyamatok összehangolása, kiterjesztése megint csak feszültséget kelt, így ezek kezelése volt a legnagyobb kihívás. Ezt igyekeztünk nyílt kommunikációval, szakmaisággal, bátorítással kezelni.

### Melyek voltak a tavalyi év legjelentősebb eredményei, mire a legbüszkébb?

Az elmúlt évtizedek legnagyobb tarifareformját hajtotta végre a tulajdonos és ez a cégcsoport a helyközi közlekedésben, ami természetesen jelentős informatikai feladatokkal is járt. A Volánbusz integrációs feladatai közül egyik legfontosabb az SAP-rendszer

kiterjesztése, amit nagyon sok SZK-s, Volánbusz-os, MÁV-os és MÁV-START-os kollégával megterveztünk, majd idén a cégfűzítés döntést követően újrarájoltunk. Nagyon komoly munkát végeztek a végponti és adatközponti eszközökért felelős csapatok több projektben is. De a legnagyobb eredménynek mégis azt tartom, hogy a nehéz és változó környezet dacára együtt maradt a csapat, nem volt jelentős elvándorlás, mindenki tette és teszi a dolgát. Ezért nem tudok elég hálás lenni a csapatomnak, nagyon szeretem őket, és büszke vagyok rájuk!

### Milyen feladatokra, kihívásokra számíthat 2024-ben az üzletág?

Ez egy fontos kérdés, de mivel nemrég még azt sem tudtam, hogy el kell költöztessünk közel 2100 embert és 260 szervert a központi irodaházba, így azt tudom, ami biztosan lesz. Ezentúl pedig az élet alakítja a munkánkat. Ami várható, hogy kiterjesztjük a MÁV-START JÉ jegyértékesítési és SAP-rendszerét a Volánbuszra, az elkövetkezendő hetek a Könyves Kálmán körüli adatközpont elköltöztetéséről és az új irodaházakba való beköltözésről, az eszközök üzembe helyezéséről fognak szólni, de a Volánbusz és a MÁV adathálózati kapcsolatát is szorosabbra kell fűznünk, mert ezer szállal és napról napra egyre többen kötődünk egymáshoz.

Elek Viktória



## Elfogták a jegyautomaták rémét, aki több mint 27 millió forintos kárt okozott!

A MÁV-START jegykiadó automatáit az elmúlt két évben évi több mint 50 esetben érte rongálás, ami évi 10-12 milliós kárt okozott társaságunknak. Idén sajnos romlik a tendencia, már 16 bejelentés érkezett, közel 31 millió forintos kárértékben. A bűncselekmények elleni harcban a közös erőfeszítések kiemelkedő példája mutatkozik meg a MÁV-START és a rendőrség közötti szoros együttműködésben. Ennek köszönhetően sikerült most is elkapni az elkövetőt, aki a jegykiadó automaták megrongálásával több mint 27 millió forint kárt okozott.



6 alkalommal rongálta meg Budapesten és környékén. A bankjegyzelző szekrény eltulajdonításával 2 590 430 forint, a rongálással 24 950 500 forint, összesen 27 540 930 forint kárt okozott. A MÁV-START és a rendőrség közös erőfeszítéseinek köszönhetően sikerült hatékonyabbá tenni a megelőző intézkedéseket és a nyomozást, ezáltal javítva az utasok biztonságát és a vasúti infrastruktúra védelmét. Ennek köszönhetően sikerült most is az elkövetőt kézre keríteni, aki elismerte a bűncselekmény elkövetését. Dr. Mosóczi László, a MÁV-START vezérigazgatója ünnepélyes körülmények között mondott köszönetet a rendőrség és a MÁV-START munkatársainak, akik az elkövető elfogásában fontos szerepet játszottak.

Dr. Mosóczi László elmondta: „Szeretném kifejezni hálámat minden egyes közreműködő rendőrnek és a vasutas kollégáknak, akik mindennapjaikat a vállalataink sikeréért és fejlődéséért áldozzák. Az áldozatos munkájuk nélkül nem sikerült volna elkapni ezt az elköve-

### Elismerésben részesült MÁV-START-munkavállalók:

- Pálmai Gábor – értékesítési felügyeleti szakértő
- Tiringer Máté Pál – értékesítési rendszermenedzser szakértő
- Tamon István – értékesítési rendszermenedzser szakértő
- Csikós Levente Krisztián – biztonsági szakértő
- Reményi Balázs – biztonsági szakértő

Köszönjük munkatársaink áldozatos munkáját, az elismerésekhez gratulálunk!

tőt, aki több tízmillió forintnyi kárt okozott számunkra. A kollégák elkötelezettsége és szorgalma hajtja előre a vállalatokat, és büszkén mondhatom, hogy egy olyan csapat tagja lehetek, amelynek tagjai kiválóak mind szakmailag, mind emberileg. Köszönöm a munkatársak elvégzett munkáját, további sikeres együttműködést kívánok mindnyájunknak!”

Ezenkívül a MÁV-START és a rendőrség közös erőfeszítéseinek köszönhetően számos más bűncselekményt is sikerült megakadályozni vagy felderíteni az elmúlt években. Ilyen volt például tavaly ősszel az ellopott nagy értékű táska esete, ami végül megkerült, illetve a szintén jegykiadó automatához köthető bűncselekmény, amelynek következtében társaságunkat 1 110 000 forintos kárösszeg érte. Az ügy felderítésének érdekében a főnyomozó kielemezte a megrongált automata és a térfigyelő rendszerek által készített felvételeket, majd beazonosította a felvételeken látható lehetséges elkövetőket, így ez az ügy is sikeresen megoldódott.

Bízunk benne, hogy a kommunikációs kampányunknak köszönhetően a bűncselekmények száma csökkenni fog és elrettentő lesz a jövőben. Ezen bűncselekmények elkövetése az okozott kár mértékétől függően kártérítési kötelezettséget vagy akár szabadságvesztést is vonhat maga után. Társaságunk minden egyes rongálás esetén rendőrségi feljelentést tesz, és mindent megtesz az eszközeink védelme érdekében!

Kozma Barbara

# VASÚTGÉPÉSZ OSZTÁLYTALÁLKOZÓ



**Az 1974-ben érettségizett vasútgépész IV. D. osztály 50 éves találkozójáról Szaniszló Attila egykori IV. D. osztályos vasútgépész-tanuló, nyugállományú középiskolai műszaki tanár beszámolóját olvashatják.**

Osztályunk 1970-ben kezdte meg tanulmányait a szegedi Bebrits Lajos Vasútgépészeti Szakközépiskolában. Mi voltunk a IV. D. osztály. Iskolánk a MÁV középfokú szakember utánpótlásának fontos helyszíne volt, és osztályunk tagjai az ország szinte valamennyi megyéjéből érkeztek Szegedre. Iskolánk egyik fontos pillére volt a MÁV Nevelőotthon, ahol kiemelkedő ellátásban, nevelésben részesültünk. Az iskolában a műszaki alapozó tárgyak mellett nagy hangsúlyt kapott a gyakorlati képzés, valamint a szakmai elméleti tantárgyak oktatása. Kiváló tanáraink voltak, 31-en érettségiztünk, és mindenki a MÁV-nál kezdte el a pályafutását.

Osztályfőnökünk Vida István tanár úr 1966-tól 2006-ig az iskola matematika-fizika szakos tanára volt. 40 évig nevelte, tanította a MÁV számára a fiatalokat. Pályafutása alatt 10 osztály főnöke volt, mi voltunk a második osztálya. Erős és jó közösséggé formálódtunk. Az 50 éves találkozó első hivatalos programja a MÁV Nevelőotthonban kezdődött, mely intézmény az Evangélikus Egyház fenntartásában működik. Itt tájékoztatást kaptunk az intézmény vezetőjétől, Nagy Arnold igazgató úrtól. Ebben az időpontban megérkezett az iskolánk udvarán működő kollégium vezetőhelyettese, Csala Ernő úr. Az osztályunk fele kollégista, a másik fele nevelőotthonos (bakteros) diák volt, és persze voltak szegediek is. Mind a két vezető emléklapokat adományozott az 50 éves találkozó emlékére.

Ebéd után az iskolába vonultunk, és elkezdődött az osztályfőnöki óra. Az iskola vezetése, a tanárok és a diákok gyönyörűen feldíszítették az osztálytermet. Névre szóló emléklap és virág díszítette az asztalokat. Az osztályfőnökünknek ballagótarisznyát is készítettek, valamint a 2024-es ballagási meghívóban az osztályunkat is feltüntették. Az osztályfőnöki órán felidéztek az elmúlt évek jeles eseményeit, megemlékeztek az elhunyt társainkról. A meglepetések tovább folytatódtak. Megérkezett Huszár Zoltán úr, a MÁV-START Szeged TSZVI igazgatója. Huszár úr köszöntötte az osztály tagjait, majd ajándékokat adott át az osztályfőnök úrnak és az osztály minden tagjának. Az évforduló kiemelkedő mozzanata volt, hogy a továbbiakban együtt ünnepelhettünk az iskola végzős diákjaival. Az iskola vezetése meghí-

vott minket a ballagási ünnepségre, és mi is ballaghattunk. Az ünnepség meghatározó mozzanata volt, hogy köszöntötték minket, és az osztályfőnökünknek, Vida István tanár úrnak a a MÁV Szegedi vezetője vezérigazgatói dicsérő oklevelet adományozott, valamint az iskola részéről Blatt-Bogdány Csilla igazgatónő Gábor Dénes-díjat adott át. Kívánjuk, hogy az utánunk jövők hasonlóan élményekben részesüljenek, valamint a mi osztályunkhoz hasonló erős kötelékben nevelkedjenek és éljenek.

A négynaposra tervezett találkozónk harmadik napján a mórhalmi élményfürdőbe látogattunk, majd a negyedik nap délelőttjén mindenki visszautazott a szeretteihez.

Mindenkinek jó egészséget és boldogságot kívánok!

*Szaniszló Attila (1970-74) IV. D. osztályos vasútgépész-tanuló, nyugállományú középiskolai műszaki tanár*



# LEGENDÁS VASUTASOK LEGENDÁS TANÁRA: VIDA ISTVÁN

**Sok vasutas számára fogalom a szegedi Vasútforgalmi Technikum, az egykori Bebrits, a mai Gábor Dénes Technikum és Szakgimnázium. Az elnevezés helyett azonban sokkal fontosabb, hogy sokáig ez az intézmény volt a hazai vasúti szakemberképzés bázisa, ahol olyan későbbi felsővezetők végeztek, mint Sipos István vezérigazgató, és ahol olyan legendás tanárok nevelték-oktatták kollégáinkat, mint Vida István, vagyis Pista bácsi, ahogy a diákjai is szólították.**

**A középiskolás évek mindenki életében meghatározóak, különösen, ha egy jó közösségbe csöppen az ember. Milyen volt a hangulat a híres szegedi vasúti technikumban?**

Különleges helyzetben voltunk, ez nem egy átlagos középiskola volt. Akkoriban országos volt nálunk a beiskolázás, ami azt jelentette, hogy Nyíregyházától Szombathelyig, Pécsről Budapestig jöttek hozzánk a tanulók, főleg fiúk. Nem egy elit gimnázium voltunk, de a nálunk végzetek közül később mindenki megállta a helyét. A diákjaink szinte kivétel nélkül a MÁV-nál helyezkedtek el. A hét-köznapok nyugodtan teltek, kevés volt a fegyelmi ügy, az is inkább csak cigarettázás miatt. Fiatalként nagyon szigorú tanár hírében álltam, megköveteltem a dolgokat.

**Mit tanított?**

Matematika-fizika szakos tanár vagyok, és mellette osztályfőnök is voltam. 40 év alatt több mint 2000 tanítványom volt, és 10 osztály-nak voltam az osztályfőnöke. Emellett rengeteg magántanítvánnyal is foglalkoztam, de nemcsak a fő szakjaimból, hanem latinból és oroszból is. A magántanítványaim közül hatan lettek egyetemi professzorok, és többeknek járultam hozzá a sikeres orvosi egyetemi felvételi vizsgájához. Talán ennek is köszönhető, hogy évek múlva a tanítványaim hozzám hozták el a gyerekeiket is különóra. Osztályfőnökként azonban ettől sokkal több feladat hárult rám. Előfordult, hogy nagyon mélyről érkezett hozzánk egy-egy tanuló, nekik például én tanítottam meg, hogyan kell késsel-villával enni.

**Reál és humán tudományok, életre nevelés – ezek a nagybetűs pedagógia alapfogalmai. Örülhet, aki ilyen mintával indulhat el az életbe. Ön hol szerezte ezt a széles körű tudást és támogató szemléletet?**

Nagyon szerencsés vagyok, hogy olyan tanáraink, pedagógusaink voltak, akik mindenre megtanítottak. A győri bencés gimnáziumban olyan nevelést kaptam, amelyből a mai napig is élek. Híres tanáraink között volt például Nádasdi Alfonz bencés szerzetes, tábori lelkész, Kodály Zoltán egykori barátja. A sors fintora, hogy az orosz hadifogság után orosz tanított, pedig eredetileg görög-latin szakos tanár volt, a Zeneakadémiát pedig a háború miatt nem tudta befejezni. Ő azt mondta nekünk: „Azért vagyok ilyen szigorú, hogy ne mondhasák, hogy a fekete reakció nem tanítja jól az orosz nyelvet.”



Ennek köszönhetően én is úgy megtanultam a nyelvet, hogy azt később tanítani is tudtam. Tényleg sokat köszönhetek a győri bencéseknek, még úgy is, hogy nem ott érettségiztem. Az utolsó évre ugyanis vissza kellett mennem Szegedre a Ságvári Endre Gimnáziumba, mert egyházi intézményből biztos nem vettek volna fel az egyetemre. Így sem volt egyszerű, kitűnő érettségivel is csak miniszteri protekcióval sikerült bejutnom. De azok más idők voltak...

**Tanárként Ön is híresen szigorú volt, ezek szerint ezt is a bencésektől hozta magával?**

Igen, bár az évek, évtizedek során én is sokat változtam. Az biztos, hogy fiatal koromban eléggé elkaptam a gyeplőt. Síri csend volt az óráimon. Idővel aztán az ember enged a szigorból, főleg, ha már saját gyereke is van. Azonban érték voltam szigorú, és végzős korukra a tudásuk mindig beérett. Pedig a matematika-fizika tantárgyak nem a legnépszerűbbek.

**Mi volt a titka, hogy a diákjai ilyen jól megtanulták ezeket a sokak számára nehéz tárgyakat?**

Soha nem tanítottam tankönyvből. Minden évben magam dolgoztam ki egy 100-150 kérdésből álló feladat- és tételsort, azt vettük végig. A szigorba az állandó számonkérés is beletartozott, minden órán feleltettem, még ha az nem is aratott osztatlan sikert. Aztán persze a záróvizsgán, érettségin vagy felvételin a diákok is látták ennek az eredményét. Egy ilyen közösségben hamar egymáshoz lehet csiszolódni. Különösen, ha valaki következetes, és vannak egyértelmű szabályok.

**És a híres „tracspartik”?**

Igen, az is az én sajátom volt. Rendszeresen tartottam tracspartit. Ez gyakorlatilag a korrepetálás volt, csak én így hívtam. Akinek szüksége volt rá, azzal külön is foglalkoztam. Rettegett hírem ellenére mindig jó volt a kapcsolatom a diákjaimmal, különösen azokkal, akiknek az osztályfőnöke is voltam...

**Az interjú teljes egészében a [www.magazin.mav-volan.hu](http://www.magazin.mav-volan.hu) oldalon a Rólunk rovatban olvasható.**

*Csohány Domitilla*



# HARMINCÉVES A MÁSODIK GENERÁCIÓS IC-KOCSI



A hazai InterCity (IC) közlekedés hősorában a Győri Vagonyár gyorsvonati kocsijait korszerűsítette a MÁV Dunakeszi Járműjavító, és ezzel új szolgáltatási színvonalat hozott a hazai vasúti közlekedésbe. Éppen harminc éve álltak forgalomba az első felújított IC2G vasúti kocsik, amelyek lehetővé tették az IC-szolgáltatás sikerét, és ma is fontos szerepet töltenek be a távolsági forgalomban. A magyar járművek nemcsak az utazóközönség, de a karbantartó-személyzet köreiből is közkedtek.

Az utazási színvonal emelése és a vasút versenyképességének javítása érdekében a MÁV is bevezette az InterCity-szolgáltatást, így 1991. június 2-án elindult az első járat Budapest és Miskolc között. A gyors és kényelmes utazás ugyanis elengedhetetlen feltétele annak, hogy a vasút versenyképes maradjon a személyszállítás piacán. Ezt már akkor is figyelembe vette a MÁV vezetése.

## Első generációs kocsik

Az IC-szolgáltatás indulásánál a cél egy prémiumvonat létrehozása volt, amely a meglévő járatokon felül gyors, kiszámítható és egységes színvonalat nyújt. Ezzel együtt a kor gazdasági lehetőségei új gyártású flotta forgalomba állítását nem tették lehetővé, ezért az első IC-vonatok meglévő gyorsvonati kocsik felújításával létrejövő járművekből álltak. Ezek voltak a lengyel gyártmányú, korszerűsített 19-37 (Ao) és 20-37 középszámcsoporthú (Bko) Y kocsik. Az első generációs IC-kocsik a forgalomba helyezésük előtt kaptak egy magasabb szintű fővizsgát és egy belső ráncfelvarrást, így például a másodosztályú kocsiknál az addigi nyolc férőhelyes fülkéből

hatszemélyest alakított ki a MÁV, és az üléseket az első osztályhoz hasonlóan kellemes színvilágú plüssbevonattal látták el. Bár a kocsik kényelmesek voltak, és az utasok megkedvelték az IC-szolgáltatást, a kor színvonalát jobban tükrözték a zárt rendszerű, légjavító vagy légkondicionáló berendezéssel ellátott modernebb járművek.

## Második generációs kocsicsalád

Így a MÁV kidolgozott egy programot, és a Dunakeszi Járműjavítóval közösen mindössze tíz hónap alatt megalkotta az IC2G-nek nevezett, második generációs IC-kocsicsaládot. Az IC2G személykocsikat a Győri Vagonyár által 1974-75-ben gyártott 20-47 100 és a 19-47 sorozatú járművek főjavításával és átépítésével újította meg 1993-98 között a MÁV Dunakeszi Vagonyártó és Járműjavító Kft.

Az UIC Y típusú járművek 24,5 méter hosszúak, 2,88 méter szélesek és az UIC 505 szerinti szerkezetszerűségnek megfelelő, egyfeszültségről (1500 V 50 Hz) történő központi energiaellátással, tárcsás fékekkel, lengő-toló kivitelű feljáróajtókkal és hangos utastájékoztatóval rendelkeznek. Futástechnikai értelemben az engedélyezett



sebességük 160 km/h, de a forgalomban a fékrendszer kialakítása és teljesítménye az ún. megfékezhetőség miatt a legnagyobb engedélyezett sebességük 140 km/h. A kocsikat az IC-forgalom igényeinek megfelelően úgynevezett nagypaneles főjavítás részeként újították fel, tárcsafékes kivitelre átalakított RÁBA forgóvázakkal, modern hőszigeteléssel, korszerű vezérlő elektronikákkal. Az automatikus ajtóműködtetést, a központi hangosítást és a természetes kocsis esztétikus kialakítását az IC-vel utazók nagyon megkedvelték. Másodosztályon 78, az elsőn 60 utas foglalható helyet. Első osztályon egy sorban négy helyett három ülés található dupla karfákkal. Az ülések a másodosztálynál szélesebbek és kényelmesebbek. Összesen 28 első osztályú, 96 másodosztályú és 15 étkező- és bisztrószakasszal ellátott kocsi készült 1995-től. A másodosztályú kocsik közül kilenc alkalmas mozgássérültek szállítására is.

## Színvonal-emelkedés

Az 1994-ben forgalomba helyezett IC2G kocsik jelentős színvonal-emelkedést hoztak a magyar vasúti forgalomban. Elsőként Budapest és Pécs, illetve Budapest és Szeged között közlekedtek. Mindkét városba a május 29-ei menetrendváltáskor indult első alkalommal IC-vonat, akkor még a miskolcihoz hasonlóan kevés megállással és az étkezőkocsik kivételével egységesen IC2G kocsikkal. Budapest és Pécs között például egyáltalán nem volt közbenső megállás, a menetidő 2 óra 35 perc volt, a szegedi IC-k pedig csak Kecskeméten álltak meg 2 óra 15 perces menetidővel. A pécsi vonalon ezek a járművek hozták meg az igazi paradigmaváltást és az utasforgalom jelentős emelkedését. Közülük annyian vették igénybe ugyanis itt az IC-járatokat a 90-es évek második felében és a 2000-es évek elején, mint a Budapest–Debrecen–Nyíregyháza vonalon. Ezzel együtt a teljes külső-belső felújításon átesett, önműködő ajtós, csendes futású kocsikat valamennyi MÁV-vonalon megkedvelték az utasok, ahol közlekedtek.

Nagy hiányossága ugyanakkor a járműveknek, hogy a gyártáskor a klíma helyett légjavító berendezéssel lettek a kocsik ellátva. Ebből adódóan a nyári időszakban az utastérben tapasztalható belső hőmérséklet szükségessé tette, hogy 1995-96-ban egy léghűtő egységgel egészítse ki a MÁV a járműveket, melynek segítségével 8-10 fokkal lehetett az utastér hőmérsékletét csökkenteni a külső levegőhöz képest. Ezenkívül a sorozatgyártás vége felé már valamennyi kocsi bukóablakos kivitelben készült. Tekintettel arra, hogy a légjavító teljesítménye, a vezérlés bizonytalansága és az alulról befúvott hideg levegő nem tudta a megfelelő hőérzetet biztosítani az utasoknak, a 2000-es években egy további léghűtő egység (Split-klíma) felszerelése történt meg, illetve a korábbi vezérlési kör bizonytalanságait is sikerült kiküszöbölni. A két rendszer együttesen már képes lett az európai uniós előírásoknak megfelelő hőmérsékleti viszonyokat biztosítani.

A kocsik az elmúlt 30 évben több módosításon estek át, de kijelenthető, hogy azok teljes egészében a hazai viszonyokra és üzemeltetési körülményekre készültek. Egyszerű szerkezete a javítás-fenntartása és az üzemeltetés szempontjából is. A MÁV-START eddig két alkalommal korszerűsítette a belső teret, illetve változtatta meg a színvilágot, és mostanában a kocsik a főjavításkor az IC+ kocsikra jellemző külső festést kapják meg. Ezek a járművek az IC-kocsipark legmegbízhatóbb egységei közé tartoznak, ebből adódóan a karbantartó-személyzet is megkedvelte e típusú, ez az odafigyelés napjainkra is jellemző. Külön érdekesség, hogy nemcsak a MÁV-hoz kerültek ilyen kocsik, hanem a cseh és a szlovák vasút licenc alapján az ottani járműjavítókkal közösen újították fel a hasonló magas tetejű, Y típusú kocsijaikat.

Putsay Gábor



## A legfontosabb módosítások az eredeti kialakításhoz képest:

- légjavítók beépítése, azoknál a környezetkímélőbb R134a hűtőközegre való átállás
- az utasterek és a jármű külső arculatának többszöri változtatása
- utastájékoztató rendszer és WIFI kiépítése
- a csapágyvezetés átalakítása ZX 100-ra
- UIC-kábelek cseréje
- zöldhurok és ajtó ellenőrző egység (AEE) beépítése (oldalszelektív ajtóműködtetés kialakítása)
- teremajtók nyomógombos kivitelre történő átalakítása
- energiaellátó egységek teljesítménynövelése, PC-csatlakozók kiépítése

# „LÁGYABB VONALVEZETÉS”



Hogyan jött létre a székesfehérvári Ikarus-gyár, és hogyan lett az 1970-es években a világ vezető autóbuszgyártója? Nem a véletlen múlt, bár kellett hozzá a csillagok valamiféle szerencsés együttállása is.

Az 1950-es évek végén a Pannónia motorokról a csepeli, a Dutra traktorokról a kispesti, az Ikarus buszokról pedig a mátyásfüldi városrészt jutott az eszébe mindenkinek. Azt már kevesebben tudták, hogy Ikarus nemcsak buszokat gyárt, hanem speciális járműveket is, a tejiparnak éppúgy, mint a honvédségnek. Mi több, egy ideig babakocsit is gyártottak a mátyásfüldi üzemben. E sokszínűséggel csupán az volt gond, hogy a különlegességek elkészítésével a fő profil teljesítménye csökkent, noha akkoriban épp autóbuszokra lett volna a legnagyobb szükség.

## Irány Székesfehérvár!

A probléma orvoslására találták ki, hogy a kis darabszámú járművek gyártását kiszervezik a székesfehérvári Általános Mechanikai Gépgyárba (ÁMG), ami korábban repülőgépgyárként működött, de a II. világháborút követően már csak a gépek javításával foglalkoztak, 1955-től pedig már a szellőzőberendezéstől a targoncáig mindent gyártottak itt. A vállalat életében az 1958-as év hozta el a buszokat, ekkortól kezdtek meg először a pótkocsik gyártását – autóbuszokhoz és trolikhoz –, de egy év múlva már saját autóbusszal is előálltak, bár a „bányászbuszként” emlegetett ÁMG 407-est – és különféle variánsait – még Ikarus- és Csepel-alkatrészekből rakták össze. Ezt követte 1961-ben a korszerűbb ÁMG-409-es típus, ám ennek a sorozatgyártására már nem került sor, ugyanis 1963-ban történt meg az a bizonyos „kiszervezés”, és a székesfehérvári gyárat az Ikarus vette birtokba.



## Mennyiség és elégedettség

Kezdetben az ÁMG 407-est ihlető Ikarus 311-eseket, illetve a farmotoros Ikarus 66-osokat szerelték itt össze a speciális mátyásfüldi járművek és teherautó-felépítmények mellett, amelyek között olyan különlegességek is voltak, mint a Csepel 526-os típusú tűzoltókocsi, amelynek karosszériáját üvegszállal burkolták vagy az Ikarus 112, a világ egyik első alumíniumkarosszériás busza, de ebből csak a prototípus készült el. Noha 1963–1967 között mintegy 4000 speciális jármű készült a székesfehérvári üzemben, a hazai buszgyártás ettől még nem kapott akkora lendületet, amint azt elvárták volna. Ráadásul a szovjet partner is az elégedetlenségét fejezte ki a minőséget illetően: egyértelművé tették, hogy az Ikarustól nem korszerű járműprototípusokat várnak el – ilyenből jó pár készült 1957–1965 között – hanem azt, hogy szériában gyártsák azokat. Csakhogy ez az akkori, típusonként eltérő és egyébként is elavult gyártási technológiával lehetetlen volt. Nem csoda, hogy mindezek után párhatározat született, amely igen jelentős kapacitásbővítést fogalmazott meg a székesfehérvári gyárral kapcsolatban. Öt év alatt 1500-ról több mint 3500-ra emelték a dolgozói létszámot, és felépítettek egy 20 ezer négyzetméteres szerelőcsarnokot is. 1970-ben már több mint 2000 jármű készülhetett Székesfehérváron, de ezek még mindig többnyire elavult konstrukciók voltak.

## A nyerő kétszáz

Az Ikarusnál már a hatvanas évek közepén megfogalmazódott egy olyan autóbuszcsalád megalkotása, amelynek a gyártása lényegesen kevesebb munkaidő-ráfordítást igényel, és amelynél – így a hivatalos megfogalmazás – „a szerszámozási és készülékezési feladatok egyetlen típus mértékét alig meghaladó volumenűre csökkenthetők”. 1966-ban kimondottan a cél érdekében alakult egy csapat a gyárban, Bálint György főkonstruktor, Oszetzky Károly, Mádi Jenő, Varga Papp József vezető tervezők, Kubinyi Ödön főtechnológus, Katona Béla főtechnológus-helyettes, valamint Finta László formatervező részvételével. E csapat nagyon rövid idő alatt el is készítette az ún. 200-as típuscsalád terveit. Az újfajta busz prototípusát már az 1967-es Budapesti Nemzetközi Vásáron bemutatták, sőt látható volt egy részlet a család tervezett csuklós változatából is. „A típusor egyik tagja az Ikarus 250 típusjelű távolsági autóbusz. A 105 km/óra maximális menetsebességű, 12 méter hosszú autóbusz 64 utas számára biztosít kényelmes utazást. A 192 lóerős MAN D 215 HMGU 6 hengeres, fekvő elrendezésű Diesel-motort a padló alatt helyezték el. Az utastér fűtését nyersolajrendszerű fűtőberendezés, a szellőzést pedig ventilátorok biztosítják – írta az új buszról 1967. szeptember 1-jén a Technika című lap, hozzátéve, hogy vásáron minden bizonnyal sok nézőt vonz majd a 18 méter hosszú, légrugós rendszerű Ikarus 282 típusjelű csuklós autóbusz fenékvázszerkezete is. „A 192 lóerős motorral felszerelt autóbusz 182-210 utas számára biztosít kényelmes utazást. Maximális menetsebessége óránként 62,8 km.” – jegyezte meg a cikk szerzője. A végtelenül egyszerű, ám hatalmas panorámaablakai miatt impozáns típuscsalád megjelenése valóban forradalmi volt az autóbuszgyártásban, elsősorban azért, mert teljesült a tervezők célja: az alapgyártóssal különféle típusok voltak elkészíthetők,

a mindenkor vevő igényeihez igazodva. „A típusor formatervének kialakításánál elsősorban arra kellett törekedni, hogy olyan közeputas megoldást adjon, amely egyaránt megengedhető városi és távolsági alkalmazásban, de egyúttal megfeleljen a következő évtized vonalvezetési irányzatainak. A maximálisan alkalmazott sík felületek erősen szögletes jellegű kölcsönöz irányzatának hanyatlásával számolva, formatervünknel lágyabb vonalvezetést alkalmaztunk, vigyázva arra, hogy megtarthassuk a szögletes térhatárolás összes gyártási, térkihasználási és esztétikai előnyeit.” – írta Finta László formatervező, akinek elképzeléseit maximális siker koronázta. A Ikarus 250-es busz speciális változata 1969-ben Nizzában a Francia Karosszéria Szövetség „Grand Prix d’Excellence” díját nyerte el a nagy nyugati gyártók előtt, 1971-ben Rainer herceg díját kapta meg Monacóban, egy évvel később pedig a Genfi Autószalonon szerepelt sikerrel. De ennél sokkal fontosabb volt, hogy ekkor már megindulhatott Székesfehérváron a 200-asok sorozatgyártása. Ez a következő években akkora sikert hozott, amilyenhez fogható nem volt még a hazai járműgyártásban. De a remek buszok mellett ehhez az is kellett, hogy az Ikarus székesfehérvári gyárában olyan gyártóssort hozzanak létre, amely lehetővé teszi a tömegtermelést. Az Ikarus 260-as típusnál már 1972-re elérhető a 2000-es darabszámot, míg a csuklós 280-as típus sorozatgyártása 1973-ban kezdődött, és egy éven belül 1000 darab készült belőle. De a következő évekhez viszonyítva ez a mennyiség szinte „semmiségnek” volt mondható. 1977-ben az Ikarus történetének 100 000., négy évvel később a 150 000., 1984-ben pedig már a 200 000. autóbusza is elkészült, és ezen járművek mintegy hetven százaléka a 200-as típuscsalád tagja volt. „Az Ikarus Karosszéria- és Járműgyár újabb, jelentős évfordulóhoz érkezett. Ma délelőtt vállalatunk székesfehérvári gyárában átadták a felszabadulás óta készült 200 000. autóbust. Ez az autóbusz annak a 200-as családnak egy darabja, amelyik a világ négy kontinensének 51 országába jutott el, segítette megalapozni jövőnk, biztosította fejlődésünket és segítségével vállalatunk Európa egyik legnagyobb autóbuszgyárává fejlődött.” – írta 1984 novemberében az Ikarus üzemi lapja, megemlékezve a székesfehérvári üzemi ünnepekről is, ahol Balla Károly gyárigazgató arról beszélt, hogy amikor 1977-ben átadták a 100 000. autóbust, akkor arra harminc évet kellett várni.

Valószínű, hogy ez volt az a pillanat, amikor az Ikarus felért a csúcra, ahonnan sajnos lefelé vezetett az út. A cég vezetése ezután kezdte felismerni, hogy a 200-as típuscsalád fölött eljárt az idő. Persze ekkor még ezresével vásároltak belőlük a szocialista országok, azt pedig a gyár vezetése sem tudta elképzelni, hogy a nyolcvanas évtized vége a rendszerváltást hozza el. És vele együtt a piacgazdaságot. Csakhogy azok az új típusok, amelyeket újonnan fejlesztettek az Ikarusnál, már nem voltak átlagon felüliek, és meg sem közelítették a nyugati színvonalat, amit a rendszerváltás után az egykori szocialista országok is elvártak, ha buszokat kellett vásárolniuk. Mondhatnánk erre, hogy a kilencvenes évek elején tulajdonképpen törvényszerű volt az Ikarus zuhanása, bár egyszer azt is érdemes lenne megvizsgálni, hogy a bukáshoz mennyiben járult hozzá a nem kellőképp átgondolt privatizáció.

Legát Tibor



# KÜLDETÉSÜNK A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI MÓDOK NÉPSZERŰSÍTÉSE



Egyre többet hallunk arról, hogy napjainkban a közösségi közlekedésnek mekkora szerepe van a klímaváltozás hatásainak mérséklésében. Az üvegházhatású gázok kibocsátásának negyedéért a közlekedés felelős. Minél többen választják a közösségi közlekedést az egyéni utazás helyett, annál kevesebb károsanyag kerül a légkörbe. Mindamelllett, hogy az utasok biztonságban és időben elérjék úti céljukat fontos küldetésünk, hogy a közlekedési mód megválasztásának össztársadalmi hatását is tudatosítsuk, a környezetkímélőbb megoldásokat népszerűsítsük.

A MÁV-START 2021-ben végzett fenntarthatósági kutatása alapján az utasok többsége környezetvédőnek vallja magát, ugyanakkor a közlekedési mód megválasztásánál ezek a megfontolások mégis háttérbe szorulnak. A szemléletváltás természetesen nem megy egyik napról a másikra. Ezért csatlakozunk számos kezdeményezéshez, amely elősegíti a klímabarát közlekedési szokások terjedését. Az április végi Kárpát-medencei Fenntarthatósági Témahetet követően továbbra is folytatjuk ezt a munkát. A június 5-i környezetvédelmi világnap alkalmából összegyűjtöttük azokat az eseményeket, amelyekhez a MÁV-VOLÁN-csoport is csatlakozott annak érdekében, hogy elősegítse a közös gondolkodást és cselekvést.



## Bringás Reggeli: idén is reggelivel vártuk a kerékpárosokat

2024. május 14-én a MÁV-VOLÁN-csoport tagvállalatai, a MÁV Zrt., a MÁV-START, a Volánbusz és a MÁV-HÉV ismét reggelivel vendégelte meg a bringásokat. Társaságunk 2012 óta partnerként vesz részt a Bringás Reggeli, a Magyar Kerékpárosklub kezdeményezéséhez csatlakozva. A budapesti Népliget autóbusz állomáson a vállalatcsoport közös standjánál reggel 7 és 9 óra között sok munkába igyekvő kereköző támasztotta le a biciklijét néhány perces felfrissülés erejéig. Voltak, akik iskolába igyekeztek, és előtte szívesen falatoztak az Utasellátó csokibombájából vagy csokirólójából, de négy lábú látogatónk is akadt, aki a kosárból szemlélte a kerékpáros forgatagot. Sokan érdeklődtek a közösségi járművekkel megközelíthető kerékpáros túralehetőségekről, valamint a Volánbusz környezetkímélő elektromosbusz-flottájáról is.

A kerékpár és a közösségi közlekedés kombinációja az egyik legkörnyezetkímélőbb távolsági közlekedési mód. A MÁV-START nagy hangsúlyt fektet a kerékpárszállító kapacitás folyamatos növelésére, a fejlesztéseknek köszönhetően 2023-ban csaknem 1,35 millióan szállítottak kerékpárt vasúton, ami 20 százalékkal haladta meg a 2022-es biciklis forgalmat. A jelenleg működő 10 elővárosi vasútvonalon pedig mintegy 80 állomáson áll rendelkezésre színvonalas B+R tároló, nagyságrendileg 4000 férőhellyel. A Volánbusz is tovább bővítette a kerékpárszállítási szolgáltatást nyújtó járatai számát, elsősorban olyan, kiemelt turisztikai célpontokba közlekedő autóbusz-vonalakon, ahol vasúton nincs, vagy csak korlátozottan van lehetőség az eljutásra.

## Greentech Szakkiállítás és Konferencia

Az V. GreenTech Zöld energia és Fenntarthatóság Szakkiállítás és Konferencia idén május 23-24-én került megrendezésre Zalaegerszegen, amelyen a MÁV-VOLÁN-csoport is képviseltette magát. Az esemény a zöld energia és fenntarthatóság témájában érdekelt szakmai területeknek, önkormányzati, intézményi, oktatási és vállalati szereplők számára biztosított egyedülálló lehetőséget a szakmai tapasztalatcserére, üzleti kapcsolatok erősítésére, tudáselmélyítésre olyan témákban, mint a zöld közlekedés, a körforgásos gazdaság vagy a nemzeti hidrogén stratégia. A kétnapos kiállításon a Volánbusz, a MÁV és a MÁV-START közös, reprezentatív standjával találkozhattak látogatók. A standon a MÁV-VOLÁN-csoport munkatársai fenntarthatósági kvízzel várták

a látogatókat, melyeket a környezettudatosság jegyében QR-kódos beolvasás segítségével saját mobilkészítőn is ki lehetett tölteni. A szemléletformáló aktivitások mellett az is szempont volt, hogy felkeltjük a fiatalok érdeklődését is a közlekedési szakma iránt. A kitelepülés fő célja volt, hogy hangsúlyozza a közösségi közlekedés kiemelkedő szerepét a klímavédelemben. A szén-dioxid-kibocsátás ugyanis jelentősen csökkenthető, ha az egyéni autózás helyett közösségi közlekedésre váltunk. A MÁV-START 2021 februárjában indított CO<sub>2</sub>-számlálója is ezt hivatott szemléltetni. Három év alatt több mint 2,73 millió tonna szén-dioxid-kibocsátást sikerült utasainknak megelőzni, ami egy 200 ezres nagyváros összes lakosának éves kibocsátásával lenne egyenlő. A Volánbusz járműállományának CO<sub>2</sub>-kibocsátása 2023-ban csaknem 7 ezer tonnával mérséklődött az előző évihez képest. A csökkenés jelentős része az elektromos autóbuszok beszerzésének köszönhető. A dízelüzemű autóbuszok kiváltásával az e-buszok 2023-ban 4245 tonna CO<sub>2</sub>-kibocsátás megtakarításához járultak hozzá, ami 2358 személygépkocsi éves kibocsátásnak megfelelő mennyiség. A Volánbusz BYD K9 UD- típusú elektromos-, illetve MAN Lion's City 12 G CNG-meghajtású járműveit az érdeklődők a helyszínen megtekinthették, illetve a Zalaegerszegen májusban forgalomba állt Solaris Urbino 12 hydrogen hidrogén-üzemű autóbuszt ki is próbálhatták a járműipari tesztpálya bejárása során.

A vállalatcsoport a Magyar Közút Nonprofit Zrt. a világon egyedülálló biztonságos közúti közlekedést elősegítő fejlesztésének tesztelésében is részt vesz, amelyet zalaegerszegi demótúrák keretében próbálhattak ki a látogatók. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. különleges kísérleti projektjének keretében a Göcseji út és a Déryné utca csomópontjában korábban speciális LIDAR érzékelőt és egy kamerát telepítettek, amelyek segítségével a rendszer felismeri az úttesten áthaladni szándékozó gyalogosokat, kerékpárosokat, és erről speciális üzenetet küld a megfelelő fedélzeti egységgel felszerelt autóbuszokba, az ilyen műszerrel nem rendelkező járművek részére pedig fényjelzést ad. A fejlesztések célja a közlekedési balesetek számának jelentős mértékű csökkentése, valamint a járműforgalom optimalizálása – utóbbi révén csökkenhet a belváros környezetterhelése, és a településen belüli eljutási idők is rövidülhetnek.

Völgyi Katalin



# Meggy – mindenhez megy!



**Meggy vagy cseresznye? Az örök eldöntendő kérdés. Olyan, mint hogy valaki kutyás vagy macskás. Itt azonban felesleges a kérdés, legyen inkább mindkettő! Bár a cseresznye roppanós húzával és édes ízével vezet a népszerűségi listát, a meggy a sokoldalú felhasználhatóságát és jótékony hatásait tekintve is messze lekörözi rokonát.**

## Már minálunk, babám...

A meggyet már honfoglaló őseink is fogyasztották, amelyre bizonyíték, hogy ez az egyetlen finnugor eredetű gyümölcsneveünk. Az ókorban is ismert savanyú vadmeggynek ma már számos nemesített fajtája létezik, a koraitól a későn érőig, a fanyartól az édes ízvilágúig. Legismertebb a zamatos pándi meggy, valamint az érdei bőtermő és az Újfehértói fűrtös, de a sort még hosszan sorolhatnánk, hiszen természetesen és fogyasztás szempontjából is a világ élvonalába tartozunk. Mi, magyarok ráadásul nyersen, a fáról frissen szedve is esszük ezt az értékes gyümölcsöt, míg sok helyen csak feldolgozott formában ismerik. Pedig nincs is attól jobb, mint a fényes, mosolygós szemeket gyorsan megenni, savanykás íze a nagy melegben

kifejezetten üdítően hat, emellett a meggy egy igazi szupergyümölcs is. Egészségünkre gyakorolt pozitív hatásait az mutatja legjobban, hogy az összes élelmiszer közül a meggyben található a legtöbb gyulladást csökkentő hatóanyag, így izom- és ízületi fájdalmak ellen is rendkívül hatásos. Magas antioxidáns-tartalmának köszönhetően segít a szellemi teljesítmény javításában, valamint a memória és a kognitív képességek javításában. Csökkenti a koleszterin- és vércukorszintet, a magas vérnyomást, segít az álmatlanságban szenvedőknek, valamint enyhíti a köszvény tüneteit. Teljes értékű B- és C-vitamin-forrás, emellett magas a kálium-, kalcium-, magnézium-, vas-, foszfor- és cinktartalma.

## Egy meggy, meg még egy meggy

Mi készíthető a meggyből? A kérdést valószínűleg egyszerűbb megválaszolni, ha fordítva tesszük fel: mi nem készíthető belőle? Ugyanis a meggy ehető és iható, a felhasználásának száma gyakorlatilag végtelen. Ha nem fogy el azonnal magában, aszalható, főzhető, süthető, fagyasztható, befőzhető és préselhető. Fantasztikus levesek, főételek és desszertek készülhetnek belőle. Jól passzol a húskok mellé szószok formájában, remek pite-, rétes- és piskótatöltelék, illik a mákos ételekhez, sokáig eláll

kompótként és dzsemként, népszerű fagyaltalapanyag, és a belőle készült italokat még nem is említettük. A klasszikus szörp és a frissen préselt meggylé mellett egyre népszerűbb a meggybor, a pálinka és a meggyágyon áztatott sör is. A meggynek ráadásul minden része felhasználható. A szárából és leveléből gyógytea készül, a magjából párna, szép mintázatú kemény fájából pedig pipaszárat vagy más használati és dísz tárgyat szoktak faragni.

## Receptek



### Meggyes pite – rácsosan az igazi

**Hozzávalók a tésztához:** 50 dkg liszt, 10 dkg porcukor, 25 dkg vaj, 1 dl hideg víz, nagy csipet só

**Hozzávalók a töltelékhez:** 1 kg meggy kimagozva-lecsöpögtetve, 1 púpos evőkanál étkezési keményítő, 10 dkg cukor, 1 cs vaníliás cukor, 1 tk. őrölt szerecsendió, 1,5 ek. zabpehelyliszt vagy búzadara (a töltelék alá)

**Hozzávalók a tetejére:** 1 db tojás felverve, 1 ek. cukor, 1 tk. őrölt fahéj

**Elkészítés:** A pitéteszta titka, hogy minden hozzávaló legyen nagyon hideg. Dolgozhatunk késsel robotgéppel vagy kézzel is, de akkor nagyon gyorsnak kell lennünk. Egy nagyobb tálban keverjük össze a lisztet, a cukrot és a sót, majd adjuk hozzá a kockákra vágott vajat! Gyors mozdulatokkal dolgozzuk össze a liszttel, majd kisebb adagokban adjuk hozzá a jéghideg vizet is! Egyszerre mindig csak 2 evőkanálnyit locsoljunk a tésztára! Akkor jó a tészta, ha kellemesen ruganyos, kissé ragacos, de nem túl nedves. Ha elérte ezt az állapotot, osszuk két részre, formáljunk belőlük vastag korongokat, csomagoljuk fóliába, és legalább 1 órára tegyük hűtőbe! Közben magozzuk ki a meggyet és csöpögtessük le! Keverjük össze a cukrokkal, keményítővel és fűszerrel!

Az egyik pitétesztát csomagoljuk ki, hagyjuk, hogy szobahőmérsékletre melegedjen, és lisztezett felületen nyújtsunk belőle a sütőformától nagyobb kört! Helyezzük a formába, szórjuk meg zabpehelyliszttel vagy búzadarával, majd kanalazzuk rá a tölteléket! A másik tésztakorongot inkább oválisra nyújtsuk, lehet egy picit vastagabb is, mint az alja, majd egy éles késsel, derelyevágóval vagy pizzavágóval vágjunk belőle 2-3 cm vastag csíkokat, és mintha fonnánk, rácsmintában terítsük be velük a tölteléket! A túlnyúló részeket vágjuk le, és csipkedjük össze az alsó réteggel! Kenjük be a felvert tojással, és szórjuk meg a fahéjas cukorral. 180 fokban sütjük aranybarnára! Kihűlve szeleteljük!

### Hideg meggyleves – a nyár elmaradhatatlan fogása

**Hozzávalók:** 60 dkg meggy, 2 rúd fahéj, 1 tk. egész szegfűszeg, 1,5 dl tejszín, 1,5 dl tejföl, 10 dkg cukor, 1 púpos ek. liszt, 1 csipet só, 1 l víz

**Elkészítés:** A fahéjat és a szegfűszeget 200 ml vízben felforraljuk, és 15 percen keresztül főzzük, majd leszűrjük. Közben a maradék 0,8 liter vízhez adjuk a cukrot, a sót, ezt is felforraljuk, és hozzáadjuk a leszűrt fűszeres vizet. Beletesszük a magozott meggyet. Közben elkészítjük a habarást: a tejfölt, a tejszínt egy edénybe tesszük, csomómentesre keverjük a liszttel (ha szükségesnek érezzük, növelhetjük a liszt mennyiségét). A felforralt levesből 2-3 merőkanállal a habaráshoz teszünk, alaposan összekeverjük, utána a levesbe öntjük, elkeverjük és pár perc alatt ismét felforraljuk. Az elkészült levest kihűtjük, és hűtőbe tesszük. Tálaláskor tejszínhabbal és/vagy mentalevéllel díszíthetjük.



### Meggyfagyi házilag – fagyaltgép nélkül

**Hozzávalók:** 30 dkg meggy, 15 dkg cukor, 1 cs vaníliás cukor, 3 dl tejföl, 3 dl tejszín

**Elkészítés:** A friss meggyet kimagozzuk, és a cukorral dzsemet főzünk belőle. A meggy masszát lehűtjük, majd hozzákeverjük a vaníliás cukrot és a tejfölt. A tejszínt felverjük, és könnyedén összekeverjük a masszával. Az egészet kis időre fagyasztóba tesszük, hogy összeérjenek az ízek, majd a házi fagyit kelyhekbe adagolva tálaljuk, és egész meggy szemekkel díszítjük.



Csohány Domitilla

# „MÁSODSZOR IS CÉLBA ÉRÜNK!”



## Dávid Attila zalaegerszegi volánbuszos művezető élménybeszámolója a Koraszülöttmentő és Gyermekeintenzív Alapítvány által szervezett zalai futóversenyéről, melyen a busztársaság csapata is szép helyezést ért el.

Második alkalommal rendezte meg a Koraszülöttmentő és Gyermekeintenzív Alapítvány az egyik legnagyobb részvétellel bíró zalai tömegsporteseményt, a „Másodszor is célba érünk!” elnevezésű jótékonyági, ultramaratoni futóversenyt. Az esemény minden egyes résztvevője a közös, nemes célt is támogatja, hozzájárulva az alapítvány céljaihoz, munkájához és ezáltal a megmentett életkezekhez. Minden évben különleges és megindító érzés rajthoz állni ezen a versenyen, ahol a Zalaegerszeg és Keszthely közötti, 66 km-es távot egyéni- és csapatban is kihívás teljesíteni. A zalai dombokon, erdőkn,

mezőkön, néhol meredek emelkedőkön – rendkívül változatos terepen – vezető útvonalon 11 különböző hosszúságú és nehézségű szakaszt kell a futóknak leküzdeniük. Az esemény népszerűségét az is mutatja, hogy idén 110 csapat és mintegy 800 résztvevő nevezett a kihívásra. Örömteli volt számunkra, hogy a Volánbusz zalaegerszegi telephelyén ismét ki tudtunk állítani egy sportolni és futni szerető lelkes csapatot, akik a társaságot képviselve teljesítették váltóban az ultramaratoni távot. Kópicz-Schuh Olívia, Dukai Alexandra, Sós György, Szijártó Szabolcs, Herman Lajos és Dávid Attila állt rajthoz

a Volánbusz színeiben, a csapatban többen is érintettek vagyunk a koraszülöttség vonatkozásában gyermekeink vagy családtagiaink révén. Az „ötös fogat” nagyobb része már az elmúlt években is lefutotta ezt a távot, de Olívia és Lali ezen a versenyen „elsőbálozóként” vett részt. Az elmúlt évek tapasztalataiból merítve a szakaszokat előre felosztottuk, a futótempót, a váltásokat és részidőket gondosan megterveztük, hogy mindenkinek testhezálló legyen a verseny, de azért kihívásokat is tartogasson.

Zalaegerszegről, a versenynek részben otthont adó ZalaZONE-ról, az egyedülálló járműipari teszt pályáról elrajtolva, a koraszülöttmentők szirénázó autójának felvezetésével kellemes időben indult a mezőny a belvároson keresztül, majd a város határában egyből egy meredek emelkedővel a zalai dombok közé vezetve kezdetét vette a kalandos futás, mintegy 1500 méter szintkülönbséggel a teljes távon. A szakaszok hossza természetesen különbözött, a váltópontok megközelíthetősége és időre történő elérése is komoly logisztikai feladat elé állított minket, a teljesítésben nélkülözhetetlen segítséget nyújtott Gerencsér Attila kollégánk, aki a futóteamet szállította, gyors helyzetfelismeréssel, állandó rögtönzéssel az egész nap folyamán. Többünknek több és hosszabb szakasz is jutott, így a váltásokat mindig időben meg kellett oldanunk, hogy az előre megtervezett menetrend zökkenőmentesen működhessen. Mivel eredményesek akartunk lenni, minden váltóponton váltottunk, és „friss” embert indítottunk. Miközben az aktuális futónk éppen küzdött, a csapat többi tagja már utazott a következő váltópont-ra, hogy átvehesse a stafétát, és a pihent futó megújult erővel folytathassa a küzdelmet az idővel, az emelkedőkkel, a terepviszonyokkal, a fáradtsággal és persze az adott szakaszon éppen futó versenytársakkal.

A féltávon már túl voltunk, amikor egy kicsit megpihenhettünk a váltóponton, a Zala Spring Golf Resort pályáján, ahol kihasználva a

napsütést és a létesítmény kellemes parkját, a regenerálódás mellett még csapatfotózásra is jutott időnk. Igaz, Szabolcs nélkül, aki éppen az aktuális szakaszt futotta; természetesen együttérettünk vele, hiszen mindannyiunkra vártak még újabb szakaszok. 45 km teljesítésén is túl voltunk, és kezdtek kirajzolódni az erőviszonyok. Láttuk, hogy a céges csapatok és a különböző sportklubok együttesen erős mezőnyt képviselnek, ez rendkívül szoros versenyt eredményezett, így minden jelen lévő csapat izgatottan várta, ki érkezik, ki válthat előbb, és ki indíthatja tovább az aktuális váltóemberét. Szabolcs meg is érkezett a tervezett időben, és sikeres váltás után indulhattunk a következő állomásra. A következő váltóponton már egyértelmű volt, hogy a mezőny elejében vagyunk, de még négy rövidebb szakasz teljesítése várt ránk a keszthelyi Fő térig. A lelkesedés annyira hajtotta a csapatot, hogy szinte mind egyik szakaszon újabb és újabb előzéseket sikerült végrehajtanunk, és jöttünk fel az élmezőny közelébe.

A befutó útvonala a keszthelyi Festetics-kastély parkján vezetett keresztül, ahol mind az öten vártuk Gyurit, hogy Keszthely sétálóutcáján csapatban végigfutva, együtt haladhassunk át a célkapun. A sétálóutcán különleges díszkíséretet is kaptunk, a verseny elején már megismert mentőautó szirénázva kísért be minket a célba, ahol a speaker bemondta az időeredményünket. 2023-hoz képest javítottunk, 5 óra 48 perces futóidővel a kategória előkelő 6. helyezettjeként végeztünk.

Mindannyian egy újabb örök élménnyel, rendkívül jó hangulatban indultunk haza, már tervezgetve a következő közös sporteseményünket.

Dávid Attila  
művezető

járműfenntartási telep, Zalaegerszeg



# Vizre szállás és irány a természet!

## -vízitúrák Magyarországon



Június hónapra fordulva a nap sugarai egyre erősebben simítják végig a tájat, a fák lombja már zöldbe burkolózott, és ahogy az égbolt egyre kékül, kellemes virágillat járja át a környezetet. Ezek egyvelege szinte égbe kiáltva hívogat minket, hogy a saját bőrünkön tapasztaljuk meg a természet adta erőt, valamint szépséget, és kiélvezzük a nyarat. Erre remek lehetőséget kínálnak az egyre népszerűbb vízitúrák, legyen szó éppen folyó- vagy állóvízről, illetve a hagyományos, azaz kajakos és kenus vagy az egyre elterjedtebb SUP-os túrákról. Nézzük is meg, hogy merre érdemes vízre szállni!

Vízfelületben gazdag ország lévén biztos sokaknak van már tapasztalata a köznyelvben csak kenutúráként emlegetett jelenség kapcsán. Attól függően, hogy ez pozitív vagy negatív, érdemes újra gondolni a vízitúrákhoz való viszonyunkat. Ha pedig csak arról van szó, hogy rég ragadtunk lapátot, akkor éppen itt az ideje, elvégre millió meg egy mód van rá, hogy vízen fedezzük fel kis hazánk természeti kincseit. A folytatásban kettő Budapest környéki, egy dunántúli és egy keleti országrészben található alternatívát ismertetünk.

### A Dunakanyar, az örök klasszikus

Az ország legnagyobb folyójának ikonikus kanyarulata kihagyhatatlan evezőstúra célpont mindazoknak, akik szeretik az igazán látványos és vadregényes helyszíneket. A mozgalmas, nyüzsgő vízi forgalom és a varázslatos táj élményekkel teli napot garantál. Az Esztergom és Visegrád közötti útvonal szinte teljes egésze a Duna főágán vezet, a vízszint magasságától függően csak néhol ágazik ki egy-egy sziget kínálta csendesebb, rövid mellékágba. A kisoroszi szigetcsúcs és Esztergom közötti rész a legszebb és legfelkapottabb szegmense a folyónak, ennek megfelelően megannyi kikötési pont, pihenő hely és strandolási lehetőség várja a sporttársakat. Éppen ezért érdemes a túrára egy egész napot szánni és egy rövid fürdő-

zéssel megszakítani azt a pilismaróti vagy a zebegényi strandon. Ami pedig a felszerelést illeti: Verőcén, Nagymaroson, Zebegényben, Szobon és Visegrádon is van lehetőség hajóbérlésre, így akár rövidebb és hosszabb utakat is lehet tervezni, viszont akik nem csilagtúra jelleggel szeretnék nekivágni a napnak, hanem kimondottan egyik pontból a másikba akarnak eljutni, azoknak érdemes alaposabban megtervezni a részleteket és az eljutás módját.

### A Csepel-sziget és a Kis-Duna

Dél-Pest egyik, ha nem a legnagyobb természeti kincse a Soroksári-, illetve Ráckevei-Duna-ág. A sűrű nádassal és több évtizedes fákkal tűzdelt budapesti partszakasz nemcsak a partról, hanem a vízről is ámulatba ejtő látvány az évek ezen időszakában. Hajóforgalomról szinte alig beszélhetünk, egyedül a két nagy csepeli és a pesterzsébeti csónakházak sportolói vannak a vízen, de ők aligha jelentenek gondot számunkra.

Az összesen 57 kilométer hosszú ágat több kis sziget tarkítja, köztük megannyi kevésbé járható szakasszal, ami egyfelől kihívás, ugyanakkor páratlan élmény, mivel közvetlen közelből élvezhetjük az érintetlen természet páratlan varázsát. A Dunakanyarhoz hasonlóan itt is több strand, valamint kikötési pont áll a rendelkezésünkre -

többek között - Szigetcsépen, Ráckeven és Tasson is. Mivel az ág északon és délen is zsilippel szabályozott, ezért a legtöbb esetben kvázi „állóvízként” viselkedik a folyó, ebből adódóan bátran lehet próbálkozni a SUP-pal, legyen szó rövidebb vagy hosszabb túráról.

### A Tihanyi-félsziget kevésbé ismert, ám annál szebb oldala

A Bencés Apátság, a visszhang, a levendulamező vagy éppen a rév mind-mind ikonikus pontjai a Tihanyi-félszigetnek, sőt több mint valószínű, hogy a legtöbben jártunk is ezeken a helyeken, éppen ezért biztosan köt oda minket valamilyen emlék, illetőleg élmény. Sajkod hallatán azonban jó eséllyel kevesebb az értő tekintet, bár az idősebbeknek egy-egy Bujtor István-filmből valószínűleg ismerősen cseng a félsziget nyugati csücskében fekvő településrész.

Sajkodnak a szélesebb nyilvánosságból való kiesése földrajzilag determinált, hiszen gyakorlatilag egy zsákfaluról beszélünk, ahova egy szűk, félig aszfaltozott, félig köves-murvás út vezet. Paradox módon ez a status quo adja Sajkod egyedi báját, mégpedig azt, hogy egy háborítatlan partszakasz mentén fekszik, saját stranddal és vendéglátóhelyekkel, tehát minden adott ahhoz, hogy innen indulva vágjunk neki egy fergeteges napnak.

A strandon vízre szállva a Tihanyi-félsziget meredeken emelkedő hegyei alól, a nádas mellett egészen az örvényesi szabadstrandig evezhetünk, majd onnan a félsziget közvetlen közelében bejárjuk annak nyugati felét. A strand zajától eltávolodva az érintetlen természet sürgő-forgó életének lehetünk szemtanúi az utunk során. A gazdag madárvilággal rendelkező, egyedülálló hangulatot árasztó partszakasz mellett illő csendben végigevezni, mert itt tényleg részévé válunk a természetnek. A főként magasodó erdőség és az üde környezet láttán el is feledjük, hogy a Balaton egyik legfelkapottabb környékén túrázunk. Ha érzünk magunkban még erőt és persze lelkesedést, akkor akár át is evezhetünk a félsziget túlsó partjára, hogy megcsodálhassuk a felettünk tornyosuló apátságot. Amennyiben így döntünk, akkor Sajkodra visszaérve egy bő 15 kilométeres etapot tudhatunk magunk mögött, majd elégedetten fogyaszthatjuk el a balatoni klasszikusok bármelyikét, miközben az északi part vonulatait pásztázzuk.

### A Tisza-tó és kiágazásai

A Tisza-tó közel 130 négyzetméteres területe Magyarország legváltozatosabb vízitúrázásra alkalmas vízfelülete. Az ezernyi nádassziget, a kisebb-nagyobb földnyelvek és szigetek, holtágak, belső tavak, ártéri erdőknél át vezető csatornák igazi labirintussá teszik a Tisza-tavat.

A tavat és környékét több medencére lehet osztani, melyek közül egyértelműen a poroszlói a legnépszerűbb. Az átlagos vízmélység errefelé 130 centiméter, és számos halfaj, valamint vízinövény élőhelyeként szolgál. A holtágakban, a sok nádassziget között kezdő és haladó vizeitúrázók egyaránt változatos kirándulásokat tehetnek, melyekhez Tiszafüred szabadstrandja ideális kiindulópont lehet. Mindezek mellett két különleges, kizárólag vízi úton megközelíthető kilátó is található itt, ahonnan belátni az egész Poroszlói-medencét. A Poroszlóhoz közeli Csapói-Holt-Tisza mentén található a Fattyúszerkő-kilátó, az Újlőrincfalvához és a Ravasz-háthoz közelebb eső kilátó pedig a Bölömbika-kilátó nevet kapta.

### Vízre szállás előtt - Mire kell figyelni?

A vízitúra remek módja annak, hogy közelebb kerüljünk a természethez, felfedezzük a vízi világ szépségeit, és aktívan töltsük el a szabadidőnket. Ahhoz azonban, hogy a túra élvezetes és biztonságos legyen, szükség van megfelelő előkészületekre.

Az első és legfontosabb az optimális felszerelés kiválasztása, ami alatt a hajóra és a lapátokra gondolunk. Ezek kijelölésénél a legfőbb szempontok a felhasználók tudása, a túra típusa és a víz jellege. Egyáltalán nem mindegy ugyanis, hogy egy holtágban SUP-ozunk vagy éppen a Nagy-Dunán kajakozunk, hiszen előbbin maximum mi veszélyeztetetjük saját magunkat, utóbbin viszont a folyó erős sodrásával és a kisebb, illetve nagyobb közlekedő hajókkal is számolnunk kell. Így tehát, ha olyan helyen evezünk, ahol erős hullámok is érhetnek minket, akkor mindenképpen egy széles törzsű hajót válasszunk. Ez kiváltképpen igaz akkor, ha legalább egy kezdő vagy bizonytalan társ is velünk utazik, ugyanis az adott szituációban - akarva akaratlanul - a vélt vagy valós félelem hatására olyan mozgásokat tehet, amelyekkel beborítja az egész csapatot. Szerencsére ebben az esetben se kell aggódnia, hiszen a kötelezően viselendő mentőmellény minden esetben megóv minket.

Végül ne feledkezzünk meg az útvonaltervezés fontosságáról sem! Tervezzük meg előre, hogy merre szeretnénk menni, és figyeljük a pihenőhelyeket is, hiszen nem szégyen megállni, sőt célszerű többször is akár, amennyiben ez lehetséges, pláne ha az infrastruktúra ezt lehetővé teszi. Tájékozódjunk a víz szintjéről és az esetleges veszélyes szakaszokról, továbbá jó, ha van nálunk egy jó és elemelőpa arra az esetre, ha esetleg elkeverednénk, vagy ránk esteledne.

**Tartsuk észben, hogy a víz az úr, és vigyázzunk egymásra!**

Fajcsák Balázs

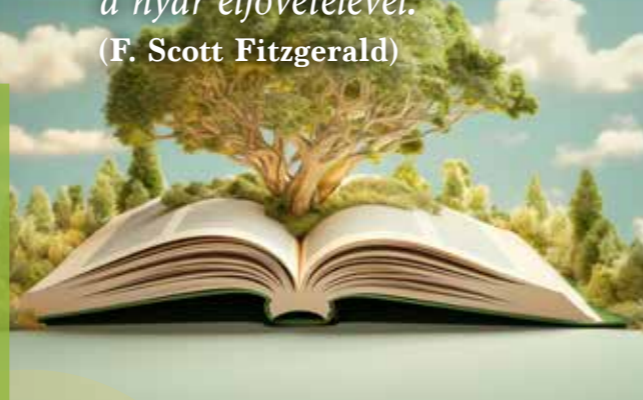


# KÖNYV- ÉS PROGRAMAJÁNLÓ

Itt a nyár, irány a természet! Júniusi ajánlónkban különféle szabadtéri programlehetőségeket gyűjtöttünk össze, melyek a kultúrához, sporttevékenységekhez, a természethez köthetők. Amennyiben tehetjük, fogjunk egy könyvet, kapjunk fel egy pokrócot, és minél gyakrabban ülünk ki a parkba, a kertbe, az erkélyre, hiszen a jó levegő még az elmélyülést is segíti. Kollégáink ebben a hónapban is megírták kedvenc olvasmányélményeiket, amelyekből érdemes szemezgetni.

„Volt olyan meggyőződésem, hogy az élet újrakezdődik a nyár eljövételével.”

(F. Scott Fitzgerald)



## Sue Monk Kidd – Vágyak könyve

Magával ragadó történelmi regény, amely Jézus feleségének történetét meséli el. A Palesztinában élő ambíciózus Ana élete merőben megváltozik, amikor találkozik egy tizennyolc éves názáreti áccsal. Nemcsak egy egyszerű szerelmi mese, hanem egy történet nagy álmokról, arról, hogyan tehetnek szert a nők olyan erőkre, amelyekkel változtathatnak a világon. Különleges élmény, érdekes tapasztalat, amely által ez ember belesöpren egy olyan világba és történetbe, amely kétezer évvel ezelőtt játszódik.

**Kedvenc idézetem a könyvből:**

„Amikor azt mondom neked, hogy minden rendben lesz, azt nem úgy értem, hogy az élet már nem tartogat számodra több tragédiát. Az élet mindig élet lesz. Csak azt mondom, hogy ennek ellenére Te rendben leszel. Minden rendben lesz, bármi történjék is.”

Nagy Petra



## Marlo Morgan – Vidd híred az Igazaknak

„Egy könyv, amely milliók világlátását formálta át.”

Marlo Morgan regényében egy amerikai orvosnő kilépve megszokott, komfortos életéből négy hónapos vándorútra indul egy afrikai bennszülött törzssel. A 2200 kilométeres gyalogúton keresztül megismerkedhetünk egy XX. századi sivatagi népcsoporttal, akik még mindig őrzik ősi kultúrájukat, vallásukat, és hidat keresnek a modern világba. Keresnek valakit, aki hírül viszi az Igazak népének üzenetét... A bennszülöttek és a doktornő találkozása sorsszerű, döbbenetes, az a testi-lelki-szellemi élmény, amin a doktornő keresztülmegy, és döbbenetek – vagyis inkább rádöbbenések – azok a gondolatok, felismerések, amelyeket majd az olvasó fedez fel. A könyvbe rejtett ősi üzenet minden ember számára befogadható és használható, ösztöneink segítenek a megértésben!

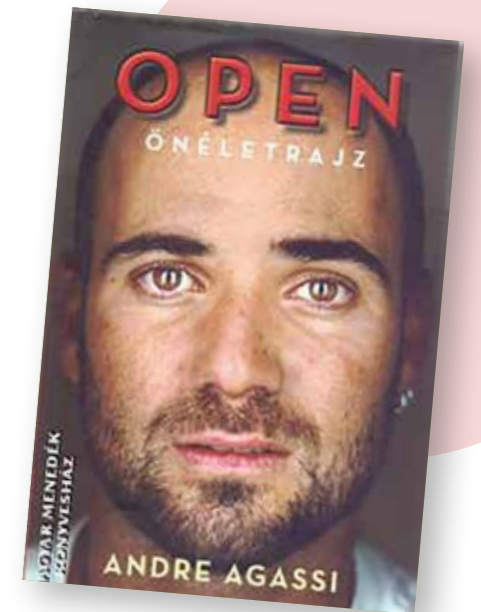
Takáts Ágnes Katalin

## Andre Agassi – Open (önéletrajz)

Andre Agassi amerikai teniszező eredményei kiemelkedőek. Azon kevesek egyike, aki megnyerte mind a négy Grand Slam-tornát, nyert Davis-kupát, Tennis Masters Cupot és olimpiai bajnoki címet. De milyen életet él egy ilyen, már kiskorában is kiemelkedően tehetséges, sikeres teniszező, ha kifejezetten lázadó személyiségű, viszont egy olyan sport képviselője, ahol a megjelenésnek, a viselkedésnek fontos szerepe, kötött szabályai vannak? Hogyan fogadta a tenisz társadalma, a nézők, a média, amikor hosszú hajjal, farmersortban jelent meg egy-egy versenyen? Önletrajzi könyvéből megtudhatjuk azt is, hogyan viselte a sikert, hogyan küzdött a népszerűség előnyeivel, terhével. A legizgalmasabb rész talán az, amikor arról a mélypontról ír, amikor fizikailag és mentálisan is súlyos nehézségekkel küzdött, visszacsúszott a ranglista 147. helyére, sokan már a pályafutása végét jósolták. Tanulságos megismerni azt az utat, hogyan sikerült átrendülnie a problémákon, rendbe tennie erőnlétét, sérüléseit, lelki gondjait. Újra versenyeket nyert, újra a világranglista élére került. Végül a pályafutása végéről ír, arról, hogyan döntött a visszavonulás mellett, és hogyan kereste a tenisz utáni értelmes, hasznos élet lehetőségeit.

A kötet kiemelkedik a sportolóéletrajzok sorából. Izgalmas, őszinte írás, amelyben a fantasztikus életpálya mellett megismerjük a profi tenisz sajátos belső világát is. Én úgy olvastam, hogy a könyvben említett mérközésekre, eseményekre rákerestem a videómegosztón. Így még érdekesebb volt az olvasás. A tenisz kedvelőinek kötelező olvasmány, de azoknak is lelkesen ajánlom, akik nem teniszeznek, hiszen Agassi életútja, súlyos belső küzdelmeinek, nagy sikereinek átélése mindenki számára élményt jelenthet.

Mlecsenkov András



# PROGRAMOK

## Ünnepi Könyvhét: Budapest – Belváros 2024. június 13 – 16.

A Vörösmarty téren és a Duna-korzó területén megrendezett négynapos eseményt szabadtéri színpadi programok, könnyűzenei koncertek, dedikálások és a részt vevő könyvkiadók műsorkínálata színesíti.

## Mozgás Éjszakája: Budapest – Hősök tere 2024. június 14.

A sportfesztiválon számos sportággal ismerkedhetnek meg díjmentesen a résztvevők. A helyszín a Hősök tere és a Városliget.

## Gyerek Sziget: Budapest – Hajógyári-sziget 2024. június 21 – 23.

Háromnapos fesztivállal indítja a vakációt a Gyerek Sziget a Hajógyári-szigeten. Az ország egyik legnagyobb, ingyenes családi rendezvénye népszerű előadók koncertjével, bábszínházzal, tánccal, vetélkedővel, sportprogrammal, zsonglőrökkel és artistákkal, ugrálóvárral, kézműves-foglalkozásokkal és még rengeteg élménnyel várja a családokat.

## Szolnoki Tiszavirág Fesztivál 2024. június 18 – 22.

17. születésnapját ünnepli Közép-Magyarország legnagyobb ingyenes kulturális kavalkádjá. Ennek csak egyik apropója a világszerte pártját ritkító kérészrajzás vagy más néven a tiszavirágzás. A belváros évszázados parkjai zenei és hagyományörző programoknak adnak otthont, kedvükre válogathatunk a mives portékák, nagyszerű borok és pálinkák között.

## Bondoró Fesztivál: Balatonalmádi 2024. június 28 – 30.

Útcák, terek, kertek adnak otthont az utcaszínháznak. Gólyalások, óriásbábosok, pantomimesek, marionettesek, artisták lépik el a helyszínt. Az utcaszínház mellett cirkusszal, tűzszínházzal, bábjátékkal, koncertekkel, kiállításokkal várnak minden érdeklődőt.

## Barokk Fesztivál: Eger 2024. június 21 – 23.

A város közterein több napon keresztül XVIII. századi zenék, többek között barokk misék, Haydn-művek lesznek hallhatók.

Völgyi Katalin

# Kobayashi Ken-Ichiro és a MÁV Szimfonikusok

A Magyar Televízió 1974 tavaszán rendezte meg az első nemzetközi karmesterversenyét, mely akkor nemzetközi viszonylatban is rendkívüli eseménynek számított. A több fordulóból álló versenyen a MÁV Szimfonikus Zenekar is játszott.

A verseny győztese az akkor 34 éves, japán Kobayashi Ken-Ichiro lett, akit lenyűgöző karmesteri teljesítménye, valamint szerény, kedves személyisége miatt pillanatok alatt szívébe zárt a közönség és a vele együtt fellépő zenekarok muzikusai is. Kobayashi számára fényes nemzetközi karriert indított el a verseny, talán ő maga sem tudja, hány zenekar élén állt fél évszázados sikertörténete során. Egy valamit azonban tud és ezt soha nem mulasztja el megemlíteni, hogy az a zenekar, amelyet életében először vezényelt szülőhazája határain kívül, az a budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar volt. A fél évszázados kölcsönös megbecsülés és barátság jeléül Kobayashi Ken-Ichiro 2014-től a zenekar tiszteletbeli vendégkarmestere. Az ötvenéves együttműködés emlékére a világhírű karmester 2024. május 22-én egy japán cseresznyefát ültetett el a zenekar kertjében kialakított emlékparkban.



## A titokzatos játékbolt

### 3. rész

## Dínó-járat



Neked van kedvenc játékboltod?

És kedvenc játékboltod?

A „Kedvenc”? Szinte sejtettem. A „Kedvenc” nevű játékbolt sokak nagy kedvence, hiszen itt minden van, amire csak vágyik az ember, és mindent lehet, amit máshol nem. Megfogni, kipróbálni, játszani, hangosan kacagni, szaladgálni és még durcizni is, bár ez utóbbi kizárt, hiszen ahol mindent lehet, ott miért hisztizne bárki is? Nem, nem! A „Kedvenc” játékboltban csak jókedv és öröm van, semmi más! Legalábbis napközben. Mert éjszaka a feje tetejére áll minden, jobban mondvá, életre kel minden, ez nem vicc!

A játékboltban tavasszal különösen izgalmasan teltek az esték, hiszen mindenki leste, várta, figyelte, hogy új lakókkal bővüljön a csapat. A nagy esemény pedig nem más volt, mint hogy megszülessenek, egészen pontosan kikeljenek a kis dínók a tojásokból. Ugyanis ebben a boltban legalább annyi dinoszaurusz „élt”, mint a Jurassic Parkban. Mindenféle fajta és színű, kicsi és nagy, szelíd és vad, tüskés és szárnyas, növényevő és ragadozó... Így előszeretettel jártak ide az ifjú paleontológusok, régészek, kutatók és tudósok is.

A dínó szülők esténként árgus tekintettel, egyre türelmetlenebbül figyelték a tojásokat. De semmi. A tojások csak ott pihentek mozdulatlanul. A következő este is és az azt követő este is. Már kezdett elterjedni a boltban a pletyka, hogy ezek mind záptojások, és idén egyetlen kis dínó sem dugja ki az orrát. Ám egy este különös zaj tört meg a feszült csendet. Először csak egy halk recsenést lehetett hallani, majd még néhányat, rögtön utána pedig egy hatalmas üvöltést. Az első, aki kibújt a tojásból egy T-Rex bébi volt, egy igazi kis vadóc. Első mozdulatával rögtön beleharapott egy labdába, ami természetesen azonnal kidurrant, meghozzá akkora hanggal, amitől Morci, mert ki tudja miért, de ezt a nevet kapta, még dühösebb lett, és szinte egy mozdulattal keresztülharapott vagy 10 fakardot, 3 fapajzsot és 9 lézerkardot. Mire a szülei észbe kaptak, már jelentős volt a kár, ezért gyorsan teletömtek a hasát. Így, ha kis időre is, de mindenki biztonságban érezhette magát. Most már csak azon izgult az egész játékbolt, hogy a testvérei ne legyenek ilyen fenevadak.

Szerencsére nem lettek. A tesók igazán kedvesek és barátságosak voltak mindenkivel, és a boltot sem akarták a feje tetejére állítani. Ahogy a többi kis dínó sem. Mert természetesen nemcsak Tyrannosaurusok keltek ki az idődtájt, hanem kis Diplodocusok, Stegosaurusok, Triceratopsok és persze raptorok. Így éjszakánként, amikor életre kelt a játékbolt, egész óvodányi dínóbébi szaladgált a polcok között, amikor elkezdtek felfedezni a világot. Ezzel nem is lett volna semmi baj, sőt mindenki örült a lakóknak, csak hát Morci, ő nem fért a bőrébe! A mérgezsák kis T-Rex nem nyugtatott egy percre sem, pihenésről, pláne délutáni alvásról hallani sem akart, ráadásul folyton valamilyen bajba keveredett. Egyszer a pónikat rémisztgette, máskor az unokorásokat szerette volna kicsit megköstolni, majd az állatkertben nézett szét, de a szülei szerencsére mindig időben odaértek. Hiába tanították, hiába magyarázták, hogy itt békességben él együtt mindenki,

a kis T-Rex ezt nem akarta megérteni. Apukája egész álló nap csak loholt utána, anyukája pedig már lyukat beszélt a hasába – mindhiába... Morci nem hallgatott senkire.

A kis T-Rexnek lassan már egy barátja sem maradt, még az ovis csapatból sem. Akaratossága, állandó rombolása és gúnyos megjegyzései miatt nem szerettek vele játszani. Ő viszont ettől csak még morcosabb, még dühösebb lett, nemcsak másokra, hanem az egész világra. Pedig a szülei ugyanúgy szerették most is, akárcsak a többi testvérét. Ekkor az apukájának eszébe jutott valami.

– Gyere, fiam! – szólt egy este. – Elviszlek egy különleges helyre, ahol szerintem még nem jártál. A két Tyrannosurus rex felkerekedett, és meg sem álltak a játékbolt hátsó sarkáig, ahol az óriás terepasztal volt. Itt éjjel-nappal hatalmas élet folyt, nem volt megállás egy percre sem. Zakatoltak a vonatok, sípoltak a gőzösök, robogtak a buszok és autók mindenfelé. Morcit ámulatba ejtette e különleges világ. A vadóc kis dínó egészen megváltozott és lecsendesedett. Rácsodálkozott a vonatokra, ahogy ott zötyögtek és pöfögtek. A zakatolásuk egészen megnyugtatta. Az apukája csendesen mosolygott magában, hiszen biztos volt benne, hogy fiának tetszeni fog ez a hely. Ahogy ott nézelődtek, egyszer csak megállt előttük egy hatalmas mozdony. Rákacsintott, és így szólt a dínóhoz:

– Lenne kedved vonatozni egyet?  
– Hogy nekem? – csodálkozott Morci.  
– Ki másnak? Szívesen elviszlek egy körre. Gyere bátran, pattanj fel!  
Morcinak ezt nem kellett kétszer mondani. Már is ott termett, és egész éjjel, a bolt reggeli nyitásáig mást se csinált, csak vonatozott. Bebarangolták az összes pályát, és miután összebarátkoztak, jót nevettek azon, hogy az egyikük egy Traxx, a másikuk pedig egy T-Rex. Morci inntól kezdve minden éjszakáját itt töltötte, bár eleinte itt is sikerült néhány galibát okoznia. Mindent ki szeretett volna próbálni. Hiába szólt neki Traxx, hogy a sorompó és a szemafor nem ehető, néhányba azért belekóstolt. Majd, amikor a személyszállító kocsit próbálta ki, megfeledkezett a saját méretéről, és sikeresen beszorult a WC-be... Ez már kicsit Traxxnak is sok volt, de nagy nehezen azért sikerült kiszabadítani a T-Rexet. Végül a kis fenevad úgy megszerette a vonatozást és Traxxot, hogy egészen megszeliődött. Az anyukája pedig minden reggel az egyik nyitott tehervagonban, ami egy dínóbölcsőnek is tökéletes volt, ringatta álomba az ő nem is olyan kicsi dínócskáját.

Írta: Csuhány Domitilla  
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2024. június 21.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Idén 100 éves a legismertebb magyar gőzmozdony, a 424-es, vagyis a Bivaly.**”

A MÁV-VOLÁN Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Hunyadi Piroska** olvasónknak!

A VOLÁNBUSZ A VILÁGOS ENERGIÁVAL MŰKÖDŐ JÁRMŰVEK MELLETT... A FOLYTATÁST LÁSD A REJTVÉNYBEN	VIETNAM FŐVÁROSA	... FLAG-RANT; TETTEN ÉRVE	FÖLDMUNKAGÉP	AJÁNLOTT LEVÉL JELZÉSE	AZON A HELYEN	CERUZA-BEL ANYAGA	RÉGI PÁROS BETŰI	ÍGY IS BECÉZIK NORÁT	MENÜ VÉGE!	ROMLOTT TOJÁS JELZŐJE	HOLLAND EREDETŰ SAJT	TE MEG EN	HATÁROZOTT NÉVELŐ	INYENC-FALAT, NYALÁNK-SÁG	NYUG PÁROS BETŰI	
1																A
2				3 TAGÚ ZENEKAR CSOKOLÁ-DEFAJTA				ADÁMKA FALAKAT EMEL-TETŐ					IGEN IDŐS SZŐLŐ MEGTÖP-PEDÉSE			
JÁNOS EGYIK BE-CEZÉSE																
DÁTUM-RAG, AZ-ÉN PÁRJA		GÁRDONYI-HÓS MILLIÁRD, RÖVIDEN					GYÖKÉR-ZÖLDSÉG FRANCIA NÉVELŐ					ARZÉN BENZIN-KÚT-HÁLÓZAT			COULOMB	
LENGYEL KIS-MOTOR-MÁRKA					ALKOHO-LOS ITAL SZÍN-HATÁS					TÁVOL HARSAN, RIVALL (KÖLTŐI)						
...MURR; MESEHÓS KANDÚR				... APPIA; RÓMAI ÚT APRÓ HALFAJ				NŐI NÉV HIVATAL-SEGÉD (RÉGIES)						OLVADNI KEZD! RAVASZ ÁLLAT!		
TÜVÉG!	DÉL, RÖV. OLIVÉR EGYIK BE-CEZÉSE		GYAKO-RÍTÓ KÉPZŐ SZIA!				ATTILA, BECÉZVE KÖZÉPEN LEÍR!				KEFÉVEL SIKÁL SÜTŐ-IPAROS					
INDUL A VONAT!		FUTÓTÁV VÉGE ÚTNAK ERED				SZÉT-TIPRÓ KAG ÉS INY FIA						JÓL FOG AZ ESZE TAROL			UGYAN MÁR! ARCUNK RÉSZE	
	LENGYEL FOLYÓ GYOM, DUDVA			RUTÉ-NIUM MALAC-HANG!			HAITI RÉSZE! KEZÉVEL JELEZ			BOR-SZŐLŐ-FAJTA LÁRMA						JÖVENDŐ-MONDO
GAUSS JELE	ÓGÖRÖG TÖRZS LÖKNI KEZD!				FIATAL RÓTVAD TALLIUM						A TE-TEJÉRE KIPLING KIGYÓJA!			KÖZÉPEN VÁRJÁK! ZÁRTHELVI, RÖVIDEN		
KÖNNYŰ-FÉM RÖVID NEVE			TÍZ FELE			ÚJ-ZÉLANDI AUTÓJEL ORIENS			FOGASRA TEVŐ HÁT KÖZEPE!							
3													HÉROSZ			



2024

JÚNIUS

22.



# Múzeumok Éjszakája



## MÁV-VOLÁN-csoport helyszínek

**Idén 19 településen 21 helyszínen várják az érdeklődőket a kollégák.**

1. MÁV-START Zrt., JBI Pécs, Nagykanizsa telephely (fűtőház)
2. MÁV-START Zrt., JBI Miskolc, Miskolc telephely (fűtőház)
3. MÁV-START Zrt., JBI Szeged, Szentesi telephely,  
Vasúttörténeti Alapítvány Szentesi Gépészeti Gyűjteménye
4. MÁV Zrt., Szombathely PTI
5. Múzeum megálló Dombóvár
6. MÁV Zrt., Pusztaszabolcs–Dombóvár és Dombóvár–Pécs KÖFI
7. Domaszéki Vasúti Múzeum
8. MÁV Zrt., Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság, Területi Forgalmirányítási Csoport Szeged
9. MÁV Zrt., Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság, MÁV-székház a Vasúttörténeti Alapítvány székhelye
10. Vasútmodellező Alkotóműhely, Vasúti relikviagyűjtők kecskeméti galériája
11. Kelebia Község Önkormányzata, Kelebia Vasutas Emlékház
12. Szentkúti Vasúttörténeti Emlékhely, Petőfiszállás vasútállomáson
13. Mártély vasútállomás váróterem
14. MÁV Zrt. Püspökladány állomás
15. MÁV Zrt. Debrecen vasútállomás
16. MÁV Zrt., Széchenyi-hegyi Gyermekvasút
17. MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Archivum
18. MÁV VAGON Kft. Szolnok Területi Központ
19. MÁV VAGON Kft. Székesfehérvár Területi Központ
20. VOLÁNBUSZ Zrt., Műszaki telephely, Hatvan
21. Bunkermúzeum Veszprém



[www.mavcsoport.hu/mav-csoport/muzeumok-ejszakaja](http://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/muzeumok-ejszakaja)