

MÁV CSOPORT

magazin

Meghitt,
**BOLDOG
KARÁCSONYT
MINDANNYIUNKNAK!**



RÓLUNK Szervezeti változások a MÁV-csoportban	4
HÍREK Rangos elismeréseket vehettek át a volánbuszos munkavállalók; Egy érintés, és kész! – Egyszerűbbé vált a pénzkezelés az autóbusz-vezetők számára; Megkezdődött az új jegykiadó automaták telepítése a Volánbusznál is; Megalakul az Országos Haváriaközpont; Budapesten ülésezett a Magyar–Ukrán Vasúti Határforgalmi Bizottság; Ünnepi járat a harmincéves CAF-kocsik tiszteletére	6
HUMÁN Lelki Egészségnapok; Szintet lépett a vasútszakmai oktatás Szombathelyen	12
ÁLDOZATSEGÍTŐK Jelentős fejlesztésen ment keresztül a magyarországi áldozatsegítő hálózat 2024-ben	14
ÖTLETLÁDA Innovatív ötletek	15
MUNKATÁRSUNK Csendesné Benedek Mónika forgalmi szolgálattevővel, Kispál János Zsolt forgalmi koordinátorral, Kozák Gergely reszortossal, Bozóné Szekeres Zsuzsa és Daragó Zoltánné egri pénztáros kollégáinkkal beszélgettünk	16
KÉPEKBEN A MÁV-csoport Adventi rendezvénye képekben	24
SZOLGÁLTATÁSAINK Hat településen összesen 20 darab elektromos meghajtású Ikarus 120e autóbust állít forgalomba a Volánbusz	26
BÜSZKESÉGÜNK „Rendkívüli érzés ilyen magas kitüntetésben részesülni” – Hitch György működéstámogatási csoportvezetővel készítettünk interjút	28
JÁRMŰPARK 70 éves a magyar vasúti járműgyártás egyik legsikeresebb mozdonya	30
VASÚTBIZTONSÁG 2024-ben is kiemelt cél volt a balesetmegelőzés	32
ANNO A farmotoros Ikarus-prototípusok – Álomautóbuszok egyenesen az asztalfiókból	36
ÉLETMÓD Stresszmentes karácsony? Igen! Ünnepi terülj, terülj asztalkám; Szeretettel készült – kézzel készített ajándékkötletek	38



8 HÍREK
Egy érintés, és kész!



30 JÁRMŰPARK
70 éves a magyar vasúti
járműgyártás egyik
legsikeresebb mozdonya



44 SZABADIDŐ
Karácsonyi vásárok,
amelyeket nem
érdemes kihagyni

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Molnár Zsolt; **Szerkesztő:** Benke Máté; **Szerzők:** Benke Máté, Csohány Domitilla, Fajcsák Balázs, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Putsay Gábor, Völgyi Katalin; **Cím:** 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mav.hu; **Címlap:** Volcsánszky Krisztián; **Fotók:** pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com Szecsődi Balázs, Volánbusz; **Nyomdai előkészítés:** Volcsánszky Krisztián; **Korrektor:** Barta Éva



Jegyzet

Decemberben különös hangulat lengi körbe a mindennapjainkat. Ez az év legszebb időszaka, tele meghitt pillanatokkal, varázslattal, fényekkel és illatokkal, mosollyal és örömmel. Tegyük a szívünkre a kezünket: minden évben megfogadjuk, hogy most aztán így lesz, de tényleg. Csupa jókedv és derű. Aztán ahogy egyre közelebb kerülünk a nagy naphoz, a tennivalók végtelen listája valahogy ránk tekeredik, guzsba köti nyugalmasnak szánt pillanatainkat, és annyi a befelé figyelős, meghitt készülődésnek. De ennek nem kell így lennie! Életmód rovatunkban egyszerű, de használható ötleteket adunk, mit és hogyan tegyünk, hogy idén tényleg minden a lehető legnagyobb nyugalomban készüljön el. De ahogyan az ünnepek során a családjaink körében varázslatot, örömet és meleget teremtünk, úgy a munkahelyünkön is törekednünk kell arra, hogy segítők, együttműködő közeget és közösséget formáljunk. Hiszen egy sokszínű és támogató munkahelyi közösség nem csupán a vállalat legfontosabb értékeinek egyike, hanem a legerősebb alapja annak, hogy mindannyian sikeresek lehessünk. Fontos, hogy tisztelettel és nyitottsággal forduljunk egymás felé, tanuljunk egymástól, és közösen építsünk egy befogadó, nyugodt környezetet. Jövőre a három közszolgáltató társaságunk egy cégben egyesül. Az integrációval létrejön a nemzet közlekedési vállalata. Ez hatalmas felelősséget ró mindannyiunkra, de egyúttal lehetőséget is teremt a számunkra. Most még inkább szükség van arra, hogy a szaktudásunk legjavát nyújtva, összefogással tegyük jobbá és erősebbé jelenünket, és ezáltal a jövőnket.

A karácsonyi időszak nemcsak az ünnepi készülődés ideje, hanem egy olyan pillanat is, amikor visszatekinthetünk az elmúlt év eredményeire és kihívásaira. Ez az időszak alkalmat ad arra, hogy megköszönjük egymás munkáját, és felismerjük, milyen fontos szerepet játszik minden egyes munkatárs a közösségünk sikerében.

Kívánjuk, hogy az előttünk álló ünnepek során mindannyian feltöltődjünk minden széppel és jóval, hogy januárban újult energiával térhessünk vissza a következő év kihívásaihoz. Kellemes karácsonyi ünnepeket és sikerekben gazdag új évet kívánunk minden kollégánknak és családjuknak!

Varga Zsuzsanna
főszerkesztő
MÁV-csoport Magazin



38 ÉLETMÓD
Stresszmentes karácsony?
Igen!

Szervezeti változások a MÁV-csoportban

MÁV CSOPORT

A MÁV-csoport struktúrája 2025. január 1-jétől megváltozik: a jövőben 1+3 nagy egységben fogjuk elvégezni a feladatainkat, ezzel létrejön a nemzet közlekedési vállalata. A három nagy egység a pályaműködtetés, a személyszállítás és a szolgáltatóközpont, amelyeknek a tevékenységét egy központi vállalat fogja össze.

Az integráció alapvető célja a magyarországi közösségi közlekedés egységesítése és a profiltiszta leányvállalati struktúra létrehozása. Az új felépítés elősegíti az egységes irányítást és a közlekedési ágak sajátosságainak figyelembevételével kialakított egységes működést.

Az átalakulás különböző mértékben ugyan, de minden kollégánkat érinti. Az átalakítás során a munkavállalókra kiemelt figyelmet fordítunk, hiszen a vállalatcsoport új alapokra helyezett működése elképzelhetetlen elhivatott, magas szakmai felkészültségű munkatársaink nélkül. Éppen ezért december elején minden érintett munkavállaló kézhez kapta a személyre szabott tájékoztatást az új struktúrában rá vonatkozó tudnivalókról (pl. a munkáltató személye, munkafeltételek).

Az új cégcsoportstruktúra lehetőséget ad a hatékonyabb és összehangoltabb feladatvégzésre, ennek megvalósítása a következő időszak feladata lesz. A végeredmény egy, az erőforrásokkal hatékonyan gazdálkodó, költségoptimalizált, az ágazatok erősségeit egymás mellett, egymást támogatva kihasználó közszolgáltató lesz.

„Az átalakulás formai keretei 2025. január 1-jével létrejönnek, addig is köszönöm minden kollégánk munkáját és türelmét. Ugyanakkor a formánál fontosabb a tartalom: az integrációval olyan közlekedési vállalattá akarjuk tenni a MÁV-csoportot, amely többet tud nyújtani utasnak és munkavállalónak egyaránt. Az átszervezés célja nem a létszámcsökkentés, hanem a hatékonyságnövelés. Ehhez pedig mindannyiunkra szükség van.”

Hegyi Zsolt

TUDNIVALÓK AZ EGYES LÉTREJÖVŐ TÁRSASÁGOKRÓL

MÁV Zrt.

A MÁV Zrt. a három nagy szakmai egység munkáját összehangoló, csoportirányító központként fog működni. A jövőben az új Stratégiai Vezérgazgató-helyettesi Szervezet kiemelt feladatai közé tartozik a közösségi közlekedési szolgáltatások integrált, csoportszintű üzletfejlesztési és stratégiai céljainak meghatározása. Bizonyos központosított funkciók kiemelt fontosságúak a jövőbeni hatékony, utasbarát működés szempontjából: ilyen például a létrejövő haváriaközpont, amely felügyeli a közlekedést, működteti a központi személyszállítási fődíszpécséri és haváriaügyeletet, irányítja a rendkívüli események kezelését. Az utastájékoztatói koordináció csoportszinten koordinálja és szervezi a vasúti és autóbusszos statikus és dinamikus utastájékoztatói feladatokat, kapcsolatot tart a végrehajtást végző pályaműködtetési, szolgáltatói utastájékoztatói és forgalmi területekkel.

A MÁV Zrt.-hez fog tartozni a szakterületek csoportszintű összefogása és egyes feladatok ellátása a leányvállalatok számára, valamint az egységes csoportszintű kommunikáció kialakítása.

A központi vállalat szervezete nem kizárólag a jelenlegi MÁV Zrt. munkavállalóiból kerül kialakításra: egyes leányvállalati munkavállalók is erősíteni fogják a szakmai kompetenciákat (pl. kommunikációs, humán, gazdasági és ingatlanterületeken).

MÁV Pályaműködtetési Zrt.

A pályaműködtetési terület MÁV Zrt.-ről történő leválásával önálló társaságként létrejön a MÁV Pályaműködtetési Zrt., amelybe 2025. január 1-jétől a MÁV FKG mellett önálló igazgatóságként betagozódik a MÁV KfV tevékenysége is, és Központi felépítményvizsgáló igazgatóságként működik tovább.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. alapvető feladata önálló tagvállalatként ellátni a pályaműködtetési tevékenységet. A szervezeti felépítése is ezt tükrözi: a pályaműködtetési és beruházási, valamint az általános vezérgazgató-helyettes alá tagozódnak be az egyes szakterületek. Közvetlen vezérgazgató-helyettesi irányítás alatt kialakításra kerül a digitalizációs iroda, melynek feladata az informatikai megrendelőképes vállalati biztosítása, kapcsolattartás a MÁV Zrt. és a MÁV SZK Zrt. informatikai egységei között.

Az Általános Vezérgazgató-helyettesi Szervezethez fog tartozni minden olyan terület, amely az önálló vállalati működéshez szükséges (pl. HR, gazdaság, IT stb.). A humán terület HR-főigazgatóságként működik a jövőben, a munkajoggal és közfoglalkoztatási irodával együtt. A pályavasúti területi igazgatóság területi gazdálkodási szervezetei a kontrolling igazgatósághoz kerülnek. A pályaműködtetési és beruházási vezérgazgató-helyettes szervezetében az alaptevékenység elvégzéséhez szükséges funkciók változatlanok maradnak.

MÁV Személyszállítási Zrt.

A MÁV-START Zrt.-be teljes egészében beolvad a Volánbusz és a MÁV-HÉV Zrt., ezzel létrejön a MÁV Személyszállítási Zrt. Az új, összevont társaság célja, hogy egységes, utasbarát, egyszerűbben igénybe vehető szolgáltatást biztosítson a velünk utazók számára. A három személyszállítási márkanév megmarad, utasaink szóhasználatához igazodva a rövidebb – MÁV, VOLÁN, HÉV – formában.

A MÁV Személyszállítási Zrt.-ben a vasúti és közúti közlekedési feladatok közös műszaki és üzemeltetési vezérgazgató-helyettesi irányítása alá kerülnek, míg a HÉV-ek üzemeltetése ezektől elkülönülő vezérgazgató-helyettesi szervezetben valósul meg. A támogató területek azonban közösek lesznek: a vezérgazgatói közvetlen szervezeti egységek, valamint a gazdasági és működéstámogatási vezérgazgató-helyettesi terület a közúti, vasúti és HÉV-közlekedést egyben kezelik.

MÁV Szolgáltatóközpont Zrt.

A létrejövő új vállalatok háttérszolgáltatásait továbbra is a MÁV SZK Zrt. biztosítja. Az átszervezés során bizonyos operatív feladatok áthelyezése is megtörténik a tagvállalatokból, így például IT-, környezetvédelmi és ingatlanterületeken. Az új működés felállításánál, 2025-ben elképzelhető, hogy a hatékonyabb feladatvégzés megvalósítása érdekében további feladatok is átszervezésre fognak kerülni.

Egyéb tagvállalatok

A jelenlegi integráció során a fent nem említett tagvállalatok (pl. MÁV Rail Tours Kft., Záhony-Port Zrt.) annyiban érintettek, hogy a jövőben a központi szerepet felvevő MÁV Zrt. fogja ezen társaságok munkáját is összehangolni a csoport többi tagjával.



A CÉGNÉV VÁLLALATONKÉNT VÁLTOZIK

A CÉGNEVEK VÁLTOZÁSÁTÓL
FÜGGETLENÜL A HÁROM SZOLGÁLTATÓI
MÁRKA MEGMARAD,
DE AZ ALÁBBI FORMÁBAN:



Rangos elismeréseket vehettek át a volánbuszos munkavállalók



Az év végi kitüntetésátadók sorában idén elsőként a nyugati, majd a központi, végül a keleti régiós elismeréseket kapták meg a Volánbusz munkatársai: a társaság 2024. november 5-én Siófokon 152, másnap Budapesten 142, november 20-án Kecskeméten pedig 205 kitüntetett munkavállalóját köszöntötte. Valamennyien példaképek, olyan kollégák, akikre büszke lehet a vállalat!

Az idei régiós ünnepsorozat nyitóeseményén dr. Mosóczi László, a Volánbusz vezérigazgatója köszöntötte az ünnepelteteket a Balaton partján, a Hotel Azúr rendezvénytermében. Beszédében elsőként a jelenleg mindenkit leginkább foglalkoztató kérdéssről, a MÁV-csoport tagvállalatainak integrációjáról szólt. Kiemelte, hogy bár 2025. január 1-jétől a Volánbusz, a MÁV-START és a MÁV-HÉV egyesülésével MÁV Személyszállítási Zrt. néven új, egységes vállalat jön létre, a munkamennyiség nem lesz kevesebb – sőt, a szolgáltatásfejlesztési célok megvalósítása és a várhatóan egyre növekvő számú utas kiszolgálása még több feladattal jár majd. Az új személyszállítási társaság tehát – jogelődeihez hasonlóan – stabil munkahelyet, kiszámítható, akár az egyes közlekedési ágazatok közötti átjárhatósággal együtt járó szakmai életutat, teljes egészében bejelentett foglalkoztatási jogviszonyt, biztos és mindig időben érkező jövedelmet kínál munkavállalóinak. Az integráció mindannyiunk érdekét szolgálja, hiszen alapvető célunk, hogy magas színvonalú, összehangolt, az utazási igényeket minél inkább kielégítő menetrenddel, könnyen és egyszerűen elérhető közös díjtermékekkel szolgáljunk ki az utasokat, és ezáltal még vonzóbbá tegyük a közösségi közlekedést.

Dr. Mosóczi László ezután számos olyan idei eseményt, eredményt sorolt fel, amelyre a Volánbusz nyugati régiójának munkatársai különösen büszkék lehetnek, az árvízi védekezésben nyújtott közreműködésüktől kezdve az új útdíjfizetési rendszerre, a TRAFFIC egységes

forgalmi szakrendszerre és az egységes pénztári értékesítésre való áttérésen át a fedélzeti elektronikus fizetés bevezetéséig. A régióban is komoly változást jelentett a vármegyei forgalomirányítási rendszer bevezetése, illetve a járműfenntartási üzemek struktúrájának átszervezése, ami a kollégák számára számos többletfeladattal járt. Kitartásuk, lojalitásuk és eredményeik elismerésre méltók. A vezérigazgató köszönetet mondott a kitüntetettek és minden munkavállaló lelkiismeretes, felelősségteljes munkájáért.

A köszöntő után következett az elismerések ünnepélyes átadása. Üzemeltetési főigazgatói dicséretet 23, műszaki főigazgatói dicséretet 26, stratégiai és vállalkozási főigazgatói dicséretet 1, biztonsági igazgatói dicséretet 4, szolgáltatásmenedzsment-igazgatói dicséretet 1 kolléga vehetett át magas színvonalú munkájáért. A balesetmentes közlekedésért elismerésben részesülő autóbusz-vezetők közül 47 munkatárs érte el az 1 millió km-t, 30-an az 1 millió 250 ezer km-t, 10-en az 1,5 millió km-t, 4-en az 1 millió 750 ezer km-t, 5-en pedig a 2 millió km-t. Új rekord is született: Varga Árpád, a Zala Vármegyei Forgalmi Üzem autóbusz-vezetője 2 millió 750 ezer km balesetmentes teljesítése után vonult nyugdíjba idén.

Másnap, a központi régió kitüntetésátadóján a Park Inn By Radisson Budapest hotelben dr. Kormányos László, a Volánbusz műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese mondott ünnepi köszöntőt.

Az integráció kapcsán hangsúlyozta, hogy a három közlekedési cég,

a Volánbusz, a MÁV-START és a MÁV-HÉV tartja mozgásban az országot. A jövő évtől egységesen, de az egyes közlekedési ágazatok sajátosságait szem előtt tartva egy zászló, a MÁV-csoport zászlaja alatt működik tovább e három társaság. Kiegészítjük, támogatjuk egymást – ez már most, az integráció előkészületei során is kiderült. Nagyon jó példa volt erre az idei árvízi védekezés, amely során egymást segítve tudtuk fenntartani a személyszállítási közszolgáltatást a legnehezebb napokon is. A régió munkatársai – a keleti és nyugati számtalan rendezvényen végeztek jelentős szállítási feladatokat.

A nyugati régió ünnepségén felsorolt fejlesztések és átszervezések a központi régióban is sikeresen megvalósultak. Érden, a budapesti agglomerációban és Komárom-Esztergom vármegyében a munkaerőhiányt is sikerült csökkenteni, köszönhetően a bérfejlesztésnek és a B-ről D kategóriás jogosítványra történő képzésnek.

Ezután a központi régiós ünnepségen is a kitüntetések átadása következett: üzemeltetési főigazgatói dicséretet 19, műszaki főigazgatói dicséretet 16, biztonsági igazgatói dicséretet 1 kolléga vehetett át magas színvonalú munkájáért. A balesetmentes közlekedésért elismerésben részesülő autóbusz-vezetők közül 48-an érték el az 1 millió km-t, 33-an az 1 millió 250 ezer km-t, 14-en az 1,5 millió km-t, 8-an az 1 millió 750 ezer km-t, ketten a 2 millió km-t, egy kolléga pedig már 2,5 millió km-t teljesített balesetmentesen.

A keleti régiós kitüntetésátadón, november 20-án a Four Points by Sheraton Kecskemét Hotel és Konferencia-központban dr. Mosóczi László, a Volánbusz vezérigazgatója hangsúlyozta: a volános közöség erős és elkötelezett, minden tagja egy professzionális vállalat elhivatott, magas szintű szaktudással rendelkező, összetartó része, alkotóeleme. Ugyanez igaz a vasúti ágazat munkavállalóira. És közös a célunk is, hiszen nem egymással versengő, hanem egymásra épülő, egymást segítő tevékenységekkel lehet magas színvonalú szolgáltatást

nyújtani az utasoknak. A 2025. január 1-jétől MÁV Személyszállítási Zrt. néven létrejövő, a Volánbuszt, a MÁV-START-ot és a MÁV-HÉV-et magába foglaló új, egységes vállalat megvalósítja az egyes közlekedési módok közötti átjárhatóságot, ezáltal növeli a hazai személyszállítási közszolgáltatások hatékonyságát és színvonalát, még utasbarátabbá téve a szolgáltatást. Mindez természetesen csak a kollégák munkájával, szakértelmével és lojalitásával lehetséges, amire továbbra is számít a társaság.

A keleti régióban is számos fontos esemény és fejlesztés valósult meg ennek az elkötelezett munkának köszönhetően. A kollégák országos összefogásának segítségével immár harmadik alkalommal rendezhettük meg értékmentési programunk legfontosabb rendezvényét, a hatvani retrónapot, ahol ismét több ezer érdeklődő találkozott nosztalgiaflottánk méltán híres muzeális járműveivel. A régió munkatársai is részt vettek a vonat- és HÉV-pótlásban, különböző rendezvények kiemelt szállítási feladataiban. Emellett sikeresen birkóztak meg az országszerte bevezetett fejlesztések és átszervezések többletfeladataival, és ebben az országrészben is számos helyi műszaki fejlesztés valósult meg.

A kecskeméti ünnepségen üzemeltetési főigazgatói dicséretben 30, műszaki főigazgatói dicséretben 32, stratégiai és vállalkozási főigazgatói dicséretben 1, biztonsági igazgatói dicséretben 3 kolléga részesült. A balesetmentes közlekedésért elismerést átvett autóbusz-vezetők közül 67-en érték el az 1 millió km-es, 39-en az 1 millió 250 ezer km-es, 22-en az 1,5 millió km-es, 8-an az 1 millió 750 ezer km-es, ketten a 2 millió km-es, egy munkavállaló pedig a 2,5 millió km-es fokozatot. A kitüntetések átadását követően mindhárom rendezvényen Sipos Péter, az Irigy Hónaljmirigy énekes szórakoztatta a vendégeket, akiket ezután terített asztal és finom falatok vártak.

Ezúton is gratulálunk mind a 499 kitüntetett kollégának!

Volánbusz KIG



Egy érintés, és kész!

Egyszerűbbé vált a pénzkezelés az autóbusz-vezetők számára



Ma már a sarki bolttól a fagyaltoson át a piacig szinte mindenütt lehetséges az elektronikus fizetés. A régóta várt fejlesztés most a Volánbusznál is megvalósult: már valamennyi helyközi járaton vásárolhatnak az utasok jegyet vagy bérletet bankkártyával vagy okoseszközökkel. A készpénzmentes fizetési lehetőség bevezetése az autóbusz-vezetők munkáját is nagyban megkönnyíti!

A Volánbusz 2024 nyarának elején kezdte meg a készpénzmentes fizetés kiterjesztését valamennyi helyközi járatra. A szakemberek összesen kb. 5100 autóbust szereltek fel úgynevezett POS-terminállal, így ősz végétől a helyközi közszolgáltatást ellátó valamennyi buszon elérhetővé vált az elektronikus jegy- és bérletváltás. A fejlesztésnek köszönhetően jelentősen egyszerűbbé vált az autóbusz-vezetők munkája is, hiszen jóval kevesebb készpénzt kell kezelniük.

Minél több utas választja az elektronikus fizetési lehetőséget, annál kevesebb váltópénzről kell gondoskodniuk a kollégáknak, és annál egyszerűbbé válik az elszámolás, illetve az azzal járó papírmunka is. Emellett gyorsul a jegyváltás folyamata, hiszen nem kell a visszajárót számolgatni vagy nagy címletű pénzzel bajlódni, csökken az ebből származó konfliktusok, panaszok száma, és az utasbeszállítás is gördülékenyebb lesz. Az érintett termékek értékesítése után járó jutalékra

természetesen ugyanúgy jogosultak a munkavállalók az elektronikus fizetések után is, mint a készpénzes vásárlások esetén, hátrány tehát nem ér senkit emiatt!

Az utasok is régóta várták már a fejlesztést, hiszen így a járművek fedélzetén sincs feltétlenül szükségük készpénzre, egyetlen érintéssel vásárolhatnak menetjegyet vagy bérletet. A terminálok természetesen nemcsak a bankkártya, hanem a fizetésre alkalmas applikációval rendelkező okoseszközök (telefon, okosóra) használatát is lehetővé teszik. Érdeemes tehát felszálláskor minden utas figyelmébe ajánlani a készpénzmentes fizetési lehetőséget.

Remélhetőleg a fedélzeti elektronikus fizetés bevezetése is hozzájárul ahhoz, hogy egyre többen vegyék igénybe a Volánbusz szolgáltatásait, az autóbusz-vezetők számára pedig jelentős könnyebbséget jelent a készpénzkezeléssel kapcsolatos feladatok számának csökkenése.

Megkezdődött az új jegykiadó automaták telepítése a Volánbusznál is

A Volánbusznál elsőként az Újpest-városkapu autóbusz-állomásra, Kelenföldre és a népligeti állomásra érkeztek meg a kötöttpályás és az autóbuszos utazáshoz egyaránt igénybe vehető termékeket értékesíteni képes, közös jegykiadó automaták a MÁV-csoport legújabb értékesítési fejlesztésének keretében. 2025 első negyedévének végéig 1,1 milliárd forint értékben összesen 110 darab – a busztársaság hálózatán 93, a HÉV-nél 11, a MÁV-START-nál pedig 6 darab – új automatával bővülnek a busszal, HÉV-vel, vonattal utazók jegyvásárlási lehetőségei.



A beruházás során a Volánbusz állomásaira összesen 93 készüléket telepítünk, melyek közül 30 kizárólag bankkártyát fogad el, míg az összes többi a készpénzes és a bankkártyás fizetést egyaránt támogatja. A központi régióba, azaz Pest, Fejér és Komárom-Esztergom vármegyébe 49, a nyugati régióba (Baranyába, Győr-Moson-Sopron vármegyébe, Somogyba, Vas, Veszprém, Tolna és Zala vármegyébe) 15, a keleti régióba (Borsod-Abaúj-Zemplén, Bács-Kiskun, Békés, Csongrád-Csanád, Hajdú-Bihar, Heves, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád és Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyébe) 29 jegykiadó automata érkezik – jellemzően a megyeszékhelyek legnagyobb autóbusz-állomására, illetőleg a megye nagyobb városai. Budapesten az Újpest-városkapu autóbusz-állomásra, Kelenföldre és a népligeti állomásra már megérkezett az első 10 készülék, a napokban a Stadion autóbusz-pályaudvaron és a további fővárosi helyszíneken folytatódik a telepítés.

A jegykiadó automatákból megvásárolhatók a Volánbusz, a MÁV-START és a MÁV-HÉV járataira szóló helyközi menetjegyek és helyjegyek, a vármegye-, illetve országbérletek és ezek kedvezményes változatai, valamint a Vármegye24 és Magyarország24 napijegyek, továbbá a Budapest-bérletek és a BKK napijegy típusú jegyei is. Az automatákból a HÉV-vonalak budapesti szakaszára érvényes vonaljegy típusú jegyek nem vásárolhatók. A beruházással 658-ra nő a telepített automaták száma a cégcsoportnál, tovább javítva az utasok kiszolgálásának színvonalát és erősítve azt a fogyasztói trendet, hogy az utasok egyre nagyobb arányban váltják meg a jegyüket, bérletüket önkiszolgáló felületeken, azaz online csatornákon és az automatáknál. A korábban már üzembe helyezett jegykiadó automaták rendelkezésre állási mutatója idén kiemelkedően magas, közel 97%-os. A jegykiadó automaták listáját a MÁV-csoport vállalatai folyamatosan frissítik internetes elérhetőségeiken.



Megalakul az Országos Haváriaközpont

A rendkívüli forgalmi helyzetek kezelése érdekében jövő év január 1-ig megalakul az Országos Haváriaközpont. Az új szervezet koordinálja a MÁV-csoportnál a zavar elhárításáért felelős végrehajtó szervezetek munkáját. Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója bejelentette: a legfőbb cél, hogy minden utas megfelelő tájékoztatást kapjon a rendkívüli helyzetekben, továbbá átalakul a pótlóbuszok közlekedtetésének a rendszere azért, hogy ha a vasúti közlekedés átmenetileg ellehetetlenül valahol, minél előbb folytatható legyen az utazás a MÁV-csoport autóbuszaival.



Budapesten ülésezett a Magyar–Ukrán Vasúti Határforgalmi Bizottság



Sorozatban negyedik alkalommal Magyarország adott otthont a magyar és az ukrán fél közötti vasútszakmai egyeztetésnek. A Magyar–Ukrán Vasúti Határforgalmi Bizottság XXVI. ülését november 12–14. között Budapesten rendezték meg, ahol a felek a legfontosabb, kétoldalú határforgalmi kérdéseket egyeztetették. A közel 50 főből álló Bizottság egyeztetette az elmúlt év menetrendi adatait, a kocsitartózkodási és mozdonyforduló idők teljesülését, valamint áttekintették a két ország kormányai között az államhatáron keresztül megvalósuló vasúti forgalomról szóló új megállapodás státuszát. A felek tárgyaltak új személyszállító vonatok, útvonalak indításáról, és megállapodtak az új járatok műszaki feltételeiről. A megállapodás értelmében a téli menetrendi időszakról

kezdődően a Csap–Záhony határátmeneti vonalszakaszon további kettő pár, azaz összesen 16 pár vonat közlekedik. Mérőföldkő a két vasúttársaság együttműködésében a Kijev–Budapest közvetlen személyvonat újraindítása, amelynek mihamarabbi megvalósítása céljából a két fél november 20-ig kidolgozza a járat menetrendjét. Az országok közötti vonatforgalom bővítése érdekében az ukrán fél próbavonat indítását kezdeményezte a Budapest–Záhony–Csap–Beregszász viszonylaton még az idén. Az ülésen az Ukrán Vasutak arról is tájékoztatta a magyar felet, hogy várhatóan 2025 harmadik negyedévéig kiépítik Csap és Ungvár között a normál nyomtávú pályát, amelynek köszönhetően megvalósul a Budapest–Csap–Ungvár közötti közvetlen személyforgalom.

Ünnepi járat a harmincéves CAF-kocsik tiszteletére

Az idén harmincéves évfordulójukat ünneplő, spanyol gyártású CAF-kocsikról méltó módon emlékezett meg a MÁV-START: november 16-án és 17-én a sorozat valamennyi típusa egy szerelvényben közlekedett menetrend szerint Budapest és Pécs között, és a fedélzeten a hagyományos vonatokon nem elérhető prémiumszolgáltatásokkal várta az érdeklődőket a vasúttársaság.



lehetett utazni mind a fülkés, mind a termes típusokban, az étkezőkocsiban a spanyol konyha különleges fogásait kóstolhatták meg az utasok. A hálókocsi – most először – fedélzeti Prémium Lounge funkcióban közlekedett a nappali körben. Ennek lényege, hogy a belépés csak az 1+ és 1. osztály utasai számára volt lehetséges, de itt alkalom adódott elvonnulni telefonálni, elfogyasztani egy italt vagy beszélgetni egy ismerőssel. A hálókocsifülkék ezalatt nappali módban voltak. Az úton többen beültek kávézni, emellett népszerű volt a spanyol Estrella sör és a kizárólag a magasabb osztályú utasok számára elérhető CAF30 koktél is. A jegyár a nappali 1. osztályú kocsiban is tartalmazott egy üdítőt vagy kávé. A poggyászkocsiban eredeti gyári rajzokat és korabeli fotókat is tartalmazó tablók segítségével mutatta be a MÁV-START a sorozat múltját és jelenét.

A spanyol gyártmányú CAF-kocsik a kilencvenes évek közepén érkeztek a MÁV-hoz, a kényelmes járművek azóta utasok millióit szállították belföldi és nemzetközi járatokon. A Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles által Besainban és Zaragozában előállított kocsik a MÁV-csoport járműállományának meghatározó tagjai, melyek a beszerzésük időszakában, a kor legmodernebb, innovatív vasúti személykocsijai közé tartoztak. Az elmúlt évek fővizsgáinak eredményeképp a járművek teljesen megújultak, ennek részeként új belső és külső színvilágot kaptak. A 200 km/órás sebességre képes, egyedi formatervezésű CAF-okat nemcsak az utasok, de a vasútbarátok is nagyon kedvelik. Ezek a járművek a MÁV-START flottájának abszolút éllovasai.

A rendezvényen az egyes, vonatonként elérhető szolgáltatások a 16-án közlekedő nappali kör, valamint a 16-án és 17-én közlekedő éjszakai kör Mecsek InterCity vonatain voltak elérhetők. A háló- és fekvőhelyes kocsik szolgáltatásai az éjszakai kör járatán nemcsak megtekinthetők, de egyedülálló módon, belföldi forgalomban is kipróbálhatók voltak, amelyek mellé kiegészítő szolgáltatásokat és lehetőségeket tettek elérhetővé a MÁV-START munkatársai annak érdekében, hogy az utazás különleges és maradandó élmény legyen. A fekvő- és hálókocsikon kívül a vonaton első és másodosztályon is



A sikeres rendezvény a különböző szakterületeken dolgozó munkavállalók felkészültségének és együttműködésének volt köszönhető. Mindehhez folyamatos egyeztetésre és közös munkára volt szükség a Szolgáltatásfejlesztés, az Utasellátó, a Járműbiztosítás, a műszaki területek munkavállalói és a Kommunikáció részéről. Ezekben a rendezvényeken is a legfontosabb az volt, hogy az utas jól érezze magát, a CAF-30 négy járatán körülbelül 1500 embernek tette ezt lehetővé a MÁV-START csapata.

Lelki Egészségnapok



A Támogatlak program csapata harmadik alkalommal szervezte meg a Lelki Egészségnapok rendezvénysorozatát, idén november 20–22. között. A háromnapos program minden eseménye a munkatársak mentális egészségének megőrzését szolgálta, hiszen ez az egyik legfontosabb alapja a hatékony munkavégzésnek és a munkavállalói elkötelezettség fenntartásának.

A Lelki Egészségnapokon a mentális egészség témakörében ismert emberek előadásai, workshop, online és személyes minitréningek, beszélgetések várták az érdeklődőket. Az előadások és minitréningek témáit a munkavállalói igényekre való tekintettel, az előzetes felmérésünkre adott több száz válasz alapján határoztuk meg. Dr. Márky Ádám orvos, mindfulness-kutató a társadalmi normák hatásairól, Risztoz Éva olimpiai bajnok úszó az önmotivációról, dr. Lukács Liza szakpszichológus pedig a kötődési mintákról tartott elgondolkodtató, inspiráló előadást. Koppány Emese motivációtérkép-szakértő workshop keretében mutatott rá a motiváció és teljesítmény összefüggéseire.

A Támogatlak program minitréningjeit egész évben óriási érdeklődés mellett szervezik önkéntes trénerjeink. Idén a Lelki Egészségnapok keretében Pozitív gondolatok – negatív gondolati csapdák; Kiegyensúlyozás? A teljes kimerülés megelőzése; Kommunikáció és együttműködés, valamint Konfliktuskezelés a gyakorlatban címmel hirdettünk minitréningeket, amelyekre többek között Szolnokról, Miskolcra, Zircről, Mórról, Kaposvárról, Szombathelyről, Pusztaszabolcsról és Budapestre jelentkezők, illetve érkeztek személyesen kollégák. A Lelki Egészségnapok rendezvényein mindenféle szakterület képviseltette magát: a programokon részt vett forgalmi szolgálattevő, ügyfélszolgálati munkatárs, pályavasúti előadó, könyvelési koordinátor, IT-alkalmazás üzemeltetési szakértő, raktárgazdálkodó, vasúti szakmai oktató, főpályamester, nemzetközi ügyek szakértője és HR-szakember is.

Nagy örömünkre idén is jelentkeztek olyan munkatársak, akik 12 perces előadásokon megosztották érdekes, inspiráló élettörténetüket. A MÁV-TÉKA programon Dobóczy Tímea, a MÁV-START HR kontrollig- és kompenzáció-koordinátora az idén 80 éves Truman gőzmozdony megóvásáért folytatott munkáját mutatta be. Metzger Antal, a BGOK kiemelt szakmai oktatója a kempő fegyelmezett világáról, az egész életen át tartó fejlődésről és a tudás átadásának fontosságáról mesélt. Tuross Molnár Barbara, a BGOK oktatási szakértője őszintén megosztotta személyes megéléseit a mesterséges megtermékenyítés folyamatáról. Idén a Filmklub résztvevői a megítélés és a megfelelési kényszer témaköréről beszélgettek elgondolkodtató kisjátékfilmek megtekintése után.

Munkatársaink igénye a mentális egészség megőrzése érdekében szervezett programokra megkérdőjelezhetetlen. Beszédes adat, hogy a minitréningeken részt vevő munkatársak száma évente meghaladja az ötszáz főt, és a Lelki Egészségnapok programjairól készült felvételek is ezres nagyságrendű megtekintést érnek el.

Az előadásokról készült felvételek közzétételét a <https://magazin.mavcsoport.hu/> oldal belső, munkavállalói felületén, a Támogatlak rovatban minden eddiginél jobban várják azok a kollégák, akik munkaköri kötelezettségeik miatt nem tudtak idén jelentkezni a Lelki Egészségnapok programjaira.

A Támogatlak program csapata

Szintet lépett a vasútszakmai oktatás Szombathelyen

Novemberben átadták a GYSEV új Oktatási Központját Szombathelyen. A teljesen felújított épületben olyan középiskolás diákokat oktatnak, akik duális képzésben vesznek részt, tehát az elméleti oktatás mellett a GYSEV-nél, a MÁV-nál és a MÁV-START-nál gyakorlati ismereteket is szereznek.

A középfokú duális oktatással az iskolák és a munkáltatók számára megnyílt a lehetőség arra, hogy különböző szakirányokban az iskolát elvégző fiatalok már a szakma gyakorlati alapjainak ismeretében kerülhessenek a munkahelyekre, a munkahelyi közösségek hasznos szereplőiként.

Szombathelyen a vasúti szakképzés csaknem 30 év kihagyás után a GYSEV és a Savaria Technikum és Kollégium együttműködésének köszönhetően vasúti jármű-szerelő technikus képzéssel indult újra 2019-ben. A 2022/23-as tanévtől a MÁV csatlakozásával megkezdődött a MÁV-GYSEV közlekedésautomatikai képzés, majd a 2024–25-ös tanévtől elindulhatott a MÁV, a MÁV-START és a GYSEV közös osztálya közlekedésautomatikai technikusok és vasúti jármű-szerelők képzésével. A szakmai képzéshez az oktatókat és a gyakorlatot a vasútállomások közösen biztosítják. A visszajelzések alapján a tanulók sok hasznos ismerettel gazdagodnak, jól érzik magukat, oktatóik büszkék mind a teljesítményükre, mind pedig a munkához való hozzáállásukra.

A tanulók egyre hosszabb időt töltenek a munkáltatók telephelyén, ezért hiánypótló volt, hogy a vasúti munkahelyeken kívül, oktatási körülmények között is lehetőség legyen komoly szakmai feladatokat elvégezni, gyakorolni; továbbá hogy a munkahelyi elméleti oktatásokat igényes környezetben kaphassák meg a diákok. Ez a gondolat hívta életre egy olyan létesítmény kialakítását, amely egyszerre szolgálja a

tanulók érdekeit, és az együttműködő vállalatok hosszú távú céljait.

A korábbi üzemi épületben létrehozott GYSEV Oktatási Központ a középfokú duális képzés bázisa lesz. A Sas utcában található létesítményben két szinten, közel 550 m²-es hasznos területen kapott helyet a gépészeti műhely, pneumatika-műhely, biztosítóberendezési műhely, közös mérőhelyiség, villamos műhely, két tanterem, felszerelt konyha, valamint zuhanyzó- és öltözőhelyiségek. A kialakításnál nagy figyelmet fordítottak arra, hogy mind a gyakorlati, mind pedig az elméleti képzéshez magas színvonalú berendezések, felszerelések, tantermek álljanak az oktatók és a tanulók rendelkezésére.

A szoros együttműködésnek köszönhetően 2025 januárjától a MÁV-csoport diákjai is a most átadott új Oktatási Központban tanulhatnak, ahol az érintett vállalatok oktatói egymás diákjait is tanítani fogják.

Az új létesítményben a termek egy része még üres, ennek edukatív oka van: a tanulók az oktatók támogatása mellett saját maguk fogják a különböző eszközöket összeszerelni, ezáltal megtanulhatják azok működési mechanizmusát. Az új Oktatási Központ működtetésével az együttműködő vállalatok legfőbb célja a vasutasszakmák iránti érdeklődés megerősítése, a vasútszakmai oktatás modernizálása. A korszerű szakmai környezet elősegíti, hogy a diákok a pozitív élményeik és tapasztalataik alapján jó hírért fogják vinni a képzésnek.





Jelentős fejlesztésen ment keresztül a magyarországi áldozatsegítő hálózat 2024-ben

Jelentős fejlesztésen és fejlődésen ment keresztül a magyarországi áldozatsegítő hálózat az idei évben. 2024-ben öt áldozatsegítő központ (ÁSK), valamint egy áldozatsegítő pont került átadásra. Ilyen mennyiségben még nem nyitott ÁSK-t egy éven belül az Igazságügyi Minisztérium. Emellett egy hasonlóan örömteli hírről is beszámolhatunk: komoly előrelépést jelenthetett be a közelmúltban Tuzson Bence igazságügyi miniszter és Király Nóra, az áldozatsegítő központok kommunikációjáért felelős miniszteri biztos, ugyanis elindul a Miskolci Egyetemen az áldozatsegítésben részt vevő szakemberek képzése és továbbképzése.

Az áldozatsegítő rendszer fejlesztése jelentős mérföldkőhöz érkezett azzal, hogy az Igazságügyi Minisztérium és a Miskolci Egyetem közötti együttműködés révén létrejött az áldozatsegítő szakember szakirányú továbbképzési szak. Ez az előrelépés kulcsfontosságú a bűncselekmények áldozatainak hatékonyabb támogatása érdekében, hiszen lehetőséget biztosít ahhoz, hogy a szakemberek mélyreható ismeretekkel rendelkezzenek az áldozatsegítés különböző területein. „Az Igazságügyi Minisztérium és a Miskolci Egyetem közötti együttműködés az áldozatsegítő szolgálatok szakember-utánpótlásának biztosítását szolgálja. Ennek első állomása a miskolci Állam- és Jogtudományi Karon elinduló áldozatvédelmi szakreferensképzés, amelyen az áldozatsegítés ügye iránt elkötelezettek két félév alatt olyan professzionális színvonalú elméleti és gyakorlati tudást kapnak, ami eddig hiányzott a hazai felsőfokú oktatásból. Az országban egyedülálló kurzus elindítása fontos szakmai elismerése az egyetemen zajló oktatási, kutatási és tudományos munkának. Megalapozza a jövőben tervezett áldozatsegítő szakjogászképzés elindítását, amely az áldozatok jogi képviseletét teheti majd szakszerűbbé” – mondta prof. dr. Horváth Zita, a Miskolci Egyetem rektora.

„Az áldozatsegítés egy alapvető és nélkülözhetetlen szolgáltatás, nem csupán az egyéni sorsokra gyakorol jelentős hatást, hanem a társadalom egészének fejlődéséhez is hozzájárul. Ehhez a munkához különleges emberekre van szükség, és az áldozatsegítő központokban dolgozó emberek kemény munkája és elhivatott tevékenysége nélkül nem lehetne ezt a segítő feladatot elvégezni. A célunk az, hogy az egyetem és a minisztérium szoros együttműködése az áldozatsegítésben dolgozó szakemberek szakmai fejlődésének támogatása mellett

hosszú távon erősítse az egész áldozatsegítő rendszert hazánkban” – fejtette ki dr. Tuzson Bence igazságügyi miniszter. A sérülékeny helyzetben lévő embertársaink támogatása nemcsak az áldozatok közvetlen életminőségét javítja, hanem erősíti a társadalmi kohéziót, és hozzájárul egy biztonságosabb és empatikusabb közösség kialakulásához. Az ilyen rendszerek hatékonyságának növelése folyamatos törekvéseket igényel, hiszen a társadalom és az egyének igényei folyamatosan változnak. A jogszabályi keretek fejlesztése, az áldozatok számára elérhető szolgáltatások bővítése, a rendszer hatékonyabbá tétele továbbra is az áldozatsegítéssel foglalkozók mindennapi munkájának a része lesz.

Igazságügyi Minisztérium
Áldozatsegítő Központ



Innovatív ötletek

A pár éve induló ötletláda-kezdeményezés hatására már több mint ezer ötletgazda fogalmazta meg innovatív javaslatát. Cikksorozatunkban azokról az ötletekről adunk hírt, amelyek jelenleg bevezetés alatt állnak a cégcsoportunk valamelyik szervezeténél. A következőkben három kolléga ismerteti a jóváhagyott, valamint a megvalósult javaslatát.

Vállalati telefon-eszköztakarékosság

Ötletgazda: Gyapka János vezénylő – Volánbusz Zrt. Üzemeltetési Főigazgatóság

Az ötlet, amely a vállalati telefonok eszköztakarékosságára irányul, egy olyan egyszerű, mégis hatékony megoldást javasol, amely nemcsak a vállalati költségek csökkentésében, hanem a munkavállalók mindennapi munkájában is komoly előnyökkel járhat. A forgalmi szolgáltatók jelenleg több, külön-külön használt vállalati telefont dolgoznak annak érdekében, hogy kezeljék a talált tárgyakat és a kapcsolódó ügyeket. Az ötlet lényege, hogy ezen telefonok számát egy darab, központi bejelentkezéssel működő telefonra csökkentsék, amelyet a munkavállalók az adott szolgálat idejére vehetnek át. A telefon beállításai és az elérhető fiókok lehetővé teszik, hogy egyetlen eszközzel végezzék el a szükséges feladatokat. Ez az egyszerűsítés nemcsak kényelmesebbé teszi majd a mindennapi munkát, hanem javítja a munkahelyi hatékonyságot is. A munkatársak tudnák, hogy a szolgálati eszköz mindig elérhető, és egyetlen központilag frissített telefon áll rendelkezésükre, amelyet könnyen nyomon követhetnek, ráadásul minden szükséges funkcióval is fel van vértelve.



Ajtózárási eljárás

Ötletgazda:

Csete Ildikó Mária vezető jegyvizsgáló (belföldi), TSZVI Budapest, SZSZ Győr

„A vontató mozdony típusától függően az IC-kocsikon a mozdonyvezető zárja az ajtókat, azonban ennek biztonsági kockázata van, hiszen amíg a reteszelés meg nem történik, addig bárki kinyithatja az ajtót – akár egy kévsze érkező, rohanó utas is. Ez nem csupán balesetveszélyes, de nehezíti a vezető jegyvizsgáló helyzetét, aki közvetlenül belátja a peront, így gyorsabban észlelheti a veszélyhelyzeteket. A problémára egy hatékonyabb megoldás lenne, ha az ajtókat a vezető jegyvizsgáló zárná és aztán reteszelné a mozdonyvezető, hiszen a jegyvizsgáló jobban átlátja az utasok mozgását és a peron környezetét. Így a jegyvizsgáló képes lenne az utolsó pillanatig biztosítani az ajtók biztonságos zárását, minimálisra csökkentve annak esélyét, hogy valaki kinyissa őket, miután már elindult a vonat. Remélem, hogy ez a megoldás hozzájárul ahhoz, hogy megelőzzük az esetlegesen bekövetkező baleseteket.”



Jegyvásárlási kisokos utasok számára

Ötletgazda: Flammer Miklós jegyvizsgáló (belföldi), TSZVI Budapest, SZSZ Szolnok

„Ahogy minden fedélzeten szolgálatot teljesítő kollégám, úgy én is rengeteg utassal találkozom a munkám során. A nagy számokon túl az is elmondható, hogy gyakorlatilag nincs olyan embertípus, melyet ne ismernék, és a kort tekintve is tekintélyes a szórás.

Azt, hogy a vasúton való utazáshoz érvényes bérlet, jegy stb. megváltása szükséges, azzal mindenki tisztában van, viszont nem egyszer fordult már elő, hogy az utas arról panaszkodott nekem, mennyire nehéz kiigazodni az automaták és az online jegyértékesítési rendszerek felületein. Ez a mondat leginkább a szükséges helyjegy hiányában szokott elhangozni, attól függetlenül, hogy éppen egy digitálisan jól mozgó kamaszról vagy egy kevésbé szakavatott idős emberről van szó. Mivel kötelességünk pótdíjat számolni a jegyhez, ebből adódóan sokszor alakul ki konfliktus, ami nemcsak a szóváltásig terjed, hanem komolyabb fenyegetéseket is szoktunk kapni. Javárészt innen eredeztethető az ötletem, hogy legyen egy online platform, ahol »kisokos« jelleggel fent van minden releváns információ, amelynek segítségével elsajátítható az automatából, illetve az online térben történő jegyvásárlás. Ezzel az ötletemmel, ha csak egy ilyen konfliktust meg tudok előzni, vagy csak egy pótdíjjal kevesebbet kell fizetnie egy utasnak, akkor már megérte megvalósítani az ötletet.”

Akinek a gyermekek és a rászorulóknak segítése rengeteg örömet szerez



Mindannyian ismerjük a mondást: „jobb adni, mint kapni” – különösen akkor, ha testközelből tapasztalhatjuk meg azt az egészen kivételes érzést, amit a csillogó szempárok és a fülig érő mosolyok övezte légkör ad. Ha valakinek, akkor Csendesné Benedek Mónikának aligha kell bemutatni ezt, hiszen immáron tizenöt éve építi azt a közösséget, mely a környéken élő rászorulóknak megsegítését tűzte zászlajára. Mindemellett pedig bő húsz esztendeje biztosítja Siófok állomáson a zavartalan közlekedést, mint külsős forgalmi szolgálattevő.

A rászorulóknak és elesettek helyzetének segítése, valamint ezzel párhuzamosan a vasúton tett szolgálat egy mozgalmas életről és persze egy mindenki számára inspiráló egyénről ad tanúbizonyságot. Miként alakult ki benned a mások iránti segítő szándék?

Az időbeliséget tekintve előbb lettem vasutas, és utána kezdett el formálódni a jótékonykodó énem. 2009-ben egy váratlan élethelyzettel kellett megbirkóznunk, ami komoly lelki terhet rótt a családra, de szerencsére minden jól végződött. Nagyon hálás voltam a sorsnak, ezért úgy éreztem, hogy amennyire csak lehet, én is szeretnék visszaadni a közösbe, illetőleg másoknak is megadni azt az örömet és boldogságot, amely nekem megadatott.

Megannyi formája és módja van a másokon való segítségnek, arról nem is beszélve, hogy összességében mennyi időt és energiát tud erre rászánni az ember. Milyen formában valósul meg nálatok a segítségnyújtás és az adakozás?

A mi segítségnyújtásunk sokrétű, és minden esetben az adott helyzethez igazodik. Az adománygyűjtésben a gyermekek és a családok

támogatása kiemelt helyen szerepel: legyen szó karácsonyi ajándékokról, iskolakezdési csomagokról vagy a mindennapok megélhetéséhez szükséges eszközökről. Emellett, ha egy család krízishelyzetbe kerül, azonnal összefogunk, hogy gyorsan és célzottan segíthessünk – például élelmiszer-csomagokkal, bútorokkal vagy akár szükséges egészségügyi eszközökkel.

Egy zárt Facebook-csoportban zajlik a kommunikáció, ahova először beérkezik az igény, majd akik tevélegesen hozzá tudnak tenni az adott akcióhoz, megszerzik a szükséges dolgokat, és leszerelik a logisztikát. Ezek ad hoc jellegű akciók, viszont vannak a szervezett, jellemzően a gyermekeket és családjaikat célzó kezdeményezések, amelyek a felhívástól kezdve a csoportosításon át a csomagolásig az évek alatt kiváló gyakorlattá értek be.

Hogyan kezdtétek az adakozást?

Itt a Siófok és a Tab környéki települések jórészt kisebb falvak, ahol az átlaghoz képest alacsonyabb keresettel rendelkeznek az emberek, ennélfogva előfordulhat, hogy például a gyermekeknek nem jut ajándék

a fa alá, pedig a szülők mindent megtesznek annak érdekében, hogy meglegyen a havi betevő, viszont sokszor sajnos ez sem elég. Bátran mondhatom, hogy a gyermekek a legtisztább lelkek, ezért nekem az egy külön célkitűzés volt, hogy a lehetőségeinkhez mérten a környéken élő gyerekek mindegyike kaphasson ajándékot a Mikulástól, a Jézuskától.

A legelején a környékbeli óvodákkal és általános iskolákkal vettem fel a kapcsolatot annak érdekében, hogy szervezett, célzott módon tudjunk különböző csomagokat eljuttatni a gyerekeknek. Annyira jól sikerült, hogy a rá következő évben a vasutas kollégákkal a siófoki kórház gyermekosztályának is tudunk mesekönyveket gyűjteni, és ekkor már több önkormányzattal is volt együttműködésünk, amiért sosem lehetek elég hálás annak a mostanra már közel 1300 embernek, akikkel fenntartjuk ezt a missziót.

Kik alkotják a csapatodat?

A csapat magját a család, közeli barátok, kollégák, ismerősök adják, azaz van egy állandó team. Ezenfelül az ő ismerőseik és barátaik, a helyi közösségek, óvodák, iskolák és önkormányzatok is segítő kezet nyújtanak abban, hogy teljeskörűen és a lehető leggyorsabban tudjunk reagálni a különböző megkeresésekre.

Akkor már sokaknak ismerősen csenghet a neved. Jól sejtem?

Mindenféle álszerénység nélkül mondhatom, hogy igen, a nevem sokaknak már ismerősen cseng, éppen ezért nem is szeretném ezt a tevékenységet egyesületbe vagy alapítványba kiszervezni, mert azt látom, hogy az emberek többsége bizalmatlan ezekkel a szervezettel szemben. Tudom, hogy bízhatok a csapatomban és a minket körülvevőkben, és büszkék vagyunk arra, amit együtt építettünk fel, és ahogyan működünk nap mint nap, no meg ahogy kezeljük a megannyi krízishelyzetet. Ez a csapat egy óraszerkezethez hasonlít, ahol a fogaskerekek a segítők, és én próbálok a mozgatórugója lenni.

Jó is, hogy említet a krízishelyzeteket, illetve azok kezelését, hiszen a munkád közben is akad bőven ehhez hasonló tennivaló. Jól gondolom?

Igen. A forgalmi szolgálattevő a forgalom szíve: szervezés, irányítás, végzés, ellenőrzés, de ide sorolnám még általánosságban véve a problémamegoldást is, kiváltképp annak az emberi vetületét. A megfelelő szakmai képzettség elengedhetetlen a szolgálat magas fokú teljesítéséhez, viszont meg kell találnunk a hangot az utasokkal is, ugyanis

értük működik ez az egész rendszer. Ott kell lennünk, tájékoztatnunk őket, meg kell hallgatnunk a panaszaikat, és muszáj higgadtan maradnunk, ami sokszor azért válik igazán nehézé, mert sokan minősíthetetlen stílusban töltik ki rajtunk a haragjukat.

És akkor arról még nem is beszéltünk, hogy mindezt Siófok állomáson kell tető alá hozni.

Valóban, Siófok ebből a szempontból külön kategóriába tartozik, nem meglepő módon a nyári egész napos intenzív utasforgalomnak köszönhetően. A segédtisztai képzés elvégzése után az akkori főnököm nagyon nagy bizalommal volt felém, és kellően határozott volt, hogy Siófokon legyek külsős forgalmista. Ehhez anno külön engedély kellett, amit végül megkaptam. Nem mondanám, hogy az elején ne lettek volna nehéz helyzetek, hogy mit keresek itt nőként, de az azóta eltöltött 20 év talán igazolja azt, hogy mégiscsak jó döntést hozott a főnök úr, és be tudtam váltani a hozzám fűzött reményeket.

Tudnál esetleg egy konkrét példát említeni arra, hogy a civil életben miként tudad hasznosítani a vasútnál elsajátított krízis-, illetve problémakezeléssel összefüggő készségeket?

Mivel egy olyan közösséget alkotunk, ahol mindenkinek szívügye az adakozás, és nem valami púp a hátán, így többnyire egymás tudására támaszkodunk, de igen, van egy konkrét esemény, ami „rögtön és azonnal” jellegű helyzet volt. Egyszer megkerestek minket délután négy óra körül, hogy egy farkastorokkal született gyermekhez légzésfigyelőre lenne szükség, ami aztán este nyolcra meg is érkezett a családdhoz.

Neked és a csapatodnak milyen terveitek vannak a jövőben?

Többször éreztem úgy, hogy túlnőtt rajtam mindez, és valljuk be őszintén, én se leszek már fiatalabb, de egy belső intuíció mindig túllendített a holtpontra. Látom, hogy folyamatosan csatlakoznak hozzánk, egyre bővül az a kör, ami kezdetben pár lelkes és önzetlen ember akciója volt. A szervezésből, logisztikából és több apró folyamatból összeáll munkánk akkor válik teljessé, amikor a csomag, az ajándék stb. eljut az adott családdhoz, és látjuk, hogy mekkora boldogságot jelent ez nekik. Mindezt a saját szememmel látni és megérezni, na ez az, ami erőt ad nekem, és ezt szeretnénk folytatni a jövőben is!

Fajcsák Balázs



„Tudom, hogy bízhatok a csapatomban és a minket körülvevőkben, és büszkék vagyunk arra, amit együtt építettünk fel, és ahogyan működünk nap mint nap, no meg ahogy kezeljük a megannyi krízishelyzetet.”

Bő negyven év és megannyi szolgálat



A vasutasélet általában az elejétől kezdve magával ragadja az embert, de persze az is előfordulhat, hogy útközben alakul ki az az érzés, hogy „igen, itt az én helyem”. Ez utóbbiak táborát erősíti Kispál János Zsolt, aki bő negyven éve áll a vasút szolgálatában, és tudásának, valamint szorgalmának köszönhetően immáron forgalmi koordinátorként tevékenykedik. De volt váltókezelő is, forgalmi szolgálattevő is, sőt ez utóbbi területen még ma-napság is aktív, ha éppen úgy alakulnak a dolgok.

Itt állunk Tar állomáson, te tetőtől talpig egyenruhában, és várjuk az érkező vonatokat. Mesélj, kérlek arról, hogy milyen minőségében vagy most itt, és mitől különleges az itteni szolgálat?

Jelenleg forgalmi szolgálattevőként teljesítek szolgálatot Tar állomáson, kvázi helyettesítőként, illetve besegítőként, ha valaki lebetegszik, vagy ha a beosztás betegségek miatt úgy alakul, hogy a fordulósolgálat üteménél sűrűbben kellene ellátnia az itteni teendőket. A fő profilomat illetően forgalmi koordinátor vagyok Kisterenye állomáson, de mivel megvan a szükséges kvalifikációm, így egyrészt adott,

hogy ha kell, rendelkezésre állok. Egyébként nagyon szívesen vagyok itt, hiszen ennyivel is színesebbek és változatosabbak a mindennapjaim.

Mitől különleges az itteni szolgálat?

Tar állomás azon helyszínek egyike, ahol a személyszállító vonatok keresztezik egymást a Hatvan–Somoskőújfalu vonalon. Mind a sorompó, mind a váltó kézi állítású, így ezeket is kezelni kell, ami a vonatok fogadása és felhatalmazása mellett szintén az én, valamint az itteni kollégák feladata amellet, hogy működtetjük a biztosítóberendezést is.

Ez hogyan néz ki a gyakorlatban?

Egy napközbeni, továbbá az utolsó vonatpár előtti hézagot leszámítva órás ütemben közlekednek erre a vonatok. A menetrend szerint a hatvani oldalból érkezőket fogadjuk először, és utána a Somoskőújfalu felőlieket. Ha bent áll mindkét szerelvény, akkor előbb hatalmazom fel a Hatvan felé tartót, átállítom a váltót, a másik irányba közlekedő vonatot is felhatalmazom az indulásra, és amint kihaladt az állomásról, visszaállítom a váltót, végül feltekerem a sorompót. Így áll össze a folyamat a személyvonatoknál, a tehervonatoknál pedig csak az áthaladást kell biztosítani, hiszen legközelebb Pásztón vagy Nagybátonyban tudnak – adott esetben – megállni vagy várakozni.

Hogyan kerültél kapcsolatba a vasúttal, és miként alakultak az itt eltöltött éveid?

Az érettségi után jelentkeztem főiskolára, fel is vettek, de családi okok miatt úgy döntöttem, hogy nem vágok bele, hanem inkább munkát keresek. Több irányba is érdeklődtem, aztán láttam, hogy számos területen keresnek munkavállalókat a vasúton, így hát egyből jelentkeztem a hatvani főnökségen. A sikeres felvételi után átestem az orvosi vizsgálatokon, majd váltókezelőként kezdtem el dolgozni Hatvan állomáson. Ez még a nagy átépítés előtti időszak volt, viszont amikor a munkálatok befejeződtek, akkor már – sok egyéb más munkakör mellett – nem volt szükség váltókezelőkre, így a feletteseim elküldtek segédtsízi tanfolyamra. A későbbiekben maradtam Hatvanban, egészen pontosan Hatvan-Rendezőn folytattam forgalmi szolgálattevőként, ami az akkori szemmel nézve is – a maival meg pláne – egy elképesztően intenzív üzem volt, ugyanis nemegyszer előfordult, hogy 24 óra alatt nagyjából 1000 kocsi gurítottak le és továbbítottak a különböző irányokba.

Aztán jött egy újabb mérőföldkő változatlan munkakörrel, egyedül a helyszín változott. Pécelre kerültem, ahol akkoriban épült ki egy új típusú Dominó rendszer, azaz egy jteljesen más technológiai struktúrát kellett elsajátítanom. Apró, ennek ellenére mégis számottevő



változás volt, hogy egy idő után átkerültem Isaszegre, ami szinte csak a napi szintű ingázásomra volt ráhatással, ugyanis emiatt egy megállóval hamarabb szálltam le, de a tennivalóim maradtak a régiiek. Ott, Isaszegen már kellően hosszú időszakot töltöttem el ahhoz, hogy azt gondolhassam, egyszer majd innen megyek nyugdíjba, és ezt már biztosra is vettem.

De aztán az események új irányba sodortak. Jól gondolom?

Pontosan! A 80a vonal Rákos és Hatvan közti felújításának keretében kiépült a KÖFI-rendszer, ennél fogva abban a minőségben már nem tudtam ott szolgálatot teljesíteni. Ezzel párhuzamosan viszont az új technológiához értő, no meg persze a helyi viszonyokat jól ismerő emberekre pedig szükség volt, így az akkori főnököm felvetette, hogy végezzem el a tisztképzőt. Először kicsit tartottam a dologtól, de végül gond nélkül teljesítettem a képzést. Az igazi kihívásokkal, illetve gondokkal akkor szembesültem, amikor világgossá vált számomra, hogy mennyire komplex ez a rendszer, és éreztem, hogy nem tudnám a tőlem telhető maximális szakmai nivón teljesíteni a feladataimat, ezért jóval inkább a meglévő tudásomhoz és tapasztalatomhoz illeszkedő területen folytattam a munkát. Ezután kerültem előbb ide, Tarra forgalmistaként, majd nem sokkal ezt követően a kisterenyei állomásfőnök asszonnal egyetértésben lettem forgalmi koordinátor.

Mi pontosan a feladata egy forgalmi koordinátornak itt a 81-es vasútvonalon?

A vonalon lévő állomások három különböző állomásfőnökség alá tartoznak, melyek közül a kisterenyei a mi ernyőszervezetünk. Ez alá tartoznak Nagybátony, Tar és Kisterenye vasútállomások és Mátraverebély, valamint Kisterenye-Bányatelep megállóhelyek. Ez körülbelül ötven munkatársat jelent.

A forgalmi koordinátor titulus azt jelenti, hogy kvázi én vagyok az állomásfőnök forgalmi helyettese. Irányítjuk és felügyeljük az említett három állomáson szolgálatot teljesítő kollégák munkáját, megteszünk az ellenőrzéssel összefüggő kötelezettségeket, ezenkívül szakmai anyagokat, jelentéseket is készítünk a felettes szervezeteinknek.

Miben és mennyiben más ez a munka az eddigiekhez képest?

A mindennapi ritmust figyelembe véve a legnagyobb különbség az, hogy a klasszikus, hétfőtől péntekig tartó nappali munkarend szerint dolgozom, szakmailag pedig az, hogy – fogalmazzunk úgy – piros tollas lettem, szóval most már az én dolgom a szükséges ellenőrzések elvégzése. Mivel 37 éven át az én munkámat ellenőrzték hónapról hónapra, így természetesen ez szokatlan volt az elején, ámbar pontosan tudom, milyen érzések kavarnak ilyenkor a kollégákban. Összességében azonban elmondhatom, hogy abszolút partnerként kezeljük egymást, és ez jó viszonytal is párosul.

Talán mondani se kell, hogy a vasút mellett a családdal és a barátokkal eltöltött minőségi idő szerves részét képezi a harmonikus életnek. Kikkel és miként tudod megosztani a szabadidődet?

A nejemmel három gyermeket neveltünk fel, egytől egyig talpraesett és jól képzett felnőtté váltak, ami hatalmas boldogság a számomra. Sajnos a feleségem a betegsége miatt már nem lehet velünk, de az amúgy is erős családi kötelékünket ez még inkább megerősítette, és hála a szabad hétvégéknek, jóval könnyebb összeegyeztetni a közös programokat.

Fajcsák Balázs

Fotósvonatozás: új színfolt a vasúti turisztikai palettán

Bár a fotózás és a vasúti utazás kapcsolata nem újkeletű, azonban a fotósvonatozást mégis csak az utóbbi évek turisztikai vívmányai közé sorolhatjuk. Itt ugyanis minden számít: „a mozdony, a kocsik, a táj, az útvonal, a háttér, a legjobb fotópontok, ahol a szerelvény tervezetten megáll” – meséli lelkesen Kozák Gergely, a MÁV-START miskolci reszortosa. Ő lassan 3 éve szervez búcsújáratokat, illetve fotós különvonatokat, és a lelkesedése még olyanokat is magával ragad, akik se a fotózásért, se a vonatozásért nem rajonganak.

Hogyan jött az ötlet?

Két éve az egyik járműnek épp lejárt volna a fővizsgája, amikor az az ötletem támadt, hogy az utolsó útját meghirdethetnénk, biztosan sok vasútbarát számára jelentene kuriózumot. Ezt megelőzően ismerkedtem meg a fotósvonatozás fogalmával. 2021 őszén a mi műhelyünkben készítettem fel egy járművet erre a célra. Akkor ezt a műfajt még nem ismertem. A szervező egy kolléga volt, aki látva az érdeklődésemet, meghívott. Nagyon megtetszett, és elhatároztam, hogy én is szeretnék ilyen utakat szervezni.

Magad is szoktál vasúti fotókat készíteni?

Mindig is érdekelt a vasúti kocsik műszaki háttere. 2005-ben szereztem be az első digitális fényképezőgépet, így végre korlátlan lehetőségem

nyílt arra, hogy megörökítem a részleteket. Kérdezték is gyakran tőlem: „már megint a csavarokat fotózod?” De nemcsak a látvány, hanem a hang is lenyűgöz. Régen diktafonnal többórnyi hangfelvételeket készítettem a mozdonyokról. Szergejé volt a leghosszabb, annak ugyanis 6-8 óra után sikerült úgy rögzítenem a hangját, hogy kiszűrjek minden más zavaró hatást. Ha megjelent valami érdekesség, rögtön az járt a fejemben, hogy megörökítem a látványt, a hangzást.

A fényképezésnél eleinte az motivált, hogy az összes vontatójárműről legyen fotó, majd az, hogy legyen róla több is. Nem tervezett felvételeket készítettem, úgy kaptam le őket, ahogy és ahol értem. A képek feldolgozása sok időt vesz igénybe, de szerencsére megszerezem típus, pályaszám, helyszín szerint.

Milyen utakat szerveztél idáig?

2022 februárjában kezdődött tehát a BDdf vezérlőkocsi utolsó darabjának, a 318-as pályaszámú járműnek a búcsújával. 2022 októberében a pozna Bo és Bko sorozatú kocsikat vonták ki a forgalomból. Én eredetileg egy búcsújáratra gondoltam, ám a vállalat felkarolta az ötletet, és végül egész hétvégén közlekedett egy négykocsis szerelvény. 2023-ban a kék Bhv kocsik miskolci búcsúját, majd a tiszújvárosi bezárás előtti járatot szerveztük. Négy fotósvonatot is indítottunk: Székesfehérvár és Tamási között, a Miskolc–Hidasnémeti útvonalon, ami a bezárt vonalat is érintette, a Dombóvár–Hidas–Bonyhád, valamint a Budapest–Kisterenye szakaszon.

Ki a célközönség, kik vesznek részt ezeken a programokon?

Sok a vasutas, de sok civil is eljön ezekre a programokra, ám azokat is várjuk, akik csupán az utazás élményéért tartanak velünk. Volt olyan utasunk is, aki le se szállt fotózni vagy hallgatni a mozdony hangját, ő nem ezért jött.

Mitől lesz sikeres a fotósvonatozás műfaja?

Igyekszünk minél több különlegességet beleszőni a programba. Mindig nagy sikert arat, ha az útvonal olyan szakaszokat is érint, ahol ma már nem vagy ritkán közlekednek személyvonatok. A mozdonyok és a kocsiritkaságok is sokakat vonzanak. A Mátrakerülő fotósvonaton egyik érdekessége például a legöregebb és egyetlen régi köntösbe bújít Szili volt. A Mecsek lábánál pedig Mazsola húzta a szerelvényt, ráadásul azon a vonalon található egy, Magyarországon ritkaságnak számító, 610 méteres alagút is. A Dácsiával a Hegyalján a program nemcsak a bezárt szakasz miatt volt érdekes, hanem ez alkalommal egy Ikarus 280-as, illetve néhány 30-40 éves Mercedes is kísérte a vonatot, ami számos alkalommal remek fotótémát kínált. Sőt a buszra is át lehetett szállni.

Milyen nehézségekkel talákoztatok a szervezés során?

Bevallom, voltak kudarcaink. Az első különvonatnál nem volt ültőhelybiztosítás, így egy később érkező 4 fős család nem tudott együtt leülni. Volt olyan fotósvonaton, ahol késés miatt egy rövidebb útvonalat kellett választanunk. Ezzel kapcsolatban is voltak negatív visszhangok. Ám nekünk ilyenkor mindenkire tekintettel kell lennünk, hiszen más meg a hazaúton a vonatot késte volna le. A szervezéskor egyébként az veszi el a legtöbb időt, amíg megtervezzük, hogy milyen kocsikkal közlekedjen a szerelvény, mit érdemes fényképezni, melyek a legjobb fotóhelyek, és feltérképezzük, hogy mire lehetne igény. Ráadásul sok tényező befolyásolhatja a megvalósulást. Egy alkalommal a tervezett utat azért kellett lemondanunk, mert egy már bezárt szakaszon ellopták a síneket. Nyilván mi is folyton tanulunk ezekből a helyzetekből.

Melyik a legemlékezetesebb fotósvonaton-élményed?

Nincs konkrét, inkább azt említeném, amikor valakitől pozitív visszajelzés érkezik. Amikor valaki azt mondja, mindegy, hogy hova szervezed az utat, engem felírhat az utókorra, mert mindenképpen jövök. Sokan megemlítik, hogy a kiadványban rengeteg hasznos információ van. Minden utas kap ugyanis egy kis füzetet, amelyből tájékozódhat a pontos programról, az útvonarról, a mozdony és a kocsik műszaki hátteréről, történetéről, a fotópontokról.

Milyen terveitek vannak a közeljövőre?

Ebben a hónapban két különvonat is indul. December 1-jén egy Mikulás tematikájú utazásra invitáltuk a kisgyerekes családokat, míg 28-án ugyanazon a vonalon – a Miskolc Tiszai pályaudvar és Ládi-rakodó között – ugyanazzal a M28 1022 + Bzmt + Bzx + BDzx kocsioszeállítással inkább a felnőttek érdeklődésére számítottunk. Az egyébként már önmagában is különlegesség, hogy az M28-as szerelvényt húz, hiszen ezek a 60-as években közlekedtek olyan mellékvonalakon, amelyek ma már nem is léteznek. Ráadásul Miskolcon belül olyan szakaszon közlekedik a járat, ahol személyvonat nem jár, sőt tehervonat is ritkán. Tavaszra is vannak már tervek, hamarosan konkrétumokat is tudunk majd közölni.

Nagy feladat lehet a szervezés, vannak segítőid?

Szikora László, volt vasutas kollégám az események beharangozásában támogat, valamint a nagyobbik fiamra, az öt éves Olivérre is támaszkodhatok mindenben, aki most már rendszeresen elkísér ezekre az utakra. Még tanulja a műfajt, de már most remek ötletei vannak, és ügyel a részletekre is. Neki jutott eszébe a télapójárat előtt, hogy miként különböztessük meg a laktóérzékenyek csomagját, amit ő osztogatott. De azt is ő találta ki, hogy készítsünk díszeket. Egyébként is minden érdekli, ami a kismozdonyhoz kapcsolódik. Úgy tűnik, sikerült megfertőznöm.

Gyerekként te is vasutasnak készültél?

Elég kicsi voltam, amikor megtetszett a vasút, és ez azóta sem múlt el. Emlékszem, a nagypámmal mentünk iskola után a Tiszai állomásra vonatokat nézni. A testvérem mozdonyvezető, és fiatalabb korunkban sokáig együtt jártuk az országot, szinte minden vasútvonalon megfordultunk. Az egyetem után rögtön a vasútnál kezdtem a pályafutásom, ennek most már 18 éve.

Völgyi Katalin



Egri pénztárosaink is csillagos ötösre vizsgáztak emberségből

„A Volánbusz büszke lehet Bozóné Szekeres Zsuzsára és Daragó Zoltánra!” – írta utasunk, akit párjával együtt egy szabad ég alatt eltöltendő éjszakától mentettek meg egri pénztáros kolléganőink. Addig kutattak, amíg találtak szállást az utolsó szegedi csatlakozást önhibájukon kívül lekéső utasoknak, és Zsuzsa még el is fuvarozta őket oda. Kolléganőnk elmondta, ha az utolsó pillanatban nem sikerült volna megoldani a hoppon maradt utasok helyzetét, akkor ő bizony hazavitte volna őket magához éjszakára. Hogyne lennének büszkék rájuk – sokkal többet tettek, mint ami elvárható!

Utasunk és a férje Szilvásváradról egri átszállással szeretett volna eljutni Szegedre. Időben, 13 óra után indultak, de egy tragikus közúti baleset és az azzal járó útlezárás miatt több mint kétórás késéssel érkeztek az egri autóbusz-állomásra, így lekésték az utolsó járatot is, amivel – átszállással – még aznap hazaérhettek volna. Kétségbeesve kértek segítséget a pénztárban dolgozó kollégáinktól, hogy segítsenek alternatív eljutási lehetőséget találni. Bozóné Szekeres Zsuzsa így mesél az ezután történetekről:

Hiába böngésztük a menetrendet és a vasúti csatlakozásokat a kolléganőmmel, Daragó Zoltánnal, sajnos aznap már semmiképp sem tudtuk hazajutni az utasaink. Ismerősök és helyismeret hiányában úgy döntöttek, hogy a pályaudvaron, a váróteremben töltik az éjszakát. Erre azonban nem volt mód, hiszen este 11 és hajnal 4 óra között bezárunk, legfeljebb a csillagos ég alatt éjszakázhattak volna. Eszembe jutott, hogy a vasútállomáson van olcsó szállás, de hiába hívtuk az ottani ügyeletet folyamatosan, nem sikerült elérnünk őket. Hosszú idő után derült ki, hogy nincs már szabad helyük. Ekkor már nagyon dolgozott bennem a segíteni akarás, kértem a lányom segítségét is. Sajnos csak olyan szállást találtunk, ahonnan bonyolult lett volna hajnalban visszajutniuk az állomásra. Végül a kolléganőm talált egy közeli apartmant, de utasaink továbbra is aggódtak azon, hogy tudnak majd visszatérni kora reggel. Mivel már éppen zártunk, mondtam nekik, hogy várjanak egy percet, itt áll a kocsim, elviszem őket. Direkt úgy mentem, hogy megjegyezhesék, hogyan juthatnak vissza egy néhány perces sétával. A helyszínen megvártam velük a szállásadót is.

Sokkal többet tettek az utasokért, mint ami elvárható vagy éppen munkaköri feladat.

Valóban nagyon hálásak voltak, de számomra, számunkra teljesen természetes volt, hogy segítünk. A sikeres szállásfoglalást megelőzően már azon gondolkodtam, hogy az éppen otthon lévő egyetemista lányomat megkérem, aludjon a nővéreéknél, és akkor nálunk felszabadul egy szoba. Én bizony hazavittem volna őket magamhoz, ha másként nem megy! De nemcsak ebben az esetben, hanem mindig megpróbálunk segíteni a bajba jutott embereknek.

Meséljen!

Két hete például egy szlovák autóbusz vezetője érkezett kétségbeesve, hogy lerobbant az autóbusza Egerben, de nem ismert itt senkit. A Volánbuszon belül nem tudtunk segíteni, de addig telefonáltam, amíg találtam egy magáncéget, amely segített „bebikázni” a buszt. Időpont-ra kellett szállítania a csoportot. Másnap visszaérve a sofőr elmondta, hogy a segítségünknek köszönhetően időben odaérték a programokra. Fizettünk már buszjegyet is – Jászapátiban akart leszállni egy fiatal srác, de elaludt a buszon, és nem volt pénze, hogy visszamenjen. Megvettük neki a jegyet, és elláttuk tanáccsal, hogyan és mikor tud hazajutni. A váróban síró éhes gyermeknek vajás kenyeret adtunk, mert nem voltak már nyitva a boltok a környéken. Rengeteget telefonálunk azok miatt az utasok miatt is, akik a buszon felejtik és nálunk keresik a holmijukat. Amikor a bőrönd a Pestről érkező utas nélkül

megy tovább Kazincbarcikára, mert a buszon felejtette, akkor bizony nagy megnyugvást jelent számára, hogy mi kapcsolatba tudunk lépni az autóbusz-vezetővel, és megszervezzük a visszajuttatást. De hasonló esetek tucatjával történnek. Nekem is jólesik, ha tudok, tudunk segíteni, hiszen én is nagyon hálás lennék, ha én vagy a családtagjaim segítséget kapnának másoktól, ha valami nyugtalanító, váratlan esemény történne velem/velünk.

Régóta volános? Megvan a kellő rutin mindehhez?

2013 júniusától vagyok a Volánbusznál, illetve jogelődjeimnél. Az itt dolgozó testvérem biztatására évekkor korábban beadtam az önéletrajzom. Először két hétig takarítóként dolgoztam, aztán megüresedett egy hely a pénztárban, és átjöhettem ide. A kollégák segítettek, az első héten csak néztem, mit és hogyan csinálnak, aztán beültem a helyükre, és ők figyelték, segítettek az én munkámat egy ideig, aztán már ment egyedül is. Érdekel is nagyon, így gyorsan megtanultam.

Mik a jövőre vonatkozó tervei? Ezt szeretné csinálni hosszú ideig?

Én már nem szeretnék elmenni innen a nyugdíjig sehova! Nagyon jó a kollektíva, mindent meg tudunk beszélni, a beosztásokat is összehangoljuk, megbeszéljük, ha bárkinek bármi gondja van.

És közben segítenek a bajba jutott utasoknak is. Gondolom, a családjában is hasonló attitűd uralkodik.

Igyekszünk. A családban is az összetartás a jellemző. Én is ezt a példát láttam, remélem, ők is követik. Három lányom van, egyikük a közvetlen kolléganőm. Volt egy kis kihagyás – született két gyermeke, az unokáim –, de több éve itt dolgozik a pénztárban ő is.

Hogyan tud kikapcsolódnia, lazítani?

A kolléganőimmel utazom legszívesebben, ez nálunk már hagyomány. Először csak túrázgattunk a környéken. Egy március 15-i ünnepnapon a felsőtárkányi erdőben kezdődött. Nagyon jó éreztük magunkat a kiránduláson, és eldöntöttük, hogy megismételjük, amikor csak tudjuk. Először csak belföldön utaztunk, de egyikünknek az volt az álma, hogy eljusson Rómába. Elkezdtem kutatni a neten, találtam repülőjegyet nagyon kedvező áron, és megszerveztük az utat. Voltunk azóta Párizsban, Máltán, Athénban, Szlovákiában – oda már a férjeinket is vittük – és Milánóban is. Legutóbb Székesfehérvárra kirándultunk. Az utazásainkat mindig úgy szervezzük, hogy költséghatékonyak legyenek. Egyébként is csak néhány napos utak ezek, hiszen a pénztárnak is működnie kell.

No meg a bajba jutott utasoknak is kell a segítség! „Bozóné Szekeres Zsuzsa önzetlen segítségéért nem fogadott el semmilyen viszonzást tőlünk! Tiszta szívből köszönöm az önzetlen, kedves magatartását! A Volánbusz büszke lehet rá és kolléganőjére, csillagos ötösre vizsgáztak!” – zárta köszönőlevelét utasunk.

Hát persze, hogy büszkék vagyunk rájuk!

Volánbusz KIG

SIKERES VOLT A MÁV-CSOPORT ADVENTI RENDEZVÉNYE

December 1-jén, a Magyar Vasúttörténeti Parkban megtartottuk az adventi rendezvényünket, amely felejthetetlen élményeket nyújtott kollégáinknak és családtagjaiknak. Az esemény helyszínét ünnepi fények, karácsonyi zene és a forralt bor illata tette varázslatosá. Az adventi vásár különleges hangulatban telt, hiszen kollégáink nemcsak résztvevőként, hanem árusként is hozzájárultak az esemény sikeréhez. A gyerekeknek szóló koncertek mellett kézműves foglalkozások és népi játékok is vártak a kisebbekre. A korcsolyázást kedvelők sem maradtak program nélkül: a jégpálya egész nap nyitva állt, és sokan élvezték a csúszkálást az ünnepi dallamok kíséretében. Minden résztvevő vendégünk volt egy rántott húsos szendvicse és egy pohár kakaóra vagy teára. Ezen kívül a jégpálya mellett lehetőség volt finom ételek és italok vásárlására is, de emellett az Utasellátó étkezőkocsija is számos finomsággal várta a rendezvényre kilátogató családokat.



Hat településen összesen 20 darab elektromos meghajtású Ikarus 120e autóbust állít forgalomba a Volánbusz



Újabb 20 darab környezetkímélő, tisztán elektromos meghajtású, Ikarus 120e típusú autóbust érkeznek a Volánbusz flottájába. Az Energiaügyi Minisztérium és a Széchenyi Egyetemi Csoporthoz tartozó HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. támogatásával Balatonfüreden, Hajdúszoboszlón, Keszthelyen, Komáromban, Komlón és Tatán zöldül a helyi autóbust-állomány. A járműveket az Ikarus Csoport szállíthatja, az erről szóló megállapodást 2024. október 29-én írták alá a felek.

Tovább folytatódik a sikeres Zöld Busz Program: a budapesti agglomeráció és hat vármegyeszékhely után hamarosan hat kisebb városban is alternatív meghajtású, környezetkímélő járművekkel korszerűsödik a helyi közlekedés. A Volánbusz és a Mobiliti Volánbusz Kft. konzorciuma több mint 4,4 milliárd forintos támogatást nyert a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. pályázatán, így – az Energiaügyi Minisztérium és a HUMDA százszázalékos támogatásával – jövő év első felében Balatonfüreden 3, Hajdúszoboszlón 1, Keszthelyen 1, Komáromban 2, Komlón 7, Tatán pedig 6 darab új, tisztán elektromos meghajtású autóbust állhat forgalomba. A járművek leszállítására a szerződés aláírásától számítva 12 hónap áll rendelkezésre, azonban előteljesítésre is van lehetőség. Az autóbustszokhoz szükséges töltő-infrastruktúra kiépítésére 80 százalékos hozzájárulást nyert a pályázaton a busztársaság konzorciumi partnere, a Mobiliti Volánbusz Kft., amely az MVM Mobiliti Kft. és a Volánbusz közös vállalata.

A teljes hosszban alacsony padlós Ikarus 120e elektromos buszok 30 ülő és 55 álló utas egyidejű szállítására alkalmasak, és egy feltöltéssel akár 300 kilométert is képesek megtenni. A légkondicionált és kiegészítő dizelfűtéssel rendelkező járművek kerekesszék, illetve

babakocsi elhelyezésére kialakított hellyel, a felszállást segítő rámpával, elektronikus utastájékoztató rendszerrel, fedélzeti kamera-rendszerrel, valamint USB-töltőpontokkal biztosítják az utasok színvonalas és biztonságos utazását. A járművek üzemanyag-ellátását a Mobiliti Volánbusz Kft. által telepített, nagy teljesítményű töltőberendezések fogják biztosítani a települések Volánbusz-telephelyén vagy autóbust-állomáson.

Az új járművekkel kiváltott dízelbuszok selejtezésével évente összesen 850 tonnával csökkenhet a szén-dioxid-kibocsátás az érintett településeken.

Az autóbustszok szállításáról szóló szerződés aláírásának ünnepélyes bejelentésén Weingartner Balázs, a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. igazgatósági elnöke hangsúlyozta: „A világban ma egy új ipari forradalom zajlik, amely egyértelműen a zöldátállásról szól, ami alapvetően érinti a mobilitást és a közösségi közlekedést is. Magyarország időben lépett, és a munkánkhoz köszönhetően jól állunk, tudni kell, hogy aki ebben a folyamatban nem vesz részt, az lemarad és kimarad. Az elektromos buszok üzembe helyezése fontos mérföldkő a hazai közlekedés zöldítésében, és jelentős lépés a fenntartható jövő felé. A Zöld Busz Program célja, hogy modern, környezetbarát megoldásokkal csökkentsük a kibocsátást, és javítsuk a közösségi közlekedés minőségét Magyarországon. Ezek a beruházások nemcsak a környezetvédelem érdekében fontosak, hanem gazdaságilag is előnyösek a fenntartható fejlődés szempontjából. Az ezekkel az új járművekkel évente megtakarított 855 tonna szén-dioxid csaknem 15 ezer kifejlett lombos fa éves szén-dioxid-megkötésének felel meg. A számítások szerint húsz elektromos autóbust villanyárammal történő tankolása csaknem 136 millió forinttal kerül

kevesebbe, mint ugyanennyi hagyományos hajtásláncú autóbust gázolajjal történő tankolása.”

Dr. Mosóczi László, a Volánbusz Zrt. vezérigazgatója elmondta: „A MÁV-csoport tagjaként a Volánbusz – a vállalatcsoport fenntarthatósági célkitűzéseivel összhangban – évek óta kiemelt figyelmet fordít a környezetterhelés csökkentésére és a fenntarthatóság megvalósítására. Az autóbust-állomány fiatalítása mellett a közlekedés folyamatos zöldítésére, fejlesztésére is törekszünk, és ennek érdekében új, korszerű, környezetkímélő járműveket, köztük alternatív meghajtású, lokálisan alacsony vagy zéró károsanyag-kibocsátású buszokat állítunk forgalomba. Az Ikarus elektromos járművei Székesfehérváron már bizonyítottak, hiszen 2022 nyara óta mintegy 1,35 millió kilométert tettek meg utasaink és szakembereink nagy meglepedésére, most pedig újabb hat településen korszerűsítik az állományunkat. A zöldflotta fejlesztése ezután is folytatódik: 2026-ban érkezik a Volánbusz első hidrogén-üzemanyagcellás autóbustja, a helyi közlekedést kiszolgáló járműállományunkat a jövőben – további támogatások igénybevételel – kibocsátásmentes buszokkal tervezzük bővíteni, és a helyközi közlekedésben is fokozatosan nő majd a »tisztá«, kibocsátásmentes autóbustok aránya.”

Fehér Roland Zoltán, az Ikarus cégcsoport vezérigazgatója hozzátette: „Nagy büszkeséggel tölt el minket, hogy a Zöld Busz Program

keretében ismét lehetőségünk van hozzájárulni a hazai közlekedés zöldítéséhez, hiszen hat magyar városban újabb 20 környezetbarát elektromos buszunk állhat forgalomba. Az Ikarus 130 éves története során mindig az innováció vezérelte fejlesztéseinket, ennek köszönhetjük, hogy nemcsak itthon, hanem nemzetközi szinten is sikeresen képviseljük a magyar buszgyártás élvonalát.”

A HUMDA által koordinált Zöld Busz Program keretében a busztársaság eddig összesen 100 elektromos autóbust állított forgalomba a főváros vonzáskörzetében, valamint Székesfehérvár, Zalaegerszeg, Győr, Eger, Szolnok és Szeged helyi közlekedésében. Az e-bust-flotta – a dízelüzemű járművek kiváltásával – jelenleg évente mintegy 5500 tonna szén-dioxidtól mentesíti az érintett települések levegőjét, ami hozzávetőleg 2000 személygépkocsi éves kibocsátásának felel meg. Az elektromos járművek forgalomba állásuk óta már csaknem 10,3 millió kilométert tettek meg, mind az utasok, mind a szakemberek és az autóbust-vezetők elégedettek voltak velük. Az újabb 20 darab elektromos busz beszerzésével az e-flotta 20 százalékkal bővül, ami évente további 850 tonna szén-dioxiddal alacsonyabb környezetterhelést jelent, valamint korszerűbb, kényelmesebb, csendesebb szolgáltatást biztosít a hat város lakosai és utasai számára.

Volánbusz KIG



„Rendkívüli érzés ilyen magas kitüntetésben részesülni”

A Volánbusz Zrt.-nél, illetve a társaság jogelőd cégeinél több mint négy évtizede dolgozik Hitch György működéstámogatási csoportvezető, aki hosszú pályafutása alatt több vezetői munkakörben is kamatoztatta kiemelkedő szakmai tudását. Lelkiismeretes, megbízható és példamutató munkájáért Községi Közlekedési díjat kapott a 74. vasutason. Vele beszélgettünk a pályafutásáról és a közlekedési szakma iránti elkötelezettségéről.

Nagyon hosszú az a szakmai életút, amellyel Ön rendelkezik. Hogyan indult a karrierje?

Még a főiskola első évében szegődtem a Volánhoz a nyári gyakorlaton. A közlekedési vállalat tanulmányi szerződést kötött velem, így nyáron a második és a harmadik év után is ide jöttem dolgozni. Megtetszett a közösség, érdekesnek találtam a munkát, így itt ragadtam, és felelősségteljes feladatokat kaptam. Akkortájt alakult át Tatabányán a helyi közlekedés, ebben a munkában én is részt vehettem, sőt a szakdolgozatomban is ezt a témát választottam. Végül a főiskola után, 1982. szeptember 1-jén kötöttem a Volán 18. számú vállalatával munkaszerződést. Azóta is töretlen a munkaviszonyom.

Mi motiválta, amikor fiatalon az autóbusz-közlekedést választotta?

Csakúgy, mint a fiúk többségét, gyermekkoromban engem is minden érdekelt, ami gurul. Édesanyám a KPM Közúti Igazgatóságán dolgozott

könyvelőként, így a gimnáziumi évek alatt a nyári szünetekben itt dolgozhattam diákmunkásként. Hídkorlátokat, szegélyköveket festettem, KRESZ-táblákat szereltem, útszéljelző bójákat ástam a földbe, gallyakat nyestem, persze jobbra csak lábatlankodtam, gondos felügyelet mellett. Nagyon élveztem minden napot. A közlekedés iránti vonzalmam kitartónak bizonyult. Azzal, hogy bepillantást nyertem a kulisszák mögé, az érdeklődésem idővel a járművekről a közlekedés felé, annak működtetése, fenntartása, megszervezése felé fordult. A tatai Eötvös József Gimnáziumban matematika–fizika szakra jártam. Matematikából többek között operációkutatást és gráfelméletet is tanultuk, ami később meghatározta a pályaválasztást. A matematikának ez a része ezúttal adott nekem a közlekedési rendszerek működtetése, szervezése iránti érdeklődésem kibontakoztatásához, egyben a közösségi közlekedés felé irányította a figyelmem. Mire a IV. osztály végére értünk, nem volt

kérdés, hogy a gimnázium után a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (MÜTF) Üzemeltetési Karára adjam be a jelentkezésem. Az viszont fejtörést okozott, hogy a vasútiüzemi és a gépjárműüzemi szakok közül melyik legyen a választott. A közúti közlekedést akkor nagyobb kihívásnak tartottam, élményeim is jobbra innen voltak, így végül 1979. szeptember 1-től a MÜTF gépjárműüzemi szakának boldog hallgatója lettem.

Hol, milyen területen kezdte a pályafutását, és hogyan lépett előre a szakmai ranglétrán?

A főiskolán informatikát, azon belül rendszerszervezést és programozást is tanultunk. A Volánnál a kezdeti években ezekből az ismeretekből kamatoztattam a legtöbbet. Pályafutásomat menetrendi előadóként kezdtem. Az időközben Vértes Volán Vállalatra átkeresztelt cégnek még informatikai osztálya sem volt, a számítástechnika gyerekcipőben járt. Pályakezdőként jól tudtam kamatoztatni a főiskolán frissen szerzett tudásomat. Úgy éreztem, hogy fontos és felelősségteljes munkám van, megtaláltam a helyem, megbecsültek a kollégák, ami önbizalmat adott. Az évek alatt menetrendi csoportvezető, majd személyszállítási osztályvezető, később forgalmi igazgató lettem, amihez az is kellett, hogy az előttem dolgozó generációból sokan nyugdíjba vonultak. A 2000-es években átalakítottuk a Vértes Volán Zrt. szervezetét, mindenki számára átláthatóvá tettük a működést, megteremtettük a kontrollokat, amihez a szervezői tapasztalatok és a rohamtempóban fejlődő informatikai háttér adott alapot. A 2010-es években következett a közlekedési központok létrehozása. Már kabinetvezetőként közreműködtem a Vértes Volán és az Alba Volán beolvadásával létrejövő Középnugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. létrehozásában. A Volán-társaságok beolvasztása a Volánbusz Zrt.-be újabb jelentős fordulatot hozott az életemben, ahol ismét a szervezői készségeket tudom elsősorban kamatoztatni.

Milyen feladatot lát el alapvetően a stratégiai és vállalkozási működéstámogatás?

A Stratégiai és Vállalkozási Főigazgatóság több alszervezetből áll. A főigazgatóság feladatai közé tartozik például országszerte a városok részére végzett helyi menetrend szerinti közszolgáltatások szervezése, a nagyobb munkáltatók részére a dolgozóik napi rendszeres szállítását végző szerződéses járatok üzemeltetése, vonatpótló járatok indítása, különjáratok közlekedtetése, idegenforgalmi szolgáltatások nyújtása, különböző partnerek részére üzemanyagot értékesítésük. Hasonlóan fontos és kiemelt feladat a járműfejlesztések végrehajtása, a társaság feladatainak ellátásához szükséges autóbuszok beszerzése.

Csoportvezetőként mi feladata?

A működéstámogatási csoport az egyes szervezeti egységek tevékenységét segíti elő, támogatja, koordinálja az ügymeneteket. Igyekezünk a felesleges terheket levenni a szervezeti egységek válláról, hogy a szakmai feladatokra összpontosíthassanak. Ezek közé tartozik például az üzleti tervek összeállítása, a kontrollingjelentések készítése, a HR-ügyek intézése, az adatszolgáltatások koordinálása, közreműködünk levelek összeállításában, szerződések, előterjesztések készítésében, jóváhagyásában. Csoportvezetőként ezt a munkát koordinálom. Leginkább a feladatok szervezésében, adatszolgáltatások teljesítésében, az előterjesztések véglegesítésében, ügyintézésében tudom hasznosítani magam.

Mennyien dolgoznak az Ön osztályán?

Kicsi a csapatunk, három kollégából áll, de tökéletesen kiegészítjük egymást, mindenkor számíthatunk a másokra. Ugyanez igaz a főigazgatóság teljes személyi állományára is. Kiváló, összetartó kollektíva a miénk, egyszerű vezetőkkel és mind emberileg, mind szakmai tudásban, helytállásban kimagasló munkatársakkal. Örülök, hogy ehhez a csapathoz tartozhatok.

Meglepte a díj, milyen érzés volt átvenni?

A kitüntetés váratlanul ért. Ekkora közösségben, mint a MÁV-csoport ilyen magas elismerésben részesülni rendkívüli érzés. Köszönöm

mindenkinek, aki úgy gondolta, hogy érdemes vagyok rá. Köszönöm annak a sok kollégának is, akikkel valaha együtt dolgoztam, és akikkel jelenleg is együtt dolgozunk, mert a kollektíva támogatása nélkül ez az elismerés nem jöhetett volna létre. Hiszek abban, hogy a társaság eredményeit egyedül nem, csak a közösség ereje, együttműködése által lehet elérni, így ez az elismerés a kollégáimnak éppúgy szól, mint nekem. Hálával tartozom a családomnak is, amiért a nehézségek idején is mindenkor mellettém álltak és segítettek.

A munka fáradalmait hogyan pihen ki, szabadidejében mivel foglalkozik szívesen?

Tatán kertés házban lakunk, szeretek a kertben dolgozni, és egyre több élményt nyújt a természet közelsége. Jövőre – ha nyugdíjba vonulok – talán még több időm lesz erre. Lányaink már önálló életet élnek, a feleségemmel szeretünk kerékpározni, kutyát sétáltatni és nap mint nap felfedezni a körülöttünk levő természeti szépségeket. Csendesebb pillanatokban pedig jólesik a szoba sarkában halk zene mellett egy újság vagy egy könyv társasága.

Véleménye szerint a fiatalok mennyire érdeklődnek a közlekedési pályára, konkrétan az autóbuszos közlekedés iránt?

Régen is így volt, és most is azt látom, hogy az autóbuszok közelsége továbbra is nagy vonzerő sok fiatal számára. Több ismerősöm pályakezdőként az autóbusz-vezetői hivatást választotta. Néhányan idővel sajnos továbbállnak, és kamionra ülnek. Később aztán megtapasztalják a nehézségeket is, és sokan visszatérnek, főleg családalapításkor. A Volánbusz kiszámítható munkalehetőséget kínál. Aki felelősségteljesen gondolkodik, az hosszú távon ezt értékeli, de fiatalon még nem mindenkinél ez az elsődleges.

Putsay Gábor



70 éves a magyar vasúti járműgyártás egyik legsikeresebb mozdonya



A MÁV M44-es vagy közismertebb nevén a „Bobó” mozdony a magyar vasúti ipar egyik sikeres típusa, amely több évtizeden keresztül meghatározta a hazai vontatási kapacitást és technikai fejlődést. Az M44-es mozdony az 1950-es évek elején született meg, pontosabban 1954-ben gördült ki az első példány a Ganz-MÁVAG kapuján. A típusfejlesztés során cél volt egy univerzális, megbízható és egyszerűen karbantartható dízel-villamos mozdony létrehozása, amely képes tehervonatok és kisebb személyvonatok vontatására egyaránt.

Ez a mozdony volt abban az időben a MÁV legnagyobb teljesítményű dízel-vontatójárműve, amely a könnyű tehervonati és közepes tolatószolgálat számára készült. A mozdonyba beépített dízelmotor egyenáramú fődinamót hajt, amely a két forgóvázban elhelyezett, négy kerékpárt fogaskerék-áttétellel hajtó, marokcsapágyas vontatómotor számára fejleszti a villamos energiát. Az egy vezetőfülkés mozdony – a tolatási szolgálatban célszerűen – jobb és bal oldalról vezethető. A mozdony jól sikerült konstrukcióját bizonyítja, hogy beszerzése 1971-ig folytatódott. A MÁV részére 200 darab M44 sorozatú mozdony készült. Kisebb-nagyobb módosításokkal a lengyel, a jugoszláv és a szovjet, valamint a távoli koreai vasutak hálózatán is megjelentek, öregbítve az akkori magyar vasúti járműgyártás jó hírnevét.

Korszerűsítések

Az ezredfordulóra a műszaki fejlődés és az üzemeltetői igények a mozdonytípus korszerűsítését tették szükségessé, amelyet először a GYSEV soproni karbantartó műhelyében, később a MÁV Szolnoki Járműjavítóban végeztek el, a nagyobb teljesítményű és korszerűbb motorok

beépítése mellett a teljes járművet rekonstruálva. Sopronban 2008-ig 14, Szolnokon pedig 40 darab felújított mozdony készült el, ugyanakkor az eredeti kivitelű járművek is nagy darabszámban dolgoznak még a hazai vonalakon, hirdelve a magyar vasúti szakemberek és az egykori hazai vasúti járműgyártás sikereit és eredményességét.

A magyar iparvasutakon legkevesebb 129 darab A25-ös szolgált, ezek egy részét mára már törölték az állományból. A mozdonyok 4 tengelyes, 600 LE teljesítményű, 62 tonna össztömegű dízel-villamos járművek, melyek elsősorban tolatási célokra készültek, azonban 80 km/h végsebességük széles körű felhasználási területet biztosított számukra a kisebb és közepes terhelésű tehervonati szolgálatban is. Kezdetben, a fűtésmentes időszakokban személy-, sőt gyorsvonatokat is továbbítottak.

A mozdonyok igen sikeresnek bizonyultak, 1954 és 1976 között a típusból összesen 926 darab készült. A MÁV mintegy 200 darabos állománya mellett a hazai vonalakon a GYSEV, a HÉV és igen sok iparvállalat hálózatán is közlekedtek, illetve ma is sikerrel teljesítenek szolgálatot.



Az M44-es mozdony szerepe a magyar vasúton

Az M44-es típusú mozdonyokat kezdetben főként rendezőállomásokon és iparvágányokon használták, ahol a nagy vontatási képesség és a megbízhatóság kiemelt fontossággal bírt. Azonban az M44-esek gyakran kisebb távolságú tehervonatok és elővárosi személyvonatokat is kiszolgáltak, különösen ott, ahol a felsővezeték kiépítése nem történt meg.

A '70-es és '80-as évek során az M44-es mozdony az ipari létesítményekben is egyre inkább elterjedt. Számos példány dolgozott például a bányákban és különböző gyárak területén, ahol nagy szükség volt az iparvágányokon történő hatékony szállításra. A típus kiváló munkabírása és sokoldalúsága miatt több nagy ipari vállalat is alkalmazta ezt a mozdonyt a saját szállítási szükségleteihez.

Modernizációs törekvések

A '90-es évek elején, a rendszerváltás után a magyar vasút átfogó korszerűsítési programot indított, amelyben a régebbi típusú dízelmozdonyokat próbálták leváltani vagy korszerűsíteni. Az M44-es mozdony modernizációja során több példányt átalakítottak, hogy megfeleljenek a korszerű elvárásoknak, ami a gazdaságos üzemeltetést és a környezetvédelmi normákat illeti.

Néhány mozdonyra modernebb motorokat szereltek fel, illetve az elektronikát és a vezérlést is átdolgozták. Ezek az átalakítások hozzájárultak ahhoz, hogy az M44-es továbbra is hatékonyan szolgálhassa a MÁV és az ipari partnerek érdekeit. Míg több helyen lecserélték a típust korszerűbb, nagyobb teljesítményű dízel- vagy villanymozdonyokra, az M44-es azonban bizonyos speciális feladatokra továbbra is kiválóan alkalmas maradt.

Az M44-es mozdony kultusza és jelentősége

Az évek során az M44-es mozdony nemcsak technikai eszközként, hanem egyfajta ikonként is jelentőséggel bírt a magyar vasútbarátok és vasúti dolgozók körében. Sok vasutas generáció nőtt fel ezen a típuson, és a „Bobó” becenév is az egyfajta szeretet és tisztelet jeleként rögzült a köztudatban. A mozdony jellegzetes, robusztus megjelenése és masszív szerkezete egy olyan időszakot idéz fel, amikor a magyar vasútipar önállósága és technikai fejlődése példaértékűnek számított a régióban.

A MÁV M44-es mozdony a 70 éves fennállása alatt jelentős mértékben hozzájárult a magyar vasúti közlekedés és ipar fejlődéséhez. A „Bobó” a vasúti munkások, vasútbarátok és ipari dolgozók körében egyaránt elismerést és tiszteletet vívott ki.

A gyártó MÁVAG, illetve Ganz-MÁVAG DVM2 gyári típusjelű mozdonya egyértelműen a második világháború utáni magyar vasúti járműgyártás legsikeresebb típusa, mely nemcsak idehaza, de számos külföldi országban is nagy számban futott, és jelentős részük fut a mai napig is. Egyszerű robusztus szerkezete és megbízhatósága miatt igen kedvelt, és kifejlesztésének idején a kategóriájában világviszonylatban is az egyik legjobban sikerült típusnak számított.

Az M44-es története arra is rávilágít, hogy egy jól megtervezett technika mennyire tartós és rugalmas tud lenni, ha megfelelően karbantartják és ápolják. A magyar vasút ezzel a mozdonytípussal nemcsak technikai sikert ért el, hanem egy olyan kulturális ikont is megalkotott, amely évtizedek múlva is emlékeztetni fog minket az ipari és vasúti múlt örökségére.

Molnár Zsolt

2024-ben is KIEMELT CÉL VOLT a BALESETMEGELŐZÉS

A vasúti balesetek számának visszaszorítása érdekében 2022 áprilisában indult el a MÁV vasútbiztonsági kampánya **Érj haza biztonságban!** címmel. A harmadik éve zajló intenzív balesetmegelőzési kampány idén újabb eszközökkel bővült annak érdekében, hogy minél hatékonyabban hívjuk fel a figyelmet a szabálykövető közlekedés fontosságára.

A kommunikációs kampány a lakosság általános edukálását tűzte ki célul, elsősorban a figyelemfelkeltés és a közlekedési morál javítása érdekében. 2022 óta országosan mintegy negyven helyszínen találkozhatunk az óriásplakátokkal, amelyek arra figyelmeztetik a közlekedőket, hogy vasúti átjáróhoz közelednek. A www.mav.hu/erjhaza oldalon elrettentő baleseti helyszíni fotókat, vasútbiztonsági információkat és a saját készítésű balesetmegelőzési témájú, edukatív filmjeinket mutatjuk be. A mozdonyvezetők nyílt levélben fordultak a közúti közlekedőkhöz, hiszen fel kell hívnunk a figyelmet a munkatársainkat és az utasokat ért traumákra is, amelyeket a balesetek során szenvedtek el. Balesetmegelőző rádióspotok kerültek adásba országos rádiók reklámsávjaiban, amelyhez rádiós egyesületek is csatlakoztak. Nyáron a balatoni vasúti átjárók közelében, az Erzsébet-táborokban, a Velencei-tó környékén, ősszel pedig családi rendezvényeken tartottunk balesetmegelőzési célú kitelepüléseket, amelyek során gyermekeket, családokat tanítottunk a legfontosabb vasútbiztonsági szabályokra.

A balesetmegelőzési tevékenység hatékonysága nagyon nehezen mérhető, hiszen a balesetek számának alakulását rendkívül sok tényező befolyásolhatja, azonban az kétségtelen tény, hogy 2023-ban egyharmadával kevesebb baleset történt vasúti átjárókban a MÁV hálózatán, mint 2022-ben, és tavaly a halálos áldozatok száma is az egynegyedére csökkent. A statisztika kedvező alakulása ellenére a balesetmegelőzési tevékenység idén fontos elemekkel bővült.

Az idei évtől a kép megjelenítésére alkalmas fedélzeti monitorokon, illetve vágányvégi kijelzőkön balesetmegelőzési üzeneteket teszünk

közé utasainknak. A nyári szünet előtti időszakban zajlott a MÁV és az ORFK–Országos Balesetmegelőzési Bizottság közös gyermekrajz-pályázata. A pályázó iskolások tíz közlekedési helyzet közül választhattak, ezeknek az áttekintése során megismerték azokat a legfontosabb közlekedési szabályokat, amelyeknek a megszegése balesethez vezethet. Härtlein Károlynak, a BME Fizikai Intézet mesteroktatójának közreműködésével SÍN-TÉR címmel ismeretterjesztő filmeket készítettünk, amelyekben felhívjuk a figyelmet a szabálykövető közlekedés fontosságára és a tiltott helyen tartózkodás veszélyeire az elsodrás, a fékút és az áramütés témaköreiben. Az Oktatási Hivatallal együttműködve az iskolákba is eljuttattuk az ismeretterjesztő filmeket, illetve azok felkerültek a Nemzeti Köznevelési Portál médiatárába, és már a tananyagban is elérhetők. Év végén a Pest vármegyei vasúti átjárókban figyelmeztető táblák kihelyezését kezdjük meg, amelyeken szerepel a veszélyhelyzet esetén hívandó – közvetlenül a forgalomhoz befutó – telefonszám, illetve a helyszín pontos beazonosítása érdekében a vasútvonal és a vasúti átjáró száma. Vasútbiztonsági témában idén is számos sajtóközlemény, Facebook-bejegyzés, TikTok-videó jelent meg, amelyeket óriási eléréssel tettünk közzé.

Köszönjük a vasútbiztonság szakembereinek, mozdonyvezető kollégáinknak és a sok más területen tevékenykedő munkatársunknak a balesetmegelőzési tevékenységben vállalt jelentős erőfeszítéseit!

A MÁV vasútbiztonsági kampányát a karácsonyi időszakban és természetesen jövőre is folytatjuk.

Fuchs Adrienn

Mozdonyvezetőként mentett életeket

Bolla Géza nyugdíjas mozdonyvezető csaknem harminc évig volt szolgálatban vontatójárművön. Balesetek elhárításáért és életmentésért három alkalommal részesült vezetői elismerésben és kitüntetésben.

A szolgálati lapja szerint pályafutása idején három alkalommal kapott kitüntetést, illetve elismerést balesetelhárítási tevékenységéért. Elmondaná, hogy mely esetek voltak ezek?

A MÁV-nál pontosan 34 évet és 176 napot dolgoztam, ebből 28 évet voltam mozdonyvezető szolgálatban. Egész pályafutásom alatt naplót vezettem, ebből világosan kiderül, hogy melyek voltak azok az események, amikor sikerült nagyobb balesetet elhárítanom. Még az első időszakban, 1970. október 14-én egy személyvonatot továbbítottam Miskolc felé, a 12 kocsis szerelvényen körülbelül nyolcszáz utas tartózkodott. Gödöllő és Aszód között állomástávolsági közlekedés volt érvényben, mégis amikor elhagytam Gödöllő állomást, a nyílt vonalon egy ott veszteglő tehervonatot vettem észre. Az erőteljes gyorsfékezésnél az ujjaim szinte rátapadtak a fékezőkarra, a tehervonattól néhány méterre sikerült megállítanom a szerelvényt. Óriási szerencse, hogy ez az eset egyenes szakaszon történt, nem kanyarban. Ezt követően, 1986. november 16-án sikerült megakadályoznom egy balesetet: Oroszlányból 1500 tonnás szénvonatot továbbítottam, és Környe után a ködös idő ellenére észrevettem, hogy egy másik tehervonat jön velem szembe. Három méterre álltunk meg egymástól. Akkor vasútigazgatói elismerésben részesültem. A harmadik esetet én csak a vasút ellen elkövetett merényletnek nevezem, mert 1989. április 30-án az általam továbbított személyvonat előtt zúzottkő és vascsövek voltak keresztben elhelyezve a vágányon. Igazgatói elismerő oklevélben részesültem a szolgálati helyen kifejtett balesetelhárítási tevékenységért.

Hogyan került kapcsolatba a vasúttal, és miért a mozdonyvezetői pályát választotta?

A nagybátyám 1951-ben, nyolcéves koromban vitt el a mozdonyára. A MÁV-nál dolgoztam lakatosként, másodfűtőként és gépkezelőként, de 1966-ban mozdonyvezető-tanulónak jelentkeztem. Először gőzmozdonyt vezettem, 1969-ben pedig a villamos mozdonyra is lettem a szakvizsgát.

Voltak halálos gázolásai, hogyan dolgozta fel ezeket az eseteket?

Sajnos hét személyi sérüléses balesetnek voltam részese, ebből kettő volt halálos gázolás, egyszer pedig én sérültem meg, mert egy helytelen váltóállítás miatt annak a mozdonynak tolatott egy szerelvény, amelyen szolgálatot teljesítettem. Szörnyű volt a két gázolás, mindkét esetben sokkot kaptam, gyomorgörcsöm volt, és sírtam. Időnként álmomban is élem kerül a két ember arca. Ilyen esetben egy ideig más munkakörbe kérheti magát az ember, de amint lehetett, visszaültem a mozdonyra. Amíg „nem tértem magamhoz”, motorszínben voltam beosztott tartalékos.

Putsay Gábor



Karácsonykor is érj haza biztonságban!



VONATTAL A NAGY-SZUNDA-SZIGETEKEN

Jáva Indonézia ezernyi szigete közül a legjelentősebb. Rajta terül el az ország fővárosa, Jakarta, része a pacifikus tűzgyűrűnek, kávétermő tájait pedig harmincnolc vulkán teszi még különlegesebbé. Szumátrával, Borneóval és Celebesszel együtt alkotják a Nagy-Szunda-szigeteket, esőerdői számos ritka állat- és növényfajnak adnak otthont. Jávát vasút szeli át, így a nyugati csücsöktől egészen Banyuwangiig el lehet jutni vonattal, amely már határos Balival, hiszen a két szigetet alig négy kilométer választja el egymástól. Benke Máté úti beszámolóját olvashatják.

Jakartai tartózkodásomat mindenképpen szerettem volna kiegészíteni a sziget szerteágazó megismerésével, így Yogyakarta-ba indultam – természetesen vonattal, hogy felfedezzem a buddhista Borobudur és a hindu Prambanan több mint ezer éve épült templomegyütteseit.

Az ember hajlamos rá, hogy idealizálja azokat a helyeket, amelyeket másfél-két hét erejéig nyaralás céljából meglátogat, egy rövid út alatt azonban nem lehet kiismerni egy országot vagy egy egész népet. Hogy hiteles expozíciót nyerjünk, mélyen alá kell merülnünk a helyi kultúrába, egészen a rögválóságig, csak ezek után vonhatók le biztos lábakon álló következtetések. Írásomban a körülbelül 600 km-es Jakarta–Yogyakarta táv levonatozásáról és a közben szerzett élményeimről írok rövid összefoglalót, mindvégig bízva abban, hogy az olvasók is úgy érzik majd: Indonézia rejtélyes, magával ragadó vidék.

Jakarta, a kiindulópont

Jakartai szállásomtól színes és kontrasztos útszakasz vezetett a vasútállomásig – a változatos küllemű, palából és bádogból épült nyomornegyedek sora mögé felhőkarcolók sokasága festett szürrealis háttérképet. Minden romos építmény apró, utcafronti előterében egy-egy árus tevékenykedett – leginkább a helyiek kiszolgálására, az autótól mellett pedig két keréken vontatható vagy robogókkal egybeépített pultok változtak szempillantás alatt éttermekké, éppen ott, ahová leparkoltak velük. Az állomásépületet egy hatalmas piac vette körül, én pedig azonnal belevetettem magam az alkudozásba, és vidáman hagytam, hogy a helyiek mérhetetlen szeretettel, de rendre átverjenek 50-100 forinttal.



„Kedves Utasaink! Gyönyörködjenek a természetben és Indonézia páratlan építészeti örökségében!” – hangzott a fedélzeti beköszönő

Az előre, interneten megváltott vonatjegyet a vasútállomáson egy ún. boarding pass-ra kellett cserélni, amit automaták állítottak elő egészen egyszerűen és gyorsan. Ezzel a QR-kóddal ellátott beszállókártyával már a peronra léphettem, ahol szép sorjában, kocsiosztályok szerint állt a teljes szerelvény. A beszállás kicsi, földre helyezhető fémlépcsőkről történt, ugyanis a vasúti kocsik ajtajai magasabban helyezkedtek el, mint a peron. A jegyem economy osztályra szólt, így kissé szűkös ülésben, de csak helyiekkel tehettem meg a körülbelül 7 órás utat. Az itt élők rendkívül kedvesek, és ritkán látnak európai embert, ezért nagy kedvvel rántották elő telefonjaikat, és készítettek közös fényképeket a legváratlanabb helyzetekben. A fedélzet kellemesnek mondható, noha a kocsi, amelyben ültem, itt harmadosztályként funkcionál. Masszív műbőr ülések, folyamatos étel- és italfelszolgálat, klimatizált tér, így gördültünk keskeny nyomtávon Yogyakarta felé. A vasúti kocsik ajtajaira csupán egy tolózárat szereltek, az utasoktól pedig annyit kértek, hogy azt – a saját biztonságuk érdekében – ne nyitogassák menet közben.

Az állomásról kifelé haladva fémlemezről és fából összekalapált kunyhók ismételt rengetege sorakozott, a zöldegyűrtől pultjain pedig tömegtelen mennyiségű banánfűrt, érett papaya, langsat és mangosztán csillogott az egyenlítői napfényben. Az ember el sem tudja képzelni, hogy e rengeteg árut miként adják el a helyiek, de nem feledhető, hogy Jáva a világ egyik legsűrűbben lakott területe.

Az ablakból látható eseményrészletek, az arcok és a táj, amely mindezt keretezte, elkápráztattak: játszódozó gyerekek a sínek mellett, rizsföldek, azok mentén legelésző juhok és marhák, hófehér kócsagok, felduzzasztott vízben gázoló emberek, fák között megbúvó temető, a sírokon esernyő, szeméthegek és mosoly, furcsa, de ez mind-mind olyasmi, amelyek miatt egyre jobban megszerettem a szigeten élőket.

Bandung felé haladva a vonat felfelé kapaszkodott, így sokkal zöldebbé és színtesebbé vált a föld. A teraszos táblákat ősi, de jól működő módszerrel árasztották el, az üde zöld rizsszalakra pedig papaya- és banánsor vetett finom, hálószerű árnyékok. A frangipáni virágok mézzel vonták be az útvonalat, mert édes illatuk elképesztő erővel tört át minden nemkívánatos szagot, ami elterelhetné volna a figyelmemet.

Érkezés Yogyakarta-ba

A járdák romosak és veszélyesek, az utcai szekérpultok köré ósdi energiatakarékos égők vonnak halvány, hideg fénybuborékokat. „Yogya” nem sokat változott a nyolc évvel ezelőtti látogatásom óta, a város mégsem hagyható ki, ha erre jár az ember: itt található Borobudur, a világ legnagyobb buddhista építménye és Prambanan 1100 éves hindu templomegyüttese.

A világ legnagyobb buddhista szentélye

A sztúppakkal csipkézett mandalaalpra 800 körül megalkotott templom története vadregényes. Elkészültét követően körülbelül 200 évig használták, végül hátrahagyták, így a területet teljesen visszavetete az őserdő, és majd ezer éven keresztül csak szájról szájra terjedő legendák szóltak a Bumisegoro falu közelében rejtőző ősi építményről. 1811 körül Stamford Raffles brit főkirályzó tett kísérletet az emlékmű felfedezésére, mert jávai körútja során a helyi lakosoktól tudomást szerzett a létezéséről. A feladatra Hermann Cornelius holland mérnököt kérte fel, aki 200 ember segítségével kiszabadította Borobudurt a dzsungel fogságából. Azóta több rekonstrukción is átesett az épület, jelenleg az UNESCO világörökségi listáján szereplő, egyedi kulturális érték.

Prambanan

A yogyakartai Tugu vasútállomásról busszal lehet a legegyszerűbben kijutni a hindu építményig, ami egy hosszú, egyenes út végén tárul először a látogatók szeme elé. Prambanan a maga monumentalitásával és a faragott falak részletgazdagságával minden varázst magához von, amire egy épület képes lehet, a hinduizmus iránt érdeklődőknek pedig szakrális élmény körbejárni az egykor több száz kőalkotásnak otthont adó területet. A három központi épületet a hinduizmus három fő istenének, Brahmának, a teremtőnek, Visnunak, a fenntartónak, valamint Sivanak, a pusztítónak és újratekertőnek szentelték. Siva templomában négy helyiség található, amelyek négy oldalról, négy különböző lépcsősorról közelíthetők meg, így láthattam Visnu vagy az elefántfejű Ganesha szobrát is.

A fekete andezittemplomokat laposra vágott frangipáni fák szegélyezik, szirmaikat a szélben ezrével kavargatja a levegő. Éppen egy ilyen életre kelt akvarellfestményben indultam el a buszmegálló felé. A kifelé vezető út mentén mocsoktól és szegénységtől megterhelt bódéhalmok álltak, köztük szeméten kapirgáló csirkékkel, én pedig próbáltam átérzeni, értelmezni mindazt, amit az elmúlt hetekben tapasztaltam. Az itt élők összességében nem rosszabbak vagy jobbak, mint mi, de biztosan sokat mosolyognak, nyitottsággal fordulnak az idegenek felé, nem toporzékolnak, nem sietnek, és egészen sok bennük a szeretet.

Benke Máté



A FARMOTOROS IKARUS-PROTOTÍPUSOK

Álomautóbuszok egyenesen az asztalfiókból



Október elején óriási sikerrel rendezték meg az Ikarus-találkozót Ferihegyen, ahol olyan restaurált buszokat is lehetett látni, amelyeket az 1950–1960-as években gyártottak. E járművek elsősorban külső megjelenésük alapján szolgáltak rá a „legendás” jelzőre, formaviláguk ma is lenyűgöző. A maguk idejében azonban ezek csak hétköznapi buszok voltak, ugyanakkor az Ikarus mátyásföldi üzemében „álmjárművek” is készültek...

Az ötvenes évek elején az Ikarus-gyárban két típus készült, az önhordó karosszériás Ikarus 30-as, amely mindössze negyven utast szállíthatott, illetve a hatvanszemélyes, alváz-as Ikarus 60-as. Az egyre növekvő igényeket azonban e kétféle busszal nem tudták kielégíteni, szükség lett volna nagyobb befogadóképességű járműre is. Ráadásul e típusok szűk és alacsony belső tere miatt az utasok okkal érezhették magukat „szorult helyzetben”, ami például a budapesti csúcsforgalomban csak fokozódott, sokan fel sem fértek a buszokra, fűrtökben lógtak az ajtóknál, és öltre mentek egy-egy talpalatnyi helyért is.

Az ősfarások

Nem csoda, hogy amikor a buszgyár új típusát, az Ikarus 66-ost (amelynek teljesen más külseje volt, mint a hasonló nevű, 1959-től sorozatgyártott busznak) beharangozta a sajtó, sokan reménykedtek abban, hogy a megjelenésében is újszerű jármű megoldja a zsúfoltság problémáját. „Motorját hátul helyezik el és teljesen elszigetelik a motor zaját. Az új autóbusz kis önsúlya ellenére nagy befogadóképességű lesz: csúcsforgalom idején száztizen is utazhatnak rajta. Egyidejűleg elkészítik ennek az autóbusz-típusnak a trolibusz-változatát is és legyártják a városközi forgalomra berendezett típusát. Az »Ikarus 66« sorozatgyártását a terv szerint a jövő évben kezdik meg” – írta az Esti Budapest című lap 1952 áprilisában, csak hogy ennek a fele sem volt igaz. Tény, hogy három hónappal később megkezdte a próbaútját a valóban modern külsejű, önhordó karosszériás, farmotoros busz, de az Esti Budapest ekkor már csak „80-85 férőhelyesként” említette, de továbbra is fenntartva az 1953-ban

induló sorozatgyártást. Csakhogy az új busz a sikeres próbaútjak ellenére is prototípus maradt, a trolit meg szóba sem került; egy évvel később Mátyásföldön ugyanis a hasonló felépítésű távolsági busz, az Ikarus 55-ös első példányát építették, amelyből kettő is készült, még a 66-osnál is futurisztikusabb kivitelben. A tervező, P. Horváth György a busz fényszóróit elrejtette a jármű homloklalában, amely csillogott-villogott a számos krómozott elemről, illetve a különféle jelzőfényforrásoktól. Noha az Ikarus 55-ös sorozatgyártása elkezdődött 1954-ben, csak újabb tíz darab született, aztán évekig semmi. Az Ikarus 55-ösöket nagy számban – és az eredetihez képest megváltozott külsejűvel, takarékosabb kivitelben – csak 1957-től kezdték gyártani, két évvel később pedig megjelent a típus városi változatának, az Ikarus 66-osoknak a sorozatgyártása is. A kicsik homloklalán a fényszórók elhelyezése 1960-ban módosult,



és tulajdonképpen csak ekkor született meg a ma már klasszikusként emlegetett „faros Ikarus” végleges változata, amelyből 1973-ig majdnem 20 ezer darabot gyártottak.

555: a három szám nem hozott szerencsét

Az Ikarus 55-ös történetéből is kiténik, de egyéb jelek is arra utalnak, hogy az autóbuszgyár csak az ötvenes évek végétől vált valóban jelentőssé – főleg ami a kreativitást és az innovációt illeti. Sokat elmond erről, hogy 1958-ban, amikor még döcögve haladt a farmotoros Ikarusok sorozatgyártása, a Budapesti Nemzetközi Vásáron a gyár már vadonatúj típusokkal képviseltette magát. „A csarnok mögött az autó- és traktoripar mutatja be büszkeségeit. Az Ikarus 31L típusú autóbusz homloklalán ott a tábla: Egyiptom. A kocsit előtt – igazolva a felírást – egyiptomi üzletemberek kattoztatják fényképezőgépeiket. A kocsit maga lenyűgözően szép, az Ikarus-gyár egyik legmodernebb formája. [...] Mellette ott a testvére, az Ikarus 620-as, a legújabb típusú fővárosi autóbusz” – írta 1958 májusában az Esti Hírlap, ami igaz is volt, meg nem is. A két új típus külseje valóban szépnek volt mondható, ami viszont a műszaki tartalmat illeti... A két kocsit alig tért el az addigi Ikarus 30-as és 60-as modellektől. De az Esti Hírlap tudósítása így folytatódik: „S itt az Ikarus új büszkesége, a piros színű, egyetlen alkatrésze kivételével teljesen magyar tervezésű és gyártmányú 555-ös. Motorja 185 lóerős, sebességváltója automatikus, ablakait égszínkéék nylon függöny fedti. Az utasokat rádió szórakoztatja. Különleges szellőző berendezése van, amely hol hűt, hol fűt, attól függ, mit kapcsol be a sofőr.” A cikk szerzője azt már nem tette hozzá, hogy az Ikarus 555-öst már az Ikarus 55-ös utódjának szánták. Ma már nehéz megítélni, hogy a külsőségeket illetően nem annyira látványos buszt ugyanolyan legenda övezné-e napjainkban, mint az Ikarus 55/66-osokat, ám műszaki paraméterei, modern technikája, például az automata sebességváltó miatt jóval korszerűbb járműnek számított volna azokban az időkben, mint az Ikarus többi terméke. Az Ikarus 555-ösből mindössze a vásáron is bemutatott egyetlen példány készült, amelyet később a Mávaút forgalomba is állított. Ám prototípusként csak a bajok voltak vele, hiszen az alkatrészellátásáról nem tudott gondoskodni az Ikarus.

Egyenesen az úrból

Az 1958-as vásár sztárjának az Ikarus 555-öst szánták, egy évvel később viszont egy – ugyancsak farmotoros – kisbusz láttán hűledezhetett a hazai közönség, annak ellenére, hogy az Ikarus 303-as a maga módján meglehetősen puritán formavilággal rendelkezett. A busz sci-fibe illő megjelenése olyan apróságokon múlt, mint a krómzott elemek határolta, eltérő színű csík a busz oldalán, a lekerekített formák, a lámpák elhelyezése vagy a süllyesztett hátsó kerék. „A kocsit valóban izléses díszítésű, szép formájú jármű. Számos olyan műszaki újdonságot alkalmaztak a tervezése során, melyeket hazai kocsikon egyáltalán nem, külföldön is csak ritkán valósítottak meg. [...] Függetlenül kerékfüggesztés, légrugózás, szervokormány, a Csepel Autógyár által gyártott döntött farmotor stb. Ezek közé az újdonságok közé tartozik a héjszerkezetű önhordó karosszéria is” – írta a busz egyik tervezője, Michelberger Pál 1959 júniusában a Jövő Mérnöke című lapban, és e műszaki tartalmak az akkori olvasó számára valóban a „tudományos-fantasztikus” kategóriába estek, az egyik újságcikk egyenesen „légpárnásnak” titulálta az új buszt. Azt az Ikarusnál is tudták, hogy ennyi újdonsággal a szocialista piac keretein belül nem lehet megkezdeni a sorozatgyártást, ezért ezt csak 1962-re ütemezték. Az évtizedfordulón meg is kezdődött az Ikarus 303-as finomhangolása, az 1960-as vásáron már másik buszt állítottak ki, és végül összesen kilenc Ikarus 303-ast gyártottak. „Az Ikarus kísérleti üzemében újabb vázépítéshez kezdtek. A 303-as autóbuszokat ismét két új darab követi. Míg az előzőkbe dőlt motort építettek, ebbe a kettőbe fekvőt helyeznek” – számolt be 1962-ben a sajtó a különféle próbálkozásokról, amelyek ugyan eredményekkel jártak, az 1962-ben gyártott modellek olcsóbbak és megbízhatóbbak lettek. A szakemberek egy idő után mégis felhagytak a „faragással”, mivel minden számítás azt hozta ki, hogy az Ikarus 303-as sorozatgyártása ráfizetéses lenne – így ez a busz is csak álom maradt. Azóta is bánhatjuk, hogy akkoriban senkinek nem jutott az eszébe, hogy a kilenc elkészült busz közül legalább egyet megőrizzenek az utókor számára.

Legát Tibor





Stresszmentes karácsony? Igen!



Sokak szerint nincsen stresszmentes karácsony, hiszen már eleve az stresszt okoz, hogy elhatározzuk, na, most aztán nem lesz itt semmiféle stressz, kérem... A stresszmentes karácsony pedig olyanná válik, mint Columbo felesége, akiről sokat beszélnek, de még senki sem látta... Vagy mégis lehetséges? Összeszedtünk néhány tippet, hogyan lehet az ünnepi készülődés egyszerűbb – mi mindenesetre igyekszünk idén ezek szerint tenni. Boldog, örömteli készülődést kívánunk mindenkinek!

Nézzük a tavalyi tanulságokat!

Ugye milyen egyszerű lenne? Hiszen pontosan tudjuk, hogy hol, mikor, miért gurult el a gyögyszer tavaly is meg azelőtt is. Gondold át, hogy mi borít ki téged, a családtagjaid, barátaid, majd tudatosan tegyél ellene! Egyszerűen fogj papírt, ceruzát, és ird össze, hogy mik ezek! Mi okozza a legnagyobb stresszt? Az ünnep előtti nagytakarítás? A karácsonyi menü kitalálása, hogy mindenkinek minden megfeleljen? Vagy túl nagy a jövés-menés ilyenkor? Az ajándékozás okoz fejtörést, vagy a lakásdekoráció? Anyagilag nehéz mindezt megoldani? Azt nagyon fontos felismerni, hogy semmi nincs köbe vésvé, lehet változtatni az eddigi szokásokon. Döntsd el, hogy mi a fontos számodra karácsonykor, és állíts fel fontossági sorrendet! Pénzt, időt és energiát ne fordíts arra, ami erőn felüli! Lehet a menü és a dekoráció egyszerűbb, és nem muszáj a „parkettát is felszedni” a nagytakarításkor. És ami a legfontosabb: ne legyen büntudatod mindezek miatt. Tanulj meg nemet mondani is, ha úgy érzed, hogy teljesen elárasztanak az év végi feladatok, ne vállalj extra terheket!

A szervezethez a kulcs

Ahhoz, hogy magunkat is kímélve mindent elvégezzünk a nagy napra, fontos, hogy előre megtervezzük a lépéseket. Készítsd el jó előre a tennivalók listáját! Sok minden van, ami hetekkel vagy akár hónapokkal előbb is elvégezhető. Ha kontroll alatt tartod a dolgokat, máris egy nagy lépést tettél a stresszmentes karácsony felé vezető rögös úton. Legyen tehát az otthoni és a munkahelyi teendőkről feljegyzésed! Koncentrálj egyszerre csak egy dologra, így elkerülhető a túlterheltség. És fantasztikus érzés, amikor végre áthúzhatsz valamit a listádon, a siker jóleső érzése garantált.

Vond be a többieket is!

Nem kell mindent neked megcsinálnod, de úgy is fogalmazhatunk, fogadd el, hogy más is képes megcsinálni az adott dolgot, és az akkor is pont olyan jól lesz végezve. Delegáld a feladatokat, vond be a gyerekeket, családtagokat az előkészületekbe! Nem is gondolnád, de bizony lesznek, akik örömmel átvállalnak néhány feladatot, és a munka megosztása, a közös készülődés derűs hangulatot fog teremteni az otthonodban.

A karácsonyi ajándékok beszerzése

Ha belegondolsz, ajándékot keresni annak, akit szeretünk, kifejezetten örömteli dolog. Előre látjuk már a megajándékozott boldogságát, elképzeljük a meglepetés pillanatait. Persze túlekedni és a bevásárlóközpontok üzleteiben a tömeget és ideges embertársainkat kerülgetni, nem tartozik a legvidámabb tevékenységeink közé. Ezért tényleg nem érdemes az utolsó napokra hagyni, sőt nem hagyatkozhatunk a webáruházi rendelésekre sem, hiszen a küldemény késhelet is az év végi nagy forgalomban. Szánj időt erre, vásárolj meg időben az ajándékokat, így van idő összehasonlítani az árakat is egy-egy adott termék esetében. Esetleg már jó előre bekérhetsz egy kívánságlistát azoktól, akiket szeretnél megajándékozni. Így talán nem válik nyomasztóvá a vásárlás, vagy nem lesz csupán egy kötelező kényszer, hogy vásárolni kell valamit. A kézzel készített, egyedi ajándékok pedig igazi reneszánszukat élik napjainkban, akár az újrahazsónítás jegyében is. Olyan technikát, megoldást keress, amelyhez örömmel látsz hozzá, így a végeredmény is örömteli lesz.

Dekoráció a házban, lakásban

Az otthonunk dekorálása, ünnepi díszbe öltöztetése szintén olyan terület, amelybe nyakig el lehet merülni, hiszen ilyenkor végelethatatlan mennyiségű, szebbnél szebb karácsonyi díszeket kínálnak az üzletek, és amerre nézünk, karácsonyi dekorációban pompázik minden. Az biztos, hogy itt is érvényes „a kevesebb több” szabálya. Nem érdemes telezsúfolni az otthonod újabb és újabb műanyag holmival. Használj inkább a gyermekek kézzel készített és a nagymama féltve őrzött régi családi díszeit, és meríts további ötletet a természetből! Törekedj a minél természetesebb alapanyagokra, használd ki az erdők-mezők téli ajándékait. A toboz, a fenyő-, fagyöngy-, galagonya-, magyal-,



borostyán- vagy rozmaringág megteremtheti a karácsony hangulatát és illatát az otthonodban. Egy szép kaspóba elhelyezett mikulásvirág önmagában képes ünnepi hangulatot nyújtani.

Legyen tudatos az étkezés is!

Karácsonykor sem tudunk többet enni, mint általában, és mellesleg nem is egészséges a karácsonyi trakta. És bizony karácsonykor sem leszünk mesterséfék, ha addig nem voltunk azok. Legyen a menü egyszerűbb, kivitelezhető, olyan, amelyet boldogan készítünk, aztán megelégedéssel fogyasztunk el. Tervezd meg előre a bevásárlás, beszerzés időpontjait, a sütés-főzést! Ha lehet, vond be a családtagokat az ünnepi ételek elkészítésébe! Az év közben kialakított egészséges szokásaidat viszont semmiképpen ne add fel! Az egészséges étkezés, a megszokott sportolás vagy mozgás most is ugyanolyan fontos.

Szánj időt önmagadra!

Minden egyes nap adj magadnak egy kis időt, hogy összeszedd a gondolataidat, befelé figyelj és megpihenj kicsit! És ez nem csupán az ünnepi időszakban fontos. Ígyál egy csésze teát, vagy sétálj egyet a kutyával, adj magadnak „énidőt” a napi tennivalók sorában! Gondold át, milyen mérleggel zárod az évet és milyennel kezdted a következőt! Legyél türelmes magaddal szemben is, nem baj, ha valami nem úgy sikerül, ahogyan eltervezted, hiszen nem kell mindenáron a tökéletes ünnepet megvalósítani. Gondolkodj pozitívan! Gyönyörködj a karácsonyi fényekben, a téli időszak szépségeiben! Vállalj önkéntes munkát a helyi közösségben, alakíts ki új kapcsolatokat! A karácsony a szeretet és a család ünnepe. Az ünnepi pillanatok megélhető szorongás és nyomasztó terhek nélkül is. Legyen mindenkinek olyan boldog, meghitt a karácsonya, ahogyan elképzelte! Boldog karácsonyt kívánunk!

Hum Krisztina

Ünnepi terüelj, terüelj asztalkám

Év végén a csillogó díszekben és hangulatos fényárban pompázó karácsonyfa mellett a szépen megterített ünnepi asztal foglalja el a családi találkozások és meghitt pillanatok központi helyét. Ilyenkor minden „szakács” különös figyelmet fordít arra, milyen fogásokat tálal fel, hiszen a karácsonyi ebéd és vacsora önmagában is egy ajándék, hosszas tervezgetés után sok-sok szeretettel készül.

Magazinunk minden decemberben igyekszik segítséget nyújtani a tökéletes menüsor összeállításához, ami ma már ezernyi lehet: hagyományos, trendkövető, nemzetközi, egészséges, mentes, gazdaságos vagy éppen megúsós. A leves-főétel-desszert mesterhármában könnyű tehát elveszni – de nem nálunk. A MÁV-csoport Magazin online felületén, a magazin.mavcsoport.hu oldalon rengeteg ötletet adunk, csak rá kell keresni az „adventi naptár” kifejezésre, és máris több év receptjeiben lehet kutakodni, inspirálódni. Az idej ajánlatunkat is innen válogattuk.



Citrusos halles

Ha esetleg kihagynánk a klasszikus halászlét, de azért vágyunk a tradicionális karácsonyi halra, próbáljuk ki ezt a könnyed, friss ételt! És ha még vagányabbat szeretnénk, tegyük cipóba!

Hozzávalók: 70 dkg tengeri halfilé vagy lazacfilé kockázva és 30 dkg halaprólék vagy a filézésnél leeső részek, 1 db zellergumó, 3 db sárgarépa, 20 dkg gomba, 1 db burgonya, 1 vöröshagyma, 5 gerezd fokhagyma, 2 dl tejszín, 1 ek. liszt, 4 ek. olaj, 3 liter víz, 1 ek. mustár, 1 nagy csokor kapor, 4 babérlevél, só, bors

Elkészítés: Egy nagy lábasban felhevítjük az olajat, majd megpirítjuk rajta az apróra vágott hagymát. Belereszeljük a fokhagymát, beletesszük a babérlevelet, sózzuk, borsozzuk, majd a halaprólékot megpirítjuk a fűszereken. Felöntjük vízzel, és legalább 30 percig főzzük a keveréket. Az alaplevet átpasszírozzuk egy szitán, majd újból a lábasba öntjük. Puhulásig megfőzzük benne a felkockázott zöldségeket és a halfilét is. Egy pohárban csomómentesre keverjük a tejszínt, a lisztet, a mustárt, a kaptot, majd behabarjuk vele a levest. Forrón tálalva az igazi! A kitalált levest kevés petrezselyemzölddel is megszórhatjuk.



Narancsos kacs

Ezzel a fogással garantáltan nagy sikert fogunk aratni az ünnepi asztalnál. Ha követjük a receptet, puha és omlós kacsasültet kapunk ropogós bőrrrel. A kisült kacsasírt mindenképpen őrizzük meg, mert más fogásokhoz is jól jön, fantasztikus ízt ad minden ételnek.

Hozzávalók: 4 db kacsacomb vagy egy egész kacs, só, bors, 1 dl friss narancslé, 2 ek. narancslekvár, 1 ek. méz, 3 db szegfűszeg, 4 ág rozmaring, 4 ág kakukkfű, 1 narancs a tálaláshoz

Elkészítés: A megtisztított kacsacombokat dörzsöljük be sóval és ízlés szerint borssal! Egy kis fazékban, közepes láng fölött keverjük össze a narancslevet, a narancslekvárt, és dobjuk bele a szegfűszeget! Főzzük 5 percig, amíg kissé besűrűsödik! Zárjuk el a lángot, és keverjük hozzá a mézet is! Egy magas falú tepsibe helyezük el a kacsacombokat, majd kenjük meg őket a narancsos mázzal! Tegyük a combok közé a rozmaring- és kakukkfűágakat is! A tepsi fedjük le alufóliával, majd toljuk be a sütőbe 160 °C-ra, és süssük 1 óra 45 percig! Ezt követően távolítsuk el az alufóliát, és süssük a combokat további 20 percig 185 °C-on! A kész kacsacombokat vajás krumplipürével, narancsgerezdekkel és a kacs kisült saftjával tálaljuk!

Sajttorta karamellás-meggyes öntettel

Ezt a sajttortareceptet az öntet teszi igazán ünnepivé. Bár önmagában is nagy kedvenc ez a desszert, a karamellás meggy teljesen új szintre emeli. Baráti összejövetelek, vacsorák fénypontja lehet, így mindenképpen javasoljuk, hogy próbálkozzunk meg az elkészítésével az adventi időszakban.

Hozzávalók: 100 g vaj felolvasztva, 150 g zabkeksz, 700 g natúr krémsajt, 200 g tejföl, 4 tojás, 1 kupak vaníliaaroma, 150 g porcukor, 50 g kukoricakeményítő, csipet só

A karamellás meggyhez: 50 g cukor, 300 g fagyasztott meggy, fél citrom leve, 2 szem csillagánizs, pár szem szegfűszeg

Opcionális: 2 ek. rum vagy meggylikőr

Elkészítés: A zabkekszet egy jól zárható zacskóba tesszük, és sodrófával finom morzsásra törjük. A kekszmorzsát egy tálba tesszük, és összekeverjük az olvasztott vajjal. Egy kerek tortaformát alaposan kikentünk vajjal, majd beletesszük a kekszes alapot. Egy pohár aljával lenyomkodjuk, hogy egyenletes réteget alkosson a forma alján. Az alapot 180 °C-on 10 percig elősütjük, közben elkészítjük a krémsajtos réteget. A tejfölt és a krémsajtot nagy tálba tesszük, összekeverjük a vaníliával, majd egyével hozzáadjuk a tojásokat, úgy, hogy mindegyiket teljesen elkeverjük, mielőtt beletennénk a következőt. A porcukrot, a sót és a keményítőt is belekeverjük a krémbe, amíg már nincsenek benne csomók. A keveréket ráöntjük az alapra, majd az egészet nagyjából egy óráig sütjük. Az öntethez feltesszük egy kis lábosban melegedni a cukrot. Ne kevergeszük, hagyjuk, hogy magától karamellizálódjon! Ha muszáj, inkább az edényt mozgassuk! Ha már szép arany színű a karamell, tegyük bele a meggyet! Hagyjuk, hogy kissé felolvadjon, majd keverjük össze! Adjuk hozzá a citromlevet és a fűszereket, majd főzzük még pár percig! A végén keverjük bele a rumot vagy a likőrt, ha használunk! Tálaláskor kanalazzuk az öntetet a sajttorta tetejére!



Csohány Domitilla

Szeretettel készült

Volt idő, nem is olyan rég, amikor a családok még a maguk által készített díszekkel és saját szaloncukorral öltöztették fel a karácsonyfát, és egymást is csupán néhány aprósággal ajándékozták meg. Felgyorsult világunk és a fogyasztói társadalom azonban az ünnepeinket is átalakította. A boltok polcai már októberben a karácsonyi kínálattól roskadoznak, az utcai, tv- és rádióreklámok kihagyhatatlan ajánlatokkal bombáznak minket, a telefonon és a közösségi médiában pedig sorra ugranak fel a jobbnál jobb, személyre szabott, soha vissza nem térő lehetőségek, amelyeknek valóban nehéz ellenállni – ha van rá szükségünk, ha nem. A világhálón keresztül minden is elérhető, a föld másik feléről rendelhetünk akár egy pár zoknit, kérdés, hogy valóban megéri-e. A túlkínálat és a tolakodó marketingkampányok egyre többekből váltanak ki ellenérzéseket, hiszen éppen a meghittséget, az ünnep varázsát veszik el. A szeretet sohasem az ajándék nagyságától vagy mennyiségétől, pláne nem az árától függ. A szeretet törődés, odafigyelés és gondoskodás. Egy saját kezűleg készített ajándékban pedig ez mind benne van. Mindenki tud szépet, hasznosat, kreatív vagy finomat alkotni, de ha kell, adunk néhány tippet, ihletet hozzá. A MÁV-csoport Magazin online felületén, a magazin.mavcsoport.hu oldalon az adventi naptárakban sok-sok ötletet mutattunk már be, idei ajánlatainkat is innen válogattuk.



Illatos fürdőszó házilag

A téli, hideg havas-szeles időjárás idején és az év végi ünnepek alatt az ember hajlik arra, hogy kényeztesse az érzékeit. Az ízek mellett ilyenkor az illatokra is jobban figyelünk, fenyő-, fahéj-, narancsillat, a csokoládé és a szegfűszeg aromái úsznak otthonunk levegőjében. És mi a helyzet a fürdőszobában? Ajándékozzuk meg magunkat vagy kedvesünket egy finom és kényeztető fürdővel, amit a saját készítésű, illatos fürdőszó tesz különlegessé!

A fürdőszó egy illatos, szemcsés állagú fürdőadalék, amit a fürdővízbe szórunk, vagy akár a testen bőrradírként alkalmazunk. Sokféle fürdőszót vásárolhatunk, izomlazító, nyugtató hatással, például levendula-, eukaliptusz- vagy rózsaszállal. De magunk is elkészíthetjük, és remek ajándékötlet is!

Mi kell hozzá? Fél kilogramm magas minőségű, durva szemcsés só, mint amilyen a tengeri vagy a himalájai só. Ezt keverjük el 2 evőkanál ápoló olajjal, mint amilyen az olívaolaj vagy a mandulaolaj. Ehhez pedig keverjük 10-20 csepp jó minőségű illóolajat attól függően, hogy milyen hatást kívánunk elérni! Például a levendula és az ánizsolaj nyugtató hatású, ellazítja az izmokat és az idegeket. A citrom- vagy narancsolaj hangulatjavító, az eukaliptusz enyhítheti a megfázás tüneteit is. A fürdőszót szórjuk egy alkalmas üvegbe, amit lezárhatunk és így szárazon tarthatjuk.

Ehető mozdonyok

Kiváló ajándék, nagyszerű meglepetés, ráadásul még finom is! A marcipános-csokoládés dominókockákból, melyek év végén már minden nagyobb áruházban kaphatóak, nagyon könnyen mozdony is készíthető. Néhány kiegészítővel pedig ünnepi ajándékká is varázsolhatjuk. Lehet belőle Mikulás-ajándék a vasútrajongó gyermeknek, vagy a kicsikkel közösen készítve szuper ajándék lehet barátoknak, ovis- vagy iskolatársaknak, de még a mozdonyvezető nagypapának is!

Hozzávalók: 1 csomag csokoládé dominókocka, 1 doboz keksz vagy néhány linzerkarika, 1-2 csomag cukordekoráció és színes drazsé, 1 db ételragasztó (otthon is készíthetünk cukormázot, az is tökéletesen ragaszt, ehhez csak porcukrot és vizet vagy citromlevet kell simára keverni), celofánzacskó, csomagolószalag

Elkészítés: Válasszuk ki az alapunkat, ami lehet nagyobb méretű, téglalap alakú sima vagy csokis keksz, de lehet akár linzerkarika is. Ha kekszet választunk, érdemes a világos oldalát felfordítani, mert úgy a sötét csokis mozdony, ami a dominókockákból fog megépülni, jobban mutat rajta.

Válogassuk szét a dekorációs elemeket, amelyek lehetnek téli vagy karácsonyi motívumok is!

Tegyünk egy pötty ételragasztót a dominó kockák aljára, és tegyük rá az alapra! Egy mozdonyhoz 3 dominókocka szükséges. Kettőt tegyük egymás mögé, majd a második tetejére is ragasszunk egyet, ez lesz a mozdonyvezető fülke. A mozdony elejére színes drazséból ragasszunk kéményt, majd az aljára kerekeket! Ezután jöhet a díszítés. Ragaszthatunk például színes hópelyheket az alapra, és kocsikat is készíthetünk a mozdony mögé. Ha ajándékba adjuk a mozdonyt, csomagoljuk be celofánba!

Az elkészítés menete fotókkal együtt részletesen megtalálható a 2020. évi adventi naptár 2-es ablakában.



Mézeskalácslikőr

Sokak számára kihagyhatatlan a karácsonyi ráhangolódásból egy kellemes tojáslikőr vagy a fűszeres mézeskalács, esetleg a kávélikőr. Édesek, zamatosak és krémesek – egy kicsi alkohollal. Ezek a házilag készített itókák remek saját készítésű ajándékok, biztosan nem fogunk mellé velük! Töltsük egy csinos üvegbe, és díszítsük fel tetszésünk szerint!

Hozzávalók (7-8 dl kész likörhöz): 30 dkg magyorkrém, 4 dl kávétejzsin, 1,5 dl vodka, 2 tk. mézeskalács-fűszerkeverék (vagy őrölt fahéj, szegfűszeg és gyömbér keveréke)

Elkészítés: A magyorkrémet vízgőz felett olvasszuk meg, majd húzzuk le a tűzhelyről, és szórjuk bele a fűszerkeveréket! Folyamatosan kavargatva adagoljuk hozzá a tejszínt, végül öntsük hozzá a vodkát! Kevergessük néhány percig, és ha már szép sima a likőr, töltsük üvegbe! Lezárva legalább egy napig pihentessük hűtőben, hogy az ízek jól összeérjenek!

További házi krémlikőrreceptek az alábbi adventi kalendáriumokban találhatóak:

- Tojáslikőr: 2022. évi adventi naptár 22-es ablak
- Kávélikőr: 2023. évi adventi naptár 17-es ablak

Csohány Domitilla

Karácsonyi vásárok, amelyeket nem érdemes kihagyni

Advent közeledtével megszorodnak a teendők. A nagy hajrában azonban érdemes az ünnepi hangulódásra is hangsúlyt fektetni. A karácsonyi vásár hagyománya 1298-ban Bécsből indult világhódító útjára, mára több közülük idegenforgalmi látványosságnak minősül. Bár Európa-szerte évek óta a budapesti Bazilika előtti esemény nyeri el a legjobb karácsonyi vásár címet, azonban érdemes a szomszédos országok adventi programkínálatába is belekóstolni. Összeállításunkban olyan nemzetközi helyszíneket gyűjtöttünk össze, ahova vonattal akár egynapos utat is tervezhetünk.

Bécs – Ausztria

Európa zenei és kulturális epicentruma, az adventi vásárok hazája, vitathatatlanul az egyik legnépszerűbb úti cél. A hús bécsi karácsonyi vásár közül messze a Rathausplatzon található Wiener Christkindlmarkt a legnagyobb, ahol a forralt bor, az osztrák specialitások és a kézműves termékek mellett egy hatalmas korcsolyapálya is várja az odalátogatókat.

A vásár nyitvatartása: 2024. november 10. – 2024. december 26.

Utazási idő Budapestre: 2 és fél óra

Menetrend: óránként indulnak Railjet és EuroCity vonatok Budapestre Győr érintésével.

FIP szabadjegy: Saját és családtag részére is igényelhető az osztrák (ÖBB) szabadjegy. Helyjegy vásárlása ajánlott a vonatokra. A FIP szabadjegy mellé a Railjet és EuroCity vonatokon 2. osztályon 10 euró, 1. osztályon 15 euró igénybevételei díjat szükséges fizetni a vonatok fedélzetén (két napig érvényes).

Szabadjegy nélkül: 12,1 euró/fő/út áron lehet venni nemzetközi jegyet az országhatártól (Hegyeshalom) Bécsig.

Zágráb – Horvátország

December 14-én ismét zakatol a Zágráb Advent Expressz Pécs és a horvát főváros között. Ez az egyetlen járat, amellyel átszállás nélkül egy nap alatt ellátogathatunk a 2016 és 2018 között három alkalommal is a legjobb európai karácsonyi vásárnak otthont adó Zágrábba. A szerelvény étkezőkocsival közlekedik, ahol az Utasellátó különleges karácsonyi kínálatából válogathatunk. Az adventi látogatáshoz igazított menetrenddel 6 órát tölthetünk a horvát fővárosban.

Utazási idő Budapestre: 5 óra

Menetrend: 2024. december 14-én 6:06-kor indul Pécsről, és Szentlőrinc, Dombóvár alsó, Kaposvár, Somogyuszob és Gyékényes érintésével érkezik Zágrábba. Visszaérkezés 22.58-kor.

Menetjegy: oda-vissza 54 euró a felnőtteknek, a 15 éven aluli gyermekeknek 38 euró (a helybiztosítást is tartalmazza). A vonatra más menetjegy és kedvezmény nem érvényes. A jegyek a jegypénztárakban és az Elvira felületén válthatók meg.

Nagyvárad – Románia

Európa egyik legszebb szecessziós városa különösen pompázatos karácsonyi vásárnak ad otthont. A pár éve rohamos fejlődésnek indult várost azonban nemcsak a hangulata miatt érdemes felkeresni, hanem pénztárcakímélő programnak is bizonyul a hazai kínálatához képest. Hangulatos fényfestéseket láthatunk a pazar szecessziós házfalakon, kipróbálhatjuk az óriáskereket vagy belevethetjük magunkat az erdélyi ízkavalkádba.

A vásár nyitvatartása: 2024. november 29. – 2024. december 26.

Utazási idő Budapestre: 4 óra

Menetrend: háromóránként indulnak vonatok Budapestre, püspökladányi átszállással.

FIP szabadjegy: Saját és családtag részére is igényelhető a román (CFR) szabadjegy.

Szabadjegy nélkül: 2,8 euró/fő/út áron lehet venni nemzetközi jegyet az országhatártól (Biharkeresztes) Nagyváradig.

Brno – Csehország

Brnot választotta a Karácsonyi Városok Hálózata Egyesület Európa karácsonyfővárosává 2024-re. A vásár mintegy 200 standdal várja a látogatókat a belváros több festői helyszínén: a régi városháza udvarán, a Szabadság téren, amely a kulturális programok központja vagy a Dominikai téren, ahol főként a kulináris élvezeteknek hódolhatunk.

A vásár nyitvatartása: 2024. november 22. – 2024. december 23.

Utazási idő Budapestre: 4 óra

Menetrend: kétóránként indulnak vonatok Budapestre (Metropolitan, Hungária EC vonatok).

FIP szabadjegy: Saját és családtag részére is igényelhető a szlovák (ŽSR) és cseh (ČD) szabadjegy.

Szabadjegy nélkül: 16 eurótól vásárolhatunk START Európa menetjegyeket.

Kassa – Szlovákia

Szlovákia kulturális fővárosában igazi ünnepi hangulat fogad bennünket óriás karácsonyfával, ünnepi díszkivilágítással. A város főutcája az adventi időszakban valóságos mesevilággá alakul. Több mint 100 feldíszített faházikóban kínálják az árusok a hagyományörző kézműves ajándékokat, az ünnepi ételeket, a forralt bort, a mézeskalácsot. Számtalan zenei produkció, betlehemes játék szolgálja az ünnepre hangolódást.

A vásár nyitvatartása: 2024. december 1. – 2024. december 23.

Utazási idő Budapestre: 3 és fél óra

Menetrend: kétóránként indulnak vonatok Budapestre Miskolcon át (Hernád IC vonatok).

FIP szabadjegy: Saját és családtag részére is igényelhető a szlovák (ŽSR) szabadjegy.

Szabadjegy nélkül: 2,6 euró/fő/út áron lehet venni nemzetközi jegyet az országhatártól (Hidasnémeti) Kassáig.

Pozsony – Szlovákia

A hagyományokhoz híven minden év decemberében varázslatos karácsonyi hangulatot áraszt a pozsonyi Fő tér, a Ferenček tere és a Hviezdoslav tér. Közkedveltek a hagyományos nemzeti gasztronómia ételei és italai, főleg a káposztaleves vagy a hús- és halételek, a forró grog, a puncs vagy a karácsonyi méhsör.

A vásár nyitvatartása: 2024. november 21. – 2024. december 23.

Utazási idő Budapestre: 2 és fél óra

Menetrend: kétóránként indulnak közvetlen vonatok Budapestre Szobon át (Metropolitan, Hungária és Báthory EC vonatok), de utazhatunk Győr–Rajka felé is egy átszállással.

FIP szabadjegy: Saját és családtag részére is igényelhető a szlovák (ŽSR) szabadjegy.

Szabadjegy nélkül: 4,6 euró/fő/út áron lehet venni nemzetközi jegyet az országhatártól (Rajka) Pozsonyig.

Völgyi Katalin



A VASUTAS MUNKATÁRSÁK ÉS CSALÁDTAGJAIK KEDVEZMÉNNYEL IS ÉLHETNEK

Az országoként igényelhető FIP szabadjegyekkel 3 hónapos érvénytartamon belül tetszőlegesen kiválasztott, 4x2 nap időtartamban utazhatunk korlátlanul az államvasúti szolgáltatók járatain, amely 600 forintos adminisztrációs díj ellenében igényelhető a humán ügyfélszolgálati pontokon. Érdemes azonban időben megtervezni az utazásunkat, hiszen az ügyintézés akár 30 napot is igénybe vehet. Szabadjegy hiányában vasúti arcképes igazolvánnyal, vállalati országbérlettel csak a határtól kell jegyet váltanunk, vagy utazhatunk kedvezményes START Európa menetjeggyel. A vasúti menetrendek megtekintéséhez használhatjuk az Elvirát vagy a társvasutak menetrendi keresőjét.



== MÁV-CSOPORT ==
KARÁCSONY



Ünnepeld velünk a karácsonyt!



**SZERETETTEL VÁRJUK A MÁV-CSOPORT
DOLGOZÓIT ÉS CSALÁDJUKAT ORSZÁGOSAN
TÍZ HELYSZÍNEEN, A VOKE HÁZAKBAN:**

BÉKÉSCSABA ❄️ BUDAPEST ❄️ DUNAKESZI ❄️ GYŐR ❄️ HATVAN
NAGYKANIZSA ❄️ NYÍREGYHÁZA ❄️ PÉCS ❄️ SZÉKESFEHÉRVÁR ❄️ SZOLNOK

DECEMBER 20. PÉNTEK, 17 ÓRA

ZENÉS GYERMEKMŰSOROK, KARÁCSONYI HANGULAT, MEGLEPETÉS

A BELÉPÉS DÍJTALAN, DE REGISZTRÁCIÓHOZ KÖTÖTT!

**A JELENTKEZÉSEKET A magazin.mavcsoport.hu/mavkaracsony OLDALON
MEGADOTT ELÉRHETŐSÉGEKEN VÁRJUK DECEMBER 18-IG.**

== MÁV  CSOPORT ==