

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT  
HIVATALOS LAPJA

LXXIV. ÉVFOLYAM  
2024. ÁPRILIS

# MÁV-VOLÁN

*magazin*

SZERVEZETI

VÁLTOZÁSOK

A MÁV-VOLÁN-

CSOORTBAN

*Indul*

**A KERÉKPÁR-  
SZEZON**

<b>RÓLUNK</b> Szervezeti változások a MÁV-VOLÁN-csoportban, 2023 – az integráció éve volt a MÁV SZK-nál	4
<b>HÍREK</b> Idén nyáron is közlekedik az Adria InterCity Splitbe, Díjnyertes elektromos autóbust tesztelt a Volánbusz Szolnok vonzatkörzetében, Új díjkategóriák és új bírságtételek léptek életbe április 1-jétől az autóbuszok úthasználatában, Átadták az utasoknak a Nyugati pályaudvar új peronfelvonóját, MENETKÖZBEN a MÁV-VOLÁN-csoport podcastjével, Újabb nemzetközi forgalomban közlekedő kocsink újult meg	10
<b>HUMÁN</b> Az Ötletláda tapasztalatai és fejlesztési lehetőségei, Alanyi jogú SZÉP-kártya-juttatás	14
<b>ÁLDOZATSEGÍTŐK</b> Egyre több a család a virtuális térben – Óvjuk családtagjainkat is!	16
<b>MUNKATÁRSUNK</b> Beszélgetés Svraka Márkkal, a Volánbusz autóbusz-vezetőjével, Papp Krisztinával, a MÁV Könyves Kálmán körüli székházának recepciósával, Csomay Pál vonaligazgatóval és Kun Veronika forgalmi szolgálattevővel	18
<b>JÁRMŰPARK</b> Sikeres húzás volt a CAF-kocsik beszerzése – visszatekintő a járműcsalád 30 éves szolgálatára	28
<b>ADÓ 1%</b> Ajánljuk fel az adónk 1 százalékát MÁV-VOLÁN-csoportos szervezeteknek!	30
<b>FENNTARTHATÓSÁG</b> Köszönet munkatársainknak a takarékoságért – tartsuk a jó irányt!	32
<b>ANNO</b> 150 éves a fogaskerekű vasút	34
<b>KITEKINTŐ</b> Jövőbe mutató fejlesztések Európa-szerte	36
<b>ÉRDEKESSÉG</b> Miért 1-es az 1-es vonal? – hogy alakult ki a vonalak számozása?	40
<b>SZABADIDŐ</b> Programajánló és olvasnivalók	42



## 38 ÉLETMÓD

*Folyékony arany, természetes csodaszer, évezredek orvossága – mézédés élet*



## 24 RÓLUNK

**Bravúros leállás a gyorsító-sávban – egyetlen Volánbusz-utas sem sérült meg a tömegbalesetben**



## 44 SZABADIDŐ

**ITT A TAVASZ, ÍGY A LEHETŐSÉGEK TÁRHÁZA NYÍLIK MEG ELŐTTÜNK AZ AKTÍV KIKAPCSOLÓDÁSRA**



## 26 SZOLGÁLTATÁSAINK

*A tavasszal a kerékpáros szezon is elindul*



## Jegyzet

A napokban egy fényképet hívtam elő, amit korábban az egyik budapesti pályaudvaron készítettem. Szép lassan vált láthatóvá a papíron a felvétel, a vörös fényben pedig arra gondoltam, hogy a fotográfia nagyjából egyidős a vasúttal. Abból a korból való mindkettő, amelynek kezdetével igazán nagy technikai újítások javították fel és egyszerűsítették le az emberek életét. Azóta persze folyamatosan fejlődik a világ, de a változások nehezebben észlelhetők – így a lovaskocsi és a vasút sebessége közötti különbség megtapasztalásához hasonló élményben kisebb eséllyel lehet részünk –, mégis vannak fordulatok. Példának okáért csaknem ingyenessé vált a közösségi közlekedés, amely magával hoz egy igazán örömdetes tény: a kultúra szabadabb áramlását. Így a vasút – akár a fotográfia – még inkább elősegítheti a szellemi élet felvirágzását. Az ember ugyanis a kultúra által lesz igazán ember, ezen keresztül ismerheti meg az élet szépségeit és csúfságait, hiszen ennek segítségével tudja kontextusba helyezni a vele történeteket. A kultúra velünk van, értünk van, mi teremtettük, hát élvezzük is. Bár a vasutasoknak és buszosoknak ez nem újdonság, arra bátorítanék mindenkit, hogy ezen a tavaszon használják ki a közlekedés nyújtotta lehetőségeket, látogassanak barátaikkal és családtagjaikkal koncertekre, színházakba, a fővárosba, útközben olvassanak, nevéssenek és értsék, élvezzék az életet!

**Benke Máté**  
MÁV-VOLÁN magazin szerkesztő

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

# Szervezeti változások a MÁV-VOLÁN-csoportban



Az új év szervezeti megújulást hozott a MÁV-VOLÁN-csoport életében. A MÁV-START Zrt. és a Volánbusz Zrt. összeolvadásának folyamata újabb fázisba lépett, a MÁV Zrt.-ben pedig elindult az a szervezeti átalakítás, amelynek legfőbb célja, hogy a vállalat a jövőben még hatékonyabb irányítója lehessen az integráció magasabb szintjére lépő cégcsoportnak: a nemzet közlekedési vállalatának. Cikkünkben összeszedtük a változásokkal kapcsolatos legfontosabb és legaktuálisabb tudnivalókat.

## MÁV Zrt. szervezeti megújulás

### A változások alapja

A csoportirányítási és támogató területek újragondolásának két főbb kiindulópontja volt: a MÁV-on belüli tevékenységek élesebb elválasztása és a szervezeti felépítés egyszerűsítése. A MÁV Zrt. jelenleg kettős feladatot lát el. Egyrészt irányítja a teljes MÁV-VOLÁN-csoport tevékenységét, másrészt ellátja a pályahálózat-működtetői és -fejlesztői feladatokat is. Az SZMSZ-változást megelőzően számos csoportirányítási és támogató területen ugyanazok a kollégák foglalkoztak mindkét tevékenységgel, ami fókuszvesztéshez és összeakadó feladatkörökhöz vezetett. A szervezeti változás egyik célja tehát az volt, hogy a pályahálózat-működtetői és csoportirányítási feladatokat a támogató területen tisztán – külön szervezeti egységben és külön vezetővel – lehessen elválasztani. Ezzel az egyes területeken dolgozók pontosan látják a feladatkörük fókuszát, és annak megfelelően tudják ellátni munkájukat. A csoportirányítási és támogató területen ezzel párhuzamosan természetesen cél volt a nagyfokú szervezeti tagoltság és az ebből fakadó magas vezetői létszám újragondolása, rendezése is.

A kevesebb szervezeti egység lehetővé teszi a vezetők számának csökkentését, ami magában hordozza a hatékonyabb és rugalmasabb működés lehetőségét, márpedig a jövőbeni átalakításoknak is ez a legfontosabb célkitűzése.

### Változások a szervezetben

2024. március 1-től új SZMSZ lépett életbe a MÁV Zrt.-ben. Ennek változásai kizárólag a csoportirányítási és támogató területeket érintik, a végrehajtást nem.

### A legfontosabb szervezeti változások a következők:

- Megszűnik a beruházási vezérigazgató-helyettesi pozíció, az alá tartozó egységek közül a Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság és annak szervezeti egységei, tevékenysége a pályaműködtetői és beruházási vezérigazgató-helyetteshez kerülnek.
- Az Ingatlanfenntartási és -gazdálkodási Főigazgatóság közvetlenül a Vezérigazgató irányítása alá kerül.
- A Gazdasági Vezérigazgató-helyettes (GVIGH) feladatai kibővülnek általános működési funkciókkal. A pénzügy és kontrolling mellett március 1-től a GVIGH szervezetébe tartoznak a: Projektkoordináció és -monitoring, Fenntarthatóság és ESG, Energetika,

IT-csoportirányítás és Biztonság, valamint Ellátás- és Szolgáltatás-menedzsment szervezetek.

- Létrejön a Stratégiai és Csoportirányítási Főigazgatóság, feladata a csoport működésének koordinálása. A következő szervezeti egységek és tevékenységek tagozódnak be alá: Menedzsmenttámogatás és koordináció, Jog és Megfeleltéstámogatás, Kutatás-fejlesztés, Községi Közlekedési Szolgáltatás-menedzsment, Nemzetközi Kapcsolatok, Folyamatmenedzsment és Portfóliómenedzsment.
- Minden szervezeti egységen belül tisztán létrejönnek a pályahálózat-működtetéssel és a csoportirányítással foglalkozó alegységek.

### A következő lépések

A csoportirányítási és támogató területek tekintetében az átalakítás jelentős, azonban csak az első lépést jelenti a hatékonyságnövelés felé: az egyes szervezeti egységek vezetői immár az új struktúrában folytatják a tevékenységek és a folyamatok újragondolását.

Tavasszal a pályahálózat-működtetői és -fejlesztői terület vizsgálata is megkezdődik. Ezzel a szervezeti átalakítás tovább folytatódik az alaptevékenységet végző területeken. A vizsgálat elsődleges célja szintén a rugalmas, alkalmazkodásra kész szervezeti működés kialakítása a biztonságos működés fenntartása mellett. Fókusz lesz az információáramlás hatékonyságának javításán a központ és a területi igazgatóságok közt, valamint a párhuzamos tevékenységek felszámolásán.



## MÁV-START-Volánbusz-integráció

### A változások alapja

A szervezeti változások célja az, hogy egyetlen, magas színvonalú és egységes szolgáltatást nyújtó személyszállító társaság szolgálja ki a helyközi utazási igényeket – így téve egyre vonzóbbá, egyszerűbbé és kedvezőbb feltételekkel elérhetővé a közösségi közlekedést Magyarországon.

A most életbe lépő változások elősegítik az összehangolt, hatékony közösségi közlekedés megteremtését és a szolgáltatások megújítását. Azt tehát, hogy a párhuzamosságok fenntartása helyett a jövőben inkább a szinergiában – a hatékony együttműködésben – rejlt előnyöket aknázzuk ki.

### Változások a szervezetben

Az év elejére a MÁV-START Zrt. és a Volánbusz Zrt. Szervezeti és Működési Szabályzata (SZMSZ) is megváltozott.

Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. vezérigazgatója elmondta:

**„a csoportirányítási és támogató területek újragondolásával lehetőségünk nyílik egy rugalmasabb, hatékonyabb szervezeti működés kialakítására – köszönöm minden kolléga közreműködését az új struktúra élettel való feltöltésében. A következő lépés a pályavasúti tevékenység vizsgálata, amihez mindenkitől várjuk a javaslatokat, akár az Ötletládán keresztül is.”**

## A MÁV-START Zrt.-t érintő legfontosabb változások 2024. február 1-től:

- Létrejött az Általános vezérigazgató-helyettesi funkció, amely keretében általános és koordinációs feladatok ellátása valósul meg.
- Az Üzemeltetési Igazgatósághoz tartozóan megalakult a Személyzetmenedzsment szervezet; célja többek között a teljes hálózaton azonos szolgáltatási színvonal elérése és a vonatközlekedés lebonyolításához szükséges létszámszükségletek meghatározása.
- Az Utasellátó Igazgatóságnál az eddig szervezeti egységként megjelenő Utasellátó szolgáltatás és Utasellátó üzemeltetés szervezet megszűnt, a két szervezetnél levő feladatok közvetlenül az Igazgatósághoz kerültek.
- A Teljesítménymenedzsment szervezet megnevezése Vasúti rendszrintegráció és -menedzsmentre változott.
- A Műszaki szolgáltatásértékesítés szervezet megnevezése Műszaki szolgáltatásmenedzsmentre módosult. Az ehhez a szervezethez tartozó, eddig Műszaki szolgáltatásfelügyelet megnevezése Társvasúti és nemzetközi műszaki együttműködésre módosult.

## A Volánbusz Zrt.-t érintő főbb változások:

- Az Általános vezérigazgató-helyettesi szervezet feladata a továbbiakban a Volánbusz Zrt. által nyújtott szolgáltatások tervezése, irányítása, összehangolása és ellenőrzése a személyszállítási tevékenység fenntartható, eredményes működtetése és az utaselégedettség növelése érdekében.
- A Szolgáltatásfejlesztési és Projektigazgatóság átalakul, a továbbiakban a Szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettesi szervezetben Stratégiai és Vállalkozási Főigazgatóság néven működik tovább.
- Az Üzemeltetési Főigazgatóság, valamint a Forgalmi és Kereskedelmi Főigazgatóság a továbbiakban az újonnan létrejövő Műszaki és Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi szervezetben működik tovább Műszaki Főigazgatóság, illetve Üzemeltetési Főigazgatóság néven.
- A Járműgazdálkodási Igazgatóság megnevezése a tevékenységét jobban tükröző Járműműszaki Igazgatóságra változik. A szervezeti egység közvetlen irányítása alá kerülnek a járműfenntartási régiók.
- A korábban a járműgazdálkodási vezető alá sorolt szakmai szervezet kettéválik. A régiós főmérnökök és a diszpécserszolgálat egy újonnan létrehozandó pozíció, a járműműszaki vezető irányítása alá kerülnek; az új vezető egyben a járműkarbantartás koordinációs feladatait is ellátja majd.
- A jelenlegi járműfenntartási régióigazgatók megnevezése járműfenntartási régióvezetőre módosul. A járműfenntartási üzemek és a hozzájuk tartozó telephelyek jelenlegi struktúrája átalakul: az 52 telephely a jelenlegi 24 helyett 14 járműfenntartási üzem között oszlik meg. Az SZMSZ Járműfenntartási szervezetet érintő módosítása újjászervezi a vezetői feladatokat, felelőségeket és hatásköröket.

- A Vállalkozás- és üzletfejlesztés új szervezeti egységként jön létre, feladata a társaság alaptevékenységét kiegészítő egyéb szolgáltatások végzése, az alaptevékenységhez kapcsolódó szabad kapacitások egyéb célú kihasználása.
- Új területként jön létre a Szolgáltatásfejlesztési és Értékesítési Vezérigazgató-helyettesi szervezet, amelyhez az alábbi két szervezeti egység tartozik: Szolgáltatásmenedzsment Igazgatóság, Stratégiai és Vállalkozási Főigazgatóság (korábbi Szolgáltatásfejlesztési és Projektigazgatóság).
- Az újonnan létrejövő Működéstámogatási Főigazgatóság az alábbi szervezeti egységekkel működik a jövőben: Digitalizációs Igazgatóság, Anyag- és szolgáltatásellátás-menedzsment, INIR és Projektirányítás.

A Volánbusz Zrt. módosított Szervezeti és Működési Szabályzata (SZMSZ) 2024. február 15-től lépett hatályba, kivéve a járműfenntartási régiókra, üzemekre és telephelyekre vonatkozó módosításokat, amelyek csak 2024. június 1-jétől lesznek hatályosak.

Dr. Mosóczi László, a MÁV-START Zrt. és a Volánbusz Zrt. vezérigazgatója elmondta:

**„a MÁV-START és a Volánbusz tervezett integrációjával újabb lépést teszünk afelé, hogy optimalizáljuk a közösségi közlekedést. Ezzel közelebb kerülünk az utasigények magas színvonalú kiszolgálásához.”**



## Személyi változások a Volánbusz felső vezetésében

A busztársaság módosított szervezeti és működési szabályzata alapján több új felső vezetői munkakör jött létre a Volánbusznál. A szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettesi pozíciót **Hegyi Zsolt** tölti be, a műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi feladatokat **dr. Kormányos László** látja el. Új megbízásával párhuzamosan mindkét vezető továbbra is ellátja vezérigazgató-helyettesi feladatait a MÁV-START-nál.

Toma Franciska

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

## 1. rész

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

**Bozó György**  
raktár- és készletgazdálkodási üzletág vezető

### Milyen változásokon ment át 2023-ban a Raktár- és Készletgazdálkodási üzletág (RKÜ)?

Hatalmas kihívás volt mindenki számára a 2023-as év, a munkából jelentősen kivette a részét az RKÜ is. Vezetőként sok mindent láttam, de ilyen nagyszabású feladat megvalósításában még nem volt részem. Köszönettel tartozom kollégáimnak azért a plusz-energiáért, amit az integrációba beletettek a napi feladatok elvégzése mellett. A teljes szervezet összefogott, hogy a feladatokat határidőre elvégezzük. Az integráló és az integrált területek egyenragú félként tették a dolgukat és segítettek a cél elérését. Le a kalappal a tagvállalatok vezetői előtt, akik maximálisan segítettek az összeolvadást és biztatták az átjövő kollégákat. Fél év alatt az RKÜ létszáma 400 főről közel 1100 főre, a kiszorgálandó anyagok és partnerek száma majdnem háromszorosára emelkedett. Az üzemeltetett telephelyek és raktárak száma több mint ötszörösére nőtt.

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

Büszke vagyok az RKÜ integrációban elért teljesítményére. Kiemelném a kollégáim

munkabíráását, rugalmasságát és a csapat együttműködését. Jelentős sikerélményt jelentett továbbá a csoportszintű kapcsolatok erősödése.

Nagyon örülök neki, hogy az SZK fennállásának 10 évéből, 7. éve segíthetem a fejlődést. Bízom benne, hogy még sokáig részese lehetek ennek a kiváló közösségnek. Szolgáltatóként a célunk: a megrendelői igényeket a legjobb színvonalon kiszolgálni az elvárt időben és módon. Biztosítani a folyamatos fejlődést, ezáltal hozzájárulni a sikeres közszolgáltatói tevékenységükhöz. A MÁV SZK általános anyagellátás mutatóit az elmúlt években jelentősen javítottuk: nőtt a vevői elégedettség, a duplájára növekvő forgalom mellett a készletértéket a felére csökkentettük, a forgási sebességet jelentősen gyorsítottuk. A gyors és eredményes operatív beszerzésekkel csökkentettük az inflációs hatásokat és biztosítottuk a rugalmas anyagellátást. Ezt a jó gyakorlatot szeretnénk átültetni az integrált vállalatokra is.

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

Célunk a következő: versenypiaci működést kell kialakítani a legnagyobb állami vállalatban. Ehhez az azonos tevékenységeket

**„Köszönettel tartozom kollégáimnak azért a plusz- energiáért, amit az integrációba beletettek a napi feladatok elvégzése mellett.”**

„egy kézbe” kell adni, letisztítani és egységesíteni a folyamatokat. A lehetőségeket senki más nem láthatja jobban, mint az adott szakterület dolgozói, vezetői, ezért számítok javaslataikra. 2024-ben kettős feladat vár a szervezetre. Folytatódik az összevonás. Január 2-án lezajlott az ÉKM-hez tartozó cég integrálása. Átvettük a MAHART, a MAHART-Szabadjkikötő, a KAV, a KTI anyagellátását, valamint a Magyar Közút 80 mérnökségén működő raktárgazdálkodási feladatokat. Április 1-jére tervezzük a NÖF és az Eszterháza ellátásának, valamint a VOLÁNBUSZ gázolajkutak üzemeltetésének feladatátvételét. Ezzel párhuzamosan már az építkezésre koncentrálunk. Elkezdjük megvalósítani az integráció céljait: egységesítjük a folyamatokat, hatékonyabbá és gyorsabbá tesszük a kiszorgálást a digitalizáció további fokozásával. Azon fogunk dolgozni, hogy olyan alapokat tegyünk le, amit a következő 10 éves ciklus végén is ünnepelhetünk. Ehhez kívánok minden kollégának sok sikert és kitartást!



**Dr. Prieszol-Nagy Eszter**  
beszerzési, környezetvédelmi  
és szállítási üzletág vezető

„A legbüszkébb a kollégáimra vagyok, akik kimagasló szakértelemmel és elkötelezettséggel vettek részt az integráció teljes folyamatában...”

### Milyen változásokon ment át 2023-ban a Beszerzési, Környezetvédelmi és Szállítási üzletág (BKSZÜ)?

A megrendelői kör bővülése okán fél év alatt 425 főről több mint 600 főre növekedtünk. Az egyik legnagyobb mértékű átalakulás a beszerzési területeket érintette, szervezeti struktúraváltozást is eredményezett, amely során törekedtünk arra, hogy a több lépcsőben létrejövő integráció változásait előre lekövetve, egy körben valósítsuk meg.

Az egyik legnagyobb kihívás, hogy a feladatnövekményhez igazodva össze kellett hangolnunk az eltérő működéseket, ezzel egy időben biztosítani a szolgáltatások folyamatos ellátását.

A beszerzési területeken az átvételre került jelentős számú eljárásnál a határidők teljesítése jelentette a legnagyobb kihívást.

A környezetvédelmi feladatok során a szolgáltatási színvonal emelkedése és komplex, egységes rendszerben működtetett feladatellátás megvalósítása volt a cél, a korábbi szigetszerű, eltérő működési gyakorlathoz képest. A veszélyes áruk közúti szállításának biztonsági tanácsadói (ADR) feladatai is egységesítésre kerültek valamennyi területen.

Az energiagazdálkodási szolgáltatáshoz kapcsolódóan célul tűztük ki a szolgáltatási és rendszerhasználati szerződések elektronikus nyilvántartásának fejlesztését és az integrált társaságokra történő kiterjesztését.

A flottakezelés területén megvalósult a gépjárművek zökkenőmentes átvétele, az adatok rendszerszintű migrálása, az egységes menetlevél-vezetés, az üzemanyagnorma és a megtakarítászámítás. A szállítás tekintetében felülvizsgáltuk a szállítási útvonalakat és törekedtünk azokat a lehető leghatékonyabb módon beilleszteni a már meglévő rendszereinkbe. Az eddigi vasúti járműbontási tevékenységünket bővítettük az autóbuszok körével, melynek során fő feladatunk volt a járműbontási és hulladékértékesítési tevékenység teljes körű átalakítása.

A leltározási, selejtezési, valamint eszköznyilvántartási területeken felülvizsgáltuk az integrációval érintett társaságok eltérő folyamatait, és igyekeztünk a MÁV SZK ellenőrzött, strukturált folyamatait megvalósítani. Az integráció során kiterjesztésre került a törzsadatmenedzsment-szolgáltatás, melynek keretén belül végezzük az SAP-cikktörzs-állomány kezelését, valamint továbbra is gondozzuk a MÁV-VOLÁN-csoport Beszerzési Hírlevelét.

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

A legbüszkébb a kollégáimra vagyok, akik kimagasló szakértelemmel és elkötelezettséggel vettek részt az integráció teljes folyamatában, a normál ügymenet biztosítása mellett. A működésbiztonság érdekében összehangolt erőforrás-biztosítással, csapatmunkával, a szinergiák széles körű kihasználásával, a feladatok prioritizálásával hidat emeltünk az eltérő munkafolyamatok közt.

### Milyen feladatokra, kihívásokra számíthat 2024-ben a BKSZÜ?

Kiemelt célunk a szolgáltatásaink finomra hangolása, az erőforrások és folyamatok növekvő igényekhez történő optimalizálása, továbbá a jövőbeni elvárásokhoz történő rugalmas működési modell megteremtése.

Ezen modell egyik alapköve a visszakövetethetőség, a szolgáltatásaink nyújtására vállalt határidők ellenőrizhetősége.

Ennek rendszerszintű támogatása az egyik fő célunk mindamelllett, hogy a szolgáltatásaink színvonala folyamatosan fejlődni tudjon.

### Milyen változásokon ment át 2023-ban a Jogi szervezet?

A 2023. évben megvalósult integrációk jelentős mértékben érintették a Jogi szervezetet, létszámunk több mint a duplájára nőtt azzal, hogy a MÁV-VOLÁN-csoport tagjaitól társaságunk 2023. november 1-jétől átvette a teljes beszerzési, közbeszerzési tevékenységet. Ezzel érkeztek hozzánk kiválóan felkészült kollégák mind a MÁV Zrt.-től, mind a MÁV-START Zrt.-től, mind pedig a VOLÁNBUSZ Zrt.-től. Most már nem csak általános anyag és IT-beszerzések, közbeszerzések jogi támogatásával, hanem szakanyag-beszerzések, busz-, vonatbeszerzések, beruházások jogi támogatásával is foglalkozunk. Ennek megfelelően a Jogi szervezet is specifikálásra került, a Jogi szervezeten belül két szervezeti egység jött létre, a Közbeszerzési jogi és az Általános, Társasági és Beszerzési jogi szervezet.

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

A Volánbusz Zrt. 2023. évi integrációja során került sor a VBSZK Kft. MÁV Szolgáltató Központ Zrt.-be történt beolvasására. Egy ilyen beolvasási folyamat rendkívül összetett, több jogszabály együttes figyelembevételével kialakított ütemezés mentén történik, rengeteg dokumentum előállításával, mely nagyon alapos és nagy terjedelmű jogi feladatellátást igényelt.

Fontos eredménynek tartom, hogy a beolvasás cégbíróági bejegyztetését jóval a kitűzött határidő előtt teljesíteni tudtuk. Másik nagyon fontos feladat a munkatársak megtartása. A 2023. novemberi integrációval sok kolléga érkezett hozzánk – köztük olyan kollégák is, akikkel már korábban dolgoztunk együtt, amely nagyban segíti a közös munkára hangolódást - eltérő munkakörnyezetből, ezért onboardinggal kezdtük, hogy egységes alapok mentén tudjuk a közös munkánkat végezni és folyamatosan egyeztetünk a felmerülő kérdések egységes megoldása érdekében. Szerencsés módon az átkerült kollégák így alapvetően könnyen és gyorsan be tudtak illeszkedni, és folytatják velünk a közös munkát.

### Milyen feladatokra, kihívásokra számíthat 2024-ben a szervezet?

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. 2024. január 1-jétől, illetve április 1-jétől a MÁV-VOLÁN-csoport tagjain kívüli, az építési és közlekedési miniszter tulajdonosi joggyakorlása alatt álló cégek részére állami feladatellátás keretében jogszabályi kijelölés alapján back office szolgáltatásokat nyújt. Ezen okból társaságunk 2024. január 1-jétől a közbeszerzési törvény hatálya alá került. Ezáltal új feladatként jelentkezik az előbbi cégek részére lefolytatandó beszerzési, közbeszerzési eljárásokban a jogi támogatás biztosítása, kihívásként pedig a megnövekedett számú közbeszerzési eljárásokhoz az eddig közbeszerzéssel nem foglalkozott kollégák betanulása.

Elek Viktória

„Szerencsés módon az átkerült kollégák így alapvetően könnyen és gyorsan be tudtak illeszkedni, és folytatják velünk a közös munkát.”



**Dr. Simon Enikő Ivett**  
jogi vezető

# Idén nyáron is közlekedik az Adria InterCity Splitbe

Ezen a nyáron is elindul a horvát tengerpartra, Splitbe a MÁV-START népszerű éjszakai járata, az Adria InterCity. A 2022-ben a The Guardian által Európa 10 legjobb vasúti élményutazása közé választott vasútvonalon futó járat június 18-tól szeptember 30-ig heti három alkalommal közlekedik fekvőhelyes, háló- és étkezőkocsival. Budapest-ről minden kedden, pénteken és vasárnap, Splitből minden hétfőn, szerdán és szombaton indul az éjszakai járat.

Már tavaly augusztusban többen utaztak az Adria IC-vel, mint 2022-ben egész szezon alatt, ami a járat népszerűségét jól mutatta. Sőt, a nagy érdeklődésre és az elővételi jegyvásárlásokra tekintettel a MÁV-START tavaly június 16-tól újabb fekvőhelyes kocsit csatolt a járatához, amely így hat kocsival közlekedett és ötvennel több utast tudott szállítani a horvát tengerpartra, illetve vissza. Az Adria IC fedélzetén 2021-ben a járványhelyzet ellenére is 5500 utast üdvözölt a vasúttársaság, ám 2022-ben megduplázódott az utazásszám, 11 900-an választották a közvetlen vasúti élményutazást Budapest és Split között. Harmaduk, közel 4300 utas a magasabb kategóriájú, komfortosabb hálókocsikba váltott jegyet. Tavaly pedig több mint 13 ezer utas választotta az Adria IC-t horvátországi utazásához. A határellenőrzés megszűnésével még kényelmesebb lett az éjszakai utazás a vonaton. Emellett az IC Split központjába érkezik, az óváros és a kikötő közvetlen szomszédságába. A 789 kilométeres táv nagy részét át lehet aludni, így az utazás nem fárasztó a család vagy a társaság egyetlen tagja számára sem. A járat minden kocsija légkondicionált, a fülkékben pedig konnektorok is találhatóak. A vonat Budapest-ről 18:45-kor indul, a Balaton déli partján haladva éri el az országhatárt, majd Zágrábot elhagyva vág neki a Dinári-hegységnek, ahol a tengerszint felett közel 900 méter magasan fekvő hágók leküzdése után ereszkedik le a tengerpartra, Splitbe 9:49-kor érkezik. Visszafelé, Splitből 17:54-kor indul, Budapestre másnap 9:35-re érkezik a vonat. Az IC-re Budapesten (Keleti pályaudvar és Budapest-Kelenföld) kívül Székesfehérváron, Siófokon, Fonyódon, Balatonszentgyörgyön, Nagykanizsán és Gyékényesen lehet felszállni, illetve hazafelé leszállni.

Az úton folyamatosan nyitva tartó étkezőkocsi közlekedik, ahol meleg vacsorával és reggelivel, valamint széles körű italválasztékkal várják az utasokat, ezért kiváló helyszín lehet késő esti beszélgetésekre az aludni szándékozó utastársak zavarása nélkül. Reggel a tengerhez közeledve reggelihez terített asztalokkal fogadják az utazókat. Az Utasellátó étlapján változatos reggelikínálat található. A kocsik utaskísérői végig, Budapest és Split között gondoskodnak az utasok kényelméről és biztonságáról, és további ételek és italok is vásárolhatók náluk. Az étkezőkocsiban forinttal, euróval, bankkártyával, valamint Magyarország területén valamennyi SZÉP-kártyával is lehet fizetni.

Az Adria mellett a MÁV-START idén is közlekedteteti a Retrő Istria expresszvonatot, amely Budapest és Koper, illetve Rijeka (Fiume) között közlekedik június 28-tól augusztus 31-ig naponta, mindkét célállomásra ülő-, fekvőhelyes és hálókocsival. A vonatra, terveink szerint, rövidesen már lehet jegyet vásárolni.

Az Adria IC járatról további információk a [www.mavcsport.hu/adria](http://www.mavcsport.hu/adria) oldalon találhatóak. Jegyek március 15-től vásárolhatók a jegypénztárakban és az Elvira felületén, a [www.jegy.mav.hu](http://www.jegy.mav.hu) oldalon.



## Új díjkategóriák és új bírságtételek léptek életbe április 1-jétől az autóbuszok úthasználatában

Április 1-jétől az autóbuszok – a február 29-én megjelent jogszabályok értelmében – már nem az e-matrica-, hanem az e-útdíj-rendszerben fizetnek az utak használata után.



A Magyar Közlönyben megjelent kormányrendelet – 44/2024. (II. 29.) – értelmében a 3,5 tonna feletti megengedett legnagyobb össztömegű autóbuszoknak április 1-jétől a megtett úttal arányos díjalapú rendszerben (e-útdíj-rendszer), új, egyedi szabályozás alapján kell díjat fizetniük az utak használata után. A jogalkotó a 3,5 tonnánál nehezebb autóbuszok számára az e-útdíj-rendszerben két önálló díjkategóriát hozott létre, az M2-est, illetve az M3-ast.

A módosítás értelmében a 3,5 t feletti autóbuszok úthasználati díját az autóbuszok műszakilag megengedett legnagyobb össztömege alapján kell megállapítani. Ez azt jelenti, hogy az általános rendezőelvtől eltérően az autóbuszok esetében az úthasználati díj megállapítása nem a gépjármű tengelyszáma, hanem a műszakilag megengedett legnagyobb össztömege alapján történik. A jogszabály-módosítás az útdíj úgynevezett külsőköltségdíj-komponensére vonatkozóan nem tartalmaz új szabályokat, a külsőköltség-díj kiszámítása valamennyi nehézgépjárműre vonatkozóan egységes – az európai uniós szabályoknak megfelelő – módszertan alapján, a tengelyszám, valamint a környezetvédelmi osztályba való besorolás figyelembevételével történik.

Az M2 díjkategóriába a 3,5 tonna össztömeg feletti, útdíjköteles autóbuszok közül a legfeljebb 5 tonna műszakilag megengedett legnagyobb össztömegű autóbuszok, míg az M3 díjkategóriába az 5 tonna feletti buszok tartoznak.

Az új jogszabály természetesen a jogosulatlan úthasználat miatti bírságok összegéről is rendelkezik: egy öttengelyes autóbusz esetén a bírság akár a 234 ezer forintot is elérheti. Hogy ezt minden volános autóbusz-vezető elkerülje, a társaság az április 1-jéig tartó időszakot a tesztelésre, a felszerelt eszközök ellenőrzésére, a folyamatok intenzív elsajátítására használta fel, így minden esély megvan rá, hogy az átállás a lehető legzökkenőmentesebben történjen meg.

Volánbusz KIG

## Átadták az utasoknak a Nyugati pályaudvar új peronfelvonóját

Tavaly augusztusban kezdődött a Nyugati pályaudvar keresztaluljárójának a felújítása, ennek részét képezte a használaton kívüli peronfelvonó cseréje.

Március 18-án adták át az új, 1000 kilogramm teherbírási, acél tartószerkezetű, aknával szerelt, villamos meghajtású, vandálbiztos kialakítású, kerekesszékek és babakocsi szállítására is alkalmas felvonót az utasoknak. Az új létesítmény 131,45 millió forintba került. Így akadálymentesen megközelíthető az aluljáró a pályaudvar területéről. Az aluljáró felújítása és a felvonó cseréje a MÁV beruházásában, hazai költségvetési forrásból és az Európai Unió finanszírozásával valósul meg.





## Díjnyertes elektromos autóbuszt tesztelt a Volánbusz Szolnok vonzáskörzetében

Szolnok lakói már tavaly nyár óta élvezhetik az elektromos flotta előnyeit a helyi autóbuszjáratokon. Az utóbbi hónapokban a vármegyeszékhely elővárosi közlekedésében utazók is kipróbálhatták a kényelmes és környezetkímélő elektromobilitást: egy IVECO BUS CROSSWAY Low Entry ELEC típusú elektromos járművet tesztelt a társaság a település vonzáskörzetében február 28. és március 12. között.

A Volánbusz – az elmúlt évek több mint húsz tesztüzeme után – 2024-ben is folytatja a környezetkímélő autóbuszok utasforgalmi próbáját, hiszen továbbra is kiemelt célja alternatív meghajtású flottájának folyamatos bővítése, az üzemeltetésben pedig nagy segítséget jelentenek a próbaüzemek minél szélesebb körű tapasztalatai. Az elmúlt hónapokban – a január 22-től Szigethalomról Kelenföldig közlekedő, hidrogénmeghajtású, Toyota CaetanoBus H2.City Gold típusú jármű mellett – február 28-tól március 12-ig Szolnok vonzáskörzetében is megismerkedhettek az utasok és a szakemberek egy zöldbusszal.

Az ECO-tech visiON Kft., az IVECO BUS márka hivatalos magyarországi képviselője által tesztelésre felajánlott, alacsony belépésű, teljesen elektromos meghajtású elővárosi járművet az Újszász-Szolnok-Zagyvarékas, a Szolnok-Zagyvarékas és a Szolnok-Csata-szög-Nagykőrű viszonylaton vehették igénybe a tesztidőszakban az utasok. A Csehországban forgalomba helyezett gyári tesztautóbusz

310 kW teljesítményű villanymotorja 2200 Nm maximális forgatónyomatékot garantál, amelyet 6 darab, összesen 400 kWh-s NMC lítiumion-akkumulátorcsomag táplál. Ez a legújabb generációs, moduláris akkumulátorkoncepció az energiasűrűség és a töltési kapacitás tekintetében is magas színvonalat biztosít. A 37 utasülőhellyel rendelkező, 12,9 méteres jármű 5 óra alatt tölthető fel, több mint 430 km-es hatótávja kompromisszumok nélkül kínál károsanyagkibocsátás-mentes közlekedést elővárosi, illetve helyközi környezetben egyaránt.

Az IVECO BUS már többször bizonyított a Volánbusznál: az IVECO BUS E-WAY különböző altípusait 2022 márciusában Pápán, 2023 júliusában Székesfehérváron próbálhatták ki az utasok. A CROSSWAY-sorozat a Low Entry ELEC típussal már a negyedik alkalommal szerezte meg Az Év Fenntartható Autóbusza díjat a helyközi (intercity) kategóriában.

Volánbusz KIG

## MENETKÖZBEN a MÁV-VOLÁN-csoport podcastjével

Elindult a MÁV-VOLÁN-csoport podcastműsora. Havonta, újabb és újabb érdekességekkel találkozhatnak a hazai közösségi közlekedésről a hallgatók.

A jelenleg elérhető adásokban szó esik többek között a forgalomirányításról és haváriakezelésről, a menetrendtervezésről, a Nyugati, Déli és Keleti pályaudvar titkairól is. Az adások moderátora Somogyi Zoltán műsorvezető.

Fogadják szeretettel a MÁV-VOLÁN-csoport új podcastsorozatának első epizódjait!

A podcastadások itt érhetőek el:

<https://www.mavcsoport.hu/podcast>



MÁV-VOLÁN  
PODCAST



MÁV-VOLÁN CSOPORT

## Újabb nemzetközi forgalomban közlekedő kocsink újult meg



**A MÁV első EuroCity forgalomra és 200 km/h sebességre alkalmas személykocsijai 1989-ben érkeztek Magyarországra a jugoszláv GOSA gyárból.**

Elsőként Budapest és Bécs között álltak forgalomba az Arrabona gyorsvonatban, majd az első években jártak Stuttgartba az Orient expresszben, Aachenbe a Wiener Walzer gyorsvonatban, Velencébe a Gondoliere expresszben. 2002 és 2007 között Zágrábban felújították őket, majd 2023-ban kezdődött egy kisebb külső-belső arcu-letjavítás a másodosztályú kocsiknál, most pedig elkészült az első felújított első-másodosztályú ABmz kocsis is.

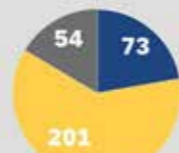


# Az Ötletláda tapasztalatai

## VÁLLALATI ÖTLETMENEDZSMENT RENDSZER

AZ ÖTLETLÁDA MŰKÖDÉSÉRŐL 762 FŐ RÉSZÉRE KÜLDTÜNK KI KÉRDŐÍVET, MELYBŐL

**328 FŐ**  
TÖLTÖTTE KI.



- DÖNTÉSHOZÓK (FŐ)
- ÖTLETGAZDÁK (FŐ)
- ADATRÖGZÍTŐK ÉS KOORDINÁTOROK (FŐ)



Tavalyi elindításuk óta az ötletládák csaknem ezer ötletet fogadtak országsszerte, amely a munkavállalók és a feldolgozást segítő kollégák részéről is kimagasló eredménynek számít. Ahhoz azonban, hogy a munkatársak és a vállalat közötti párbeszéd még hatékonyabb legyen, fontos, hogy reális képet kapjunk az ötletláda működéséről, elfogadottságáról. Év elején ezért széles körű felmérésbe kezdtünk, így átláthatóvá vált, hogy milyenek a visszajelzések az ötletmenedzsment-rendszerről. A visszamérésben részt vevők az ötleteket beküldő ötletgazdák, a döntéshozók és a háttértevékenységet biztosító munkatársak közül kerültek ki, így összesen 328 kérdőív alapján dolgozhattunk.

### Az eredményekről

A válaszadók többsége átlagon felülnek találta a munkavállalói javaslatok célba juttatására létrejött kezdeményezést. A kialakított online felületet könnyen kezelhetőnek tartják, és pozitívként emelték ki, hogy az automatikus rendszerüzenetek által rögtön információhoz juthatnak. Kollégáink erősségként értékelték, hogy a csatorna által az ötletek eljuthatnak a vállalat vezetéséhez. Egyetértés volt abban is, hogy a hasznos ötletek segítik a cégcsoport fenntarthatóbb működését, hozzájárulnak a hatékonyság növeléséhez és a költségoptimalizáláshoz. Mindemellett motiválóan hat az ötlet elfogadása után járó elismerés is. Az ötletet benyújtó és az ötleteket értékelő munkatársak fejlesztési javaslatokat is megfogalmaztak, amelyeket a vállalat ötletmenedzsment csapata kiértékelte. Fontos visszajelzés, hogy sok ötlet forráshiány miatt nem valósulhat meg, de pozitívum, hogy az ötletgazdák szívesen bekapcsolódnának további lehetőségek felderítésébe.

Igényként fogalmazódott meg, hogy a kollégák több és hatékonyabb kommunikációt várnak a beküldött ötletek sorsáról, a megvalósult ötletekről és magáról az ötletládáról, továbbá gyorsabb feldolgozási folyamatot is szeretnének. A döntéshozók visszajelzései alapján viszont kimondható, hogy sok esetben nincs elég részletesen kifejtve a beérkező javaslat, ez pedig megnehezíti az értékelési folyamatot és több egyeztetést kíván meg a felek között. Az ötletet benyújtó kollégák átlagosan elégedettek a visszajelzéseket illetően.

A javaslatok tükrében a következő célkitűzéseket határoztuk meg:

- Részvételi feltételrendszer felülvizsgálata, az ötletek kidolgozottsági kritériumrendszerének meghatározása
- Ötletlap átalakítása a kialakított szempontok szerint
- MÁV-VOLÁN-csoportot érintő ötletek fórumának létrehozása
- Informatikai felület funkcióinak bővítése
- Éves feladatterv és kommunikációs terv összeállítása
- MÁV-Volán Magazin online felületén az ötletek bemutatása az ötletgazdák felé
- Kerekasztal-beszélgetések negyedéves megvalósítása
- Elfogadott ötletek megvalósításának nyomon követése

A válaszadóknak köszönjük az együttműködést, a fejlesztési igények megvalósításával igyekszünk minél eredményesebben működtetni az ötletládát.

„Fontos értékrendet képvisel. Így érezhetik a munkavállalók – főleg, ha ötletük megvalósításra kerül –, hogy fontosak a cégnek, valamivel hozzá tudnak járulni a fejlődéséhez.”

„Vállalatfejlesztési lehetőség, rávilágít a valóban fontos problémákra. Értékteremtő, újító, és gondolkodásra késztető.”

az Ötletmenedzsment csapata

# Alanyi jogú SZÉP-kártya-juttatás



## A 2024. évi bérintézkedések meghatározásáról szóló megállapodás alapján a 2024. évi alanyi jogú SZÉP-kártya-juttatás nettó összege 120 000 forint.

Részmunkaidőben foglalkoztatott munkavállaló esetében a juttatás a részmunkaidő arányában jár, míg a gyermek otthoni ápolása, illetve gondozása céljából 2024. február 29-én fizetés nélküli szabadságon lévőket 20 000 forint összegben illeti meg az alanyi jogú SZÉP-kártya-juttatás.

A jogosultsági és folyósítási feltételeknek való megfelelés esetén a juttatás a bérmegállapodásban foglaltaknak megfelelően **húsvét előtt megérkezett a SZÉP-kártyára.**

A 2024. január 2. és 2024. február 29. között munkaviszonyt létesített munkavállalók 2024 júniusában kapják majd meg a juttatást.

A kifizetéshez minden munkavállalónak nyilatkoznia kellett arról, hogy 2024-ben más munkáltatónál részesült-e SZÉP-kártya-juttatásban, és ha igen, akkor milyen összegben.







**KiberPajzs**  
Védelem a pénzügyekben



következtében a munkabérüktől kezdve a megtakarításukig mindenüket elveszítik. Számos esetben az elkövetők még adósságot is hátrahagynak, hiszen az ellopott adatokat kölcsön felvételére is használhatják. Sajnos kártérítés fizetésére nincs lehetőségünk, de nagy segítséget jelent a kialakult krízishelyzetben az azonnali pénzügyi segély, amely segíthet átvészelni a következő jövedelem megérkezéséig terjedő időt. Az anyagi krízishelyzet mellett nagy feladatot jelent az áldozatok érzelmi állapotának visszabilentése a normál kerékvágásba, hiszen nagyon erős az önhibáztatás, emiatt gyakran elkerülhetetlen a központban közvetlenül elérhető pszichológus kolléga segítségét kérni.”

– tájékoztató Jászai Áron, a Nyíregyházi Áldozatsegítő Központ koordinátora. A csalók feltűnően kedvesek és nagyon profik, ennek köszönhető, hogy rengeteg

embert át tudnak verni, korra, nemre és képzettségre való tekintet nélkül. Gyakran ismerkednek közösségi oldalon, majd miután az áldozat bizalmába férkőznek, egy idő után anyagi nehézségekre hivatkozva pénzt kérnek jóhiszemű áldozatuktól. Volt már olyan szituáció, hogy az áldozat nemcsak a saját tartalékát élte fel, hanem még kölcsönt is felvett azért, hogy egy olyan embernek utaljon pénzt rendszeresen, akivel még nem is találkozott. A csalási „forgatókönyvekben” szinte minden esetben előfordul egy alapvető elem: a gyors cselekvésre sarkallás. Az elkövetők félelmet keltő állításokkal próbálnak azonnali reakciót kicsikarni az áldozatokból. Hogy biztosra menjenek, azonnal a legfájóbb pontokat célozzák – azzal riogatnak, hogy veszélybe került a személyes pénzügyi helyzetük, a megtakarításuk, vagy akár szeretteik biztonsága. A digitális csalók sokféleképpen próbálkoznak, céljuk azonban mindig ugyanaz: hogy ijedtünkben

gondolkodás nélkül, reflexszerűen reagáljunk, kikapcsolva a természetes bizalmatlanságunkat és óvatosságunkat. Azok a csalók, akik fenyegetnek, az áldozat hanghordozásából vagy szóhasználatából érzékelik, hogy meddig mehetnek el. A félelmetes kijelentések határozott fellépéssel társulnak – ez a kombináció pedig gyakran sikeresen rombolja le a potenciális sértett önbizalmát. A felvázolt hamis szituáció okozta pánik gyakran átveszi az irányítást a racionális gondolkodás fölött. A félelem és a szorongás megbénítja az áldozatot, gondolkodása beszűkül és képtelen racionálisan értékelni a kialakult helyzetet. Az áldozat irányíthatóvá válik és ön maga védelme érdekében kész megtenni azokat a lépéseket, amelyeket az elkövetők meghatároznak

**Bővebben: kiberpajzs.hu**

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ

## Egyre több a csaló a virtuális térben

Több állami szervezet is azon dolgozik, hogy felhívja a figyelmet a virtuális térben elkövetett csalások veszélyeire. Együttműködő partnerünk, az Igazságügyi Minisztérium (IM) az áldozatsegítő központokon, valamint a fogyasztóvédelem területén keresztül két szálon is kapcsolódik a témához. Mi is az a kiber- vagy online csalás? Hogyan készülhetünk fel egy ilyen típusú megtévesztés kivédésére? Mi a teendő, ha mégis átverés áldozatai lettünk?

Az Igazságügyi Minisztérium az elsők között csatlakozott a 2022 novemberében alakult „KiberPajzs” kommunikációs és edukációs kampányhoz. A kezdeményezés célja a jogszabályok felülvizsgálata és módosítása a csalások visszaszorítása érdekében, valamint az erőteljes kommunikáció a lakosság digitális immunrendszerének erősítése céljából.

### Milyen típusai vannak a kibercsalásnak?

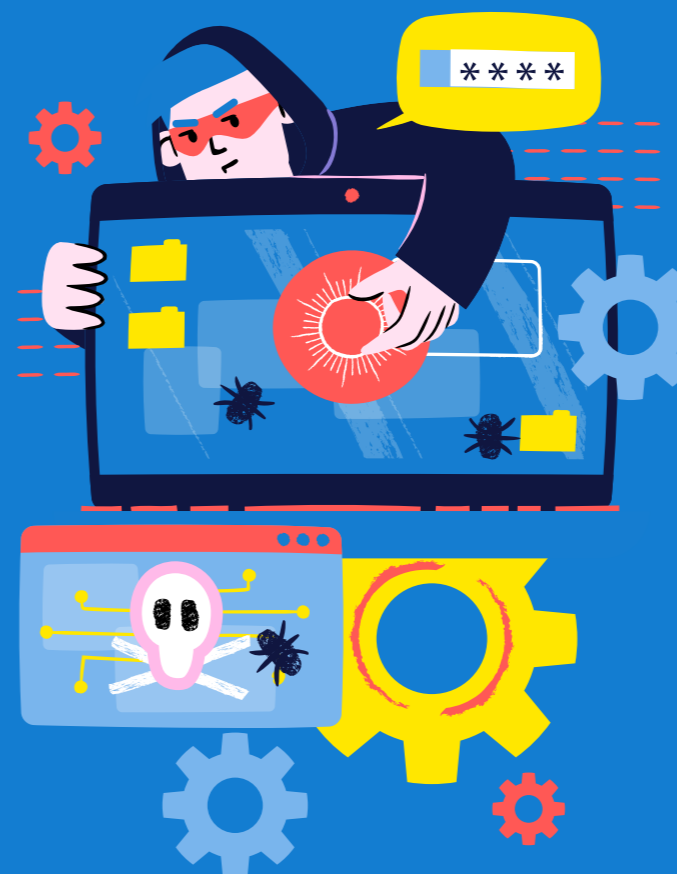
A teljesség igénye nélkül: adathalász banki e-mail, hamis banki telefonhívás, hamis banki SMS, nem banki szolgáltatók nevével történő visszaélés, nigériai típusú

csalások (segítségért cserébe busás összeget ígérnek az áldozatnak), hamis befektetési lehetőségek, hamis online webáruházak és ajánlatok, visszahívásos telefonos csalás, személyes adat-lopás közösségi médián keresztül, de olyan munkahelyi csalásra is van példa, amikor hamis vezetői utasítást kap a beosztott e-mailben vagy telefonon keresztül.

A digitalizáció áthatja az életünket, kényelmesebbé téve azt, azonban sokszor nem vesszük észre, hogy ez milyen kiszolgáltatottsággal párosul. Az áldozatsegítő központokban is egyre több online csalással kapcsolatos esettel találkozunk. Az egyik legfőbb probléma, hogy a csalást

sokszor az áldozat aktív közreműködésével hajtják végre. Ráadásul mire tudatosodik az átverés, addigra nehezen lenyomozható csatornákon keresztül tűnik el a pénz a bankszámláról. Az áldozatsegítő központok statisztikái alapján az összes kibercselekmény 13%-a hamis banki telefonhívás, 16%-a adathalász banki e-mail és 28%-a hamis online webáruházak ajánlata volt, az információs rendszer felhasználásával elkövetett csalások aránya pedig a 2022-es adatokhoz képest hétszeresére emelkedett.

„Gyakori kérés az áldozatok részéről, hogy tudunk-e anyagi kártérítést biztosítani, hiszen a legtöbb esetben az emberek a bűncselekmény



### Mivel tudjuk elkerülni, hogy azt tegyünk, amit a csalók szeretnének?

A lényeg, hogy időt nyerjünk! Hogy elbizonytalanítsuk a csalót az általa nem várt reagálásunkkal, visszavegyük a vezetést, ne hagyjuk, hogy ő irányítson!

### Mi a teendő, ha átverték?

A legfelkészültebb emberekkel is megtörténhet, hogy átverik őket. Amint rájöttünk, hogy csalás áldozatává váltunk, a három legfontosabb teendő a következő:

**Hívjuk fel a bankunkat!** A legtöbb kibercselekmény az áldozat banki adatait érinti, ezért fontos, hogy a pénztintézet minél hamarabb tudomást szerezzen az esetről. Mondjuk el, mi történt, és tiltassuk le a bankkártyánkat!

**Tegyünk feljelentést!** A telefonos vagy online csalás éppúgy bűncselekmény, mintha a házukba törtek volna be, így teljes bizalommal kérhetjük a hatóságok segítségét. Az a leggyorsabb, ha a 112-t tárcsázzuk.

**Vegyük fel a kapcsolatot az Igazságügyi Minisztérium hozzánk legközelebb eső áldozatsegítő központjával!** Az ott dolgozó szakemberek nemcsak jogi segítséget és érzelmi támogatást nyújtanak, hanem ügyvédi segítség, krízishelyzet esetén pedig azonnali pénzügyi segély igénybevitelében is közreműködnek.

**Ha úgy érezzük, elhatalmasodnak rajtunk a kibertámadás okozta lelki nehézségek, feltétlenül hívjuk az éjjel-nappal ingyenesen elérhető Áldozatsegítő Vonalat a 06 80 225 225-ös telefonszámon!**

**Bővebben: vansegitseg.hu**

# Nemrég kezdte, de máris felfigyeltek rá az utasok

Nemcsak levelekben, hanem a közösségi médiában is rendszeresen dicsérik a Volánbusszal utazók a társaság autóbusz-vezetőit. Legutóbb Svraka Márk udvarias, segítőkész hozzáállását méltatta egy utas a legnagyobb közösségi felületen.

„Volánbusz, 735-ös, ma 12:20-kor indult Kelenföldről Érdre. Buszvezető egy huszonéves fiatalember, udvarias, kedves, segítőkész! Mindenkinek köszönt, megköszönte a bemutatott bérletet, jegyet. Kismamát felszállásnál megkérdezte, segíthet-e a babakocsit felvinni a buszra. Sokat tömegközlekedem, de ilyet még nem tapasztaltam. Remélem, a munkáltatója értékeli!” – írta a kedves utas posztjában.

Értékeli, bizony! Munkahelyi vezetője azt mondja Svraka Márkról: „A D kategóriás jogosítványt társaságunk autósiskolájában szerezte meg. Ő remek példa arra, amikor egy kellemes természetű, alkalmazkodni tudó embert nemcsak a KRESZ-re és a vezetési ismeretekre tanítanak meg, hanem egyúttal a szolgáltatásunk színvonalát alapjaiban meghatározó egyéb kihívásokra is felkészítik. Remek munkaerő.” Márk szerényen, de magabiztosan állítja: imádja a szakmáját, és számára alapvető az a hozzáállás, amellyel a munkáját végzi.

**Honnan ez az attitűd, miért tartja fontosnak azt a pluszt, amit az utasoknak nyújt?**

Így neveltek: fontos, hogy kedvesek legyünk az emberekkel. Pláne itt, a Volánbusznál, ahol szolgáltatást nyújtunk, alapvető, hogy illedelmesen köszönünk, segítséget nyújtunk a babakocsival utazóknak, időseknek. Nem gondolom, hogy ez az elvárhatón felüli teljesítmény, mégis jólesik a pozitív visszajelzés,

amit egyébként rendszeresen kapok helyben, az utasoktól is.

**Azt is írják, hogy jól vezet. Mindezekből egyértelmű, hogy szereti is a szakmát. Mióta csinálja?**

Tavaly áprilisban kerültem a Volánbuszhoz, és 2023. október 1-jétől vagyok autóbusz-vezető állományban. A társaságnál végeztem el a D kategóriás és a GKI-képzést. Régi tervem volt itt dolgozni, hiszen amióta csak megvan a jogosítványom, imádom vezetni, és nagyon szeretek emberekkel foglalkozni is. Saját magamra talán nem mondhatom azt, hogy jól vezetek, főleg ilyen rövid idő után. De fontos, hogy szeressük, amit csinálunk és amit hosszú távon is szeretnénk csinálni – én pedig szeretem! Nagy a jármű, sok az utas és nagy a felelősség, de én választottam, ezért nem félek a kihívásoktól. Sőt, várom is őket, hogy megfeleljek az elvárásoknak és saját magamnak.

**Már gyerekkorától érdekelték az autók, a vezetés?**

Igen, ezt rengeteg matchbox igazolja a padláson. Jó pár busz is van köztük, már kisgyermomban is megvolt a szenvedély a buszok iránt. A szakmám is kötődik a vezetéshez: autószerelőként, autóvillamossági szerelőként végeztem.

**Ezek szerint egy váratlan meghibásodás sem hozza zavarba menet közben. Milyen busszal és merre jár?**

A tapasztalatszerzés érdekében először mindenfelé közlekedtem az érdi telephely járatain, most már az állandó vonalaim egyike a Kelenföld–Érd járat. Egy csuklós Volvo az én buszom, nagyon szeretem! Szerintem könnyebb is kanyarodni vele, mint egy szőlővel. Ha lehet, mindig ilyenekkel dolgoznék. Elektromos buszok Érdre még nincsenek, de ki tudja, mit hoz a jövő.

**Hosszabb távon mik a tervei?**

Autóbusz-vezetőként képzelem el magam a jövőben is, nagyon tetszik nekem, és remélem, sokáig itt maradhatok.

**„Majd elműlik! Még fiatal, van bizalma az utasokban!” – olvashatjuk az egyik kommentben. Elműlik a lelkesedés, mit gondolt? Vannak negatív tapasztalatai?**

Ez egy kétoldalú, bizalmi kapcsolat az utas és az autóbusz-vezető között. Mindkét félnek alkalmazkodnia kell, de az eddigi tapasztalataim alapján és a saját hozzáállásomban bízva nem tartok attól, hogy komolyabb probléma merülhet fel. Eddig nem volt negatív tapasztalatom, én magam pedig biztosan nem fogok változni, hiszen egyszerűen csak önmagamot adom nap mint nap. Fontos számomra, hogy az utasok jó élményekkel szálljanak le a járatomról!

Volánbusz KIG

# Kiflit sütni otthon is lehet?

Mi lehet jobb egy forró, ropogós, vajjal gazdagon megkent sós kiflinél? Sokakban talán kedves gyermekkori emlékeket idéz fel az óvodában is gyakran felszolgált egészen egyszerű reggeli, amely valószínűleg éppen egyszerűségénél fogva kopott ki oly sok család mindennapjaiból – teljesen méltatlanul. Most viszont egy igazán inspiratív interjúval szeretnénk olvasóinkat arra ösztönözni, hogy próbálkozzanak meg a kenyér- és péksüteménysütéssel otthon: ígérjük, a hatás nem marad majd el! A témáról Papp Krisztinát, a MÁV Könyves Kálmán körüti székházának recepciósát kérdeztük, aki négy év alatt professzionális szintre fejlesztette tudását a családja és a szomszédsága örömeire.



**Sokunknak vannak rossz tapasztalatai az otthoni kenyérsütéssel kapcsolatban. Az eredmény vagy nem túl légies, vagy egészen száraz... De a te péksüteményeid káprázatosak. Mikor léptél ki az amatőrök világából?**

Már lassan két-három éve. Mint sok embernél sok új hobbi, nálam is a Covid alatt fogant meg az ötlet, hogy kenyeret süssek. Nagyon szeretem csinálni, ez az, ami igazán kikapcsol. Egyébként – ahogy mondtad – sok buktatója van a feladatnak, mert figyelni kell bizonyos dolgokra, hogy jó legyen az eredmény. Én hála Istennek szeretem a kihívásokat, ha egyszer nem sikerül valami, akkor addig próbálkozom, amíg rá nem jövök a hiba okára. Az első kenyérsütés nekem sem ment, de a zsömlé és minden más rögtön nagyon jó lett, ez megadta a lendületet a folytatáshoz.

**A képen látható péksüteményeket egy átlagos konyhában és egy átlagos sütővel is el lehet készíteni?**

Igen, teljesen megfelelő hozzá minden, az én sütőm például még csak nem is légkeveréses. Megjegyezném, hogy a kemencés kenyérnek természetesen más az íze, de otthon „abból kell főzni, amink van”, így marad a normál tűzhely. Én egyébként egy formában szoktam sütni a kenyereket, abból hármat tudok betenni egymás mellé, tehát ha készítek egy adagot, abból az egész család jól tud lakni. Fontos, hogy mindent alsó-felső sütéssel sütök. A kapacitásomat sokáig tudom növelni, simán elvállalhatnék egy-egy nagyobb megrendelést is. Persze ehhez némi automatizáltságra szükségem van, ezért vásároltam egy dagasztógépet, és már mindennek ebben készül a tésztaja.

**Milyen különlegességeket tudsz megsütni? Mi a „termékpalettád”?**

A kenyéren kívül édes és sós süteményeket is készítek, elég sok mindent meg tudok csinálni. Nagy kedvenc a fahéjas fonottka és a csíkos kalácsok, ahogyan a kigyórétes is.

**A magad kedvtelésére, a család örömeire vagy megrendelésre sütsz?**

Nagyon szeretem ezzel tölteni a szabadidőmet, még munka után is motivált vagyok, ha erről van szó. Három gyerekem van, ők is imádják a péksüteményeket, de nem kell mindegyiküknek sütnöm. Az ok egyszerű: már a kisebbik fiam is maga készíti a kiflijeit otthon. A tizenéves unokám pedig szakácskönyvet kért karácsonyra. Megrendelésre is készítek termékeket, a szomszédaim például egyáltalán nem vásárolnak kenyeret, csak leadják a kívánságlistát. A kiemelt időszakokban rengeteg munkám van, karácsonykor és húsvétkor sokat sütök.

**Megosztanál az olvasóinkkal egy egészen egyszerű receptet?**

Természetesen. Legyen a kiflié!

## Finom omlós kifli

**Hozzávalók:**

1 kg liszt, 16 g só, 16 g cukor, 36 g vaj, 1 „kocka” élesztő, 640 ml tej

**Elkészítés:**

Az élesztőt cukorral fel kell futtatni a tejszínben. A vajon kívül minden más összetevőt bekeverünk, hozzáadjuk a felfuttatott élesztőt, majd megdagasztjuk a tésztát. Ezt követően beletesszük a vajat, majd tovább dagasztjuk. Miután megkelt, 90 grammos gombócokra osztjuk az egészet. Végül háromszögeket nyújtunk belőlük, és kiflivé tekerjük mindet. Ezeket 10 percig állni hagyjuk, hogy még egy kicsit keljenek, végül 180 fokban (alsó-felső üzemmódban) megsütjük. Vízrel előtte és utána is le kell spriccelni a tésztát.

Pékárukra rendelés az alábbi e-mail-címen adható le: [krisza.papp@gmail.com](mailto:krisza.papp@gmail.com)

Benke Máté

## Ha esik, ha fúj, a vonalgondozónak mindig résen kell lennie



**Csaknem harminc éve figyeli és ellenőrzi a vasúti pályát Csomay Pál, a Budapesti Pályafenntartási Igazgatóság Nagykáta pályafenntartási szakasz vonalgondozója. Az ő feladata a rá bízott szakasz bejárása, ellenőrzése, és a kisebb hibák kijavítása. A vonalgondozónak bármilyen időjárási körülmény között szolgálatban kell lennie.**

### Mi a vonalgondozó alapvető feladata?

Minden vonalgondozóhoz tartozik egy külön szakasz, itt mindenre figyelni kell, mindent ellenőrizni szükséges, ami a vasúti pályához tartozik. Valamennyi bejárás ellenőrizni szükséges például, hogy a csúcs-sínek kellőképpen simulnak-e a tősinhez, nézni kell a sínt, a sínfejhibákat, vagy a geo sínerősítéseket. Ellenőrizzük, hogy sáros, vagy vizes-e az alépítmény, találunk-e vaksüppedést vagy fekszinthibát. Ugyanígy a vasúti átjárókban is a vonalgondozó ellenőrzi, hogy mennyire lehet belátni a vasúti pályát, nincs-e valamilyen természeti akadály, például egy kidőlt fa, de nem túl előnyös a magas növényzet sem.

A vasúti átjárókban mindkét oldalon legalább háromszáz méteres látótávolságot kell biztosítani. Ugyanígy a mi feladatunk a váltók tisztítása, takarítása, amit minden héten el kell végezni.

### A nagykáta területen mely szakasz tartozik Önhöz?

Tápiószéle állomás, illetve Tápiószéle és Újszász állomások közötti szakasz. Hozzá tartozik az ötödik és a hatodik szakasz, körülbelül tíz kilométer.

### Mióta dolgozik a MÁV-nál, és hogyan került a vasúthoz?

Több mint harminc éve, 1990-ben kerültem a MÁV-hoz. Állategészségügyi techni-

kusként végeztem, az az eredeti szakmám, és úgy léptem be, hogy egy évig maradok a vasúttársaságnál. Aztán ittragadtam. Közben kitanultam az esztergályos szakmát, voltam pályamunkás, 2014 óta pedig vonalgondozóként dolgozom, 2023 óta megbízott munkavezetőként is foglalkoztatnak.

### Mi szükséges ahhoz, hogy valaki vonalgondozó legyen?

Elsősorban nagyon sok tapasztalat. Forgalmi vizsga mindenképpen, ami meglehetősen nehéz. Előnyt jelent, ha valaki „vasas szakmával” rendelkezik, általános lakatos vagy esztergályos.

### Mi az, amiért a leginkább szereti ezt a munkát?

Talán azért, mert nagyon felelősségteljes munkakör, a legfontosabb a biztonság garantálása, hiszen itt az emberek, utasok biztonságát kell leginkább szem előtt tartani. Mindenre kell figyelni, észre kell venni a legapróbb hibát is a vasúti pályán, és azt lehetőség szerint minél hamarabb kijavítani. Egy-egy szakaszon önállóan csak a vonalgondozó végezhet javítási munkát.

### Mettől meddig tart a munkaideje, és az Önre bízott szakaszt mennyi idő alatt járja be?

A műszak 6:40-tól 15 óráig tart, és minden hatodik hétvégén baleseti készenléti szolgálatot adok a Nagykáta pályafenntartási szakaszon. A rám bízott szakaszt általában két nap alatt járom be. Mivel kétvágányú a pálya, az egyik nap ellenőrzöm tíz kilométeren az egyik vágányt, a következő nap a másikat.

### Amikor bejárja a szakaszát, mi a „leg-hűségesebb társa”, vagyis mi az, amit mindig magánál hord?

A sárga mellényt, hevederkulcsot, tükröt, mérőszalagot, és természetesen a mobiltelefonomat mindig magamnál hordom, illetve azokat a kellékeket, amik a kisebb javításokhoz szükségesek, például a rugóalátéteket. De már előre tudom, hogy ezeket mikor, hová kell vinni. Sárga mellény, hevederkulcs és telefon nélkül viszont egy lépést sem teszek.

### Milyen műszaki állapotú a Tápiógyörgye-Újszász szakasz?

Viszonylag szerencsés a helyzetem, hiszen Tápiógyörgye állomáson az átmenő vágányokat hat éve építették át, az al- és felépítménnyel együtt. Új sínek és kitérők épültek ide. A nyílt vonali szakaszon, Tápiógyörgye és Újszász között ennél régebben történt átépítés, ott jelenleg nyolcvan kilométeres sebességgel lehet haladni.

### Melyek a leggyakoribb hibák, amiket a Nagykáta pályafenntartási szakasz munkatársainak el kell hárítaniuk?

Minden hibát igyekszünk a lehető legrövidebb időn belül kijavítani. Így például ha meglazul egy geocsvavar, azt egyből meg kell húzni, hiszen ha egymás mellett több lazul meg, sinkivetődés lehet belőle. Ez pedig a vasúti pályán nagyon balesetveszélyes. Betéteket cserélünk a betonalkajnál, időnként betonlatjat is, vagy kézirostálást végzünk.

### A napokban kitérő fővizsgát tartottak Tápiógyörgye állomáson biztosítóberendezési szakemberekkel együtt. Milyen műveletet végeznek ilyenkor?

A kitérő a pályán az egyik legbonyolultabb és legfontosabb egység, rendkívüli alaposítást és szaktudást igényel a javítása, a tisztítása és vizsgálata. Utóbbi esetében minden részletre kiterjedő vizsgálatot végzünk, hiszen a fővizsga után a váltónak úgy kell működnie, mintha új lenne. Addig nem hagyunk ott egy váltót, amíg el nem végeztük a javítását, ha ez szükséges.

Ezzel együtt a váltókat rendszeresen ellenőrizzük. Hetente tisztítjuk a berendezéseket, a váltó kenését mindig biztosítani szükséges, és nagyon kell figyelni, hogy ne maradjon rajta, főleg a csúcspinnél idegen anyag. Megfelelő karbantartás esetén egy kitérővel legalább harminc évig nincs különösebb probléma. Ez persze attól is függ, hogy mekkora a forgalom egy adott vasútvonalon.

### Gondolom, megszokta már a három évtized alatt az időjárás viszontagságait.

Igen, ezzel nincs gondom, másrészt nekünk bármilyen időjárási körülmény között szolgálatban kell lennünk. Nyáron meleg van, télen hideg, tavasszal és ősszel esik az eső. Szerencse viszont, hogy a mostani telek már enyhébbek. A vonalgondozónak viszont a lehidegebb és legmelegebb napokon kell igazán résen lennie, hiszen hidegben szakadhat a sín, melegben pedig tágul. A legnagyobb ellenségünk a sok eső, akkor sárosodhat el leginkább az alépítmény.

### Mennyire elégedett a jövedelmével, és mi a véleménye a hároméves bérmegálapodásról?

Elégedett vagyok, másrészt az elmúlt tíz évben jelentősen emelkedett a fizetés. Az idei hetven ezer forintos fizetésemelés jól jött, megvolt a pénznek a helye.

Putsay Gábor

„Megfelelő karbantartás esetén egy kitérővel legalább harminc évig nincs különösebb probléma.”



# Az egzotikus csigák szakértője



**Kun Veronika, a MÁV forgalmi szolgálattevője és csigatenyésztő. Ha valaki úgy gondolja, hogy félreolvasta az imént közölt információt, akkor megnyugtatom: jól látott mindent, a kolléganőnk különleges csigafajokat tenyészt, otthonát pedig több mint 300 példánnyal osztja meg. A csigákat ugyan a francia konyhaművészet és a szépségipar is lelkesen „használja” – így rögtön lehetne néhány tippünk tartásuk okára –, de ebben az esetben mégis másról van szó. Veronikát egy, a hasznosíthatóságuktól teljesen eltérő dolog fogta meg ezekben a maguk nemében igazán nagyszerű teremtményekben.**



Megalobulimus kézfejen

**A csiga egészen szokatlan háziállat, de vajon háziállat? Miért tenyészted?**

Legfőképp a szenvedélyem. Elsősorban különböző színvariációkat tenyészték ki, ebből sejthető, hogy az esztétikájukba szerettem bele. 2017-ben költöztem el otthonról és éreztem, hogy kell egy hobbi, ami leköt. Akkoriban láttam egy csigás képet az interneten és elkezdtem érdeklődni irántuk. A dolog nagyon megtetszett és belevágtam. Egyébként, ha messzebbre tekintünk, akkor megemlítendő, hogy már gyerekkoromban is nagy izgalommal gyűjtöttem a szebb példányokat eső után.

**Az egzotikus állatok több szempontból is különlegesek, az Achat csiga például egy kimondottan nagy méretű faj. Kicsit az ősvilághoz tartozik. Melyek a legérdekesebb csigáid?**

Méretét tekintve az Achatina achatina, amit mindenki imád, ezeket hívják óriás afrikai tigriscsigának. De ott van az Archachatina marginata ovum is, ami szintén hatalmas, és rengeteg színvariációja létezik a fehértől egészen a feketéig. Nálam ebből kilencféle található meg. Itt elmondanám, hogy – a közhiedelemmel ellentétben – a színvariációk emlegetésekor a csigák testére gondolunk, tehát

nem a házukról van szó. A házuk színére általában a fajnévből lehet következtetni, viszont vannak csigák, amelyeknek a különböző házszínvariációi is eltérőek, így az ő színnevük sokszor a házukon alapul. Rajtuk kívül Madagaszkárról is vannak példányaim, él nálam a kis kék barbadosi faj, míg a Diszkosz csigák kubaiak, de uruguayi példányok is gazdagítják a családot. A zöld színű és a kéttónusú achat csigákat nagyon szeretem, az abszolút kedvenceim viszont a Megalobulimusok. Ez egy dél-amerikai csigafaj, Paraguaytól délre őshonosak és bajuszuk van.

**A felsorolást hallgatva úgy érzem, hogy az egész világot lefedik a „kis” jövevényeid. Hogyan szerzed be a távol élő fajokat?**

Szerencsés esetben importőrökön keresztül, most viszont van egy dél-amerikai kontaktom, akinek a segítségével magam szerezhetem be a különlegesebb fajtákat. Egyébként állategészségügyi kapukon keresztül hozzuk be az élőlényeket, így teljesen szabályos a folyamat és az állatoknak sem eshet bántódásuk. Ha szükségem van egy új fajra, akkor az interneten keresek egzotikus állatkereskedőket, ők hébe-hóba csigákkal is foglalkoznak. Különlegesebb útvonalakból sincs hiány, előfordult már, hogy közvetlenül Dél-Afrikából

jutottam csigához. Ők repülőgéppel érkeztek Magyarországra, expresszküldeményként. Ez talán meglepőnek tűnhet, de egy csiga akár két hetet is kibír a dobozban, a lényeg, hogy legyen bent neki elegendő élelem, és ne kerüljön hidegbe.



**Ha már az eledelt említetted, mivel táplálkoznak?**

Elsősorban növényevők, de nagyon sok kalciumra és fehérjére van szükségük ahhoz, hogy szép legyen a házuk, ezért speciális keverékkel egészítem ki az étrendjüket. Két-három naponta kapnak zöldségeket, ez az emésztésükkel szinkronban van. Az élelmezésük egyébként jelentős mértékű, hiszen a 300 csigám nagyjából két-három kiló cukkinit és ugyanennyi édesburgonyót fogyaszt el egy etetés során.

**Minden állatfajnál imádni valók a bábik, igaz ez a csigákra is?**

Abszolút, nagyon-nagyon cukik, amikor picik. Ilyenkor még gyorsan másznak, kúsznak, esznek. Ahogy nőnek, úgy lassulnak le. A szaporodásuk is érdekes, mert meszes héjú petéket raknak, amelyek egy madárfészek tartalmára hasonlítanak leginkább.



Néhány milliméteres „csigagyerek”

Valamelyik fajnak 2,5 centisek a tojásai, míg másoknak alig pár milliméteresek. Kikeléskor már teljesen kemény házzal rendelkeznek, ami persze még vékonyabb a megszokottnál. Nagyjából másfél év alatt érik el a felnőtt méretüket, ezt követően már csak belülről vastagodik tovább a házuk. A növéssel kapcsolatban érdekes lehet, hogy az kívülről befelé történik, általában 3 rétegben. Az első egy hártás fehérjeréteg, ami a pigmentjeiket tartalmazza – ez adja a ház színét, alatta van egy kristályos kalciumszakasz, amelyeket fehérjeháló fon össze, végül belül gyöngyház fedheti mindezt.

**Hogyan művelted ki magad csigákból? Található hozzájuk eligandó szakirodalom?**

Igen, de csak angolul. A csigás könyvek nem olcsók, egy viszonylag új kiadvány ára 30 000 forint körül mozog, viszont nagyon sok csigát megismertem belőlük. A legtöbb szakkönyv általában azzal foglalkozik, hogy milyen a ház, ez egyébként a malakológia tudományához tartozik. A szakértők minden apróságra kitérnek, például a születés kori csikozottságra, mintázottságra, textúrára, a szájadék színére. Ez alapján rengeteg csigafaj elkülöníthető. Érdekesként mondom, hogy vannak az 1800-as évekből is könyveim, az ezekben található tudományos angolt még a fordító sem érti, így lassú munkával, szinte szavanként építem magyar szöveggé a tudnivalókat.

**Más állatokat is tartasz a csigacsaládokon kívül?**

Vannak szárazföldi ászkarákjaim is. Leginkább az egzotikus példányok érdekelnek, tehát tájféldi, amerikai és spanyol élőlényeket szereztem be, nagyszerű színekben pompáznak. Rajtuk kívül édesvízi garnélákat és halakat tartok akváriumban, társállatként pedig további két kutyát.

**Milyen áldozatokat kellett hoznod a hobbidért?**

Egy nap sajnos csak 24 órából áll, szóval nagyon jól be kell osztanom a szabadidőmet. Ezenkívül nem is olcsó, az állatok tartása főleg télen húzós az etetés miatt. A beszerzésük viszont még ennél is drágább, vannak olyan csigáim, amiknek darabja 22 000 forint, nem is beszélve a szállítási költségről. Az mindenképp fenntarthatóbbá teszi a folyamatot, hogy néha el tudok adni egy-két állatot. Nagyon drága fajokat viszont nem vásárolhatok, mert van egy reális keret, amit nem léphetek túl. Illetve még egy dolog vet gátat ezeknek a beszerzéseknek: néhány gyönyörű és drága faj természetvédelmi státusza kérdéses, mert nem tartoznak a veszélyeztetett kategóriába, pedig ott lenne a helyük. E tekintetben felelős csigatartó vagyok, nem akarom kizsákmányolni a természetet, főleg úgy, hogy ezeknek az állatoknak nagyon kis százaléka marad fogságban is életben.

Benke Máté



# BRAVÚROS LEÁLLÁS A GYORSÍTÓSÁVBAN – EGYETLEN VOLÁNBUSZ-UTAS SEM SÉRÜLT MEG A TÖMEGBALESETBEN



„Hosszú perceként keresztül csak a becsapódások zaja hallatszott” – „Imádkoztunk, hogy ne jöjjön egy még nagyobb autó” – „Kifulladásig dolgoztak a mentők – tragikus vasárnapot jegyzett Fejér megye” – hasonló címek sorjázta a sajtóban és a tévéhíradókban 2024. február 25-én. A dermesztő beszámolók mellett kevesebb figyelem jutott arra (sőt néhány fals hír is becsúszott...), hogy a Volánbusz 1184/102-es járatán utazók egy karcolás nélkül „megúszták” a 40 járművet érintő, számos sérüléssel és sajnos halálos áldozattal is járó tömegbalesetet. Mi is történt pontosan az M7-esen február 25-én reggel? Erről faggattuk Varga Istvánt, aki az életveszélyes közlekedési helyzetben a Nagykanizsáról Budapestre tartó buszt vezette.

Volánbuszos kollégánk a szokott időben, 5:40-kor indult Nagykanizsáról, a Velencei-tóig gyönyörű napsütéses idő volt, az utasok jókedvűek voltak, munkatársunk is jó hangulatban, kényelmes, 100 km/h-s tempóval haladt a belső sávban. Az M7-es Pest felé vezető oldalán, Velencénél lévő benzinkút előtt azonban váratlanul megváltoztak a látási viszonyok. István elsődlegesen a sűrű párárt érzékelte, de a későbbi híradásokból már tudjuk: az időjárási körülmények (azaz a ködfoltok), illetve egy kápolnásnyéki, 1500 m<sup>2</sup>-en égő csirketelep füstjének szerencsétlen együttállása okozta, hogy a tő északkeleti végénél tejfehér köd szállt az autópályára.

– Rögtön lassítottam, az események azonban hihetetlen módon felgyorsultak. Tizedmásodpercek alatt játszódott le az egész jelenet: a sávokat elválasztó szaggatott vonalokból hirtelen már csak hármát láttam magam előtt, majd 100 méteren belül már csak kettőt, egyet, végül szinte semmit – mondja Varga István. – Észleltem, hogy a szélső sávban nincs senki, sikerült óvatosan kihúzódnom oda, de néhány méteren belül nyilvánvaló volt, hogy már ott is állnak autók, csak nem látni őket a sűrű ködben. Végül a benzinkúttól induló gyorsítósávba húzódtam ki, benyomtam a vészvillogót, és teljesen leállítottam a buszt. Még át is futott az agyamon, hogy ezt, hála az égnek, megúsztuk, de abban a pillanatban hallottam a csattanást: nekem lökték a mögöttem lévő, már szintén álló személyautót.

Mint kiderült, a kettővel hátrébb lévő pick-up fékezés nélkül szaladt bele a busz mögött álló Toyotába, amelyet így szabályosan betolt a Setra alá. Szerencsére a buszon ülőknek semmi bajuk nem lett, a körülöttük lévő járművekben azonban rengeteg sérült volt: sokkos állapotban lévő gyerekek, agyrázkódást kapott vezetők és utasaik, illetve olyan autósok, aki ép bőrrel megúszták a tömegbalesetet, de nem volt hova menniük, ezért továbbra is folyamatos életveszélynek voltak kitéve. – Megkértem őket, hogy üljenek be a buszba, az üres üléseket ők töltötték meg. A busz funkcionált elsősegélypontként, menedékhelyként, melegedőként, pihenőként – emlékszik vissza munkatársunk. A több híradásban is elhangzó „információ”, amely szerint a buszon négyen sérültek meg, teljes félreértés volt; az a négy ember valójában már sérülteként került a buszra, a kikerülő mentők pedig – egy helyszíni vizsgálat után – jobbnak látták, ha hordágyon viszik le őket a fedélzetről.

Az Országos Mentőszolgálat számai drámai képet mutatnak a tömegkarambolról: sajnos halálos áldozat is volt, súlyosan 4-en – köztük egy gyermek –, könnyebben 14-en – köztük is volt gyermek – sérültek meg. A halálos áldozat abban a személyautóban volt, amely fékezés nélkül szaladt bele egy álló kamionba, Istvánéktól körülbelül 20 méterre, ráadásul a belső sávban, tehát ott, ahol eredetileg a busz is haladt. A helyszínen 40 tűzoltóegység, 16 mentőautó és 2 mentőhelikopter dolgozott folyamatosan, a Fejér Vármegyei Rendőr-főkapitányság összesítése szerint összesen 40 jármű volt érintett a balesetben. Aki látta a felvételeket a helyszínről, megerősítheti, nem volt túlzó a cím, amely úgy fogalmazott: február 25-én reggel roncsleppé változott az M7-es kápolnásnyéki szakasza.

Kollégánk elmondása szerint egyébként a helyszínelés, a „saját lábukon” távozni tudó járművek átengedése rendkívül szervezeten ment, de még ennél is gyorsabban sikerült elérni, hogy a Székesfehérvárról érkező mentesítő járatot átengedjék, és a több tucat

roncsautó között a helyszínre navigálják, így a fedélzeten lévő körülbelül 25 fő folytatni tudta útját a Népliget felé. – Volt egy idős házaspár, akiket nagyon szorított az idő, kétségbe esve kértek: mondjak valami tippet, mert indul a repülőgépük Skóciába, évek óta nem látták az unokáikat. Nekik azt tanácsoltam, hogy a benzinkútra próbáljanak taxit hívni; végül szerencsére időben odaértek Ferihegyre – nyugtatott meg minket munkatársunk.

A mentesítő buszra való átszálláskor az utasok kedves, emberi gesztusokkal mutatták ki hálájukat Istvánnak. – Egy néni leszálláskor odafordult hozzám: „Tegnap sütöttem ezt a buktát, viszem a családnak, de hagyok itt belőle, mert attól félek, maga még sokáig itt lesz.” Egy másik hölgy pogácsával lepett meg, de olyan is volt, aki a müzliszeletét adta nekem. Komolyan mondom, megható volt a figyelmességük – mondja kollégánk. Az utasok nemcsak ott személyesen, de írásban is kifejezték hálájukat, idézünk néhány, a Volánbuszhoz eljutott levélből:

„Saját és utastársaim nevében szeretnénk a sofőrnek köszönetet mondani, hiszen az ő gyors reakciójának, figyelmének köszönhetjük, hogy nem történt nagyobb baj. A ködöt és füstöt látva azonnal lassításba kezdett. Továbbá szeretnénk megköszönni az ebben a helyzetben nyújtott megnyugtató személyiségét, hiszen a teljes biztonságot sugározta jelenlétével. A helyszínen is megköszöntük neki több utastársunkkal együtt! Köszönjük szépen, hogy ilyen vezetővel lehettünk ebben a helyzetben! További jó utat mindenkinek!”

„Ezúton is szeretném megköszönni a buszsofőrnek a szakmai hozzáértését és emberséges hozzáállását, hogy a rossz látási viszonyok és rettenetes körülmények között milyen jól helytállt. Nagyon jól reagált az úton bekövetkezett veszélyhelyzetre, így minden buszon utazó szerencsésen megúsza a balesetet. Sok balesetmentes kilométert és minden jót kívánok a sofőrnek!”

Hogy munkatársunk milyen stabil személyiség – nemcsak az utasok, de a busztársaság életében is –, azt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy éppen idén szeptemberben lesz 40 éve annak, hogy volános lett. Ipari tanulóként kezdte, dolgozott vezénylőként is, sőt közlekedésmérnöki diplomát is szerzett, de az igazi szerelme a buszvezetés. Ami azt illeti, balesetmentes kilométerből már eddig is rengeteget gyűjtött: három éve vehette át az „1 millió 750 ezreseknek” járó elismerést; ha az általa megtett átlagos távolságokkal számolunk, nagyjából nyáron elérheti a 2 milliós határt. Kívánjuk neki, hogy a 40 éves és a 2 milliós fordulóval egyszerre aranyozza be 2024-et, és – az utasok mellett – természetesen mi is gratulálunk profi helytállásához az extrém balesetveszélyes szituációban!

Volánbusz KIG



# A tavasszal a kerékpáros szezon is elindul



A március 1-jével életbe lépő tarifareform a kerékpárszállítás terén is jelentős változásokat hozott. Fix áras kerékpárjegy lett bevezetve, valamint megvásárolható a Kerékpár országbérlet is. 2023-ban csaknem 1,35 millióan szállítottak kerékpárt vasúton, ami 20 százalékkal haladta meg a 2022-es biciklis forgalmat. Budapest 10 elővárosi vasútvonalán mintegy 80 állomáson áll rendelkezésre színvonalas B+R tároló nagyságrendileg 4000 férőhellyel, az elmúlt évben pedig több tucat regionális vasútvonal állomásain is létesültek korszerű kerékpártárolók.

Március elsejétől a kerékpárokat távolságtól függetlenül egységesen 500 forintos, 24 óra érvénytartamú, egyúti utazásra szóló kerékpárjeggyel lehet szállítani. A Szeged és Hódmezővásárhely közötti TramTrainen megmaradt az egy útra szóló zónajegy 235 forintért, mely a két város között a nagyvasúti járatain is érvényes. A Kerékpár országbérlettel – melynek ára 4950 Ft és 30 napig érvényes – a MÁV-START (ide értve a TramTrain is) és a GYSEV hálózatán, valamint a HÉV-ek teljes hosszán biztosítjuk a kerékpárszállítást, valamint a BKK meghatározott járatain is érvényes. Megszűntek a távolságalapú kerékpárjegyek és -bérletek, valamint a Balatoni, Fertő tavi és Tisza-tavi kerékpáros túrajegyek. A START Klub kártyával rendelkezők és

a Magyar Kerékpárosklub tagjai továbbra is kedvezményes, az új egységes kerékpárjegyárhoz igazodó 375 forintos kerékpárjegyet vehetnek. A MÁV applikációból vagy online váltva 5% kedvezményt biztosítunk a kerékpárjegyek árából. Bizonyos vonatokon (jellemzően InterCity és expresszvonaton, szezonban a Balaton térségében pedig minden vonaton) a kerékpárjegy mellé az eddigiekhez hasonlóan kerékpárhelyjegyet is szükséges váltani. Ennek díjszabása szintén változott: általánosan 300 Ft-ba kerül, de helyi sajátosság vagy bőségesen rendelkezésre álló kapacitás esetén mindössze 100 Ft. A Balaton térségében az elő-, fő- és utószezonban a közepes és kis kerékpáros kapacitású vonatokon 650 Ft és 990 Ft. Fontos,

hogy kerékpárhelyjegy-köteles vonaton csak kerékpárhelyjeggyel lehet utazni, ha a helyjegyek elfognak, másik vonatot kell választani.

A kerékpárszállítás feltételei is változtak: egy utas továbbra is egy darab kerékpárt szállíthat (kivéve kerékpár+kerékpár-utánfutó, melyek együttes szállítása megengedett), 16” kerékméretig továbbra is minden kerékpár díjmentesen szállítható. 16”-20” kerékméret között azonban csak az összecsukható, összecsukott állapotban lévő kerékpárok szállíthatók díjmentesen, a nem összecsukható (vagy nem összecsukott) kerékpárok szállításához kerékpárjegyet kell váltani. 20” kerékméret felett továbbra is csak kerékpárviteldíj megfizetése mellett, a kerékpárookra vonatkozó egyéb



szabályok betartásával szállítható kerékpár. A különleges kialakítású kerékpárok (tandem, kerékpár-utánfutó, teherkerékpár és fatbike) egységesen 2 kerékpárjegy (és 2 kerékpárhelyjegy) váltásával szállíthatók.

A tavaszi szezonkezdetre a következő kerékpáros úti célokot ajánljuk utasainknak, ahová bátran magukkal vihetik a kerékpárjukat vonataink fedélzetén:

## Tisza-tó

Március 15-től idén is elindult a Tisza-tóhoz – Poroszlóra és Tiszafüredre – közvetlen budapesti eljutást kínáló Tisza-tó sebesvonat. Május közepéig hétfői napokon, majd onnantól nyár végéig naponta közlekedik. Ez a járat közel 50 kerékpárhellyel szolgálja az utasokat, menetrendje pedig akár egynapos tókerülő kerekézkést is lehetővé tesz.

A Tisza-tó déli medencéje – Abádszalók és Kisköre – is elérhető vonattal a Kál-Kápolna-Kisújszállás vonalon, az itt közlekedő regionális vonatok többségében március 15-től kerékpárszállító kocsik is közlekednek. Kál-Kápolna, Eger és Budapest-Keleti, Kisújszállás pedig Debrecen, Szolnok és Budapest-Nyugati felől érhető el a korszerű,

alacsonypadlós, 6-12 kerékpár szállítására alkalmas motorvonatokkal közlekedő Agria, illetve Cívus InterRégió-vonatokkal.

## Zempléni-hegység

A kevésbé ismert, de kerékpározásra alkalmas útvonalakban bővelkedő Zemplénben is a korábbinál könnyebb eljutni kerékpárt szállítva, vonattal. A Budapest-Keletiből kétóránként induló Hernád-Zemplén InterCity-vonat egyik (Zemplén IC) része Szerencs, Sárospatak és Sátoraljaújhely felé biztosítja 16 kerékpár szállítását. Így a Tokaj-Hegyalján és a Hegyközben kiépített kerékpárutakat is fel lehet fedezni – utóbbi az egykori Hegyközi kisvasút nyomvonalán vezet.

A vonat másik része (Hernád IC) a Hernád-völgyében halad végig, ahonnan olyan híres látnivalók és települések fedezhetők fel két keréken, mint Boldogkő vagy Regéc vára, Vizsoly vagy Gönc. A hegységen áttekerve, a hollóházi porcelángyárat és Füzér várát, vagy épp a középkorban aranybányáiról híres Telkibányát is felfedezve Sátoraljaújhelyig is eljuthatunk. A vonattal nemzetközi forgalomban egészen Kassáig vihetjük a kerékpárt (6 férőhely), ahonnan a Felvidék távolabbi részei is felfedezhetők.

## Dunakanyar és Börzsöny

A Dunakanyar kényelmesen elérhető a Budapest-Nyugati pályaudvarról óránként induló Z70-es zónázó vonatokkal, melyek nagyrészt emeletes KISS-motorvonatokkal közlekednek. A járatokon 12 kerékpár szállítható. Március 15-től hétfőig további gyorsított vonatok is bővítik a hétfői kínálatot.

Váci átszállással a Kelet-Börzsöny is elérhető, ahonnan a hegységbe, illetve az Ipoly-völgyben azt megkerülő, remek kerékpáros útvonalak vezetnek. A Diósjé-

nő-Drégelypalánk felé közlekedő S750-es személyvonatok többségén március közepétől hétfőenként 16 kerékpár szállítására alkalmas kocsik is járnak.

## Kerékpárral a Balaton körül

A Budapestről Balatonfüreden át Tapolcára kétóránként közlekedő sebesvonatokon már tavasszal is nagy kapacitású kerékpárszállító kocsik közlekednek, így bátran tervezhető vonatos kerékpártúra a tóhoz. A déli partra közlekedő Balaton- és Tópart IC-ken 8-8 kerékpár szállítható.

Március 15-től hétfőente Szombathelyről is közvetlen Lesence sebesvonat közlekedik Tapolcán át Keszthelyre, melyen 16 kerékpár szállítható. A kerékpárszállítás feltételeiről, lehetőségeiről és a kerékpárszállító járművekről a vasúttársaság honlapján részletes, térképekkel és képekkel illusztrált oldalakon lehet tájékozódni, ahol a fentiek mellett számos további térségbe is kínálunk eljutási ajánlatokat.

Molnár Zsolt



# SIKERES HÚZÁS VOLT A CAF-KOCSIK BESZERZÉSE



biztosítják a technológiai hátteret, a kocsik pedig Magyarországon készülnek. Ezzel együtt 1991 áprilisában az olasz Breda cég ajánlata tűnt a legjobbnak. Mivel az olasz vállalat nem tudott versenyképes finanszírozást ajánlani a magyar félnek, így a második helyen rangsorolt spanyol Construcciones y Auxiliär de í Ferrocarriles, S.A. (CAF) ajánlata futott be.

Az összességében százmillió dollár értékű kocsik megvásárlását 85 százalékban a nemzetközi pénzpiacokról felvett hitelből finanszírozta a MÁV, további 15 százalékra pedig a gyártó nyújtott kölcsönt a vásárlónak. A CAF vállalta továbbá, hogy a járművekbe magyar vállalatok által előállított anyagokat is beépít. A szerződést 1992. július 4-én írták alá a vasúttársaság és a gyár képviselői Budapesten. Ezt követően megkezdődött a járművek gyártása, a kocsik Zaragozában és Beasainban épültek. Leghamarabb a 20-91 középszámú másodosztályú termes kocsik készültek el 1993 decemberében, így megtarthatták ezek fékpróbáit spanyol, normál nyomtávú vasútvonalon. A próbák alatt 230 km/órás is felgyorsították a kocsikat, és a jármű futása meglehetősen nyugodt volt ennél a tempónál is. Ezek a járművek érkeztek meg 1994 februárjában Magyarországra. Az első osztályú kocsik közül az elsők 1994 tavaszán már üzemképesek voltak, a 19-91 középszámú kocsik nagy sebességű futópróbáit Franciaországban Bordeaux közelében tartották. Itt 215 km/órás sebességgel közlekedtek a járművek, ugyanis ennyi volt a CC 6500-as mozdony engedélyezett sebessége. A CAF-kocsik nagy részét 1994-ben forgalomba tudta állítani a MÁV, utoljára a háló- és étkezőkocsik futottak be 1995-ben Magyarországra. A 76. jármű egy félkész poggyászkocsi volt, amit kötbéreként a teljesítés megcsúszása miatt szállított a CAF a MÁV-nak. Ebből épült meg az FMK-007-es mérőkocsi.

## Nemzetközi utakon

A kényelmes, újszerű belső színvilágú, nyugodt futású és légkondis új kocsik nagyon nagy sikert arattak az utasok körében és a vasúttársaságnál is. A 26,4 méter hosszú, kívül és belül is elegáns vasúti kocsi üde színfolt volt a MÁV-nál. Az első osztályú utastér kellemes bordó, a második osztály pedig kicsit élénkebb mustársárga színvilágot képviselt. Egyébként az első osztályú kocsik – leginkább a fülkés elrendezésnél – ülései jelenleg is a legkényelmesebbek közé tartoznak az európai vasutakon. Elsőként bécsi irányú Bartók Béla, a Csárdás, Arrabona, Wiener Walzer és a Rómába közeledő Gondoliere nemzetközi vonatokba sorolta be a MÁV az új kocsikat. Az 1994-es menetrendváltáskor ugyanakkor minőségi változást hoztak az új CAF-kocsik a Hungária EC vonatban is, ez a járat ismét magyar kocsikkal közlekedett, mint ahogy azóta is. A CAF-kocsik már az első tíz évben behozták a befektetett összeget. Azóta is a legfontosabb járatokban közlekednek, de belföldi InterCity forgalomban is. A Münchenbe, illetve Stuttgartba közeledő Bartók Béla EC-t és a Hungária EC-t a kilencvenes években szinte csak ezekből a kocsikból állították ki, 1997-98-ban viszont a Liszt Ferenc EC közlekedett ilyen kocsikkal. Ez egyébként igazi kihívás volt a vasúttársaságnak, hiszen egy-egy szerelvényben – egy oda és egy vissza – három első osztályú, egy étkező és nyolc másodosztályú, azaz összesen 12 kocsi közlekedett.

## Új külsőben

A nagy sebességű motorvonatok megjelenésével egyre kevesebb mozdonyvonatású szerelvényt lehetett indítani Magyarországról Nyugat-Európába, így a CAF-kocsik is egyre inkább kiszorultak a forgalomból. Kivéve a Hungaria EC-t és az éjszakai Kálmán Imre és Wiener Walzer Euronight vonatokat, amelyekben továbbra is közlekednek CAF-kocsik. A Hungáriában az utasok megelégedésére továbbra is CAF, méghozzá felújított kocsik futnak. A MÁV-START ugyanis 2016-ban megkezdte a kocsik felújítását, mostanra egy kivétellel – egy retró festésű étkezőkocsi – meg is újult a flotta. A járművek az új generációs InterCity (IC+) kocsikkal megegyező külső festést és belső színvilágot kaptak, ezenfelül a Dunakeszi Járműjavító munkatársai korszerűsítették a légkondicionáló berendezést, az utastájékoztató rendszert, emellett a járművekbe hálózati csatlakozókat és hordozható eszközök töltésére alkalmas USB-csatlakozókat telepítettek. Ezek a népszerű, és most már felújított járművek belföldi forgalomban is közlekednek. Leginkább a Tokaj IC, a Balaton IC, időnként a Budapest és Kaposvár között közlekedő IC és a Savaria IC-kben találkozhatnak velük az utasok. Az Utasellátó étkezőkocsik nemzetközi járatokon közlekednek ugyan, de helyenként különböző itthoni rendezvények, például retró hétvégék, vagy különleges évfordulók sztárjai.

Putsay Gábor

**A 90-es években jelentős változást hozott a nemzetközi vasúti utasszállításban a spanyol gyártású CAF-kocsik forgalomba helyezése. Ezek a járművek harminc éve közlekednek a magyarországi és az európai vasútvonalakon, kényelemben és utazási komfortban máig megállják a helyüket.**

A kilencvenes évek első felében a nemzetközi forgalomra alkalmas új vasúti kocsik megvásárlása a MÁV egyik legjobb és legjövendősebb beruházása volt. Éppen harminc éve, 1994. február 13-án érkezett meg Budapestre az első spanyol gyártású CAF kocsi, amelyekből a MÁV összességében 76-ot vásárolt. Az 1990-es évek elején a nyugat-európai vasutakon a nemzetközi, elsősorban az Eurocity (EC) és az éjszakai forgalomban már döntően nagyon korszerű, kényelmes, légkondicionált és 200 kilométer/órás sebességre alkalmas Z1-es típusú vasúti kocsik közlekedtek. Ilyen járművel a MÁV korlátozottan rendelkezett, hiszen csak a jugoszláv GOSA gyártól 1989-ben vásárolt húsz kocsi állt a vasúttársaság rendelkezésére. Mivel a vasúttársaság nem akart kiszorulni a rendkívül jövedelmező nyugat-európai távolsági forgalomból, ezért 1990 őszén nemzetközi pályázatot írt ki 75 különböző típusú, emelt sebességű, légkondicionált és nemzetközi forgalomra alkalmas vasúti kocsi szállítására.

**Construcciones y Auxiliär de í Ferrocarriles, S.A.**  
A Technoimpex közvetítőiroda közreműködésével bonyolított pályázatra tíz járműgyártó vállalat tett ajánlatot, köztük svájci, olasz, osztrák, német. Mivel a Ganz ekkor még nem tudott kétszázas tempóra alkalmas Z1-es kocsit gyártani, így felvetődött a kooperáció lehetősége az osztrákokkal, mégpedig oly módon, hogy az osztrákok



# Ajánljuk fel az adónk 1 százalékát!

Idén se felejtünk el rendelkezni személyi jövedelemadónk 1 százalékának felajánlásáról! Támogathatjuk a MÁV-VOLÁN-csoport által kitüntetett figyelemben részesülő, a vasutasok és volánbuszos kollégák segélyezésére, művelődésére, sportolására, hagyományörzésére létrehozott szervezeteket is, amelyeket most összegyűjtöttünk. Minden segítség számít, köszönjük felajánlásait!

## Gyermekvasút

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

**Adószám: 18075144-2-42**

## Vasúttörténeti Park

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

**Adószám: 18168341-2-42**

## Vasúttörténeti Alapítvány

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

**Adószám: 18450716-1-06**

## Az EMBERÉRT Alapítvány

A Volánbusz közhasznú tevékenységet végző szervezete, AZ EMBERÉRT Alapítvány a társaság segítségre szoruló munkatársait, nyugdíjasait és családtagjaikat támogatja anyagilag.

**Adószám: 18892073-1-43**

## Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesület

Az egyesület tagjai és szimpatizánsai 1997 óta rendszeresen támogatják egyesületünket az sija 1%-os felajánlásaikkal. Ez idáig 181,2 millió Ft bevételünk keletkezett a felajánlásokból, amelyet teljes egészében tagjaink segélyezésére fordítottunk. A személyi jövedelemadóból származó sija 1%-os bevételeiket továbbra is tagjaik segélyezésére kívánják fordítani.

**Adószám: 19653613-2-42**

## MÁV Vasutas Sport Club

A szervezet kilenc szakosztállyal (futó, horgász, kerékpáros, labdarúgó, torna, tenisz, természetjáró, tollaslabda, darts) várja a sportolni vágyó vasutasokat és családtagjaikat. A szervezők az idei évben tovább szeretnék bővíteni a sportolási lehetőségek körét, hogy még vonzóbbá tegyék az egyesületet. Köszönik az eddigi támogatásokat, kérik, az idei évben se feledkezzenek meg róluk.

**Adószám: 19804132-1-42**

## MÁV Szimfonikus Zenekar

„A zene lelki táplálék és semmi mással nem pótolható.”  
– Kodály Zoltán.

Kérjük, támogassa a MÁV Szimfonikus Zenekart, hogy a jövőben is baráti árakon kínálhassák színvonalas hangversenyeikre a belépőjegyet a közönség számára.

**Adószám: 18056721-2-43**

## VOKE

A Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület közhasznú szervezetként látja el a vasutas közművelődési, kulturális, szabadidős és oktatási tevékenységét nemzetközi, országos, regionális és helyi szinteken a munkahelyi és területi igényeket figyelembe véve, építve a hagyományokra, a jelen igényeire, valamint a megfogalmazódott lokális elvárásokra. Kiemelt feladatunknak tekintjük a vasutas kultúra támogatását, a vasutas klubok, a településeken működő vasutas intézmények tevékenységének koordinálását, segítségét. Mindemelett ellátjuk támogatóink és a minisztériumok vezetése előtt a vasutas kulturális tevékenység érdeklőpívetését.

**Adószám: 18054406-1-42**

## Szolnoki MÁV Sportegyesület

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

**Adószám: 19866774-2-16**

## EVVK Explorer Vasutas Világjáró Klub

Az Ön támogatása is fontos nekünk. Kérjük, rendelkezzen az EVVK Explorer Vasutas Világjáró Klub javára adója 1%-nak felajánlásával. Az így nyert összeget ingyenes túráink és Az úton fesztivál fejlesztésére szeretnénk fordítani. Önnek csak néhány kattintás, számunkra lehetőség a közös jövőre!

**Adószám: 18356519-1-13.**



# KÖSZÖNET MUNKATÁRSAINKNAK A TAKARÉKOSSÁGÉRT – TARTSUK A JÓ IRÁNYT!

**Elkészült az összesítés a Volánbusz tavalyi energiatudatosságáról, és a számok nem hazudnak: sikerült tartanunk a tavalyi irányt, és tovább csökkenteni gáz- és áramfogyasztásunkat.**

Mindannyian emlékszünk, amikor szembesültünk vele: a 2022 őszi energiatudatosság kezelésére született kormányrendelet miatt irodáinkban és egyéb helyiségeinkben az előző fűtési szezonban maximum 18 °C lehetett a fűtés által biztosított hőmérséklet, és az áramfelhasználásban is nagyon komoly takarékosági intézkedésekre kényszerültünk.

Az akkori drasztikus intézkedések nemcsak 2022-ben, de tavaly is meghozták eredményüket: az épületenergiát tekintve 2023-ban valamivel több mint 5 millió m<sup>3</sup> földgázt fogyasztottunk, ez több mint 1,2 millió m<sup>3</sup>-rel kevesebb, mint a 2022-ben felhasznált földgázmennyiség, azaz tavaly 19,8 százalékos megtakarítást értünk el az előző évhez képest.

Szintén pozitív eredményről tudunk beszámolni létesítményeink áramfelhasználását tekintve: 19 millió kWh villamos energiát

fogyasztottunk, ez csaknem 2,15 millió kWh-val kevesebb, mint a 2022-ben felhasznált mennyiség, azaz tavaly 9,7 százalékos megtakarítást értünk el az előző évhez képest.

**Ezeket az eredményeket nem érthettük volna el munkavállalóink közreműködése nélkül. Köszönjük az összefogást, az odafigyelést, az együttműködést!**

Bár a mostani viszonyokat össze se lehet hasonlítani a 2022 őszi energiahelyzettel, fontos, hogy továbbra is fokozottan figyeljünk a takarékosagra, hiszen minél kevesebb pénzt költünk energiára, annál nagyobb mozgástér maradhat olyan fontos intézkedésekre, mint például a munkavállalók teljesítményének, lojalitásának elismerése, honorálása. Ezért változtatlanul kérünk minden munkavállalót az alábbiak betartására.



## Fűtés

Éjszakára, hétvégére és a munkaszüneti napokra vegyük lejjebb a fűtést a téli időszakban! Elavult fűtési rendszereknél fontoljuk meg programozható termosztátok vagy termosztatikus radiátorszelepek felszerelésének lehetőségét! Fűtési időszakban a termosztáton/termosztatikus radiátorszelepen beállított hőmérséklet minden egyes 1 °C-kal való csökkentése az épület/helyiség energiatudatosságának körülbelül 5-6 százalékos csökkenését eredményezi.

Az épület azon részeit, ahol a dolgozók nem töltenek tartósan időt (pl. folyosó, tartózkodásra nem szolgáló tárolóhelyiségek), nem szabad olyan megre fűteni, mint a huzamosabb tartózkodásra szolgáló helyiségeket, irodákat és műhelyeket. Ezekben a helyiségekben lehetőség szerint csak temperáló fűtés működjön!

Ne hagyjuk hosszú ideig résnyire nyitva a nyílászárókat, mivel így csak az utcát fűtjük, és a helyiség kihűl! Naponta legalább kétszer 3-5 percig szellőztessünk kitárt ablakokkal, így az elhasznált levegő gyorsan és tökéletesen kicserélődhet a kinti friss levegőre!

Ne zárjuk körül bútorokkal a fűtőtestet, és ne lógjon teljesen elé a függöny, mert így megakadályozzuk a meleg levegő áramlását!

## Világítás

A hagyományos izzók előállításához ugyan igen olcsó, élettartalmuk azonban rövid, energiatudatosságuk rendkívül pazarló, működtetésük pedig rengeteg felesleges hőtermeléssel jár. Csak ott és akkor világítsunk, amikor

szükséges, ugyanis az energiatudatosság ott kezdődik, hogy feleslegesen nem hagyjuk felkapcsolva a világítási rendszereket! Ha a műhelyben, irodában és egyéb helyiségekben előreláthatólag huzamosabb ideig, körülbelül 15-20 percig senki sem tartózkodik, mindig kapcsoljuk le a lámpákat! A szakaszos használatú helyiségekben, ill. jellemzően szociális helyiségekben távozáskor mindig kapcsoljuk le a világítást! Törekedjünk a helyi világításra az asztalunknál; mennyezeti fényforrás helyett, amikor csak lehet, használjunk asztali lámpát! Használjunk, amikor csak tudunk, LED-fényforrást is! Használjuk ki a természetes fényt! Amennyiben lehetőség nyílik rá, inkább természetes fényrel világítsuk meg az irodát! Ez azért is fontos, mert a szemünknek is sokkal egészségesebb a természetes fényben való olvasás és munkavégzés, mint a lámpafény mellett eltöltött munkaidő.

## Mobiltelefon

A mobiltelefon töltőjét használaton kívül ne hagyjuk bedugva, mert az a konnektorban hagyott állapotban is folyamatosan fogyaszt minimális mértékű elektromos áramot!

## Egyéb elektromos készülékek

Ne hagyjuk az elektromos eszközöket készenléti üzemmódban, hanem kapcsoljuk ki, és lehetőség szerint áramtalanítsuk azokat a munka végeztével (például kapcsolós elosztóval)! Készenléti üzemmód helyett kapcsoljunk ki és áramtalanítsunk minden berendezést a nap végén, illetve ha előre-

láthatólag több mint 2 órán át nem fogjuk használni azokat!

A konyhai eszközök (pl. hűtő, mikrohullámú sütő, vízmelegítő, vízforraló, tea- és kávéfőző, villanyrezsó) használata során se feledkezzünk meg az energiatudatosság alapelveiről!

Sok kicsi sokra megy, ha az elektromos berendezéseket használaton kívül kikapcsoljuk.

## Számítógép

Monitorunkat kapcsoljuk ki, illetve számítógépünket vagy laptopunkat helyezzük készenléti üzemmódba, amikor legalább 5 percnél tovább nem használjuk azt! Ez esetben villamosenergia-felhasználásunk is csökken. Ezeket a készülékeket másodpercek alatt visszakapcsolhatjuk készenléti üzemmódból.

Az Energy Star felirattal jelölt számítógépek használatától függően akár 30-65 százalékkal kevesebb energiát fogyasztanak az egyéb számítógépekhez képest.

## Nyomtatás

Figyeljünk a papírhasználatra, csak azt nyomtassuk ki, amit feltétlenül szükséges! Nyomtassunk a papír mindkét oldalára, színes nyomtatás helyett lehetőség szerint válasszuk a szürkeárnyalatos vagy fekete-fehér nyomtatást! A papíralapú terjesztés helyett inkább elektronikus formában osszuk meg a dokumentumokat!

Volánbusz KIG



# „Sűrű fogú vaslajtorját képez”

## 150 éves a fogaskerekű vasút

1874 nevezetes évszáma a fővárosi közösségi közlekedésnek, ugyanis ez év nyarán adták át a svábhegyi fogaskerekű vasutat, amely a második gépi hajtású közösségi közlekedési eszköz volt a fővárosban, Európában pedig a harmadik ilyen jellegű vasút.



„Mire e sorok megjelennek, már át lesz adva a közönség élvezetének a svábhegyi fogaskerekű vaspálya, amely még egyrészt a legkellemesebb szórakozási helyet, a budai hegyek egyik legszebb pontját teszi igen könnyen és kényelmesen hozzáférhetővé, addig másrészt oly ritka technikai művel szaporítja fővárosunk nevezetességeit, amellyel alig egy-két európai város dicsekedhetik” – írta 1874. június 21-én a Vasárnapi Ujság, és az állításban nem volt semmiféle túlzás vagy elfogultság. A fogaskerekű az 1871-ben átadott sikló után a születő Budapest második géperei közlekedési eszköze volt, ráadásul olyan technikai újítás, amely nemzetközi összehasonlításban is kiemelkedőnek számított. Európa harmadik fogaskerekű vasútaját

a svájci Rigi-vasutak mintájára, a bázeli, utóbb magyarrá lett Cathry-Szaléz Ferenc tervezte.

### Két hegymenet és két lejtmenet

A vasút ideáját a hegyvidéki terület viszonylagos népszerűsége indokolta. A környék korszerű közlekedése az 1868-ban megnyílt zugligeti lóvasútban öltött testet, de egy évvel később Széchenyi Ödön már azt javasolta, hogy a vasutat a Svábhegyig kellene meghosszabbítani. Erre az 1860-as évek végén nem nyílt lehetőség, 1873. május 24-én azonban „Buda szabad királyi város” (Budapest csak 1873. november 17-én jött létre) szerződést kötött a bázeli IGfB céggel – fogaskerekű vasútra. A július 3-án kiadott engedélyokirat szerint

a svájci vállalat negyvenéves koncessziót kapott „a budai Ecce Homo réttől (így nevezték akkor a Városmajort – L.T.) a Diósárok mentében, fel a Svábhegyre, az Emich-villa szomszédságába vezető vaspálya” építésére. A technikai újításként alkalmazott fogaskerekű eljárás azt jelentette, hogy a két sín közé, a vágány tengelyébe úgynevezett fogasrudat fektettek; ezen kapaszkodott fel a fogaskerekűvel felszerelt mozdony és tolt a kocsikat.

A Svábhegyi Fogaskerekű Vasút 1874. június 24-én indult. A szerződés értelmében a vonatok április 15-től október 15-ig közlekedtek, naponta két hegy- és völgyemennel, Városmajorból a fel a Svábhegyre 30 krajcáros, lefelé pedig 40 krajcáros viteldíjjal.

### Turista-jelleg

„Most már 15–20 perc alatt fáradtság nélkül jut fel az ember a hegytetőre az alsó indóháztól, melyet a zugligetbe vezető lóvasút érint. Ha pedig a margitszigeti híd kiépítésével még a lóvasúti összeköttetés is létre jön a pesti és budai közötti vaspályák között, akkor lehetségessé válik, hogy Budapest valamennyi kirándulási helyeit az állatkerttől, Orczy-kerttől, városligettől kezdve a Margitsziget érintésével, sorra meglátogathassa az ember alig egy fél nap alatt” – írta jó nagy túlzással, egy évvel az indulás után a Vasárnapi Ujság, hozzátéve, hogy az Ecce Homo réti végállomásnál „az elkerített pályaudvarban van a gépház és a gőzgépek színe, míg egy másik épületben a személy- és teherszállító kocsik vannak elhelyezve”. A lap tudósítója megjegyzi, hogy „az egész udvar keresztül kasul van szelvelve hármass sínvágányokkal, melyeknek középsője sűrű fogú vaslajtorját képez. Ebbe kapaszkodnak a mozdony fogaskerekűi”, majd így fejezi be: „A környéken sok magán- és társasági villa épült fel újabban. S ha így halad, a mint a rossz idők dacára megindult: el fogjuk mondhatni, hogy dacára Buda és Pest egyesítésének, Magyarországnak félszázad múlva megint két fővárosa lesz: egy téli, meg egy nyári”.

Mindez azonban nem teljesen fedte a jövődő valóságát. Igaz ugyan, hogy számos nyári villa épült, de amikor 1890-ben a fogaskerekűt meghosszabbították a Széchenyi-hegyig, és a negyvenéves koncessziót megtoldották tizenhárom évvel, egyre több olyan lakossági kérés érkezett, hogy közlekedjen télen is a fogas.

Ám ezt csak 1910-től vezették be – annak ellenére, hogy a kereskedelmi miniszter a svábhegyi lakosok beadványára küldött leiratában azt állapította meg, hogy „a Svábhegyi Fogaskerekű Vasútnak turista-jellege van s így nem kötelezhető a téli üzemre”. De ennél sokkal nagyobb problémát jelentett az, hogy a



gőzüzemű vasút 1910-re már elaggott, az üzemeltetése is többbe került, mint amennyi bevételt termelt. Gazdaságos megoldást a villamosítás jelentett volna, erre azonban a világháború kitörése miatt már nem gondolhattak. Ráadásul a háború alatt a vasút karbantartásával sem törődtek, ami azt eredményezte, hogy a kisiklások egyre gyakoribbá váltak, és olyan is előfordult, hogy a kocsik menet közben felmondták a szolgálatot. Ennek ellenére a vasutat üzemeltető társaság a húszas évek elején a vonal meghosszabbításáról készített tervet (villamosítás terve már 1896-ban megszületett), de a főváros ekkor már inkább azzal számolt, hogy nemsokára úgyis lejár a Budapest-Svábhegyi Fogaskerekű Vasút Részvénytársaságnak nevezett cég koncessziós szerződése, és inkább maga veszi kézbe az irányítást.



### „Óriási nehézségek felett”

Ez azt jelentette, hogy 1926. szeptember 30-án a fogaskerekű fenntartása és üzemeltetése a fővárosi tulajdonú Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.-hez (BSZKRT) került. Ekkor már halaszthatatlanná vált a villamosítás. A BSZKRT 1927-ben indította rekonstrukciós programját, ami két évig tartott. A pályát felújították, új megállókat létesültek és a Ganz-gyárnak köszönhetően új járművek is érkeztek, így 1929. július 2-án teljesen felújított pályán indulhatott meg a közlekedés; a járat egyúttal a világ első villamosított fogaskerekűje volt. „Nagy munka volt, nagy áldozatot jelentett. De a főváros szolgálni akarta vele a közegészséget, és íme megszűnt a füst, a lárma. Szolgálni akarta a városfejlesztést, mert íme, kétszer akkora forgalom van, mint volt eddig. Külön szempont, amire büszkének lehetünk, hogy ezt a nagy alkotást, bár idegen szabadalom és idegen minta után, de magyar mérnökök alkották meg, magyar tudással, magyar tehetséggel és így, az óriási nehézségek felett magyar akarat diadalmaskodott” – számolt be az MTI az új fogas indulásáról, a BSZKRT vezetése pedig egy 1934-es vállalati kiadványban a következőket írta: „A közönség a füstös, zajos gőzvasút helyett örömmel fogadta a simán, egyenletes sebességgel gördülő villamos vonatokat. A villamos üzem lehetővé tette a vonatsűrűségnek, s ezzel a vasút teljesítőképességének növelését, ezenkívül nemzetgazdasági szempontból is előnyösebb, mert a gőzüzemhez képest kevesebb a szénfogyasztás”.

Persze ekkor még senki sem gondolt arra, hogy egyszer eljön az idő, és az 1929-es megoldások is elavulttá válnak, mint ahogy arra sem gondolhatott senki, hogy következő nagy rekonstrukcióra több mint negyven év múlva kerül sor. Csak 1973-ban jött el az ideje annak, hogy a majd' négy kilométeres vonalon végig kicseréljék a síneket, új váltók, biztosítóberendezések, és kiterők épüljenek. De ekkor érkeztek új járművek is: az import fogaskerekűt az osztrák Simmering-Graz-Pauker, a villamos berendezéseket a svájci Brown, Boveri & Cie társaság készítette. A piros színű fogasok sokszorosán beavaltották a hozzájuk fűzött reményeket, amit mi sem bizonyít jobban, mint az, hogy jelenleg is ezek a kocsik közlekednek a vonalon.

Legát Tibor

# Jövőbe mutató fejlesztések Európa-szerte



E havi nemzetközi kitekintőnkől megtudhatják, hogy milyen hidrogénmeghajtású villamost fejlesztenek Németországban, bemutatjuk a Varsón átívelő vasútfejlesztést. Ezenkívül beszámolunk Albánia egyetlen nemzetközi vasúti kapcsolatának újjáélesztéséről, valamint betekintünk Észtország áru fuvarozó piacára is.

## HIDROGÉNMEGHAJTÁSÚ VILLAMOS JÖHET NÉMETORSZÁGBAN

A Hydrogen Tram for Next Generation projektet azért indították el Németországban, hogy olyan üzemanyagcellás járművet fejlesszenek ki, amely lehetővé tenné a szolgáltatások új területekre való kiterjesztését és villamos-vonat útvonalak létrehozását anélkül, hogy villamosításra lenne szükség. A HyTraGen kutatási projektet a Hörmann Vehicle Engineering vezeti. A partnerek között van a Heiterblick, amely a villamos prototípusát fogja

gyártani, a Flexiva Automation & Robotik, valamint a Chemnitz Műszaki Egyetem, amely a tankolási stratégiát, a működés szimulálására szolgáló modelleket és az üzemanyagcellás rendszer tesztelését fogja kidolgozni. A prototípust a görli GVB üzemeltető cég 2026 végén teszteli. A 8 millió eurós projektet a szövetségi kormány nemzeti hidrogén- és üzemanyagcellás technológiai innovációs programjának második szakasza keretében finanszírozzák.



## UNIÓS TÁMOGATÁS VARSÓ EGÉSZ VÁROSÁT ÁTÍVELŐ VASÚTVONALÁ- NAK FEJLESZTÉSÉRE

Az Európai Bizottság jóváhagyta, hogy a Kohéziós Alapból több mint 425 millió eurót különítsenek el a varsói vasútvonal korszerűsítésének első szakaszára. Ez magába foglalja a pálya, a villamosítási berendezések és a távközlés korszerűsítését, valamint a víz- és szennyvízgyűjtőket. A pályaudvarokat felújítják, gyalogos hidakat és aluljárót építenek. A munkálatoknak köszönhetően a személyszállító vonatok akár 160 km/h sebességgel is

közlekedhetnek, csökkennek a karbantartási költségek, és csökken a levegő- és zajszennyezés. Az új infrastruktúra javítja a vonattársaságok járatsűrűségét és kapacitását, jobb szolgáltatásokat nyújt a mozgáskorlátozottak számára, és összességében javítja a környezeti lábnyomunkat. A korszerűsített varsói vasútvonalak és állomások javítani fogják Lengyelország vasúti összeköttetését az EU többi részével, és tovább fogják integrálni a régiókat Európa-szerte.

## REHABILITÁLJÁK AZ ALBÁNIA ÉS MONTENEGRÓ KÖZÖTTI VASÚTVONALAT

Az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank 98,75 millió eurós államkölcsön nyújtásáról állapodott meg Albániával a Vorë és a montenegrói határ közelében fekvő Hani-i Hotit közötti 120 km hosszú vasútvonal 373 millió eurós rehabilitációjának és villamosításának támogatására. A vonal Albánia egyetlen vasúti összeköttetése a szomszédos országgal. A hitelmegállapodást az EBRD és a kormány a február 26-i nyugat-balkáni befektetési csúcstalálkozó alkalmával írta alá. A projektet az Európai Beruházási Bank és az Európai Unió társfinanszírozza a

Nyugat-Balkán Beruházási Keretén keresztül, amely 128,8 millió euró támogatást és legfeljebb 12,1 millió euró technikai segítségnyújtási támogatást nyújt. A projekt része annak a nemzeti stratégiának, amelynek célja a vasúti szolgáltatások minőségének és elérhetőségének javítása az egész országban, valamint az összeköttetés és a szomszédos országokkal való gazdasági kapcsolatok előmozdítása. A beruházás ösztönözni fogja a gazdasági növekedést és a társadalmi fejlődést Albániában, összhangban a zöld fenntartható és integrált gazdaságok előmozdításának céljával a Nyugat-Balkánon.



## AZ ÉSZT VASÚTI ÁRUFUVAROZÓ PRIVATIZÁCIÓRA KÉSZÜL

Az észti kabinet február 15-én támogatta az Operail nemzeti vasúti áru fuvarozó privatizációs stratégiáját. Az észti kormány tavaly ősszel utasította az Operailt, hogy előkészítse az értékesítésre vonatkozó terveket. A vasúti szállítás olyan volumenű üzletág,

ahol a kis mennyiségek és a rövid utak nem kifizetődőek. Vasút tekintetében Észtország nagyon kis ország, ráadásul földrajzilag a vasúti hálózat végpontján helyezkednek el, ezért nehéz nyereségességet elérni azzal, hogy kizárólag az észti vasúti áru fuvarozási piacon működnek, így mindenféleképpen szükséges lépés volt a nyitás. A vállalat magánbefektetőnek történő eladása lehetővé teszi az Operail számára, hogy kiterjessze működési körét Európa felé, ami versenyelőnyt jelent egy mennyiségi üzletágban. Ez hozzájárul a vasút mint a legkörnyezetbarátabb és legbiztonságosabb közlekedési mód megőrzéséhez és fejlesztéséhez is Észtországban. Ez pedig fellendíti ipari és logisztikai ágazataikat, következésképpen az észti gazdaság egészét. Az ütemezésről még nem

született döntés. Mindent megtesznek annak érdekében, hogy a folyamat korrekt és gyors legyen, mivel az Operail üzleti tevékenysége az észti áru fuvarozási piacon jelenleg veszteséges, de ma már rendelkeznek olyan erőforrásokkal és potenciállal, amelyek jelentős előnyökkel járhatnak mind a leendő magántulajdonos, mind az észti vasúti ágazat számára – mondta Merle Kurvits, az Operail igazgatójának tagja.

### EVR Cargo az Operailnak

Az Operail 2018-ban jött létre az EVR Cargo átnevezésével, annak a stratégiának a részeként, amelynek célja, hogy eltávolodjon a kizárólag vasúti áru fuvarozási tevékenységet végző szolgáltatótól. Az EVR Cargo 2009-ben jött létre az Eesti Raudtee vasúti holdingtársaság áru fuvarozási üzletágaként, amelyet 2007-ben magántulajdonban töltött időszakot követően visszaállamosítottak. Az Operail nemzetközi vagonlízingsel és finnországi áru fuvarozási tevékenységgel is bővült, de a kormányzati stratégia megváltozását követően a lízingflottákat és a finnországi üzletágat nem stratégiai fontosságú eszközöknek tekintették és eladták.

Molnár Zsolt

# Mézedes élet



**Folyékony arany, természetes csodaszer, évezredek orvosság – és mindez nem csupán mézesmadzag! A méhek munkájának gyümölcse valóban kincset ér, különösen a világszínvonalú magyar méz. A méhcsaládok már ismét kirajzottak és nekiálltak a virágpör gyűjtésének, hogy elkészítsék a friss mézet saját maguk számára, amiből szerencsére nekünk is jut bőven.**

A méz kisgyermekkorunktól kezdve jelen van a mindennapjainkban. A mézes tea meggyógyított, ha betegek voltunk, a vajás-mézes kenyér pedig egy olyan reggeli, amit ma is jó szívvel kínálunk a szülők, hiszen az nemcsak finom, hanem egészséges is. Ezek alapján nem meglepő, hogy a méz népszerűsítésének legnagyobb szószólója, „reklámarca” egy szerethető, csupaszív mesehős. Micimackó gondolatai ugyanis legtöbbször a méz körül járnak, és ezzel nincs egyedül.

A medvék félelmet nem ismerve kutatják fel a mézlelő helyeket, és bizony így tettek őseink is sok ezer évvel ezelőtt. Az ember ugyanis már a kőkorból is fogyasztott mézet. Ezt bizonyítja egy 16 ezer éves spanyolországi sziklarajz, amely egy mézvadászt, azaz egy lépesmézet gyűjtő embert ábrázol. Akkoriban a méz volt az egyetlen édesítőszer, később pedig jótékony hatásait – fertőtlenítő, gyulladáscsökkentő, sebgyógyító, immunerősítő – is felismerték. Az első nagy méztermelők az ókori egyiptomiak voltak. Hazánk területén az itt élő népcsoportok már a honfoglalás előtti időszakban is foglalkoztak méhészetrel, majd

a bevonuló magyarok eltanulták és folytatták ezt a mesterséget. Napjainkban is kb. 20 ezer méhészt dolgozik azért, hogy ez az egészséges élelmiszer az asztalunkra kerülhessen. A méz jótékony hatásai közzismertek: természetes antibiotikum, vitaminok és ásványi anyagok tárháza. Többek között káliumot, nátriumot, kalciumot, magnéziumot és klórt tartalmaz, a nyomelemek közül vas, cink, mangán, réz és króm található benne, a vitaminok közül kiemelendő a B-, C- és K-vitamin tartalma. Legtöbbször a téli időszakban fogyasztják, pedig ideális lenne mindennap legalább 2-3 teáskanálnyit, de legfeljebb 2 evőkanálnyit mézet elfogyasztani. Felejtjük el tehát az olcsó import mézeket, vonzó árukat többnyire cukor hozzáadásával érik el. A hamis méz emellett arról is felismerhető, hogy túl folyékony, vagyis magas a víztartalma.

Hazánkban több mint 100 mézlelő növény terem, és ha nem is lehet mindegyiket külön-külön gyűjteni, 30-40 fajtaméz így is kapható hazánkban. Mivel mindegyik méznek más az ízvilága és a gyógyhatása, ezért érdemes minél többet megkóstolni és tudatosan vásárolni.

## A 10 leggyakoribb mézfajta

### Akácsméz

Felső légúti megbetegedések esetén köhögéscsillapítóként hat. Jó csontképző és vértisztító, méregtelenítő és erősíti az immunrendszert.

### Hársméz

Antibakteriális és antiszeptikus hatású, ezért meghűléses betegségek esetén köhögéscsillapításra és nyákoldásra is használják. Szabályozza a szív működését is, ezért alkalmas a különféle ritmusproblémák megelőzésére.

### Gesztenyeméz

Enyhíti a számarköhögést, az asztmatikus, hörgőhurutos tüneteket. Rendszeres fogyasztásával megakadályozható a trombózisok és csökkenthető a visszértágulatok kialakulása.

### Harmatméz (erdei méz)

Ez a legsötétebb mézfajta, kiemelkedően magas az ásványianyag tartalma.

**Facélia méz** (mézontófi – nevet onnan kapta, hogy ez a növény adja a legtöbb virágpör)

Jó fertőtlenítő és bőrápoló hatású, ezért a megégett bőr

kezelésére is használják. Jelenlegesen mérsékli a vér koleszterinszintjét is.

### Aranyvesszőméz

Vesegyógyító, de máj és epebántalmak kezelésére is javasolt. Jó hatással van a reumára, az ízületi fájdalmakra és a köszvényre.

### Repceméz

Szőlőcukorban gazdag, csökkenti a túlzott savtermelést és enyhíti a gyomorégést.

### Napraforgóméz

Segíti a prosztata megbetegedések elhárítását, csökkenti a magas koleszterint és az érrelmeszesedést. Eredményesen használható görcsoldásra, akár epilepszia esetén is.

### Levendulaméz

Idegerősítő, nyugtató, belfertőtlenítő, jó a depresszió és a fejfájás leküzdésére, stresszoldásra.

### Selyemkóróméz

Az allergiások legkedveltebb méze, mivel a selyemkórónak nincs virágpör és a virágzás ideje alatt kevés az egyéb pollen. Kiemelkedően magas a gyulladáscsökkentő hatása.

## A nélkülözhetetlen méhek

2019-ben hivatalosan is a világ legfontosabb élőlényeként nevezték a méheket, hiszen az emberiség élelmiszerellátásában nélkülözhetetlen szerepük van. Hihetetlen, de a világ mezőgazdaságának hetven százaléka a méhektől függ, beporzás nélkül ugyanis nincs termés.

### Tudta?

- A méh az egyetlen rovar a világon, ami ételt szolgáltat az embernek.
- A házi méhek a virágokon gyűjtött nektárból készítik a mézet. Közben belepi őket a virágpör, amit más virágokra is áthordanak. Így történik a beporzás.
- A méhek kb. 2 ezer virágot látogatnak meg naponta.
- Egy kolóniában akár 80 ezer méh is élhet.
- 1 kg méz előállításához 50-100 ezer kirepülés szükséges, amihez több, mint 2 millió jól mézlelő virágot kell meglátogatniuk a méheknek.

## Dobd fel a salátád! – Citromos vinaigrette

Tavaszi van, használjuk ki, hogy egyre több friss zöldség kerül az asztalra. Csak tegyük egy tálba az otthon fellelhető zöldségeket és locsoljuk meg ezzel a szuper öntettel!

**Hozzávalók:** 1,5 dl olaj, 0,5 dl friss citromlé, 1 tk mustár, 1 gerezd fokhagyma lereszelve, 1 tk méz, só, bors

**Elkészítés:** Egy kis tálban keverjük össze úgy a hozzávalókat, hogy az olajat a legvégén, kisebb adagokban adagoljuk hozzá. Addig keverjük, míg az öntet összeáll, majd locsoljuk az egészet a salátára.



## Mézes sült oldalas – ragacosan ellenállhatatlan

**Hozzávalók:** 1 kg sertésoldalas, 1 tk. őrölt paprika, 1 gerezd fokhagyma, 2 ek. barna cukor, 6 ek. olaj, 2 ek. méz, 2 ek. barbecue-szósz, só, bors

**Elkészítés:** Az oldalast daraboljuk fel nagyobb darabokra a csontok mentén. A sőt, borsot, paprikát, reszelt fokhagymát, barna cukrot és az olajat keverjük össze, majd masszírozzuk a húsba. Az oldalast helyezük tepsire, fedjük le fóliával, és 180 fokon süssük szép pirosra kb. 80-90 perc alatt (félidőnél fordítsuk meg.) Ha a hús már puha, keverjük össze a mézet és a barbecue-szószot, kenjük az oldalásra, majd fólia nélkül toljuk vissza a sütőbe 10-15 percre.



## Mézes sült répa – magában és köretnek is tökéletes

**Hozzávalók:** 0,5 kg répa (a színes répák még jobban mutatnak), 4 gerezd fokhagyma, 3 ek. méz, só, bors, csipetnyi őrölt kömény

**Elkészítés:** Melegítsük elő a sütőt 220 fokra. A vastagabb répakat hosszában vágjuk félbe és tegyük egy sütőpapírral kibélelt tepsibe. A mázhoz keverjük össze a mézet, az olajat és a fűszereket, majd locsoljuk a répára. Jól forgassuk át az egészet és fóliával letakarva süssük készre kb. 20 perc alatt. Miután a répák megpuhultak, fólia nélkül pirítsuk még pár percig.

Csohány Domitilla

# Miért 1-es az 1-es vonal?

**Aki a vasúton dolgozik, szinte álmából keltve tudja, hogy melyik vonalszám, mely városok között húzódik.**

**De hogy alakult ki a vonalak számozása? Miért nem az elsőként elkészült Pest–Vác vasútvonal az 1-es vonal? Írásunkból választ kapnak ezekre a kérdésekre.**



Magyarország gazdag történelmi és kulturális örökséggel rendelkezik a vasúti közlekedés terén. A vasúthálózat hosszú évtizedek alatt fejlődött ki és változott, és ennek eredményeképpen a vasútvonalak számozása is számos változáson ment keresztül. A számozás rendszerre nemcsak a vasúthálózat struktúráját tükrözi, hanem segít a vasúti közlekedés hatékony szervezésében és irányításában is.

A magyarországi vasútvonalak számozásának története egészen a vasúthálózat kialakulásáig nyúlik vissza. Az első vasútvonalakat a 19. század közepén kezdték el építeni Magyarországon, és a századfordulóra már egy összetett és jól működő hálózat alakult ki. Ebben az időszakban azonban még nem volt egységes számozási rendszer, és a vasútvonalakat inkább földrajzi nevek alapján azonosították.

## Számok megjelenése

A 20. század elején kezdődött el az egységes számozási rendszer bevezetése, amelynek célja az volt, hogy könnyebbé tegye a vasúti közlekedés szervezését és irányítását. Ennek eredményeképpen a vasútvonalakat sorszámokkal látták el, amelyek az ország

különböző részeire, valamint az egyes vonalak fontosságára utaltak. A kezdetekben a menetrendkönyvben a MÁV fővonalai Budapesttől az országhatárig egymást követve jelentek meg, Utánuk következtek a kisebb MÁV-vonalak, majd a MÁV által kezelt HÉV-ek, a sort a magánvasutak vonalai zárták.

Az első nagyobb átszámozási hullámot a trianoni békeszerződés okozta, az elvesztett területekkel a legtöbb helyen a vasúti közlekedés is fel lett számolva, és sok zsákvonat alakult ki. 1920-ban a Pest–Vác vonal a 30-as számot, a Pest–Szolnok pedig a 29-est viselte. Míg a bécsi fővonallá váló győri vonal a 25-ösként volt ismert.

A vasútvonalak számozásának rendszere folyamatosan fejlődött és változott az évtizedek során, ahogy új vonalakat építettek és régiakat átstrukturáltak. A számozásnak voltak olyan periódusai, amikor például egyes vonalakat átneveztek vagy új számot kaptak, és voltak olyan változások is, amelyek az egész számozási rendszert érintették. A vonal sorszámát gyakran a menetrendkönyvben rendelkezésre álló hely determinálta.

## Fő- és alvonalak

A maihoz hasonló rendszer a második világháború befejeztével 1948-ban alakult ki, a fővonalak száma ekkor kapta meg – a Budapest–Kiskunhalas–Kelebia kivételével – a ma is használtat. A vonal-számozás logikáját úgy alakították ki, hogy az 1-es vonal kivételével, a fővonalak 0-ra végződjenek, a Dunántúlon az óramutató járásával ellentétesen, a keleti országrészben pedig az óramutató járásának megfelelően emelkedjenek a számok. Így lett a Budapest–Veszprém–Szombathely 20-as, míg a Budapest–Vác–Szob 70-es. A fővonalakból kiágazó mellékvonalak pedig a fővonaluk szerinti számcsoportot kapták meg. Érdekes példa az átszámozásoknak Dombóvár környéke is, hiszen az első világháborúig 28-as vonalként a Budapest–Dombóvár–Kaposvár–Gyékényes–Zágráb–Fiume vasútvonal üzemelt, a Dombóvár–Pécs–Villány–Magyarbóly–Eszék pedig a 44-esként. A második világháború után a geográfiai helyzet megváltozása miatt a Budapest–Dombóvár–Pécs–Villány–Magyarbóly lett a 40-es, míg a Dombóvár–Kaposvár–Gyékényes a 41-es. A későbbiekben végül a Pécs–Villány–Magyarbóly a 65-ösnél kötött ki. De egy-egy átszámozás mögött a MÁV felépítése is szerepet játszott, a balatoni vonalak esetén az északi balatoni vonal sokáig 31-es számot viselt, de mivel a szombathelyi igazgatóságához tartozott, ahol a 20-as számcsoport volt a felségterületük, így megkapta a 29-es számot, a déli vonal pedig a pécsi területre tartozva a 30-asnál maradt. Különlegesség a hosszú vasútvonalak elővárosi szakaszának elkülönítése a manetrendkönyvben (30a, 40a, 80a, 100a, 120a). Ez praktikus okok miatt történik, mert így nem kell háromoldalas menetrendi mezővel dolgozni, illetve kisebb az oldalterjedelem, mert a rövid elővárosi viszonylatok miatt nem kell a menetrendben üres oszlopokat hagyni.

## Átszámozások

A következő nagy átszámozási hullámot az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció végrehajtása hozta el. A közlekedési koncepció létrejöttét az 1963-as szállítási válság tette sürgőssé. A lényege az volt, hogy egy új, a közlekedést modernizáló beruházási politikát kell követni és nem elegendő az ötvenes évek gyakorlatát másolni. A magyar közlekedéspolitikában meggyökerezett az az újszerűnek ható gondolkodás, amely azt állította: pusztán kapacitásnövelő beruházásokkal nem lehet tartós sikert elérni, a szállítás ráfordításait is csökkenteni kell. A közút-vasút közötti munkamegosztás elvein és módzatain a Vasúti Tudományos Kutatóintézet az 1950-es évek elejétől dolgozott. A forgalomsűrűségi vizsgálatok kimutatták, hogy a hálózat felén bonyolódik le a forgalom 10%-a. Ekkor nyolcvan olyan kisforgalmú vasútvonal



működött az országban, amelynek napi áruforgalma nem haladta meg a 400 tonnát. A program következtében 1968–1982 között összesen 634 km normál- és 360 km keskeny nyomtávolságú, valamint 672 km gazdasági vasútvonalat számoltak fel Magyarországon. A vonal megszüntetések miatt több vasútvonal más számot kapott, így a keletibeli vonalnak a korábbi 160-as helyett 150-es lett a száma, egyes tartományok kiürültek, az 50-esbe például csak a Dombóvár–Bátaszék vonal maradt.

A mai napig a magyarországi vasútvonalak számozása fontos szerepet tölt be a vasúti közlekedés szervezésében és irányításában. A számozási rendszer segíti a vasúti vállalatokat abban, hogy könnyebben azonosítsák és kezeljék a különböző vonalakat, valamint segíti az utazókat és az áruk szállítóit is abban, hogy könnyebben tájékozódjanak a vasúti hálózaton. Ez a rendszer továbbra is fejlődik és alkalmazkodik az új kihívásokhoz és igényekhez, miközben megőrzi a magyar vasúti közlekedés gazdag történelmi és kulturális örökségét.

## A változások megszüllődulása

A mai napig a magyarországi vasútvonalak számozása dinamikus folyamat, amely alkalmazkodik az új körülményekhez és igényekhez. Az infrastrukturális fejlesztések és a közlekedési trendek változása mindig hatással van a vasúthálózat struktúrájára és a számozási rendszerre is. Több olyan vonal is van, ami egyként is kezelhető lenne, hiszen a két vonalon végigmegy szinte minden vonat (45-46-os vonal, 154-155-ös vonal a felújítás előtt), de ellenpéldaként olyan vonal is van, ami egy vonalnak számít, de nincs vagy alig van olyan vonat, amelyik végigmenne rajta (128-as, Békéscsaba–Püspökladány, 147-es Kiskunfélegyháza–Szentés–Oroszháza vagy a 25-ös Celldömölk–Zalaegerszeg–Hodoš vonal). Az igények és a szolgáltatások változása miatt a vonalszámozási rendszer is változhat, de csak megfontoltan, a változások megszüllődulásával összhangban.

Az egységes számozási rendszer mellett a magyarországi vasútvonalaknak jelentős kulturális és történelmi értéke is van. Sok vonal mérföldkövet jelent a magyar vasúti közlekedés fejlődésében, és emlékeztet utazásokat és élményeket nyújt az utasoknak. A vasúti hálózat számozása tehát nemcsak egy technikai kérdés, hanem egyfajta emléktábla is a múltnak és a jelennek, amely által a magyar vasúti közlekedés gazdag történelmi és kulturális öröksége megőrződik és ápolódik. A cikk elkészültéhez köszönjük Perger Imre közreműködését!

(Képek forrása: vasutalomasok.hu)

Molnár Zsolt

## PROGRAMAJÁNLÓ

„A civilizáció végső eredménye az, ha sikerül értelemmel megtöltenünk a szabadidőnket.”

Bertrand Russell (irodalmi Nobel-díjas angol matematikus logikatudós, filozófus és szociológus)

Itt a tavasz, és a lehetőségek tárháza nyílik meg előttünk, hogy aktív kikapcsolódással töltsük ki a szabadidőnket. A MÁV-VOLÁN magazin áprilisi számában ezért az olvasnivalók mellett olyan programlehetőségeket is összegyűjtöttünk, melyek izgalmas, emlékeztető órákat kínálnak a szabadnapokon.

## Ki a szabadba! - Szabadidős programok

## Tekerés a Dunakanyarban

A napsütéssel a bringák is előkerülnek. Ehhez pedig egy gyerekkel is könnyen teljesíthető, ugyanakkor rendkívül látványos szakaszt ajánlunk nektek. Vác és Szob között a Pilis és a Börzsöny vonulataival szegélyezett Duna partján, sík terepen biciklizhetünk. Szemben a Szentendrei-sziget, majd a Visegrádi vár impozáns látványa fogad. Ha elfáradunk, betérhetünk és felfrissülhetünk az útmenti büfékben, éttermekben, miközben gyönyörködhetünk a soha meg nem unható látványban. Vácra Budapestről vonattal kényelmesen elszállíthatóak a kerékpárok, de egészen Újpesttől végig kiépített bicikliúton haladhatunk. Ha pedig szervezett kerékpártúrákon szeretnél részt venni, vedd fel a kapcsolatot a MÁV VSC kerékpáros szakosztályával!

## Medvehagyma-túra

Talán sokakban kedves emlék idéz az áprilisi erdő jellegzetes illata. Főleg, amikor a talajtakaró alól előbújik a medvehagyma, a tavasz egyik hírnöke. Egészen különleges és frissítő élmény ilyenkor az erdő járni. A Bakonyban Bakonybél környékén, a Mecsekben pedig Orfű felé érdemes keresgélni és gyűjteni, hiszen a medvehagyma minden formában ízletes és egy valóságos vitaminbomba, amit könnyedén tartósíthatjuk is. Zalában a Nagykanizsához közel eső Obornak és Bocska közötti részre, Vállusra, illetve a Zalaszent-Rezi-Várvölgy-Cserszegtomaj területen található erdőbe érdemes ellátogatni. Budapest környékén pedig a Gerecsében Pusztamarót közelében próbálhatunk szerencsét. Ha beszerző körútra indulsz az erdőben, akkor előtte feltétlenül tájékozódj, hogy hol, mennyi a megengedett mennyiség, és vigyázz, mit szedsz, hiszen a levele hasonlít a gyöngyvirághoz, ami mérgező.

## Várak és kastélyok vonattal

A két éve megjelent, és az idén frissített Várak és kastélyok vonattal MÁV-START kiadvány egyik legkedveltebb úti célját ajánljuk családi kirándulásra. A kis méretű könyvben hazánk különböző régióiban található kulturális örökségei szerepelnek, melyek vasúti megközelítéséhez részletes leírás is megtalálható. A frissített kiadvány hamarosan elérhető az ügyfélszolgálatokon.

Látogassunk el elsőként az ország észak-keleti csücskébe, Magyarországon 7 természeti csodájának egyikéhez, a Füzéri várhoz.

A majd 800 éves vár egy vulkanikus hegyre épült, ahonnan csodás panoráma tárul elénk. Igazi múltidéző utazáson vehetünk részt, hiszen van itt farkasverem, felvonóhidás várkapu, gótikus várkaporna, interaktív látogatóközpont. Nem csoda, hogy nemrég elnyerte az „Év turisztikai attrakciója” címet. A leggyorsabban vonattal Sátoraljaúj helyig, majd onnan autóbusszal Füzér községhez utazva közelíthetjük meg. És már csak az emelkedőt kell leküzdeni. De az élmény mindenért kárpót!



## OLVASNIVALÓK

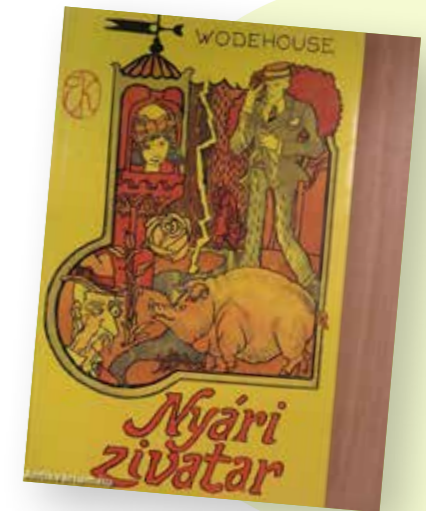
Kollégáink ajánlásai közül válogatva

## P. G. Wodehouse: Nyári zivatar

Az író angol főnemesi családból származott, közel 100 évet élt. Hosszú élete során csak úgy ontotta a rövidebb terjedelmű, tipikus angol humorral fűszerezett írásait. Állandóan visszatérő szereplőkkel dolgozott, de a könyvek csak lazán kapcsolódtak egymáshoz. Így mindegyik önállóan olvasható, élvezhető. Aki szereti a fanyar, elegáns angol humort, az megszereti a főhőseit, és szeretni fogja a könyveit. Legkedvesebb karaktereim: a kissé ütődött Lord Emsworth, aki díjnyertes kocája, Blandings Császárnője gondozásában lelte meg élete értelmét, a csavaros eszű komornyik, Jeeves, Bertie Wooster, a vidám, életművész ifjú.

Ha mégis ki kellene emelni egy könyvét, akkor a „Nyári zivatar”-t ajánlom tőle első olvasásra. A cselekmény főleg a blandingsi kastélyban játszódik, középpontban a méltán híres Blandings Császárnőjével.

Császár Éva



## Zilahy Lajos: A Dukay család

Zilahy Lajos trilógiája olyan családregényeket kedvelő olvasóknak ajánlott, akik szeretnek elmerülni több generáció életútjában. A Dukay család története az 1800-as évek elejétől, több mint száz éven keresztül a felszabadulásig követhető végig. Társadalomrajz a magyar arisztokrácia széthullásáról, emberi sorsokon keresztül. A szerelmek, karrierok, családi drámák, viszályok és megbékélések történelmi korszakokon átívelően hosszú és izgalmas utazásra viszik a kitartó olvasókat.

Takáts Ágnes Katalin

Ne csak hallgasd a zenét, hanem olvasd is róla!

## Stay Brutal! (2023) 21 METÁLDAL - 21 ÍRÁS A METÁLROÓL

Tavaly egy egyedülálló kiadvány jelent meg a Helikon Kiadónál. Cserna-Szabó András szerkesztésében egy különleges koncepció valósult meg, amire a kulcsin alapján láthatóan sok energiát áldoztak.

Felkértek 21 szerzőt (írókat, költőket, fordítókat) akiktől feltételezték, hogy van valamilyen kötődésük a stílushoz, hogy válasszanak ki egy-egy metáldalt, aztán írjanak egy-egy esszét, novellát, elemzést, akármit. Kellően „színes” is lett a mű. A Black Sabbath 70-es dalától a Metallicán át egy 2022-es Dream Widow számig öleli fel a műfajt.

A szerkesztő előszavában kontextusba helyezi a koncepciót. Idézem is: „Én magunkra, a metalistákra mindig úgy gondolok, mint egy maréknyi megöregedni képtelen gyermekekre. Egy kicsiny titkos szektára.” Egyet tudok érteni vele.

Néhány írást meg is emlétek. Tolvaj Zoltántól egy önéletrajzi visszatekintést kapunk, hogyan kapta el a metal a rendszerváltás környéki időszak miliójében. Para-Kovács Imre a Motörhead első hazai koncertjének krónikájával, ami ma már hihetetlennek tűnhet. Kárpáti Csaba Gábor az Iron Maiden Powerslave-ét választotta, amihez egy borzongató fikciót talált ki. A 90-es évekből csupa ikonikus előadó szerepel a stadionrocktól a norvég black metalig. Kevés hazai csapat szerepel a könyvben. Puskás Panni életszagú sztorit kanyarított egy Ossian koncert köré. Kiss Tibor Noé az Európaszerte egyre népszerűbb Thy Catafalque daláról írt.

A cikk teljes terjedelmében a [femforgacs.hu](http://femforgacs.hu)-n olvasható.

Győri Sándor



# Itt a tavasz

## – túrára hív a természet!



**Mindenki számára ismerős, amikor a tavaszi melegedés sorra csalogatja elő a növények virágait, fák rügyeit. Ilyenkor azok is szívesen húznak bakancsot és indulnak kisebb kirándulásokra, akik egyébként az év során ritkán teszik ezt. És persze vannak olyanok is, akik már alig várták ezt az időszakot, számukra végre elkezdődik a sok szép, előkészített túratervet tartalmazó szezon.**

A Természtjáró Szakosztály a MÁV Vasutas Sport Club (MÁV VSC) patinás, az 1950-es években megalakult szervezete, amelynek nem csak a múltja, a jelene is gazdag. Százharminc fős taglétszámával napjainkban is a MÁV VSC legnagyobb szakosztályaként működik. Az évente gondosan összeállított rendezvénynaptárban minden hónapban több tervezett esemény közül válogathat az, aki úgy dönt, csatlakozik hozzájuk és velük tart. A szakosztály – nevéből adódóan – legnagyobb arányban gyalogos, erdei túrákat szervez az ország szinte minden zugát bejárva, emellett szinte minden évben szerveznek túrákat határon túli vidékek felfedezésére is. A csoportos kirándulásnak számos előnye van: a jó társaság és új barátságok mellett a szakosztály tapasztalt, képesítéssel rendelkező, minősített túravezetői garanciát jelentenek az élményekkel teli programokra és a biztonságos célba érésre. Ezenkívül a résztvevők kész programot kapnak, és az út során sem kell félni az ismeretlentől vagy annak lehetőségétől, hogy valamelyik elágazódásnál eltévednének.

A szakosztály igyekszik mindenki igénye, fizikai állóképessége szerint megfelelő nehézségű túrát ajánlani. A 2024-es programfüzet igazán gazdagra és változatosra sikerült, a kínálatban szerepel többek között tavaszi virágköszöntő körtúra a Budai-hegységben, az Országos Kéktúra több szakasza, többnapos felfedezőtúrák Szilvásvárad környékén és az Aggteleki-karsztvidéken, valamint egy könnyed, 8 kilométeres séta a Vértesben.



Honvári Teri, a csapat lelke

### Vándoroljunk együtt!

Legyél Te is természetjáró! Nincs más dolgod, csak útra kelni – a természet majd intézi a többit: boldogság, feltöltődés, kikapcsolódás, siker- és flow-élmény. Hozd el a családod, a barátaid, a kollégáid, hogy ők se maradjanak ki a jóból!

A Természtjáró Szakosztály tagságának átlagéletkora évek óta emelkedik, ezért szívesen fogadnák a fiatalabb generáció jelentkezését is, azokat, akik rendszeresen részt vennének a szakosztály életében, vagy akár csak egy-egy alkalommal csatlakoznának a szervezett túrák valamelyikéhez.

Az érdeklődők minden fontos információt megtalálhatnak a MÁV VSC internetes oldalán a Természtjáró Szakosztály menüpontban ([www.mavcsport.hu/vsc/termesztjaro-szakosztaly](http://www.mavcsport.hu/vsc/termesztjaro-szakosztaly)). Ne hezitálj, csatlakozz, most van itt a „majd” ideje!

### Tercsi, a csapat lelke

A MÁV VSC Természtjáró Szakosztályának vezetője Honvári Terézia, vagy ahogyan falujában, Nagykovácsiban mindenki ismeri: Tercsi. A természet ismeretének, szeretetének gyökereit gyermekkorában kell keresni: míg apja naponta tette meg az utat gyalog otthonuk és munkahelye, Nagykovácsi és Pilisszentiván között, Tercsi gyerekként Nagyszénás környékét fedezte fel, de felnőtként is gyakran járt a falu melletti erdőkben, hegyeken.

Tercsi szabadidejében több szenvedélynek is hódol. Fiatalkorában megtanulta a magyar vert csipke készítését, tagja a Magyar Csipkekészítők Egyesületének. Részt vett több nemzetközi csipkekészítő pályázaton is. Jelenleg – ha időt tud rá szakítani – a tágabb családnak, barátoknak készít szebbnél szebb munkákat. Karácsonyfáján minden évben feltűnik egy újabb, saját maga által készített csipkedísz.

A másik hobbija természetesen a túrázás, tájak, vidékek, kultúrák felfedezése. Tercsi nem csak a hazai tájak iránt érez vonzalmat, az évek során bejárta Skandinávia és Anglia tájait, városait is. Rokoni szálak kötik az ausztriai Villach városához, ha ott jár vendégségben, a közeli Dobratsch (tszf. 2166 m) hegyen szeret sokat időzni, amit már igazán jól ismer. Kedvenc hegyei még a

Weissenfelsen-See (Laghi Di Fusine) környéki csúcsok, amelyek három ország – Ausztria, Szlovénia és Olaszország – találkozásánál kínálnak páratlan élményt.

Bár korábban a MÁV Tervező Intézet turistáival megfordult a francia Alpokban is, az igazán aktív természetjárást már nyugdíjasként kezdte. A MÁV VSC túrázóival egy véletlen hozta össze, falubéli jó ismerőse hívta egy szabaddá váló helyre a Magas-Tátrába, ahol egy héten keresztül volt alkalma megismerni és megszeretni a vasutas természetjáró közösséget.

A közösség is megszerette őt, így nem volt véletlen, hogy 2013-ban, háromévesi tagság után, egyhangúlag szavazta meg a túraszakosztály tagsága szakosztályvezetőnek. Nagy lelkesedéssel kapcsolódott be a munkába, precízen összesítette a túrajelentéseket, vezette a tagnyilvántartásokat és vezényelte az elnökként a hetente megtartott szakosztályi összejöveteleket.

Részt vett a szakosztály korábbi vezetése által 2004-ben kialakított Gyalogos Balaton Körtúra szervezésében, az értékelő füzet leadók ellenőrzésében és magában a körtúrán is, ahol már kb. a túra felét teljesítette is. Megszervezte az értékelő füzet legújabb, bővített kiadását, melynek bevételét a szakosztály tagjai közösen élvezik. Vezetése alatt már 107-en járták végig a 400 km-es túrát (összesen eddig 153-an). Tercsi az Országos Kéktúrát is hamarosan maga mögött tudhatja, számára már csak egyharmadnyi szakasz bejárása van hátra.

Évek óta aktívan részt vesz a Vasutas Természtjárók Szövetsége (VTSZ) munkájában is, minden közös túrán és eseményen képviseli szakosztályát. Eredményes munkája során többször kapott elismerést, legutóbb 2023. november 25-én Gyöngyösön, a VTSZ többnapos éves közgyűlésén jutalmazták, ahol az ÉRDEMES VASUTAS TERMÉSZTJÁRÓ díj EZÜST fokozatát adományozták részére a vele járó oklevéllel és díszes ezüst-plakettal együtt.

A VTSZ a szakosztályi tagok közül kiténtette még Dékányé Kiss Veronikát is, aki hosszú évek szorgos munkája alapján a díj ARANY fokozatát nyerte el.

**Ezúton is gratulálunk a díjazottaknak és további hosszú, boldog túraéveket kívánunk Nekik!**

Bukóczi Péter, Sándor Tibor

## A gyógyító túrázás – testnek és léleknek

- Segít a szívbetegségek megelőzésében
- Segít a vércukorszint stabilizálásában
- Fejleszti az egyensúlyt
- Erősíti az izmokat és az ízületeket
- Növeli az agy oxigénellátását
- Segít az optimális testsúly elérésében
- Gyorsítja az anyagcserét
- Erősíti az immunrendszert
- Oldja a stresszt
- Javítja a hangulatot és a mentális állapotot

# Zongorára hangolva Kaposvár állomáson



Az idén 125 éves kaposvári vasútállomás műemléki védettségű épületébe egy „újrahasznosított” zongorát helyeztek el a pécsi területi igazgatóság munkatársai, ugyanis ez a zongora nem hangszerként, hanem könyvespolcként működik. Az állomásépület 2015-2017 között esett át egy teljes rekonstrukción. A munkatársak apróságokkal próbálják otthonosabbá tenni a vasútállomást, így az épületben családbarát váróterem fogadja az utasokat terepasztallal, olvasósarokkal és rajzolási lehetőséggel.



# A titokzatos játékbolt

## 1. rész

### Szorult helyzetben



Egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy játékbolt. Színes volt és hatalmas, az ember szinte elveszett benne. S a játékok? Volt ott minden, sőt még attól is több: plüssök, legók, társasok; könyvek, babák, jelmezek; kártyák, dínók, gyöngysorok; kirakók és sorozathősök, mikroszkópok és búvászdobozok, labdák és csúszdák, kisautók és vonatok, és ki tudja, még mi minden... Aki betért ide, tátott szájjal bámulta a szebbnél szebb, izgalmasabbnál izgalmasabb játékokat, olyanokat, amiket sehol máshol nem lehetett látni. Sajnos azonban ez szó szerint igaz volt, itt tényleg csak bámulni lehetett a játékokat, kipróbálni nem. Alfréd boltjában ugyanis, mert a tulajdonos a helyet is saját magáról nevezte el, a jelszó az volt, hogy: Mindent a szemnek, semmit a kéznek! Így a gyerekek csupán egy üvegvitrin mögött csodálhatták meg a vasúti terepasztalt, egy elkerített színpadon nézhatték a mozgó babákat és üvegajtós szekrényekben figyelhették az óriási legőpítményeket. Ezért bármennyire is fantasztikus hely volt Alfréd boltja, sokan mégis szomorúan távoztak onnan, hiszen mindent nem lehetett hazavinni, a nagy kedvenceikkel pedig egy iciri-picirit sem lehetett játszani. Alfréd kényesen ügyelt a játékokra és a rendre a boltban, egyetlen szomorú szempár, egyetlen kérő tekintet, egyetlen szép szó sem hatotta meg.

Egy szép napon azonban valami megváltozott. Alfréd vidám volt és kedves, dudorászott és elkezdett beszélgetni a vásárlókkal, amit előtte sohasem csinált. Sőt egyre többször mosolygott is. Kiderült, hogy Alfréd fülig szerelmes lett. Nemsokára megházasodott és gyerekei is születtek. Ahogy a kicsik cseperedtek, Alfréd szépen lassan rájött, hogy eddig mennyi mindent rosszul csinált. Egy nap fogta magát, és lehúzta a rolót, egy hétre teljesen bezárta az üzletet. Senki sem tudta, mi zajlik odabent. Amikor újból kinyitott a játékbolt, az maga volt a csoda. Rögtön a bejáratnál két, embernél is hatalmasabb plüssmedve fogadta a betérőket, amiknek akár bele is lehetett huppanni az ölébe. Az egyik sarokban ezernyi legóból lehetett építkezni, a másik oldalon Csipkerózsika kastélya változott élő babaházzá, a bolt legvégében pedig egy óriási, többszintes terepasztal várta a járműrajongókat. Mindent meg lehetett fogni és mindent ki lehetett próbálni. A gyerekeket ki sem lehetett innen rángatni, de ha menni kellett, akkor is boldogan távozott mindenki, még azok is, akik üres kézzel indultak haza, hiszen mindig jót játszottak a boltban. Hamar ez lett mindenkinek a kedvenc játékboltja, így Alfréd a nevét is megváltoztatta. Ezek után mi más is lehetett volna a hely neve, mint Kedvenc Játékbolt.

Az átalakítás után azonban egyéb furcsaságok is történtek a boltban. Esténként ugyanis, amikor az utolsó vásárló is hazament, Alfréd gondosan lekapcsolta a lámpákat, kitétte a Zárva feliratot és kulcsra zárta az ajtót... akkor kezdődött az igazi élet! A játékok életre keltek. Nem, nem az elemmel működő gépek vagy a távirányítós autók, hanem minden. És onnantól kezdve egészen hajnalig nem volt megállás, a bolt olyan volt, akárcsak egy folyton nyüzsgő metropolisz...

Ez a nap is úgy indult, mint a többi. A játékbolt nyitása után csak jöttek és jöttek a vásárlók, néhány gyerek azt se tudta, hova rohanjon, míg mások céltudatosan a hátsó rész felé vették az irányt, egyenesen a terepasztalhoz. Egész nap jártak rajta a vonatok, buszok, autók és munkagépek, volt olyan mozdony, amit egy pillanatra sem eresztettek el az apró kezek. Titán, a Siemens mozdony új volt a csapatban, és estéről-estére csak ámult és bámult, mi minden történik itt. Nem ismerte még az egész boltot, őszintén szólva még a saját

tereapasztalát sem, így hát elindult bebarangolni a helyet, ahová csöppent. Egyszer csak a terepasztal egy távoli sarkából halk kopácsolást és vidám éneket hallott. Ahogy közelebb ért, észrevette, hogy egy mellékvágány egyenesen a hegy belsejébe vezet. Szállt a por a bejárat felől, szinte már látni is alig lehetett, amikor hirtelen egy apró szerelvény zakatolt el Titán mellett. A kis mozdony különleges csilléket húzott maga mögött, amik tele voltak fényes drágakövekkel és csillogó aranyrögökkel. Titán azonnal tudni akarta, mi folyik odabent, ő is szeretett volna ilyen kincseket szerezni. Fogta hát magát és berobogott a bányába. Előtte sohasem járt még bányában, a fiatal mozdony nagyon élvezte a titkos járatokat és a hegy különleges hangjait. Ahogy ment egyre beljebb és beljebb, a járat egyre szűkebb lett, de Titánt ez sem zavarta, mert az aranyásó törpék dudorászása egyre közelebbinek tűnt. Azt gondolta, hamarosan ő is felpokolhat a kincsekből, egy elágazásnál azonban elvettette az irányt. Elkanyarodott egy rég nem használt vágatba, és ekkor történt meg a baj! Titán túl nagyknak bizonyult vele, beszorult. Se előre, se hátra. Némi gondolkodás után úgy volt vele, még egyszer megpróbál kiszabadulni a hegy öleléséből. Összeszedte minden erejét, hatalmas gázt adott és ismét nekilódult. A baj azonban csak tovább fokozódott. Ahogy sikerült egy kicsit megmozdulnia, a hegy is vele együtt gördült, és a háta mögött beomlott az üreg. A lehulló kövek teljesen elzárták a kifelé vezető utat. Hajnalban a törpék – mit sem sejtve a történetekről – elindultak haza. Pontosabban az eredeti helyükre a boltban. A szabály ugyanis az volt, hogy reggel 6 óra mindenkinek vissza kellett térnie a saját polcára, nehogy bárkinek is feltűnjön a játékok titkos éjszakai élete.

Titán azonban ott ragadt egyedül a vaksötétben. Csak a létszámellenőrzéskor derült ki, hogy eltűnt. A boltban hihetetlen galiba támadt, egyesek jajveszékelték, hogy mi történhetett vele, mások azon aggodalmaskodtak, nehogy lebukjanak emiatt, és voltak, akik ész nélkül rohagálva próbálták megtalálni. Am ezektől a villamos mozdony nem került elő, az idő a bolt nyitásáig pedig vézesen fogyott. A keresés már majdnem kudarcba fulladt, hiába néztek be minden sarokba, minden polcra, még a pénztárgép alá is, nem bukkantak a mozdony nyomára. Ekkor egy kis denevér hozta a hírt, hogy a terepasztalon bányaomlás történt. Minden mentőegység azonnal a helyszínre sietett, ahol a bányaomlások és markolók a törpék irányításával megkezdtek a kövek kihordását. A mentés sokáig tartott, de végül sikerült szabaddá tenni a vágatot. Titán csodával határos módon néhány karcolással és egy nagy adag tapasztalattal megúsza az éjszakai kalandot, így mindenki legnagyobb örömeire ő is gyorsan visszagurult a helyére. És ebben a pillanatban már kattant is a zár és nyílt az ajtó, hogy egy új nap kezdődhessen a boltban...

Írta: Csohány Domitilla  
Illusztráció: Győri Zsolt

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

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „50 éves a legnagyobb teljesítményű hazai gyártású villanymozdony, a Gigant.”

A MÁV-VOLÁN magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Szabó Réka Krisztina** olvasónknak!

A CAF KOCSIK HARMINC ÉVE KÖZLEKEDNEK...; A FOLYTATÁST LÁSD A REJTVÉNYBEN	GYÜMÖLCSÖT SZÁRÍT	SZALAGCSOKROT VISELŐ	SZALONNÁT KÖVESZT	GRAZI SPORTKLUB NEVBETŰI	NYÍL KÖZEPE!	ABBÓL AZ IRÁNYBÓL	ELÓTAG: VALÓSA-GOS	OSZTÁLY, RÖVIDEN	... LIOTTA; AMERIKAI SZÍNESZ	ÁLLAT-ÓVI JEGY	IZZÓ VASAT TÖMÖRÍT	ELLEN-ÉRTÉK	MASINA	OLASZ AUTÓK JELZÉSE	BUDA MELLETTI VÁROS POLGÁRA		
1																	S
RÓZSA-FÉLE GYOM-NÖVÉNY								AZT ÖVEZVE RÉSZÉRE (NÉPIES)						...-RE HOLLAND EREDETŰ SAJT			
ÁBRAHÁM ÉS SÁRA FIA					TETEJÉRE PRÉSEL TÁNCMU-LATSÁGI					GYANÍT, SEJT KEZELÉS SAVVAL							
... KAKAS; FRANCIA JELKÉP				HÚSÍTÓ ITAL ERFURT A FŐVÁROSA				VERS DISZE KAUKÁZU-SI NÉP					NÉMET NÉVELŐ FÁZNI KEZD!				
ILONA EGYIK BE-CENEVE			KONYHAI EDÉNY MADÁR-GYOMOR				CIPÉSZ ESZKÖZE TÁRSA, RÖVIDEN								UTCA, RÖVIDEN LÁNGOK-BAN ÁLLÓ		
ZORRO JELE	VILÁGRA HOZ ASZTAL-TERÍTŐ					TIBOR, BECÉZVE JUH-HODÁLY				BÍRSÁGOT KIRÓ LONDONI HELEN!							
ÓSHAHA HATÁRAI!		ARISZ-TOKRA-TIKUS ÉSZ						ÁLLJ MEG, PACI! AZ UKRÁN FŐVÁROS					SZÍNÉSZ-NŐ (ÉVA) SEAT-MODELL				
	TÖKÖZI HELYSÉG BECÉZETT OSZKÁR				BRAZIL FOCISTA SÁRKÖZI HELYSÉG				MÁTHÉ ...; SZÍN.NŐ NOMEN EST ...				KÓPOR RÉSZE! HEVESI KÖZSÉG				
... BLOOM; ANGOL SZÍNESZ							ELSZIGE-TELT HULLAJT								NÉVELŐ ... DE JANEIRO; VÁROS		
FANYAR IZÚ ERDEI GYÜ-MÖLCS			BORSODI KÖZSÉG RÓMAI 55-ÖS					MŰVÉSZI, VIRTUÓZ LÁSD OTT, RÖVIDEN									
DUNÁN-TULI DOMB-VIDÉK						AZ EGYIK IGEIDŐ ÁGYVÉGI!						ENIKŐ, BECÉZVE LITER					NEWTON, RÖVIDEN
IZZANI KEZDI!		2															



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



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

## ... és nyerd meg Te az:

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

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

## Hol és hogyan adhatod le a javaslatodat?

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

## Ki vehet részt a pályázaton?

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

**Beküldési határidő: 2024. április 30.**