

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

# VASÚTAS **MAGAZIN**

[www.vasutasmagazin.hu](http://www.vasutasmagazin.hu)

**„A VASÚT JELENTŐSÉGE  
ÚJRA NÖVEKSZIK”**

– INTERJÚ DR. MOSÓCZI LÁSZLÓVAL,  
A MÁV-START ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL

**75. SZÜLETÉSNAPIJÁT  
ÜNNEPLI A GYERMEKVASÚT**

# MEGNYÍLT AZ UTASCENTRUM

73. ÉVFOLYAM • 2023. MÁJUS

Országos Szakmai Tanulmányi Verseny • Stresszkezelés • Balatoni előszezon • Gáspár István • 60 éves a Püpos • Retró programok • Nejlón Piroška • OTDK dobogós helyezés • Virágos vasútállomás • Áldozatsegítők • MÁV Előre • Kodály Filharmonikusok • Bodzavirág • Spitzbergák expedíció • Tanösvények • Anno

## VEZETŐI INTERJÚ

„A vasút jelentősége újra növekszik”

– Interjú Dr. Mosóczi Lászlóval, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójával

## HÍRVONAL

Közösen, zölden, fenntartható módon,

Európa-színvonalú utaskiszolgálás: megnyílt az Utascentrum,

Kerékpárral buszon és vonaton az idei szezonban,

Elindult az országos tarifaközösség első díjterméke:

Május 1-től használhatók a vármegye- és országbérletek

## HR-HÍREK

Vasútszakmai tanulók sikerei a Szakma Sztár Fesztiválon,

Stresszkezelés gondolatátkeretezéssel

## MUNKATÁRSUNK

Gáspár Istvánna, a MÁV-Start Zrt. nyugalmazott,

volt pécsi járműbiztosítási igazgatójával beszélgettünk

## MÁV-START HÍREK

Újra elérhetőek a népszerű turisztikai napijegyek

60 éves a Púpos, Különleges retró programok egész évben

## VOLÁNBUSZ

Nejlon Piroska Hatvanban ünnepelte a hetvenediket

## GYERMEKVASÚT

75. születésnapját ünnepli a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút

## ÉLETMÓD

Erdők-mezők kincse: a bodzavirág



# ELŐSZÓ



Már kisgyerekként is vonzottak a vonatok, a családommal sokszor utaztunk a Balatonra és Baranya települései között. Sosem gondoltam volna, hogy 30 évvel később a MÁV-START kommunikációs csapatában fogok dolgozni. Hogy miért döntöttem három éve a vasút mellett? Azt hiszem, elsősorban az utazás szeretete és a hatalmas gépek lenyűgöző ereje miatt. De nagy szerepe volt a szociális érzékenységemnek is, hiszen vonzottak a vasutasszakmák, hogy a kollégákon keresztül megismerjem és meg is értem őket. Többek között ezért is kedvelem a Vasutas Magazinban a különböző beszélgetéseket. Vezetői interjúnkban ezúttal dr. Mosóczi Lászlóval, a MÁV-START vezérigazgatójával beszélgettünk a vállalatot érintő legfontosabb kérdésekről. Szóba került a MÁV-START járműstratégiája, a hazai gyártás tervei és a vasút jövőjét érintő feladatok. Egy másik cikkünkben pedig elköszöntünk a MÁV-START volt pécsi járműbiztosítási igazgatójától, Gáspár Istvántól, aki március 31-ével vonult nyugdíjba 44 év szolgálat után. Változatos életútjáról, szakmai és személyes tapasztalatairól, legszebb emlékeiről kérdeztük.

Minden évben nagy örömmel várom a tavaszt, hogy újabb és izgalmasabb formában mutathassam meg munkatársaimnak és utasainknak Magyarország legszebb turisztikai céljait, ahová vonattal is eljuthatunk. A csodák körülvesznek minket, csak meg kell látnunk azokat, és miért ne itthon kezdenénk el az emlékek gyűjtését? Itt az idő, hogy az otthonunkból kiszabaduljunk, és megérezzük a tavasz különleges erejét! Májusi lapszámunkban több inspiráló cikket olvashatunk, mely meghozza a kedvet az utazáshoz. Számtalan lehetőség közül választhatunk, hiszen olyan komplexen összerakott utazási ajánlók állnak rendelkezésünkre, mint például az „50 vár és kastély vonattal” című kiadvány. Kedvünk szerint csatlakozhatunk a most már hagyományosnak

számító Retró hétvégékhez is. Az események mellett jó hír, hogy a barátokat sem kell otthon hagynunk! Az új vármegyebérlettel korlátlanul utazhatnak ők is a vármegye határain belül, az országbérlettel pedig az egész országban minden helyközi buszon és nem feláras vonaton. Nincs akadály, fedezzük fel vasúttal Magyarország legszebb településeit!

Az újítások és fejlesztések is jól mutatják, hogy a vállalatcsoportnál mindenki egy célért dolgozik, hogy egyre színvonalasabb és jobb legyen a hazai közösségi közlekedés minősége. Örömmel, hogy hónapról hónapra egyre több pozitív visszajelzés érkezik hozzánk. Ezeket olvasva mindig büszkeség tölt el, hogy én is a vasutasok családjához tartozhatok. Az utasészrevételeket böngészve, bevallom, néha eltörik a mécses nálam, mert ezek bizony igazi történetek, nem egy előre megírt film drámai vagy komikus jelenetei. Ilyen levelekből válogatunk rendszeresen a Postaláda rovatunkban.

Kommunikációként sokszor hangoztatom, hogy a munkánk olyan, mint egy tükör. Tükör magunknak, hiszen azt látjuk benne, akik valójában vagyunk. Ezért is fontos, hogy kihasználjuk ezt a ragyogó tavaszi időszakot, és feltöltődünk a nyári időszezonra. Közben ne feledjük, utasaink minden évszakban számítanak ránk!

A Vasutas Magazin olvasóinak kellemes időtöltést kívánok!

**Kozma Barbara**

kommunikációs szakértő  
MÁV-START Zrt.

### Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztők: Benke Máté, Szeleczi Borbála

Szerzők: Balog Imre, Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt,

Pecsuvác Péter, Putsay Gábor, Völgyi Katalin

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

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

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

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

## „A vasút jelentősége újra növekszik”



**Komoly kihívásokkal szembesül a MÁV-START idén a járműfenntartásban, nehézkes ugyanis az alkatrészellátás, az árak pedig 150-400 százalékkal emelkedtek. A napi szintű működtetés fenntartásán túl nem szeretne lemondani ugyanakkor a vasúttársaság a pályahálózat és a járműpark modernizációjáról, ugyanis e kettő jelenti a menetrendszerű vasúti közlekedés alapját – többek között erről beszélgetünk Mosóczy Lászlóval, a MÁV-START vezérigazgatójával.**

**Úgy tűnik, hogy nőtt az érdeklődés az utasok részéről a MÁV-START szolgáltatásai iránt, ugyanis jól alakulnak idén a forgalmi mutatók, mintha az utasok egy része kezdene átszokni a vasútra.**

Igen, a vasút jelentősége újra növekszik, és ebben a vármegye- és országbérletek miatt várható keresletlénkülés még nincs is benne. Idén már az első három hónapban tíz százalékkal többet vették igénybe a személyszállító járatokat, mint 2022-ben. Tavaly az első negyedévben még nem értük el a járvány előtti utolsó bázisévnek számító 2019-es számokat, hiszen néhány korlátozás még életben volt, de idén már meghaladtuk azokat. A húsvéti ünnepek alatt csütörtöktől húsvéthétfőig majdnem 1 millióan, 934 ezren váltottak menetjegyet, ami rekordnak tekinthető. Ez számunkra azért is fontos, mert egyre inkább azt tapasztaljuk, hogy a MÁV-START távolsági járatainak növekszik a forgalom. Az utasok látják, hogy javult a kínálat, több járatot tudnak igénybe venni, korszerűbbek a járművek, és ne felejtjük el, hogy 2010 óta nem volt tarifaemelés. Sokan

átülnek vonatra, hiszen az emberek rájönnek, hogy a közösségi közlekedés gyors, olcsó és kényelmes, a szónak abban az értelmében is, hogy nem kell parkolót keresni, a közlekedésre fordított idő pedig nem számít elveszettnek, hiszen menetközben lehet dolgozni vagy éppen kikapcsolódni.

**Mire számít az új vármegye- és országbérlet bevezetésével?**

Úgy vélem, hogy meglévő utasaink egy részének tovább erősödik az elköteleződése a vasút irányában, másrészt bízom benne, hogy új utasokat is sikerrel tudunk megszólítani az új díjtermékekkel. Elsődlegesen persze nem az autóhasználat visszaszorítása a cél, hanem a naponta ingázók lehetőségeinek a bővítése, ám a vármegye- és országbérletek kedvező ára miatt várható, hogy a személygépkocsit használók közül is többen váltanak majd a közösségi közlekedésre. Szintén számítunk arra, hogy olyanok is vármegye- és országbérletre váltanak, akik bár rendszeresen utaznak, azt eddig nem bérlettel, hanem menetjeggyel tették.

Különösen a diákok számára kedvezményes az országbérlet, hiszen így nyáron a szünidő alatt körbeutazhatják hazánkat, részükről mindenképpen utazásszám-növekedést prognosztizálunk.

**Változik-e emiatt a menetrend, illetve a vonatok összeállítása, és mely viszonylatban?**

Az utasforgalom növekedésére számítva felkészülünk intézkedésekkel, de menetrend-módosítás nem történik. Természetesen figyelemmel kísérjük az utasforgalom alakulását, és készek leszünk beavatkozni, amennyire azt a rendelkezésre álló erőforrásaink lehetővé teszik. Néhány vonat kapacitásának növelésére viszont már előre tettünk intézkedést. Így május 2-től a Budapest–Debrecen vonalon közlekedő Cívis InterRégió esetében a legtöbb utast továbbító járatokon nagykapacitású KISS motorvonatok, a szimpla FLIRT-ök pedig második egységgel megerősítve közlekednek. Budapest és Esztergom között egyes csúcsidei vonatok kapacitását megnöveljük, így azokat szintén dupla FLIRT-tel közlekedtetjük. Természetesen külön figyelmet szentelünk a balatoni főszezonnak, jelenleg is azon dolgozunk, hogy új megoldásokkal bővítsük az eddigi kínálatot.

**Most különösen izgalmas kérdés a fővizek ütemezése: fennakadások nélkül halad a járművek felkészítése, karbantartása?**

A vontatójárműveknél összesen kilenc dízelmozdony forgóvázat már kicseréltük valamint 69 személykocsi fővizegajavítása készült el és még további 94 jármű szerepel a terveink között. Ennél a témánál azonban különösen fontos utalni a háború okozta gondokra: számos alapanyag vagy alkatrész szankciós listára került, illetve hadianyagnak számít a származási országban, így ezekhez nem lehet hozzájutni, a beszállítói láncok megszakadtak, az alternatívák száma pedig véges, de ami van, az is lassabban, nehezebben hozzáférhető és jóval drágábban, mint amennyivel korábban számoltunk. Az iparági infláció 150-400%-os.

**Ha már itt tartunk, a járműellátási és karbantartási nehézségeket jól szemlélteti, hogy sok a szolgálatképtelen jármű, és a műszaki okokra visszavezethető járatlemondás, késés.**

Az imént taglaltak miatt váratlan kihívásokkal szembesülünk. Eddig bizonyos járműtípusok esetében a csapágyakat hat hét alatt szállították, most kilenc hónapig kell várni. A legtöbb probléma az M41-es és V43-as mozdonyok forgóvázainak javításából adódik. Oroszországból szinte lehetetlen alkatrészhez jutni, egyetlen szerencsénk, hogy az M62-es mozdonyok (628-as sorozat) strapabírók, annak idején nem sajnálták belőlük az anyagot. Összességében elmondható, hogy egyes gyártók termékei már teljesen eltűntek a piacról, így szinte lehetetlen pótalkatrészhez jutni, talán a német és az osztrák építésű járművek esetében jobb csak a helyzet. A háborús helyzetben a kollégáim megfeszített munkájára és bizony minden szakmai

tapasztalatára, leleményességére is szükség van ahhoz, hogy napi szinten biztosítani tudjuk a forgalom ellátásához szükséges járműmennyiséget.

**Lehet-e rövid- és középtávon számítani a pályaalapok és a járműpark további minőségi romlására?**

A beruházásokról és a szolgáltatási színvonal fenntartásáról, sőt további javításáról nem mondhatunk le. Márpedig mindennek az alapja a pálya és a jármű. Ezért a napokban két stratégiát nyújtottunk be az Építési és Közlekedési Minisztériumhoz (ÉKM).

**Már „fut” jelenleg egy MÁV 2030 stratégia, ennek részeként újulhatott meg a 100a vonal egy része. Amit Önök benyújtottak az ÉKM-nek, az ennek a folytatása?**

Még inkább az újragondolása. A tervezett európai uniós és IKOP-os projektek mellett most ezzel a programmal lehet a legnagyobb változást elérni. A program továbbra is a törzshálózati vonalak egyszerűsített felújítására, rehabilitációjára irányul, a végrehajtásával fenn tudnánk tartani az eredeti 120 km/órás sebességet, a lassújeleket pedig megszüntetnénk. A menetrend az InterCity és az InterRégió forgalmon alapul, ezekhez csatlakozik a többi járat is, amihez viszont a törzshálózat stabilitására van szükség, gondoljunk csak a kör-IC-re vagy a dunántúli távolsági forgalomra. Lényeges könnyebbséget jelent, hogy az uniós finanszírozású beruházásokkal ellentétben nem szükséges hozzá hatósági építési engedély, ha az eredeti sebességre újítjuk fel a vonalat, hiszen az üzemeltetőnek kötelessége az elfogadott paraméterek szerint működtetni egy-egy vonalat. Ha az eredeti sebességet állítjuk vissza – mint például Vecsés és Monor között – nem szükséges például az állomások kiterőközreiteit átépíteni. A rehabilitáció egyszerűbb és olcsóbb is, ha továbbra is fenn tudjuk tartani egy-egy vonalon a 120 km/óra sebességet, a menetrendet is stabilizáljuk. Évente 50 milliárd forintot kérünk ehhez a minisztériumtól. Ez megfelel a hazai vasúti pályaaátépítő kapacitásoknak is, és könnyebbséget jelent, hogy a rehabilitációt hitelből, például EIB-hitelből is meg lehetne valósítani.

**A MÁV-START járműstratégiája mit tartalmaz?**

Ebben a stratégiában bemutattuk a döntéshozónak, hogy 2030-ig milyen jármű-összeállítást tervezünk: milyen IC, IR és elővárosi járatokat merre közlekedtetnénk, és mindehhez milyen típusú járművekre lenne szükség, mennyi első-, illetve másodosztályú, bisztró- vagy kerékpárszállító kocsi. A második részben arra adtunk javaslatot, hogy mely járműtípusokat szeretnénk még legalább 15–20 évig üzemeltetni, és ezek felújításához és karbantartásához mire lenne szükség. Továbbra is számítunk például az M41-es Csörgőkre, stabilan húsz mozdonyra, az Uzsgyi (416-os sorozat) vagy a Desiro (426-os sorozat) motorvonatokra. Ezeknek viszont üzembiztosnak kell lenniük, hiszen elfogadhatatlan a 60-70 százalékos rendelkezésre állás, 90-97 százalék lenne az elvárható szint.



### A hazai gyártás milyen szerephez juthat?

Terveink szerint újra egyre nagyobbhoz. Alapvetően az IC+ program folytatására tettünk javaslatot a minisztériumnak. A hazai ipart szeretnénk előnyben részesíteni, a kötött pályás járműgyártás fejlesztésének koordinációjáért felelős miniszteri biztosként is ezt igyekszem elősegíteni. Az IC+ programra eddig is odafigyeltünk, már közlekedik másodosztályú, többcélú és első osztályú kocsik is prémium- és bisztrószakasszal, a vezérlőkocsi tervezése 85 százalékos, ezt vétek lenne a kukába dobni. A meglévő 92 mellett további 285 IC+ kocsit (amely tartalmaz 51 db vezérlőkocsit) rendelne a MÁV-START, ezen belül 33 alacsonypadlós, kerékpár-szállításra is alkalmas járművet. Villamos motorvonatokból és vezeték nélküli új vagy használt motorvonatokból további százat vásárolnánk, ezek alapvetően a vidéki nagyvárosok elővárosi vonalain, illetve regionális forgalomban közlekednének. A balatoni forgalomban például nagyon népszerűek a FLIRT motorvonatok. De ugyanígy hatékonyak lennének a motorvonatok a vidéki nagyvárosok közötti forgalom lebonyolításában is. Ilyen járművek beszerzésére az Integrált Közlekedési és Operatív Programból is igénybe lehet venni támogatási pénzt.

### Európában kezdenek teret nyerni az alternatív járművek is. Ilyenek beszerzését tervezik?

Előzetesen 18 hidrogénhajtású motorvonat beszerzésére végeztünk piackutatást, három gyártótól kaptunk ajánlatot. Ezzel a hajtással 7–800 kilométert lehet egy feltöltéssel megtenni, ami nagyon kedvező, és a vásárláshoz Eurofima hitelt is igénybe tudnánk venni.

### Nemzetközi téren merre tovább?

A járműstratégiában 15 szerelvény szerepel, amelyek 230 km/óra lennének alkalmasak. Szándékosan mondom szerelvényt, mert még nem dönt el, hogy mozdonyvontatású ingavonatot, vagy motorvonatot vásárolnánk. A lényeg, hogy Nyugat-Európában ilyen sebesség alatt hamarosan nem lehet majd menetvonalhoz jutni, mi pedig továbbra is szeretnénk Ausztriába, Németországba, Csehországba vagy

Olaszországba MÁV-START által üzemeltetett járatot közlekedtetni. Gondolni kell arra is, hogy hamarosan megújul a vasútvonal Budapest és Belgrád között, ha a MÁV-START saját vonatot kíván üzemeltetni München és Belgrád között, ehhez szükségesek a gyors szerelvények. A Hungária Euro-City magyar szerelvény, ehhez ragaszkodunk továbbra is, 2025-től viszont egyes szakaszokon 230-as menetvonalal közlekedhet Budapest és Hamburg között. Az IC+ alapú járműgyártásnál, a felújításnál vagy a nemzetközi szerelvények vásárlásánál javasoljuk a ROSCO hitelprogramot, aminek az a lényege, hogy a járművet kilométeralapon, szolgáltatási formában is igénybe lehet venni. Összefoglalóan azt mondhatom tehát, hogy lépést tartunk majd a régiós versenytársakkal.

Putsay Gábor

### Utasszám alakulása

A távolsági szegmensben 2019-hez képest is jelentősen emelkedett a forgalom bizonyos vonalakon tavaly. A balatoni turizmus fellendülésének hatására a déli parton 30, az északon 34 százalékkal növekedett a forgalom, ebben az utazási kedv növekedésén túl nagy szerepe volt a szolgáltatási színvonal javulásának és a kedvezményeknek is. A 20/25-ös vonalon a Göcsej IC hatása látványos, 2022-ben Budapest és Zalaegerszeg között kilencven százalékkal nőtt a forgalom 2019-hez képest. A 80-as vonal utasszámának 21 százalékos növekedésében több tényező is szerepet játszott: a Tisza-tó Expressz, az Agraria és a Mátra InterRégió óránkénti közlekedése, a kétóránként járó Hernád-Zemplén IC, illetve Mezőkövesden a vonat-busz átszállójegy bevezetése és az IC megállása is. A 40-es vonalon összességében 13 százalékkal nőtt a forgalom, viszont ezen belül Budapest és Pécs között az Okosjegy Pécs bevezetésének és a 40a vonalszakasz felújításának köszönhetően 86 százalékkal. Budapest és Kaposvár között 27 százalékkal, Budapest és Nyíregyháza között 24 százalékkal nőtt a forgalom.

## KÖZÖSEN, ZÖLDEN, FENNTARTHATÓ MÓDON

A Belügyminisztérium ebben az évben a köznevelésben 2023. április 24. és 28. között hirdette meg a Kárpát-medencei Fenntarthatósági Témahetet, amelynek célja a fenntarthatóság üzenetének elterjesztése iskolai keretek között. A Fenntarthatósági Témahét kiemelt témái a biodiverzitás, a fenntartható értékek és az energia, valamint a hulladék, mint állandó téma is megjelenik. A programsorozat részeként idén a MÁV-Volán-csoport részéről tíz munkatárs és vezető tartott önkéntes alapon tanórákat a közösségi közlekedés előnyeiről és a vállalatcsoport zöld törekvéseiről.



A program nyitórendezvénye április 24-én volt a Magyar Tudományos Akadémia Székházának felolvasótermében. A MÁV-Volán-csoport részéről dr. Wégner Krisztina, a MÁV Zrt. Környezetvédelem, energetika és minőségbiztosítási szervezetének vezetője (a képen) tartott előadást. A MÁV-Volán-csoport rendszeresen, évről évre részt vállal a Fenntarthatósági Témahét programsorozatban, a fenntartható közösségi közlekedés területeit érintő személyes és online tanórákkal, üzemlátogatásokkal, és támogatóként is megjelenik a szemléletformáló programokban. Idén 10 munkatárs és vezető tartott önkéntes alapon a fenntarthatóság témaköréhez kapcsolódó tanórákat a közösségi közlekedés előnyeiről, a vállalatcsoport zöld törekvéseiről a MÁV, a MÁV-START és a VOLÁNBUSZ képviseletében. Idén összesen 23 MÁV-os helyszínt látogathattak az iskolások. Szolnokon április 27-én rendezte a MÁV-Volán-csoport a Közös, zölden! csoportszintű edukációs programot, ezzel zárult idei szerepvállalásunk a Fenntarthatósági Témahét programsorozatban. Az esemény egyik központi eleme az

átalakított MÁV Rail Tours BRpee 85-36 005 pályaszámú „Kék Duna” bányakocsi volt, melyet a MÁV-START menetrend-szerinti járához csatlakoztatva juttattunk le a helyszínre és vissza Budapestre. A tematikusan berendezett vasúti kocsi mellett egy Szolnokon gyártott IC+ kocsi is látható volt, és a Volánbusz egy CNG típusú, alternatív meghajtású autóbust állított ki a rendezvényen, így a két vagon és a busz is megtekinthették az iskolások.

A szemléletváltásra a gyermekek a legfogékonyabbak, épp ezért fontos, hogy már iskolás korban megismerjék a téma jelentőségét és tudatában legyenek személyes érintettségüknek, hiszen kis odafigyeléssel ők is sokat tehetnek a Föld védelméért. A 2022/2023-as tanév kiemelt témái a biodiverzitás, a fenntartható értékek, az energia és a hulladék. A Témahétre az egész Kárpát-medencéből – így a határon túlról is – csatlakozhattak magyar nyelven oktató általános iskolák és középfokú oktatási intézmények.

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának negyedéért a közlekedés felelős, ehhez a vasúti ágazat csak egy százalékkal járul hozzá. Jelentősen növelni kell a közösségi közlekedés szerepét a személyközlekedésben, illetve a vasút részarányát az áruszállításban ahhoz, hogy az Európai Unió által 2050-re megfogalmazott klímacél elérhető legyen, és 90 százalékkal csökkenjen a szén-dioxid-kibocsátás.

A Fenntarthatósági Témahét fővédnöke Áder János volt köztársasági elnök, védnöke az UNESCO Magyar Nemzeti Bizottság, kiemelt támogatói a Kék Bolygó Alapítvány és a Belügyminisztérium, szervezője a PontVelem Nonprofit Kft. Áder János immár hagyományként, az idei Témahéten is tartott tanórát, amelyen 2023. április 25-én a Zalaegerszegi SZC diákjai vettek részt.

## Európai színvonalú utaskiszolgálás: megnyílt az Utascentrum



Május elején nyitotta meg kapuit az Utascentrum az évente több mint 12 millió embert fogadó Keleti pályaudvar aluljárószintjén, ami egy teljesen új szolgáltatást kínál az utazóközönség számára. A XXI. századi modern létesítmény létrehozásával az volt a cél, hogy az utasok egy helyen teljes körű kiszolgálásban részesülhessenek. Az új Utascentrum amolyan pilotprojektként kezdte meg működését, hiszen a hosszú távú tervek között szerepel, hogy a budapesti főpályaudvar mintájára országosan több, azonos arculatú és funkciójú Utascentrum jöjjön létre, ami az utazóközönség számára ügyfélközpontú, az eddiginél komfortosabb szolgáltatást kínál.

Az Utascentrum létrehozása mögött azon igyekezet állt, hogy egy komplex egységbe integrálja mindazokat a szolgáltatásokat, amelyek ezt megelőzően az állomás épületében más-más helyszínen voltak megtalálhatók. Ezelőtt elkülönült a nemzetközi, a belföldi jegyértékesítés, csakúgy, mint az ügyfélszolgálat. A belföldi és nemzetközi menetjegy-értékesítésen túl az Utascentrum területén működik majd a személyes ügyfélszolgálat, és egy szolgáltatásértékesítő iroda is az ügyfelek rendelkezésére áll, ahol a csoportos utazásokkal kapcsolatos igényeket lehet intézni.

Ehhez új, integrált munkakörök létrehozása vált szükségessé, melyek betöltése jórészt belső toborzással valósult meg. Az Utascentrumban minden feladatot minden munkavállalónak el kell tudni látni, ezen kompetenciák fejlesztése érdekében képzési, illetve átképzési folyamatban vettek részt az Utascentrum kollégái. Az új pozíciókban 43 szakelődő kezdte meg tevékenységét, akiknek munkáját 5 tüzvezető,

2 értékesítési szakértő és az Utascentrum vezetője támogatja. A szolgáltatásértékesítő kollégák is az Utascentrumban kaptak helyet, akik a csoportos ügyintézés is ellátják. A többlettudás megszerzése azonban hamarosan minden szakelődő számára minden munkafeladat elvégzésére kompetenciát biztosít, legyen az nemzetközi, illetve belföldi jegykiadás, csoportos ügyintézés, utasészrevétel- és panasz rögzítése vagy bármilyen helyben elintézendő probléma kezelése. A funkciók területi integrálásának, átcsoportosításának célja a szolgáltatás minőségének javítása, az ügyfélélegedtség növelése és a modernizáció.

Az Utascentrumban a hosszabb várakozás elkerülése végett ügyfélhívó rendszer működik, ami lehetőséget biztosít arra, hogy a tüzvezetők beavatkozzanak, és a munkatársak között átcsoportosítsák a menetjegyváltásra várakozó ügyfeleket. Az új létesítmény a metrószinten, a volt belföldi pénztárak és az előttük lévő tér teljes átépítésével valósult meg több mint

1542 négyzetméteren, és mindennap 04:30 és 00:30 között fogadja az utasokat. Fontos szempont volt az akadálymentesség is, mozgólépcsőn és lifttel is megközelíthető a peronszint. A belső térben taktilis sáv is segíti a látássérült ügyfelek közlekedését. A 200-250 négyzetméteres utastérben 9 új pénztár, melyből az egyik akadálymentesített utaskiszolgálást tesz lehetővé, és 2 új ügyfélszolgálati pult várja az utasokat. A pályaudvaron az eddig megszokott helyszínek mellett az Utascentrum közelében 7, a főlépcső mellett 8 jegykiadó, a lift közelében pedig csomagmegőrző automata található.

A helyiségbe belépve az utasokat ügyfélhívó és központilag vezérelt, modern és látványos utastájékoztató kijelzők várják. A bejárat két oldalán a falak üvegezettek, a szolgáltatásértékesítő irodát üvegfal választja el az utastértől. Az Utascentrum fontos része a már meglévő oszlopokkal közrefogott üvegfödém, ami fényt enged be a csarnokból. A kollégák komfortos munkavégzését a létesítményhez tartozó háttérirodák tágas kialakítása biztosítja.

Az Utascentrum kialakításával párhuzamosan teljesen megújult, 74 négyzetméterrel bővült a Keleti pályaudvar aluljárószintjén az utasok által használt mellékhelyiség. A munkák során az eddigi mosdó belső tereit az épületgépészettel és világítási hálózattal együtt teljesen visszabontották. Külön a mozgáskorlátozottak számára is található itt mellékhelyiség, baba-mama résszel, a saniterek és a mosdók vandálbiztosak, valamint hangos utastájékoztató eszközöket is beszereltek.

A komplex ügyintézés igénye már több éve megfogalmazódott. A nagyobb pályaudvarokon az épületek kialakítása miatt a menetjegy-értékesítési és ügyfélszolgálati funkciók széttagolódnak. Az utas ha több szakterület kompetenciáját érintő igénnyel érkezik, nem tudja egy helyen elintézni. Erre a probléma feloldására kínál megoldást egy ilyen létesítmény, amely már több nemzetközi pályaudvaron – többek között a

bécsi Westbahnhof épületében – is jól bevált gyakorlatnak számít. A megoldás az, hogy a pályaudvaron legyen egy utasbarát központi helyszín, ahol az ügyfél ahelyett, hogy az épület különböző pontjai között ingázna az utazással kapcsolatos ügyeket egy helyen elintézheti, és kérdéseire, problémájára választ kap. Ennek szellemében fogott össze a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt., hogy Budapest-Keleti pályaudvaron létesüljön az ország első Utascentruma.

A fejlesztés azonban nem volt zökkenőmentes, hiszen a pályaudvar épülete sok meglepetést tartogatott a tervezési és kivitelezési szakaszban egyaránt. A tervezés legelső lépéseként a MÁV Zrt. Műszaki Tervezési Osztály tervezőmérnökei az állomásépület Utascentrumra kijelölt területén több feltárási helyet kijelölve megvizsgálták az épületszakasz állagát. Mind a tervezés, mind a kivitelezés rengeteg megoldandó feladattal szembesítette a szakembereket. Ezen akadályok műszaki áthidalása hátráltatta a kivitelezés menetét és késleltette az átadást. Végül a 2021 tavaszán kezdődött kivitelezési munkálatok nyomán idén májusban megnyílt az Utascentrum, ami a MÁV-Volán-csoport projektben részt vevő kollégái kitartó munkáját dicséri. A kivitelezés európai uniós forrásból valósult meg, amelyre előzetesen a MÁV Zrt. nyújtott be pályázatot.

A MÁV-START Zrt. és a MÁV Zrt. együttműködésében további Utascentrumok tervezése van folyamatban. Ezen fejlesztések esetében az Utasellátó is központi szerepet kap. A Keleti pályaudvaron erre azért nem volt szükség, mivel itt már évek óta üzemel az üzleti váró. Itt az üzleti útra induló első osztályú, valamint a csatlakozásra váró nemzetközi utasok XXI. századi enteriőrben frissítőket és harapnivalókat fogyasztva várhatnak a vonat indulására vagy pihenhetnek ki az utazás fáradalmait, de üzleti magbeszéléseknek is ideális helyszínt biztosít.

Völgyi Katalin



## KERÉKPÁRRAL BUSZON ÉS VONATON AZ IDEI SZEZONBAN



**Itt a tavasz, és vele a kerékpárszezon: a kétkerekűeket egyre többen használják sportolás, kikapcsolódás mellett a mindennapi közlekedéshez is. A MÁV-Volán-csoport folyamatosan fejleszti a kerékpárosokat segítő szolgáltatásait, idén is számos vonaton biztosít lehetőséget a bicikliszállításra.**

A MÁV-START járatainak fejlesztéseknek köszönhetően 2022-ben csaknem 1,2 millióan szállítottak kerékpárt, ami 18 százalékkal haladta meg a 2021-es biciklisforgalmat. Ezzel sok év óta a legjobb eredmény született: 2019-ben 880 ezren, 2020-ban 917 ezren, 2021-ben pedig egymillióan vonatoztak bringával. Idén az a cél, ha ennél is többen utaznának járatainkon kerékpárral. A kerékpár egyre népszerűbb közlekedési eszköz: a praktikus és olcsó eljutási lehetőség mellett egészségtudatos életmódot, vonzó kirándulási, szórakozási és sportolási alternatívát kínál egyre több utazó számára. A biciklivel hosszabb útra, nyaralni, túrázni készülők számára ideális megoldás a közösségi közlekedés igénybevétele a célállomás megközelítésére: a MÁV-Volán-csoport járatainak – autóbusszon vagy vonaton – a legtöbb kedvelt nyaraló- és kirándulóhelyre eljuttatható a kerékpár. A cégcsoport célja a környezetünk megóvását is segítő közlekedési lehetőség támogatásával a kerékpáros turizmus népszerűségének növelése, a hazai turizmus fenntarthatóságának elősegítése. Ennek érdekében folyamatosan fejleszti a nagy népszerűségnek örvendő kerékpárszállítási szolgáltatást.

A Volánbusszal elsősorban olyan, turisztikai szempontból kiemelt hegyvidéki célállomásokra szállítható kerékpár, ahová vasúton nem lehet közvetlenül eljutni. Autóbusszra 990 forintért váltható kerékpárjegy online vagy a Volánbusz budapesti pénztáiraiban. Az idei lehetőségekről április 26-án, a Déli pályaudvaron tartott sajtótájékoztatón számolt be

a vállalatcsoport. Az eseményen Révész Máriusz, a Miniszterelnökség Aktív Magyarországért felelős államtitkára elmondta: „A nemzeti kerékpáros-stratégia megvalósítása folyamatban van, melynek célja, hogy a kerékpározást vonzóbbá tegyék. A MÁV az elmúlt években jelentősen bővítette kerékpárszállítási kapacitását, aminek köszönhetően 2019 óta 40 százalékkal nőtt a vasúton célba juttatott kerékpárok száma. Szintén fontos fejlesztés az, hogy már a Volánbusz egyes autóbusszjáratainak is lehet kerékpárt szállítani.” Nagy Bálint, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára kiemelte: „Legfontosabb közlekedéspolitikai célkitűzésünk az, hogy a közösségi közlekedés fejlesztésével segítsük a lakosság mobilitását, és egyben támogassuk a gazdasági növekedést is, melynek fontos eleme a turizmus. Az elmúlt évek számai azt mutatják, hogy a turisztikai szezonban jelentősen növekedett az igény a vasúti kerékpárszállításra.” Dr. Mosóczi László, a MÁV-START vezérigazgatója hozzátette: „A MÁV-Volán-csoport folyamatosan azon dolgozik, hogy az ország vasúti és közúti hálózatán modern, összehangolt, kiszámítható és jó minőségű szolgáltatást tudjon kínálni. A kerékpáros turizmus, valamint a kerékpárosok ingázásának elősegítése régóta a MÁV-START prioritásai között szerepel.” A Volánbusz idén is elsősorban olyan, kiemelt turisztikai célpontokba közlekedő autóbusszvonalain biztosítja a kerékpárszállítási szolgáltatást, ahová vasúton nem, vagy csak korlátozottan van lehetőség erre.



**Helyezze velünk biztonságba nyugdíjas éveit!**



**Új belépőként akár 100 000 Ft-tal gyarapíthatja új megtakarítását!**



**Ha most lép be, egyéni befizetései után +20%-ot írunk jóvá nyugdíjszámláján, így az adó-visszatérítéssel együtt megtakarítása most akár 40%-kal többet ér.**

Feltételek: 2023. június 30-ig küldje be a [www.aegonnyugdij.hu/onlinebelepes](http://www.aegonnyugdij.hu/onlinebelepes) oldalon kitöltött belépési nyilatkozatát; vállaljon legalább 10 000 Ft havi egyéni tagdíjat, amelyet rendszeresen fizet; igényli ingyenes e-posta szolgáltatásunkat, valamint érvényes e-mail címet és telefonszámot ad meg.\*\*\*

**Az önkéntes nyugdíjpénztári megtakarítással stabilan és biztonságosan fektethet a jövőjébe.**



**20% ADÓ-VISSZATÉRÍTÉS ÉS KAMATADÓMENTES HOZAMOK**

Az egyéni és munkáltatói befizetés után járó adó-visszatérítéssel **akár évi +150 000 forinttal\* gyarapíthatja megtakarítását.**



**RUGALMAS ÉS KÉNYELMES**

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



**GONDOSKODHAT SZERETTEIRŐL**

A számlán összegyűjtött összeg örökölhető.



**NEM CSAK NYUGDÍJCÉLRA FORDÍTHATJA**

bármilyen váratlan kiadás esetén egy biztos pénzügyi alap.

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

**A részletekkel kapcsolatban keresse Kiemelt Vállalati Tanácsadóinkat:**  
Keszercze Zsolt ■ 06 70 708 2268 ■ [zsolt.keszercze@aegon.hu](mailto:zsolt.keszercze@aegon.hu)

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



## Elindult az országos tarifaközösség első díjterméke: Május 1-től használhatók a vármegye- és országbérletek

Az április végi, egyhetes elővételi akciót követően már nemcsak megvásárolni, de utazni is lehet az új bérletekkel. A 30 napos, teljes árú vármegyebérlet 9450 forintba, míg az országbérlet 18 900 forintba kerül. Fontos ugyanakkor tudni, hogy a kedvezményes viszonylati bérletek vásárlására jogosultak az új bérlettípusokat is kedvezményesen vásárolhatják meg. Így a diákigazolvánnyal rendelkező nappali és esti tagozatos tanulók 90 százalékos kedvezménnyel juthatnak hozzá a vármegye- és az országbérletekhez (945, illetve 1890 forintért), de ugyanilyen mértékű kedvezményt vehetnek igénybe a 6 éven felüli óvodások óvodai igazolással, valamint a fogyatékkal élő utasok is.

Az új díjtermék azért korszakalkotó, mert voltaképpen ezzel valósul meg a hazai távolsági közszolgáltatásban az országos kiterjesztésű tarifaközösség, miközben a vasúti és autóbuzsos alágazatban ma még gyakran eltérőek a jegyértékesítés és -ellenőrzés technikai feltételei, ezért számos részletkérdést kellett megoldani a gyakorlatban. Az Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM), a szolgáltatócégek és a Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet (KTI) részvételével tartott egyeztetéseken a szakértők arra törekedtek, hogy az új, kedvezményes bérletek használatával kapcsolatos díjszabási részletkérdéseket úgy döntsék el, hogy az mindig az utasok számára a legkedvezőbb megoldást érvényesítse a hétköznapi életben.

Fontos eredmény, hogy a vármegye- és az országbérlet csak növeli és egyetlen esetben sem szűkíti az utasoknak kínált bérletválasztékot, hiszen minden jelenlegi jegy- és bérlettípus május elsejét követően is megmarad, így mindenki a számára legkedvezőbb megoldást választhatja.

A vármegyebérlet a vármegye határain belül érvényes (a gyakorlatban ez általában azt jelenti, hogy az utasnak az utolsó érintett megállóban, állomáson le kell szállnia, ha csak az adott megyére érvényes bérlettel rendelkezik), ám itt is van kivétel! Amennyiben a vonat vagy a busz útja során átmegy másik megyébe, de az utazás kezdő- és végpontja is az adott megyében lesz, elegendő az adott megyére vonatkozó vármegyebérlet. Ha pedig valakinek két szomszédos megyére van bérlete (például az egyiket a munkáltató fizeti, de az országbérletet már nem fizetné), akkor az utas minden további nélkül átutazhat a vármegyehatáron is.

A vármegyebérletre nem lesz kiegészítő vagy csatlakozó jegy, ahogy például a budapesti bérletre az elővárosi forgalomban, azaz egy-egy vármegyebérletet semmilyen megoldással nem lehet országbérletté „bővíteni”. Viszont a vármegyebérletet is lehet majd egy adott utazás részbeni fedezésére használni, ha a maradék útra már a felszálláskor van az utasnak más jegye, bérlete. Lehet tehát majd (gyorsvonati

kocsiban) Pest vármegyei bérlettel Kecskemétről a fővárosba utazni, ha Kecskemét és Nagykörös közé az utas külön jegyet (esetleg bérletet) vált. Azonban az ilyesmi csak akkor működik, ha a köztes állomáson, megállóban (például Nagykörösön) valóban megáll a járat. Mivel a Volánbuszon a sofőr csak a felszállás helyétől tud jegyet adni, az nem lehetséges, hogy a buszon az út első szakaszát vármegyebérlettel, a vármegyehatártól viszont külön jeggyel fedezze az utas, hiszen az utazás megkezdésekor egyszerűen nem tud megfelelő jegyet váltani.

Teljesen speciális Budapest helyzete, azért is, mert a főváros nem vármegye, így ide külön vármegyebérlet sem lesz, a BKK pedig nem vesz részt az új bérletek rendszerében, hiszen azok a távolsági közlekedésre szólnak. Ettől még egy Pest vármegyei bérlettel vasúton vagy „sárga”, volános busszal végig lehet menni a végállomásig (vagy onnan lehet indulni), de kizárólag budapesti utazásra nem érvényesek az új bérletek! Mivel a héveken és a Volánbusz „kék” járatain a fővárosban belül az utas a BKK-tól veszi igénybe a szolgáltatást, ezeken az új Pest vármegyei vagy országbérletek csak a városhatár utáni első megállóig érvényesek. Természetesen Budapest-bérlettel vagy jegyet lyukasztva lehetséges továbbutazni.

Az új bérletek kizárólag felármentes vonatokra érvényesek. A felármentesség tehát a vonat, a szolgáltatás „sajátja” kell,

hogy legyen, vagyis a nem ilyen kategóriába eső IC-kre akkor sem érvényesek az új bérletek, ha adott járatra erősítésként vagy más okból rosszabb minőségű kocsit kapcsolnak, amelyen kedvezményesen lehet utazni. A vármegye- és országbérlet bemutatására létrehozott külön honlap, az [orszagberlet.hu](http://orszagberlet.hu) tizenkilenc vármegye térképén ábrázolja az elérhető helyközi távolsági buszokat, valamint a vasúthálózatot. Ugyancsak térképen kereshetők ki az értékesítőhelyek, amelyek között külön jegypénztárakra és automatákra is lehet keresni. A portál egyik hangsúlyos eleme, hogy több jellemző, gyakran igénybe vett útvonal jelenlegi bérletárait hasonlítja össze az új vármegyebérlet 9450 forintos árával, így szemléltetve, hogy az új típusú bérlettel mennyit takaríthatnak meg az utasok havonta. Mindemellett a rendszeresen hosszabb távú, több megyét érintő utazásokat tervezők arra is választ kaphatnak, hogy a 18 900 forintba kerülő országbérlet mennyi spórolást jelenthet a korábbi díjtermékekkel szemben. A viszonylati összehasonlításokat nemcsak a teljes árú bérletekre kiszámítva mutatja meg a honlap, hanem a nappali vagy esti tagozatos tanulók, illetve a jogszabály szerinti jogosultak 90 százalékos kedvezménnyel váltható bérletek áraival is összeméri a lehetőségeket. A 90 százalékos kedvezményre jogosultak a vármegyebérletet 945, az országbérletet pedig 1890 forintért vásárolhatják meg.

Az [orszagberlet.hu](http://orszagberlet.hu) oldalon az eddig felmerült leggyakoribb kérdéseket (GYIK) és azokra adott válaszokat is megtalálhatják az érdeklődők.





## VASÚTSZAKMAI TANULÓK SIKEREI A SZAKMA SZTÁR FESZTIVÁLON

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara 2008 óta szervezi meg a Szakma Kiváló Tanulója Versenyt (SZKTV) és az Országos Szakmai Tanulmányi Versenyt (OSZTV). Az országos szakmai versenyeket idén 16. alkalommal rendezték meg, amelyen összesen 57 szakma közel 200 versenyzője mutatkozott be. A rendezvény célja a hazai szakképzés színvonalának növelése, valamint a különböző szakmák népszerűsítése a fiatalok körében. A versenyen azoknak a végzős, tehetséges diákoknak van lehetőségük megméretetni magukat, akik a szakképzés keretein belül iskolai rendszerű nappali oktatásban vesznek részt.

Az OSZTV-n a Közlekedés-üzemvitel versenycsoportból országsszerte összesen 19 diák vett részt 2 szakma képviselőjében: 16 fő vasútforgalmi szolgálattevő és 3 fő jegyzvizsgáló tanuló. A területi előválogatók lebonyolítását követően 2023. március 3-án került sor a válogatóra, ahol összesen 6 tanuló jutott tovább: 5 fő vasútforgalmi szolgálattevő és 1 fő jegyzvizsgáló tanuló mérhette össze tudását a gyakorlati és a szóbeli feladatokból álló versenyen.

Az OSZTV országos döntője a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) istvántelki telephelyén 2023. április 21-én került megrendezésre 3 fővel a Közlekedés-üzemvitel versenycsoportból. Balogh Bálint István és Soós Bence a vasútforgalmi szolgálattevő szakma, Nagy István Bendegúz pedig a jegyzvizsgáló szakma képviselőjében vett részt a döntőn. A versenyre való felkészítésben kollégáink segítettek a tanulókat, a lebonyolításban és a szervezésben pedig a BGOK munkatársai vettek részt.

Az eredményhirdetésre, valamint az ünnepélyes díjátadóra a Szakma Sztár Fesztivál záróceremoniáján került sor 2023. április 26-án a Hungexpo Budapesti Kongresszusi és Kiállítási Központban. Az első helyezést Balogh Bálint István érte el a Szolnoki SZC Rózsa Imre Technikumból, felkészítője

Muzslainé Raj Bernadett. A második helyezett a Győri SZC Bercsényi Miklós Közlekedési és Sportiskolai Technikumból Soós Bence lett, felkészítője Sasvári Marianna. A harmadik helyen pedig szintén a Szolnoki SZC Rózsa Imre Technikum egyik tanulója, Nagy István Bendegúz végzett, felkészítője Kíssné Fekete Mária.

**A fiatalok kiemelkedő teljesítményt nyújtottak a verseny során, melyhez ezúton is gratulálunk.**





## Stresszkezelés gondolatátkeretezéssel

**A stressz többé-kevésbé mindannyiunk életében jelen van, hiszen mindenki találkozik időnként olyan hatásokkal, amelyek kizökkentik az egyensúlyából. Lehet ez valós veszély, de az is elég, ha csak annak gondoljuk – a hatás ugyanaz. A kérdés az, mit lehet tenni abban az esetben, ha valójában a gondolatainkban él a stresszforrás. Hogyan nehezíti meg a dolgunkat a saját gondolkodásunk, és hogyan tudunk ezen változtatni? Válaszként bárki számára könnyen alkalmazható és fejleszthető módszereket mutatunk.**

A gondolkodásunk során sémákat, „sablonokat” használunk, ezek segítenek a mindennapi életben tájékozódni, de egyben befolyásolhatják, hogy milyenek észlelünk egy helyzetet, és hogyan alkalmazkodunk hozzá, milyen megoldásokat találunk rá. A sémákat teljesen megszüntetni nem tudjuk, és ez nem is feladat, fontos azonban, hogy ne ragadjunk bele egy ilyen „sablonba”, és fel tudjuk ismerni, ha valamilyen gondolati torzítást alkalmazunk.

### Gondolati torzítások

A gondolati torzítások hibás gondolkodási minták, amelyek könnyen automatikussá válhatnak, beépülnek, és egyértelmű igazságnak tekintjük őket. A gondolati torzítások veszélye, hogy idővel csökkenthetik az önbizalmunkat, további negatív gondolatokat vonhatnak maguk után, és reménytelenségbe sodorhatnak minket, így erőteljesen rányomják bélyegüket a mindennapjainkra. Ha meg akarunk szabadulni a gondolati torzításoktól, az első lépés, hogy fel tudjuk ismerni őket.

Ahhoz, hogy ez könnyebben menjen, bemutatunk néhány gyakori gondolati torzítást:

**Címkézés:** egy konkrét viselkedés/helyzet minősítése helyett az egész személy/szituáció minősítése. Például: „A kolégám ma nem köszönt az ebédlőben, borzasztó udvariatlan ember.” – lehet, hogy egyszerűen nem vett észre, vagy nagyon lefoglalták a gondolatait az aznapi határidős feladatok.

**Fekete-fehér gondolkodás:** „mindent vagy semmit” típusú gondolkodás, amelyben a dolgok csak jók vagy csak rosszak lehetnek. Például: „Nem sikerült befejeztem minden mára beütemezett feladatot, egy csődtömeg vagyok.” – lehet, hogy nem jutottam mindennek a végére, de így is rengeteget haladtam, amire büszke lehetek.

**Érzelmi érvelés:** saját érzelmeinket egyértelmű tényként, bizonyítékként kezeljük. Például: „Félek a repüléstől, tehát az a legveszélyesebb közlekedési forma.” – a tények azonban mást mutatnak: jóval kevesebb repülőszerencsétlenség történik, mint autóbaleset évente.

**„Kell, kellene” állítások:** megfelelni vágyás a környezet vélt vagy valós elvárásainak. Például: „Ennyi idősen már rég házasnak kellene lennem és gyerekeket nevelnem.” – mindenki számára máskor jön el erre az idő, jobb a megfelelő emberrel házasságot kötni, mint elcsúszni egy ilyen fontos lépést.

**Korai vagy önkényes következtetés:** kellő bizonyíték nélkül vonunk le negatív következtetéseket. Például: „Nem tudom, hogyan kezdjek bele ebbe a feladatba, nem is leszek képes megcsinálni.” – lehet, hogy most még nem látom, hogyan fogjak hozzá, de ha átgondolom, rá fogok jönni.

**Nagyítás és kicsinyítés:** a hibák felnagyítása és az erények kicsinyítése – ez vonatkozhat saját magunkra és másokra is. Például: „Elvégeztem ezt a képzést, de ez nem nagy dolog, bárki képes rá.” – sokat tanultam, hogy elvégezzem ezt a képzést, a képességeimnek és a szorgalmamnak köszönhetem a sikeremet.

**Negatív szűrő:** „sötét szemüveg”, katasztrófizálás – vagyis egy negatív részlet kiragadásával az egész helyzet drámai értékelése. Például: „Esik az eső, el van rontva az egész nyaralás!” – nincs semmi veszve, csak más programot kell mára találni.

**Megszemélyesítés:** magunkat hibáztatjuk mások viselkedéséért, rajtunk különálló körülményekért. Például: „Ha többször rákérdezek a gyereknél, hogy áll a tanulással, biztosan nem bukott volna meg.” – felnőtt emberként az egyetemi tanulmányainak elvégzése az ő felelőssége, ha valami miatt nem jött most össze, az nem az én hibám.

**Pozitívumok figyelmen kívül hagyása:** a pozitív tények leértékelése, semlegessé tétele, figyelmen kívül hagyása. Például: „Csak azért sikerült ilyen hamar elvégezni ezt a feladatot, mert senki nem szólt hozzám az irodában.” – szerencsések voltak a körülmények is, de azért sikerült a mai munkanapom ilyen jól, mert pontosan és gyorsan dolgozom.

**Túláltalánosítás:** általános következtetés levonása egyszerű történet alapján. Például: „Véget ért a párkapcsolatom, engem senki sem ért meg, alkalmatlan vagyok egy kapcsolatra.” – egy párkapcsolat sikeressége mindkét emberen múlik, és attól, hogy valakivel egyszer nem működött, még fogok találni olyan párt, akivel valóban összeillünk.

### Gondolatátkeretezés

Ahhoz, hogy változtassunk a saját gondolkodásunkon, az első lépés tehát a gondolati torzítások felismerése. Ha egyszer csak rosszul érezzük magunkat, pedig látszólag nincs semmi nagy baj, az gondolati torzításra utalhat. Érdekes visszaemlékezni, mi történt velünk az előző percekben, és ez milyen gondolatokat ébresztett bennünk. Ha felismerjük, hogy valamilyen rossz gondolkodási mintát alkalmazunk éppen, figyelmeztessük magunkat, hogy ebbe nem érdemes belemenni!



A legjobb, ha tudunk új jelentést találni az adott helyzetnek, valami olyat, amely realitásabb helyzetértékelésre épül, és előrevisz. Ebben segít, ha megkeressük a helyzet pozitív és negatív oldalait is, hogy teljesebb képet kaphassunk. A fenti példákhoz hasonlóan keressünk egy másik értelmezést a helyzetben, amely segít azt más szemszögből, pozitívabban látni!

A gondolatátkeretezés gyakorlásával a gondolati torzításokból eredő stressz csökken, könnyebbé válik számos olyan helyzet kezelése, amelyek elsősorban a mi értelmezésünkből fakadóan tűnnek rossznak, pedig valójában nem veszélyesek. Lehet, hogy az első alkalmakkor még nem lesz olyan egyszerű ezt a technikát használni, de mint minden más, úgy ez is elsajátítható gyakorlással. Mindenkit arra biztatunk, hogy szánjon rá időt, megéri!

*A Támogatlak program csapata*



## Mindig a megoldásra törekedtem...



**Kevés olyan munkatársat találni, aki nem ismeri Gáspár Istvánt. A szakma szeretete, a lenyűgöző egyénisége és a határtalan kedvessége hamar bejárta a vasutasberkeket. 2019-ben Magyar Bronz Érdemkereszttel is kitüntették. A MÁV-START Zrt. volt pécsi járműbiztosítási igazgatója március 31-én vonult nyugdíjba 44 év szolgálat után. Változatos életútjáról, szakmai és személyes tapasztalatairól és a legszebb emlékeiről beszélgettünk.**

### Miért éppen a vasúti pályát választottad?

Már egészen kicsi gyerekkoromból vannak vasúttal kapcsolatos emlékeim, hiszen vasutascsaládban nőttem fel. Édesapám és a két nagyapám is vasutas volt, azonban fontos hozzátennem azt is, hogy családi nyomás nem volt azzal kapcsolatban, milyen területen kezdjek el tanulni, dolgozni. Önállóan döntöttem el, amikor az általános iskolai szünetben a MÁV dombóvári fatelítő üzemében dolgoztam. Közlekedés került hozzám a vasúti technika, lenyűgözött a tűz nélküli gőzmozdony.

### Hogyan indult és később hogyan alakult a vasutaskarrier?

Dombóváron miután elvégeztem a matematika és fizika tagozatos osztályt, úgy döntöttem, Győrben folytatom a tanulmányaimat a Közlekedési és Távközlési Műszaki

Főiskolán. 1978-ban vasútgépész üzemmérnökként végeztem, később vasúti futástechnika szakon szaküzemmérnökként is letettem a vizsgákat. Dombóváron gyakorló mérnökként kezdtem el dolgozni, majd letettem a nagyforgalmi vizsgát, a mozdonyvezető-vizsgát és a felsőfokú vontatási vizsgát is. Nem sokkal később személyzeti reszortos lettem, sok éven keresztül dolgoztam ebben a munkakörben. Azonban nincs vége a pozícióim listájának, hiszen ezt követően mozdonyreszortos, vezetőmérnök, majd fűtőház főnöki beosztásban is tevékenykedtem.

Mondhatjuk, hogy volt egy kis kiruccanásom is, hiszen 2 évig Budapesten dolgoztam, mint üzemeltetési osztályvezető, ezt követően visszatértem a térségbe gépészeti főnöknek, végül járműbiztosítási igazgatónak neveztek ki. Kalandos és hosszú út volt, de minden pozícióban jól éreztem magam, és sokat tudtam fejlődni szakmailag és emberileg is.

### Hogyan jellemeznéd a vasúton töltött éveket?

Egy jó közösségbe kerültem, nagyon hamar beilleszkedtem, ahol már az első perctől kezdve munkatársként fogadtak a kollégák. A vasutascsalád mindig is egy összetartó közösség volt, így azt gondolom, hogy az elmúlt 44 évre visszatekintve először az emberek közös munkája és eredménye, ami eszembe jut. Két dolgot emelnék ki, ami leginkább fontos volt mindig is számomra, ami nem más, mint a munkatársakkal való bánásmód és a problémák megoldására való törekvés. Talán ez volt a sikeres közös munkának a titka.

### Milyen projektre, munkára vagy a legbüszkébb?

2016-ban sikerült egy festőkabinát átadnunk Dombóváron. Ez nagy lépés volt számunkra, rengeteg munkaóra és harcolás volt mögöttünk, de megérte, mert sikerre vittük a tervünket. Fontos tudni, hogy a szolnoki járműjavító mellett a dombóvári járműjavító csarnok ad még helyet a festőműhelynek, ami jelenleg 30 méter hosszú, és ennek köszönhetően bármilyen járművet el tudunk helyezni a festőkabinban. Itt megfelelő körülmények között visszük fel a bevonatokat, rétegeket, majd végül a lakkot. Nagyon büszke vagyok rá, hogy megépülhetett itt!

Nagy eredménynek tartom azt is, hogy egykor 16 fő munkáját sikerült megmentenem. Ugyanis amikor Gyékényesen a teherkocsi-javító műhely különböző okok miatt bezárt, 16 embernek megszűnt volna a munkája, ha nem szorgalmazom, hogy a Bz motorkocsik C vizsgáját indítsuk el a JBI területén. Szerencsére az akkori vezetés támogatta a megoldási tervem. Azok az emberek, akik előtte teherkocsival foglalkoztak, beköltöztek a kanizsai műhelybe, és kifogástalan minőségben végezték a különböző munkákat. Gyorsan kellett cselekednem és határozottan fellépnem, hiszen sose felejtjük el, hogy 16 ember, sok esetben 16 család megélhetését is jelenti.

### Össze tudnád-e számolni, hány emberrel dolgoztál együtt? Hiányozni fog ez a nagy család?

Amikor gépészeti vezető lettem, akkor 860 kolléga, az utóbbi időben körülbelül 550 fő tartozott hozzám. Természetesen az évek alatt azért változott a létszám, így elmondhatom, hogy több ezer emberrel ismerkedtem meg ez idő alatt. Úgy érzem, mindenkivel meg tudtam találni a közös hangnemet, ami mindenki számára megfelelő volt. Rendkívül jó érzés, hogy szinte országosan ismernek, hiszen nincs is talán olyan város, ahol ne lennének ismerőseim, barátaim.

Igyekszem sok kollégával tartani a kapcsolatot a jövőben is, hiszen jólesik az embernek, ha a születésnapjára vagy a névnapjára felköszöntik. Hamarosan itt lesz a jó idő, végre mehetünk együtt pecázni is! 5 éve úgy adom le a fogási naplóm, hogy nullás, ez így nem mehet tovább. (nevet)

### Mi a legkedvesebb emléked?

Ez a csapat mindig is egy összetartó csapat volt. A munkahelyen munkatársak voltunk egymásnak, de amikor szabadidőnkben találkoztunk, akkor már barátokról beszélhetünk. Sok mindent ki tudnék említeni, hiszen közel fél évszázadnyi vasúton töltött időszakban rengeteg jó dolog történt velem. Visszaemlékezve, amikor a világútlevél bejött, akkor egy nagyon jó kis utazásszervezés kezdett kialakulni, és sok éven keresztül tartott is. Először együtt körbevonatoztuk a Fertő tavat, átmentünk Sopronba és másnap utaztunk is haza. Nagyon jó közösségteremtő ereje volt ezeknek az eseményeknek. Szép emlékeket őrzök ezekről a kalandokról.

### Mivel kapcsolódsz ki, hogyan fognak telni a nyugdíjas évek?

Azt gondolom, hogy most végre lesz szabadidőm, így sok időt tölthetek a szeretteim körében. Nagyon édes unokáim, gyerekeim vannak, és egy rendkívül támogató feleségem. Mivel már mindketten nyugdíjasok vagyunk, így végre lesz lehetőségünk bepótolni az elmaradt kirándulásokat, utazásokat.

### Mit üzensz a volt kollégáidnak? Mit ajánlasz a jövő vasutas-generációjának?

Azt szeretném kérni az idősebb kollégáktól, hogy legyen módjuk, idejük arra, hogy tanítsák a fiatalokat, mert sajnos a szakképzés megszűnt. Nagyon fontos az utánpótlás, mert azokat a szakmai fogásokat, amit egy régimotoros vasutas tud, azt máshol nem tanulhatja, dolgozhatja sehol egy új belépő. Az új generációnak? Tanulni, tanulni és tanulni! Nagyon fontos a kitartás és az alázat a szakma iránt. Nem a problémán kell rágódnia, hanem a megoldáson dolgozni. Egy ember pozitív hozzáállása nagyban befolyásolhatja egy adott projekt sikerét, és természetesen a karrierjét.

### Köszönöm szépen az interjút! Jó pihenést és aktív nyugdíjas éveket kívánunk!

Kozma Barbara

# Újra elérhetőek a népszerű turisztikai napijegyek

**2023-ban ismét megvásárolhatóak a MÁV-START népszerű hazai turisztikai desztinációba érvényes napijegyek.**

A Balaton24 és a Balaton72 napijegyekkel a part menti települések turisztikai látnivalói és szórakozóhelyei könnyen és kényelmesen elérhetők. A napijegyekkel nemcsak a Balaton körül, hanem Tapolca és Sümeg között, a Balatonfenyvesi kisvasút vonalán 2. kocsiosztályon, valamint a Volánbusz Zrt. által jellemzően a tó partján közlekedtetett autóbuszokon is korlátlanul utazhatnak, az érvényesség kezdetétől számított 24, illetve 72 óráig.

A Balaton24 és Balaton72 jegyekből 2022-ben több mint 35 ezer darabot értékesítettünk, és április 29-től november 1-ig minden napra megvásárolható.

## Bakony

A Bakony napijegynek köszönhetően a Bakony páratlan turisztikai úti céljai, népszerű kirándulóhelyei még könnyebben elérhetőek. A térség jobb összeköttetése érdekében 2021 áprilisában jelentős menetrendi fejlesztés is történt a vonalon, kétóránként, ütemesen közlekednek a vonatok Győr és Veszprém között.

A Bakony napijegy április 28. és november 1. között minden napra megvásárolható. Az érvényesség napján korlátlan utazásra jogosít a MÁV-START Győr–Veszprém vasútvonalán és a Volánbusz járatain Veszprém–Lókút–Eplény–Olaszfalu–Pénzesgyőr–Zirc–Nagyesztergár–Bakonynána–Szápár–Csetény–Veszprémvarsány–Románd–Bakonyszlop–Dudar–

Borzavár–Bakonybél–Porva–Csesznek–Bakonyszentkirály–Fenyőfő–Bakonykoppány–Bakonyszücs–Bakonyszentlászló–Bakonygyirót települések közötti utazásra.

A napijegy a MÁV-START pénztáiraiban, a megújult ELVIRÁ-n, valamint a MÁV-applikáción keresztül lehet megváltani, amiből tavaly 867 darab kelt el.

## Dunakanyar

A Dunakanyar Magyarország egyik legszebb része, számos kirándulóhellyel, történelmi emlékekkel és kulturális lehetőséggel. A közös napijegyvel felfedezhetők a Börzsöny, a Duna és a Pilis népszerű kirándulóhelyei, Visegrád, Szentendre és Esztergom szépségei – egyetlen napijegyvel, amely vonatra, HÉV-re, hajóra és buszra is érvényes.

A Dunakanyar napijegy április 29-től május 22-ig és szeptember 18-tól október 31-ig csak nem munkanapokra (szombati, vasárnapi, ünnepnapok közlekedési rend szerinti napokra) váltható meg; míg 2023. május 23-tól 2023. szeptember 17-ig minden napra elérhető, amikor a MAHART PassNave dunakanyari körjáratok közlekednek, és a kiválasztott napon 0:00 és 23:59 között érvényes. A napijegyből 2022-ben közel 3200 darabot vásároltak utasaink.

Molnár Zsolt



**A MAHART PassNave dunakanyari körjáratok közül egyet választhat, erre viszont az adott napon többször is felszállhat napijegyével:**

- Visegrád–Nagymaros–Zebegény–Dömös
- Vác–Visegrád (várhatóan júniustól közlekedik)
- Esztergom–Zebegény (várhatóan júniustól közlekedik)
- Szentendre–Visegrád (várhatóan júniustól közlekedik)

**Korlátlanul utazhat a MÁV-START vonatain az alábbi vonalakon:**

- Budapest-Nyugati–Esztergom (2-es vasútvonal)
- Budapest-Nyugati–Göd–Vác–Szob (70-es vasútvonal)
- Budapest-Nyugati–Vácrátót–Veresegyház–Vác (71-es vasútvonal)
- Vác–Drégelypalánk (75-ös vasútvonal)
- Korlátlanul utazhat a H5-ös HÉV Békásmegyér és Szentendre közötti szakaszán
- A Volánbusz szinte összes olyan helyközi járatát használhatja, amelyek Dunakeszi, Vác, Veresegyház, a Pilis és a Börzsöny térségében közlekednek illetve ezeket a térségeket a fővárossal kötik össze



## 60 éves a Púpos

**Idén több évfordulót is ünnepel a MÁV-START. A Szilik és a Nohabok 60 évesek lettek, míg a Csörgők 50. A mára megfoghatkozott, de vasútbarátok körében máig népszerű M40-esek, becenevükön Púposok is a 60. életévüket töltik az idén.**

A hazai vasúti közlekedésben az 1950-es évek végétől előtérbe került a gőzvontatásról a korszerűbb dízelvontatásra való áttérés. Ehhez szükség volt új dízelmozdonyok beszerzésére. A dízelesítési program keretében már 1960-ban megkezdődtek az új mozdonytípus tervezési munkálatai, melyet 1963-ban két prototípus, a DVM6 elkészítése követett. A prototípusok tesztelése alatt szerzett tapasztalatok figyelembevételével kidolgozott típus sorozatgyártása 1966-ban kezdődött, 7 darab normál nyomtávú (DVM8-1 vagy DVM8 A) és 3 darab széles nyomtávú változat (DVM8-2 vagy DVM8 B) legyártásával – utóbbiak Záhonyban teljesítettek szolgálatot. 1967-ben az előző évben legyártott mozdonyokhoz képest apróbb változtatásokkal további 25 normál- és 5 széles nyomtávú példány készült, ezek voltak a DVM8-3 és DVM8-4 jelzésű gépek. A típus utolsó sorozatában 1968 és 1970 között 40 darab mozdony készült el, a DVM8-5, -6 és -7 típusjelekkel; az alváltozatok között apró különbségek voltak. Ezek képesek voltak a többes vezérlésre is.

A mozdony igen jó konstrukciónak számított a maga korában, több tekintetben is a világszínvonalat képviselte, olyannyira, hogy módosított változatai külföldön is vevőre találtak

(DVM9: Kuba, DVM11: Egyiptom). Mivel az eltérő időben épült, eltérő műszaki adottságokkal rendelkező járművek karbantartása nem volt hatékonyan megoldható, az 1970-es évektől a mozdonyok egyes részeit átépítették annak érdekében, hogy a fenntartásuk egyszerűbb legyen.

Az 1980-as években a villamos vontatás térhódítása, valamint az 1990-es években a szállítási igények csökkenése következtében az M40-es mozdonyok alkalmazási területe jelentősen csökkent. 1992-ben kezdődött a sorozat fokozatos selejtezése. Jelenleg 6 darab van állományban Záhony, Hatvan és Dombóvár járműbiztosítási központjaiban, 2 példány pedig a GYSEV-nél van. Működő Púposokat leggyakrabban Záhony térségében látni.

### Hazai dízelmotor

A mozdonyok motorját a Ganz-MÁVAG fejlesztette ki Jendrassik György alapelveit követve. A négyütemű dízelmotor 16 hengeres, V elrendezésű, előkamrás égésterű, feltöltött, víz-hűtésű, nedveskarteres. Gyári típusjelölése Ganz-Jendrassik 16 VFE 17/24. Minden hengert különálló öntöttvas hengerfej

zár le. A motorcsaládhoz több szabadalom is fűződik, melyek kifejlesztésük idején a világszínvonalat képviselték. Ezek közé tartozik a dekompressziós indítószerkezet, a Jendrassik-rendszerű előkamrás égéster, Jendrassik-rendszerű befecskendőszívattyú, Büchi-féle szívó- és kipufogórendszer.

### Mindennapok

A dízelmozdonyok első- és másodrendű fővonalakon továbbítottak gyakran nehéz személyszállító vonatokat. A Dunántúl nagyobb emelkedőit feszítve, sokszor erőn felül tudták csak leküzdeni. A nagyterhelésű üzem hamar megviselte a túlhajtott dízelmotort, amelyet a MÁV eleinte a gyárral közösen igyekezett kijavítani. Az 1990-es évekre azonban az alkatrészutánpótlás gyakorlatilag megszűnt, ezért sorozatosan álltak le a mozdonyok. A dízelmotorok teljesítménye nagyjavítás nélkül hamar csökkenni kezdett, csak korlátozottan voltak képesek ellátni a vontatási feladatokat. A mozdonyok számára üdítő feladatot jelentett, amikor rendszeresen a Balaton környéki vasútvonalakon továbbítottak fürdősvonatokat. Később ez is visszaszorult, ám 2008-ban a Győr-Siófok fürdősvonatok Győr–Komárom–Székesfehérvár szakaszán újra megjelentek a Jendrassik-motoros Púposok. Ezen kívül a bevetési területüket már inkább csak a kisebb tolatós tehervonatok és állomási tolatószolgálatok adták. Mára személyszállító vonatok élén csak a Retró hétvégéken találkozhatunk a típussal.

A mozdonyosorozat sorsának megpecsételődését nagyban elősegítette, hogy villamos vonatfűtésre alkalmatlanok.

### Remotorizált kivétel

Dombóváron 2000-ben indult az átfogó korszerűsítése a Púposoknak. A 214-es, a 104-es és a 234-es mozdonyokból készültek el a felújított mozdonyok 301, 302, 303 pályaszámmal. A működőképes mozdonyok jelenleg elsősorban tartalékos, tolató és helyi tehervonati szolgálatot teljesítenek Záhony térségében.

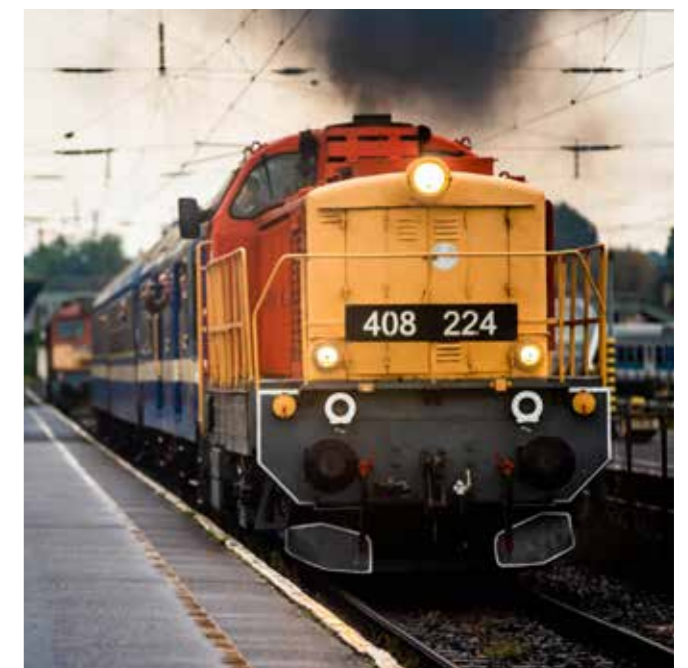
A három mozdonyba egységesen Caterpillar gyártmányú, V elrendezésű, 12 hengeres, feltöltött, elektronikusan vezérelt, közös magasnyomású csöves (Common-Rail) dízelmotorok kerültek. A motorok maximális fordulatszámát azonban az eredeti fődinamó megtartása végett 1200 1/min értékre kellett korlátozni. Ez azt eredményezte, hogy a dízelmotor névleges teljesítményét nem lehetett kihasználni. A fődinamó, a vontatómotorok, valamint a kontaktorok és az irányváltó hagyományos felújításon estek át. A főáramköri kábelezés csak a szükséges helyeken újult meg. Átalakult a vezetőfülke is, amelynek egyik legfeltűnőbb változása a feljárójáték megmagasítása volt, amely a vezetőfülke oldalvonalát követi. A vezetőasztalokat és kezelőszerkezeteket is átépítették. A Púposokra jellemző menetszabályozó kereket egy joystick-karral váltották ki. A vezetőfülkébe egy digitális kijelzőt is beépítettek, amelyen a mozdony üzemével kapcsolatos paraméterek, információk és hibajelzések olvashatók. A korszerűsítés keretén belül a vezetőállásokat klímaberendezéssel szerelték fel. A dízelmotor könnyebb téli indítására hőtartó berendezést

építettek be a mozdonyokba. A rövidebb géptérbe (ahol eredetileg a vonatfűtő gőzkazán volt) egy dízelmotoros segédaggregátot építettek be, amely álló főmotor mellett a segédüzemi gépek (klíma, hőtartó, akkumulátortöltő, világítás) számára szolgált villamos energát. Szintén az ún. „rövid orrban” helyezték el a járművezérlő elektronikát. A mozdony segédüzemi rendszere lényegében változatlan maradt azzal a különbséggel, hogy a fődinamó gerjesztésszabályozását a járművezérlő számítógép végzi. Az elsőként elkészült példányt még 214-es pályaszámmal 2002 szeptemberében helyezték üzembe. A 302-est 2003-ban helyezték üzembe, szintén megtartva eleinte a régi pályaszámát. A 303-as 2006 végén készült el.

A remotorizált Púposok külső megjelenésében a legszembeötlőbb változás a fényezés tekintetében történt. A géptérburkolatok teteje, valamint a vezetőfülke felső része a korábbi egységes vérnarancs szín helyett sötét lett. Eltűnt továbbá a rövidebb orr tetejéről a gőzkazán kéménye és annak burkolata. A vezetőfülke domináns színe a bézs lett a korábbi zöld helyett.

A mozdonyok üzembe állításuktól kezdve Dombóvár és Kaposvár térségében láttak el átállító és tolatószolgálatot. Olykor Kaposvár és Fonyód között sebesvonatokat is továbbítottak velük. A mozdonyvezetők körében hamar népszerűvé vált mozdonyok üzemkézsége nagyságrendekkel javult a hagyományos társaikhoz képest, azonban az alapkonstrukció hibái tovább kísérték a mozdonyokat. A három remot Púpos 2009. év végéig Dombóvár állományaiba tartozott, ám Záhonyban nagyobb szükség mutatkozott a mozdonyok teljesítményére, így átállomásították őket. A Púposok helyett Dombóvárra érkezett néhány remotorizált M44 és M47 sorozatú mozdony.

Molnár Zsolt



## Különleges retró programok egész évben



A vasúbarátok körében legnépszerűbb programsorozatunk a Retró hétvégék 2023-ban is folytatódnak, még hozzá korábban nem látott számban. Számos jeles alkalmat ünnepel a magyar vasút 2023-ban, ezek előtt tisztelgünk az eseményekkel.

Ahogy a műszaki cikkünkben is írtuk, idén az M41-es sorozatú „Csörgő” mozdonyok 50 évesek, a V43-as sorozatú „Szili” mozdonyok 60 évesek, az M61-es sorozatú „Nohab” és az M40-es sorozatú „Púpos” mozdonyok szintén 60 évesek, az Utasellátó pedig a 75. évfordulóját ünnepli. Az idei évben tervezett rendezvényeken ezen járművek, és az Utasellátó is kiemelt hangsúlyt kap majd.

2023-ban három alkalommal tervezünk több vasútvonalra és járatra kiterjedő retró hétvégéket. Ezen kívül, a V43 és az M41-es mozdonyok évfordulójának emlékére több vonalon is különleges szerelvényeket fogunk közlekedtetni.

### Különleges retró szerelvény a Bakonyban

A Veszprém-Balaton 2023 Európa Kulturális Fővárosa eseménysorozathoz kapcsolódóan a Veszprém és Győr közötti

vasútvonalon különleges szerelvényt állítunk forgalomba. A Bakonyon a viaduktokon és alagutakon keresztül haladó, Cuha patak völgyében futó vasútvonalat Magyarország egyik legszebbjeként tartják számon.

Az „Európa Kulturális Fővárosához” kapcsolódóan Veszprém és Győr között áprilisi és májusi hétvégéken, naponta két vonatpárban közlekedik egy különleges retrószerelvény. A vonatokat korabeli festésű, olajzöld színű Bhv kocsik, és a hozzá tartozó vezérlőkocsi, valamint a 105 éves SR 404 bisztrókocsi (egykori paklikocsi) alkotja. Az SR 404 bisztrókocsiban az Utasellátó fedélzeti szolgáltatást is fog biztosítani. A szerelvényt Csörgő (M41) mozdony továbbítja, április 29-től május 21-ig szombati, vasárnapi és ünnepnapon közlekedési rend szerint.

A különleges szerelvény az alábbi személyvonatokban közlekedik, és hagyományos díjszabás szerint igénybe vehető.

Időpont	Esemény	Érintett vonalak
Július 8–9.	Balatoni retró hétvége	(Budapest –) Balatonfüred – Tapolca, Keszthely – Tapolca
Augusztus 26–27.	Balatoni retró hétvége	(Budapest –) Balatonfüred – Tapolca, Keszthely – Tapolca
Szeptember 16–17.	Veszprémi retró hétvége	Budapest – Veszprém – Szombathely, Veszprém – Győr

Ezek mellett az alábbi időpontokban és vonalakon tervezzük különleges szerelvények közlekedését.

Időpont	Esemény	Érintett vonalak
Május 21.	Csörgő 50	Makó – Budapest
Május 25. – június 3.	Szili 60	Országjáró körút
Május 27.	Csörgő 50	Budapest – Veresegyház – Vác
Július 22–23.	50-es vonal 150. évforduló, Csörgő 50	Dombóvár – Bátaszék
Október 14–15.	Csörgő 50	Hatvan – Somoskőújfalu
Október 28–29.	Csörgő 50	Budapest – Esztergom – Komárom

### Megtaláltuk az elveszett pénztárcát

„Március 24-én, a Déli pályaudvarról 8:50-kor induló vonattal Sárbogárdig utaztunk a barátaimmal. Az utazás alatt a pénztárcám – benne pénz, bank- és hitelkártyával – az ülés mögé csúszott, amit nem vettem észre. Leszálltam. Jól később fizetnem kellett, akkor fedeztem fel, hogy nincs meg a pénztárcám. Hívtam a MÁV direktet, ahol elmondtam a történetet, megkérdezték a nevemet, és közölték, hogy megtalálták, leadták Dombóváron, az állomáson, és ott személyesen átvehetem. A megtaláló V. Zsuzsa jegyvizsgáló volt. Tudta, hogy a társaságunk hova tart (Dégre mentünk kastélyt nézni), mert már a vonaton az utazás során nagyon kedvesen segített nekünk az eligazodásban. Nem elég, hogy leadta a pénztárcámat, a benne levő pénzzel, bankkártyával együtt, de időt, fáradságot nem sajnálva telefonált a dégi kastélyba (nem volt egyszerű feladat), hogy ha odaérkezünk, már tudjam, hol található az elvesztett pénztárcát. Meghagyta a nevét, telefonszámát. Felhívtam, és még arra is volt gondja, hogy elmagyarázza, Dombóváron hol találom azt az irodát, ahol letétbe helyezte az értékeimet. Nagyon-nagyon hálásan köszönöm Zsuzsának a fáradozását, a becsületességét! Kérem, becsüljék meg az ilyen dolgozóikat, megérdemlik! Jó egészséget kívánok! **Egy elégedett utas**”

### Felkészültek vagyunk

„Tisztelt MÁV! Ezúton szeretném bejelenteni, hogy a mai napon 16 óra után ügyet intéztem a balatonalmádi jegypénztárban. A pénztáros az elképzeléseimet felülmúlóan segítőkész volt, melyért rendkívül hálás vagyok. Köszönöm, hogy ilyen emberek dolgoznak a MÁV-nál, nagyban megváltoztatta a véleményemet nemcsak a vállalatról, hanem az ott dolgozókról is. Kérem, részesítsék munkavállalójukat munkáltatói dicséretben, és közvetítsék felé a személyes gratulációm. A Bátor Wesselényi Miklós Alapítványi Általános Iskola és Gimnázium intézményvezetője (Balatonfűzfő).”

### Köszönjük, és további eredményes munkát kívánunk!

### Értékes telefont találtak munkatársaink

„Tisztelt MÁV-START Zrt.! A mai nap folyamán, 2023. március 14-én a fiam elvesztette a telefonját iskolába menet reggel a vonaton, mely 7:24-kor indult Balatonlelléről. A fiam a fonyódi állomáson szállt le a vonatról. Rövid időn belül észrevette, hogy a telefonja nincs nála, ezért engem gyorsan értesített. Nagyon megijedt, mert már nem emlékezett, hogy a telefonját elővette-e a vonaton, vagy esetleg kiesett a zsebéből valahol máshol útközben. Itthon nem találtuk a telefont, ezért elindultam a lellei állomásra, hogy minél előbb tudjunk intézkedni, ha esetleg mégis a vonaton maradt. Én közben folyamatosan hívtam, hátha felveszi valaki. Amikor odaértem autóval az állomásra, pont akkor vette fel egy nagyon kedves hangú úr a telefont, és közölte, hogy ő a vonaton a kalauz, megtalálta a telefont. Gyorsan megbeszéltük, hogy épp hol állnak a vonattal, és hogy az állomáson pont bent lévő vonat kalauzhölgyének átadja a telefont, aki elhozza nekem a balatonlellei állomásra. A vonat azt hiszem, 8:33-kor érkezett be a lellei állomásra. Nagyon hálásak vagyunk nekik, hogy ilyen becsületek és rugalmasak voltak. A mai világban már nagyon ritka, ha valaki ennyire becsületes és jó érzésű. Nagyon örültünk és nagyon hálásak vagyunk nekik. Én időközben sikeresen kiderítettem egy MÁV-os, leendő kalauz ismerősömtől mindkét kalauz nevét.

Az úr, aki megtalálta a telefont: N. Zoltán  
A hölgy pedig, aki visszahozta: M. Szintia  
Ha jól tudom, mindketten nagykanizsaiak. Büszkék lehetnek rá, hogy ilyen becsületes és jó érzésű, kedves kalauzok dolgoznak az Önök cégénél! Nagyon nagy dolog ez manapság. Kérem, hogy ezt a leveletem továbbítsák a hölgy és az úr felettéseinek, mert szeretném, ha ők is értesülnének erről az esetről, és büszkék lennének rájuk!”

# NEJLON PIROSKA HATVANBAN ÜNNEPELTE A HETVENEDIKÉT



**Kétezer látogató, közel száz főből álló szervezőstáb, több mint ötven veterán autóbusz, mintegy húsz retró személygépkocsi és féltucatnyi motorkerékpárból álló különleges márkatörténeti mustra – így néz ki a számok nyelvére lefordítva a Volánbusz második retró napjának mérlege. A felejthetetlen Nejlon Piroskán, azaz a teljes egészében felújított, hetvenéves Ikarus 30-ason kívül különleges programok – nosztalgiabuszozás, rendhagyó kiállítás, járműbemutató, közönségtalálkozó, filmvetítés és kerekasztal-beszélgetések – várták április 15-én Hatvanban a közlekedés szerelmeseit.**

Szesélyes hónapunk hozta a formáját: a retró nap reggelén mindenki felváltva leste az eget és az időjárás-előrejelző telefonos applikációkat, hogy a bolondos áprilisi szél vajon merre fújja a nyugatról esőt hozó felhőket. Hol kisütött a nap, hol hirtelen elbújt valamelyik égötétítő függöny mögé, mi, szervezők pedig közben azon szurkoltunk, hogy csak ússzuk meg nagyobb zivatar nélkül. Legalább az elejét. Szerencsénk volt, mert így is lett. Kapunyitáskor csak a látogatók gyülekeztek gyorsabban a fellegeknél, és mire 9 óra lett és elkezdődött a hivatalos programot felvezető sajtótájékoztató, már annyi látogató volt, hogy a tévések minden gond nélkül tudtak vágóképeket készíteni a szép számú hallgatóságról.

## A retró nap két főszereplője

Régi és új arcokat egyaránt köszönthettünk a sorok között: az eseményt idén Bói Loránd, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésstratégiáért felelős helyettes államtitkára nyitotta meg, aki pár hónappal ezelőtt még a Volánbusz menedzsmentjét erősítette, vezérigazgató-helyettesi tisztségben. Természetesen Kruchina Vince vezérigazgató is üdvözölte a megjelenteket, és (ahogy tavaly már megszokhattuk) most is Kameniczky Ákos forgalmi és kereskedelmi

főigazgató avatott be minket a kulisszatitkokba – idén a 70 éves Ikarus 30-as felújításáról árult el érdekes részleteket, ami az idei retró nap fő attrakciója volt. Az eseményt Pafféri Zoltán, a MÁV-Volán-csoport vezérigazgatója is megtisztelte jelenlétével, Vida József, a Volánbusz igazgatóságának új elnöke is elfogadta a meghívást, és a Légiközlekedési Kulturális Központ Közhasznú Nonprofit Kft. ügyvezetője, Somogyi-Tóth Dániel is köszöntötte a megjelenteket. Bár a már hagyományosnak tekinthető rendezvény főszereplője kétségtelenül a kívül-belül rendbe hozott – „leánykori nevén” Nejlon Piroskaként ismert – Ikarus 30-as volt, nem feledkezhetünk meg az Aeropark repülőgép-múzeum gyűjteményéből érkező centrumbuszról sem, amely annak idején a budapesti belváros és Ferihegy között teljesített szolgálatot. A busz egyébként a kazincbarcikai üzemből került az Aeroparkba, de dolgoztak rajta Debrecenben és Kaposvárott is.

## Minden út Hatvanba vezet

A Volánbusz értékmentési programja keretében teljes egészében felújított Nejlon Piroška volt a legendás Ikarus-gyár első tömegesen gyártott járműve. A II. világháború utáni évtizedben a kistelepülések ezreit ezek a buszok kapcsolták

be az ország vérkeringésébe, mára mégis a hatvani rendezvényen bemutatott példány maradt az egyetlen működőképes darab hazánkban. A Vértes Volán valamikor 2000 körül mentette meg az enyészettől, fel is újították, a tárolásához azonban nem mindig tudtak fedett helyet biztosítani, ezért az állapota újra leromlott, mire – két évtized után – a Volánbusz zalaegerszegi szakembereinek kezébe került. A gondos restaurálásnak köszönhetően végre újra régi fényében tűndököl – a nagyközönség legnagyobb öröme.

A centrumbusz is erősen kapcsolódik az értékmegőrzési programhoz, hiszen 1985-ben a Volánbusz ezzel a vadonatúj típusal erősítette a frissen átadott Ferihegy 2 terminál új dimenziót jelentő szolgáltatásait. Az Ikarus-gyár külön erre a célra tervezte és 260.32R típusjelzéssel látta el az elegáns megjelenésű autóbuszokat, amelyek a repülőtér és az Erzsébet tér között ingáztak, és az elsők között viselték a Volánbusz legendás „hamburgeres” emblémáját. Az utasok kényelmes távolsági üléseken, sötétített ablakok mögött foglalhattak helyet, a jármű hátuljában lévő nagy méretű csomagtárolónak köszönhetően pedig még az extra méretű poggyászok szállítása sem jelentett gondot.

Természetesen a Bikarus becenévre hallgató, hosszú felújítás után tavaly bemutatott emeletes autóbusz is ott volt Hatvanban. A Volánbusz nosztalgiaflottájának több mint ötven ikonikus darabja mellett a 24 egykori megyei busztársaságnak emléket állító pop-up kiállítás várta az érdeklődőket. A rendezvényhez kapcsolódóan a hatvani vasútvonalon a Mátra InterRégióban egy BDVmot (közismert nevén: Hernyó) közlekedett. A vonat Budapestről, a Keleti pályaudvarról Hatvanon át Gyöngyösig közlekedett, aznap kétszer is megtéve a távot.

## Simson, Trabant, „Kispolszki” – és a többiek

A retró nap programsorozata idén egy rendhagyó kiállítással is kiegészült a Galga Moped Klubnak köszönhetően, amelynek tagjai közel kétszáz – az egykori KGST-tagállamokban készített – motorkerékpárból álló gyűjteménnyel büszkélkedhetnek, a típusokat tekintve a Rigától kezdve a Babettán át egészen a Pannóniáig. Az aszói székhelyű hagyományőrző egyesület Hatvanban féltucatnyi Simsonon keresztül mutatja be az annak idején Magyarországon leginkább elterjedt és kedvelt motorkerékpár-márka történetét és főbb típusait. A sort egy Suhl SR2-es nyitotta 1967-ből, de többek között Star, Schwalbe és Enduro típusok is részei volt a motormustrának. Már a tavalyi rendezvényen is látható volt néhány veterán autós; a Hatvani Veterán Verdák egyesülete most közel húsz személygépkocsit állított ki, elsősorban különböző évjáratú Ladákat, Wartburgokat, de feltűnt egy-egy Citroën, Volga, Polski Fiat és Trabant is. A legrégebbi autós egy legendás típus, egy 1918-as évjáratú Ford T-modell volt. (Ez a négykerékű magyar szempontból is kiemelkedő, hiszen tervezői csapatában két magyar autókonstruktőr is dolgozott: Galamb József és Farkas Jenő.)

Ugyanakkor nem csak buszok, autók és motorok várták a látogatókat: a Volánbusz HR-részlegének toborzással és pályorientációval foglalkozó munkatársai autóbusz-szimulátorral, kvízzjátékkal és ajándékokkal készültek, és az Aeropark is elhozta izgalmas repülőgép-szimulátorát. A hatvani bal-eset-megelőzési bizottság pedig a legkisebbeknek készült oktatójátékokkal és ajándékokkal.

És el ne feledkezzünk az egyik legnépszerűbb programról: a Volánbusz második retró napjának látogatói a Faros néven ismert Ikarus 55 Luxszal vagy akár az emeletes Bikarusszal is tehettek egy városnéző kört Hatvanban.

Gyüre József

Fotó: Schvéd-Trecsek Éva



## Dobogós helyezés az Országos Tudományos Diákköri Konferencián

**Idén Győrben került sor az Országos Tudományos Diákköri Konferencia Állam- és Jogtudományi szekciójába nevezett pályamunkák bemutatására. Az április 3–5. között megtartott rendezvényen 274 dolgozat, 31 tagozatban versengett a helyezésekért és a különdíjakért. Kertész Zoltán integrált irányítási szakértő, a MÁV VAGON Kft. Integrált rendszermenedzsment szervezetének munkatársa levelezős tanulmányai során a vasúti igazgatásról írt dolgozatával a Közigazgatási Jogi 2. (szakigazgatás) tagozatban ért el 3. helyezést. Pályamunkája az Új játékszabályok, avagy a közigazgatási feladatok változása a vasúti igazgatásban címet viselte, és napjaink egyik lényeges szakterületi kérdéseit kutatja.**

Az Országos Tudományos Diákköri Konferencia, röviden OTDK, az ország legnagyobb, 2 évente megtartott tudományos rendezvénye. Szervezője az Országos Tudományos Diákköri Tanács. A rendezvénysorozat felsőoktatási tehetséggondozásban kiemelt státuszát a nemzeti felsőoktatásról szóló 2011. évi CCIV. törvény rögzíti. Am a Tudományos Diákkör története messzebb vezet a jelen, szabályozott formánál, hiszen a hallgatói tudásvágy, a kíváncsiság támogatásáról szól. A tudományos diákkörökben tevékenykedő tehetségekkel való foglalkozást manapság egyre szélesedő támogatói kör is segíti, szakalapítványok, közéleti személyiségek, cégek, vállalkozások vannak a támogatók között.

A téma több mint hét évtizedes múltra tekint vissza, a diákköri munka az évezredfordulót követően fokozottabban és dinamikusabban jelen van a magyar felsőoktatásban, amelyben a tudományos diákköri tevékenység a tehetséggondozás legjelentősebb formája. Mára már az ország csaknem minden felsőoktatási intézményében folyik tudományos diákköri munka. Ezekből a tudományos diákkörökből valóban tehetséges, kiváló képességű szakemberek kerülnek ki, akik későbbi tudományos pályájuk során is büszkének tekintik munkájukat. A legkiválóbb hallgatók bevonása a kutatómunkába hallgatói és intézményi érdek egyaránt. A kari diákköri munka szervesen kapcsolódik az Országos Tudományos Diákköri Konfe-

renciához, melyen önálló kutatás eredményeként elkészített dolgozattal indulhatnak a hallgatók. Az országos konferenciára csak akkor lehet nevezni, ha a tanszéki TDK javasolja az adott dolgozat részvételét. Szent-Györgyi Albert szavai értékállón fejezik ki a tehetséggondozás elvét: „Az iskola arra való, hogy az ember megtanuljon tanulni, hogy felébredjen tudásvágya, megismerje a jól végzett munka örömét, megízlelje az alkotás izgalmát, és megtalálja a munkát, amit szeretni fog.”

### Új játékszabályok, avagy a közigazgatási feladatok változása a vasúti igazgatásban

A vasúti közlekedésben elsőrendű szempont annak biztonságos lebonyolítása. Ennek garantálását hivatott elősegíteni a vasúti igazgatás, egyrészt a jogszabályok, szabványok alkotásával, másrészt hatósági tevékenységével, amely klasszikusan engedélyek kiadását, ellenőrzéseket és szabályozási feladatokat jelent. Az állami és közigazgatási jelenlét egyik legnyomósabb indoka tulajdonképpen a piacon tanúsítandó magatartás meghatározása. Bár a pálya kötött, de nem önmagáért való, hiszen minden végpontja egyben kapcsolódópont is egy másik rendszer kezdőpontjához. Hogyan lehet az egyedileg megalkotott kapcsolódási pontokat összehangoltan működtetni úgy, hogy a vasúti közlekedés szerepe ismét előtérbe



kerüljön? Ehhez egységes szemlélet és rendszer szükséges. A dolgozat elsődleges célja annak áttekintése és értékelése, hogy a folyamatosan módosuló nemzetközi környezetben a hatósági szerepek milyen változást idéznek elő az egységes európai vasúti térség kialakítása során meghozott új szabályokban, valamint ezek hogyan alakítják az együttműködést a tagországok nemzeti hatóságai és az Európai Unió Vasúti Ügynöksége között. A dolgozat választ keres arra a kérdésre, hogy a közlekedési hatóság és a vasútvállalatok előtt álló – a hatályos jog- és szabályanyagot néhol gyökeresen átíró, a túlszabályozást csökkenteni igyekvő – rendelkezések között hogyan lehet előremutató, egységes vasúti közlekedést realizálni. Ahhoz, hogy a vasút újra versenyképes közlekedési mód lehessen, egységes szemléletre van szükség. Ezt a dolgozat összefoglaló módon ismerteti a négy vasúti csomag, mint európai, közös igazgatási szabályozás bemutatásával. Különös hangsúlyt kapnak a negyedik vasúti csomag műszaki pillérét jelentő irányelvek, és ezek hozadékaként a hazai vasúti igazgatást érintő változások, hiszen a vasúttal foglalkozó szakigazgatási kérdések jelentős része ezekkel áll összefüggésben. Az új szabályok más mozgásteret engednek a nemzeti hatóságoknak, de ezt nem feltétlenül öncélúan, hanem az egységes működés érdekében teszik. Az új keretek közötti szoros együttműködésre szükség van, a tagállami hatáskörben maradó feladatok esetén pedig arra kell törekedni, hogy a hazai eljárások is illeszkedjenek a közös „játéktérbe”, és csak a szükséges mennyiségű szabályozás kerüljön alkalmazásra. Ez megkerülhetetlen, hiszen a fejlődés, a közös gondolkodás szerelvénye is ebbe az irányba tart.

### A dolgozat következtetései

A vasúti közlekedésben részt vevőknek ahhoz, hogy egységes rendszerben tudjanak működni, és ehhez megtalálják azokat a versenypozícióikat, amelyek révén növelni tudják gazdasági szerepüket, a fejlődési tendenciákat figyelembe véve kell működniük. Az Európai Unió belső piacának megteremtése és működtetése érdekében intézkedéseket hoz, valamint irány-

elveket fogad el a tagállamok törvényi, rendeleti, valamint egyéb rendelkezéseinek közelítésére. A belső piacon történő zökkenőmentes áruszállítás és a személyek szabad, gyors mozgásának elősegítésére az immár 50 éve aláírt Maastrichti Szerződés által elindított transzeurópai közlekedési hálózat kiépítése nyújt lehetőséget, melynek fizikai megvalósulását az egységes európai vasúti hálózat létrehozása támogatja. A tagállami szintű vasúti hálózatok fokozatos összekapcsolása számtalan szabályozási, közigazgatási, szervezeti, műszaki kihívást jelent, melyekre megoldást nyújtanak az időközben kiadott vasúti csomagok. Nincs ez másképp a hazai vasúti igazgatásban sem.

Az egységes hálózat kialakítása érdekében, az egységes rendszer(ek) működtetése révén az EU célja a jelenleg még sok esetben nemzeti szintű szabályozásokból is fakadó túlszabályozás megszüntetése, a nemzeti szabályok számának csökkentése, meghagyva azokat a szabályozásokat, amelyek hatályban tartása szükséges a jól működő, hatékony, rugalmas, határokon átnyúló, interoperábilis vasúti közlekedéshez. Mindezt úgy kell végrehajtani, hogy az egyéb közlekedési módokkal (légi, közúti) szemben meglévő versenyhátrány megszűnjön.

A vasúti közlekedéssel szembeni legújabb kihívások megkövetelik, hogy a vasúti rendszerek működtetése Magyarországon is a korábbi szabályalapú működésmódról egy dinamikus, kockázatalapú működésre térjen át. Nem könnyű feladat az évszázados beidegződések felülírása. A rengeteg szabályozás, a szabványok átvizsgálása hazánkban is évek óta tart. A műszaki fejlesztések területén persze külön nehézség egy-egy felmerülő feladat kidolgozásának azonos szemüvegen keresztül történő meglátása, viszont a kreativitás fenntartása kulcsfontosságú a műszakilag és gazdasági vonatkozásban is megvalósítható megoldáshoz.

**Kertész Zoltán munkatársunknak a nívós részvételhez és helyezéshez ezúton is szívből gratulálunk!**

Hum Krisztina

## A magyarbólyi virágos kisvonat története

A MÁV Pécsi Területi Igazgatóságán igazán szívükön viselik a kollégák, hogy a vasútállomások szépek és hangulatosak legyenek. Már hagyomány, hogy az állomások minden évben indulnak a „Virágos vasútállomás” versenyen. Így történt ez 2020-ban Magyarbólyon is, ahol egy nagyszerű vasutasközösség virágos vonatot épített és állított ki a vasútállomáson – mindenki örömeire. A virágos kisvonat akkor a II. helyezést hozta el az említett versenyben Magyarbólynak. A kollégák azóta is évről évre beneveznek, szépítik és csinosítják az állomást, amely nagy népszerűségnek örvend mind az átutazók körében, mind a helyi lakosok között. Bizony már sok-sok családi és baráti fotó készült a magyarbólyi virágos kisvonattal. De mi is a története, hogyan készült, és mi történt azóta Magyarbólyon? Erről kérdeztük a kisvonat készítőjét, Kádár Krisztián váltókezelőt.



„2020-ban Hábel Tímea állomásfőnök ötlete volt a kisvonat, aki azon gondolkodott, hogy hogyan lehetne minél szebbé tenni állomásunkat a „Virágos vasútállomás” versenyre. Először a szolgálati helyek küllemének javítása és környékének rendbetétele volt a cél. Miután a kollégáink befejezték a váltókezelői őrhelyek külső és belső festését, valamint az őrhelyek környezetének rendbetételét, felmerült bennünk, hogy a forgalmi iroda előtt, az utasperon végénél található nagy, üres teret is megszeépítenénk. A kollégákkal összedugtuk a fejünket a megvalósítás érdekében, a kisvonat elkészítését pedig rám bízta.”

„Saját költségen megvettük a faanyagot és a többi szükséges eszközt, a kollégák is segítettek javaslataikkal a munkát. A virágos vonatot 2020. július 13-án helyeztük üzembe. Mivel a mozdony kéménye virágtartó lett, ezért oda is virágot ültettünk, muskátlikat. Pár nappal az avató után elkészült a második kocsis is, ahová szintén vettünk virágokat és földet. Lajcsik Levente forgalmi szolgálattevő a vonat elején levő mécses helyére napelemes lámpát tett, ezáltal a vonat a sötétben világít.”

„Nem gondoltuk, hogy egy kis ötletből ekkora szenzáció válik. Az elmúlt közel 3 évben már Angliát is megjárták a fotók a virágos kisvonatunkról. Nagyon büszke vagyok a közösségünkre, egy összetartó, jó csapat vagyunk. Németh Tibor pécsi forgalmi csomóponti főnökségvezető pedig kiváló ember, remek vezető, sokat köszönhetünk neki is, ösztönöz minket. Az ideai tervünk az, hogy a fából készült virágos kisvonat után fémből készítünk egy virágos gőzmozdonyt 2 kocsival. Én szeretek alkotni, ami másnak örömet okoz, annak én is örülök. Gyerekek és felnőttek arcán az örömet látni igazán jó érzés. Vasutas munkánkat szeretjük, és nagyon komolyan vesszük. A virágos kisvonattal az a célunk, hogy szebbé, hangulatosabbá tegyük az állomásunkat. Jó lenne, ha még több ember szeretné a vasutat, ha mosollyal szállnának fel rá, mi a munkánk mellett ezzel is hozzájárulunk ehhez. Közös összefogással talán az is sikerül egyszer, hogy Magyarbóly I. helyezést szerezzen a „Virágos vasútállomás.” versenyen. Ez a nagy álmunk.

Hum Krisztina



A virágvonat megálmodója Hábel Tímea állomásfőnök. A fő kivitelezője Kádár Krisztián váltókezelő. A kivitelezésben segédkezett Lajcsik Levente forgalmi szolgálattevő. Az állomás virágosításában és szépítésében, valamint az elért eredmény elérésében és megőrzésében minden dolgozó aktívan közreműködik. Köszönjük Erdei Lajos, Jakus István, Jámborcik Attila, Jókai Zsolt, Kockás József, Mester Tibor, Mihálovics István, Nagy Ambrus Ferenc, Patakí József, Ruppert László, Tóka Miklós, Weimert Zoltán munkatársaknak!

## A legnagyobb bajban is VAN SEGÍTSÉG!

Az Igazságügyi Minisztérium folyamatosan bővíti az Áldozatsegítő Központok hálózatát, így egyre több bajba került ember érheti el könnyebben és gyorsabban azokat az állami szolgáltatásokat, amelyeket egy bűncselekmény elszennvedőjeként igénybe vehet. Legutóbb Békéscsabán adtak át ÁSK-t, a következők pedig Kaposváron és Zalaegerszegen nyílnak. A jogi, pszichológiai és akár anyagi segítségnyújtás formáiról már a TikTok is kaphatnak információkat, ahogyan arról is, hogy mit lehet tenni az online bűncselekmények megelőzése érdekében. Az utóbbi időben ugyanis megnőtt a digitális térben elkövetett csalások és zaklatások aránya, így az áldozatsegítők – több más szervezettel összefogva – felvették a harcot az online bűnözőkkel szemben.



Répássy Róbert, az IM parlamenti államtitkára nemrégiben adta át a legújabb ÁSK-t, Békéscsabán

Az áldozatsegítés rendkívül összetett feladat. Mindenfajta bűncselekmény – és tulajdon elleni szabálysértés – elszennvedővel foglalkoznak az ezen a területen dolgozó szakemberek, ráadásul nincs két egyforma élethelyzet sem, így mindenkinek egy kicsit más jellegű segítségre van szüksége. Egyvalami azonban biztosan állandónak mondható: az áldozatsegítők elhivatottsága és a lehetetlent nem ismerő hozzáállásuk. Mindenki, aki bajba került, bizalommal fordulhat hozzájuk!

### Történjen bármi, az ÁSK-kra lehet számítani

Leggyakrabban kisebb értékű lopások miatt fordulnak az áldozatsegítőkhöz az emberek. Attól azonban, hogy a kár pénzben kifejezve nem hatalmas, még jelenthet óriási nehézséget valakinek az életében. Például, ha a kerékpárját lopják el, amivel munkába szokott járni – azaz aminek a segítsé-

gével biztosítja a családjá megélhetését. Ilyen esetekben az áldozatok akár pénzügyi segítségre is számíthatnak az államtól – ennek intézésében is közreműködnek az Áldozatsegítő Központok vagy Pontok munkatársai.

Vannak azonban olyan helyzetek is, amikor akár az emberek testi épsége, élete is múlhat a gyors és hatékony segítségnyújtáson. Ilyen például az, amikor valaki úgy dönt, hogy véget vet a hosszú évek óta tartó bántalmazásnak, és segítséget kér a szakemberektől. Ilyenkor nemcsak pszichológiai és jogi segítséget kaphatnak az áldozatok, hanem adott esetben – az állami, civil, egyházi partnerekkel együttműködve – abban is közreműködnek az áldozatsegítők, hogy biztonságos helyre menekülhessenek a kapcsolati erőszak miatt veszélyben lévő családtagok.

**Kérjük, vágja ki, és adja át ezt a kártyát egy olyan embernek, akinek szüksége lehet rá!**



BŰNCSELEKMÉNY ÉRTE? ÁLDOZATTÁ VÁLT? **VAN SEGÍTSÉG!**

**VAN SEGÍTSÉG!** 0-24 órás ÁLDOZATSEGÍTŐ VONAL **06 80 225 225**





Békéscsabán is teljes az áldozatsegítő rendszer, az IM és a partnerszervezetek közösen segítenek

## Új elkövetési módok, új kihívások az áldozatsegítésben

Az elmúlt időszakban jelentősen megnőtt az online elkövetett bűncselekmények aránya. Mivel az Igazságügyi Minisztérium két szakterülete – az áldozatsegítés mellett a fogyasztóvédelem – is érintett ennek a problémának a megoldásában, a szaktárca csatlakozott a KiberPajzs-programhoz, amelyben olyan partnerekkel működnek együtt, mint a Magyar Nemzeti Bank, a Magyar Bankszövetség, az Országos Rendőr-főkapitányság vagy a Nemzeti Kiberbiztonsági Intézet. Az online csalókkal, adathalászosokkal szemben az egyik legfőbb fegyver a tájékoztatás. Mert bár a bűnözők folyamatosan fejlesztik a módszereiket, vannak olyan jelek, amelyek egyértelműen elárulják őket. Mindenképpen érdemes ezekről tájékozódni, a kiberpajzs.hu oldalon sok, a megelőzést szolgáló információ található.

A digitális térben elkövetett bűncselekmények másik nagy csoportját az online zaklatás jelenti. Ezek az esetek általában a fiatal korosztályt érintik, és gyakran hatalmas lelki sebeket okoznak. Ezért fordítanak kiemelt figyelmet az áldozatsegítők 2023-ban az ifjúságra. A központok koordinátorai és munkatársai rendszeresen tartanak tájékoztató előadásokat pedagógusoknak, iskolaőröknek és persze a fiataloknak. Emellett nagy hangsúlyt fektetnek arra is, hogy jelen legyenek olyan nagyobb rendezvényeken, ahol sok tizen-huszoneves megfordul. Ahogyan a bűncselekmények egy jelentős része is az online térben történik napjainkban, úgy a tájékozódásnak is az internet lett a legfőbb forrása – éppen ezért indították el a Facebook-, Instagram- és YouTube-oldalaik mellett a TikTok-csatornájukat is, amelyen rövid videókban tájékoztatják a legfiatalabb korosztályt az áldozatsegítés formáiról.

**KÉRJÜK, ADJA ÁT EZT A KÁRTYÁT EGY OLYAN EMBERNEK, AKINEK SZÜKSÉGE LEHET RÁ!**



vansigitseg.hu

## Folyamatos a hálózat fejlesztése

Annak érdekében, hogy az egész országban minél egyszerűbben és gyorsabban elérhető legyen a segítségnyújtás minden fajtája, a szaktárca évről évre bővíti az Áldozatsegítő Központok és Pontok rendszerét. Legutóbb Békéscsabán nyílt központ, és a tervek szerint idén Kaposvár és Zalaegerszeg lehet a következő. A kormányknak az a célja, hogy 2025-re teljes legyen a hálózat, azaz minden vármegyében legyen a kormányhivatalok és áldozatsegítő tevékenységét kiegészítő ÁSK. Időarányosan is jól áll ennek a célnak a teljesítése, hiszen a keleti országrészben már minden vármegyében személyesen is fel lehet keresni az Áldozatsegítő Központok vagy Pontok munkatársait.

## Kiút a legnehezebb élethelyzetekből

A hálózatépítés más módon is fontos feladat. Az áldozatsegítők már közel 140 országos vagy helyi, állami, civil, egyházi szervezettel működnek együtt a bajba került emberek minél komplexebb és gyorsabb ellátása érdekében. A kormányhivatalok mellett a rendőrség a fő szövetségesük. Az elmúlt években egy olyan informatikai rendszert is létrehoztak, amelynek segítségével ma már gyakorlatilag automatikusan tudják továbbítani az áldozatok adatait a rendőrök az ÁSK-k munkatársainak – persze csak akkor, ha ezt az ügyfél nem ellenzi. Az áldozatsegítők így rögtön azután fel tudják keresni a bajba került embereket, hogy azok megtették a feljelentést. Az ÁSK-k legtöbb segítő szolgáltatását egyébként akkor is igénybe lehet venni, ha az áldozat valamiért még nem mert feljelentést tenni. Sokszor ez a helyzet a zaklatás vagy a kapcsolati erőszak elszenvetői esetében: gyakran félnek az elkövető bosszújától, vagy éppen szégyellik, ami történt velük. Az áldozatsegítők üzenete számukra egyértelmű: nem kell aggódniuk, mert ők minden információt bizalmasan kezelnek, megértik a problémájukat és küldetésüknek tekintik a segítségnyújtást. Egy évek vagy akár évtizedek óta tartó bántalmazó kapcsolatból rendkívül nehéz szabadulni, és mint az élet sok más területén, itt is az első lépést a legnehezebb megtenni. Az éjjel-nappal, az ország bármely pontjáról, ingyenesen hívható Áldozatsegítő Vonal (06-80-225-225) munkatársai azonban minden szükséges információt meg tudnak adni ahhoz, hogy valaki el tudjon indulni ezen az úton, az Áldozatsegítő Központok szakemberei pedig segítő kezet nyújtanak, és végig is kísérik a bajbajutottakat.

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ

## Felnőtt magyar bajnoki bronz és saját ökölvívógála a MÁV Előre SC-nél

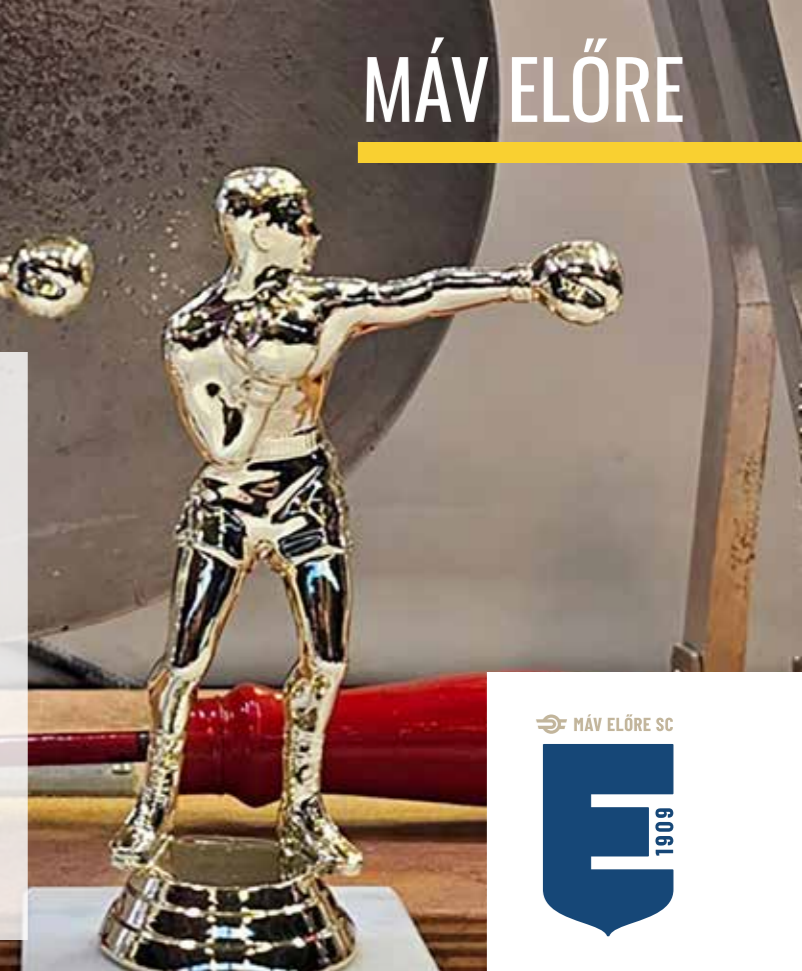
Közel két évvel ezelőtt éledt újjá Székesfehérvár legrégebbi sportegyesületében az ökölvívó-szakosztály. A MÁV Előre SC Márton Balázs személyében ideális jelöltet talált a méltán népszerű sportág felélesztésére. A korábbi magyar válogatott, többszörös magyar bajnoki bronzérmes, profiként hat győzelmet számláló exökölvívó, edző óriási lendülettel és alázattal vetette bele magát a munkába.



Az ökölvívó-szakosztály újraindulásának rövid idő alatt híre ment, és egyre több fiatal csatlakozott a klubhoz. Az SC képzeletbeli kapui azóta is nyitva állnak minden 6 és 16 év közötti lány és fiú előtt, akik szeretnék elsajátítani az ökölvívás alapjait. Természetesen 16 év felett is van lehetőség mind versenyzésszerűen, mind hobbiszinten elkezdni ezt a varázslatos sportot.

„Rengeteg tapasztalatot és tudást szeretnék átadni a következő generációknak. Szeretném, hogy a fiatalok olyan céltudatosságot és tartást kapjanak, amit az életben tovább tudnak vinni magukkal, akár az ökölvívás keretein belül, akár az élet számos más területén” – vélekedett Márton Balázs a személyes motivációját illetően.

Az edzői stábot Horváth Péter erőnléti és mozgáskoordinációs szakember és Máté Krisztián mentális tréner is erősíti. „Nagyon fontos, hogy a gyerekek ne csak testileg, hanem szellemileg is fejlődjenek, és mind az iskolában, mind



a magánéletben, valamint az edzéseken is ott legyenek fejben. Célunk egy nagyon jó közösséget kialakítani” – fejtette ki Márton Balázs.

2022 jelentős mérföldkönek bizonyult. A MÁV Előre SC bokszoja, Oláh Iván bronzérmes lett a felnőtt magyar bajnokság 60 kg-os súlycsoportjában. „Hatalmas siker ez a szakosztály életében, hiszen mindjárt az első magyar bajnokságon, amire neveztünk, sikerült érmet szerezni. Ez egy példaértékű eredmény, hiszen látják gyermekeink, hogy a kitartó munkának meglesz a gyümölcse. Itt nem állunk meg, a 2023. évi korosztályos bajnokságon is ringbe szállunk, és az eddigi kép azt mutatja, folytatni tudjuk a megkezdett nagyszerű sorozatot” – értékelt a szakosztályvezető.

2023-ban más területen is sikerült jelentős lépést tenni előre: márciusban először rendezte meg a sportegyesület a MÁV Előre Amatőr Ökölvívó Gálát, mely a Kiliti Promotions-nek is hála egy nagyszabású, nemzetközi profi torna részeként valósulhatott meg. Ez volt az első alkalom, hogy a klub helyi sportoló növendékei saját közönségük, családtagok, barátok, sporttársak előtt mutathatták meg, mit tanultak az edzéseken. Több mint tíz barátságos mérkőzést láthatott a nagydemű az MKOSZ-Csarnokban. Ringbe léptek a legfiatalabb tanítványoktól kezdve egészen a felnőttmezőnyt erősítő ökölvívók is.

Szűk két év telt el tehát azóta, hogy a MÁV Előre SC ökölvívó-szakosztályba újra élet költözött, azóta pedig a folyamatosan gyarapodó sportolói létszám mellett magyar bajnoki bronzérem és saját rendezésű ökölvívógála is bizonyítja, jó úton jár Márton Balázs a megkezdett munkával, céljai eléréséhez.

Pecsvác Péter

# 75. születésnapját ünnepli a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút



**A Gyermekvasút építését 75 éve, 1948. április 11-én kezdték meg. Az első szakasz indulóállomásán, Széchenyi-hegyen ünnepséggel emlékeztek az évfordulóra, emléktáblát avattak az állomásépület főbejáratánál. A szervezők egész nap izgalmas programokkal várták a családokat, illetve az egykori kisvasutasokat.**

A budapesti Úttörővasút első, 3 kilométeres szakaszát 1948. április 11-én kezdték el építeni a Széchenyi-hegyen a Hegyhát út és Golfpálya út találkozásánál. Az első vonalrészén megépült Széchenyi-hegy végállomás, Normafa megállóhely (a korábbi helyén), Csillebérc (Úttörőváros) és Virágvölgy (Előre) állomás, a vonatforgalom 1948. július 31-én indult meg. Az építkezés további két szakasszal folytatódott, a teljes vonalat 1950. augusztus 20-án adták át Hűvösvölgyben. (Az építésről bővebben az előző oldalon olvashat – szerk.) Az építkezés kezdetének napra pontos évfordulója idén szerencsésen a tavaszi szünet utolsó napjára esett, így sok család tudott eljönni az egész napos rendezvényre Széchenyi-hegyre. Dél előtt 10 órakor már megtelt érdeklődőkkel az állomás, sokan évtizedek után találkoztak össze újra hajdani csoporttársaikkal a peronon. Az ünnepséget az egykori úttörővasutasokból és jelenlegi gyermekvasutasokból álló fúvószenekar nyitotta meg, majd köszöntőt mondott dr. Mosóczi László, a MÁV-START vezérigazgatója, aki saját egykori élményeiről is beszélt, hiszen maga is az Úttörővasúton kezdte vasutas-pályafutását. Virág István, a MÁV pályaműködtetési vezérigazgató-helyettese megemlékezett arról, amikor még fiatalemberként éjszakai vágányzárban az Úttörővasút pályakarbantartásán dolgozott. Besztercán Kornél, a Gyermekvasút vezetője maga is gyermekvasutas-ként kezdte, majd ifjvezetőként is éveket töltött a kisvasúton

kötélkében; az ünnepségen kiemelte, hogy az elmúlt évtizedekben a vasútvonalon szolgáló mintegy 16 ezer pajtás összetartása példaértékű, és a kisvasút célja változatlanul az, hogy a gyerekek egész életükre szóló élményekkel gazdagodjanak, majd közülük többen válasszák is örök hivatásul a vasutasszakmát. A délelőtt fél 11-kor induló személyvonatot Kerekes József Jászai Mari-díjas színművész, hajdani úttörővasutas indította. A felvételi épület főbejárata mellett emléktáblát avattak, így a homlokzat az 50 éves jubileumon kívül már a 75. születésnap dicsőségét is hirdeti. A Széchenyi-hegyi végállomás minden szegletét megtöltötték a látogatók: egész nap színes programok fogadtak minden generációt. A hajdani Úttörővasút hangulatát idézte fel a fúvószenekar fellépésén kívül, hogy az alkalomra újra összeállt a hajdani énekkar is. A legkisebbeket kézműves foglalkozással, arcfestéssel, kertivasúttal, családi nyomozós játékkal várták, de ki lehetett próbálni a pályakarbantartáshoz használt eszközöket is. Az állomás fát is ültettek a 75. születésnap alkalmából a váltókezelői „torony” mellett. Korosztálytól függetlenül nagy sikert aratott a járműbemutató, hiszen még a mozdonyok vezetőfülkéjébe is fel lehetett menni. A napjainkban a mindennapi forgalomban jellemző, idén 50 éves Mk45-ös sorozat eredeti festésű, 2001-es pályaszámú mozdonya mellett kiállították a budai hegyekben még csak pár éve közlekedő piros Mk48,2030-as gépet, ami



a hatvanas évek elejének ismert úttörővasúti típusát képviseli. A kisebb járművek közül meg lehetett nézni a fekete C50-es kismozdonyt és a motoros hajtányt. A Gyermekvasút nosztalgiaflottája két működő gőzmozdonyral is büszkélkedhet, közülük a fiatalabbat, az 1950-ben épült 490,056-os masinát egész nap mustrálhatták az érdeklődők. A másik, az 1942-ben készült 490,039-es gőzös pedig egész nap betétjáratokat teljesített az Úttörővasút első szakaszán, Széchenyi-hegy és Virágvölgy között hangulatos szerelvényével: két lillafüredi mellékkocsival és a kis kilátókocsival. Igazi szenzációnak számít az Mk49-es mozdony visszatérése. Ez a sorozat 1962-től 1973-ig volt jellemző típusa a kisvasútnak, majd Széchenyi-hegy állomáson az egyetlen megmaradt példány, az Mk49,2006-os 2002-ig volt kiállítva, ahonnan elszállították a felújítás reményében. Hosszú várakozás és többévtényi kitarató munka után most ismét járó motorral mutatkozott be a nagyközönségnek. A patinás korú vasúti járművek mellé a BKV jóvoltából egy a kisvasúttal egyidős, ugyancsak idén 75 éves MÁVAG Tr5-ös nosztalgibusz is érkezett.



**A Gyermekvasút egész évben több programmal is készül, érdemes követni a kisvasút honlapját: [www.gyermekvasut.hu](http://www.gyermekvasut.hu) és Facebook-oldalát: <https://www.facebook.com/gyermekvasut>**



## GYERMEKVASÚT



Széchenyi-hegy állomás üzemi épületében, az 1948-as megnyitás után pár évig a járművek karbantartásának helyszínül szolgáló „motorszínben” a kisvasút háromnegyed százados történetének tárgyi és fényképes emlékeiből nyílt időszakos kiállítás. Az egykori úttörő- és gyermekvasutasok az archív fotókon, régi naplókban, nyilvántartásokban sokan meg is találták nevüket, képüket. A nosztalgia motorvonat szerelvényének két ritkán látott járművére, a csarnokban álló kis szalonkocsiba és a postakocsiba is felszállhatnak az érdeklődők, ahol emlékbélyegzésre is van lehetőség. A kiállítás az évforduló évében többször is látogatható lesz – a Gyermekvasút honlapján előre meghirdetett napokon. Az első építési szakasz egy része még lakott területen, házak között halad, aztán Csillebérctől már a vadregényes évszázados fák között kanyarog a sín pár, miközben több forgalmas turistautat is keresztez. Ezen a 3 kilométeres szakaszon az évforduló napján többször vezetett séta is indult, közben bemutatva az építkezés és a vasútüzem érdekességeit, nevezetességeit. A hajdani Előre (ma Virágvölgy) állomás hangulatos fái alatt szabadtéri filmvetítéssel fogadták az utasokat. Alkalmi kedvezmény is kötődik az ünnepségekhez: a kisvasút első szakaszának építési időszakára emlékezve július 31-ig ismét gyerekek érezhetik magukat az egykor a vonalon szolgáló úttörő- és gyermekvasutasok: saját régi kisvasutas igazolványukat vagy ellenőrző könyvüket felmutatva gyermekjegy váltására jogosultak.

Váczai Viktor

# ÍGY ÉPÜLT A GYERMEKVASÚT

## „ÜTTÖRŐ GYEREK, SOSE KESEREG”



75 éve kezdték a MÁV Széchenyi-hegyi Gyermekvasút építését. A több mint 10 kilométeres vonal a Széchenyi-hegy és Hűvösvölgy között három szakaszban, három év alatt épült fel.

„Vígán vitte szét a vidám tavaszi szellő az örömhírt csapat-tól csapatig, iskolától iskoláig, hazánk minden falujába és városába. Az egész országban boldogan kiáltották az úttörők: – Pajtások, úttörővasutat kapunk!”

### Kifejlődik, megerősödik

A Pajtás újság 1948. május elsejei számában üdvözölték így a legújabb szenzáció építésének kezdetét. Sőt azt is megírták, hogy az első magyar úttörővasutat már augusztusban forgalomba is állítják a Széchenyi-hegyen, ahonnan az ugyancsak újonnan épülő csillebérci „Úttörőváros” lesz majd megközelíthető. Noha a budai hegyek között (és völgyek között) soha nem járt korábban vonat, az igazi szenzációt nem a vasúti vonalának kijelölése jelentette, hanem az, hogy a forgalmi szolgálatot gyerekekre bízák majd.

A gyerekvasút gondolata 1948-ban nem számított újdonságnak, a világ néhány országában már működött ilyen, az ötlet azonban egyértelműen a szovjet példákat követve valósult meg Magyarországon. Ott létesítettek ugyanis olyan „pionír” vasutakat, amely nemcsak a vasutasélet rejtelmeinek megismertetését tűzte zászlajára, de nagy adag ideológiai fejtárgítással is megtette azt. „A kiképzett úttörők megismerkednek a lelkiismeretes, pontos és fegyelmezett munkát követelő vasúti szolgálattal. Szolgálatuk során betekintést nyernek a vasúti üzem legfontosabb munkakörébe. Megtanulják a szak kifejezéseket, elsajátítják a forgalmi és kereskedelmi szolgálattal kapcsolatos feladatokat” – írták egy korabeli összefoglalóban, hozzátéve, hogy ezt követően a kiképzett úttörőkben a fegyelem és a hazaszeretet „igen nagy mértékben kifejlődik, illetve megerősödik”. Habár a szavak szintjén nem magától értetődő, de mindez az 1940-es évek derekán leginkább a kommunista párt érdekeihez volt köthető, ők erőltették a szovjet példa mielőbbi

meghonosítását. Nem véletlen, hogy miután 1947 tavaszán kormányhatározat született az úttörővasút megépítéséről, a beruházás „arca” Gerő Ernő közlekedési miniszter, a kommunista párt egyik erős embere lett.

### Az első szakasz

Az úttörővasút építése 1948. április 11-én kezdődött, és az első, 3,1 km hosszú szakaszát, a Széchenyi-hegy és Előre (ma: Virágvölgy) állomások között 1948. július 31-én, a kintű határidőre megnyitották. Korábban felmerült, hogy a vasutat a Népligetben vagy a Margitszigeten építsék fel, de a választás végül a budai hegyekre esett, ahol ekkor már javában zajlottak az „Csillebérci Úttörőváros” építési munkálatai is. A vasút kiindulópontját a Fogaskerekű Széchenyi-hegyi végállomásán jelölték ki, és sikerült olyan vonalvezetést kialakítani, amely nemcsak érintette Csillebércet, de nem járt jelentős földmunkákkal sem, és műtárgyakat sem kellett megépíteni. „A gyerekek vasútjának állomására vezető úton az úttörők álltak sorfalat, kezükben jelszavas táblákkal: A köztársasági kisvasút a jobblét felé visz!” – írták az 1948. július 31-i avatásról, amelyen a gyerekek mellett a politikai elit színe-java is megjelent: Dinnyés Lajos akkori miniszterelnök mellett ott volt Rákosi Mátyás, Gerő Ernő, valamint Veres Péter honvédelmi miniszter és Nyárády Miklós pénzügyminiszter is. Az avatóbeszédet megelőzően Kovács Gábor vasútépítő munkás adta át a vasút kicsinyített mását a szónoknak, Gerő Ernőnek. A Szabad Szó című lap tudósítása szerint „az ünneplő közönség a kis úttörők lelkesedése, szinte tetőpontjára hágott, amikor Gerő miniszter »pajtás« emelkedett szólásra”, aki „nyomatékosan rámutatott a vasútépítő munkások teljesítményére”, majd azt emelte ki, hogy a végállomást nem véletlenül hívják Előre állomásnak – „mert ez azt jelenti, hogy tovább akarunk



menni nemcsak az ország építésében, hanem ennek a kis vasútnak az építésében”. A közlekedési miniszter beszédét így fejezte be: „Hűvösvölgyig előre!” Erre már csak azért is szükség volt, mert az új keskeny nyomtávú (760 mm) kisvasútnak egyelőre csak két közbeeső megállója volt: Normafa és Csillebérc Úttörőváros.

### Megszokni és megszeretni

A vasút első szakaszának építését leginkább a gyorsaság ihlette, a kormány minél hamarabb akart reprezentálni. Mindez azonban nem tette komolytalanná a vállalkozást. Az 1948-as megnyitó idején az építők már készen álltak a Hűvösvölgyig tartó folytatásra, amely sokkal nagyobb kihívásokkal járt. Az építkezés második szakasza már az avatást követő hétfőn elkezdődött, és majd egy évig tartott. Az új végállomás Ságvári-liget (ma: Szépjuhászné) lett, a vonal 3,7 kilométerrel és egy köztes állomással – János-hegy – lett gazdagabb, ami annyiban meglepetésszerű, hogy szó sincs arról, hogy kilátó környékén állna meg a vonat, ami köztudottan Budapest legmagasabb pontja. Épp ellenkezőleg! A János-hegyi állomás 50 méterrel alacsonyabban fekszik a Széchenyi-hegyi végállomásnál, ami 465 méter magas van. (Amúgy a Széchenyi-hegy felől a teljes vonalhosszra a lejtmenet jellemző, és Hűvösvölgy végállomás már 230 méterrel van a tengerszint felett.)

A vasút második szakaszának építésével egy időben a Hűvösvölgyig tartó szakasz legfontosabb műtárgyát, a Hárs-hegyi majd 200 méteres fordítóalagutat is megépítették, még ha egyből nem is tudták használatba venni. A munkálatok 1949. június 24-én fejeződtek be, a második avatóünnepség díszvendége is Gerő Ernő volt. „Megköszönjük a vasutat Rákosi és Gerő pajtásnak. Tudjuk, hogy azért kaptuk a népi demokráciától, hogy mint a nagy Szovjetunió pionírjai, gyermekkorunkban megszokjuk és megszeressük a munkát” – mondotta köszöntőjében Wittmann István úttörővasutas, s néhány nap múlva e szavak jegyében folytatódott a munka.

### Alkalmazkodva a környezethez

Az építkezés utolsó szakasza tartott a leghosszabb ideig: a 4,9 kilométeres vonalrész munkálatai 1949. július 1-jén kezdődtek és a következő nyáron fejeződtek be, a teljes vasutat 1950. augusztus 20-án adták át. Az alagúton kívül a

Nagykovácsi út felett viaduktot is kellett építeni, de a hűvösvölgyi végállomáson létesült egy kisebbfajta pályaudvari üzem is, mozdonyszínnel és fordítókörrel. Ugyancsak Hűvösvölgyben épült egy olyan központi épület konyhával, étkezővel, öltözőkkel – úttörőház –, ahol a vasutastanfolyamokat megtarthatták. Itt kapott helyet a vasút üzemeltetése is.

Azt csak a szakemberek tudták és értékelték, hogy a 11,2 kilométer hosszú teljes vonal megépítése során olyan problémákat kellett megoldani, amelyek egy szokványos vasútépítésnél nem merülnek fel. Elsősorban azt, hogy mivel a munkálatokat végeredményben Budapest belterületén, ám a zöldövezetben kellett lebonyolítani, különösen ügyelniük kellett arra, hogy a pálya kialakítása, a műszaki létesítmények minden részletükben alkalmazkodjanak a környezethez, de a tájképet se befolyásolják.

Legát Tibor



A vasút sikerét mi sem mutatja jobban, mint az, hogy ugyan nevelési és propagandacélzattal épült, működése politikai rendszerektől függetlenül is sikeresnek mondható. Az Úttörővasút 1990-ben, a rendszerváltás idején változtatott nevet, azóta Gyermekvasútként működik. Ugyanolyan metodikával, mint 1948-tól több mint ötven éven át, ám ideológiai sallangokat mellőzve, a vasutasmunka szépségeire és érdekességeire koncentrálva.

# 100 éves a debreceni Kodály Filharmonikusok

A MÁV alapította a zenakart 1923-ban



**A cívisváros zenei életének meghatározó pillanata volt 1923. május 13-a, amikor a város filharmonikus zenekara első önálló koncertjét adta. Neve ekkor Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar volt, és hamarosan az ország első számú – nem fővárosi – szimfonikus együttesévé vált. Az idén centenáriumi évfordulót ünneplő nagymúltú, számos zenei díjat elnyert, méltán ismert és elismert zenekar története következik.**

Az együttest 1923-ban a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. hozta létre, ennek megfelelően a neve ekkor még Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar volt. Az Ábrányi Emil vezetése alatt 67 tagúvá növekvő együttes tevékenységét lelkes hangú, büszke kritikák kísérték. A háborút követően újjászervezett együttes vezetését Pongrácz Zoltán, későbbi Erkel-díjas, Erdemes művész vette át. A zenekar ismertsége egyre nőtt, fellépései sokasodtak, az amatőr együttes bérletes hangversenyeinek számát évi 3-4 ről 12-re növelte, sőt néhány vidéki koncertet is adott. A debreceni operatársulatot megalapító Rubányi Vilmos ösztönzésére 1948-ban mutatkozott be a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar, mint operai együttes. Ekkor mutatták be első operájukat, országsszerte felléptek az Országos Filharmónia szervezésével, és közreműködtek a debreceni Csokonai Színház opera-előadásában. 1951-ben Rubányi Vilmost szerződtették karmesternek, és 29 év működés után, 1952 januárjától a zenakart a

MÁV önálló intézménnyé nyilvánította. Ettől kezdve az Országos Filharmónia által az országban szervezett koncerteken túl a zenekar folyamatosan közreműködött a Csokonai Színház opera-előadásain is.

1954-ben Rubányi Vilmos távozott Debrecenből. A zenekar létszámát gazdasági okokra hivatkozva 78-ról 55-re csökkentették, a zenekar szinte csak kíséreteket látott el, koncertjei érdektelenségbe fulladtak. A megcsönkített együttes tagjai hősies küzdelmet folytattak a létszám-, kotta- és hangszerhiánnyal, továbbra is szolgálva a város zenei igényeit. Így az ötvenes évek nélkülözései a zenekarra is hatással voltak, a gazdasági okokból lecsökkentett létszámmal gyakorlatilag egy időre megszűntek az önálló fellépéseik. 1959-től aztán újra elindult a felvirágzás. A zenekar élére visszatérő Rubányi Vilmos irányítása alatt 1959–71-ig az együttes az ország zenei életének meghatározó tényezőjévé vált. Például az ekkor alapított

Kodály Leánykórossal is sok közös fellépést tartottak, a nagyzenekari koncerteken kívül kamarazenei és ifjúsági koncertekre is sor került. A 70-es évekre a zenekar már meghatározó tényezője a hazai zenei életnek. Az 1970-es évekre 72 főre növekedett a zenekar létszáma, a tagok nagy része tanári oklevéllel rendelkezett, hangszerparkja kibővült. A vidéki zenekarok sorából kiemelkedve teljes együttese csak Debrecennek volt. A MÁV által szervezett Gördülő Opera előadásain a MÁV Szimfonikus Zenekar mellett gyakorta felléptek.

A kilencvenes évektől Debrecen város vált a zenekar fenntartójává, az együttes pedig felvette a Debreceni Filharmonikus Zenekar nevet. 2005 óta a Debreceni Filharmonikus Zenekar és a Kodály Kórus közös szervezatként, összehangolt művészeti tevékenységet folytat, 2011-ben pedig a zenekar is felvette Kodály Zoltán nevét. Művészeti vezetője Somogyi-Tóth Dániel karmester, igazgató-művészeti vezető, egyben a Kodály Filharmonikusok új arculatának létrehozója. A karmester vezetésével a két együttest összefogó intézmény megvalósíthatja Debrecen város teljes komolyzenei életének összefogását és fejlesztését. Céljuk, hogy a nemzetközileg is elismert Kórus mellett a Kodály Filharmonikusok Debrecen még nagyobb teret, ismertséget, elismertséget kapjon Magyarország és a világ zenei életében – valamint nevével, küldetésével, művészetével továbbvinni a kodályi missziót. A Kodály Filharmonikusok és Kodály Kórus bérletes sorozatai keretében több produkciót szoros együttműködésben hoz létre, amelyek igazi kuriózumot nyújtanak a komolyzenekedvelőknek. Mindeközben önállóan is játszanak: a zenekar gyakran hívja vendégművészeinek Magyarország elismert és ünneplott zeneművészeit, a kórus pedig

a capella koncertjeit szintén vendégművészekkel vagy izgalmas – akár más művészeti ágakat is bevonó – produkciókkal színesíti. A 2023-ban százéves fennállását ünneplő Kodály Filharmonikusok Debrecen teljesen új arculatot nyert Somogyi-Tóth Dániel művészeti vezetésével: évről évre nagyobb teret és elismertséget kap a hazai és nemzetközi zenei életben. Jelzik ezt többek közt külföldi turnéi – például a Kodály-emlékévi háromállomásos (Ungvár, Róma, Nagyvárad) koncertsorozata, a kilenc hangversenyt tartalmazó 2018-as olaszországi turné vagy a 2019-es szkopjei fellépés –, valamint számos fesztiválszereplés is. Az ország leghatékonyabb szimfonikus zenekara, amely kis létszámmal egyszerre lát el szimfonikus, oratorikus és kamarazenei koncerteket, melyek mellett a debreceni Csokonai Színház operajátzásának is fundamentumát adja. A zenekar vezető karmestere a 2019/2020-as évtől Kollár Imre.

Érdekes, hogy a százéves szimfonikus zenekar most sem független a közlekedés világtól: első emberük, Somogyi-Tóth Dániel ugyanis az Aeroexpress légitársaság alapítója, médiacége, a Skyart pedig számos MÁV-rendezvény kreatív részvevője, népszerű promóciós filmek készítője. Megkeresésünkre hangsúlyozta: a 100 éves évforduló megünneplését idén május végétől 2024 nyarának végéig tervezik, és abban aktív kapcsolódásokat terveznek a vasúttársasággal.

**Boldog születésnapot, további sikereket kívánunk!**

Illusztrációk forrása és további információ:  
[www.kodalyfilharmonikusok.hu](http://www.kodalyfilharmonikusok.hu)

Hum Krisztina



# Erdők-mezők kincse: a bodzavirág

**Hatalmas, fehér tányérvirágaival és a környéket elárasztó mézillatával a bodza már májusban a nyarat idézi meg. A természet édes ajándékából számtalan finomság készíthető, így érthető, ha ilyenkor sokan indulnak beszerző körútra az erdőszéli utakon, ahol a terebélyes bokrok megannyi bodzavirággal várnak.**

Az erdők-mezők kincsei közül az egyik legismertebb vadnövénnyel a fekete bodza (nevét bogyós terméséről kapta). A hazánkban mindenhol elterjedt fás szárú bokor erdőszéleken, falvakban, házak, utak és a vasút mellett is megtalálható, és akár az 5 méteres magasságot is elérheti. Fehér ernyővirágairól és intenzív illatáról könnyű felismerni, így a kezdők is bátran nekivághhatnak, hogy szüreteljenek a májusi virágzású növényről. Amellett, hogy mind a virágzatból, mind az érett, szinte fekete bogyótermésből sok kedvenc készíthető, a bodza gyógyhatása is figyelemre méltó. Virága vízajtó, vértisztító és hurutoldó hatású, az érett bogyó pedig kiváló vérképző. A virágból szörp, lekvár, zselé, tea, pezsgő, ecet és desszert is készíthető, míg a bodzabogyó kedvelt lekváralapanyag.



## Az örök kedvenc: bodzaszörp

Ahány ház, annyi recept létezik a bodzaszörpre is. Bár az utóbbi években inkább a hígabb, bodzaitalhoz hasonló változatot részesítik előnyben, ez a szörp nagyon szirupos, nagyon édes és nagyon bodzás! Viszont aki megkóstolja, szinte visszarepül a gondtalan gyerekkor bájos világába.

**Hozzávalók:** Kb. 50 fej virág, 4 db biocitrom, 4 kg cukor, 4 l víz, 5 dkg citromsav, 1 tk. nátrium-benzoát

**Elkészítés:** A cukrot beleöntjük egy nagy lábasba és felöntjük a vízzel. (A cukor mennyiségétől ne ijedjünk meg, később mindenki úgyis saját ízlésének megfelelően hígíthatja a szörpöt.) Addig kavargassuk, amíg a cukor szinte teljesen el nem olvad. A citromok közül 2 darabot meghámozva, 2 darabot héjastól felkarikázunk, és a cukros vízbe tesszük. Minden további hozzávalót is beleteszünk, a legvégén a bodzavirágokat, amiket óvatosan bele is nyomkodunk kicsit a vízbe. Lefedjük, és hűvös helyen állni hagyjuk kb. egy hétig úgy, hogy közben mindennap átkavargatjuk. Ha elkészült, a szörpöt először sűrű szitán vagy gézen átszűrjük, majd üvegekbe töltjük. A magas cukortartalom tökéletesen tartósít, jövő tavaszig eláll a kamrában – már ha marad belőle addig!



## Hol és hogyan szedjük?

- Kerüljük a forgalmas utak melletti bokrokat és a szántóföldek melletti növényeket, mert káros anyagok szennyezhetik be a virágokat.
- Erdők vagy mezők szélén növő bodzákat keressünk.
- A virágokat napos időben gyűjtjük be, amikor már a reggeli harmat is megszáradt.
- A bodzát a virágernyők tövével ollóval csípjük le.
- Mindig jól szellőző kosárba szedjük a virágokat. A nejlonzacskóban megfoulyadnak a virágok.
- Egy bokorról soha ne szedjük le az összes virágot, hiszen az szükséges a növény egészséges fejlődéséhez: így szüretelhetünk majd a nyár végén bodzabogyót és jövőre újabb virágokat.
- A virágokat soha ne mossuk meg, különben az értékes, aromás virágpor, ami a bodzás ételek ízét és színét adja, azonnal kárba veszik! Ilyenkor gondoljunk csak a népszerű-dúldolható Nemes Nagy Ágnes versre: **„Bodzavirágból, bodzavirágból hullik a, hullik a sárga virágpor.”**



## Bodzás-citromos kuglóf

Egy sütemény, amely hőségben is jólesik és frissítőleg hat.

**Hozzávalók:** 20 dkg liszt, 15 dkg vaj, 15 dkg cukor, 3 db tojás, 2 teáskanál sütőpor, 1 dl bodzaszörp, 1 csomag vaníliás cukor, 1 csipet só, fél biocitrom leve és reszelt héja, a díszítéshez néhány bodzavirág

**A mázhoz:** fél citrom leve, 20 dkg porcukor

**Elkészítés:** A vajat megolvasztjuk és hűlni hagyjuk. A tojásokat robotgéppel habosra keverjük a cukorral és a vaníliás cukorral, majd hozzáadjuk a szörpöt, a fél citrom frissen facsart levét és reszelt héját. Ezután beleszítjük a sütőporral elkevert lisztet, és hozzáadunk egy csipet sót. Végül az olvasztott vajat is belekeverjük a tésztába. A kuglófformánkat kivajazzuk és beleöntjük a tésztát. 170 Celsius-fokra előmelegített sütőben kb. 40–45 perc alatt készre sütjük. Közben elkészítjük a cukormázat: a porcukrot alaposan kikeverjük a fél citrom frissen facsart levével. Miután a kuglóf kihűlt, bevonjuk a cukormázzal, és díszítésként a tetejére teszünk néhány bodzavirágot. Nagy hőségben hideg bodzás limonádét és citromfagyaltot is kínálhatunk mellé.

Csohány Domitilla

# A kutya, a medve, a rénszarvas és a sarki fény...



**Az EVVK Explorer Vasutas Világjáró Klub hazatért életük legnehezebb, egyben legmozgalmasabb és legizgalmasabb expedíciójáról, a Spitzbergákról. Élményeikről és tapasztalataikról Balog Imre beszámolója következik.**

Svalbard nemhogy az Óperencián, de még a sarkkörön is túl van, jóval a hideg Szibéria felett. Grönland felső szélét súrolja már ez a szélesség. Bár a mi túránk nem egy Rakonczay-expedíció volt, de egy hétköznapi ember számára igazi nagy kaland.

Volt móka, kacagás, konfliktus, dráma, hidegsokk, fagyás, zúzódás, ám mindannyian, akik vállalkoztunk erre az útra, tudtuk, hogy ezek a túrák ezzel (is) járnak.

Szóval egy héttel a kinti tavasz első napkeltéje után csapatunk nekilódult a Makó–Jeruzsálem-távolság 1,5-szeresének. Több átszállást követően este érkezünk meg Longyearbyenbe, ahol kiadós hóvihár fogadott bennünket. Ahogy a buszsofőrünk halkán megjegyezte: „Mire számítottak a sarkkörön?” A reptéri csomagfelvételtől már látszott, hogy a helyiek sokkal profibban gondolkodnak az időjárásról és az öltözködésről. Gondoltuk, biztosan túl vannak már néhány hőemberépítésen is, ami látszott a 30 centis prémkesztyűből, a többrétegű csizmából, az oroszos usánkákból, no meg a beltéren derékig letolt vastag overallokból.

Másnap a –20 fokos hidegben – később ennél volt hidegebb is – indultunk a jégbarlangba, ami valójában egy föld alatti folyó a gleccserben, folyó a folyóban. Egy egyszerű deszkaajtón áthaladva hágóvassal ereszkedtünk alá a „jégmárvány palotába”. Odalent elképesztő ívek, jégpadok, fraktálok és egy jégpagoda várt bennünket. Visszatérve

a SnowCathet forró szörppel (!) koccintottunk az első sarkvidéki kalandunkra. Következő napunkon abba a szénbányába látogattunk el, ahol az európai autók alkatrészeinek előállításához szükséges szenet bányásszák. A tárnában érintettük az Arctic World Archivot, ahol sok más nemzethez hasonlóan, a magyar állam is elhelyezte kulturális örökségünk kópiájának egy darabját. Érdekességként: a gyűjtemény analóg, és nem filmnegatív, hanem pozitív van. A bánya másik állomása a régi magbank (Svalbard Global Seed Vault) érintése volt. Valójában csak két ajtót láthattunk, hiszen nem látogatható, de bizonyára érdekes gyűjtemények lehetnek az ajtók túloldalán.

Mindennap becsülettel legyalogoltunk napi 6 kilométert a –27 fokban.

Megnéztük mindenből a legészakibbat: a legészakibb templomot, a legészakibb postát, és a legfontosabbat, a legészakibb szupermarketet. Jártunk két múzeumban, és leolvastuk a „pontos” időt a legészakibb napóránál, ami valójában fél évig nem is működik, mert sötétség van. Fényképeztünk acélmedvéknél is. Igaz, hogy jegesmedvét csak figyelmeztető és tájékoztató táblákon láttunk, de azért a veszély valós lehet. Longyearbyenben mindig nyitva vannak hagyva az autók, hogy ha támad a medve, akkor be lehessen menekülni. A medve negyvennel jön, szóval nincs sok idő a gondolkodásra,

a kilincskeresésre. Sajnos évente 1 ember így is meghal medvetámadásban.

A lakosság teljesen inhomogén. Ez azért is van, mert a turisták száma lassan meghaladja a helyiekét. Volt orosz, inuit és norvég szállásadónk is, és Izlandról is átjárnak ide dolgozni.

Kaptunk „gyorstalpalót” motorosszánkózásból. A friss tudás birtokában ötvennel száguldottunk a hószavannán, mígnem naplementére elértük a sziget marlenka torta szegletét, a Templefjordot. A naplementében piknikeztünk az orosz Pyramidennel szemben. A piknikezés során az amúgy szívélyes kísérőnk felkapta a puskáját (hátha jön a medve), majd süttel és forró kávéval kínált bennünket.

Legnagyobb élményünk a kutyás szánkózás volt. Komoly overallos beöltözés után kiképeztek bennünket kutyaprotokollból és etológiából. Kaptunk ismereteket a kutyák testbeszédéről, és arról, melyik kutyától mire számíthatunk. Mindegyik négy lábú rendkívül barátságos volt.

Ismerkedés és kutyadögnyözés után a szánhúzókat magunknak kellett befognunk a hámba. Befogás után a kutyát két lábra kellett állítani. Két láb = fél erő, és még így is pusztító fizikális energia volt bennük. Induláskor a kutyák annyira izgatottak voltak, hogy húzhasanak, hogy csak behúzott fékkel lehet velük közlekedni. Amikor elindultak padlógázzal (egynémelyik kétlábos), rántottak is akkorát a járművünkön, hogy majdnem leszédültünk az állásról. Azután lassan kisimult minden. Mint 5 henger (néhol több) a motorban, úgy dolgoztak a bundás pajtások.

30-40 kutya, 6 szán, tökéletes összhang és tenni akarás, intelligencia és lelkesedés, ősi ösztönök, száguldás a

végtelen hómezőn fenséges hegyvonulatok között. Csend, gleccserek, hó, napsütés, lendület, kutyák...

A sarkvidéki táj festőien szép volt. Más arcát mutatta a reggeli ködben, a napsütésben, a lemenő nap narancsos színében, az éjjeli sötétségben. Hallatlan szerencsénk volt, mert tiszta időt fogtunk ki végtelen látótávolsággal. Extra és ingyenes élmény volt a sarki fény, ami a szállásunkkal szemben lévő ház falát és a háttérben húzódó hegyeket rámázta.

Egy alkalommal néhányan felmáztunk a legészakibb vasútvonaltorzóhoz, ahol fagyott talpfák emlékeztetnek az egykori bányajárat vonalára. Érdekes, kicsit túlvilági filíngje volt a fagyott eres talpfáknak. A szállásunk ablakából időnként megpillanthattuk a „szomszédunkat”, egy rénszarvast, aki tudomást sem vett rólunk, csak kapart tovább.

A túrára nagyon jó csapat jött össze, mely túlnyomórészt vasutasokból és családtagjaikból, illetve néhány „külsősből” állt. Igazi közösségi gondolkodású, befogadó, együttműködő túratársakkal élhettük át ezt az életre szóló élményt.

Köszönjük mindenkinek, aki hozzásegített bennünket ennek az expedíciónak a megvalósításához!

Az egyesület idén még egy nagy portugál expedíciót tervez. Túratervek elérhetőek itt:

<https://explorerklub.hu/index.php/turak-programok>

A túrák egy része a MÁV-Volán-csoport munkavállalói, nyugdíjasai és családtagjaink részére ingyenes.

Balog Imre



# Föld felett s fák között

Állandó szomszédaink, sőt lakótársaink. Ittlétük oly természetes, hogy néha észre sem vesszük, mennyi jót adnak nekünk. Ezért is fontos, hogy az év egy napján kiemelt figyelmet kapjanak. Május 10-e a Madarak és fák napja – óvjuk, védjük, szeressük őket! Ha pedig különleges életüket közelebbről is szeretnénk megfigyelni, irány a fák teteje!

Fotó: Kovács Zoltán

Mostanra minden újjáéledt a természetben. A fák ismét ki-  
zöldültek, költöző madaraink mind visszatértek, csiviteléstől hangosak az erdők, parkok és kertek. Az idei hosszúra nyúlt hűvös időjárás után még inkább vágyunk a napsütötte természetbe, hogy az láthatatlan energiáival töltsön fel bennünket. Mert az erdő nemcsak élményt ad, kikapcsol és megnyugtat, hanem vitalizál is. Az emberiség a kezdetek óta tudja ezt, a fák, növények és állatok jótékony hatásait, „szolgálatát” csak a modern kor urbanizált társadalmának kell újból felfedeznie.

A fa a legősibb, az egész világon elterjedt egyetemes szimbólum, az élet, a megújulás és a fejlődés jelképe, a madarak pedig az égi lélek megtestesítői. Emellett természetesen a fák oxigént termelnek, port szűrnék meg, házakat, tárgyakat és az otthon melegét biztosítják számunkra, míg a madarak kártevőktől szabadítanak meg bennünket, emellett énekükkel megnyugtatnak és örömet okoznak.

Több mint 120 éve hazánkban is megemlékezünk e különleges és fontos élőlényekről. Chernel István ornitológus kezdeményezésére 1902-ben szervezték meg először Magyarországon a Madarak és fák napját, azóta minden május 10-e a természetvédelem egyik kiemelt eseménye.

## Tanösvények a magasban

Igazán különleges élményben lehet azoknak a túrázóknak részük, akik olyan tanösvényeket keresnek fel, amelyek nem a földön, de még csak nem is a vízen haladnak, hanem a levegőben. A fák lombkoronája között sétálni új perspektívát nyit a

látogatók előtt. Elhossa az elérhetlent, és megmutatja azt a különleges világot, amit eddig csak a természetfilmekből ismerhettünk meg: a föld feletti élet titkait, ahol madarak és mókások fészkelnek, és ahol a falevelek is igazi koncertet adnak. A lombkorona felső szintjei felé haladva megváltozik körülöttünk a világ, más élőlények, madarak jelennek meg, de még ugyanaz a faóriás is más arcát mutatja nekünk fent, mint lent, a vastag törzsek felől szemlélve azt. A lombkorona tanösvények felejthetetlen élményt kínálnak minden korosztály számára.

## Tanösvények a magasban

- **Makói lombkoronasétány:** a Maros menti sétány igazi kalandokat ígér, ahol átkelhetünk függőhídon, megpihenhetünk a stílszerű Hagymateraszon, és a kilátóból egy hatalmas csőcsúszdán át távozhatnak a bátrabbak. A közelben található a Maros Kalandpart, ahol akár a folyó felett is át lehet siklani vagy akár biciklizni is!
- **Kaszói lombkoronasétány:** valódi erdei élmény Somogyban. Az ország egyik első lombkoronasétánya interaktív játékokkal segít megismertetni a környék élővilágát.
- **Jeli Arborétum lombkoronasétány:** a rododendronokról híres botanikus kert egyértelműen májusban, a virágzási időszakban mutatja a legszebb arcát. Az arborétumban kihagyhatatlan a lombkoronasétány, ahol a QR-kódok beolvasására egészen biztosan megszólalnak az itteni madárfajok. Az út végén egy csúszda is található.

- **Gyomaendrői lombkoronasétány:** az Erzsébet-liget közepén a fák tetején is sétálhatunk. Az interaktív játékok mellett a többszintes tanösvény tetejéről mesés kilátás nyílik a nádasokkal szegélyezett Körösre. A kilátó legfelső szintjén egy kis bátorságpróba vár a látogatókra: kipróbálhatjuk a 15 méter magasban lévő üvegkilépőt.

- **Karcagi Parkerdő és lombkoronasétány:** 40 interaktív állomás teszi izgalmassá a lombok közötti sétát, ahol az út végén akár egy kis csúszdán is visszaérkezhetünk a talajra.

- **Tardosi lombkorona-tanösvény:** a Gerecsében található sétány jellegzetessége, hogy kör alakú, aminek átmérője kb. 44 méter. Az ösvény akadálymentes, ezért kerekesszékekkel és babakocsival is bejárható.

- **Sás-völgyi lombkoronasétány:** a Pécs közelében, a Nyugat-Mecsekben kialakított lombkoronasétány szomszédságában más tanösvények és erdei játszótér is található.

- **Deseda Kalanderdő Erdei kaland sétány:** a Kaposvár melletti tó igazi kirándulóparadicsom, akár gyalog, akár kerékpárral érkezünk. Itt a földön, a vízen és a levegőben is próbára tehetjük érzékszerveinket és ügyességünket. A lombkorona-tanösvény itt is egy csúszdával ér véget.

- **Lengyel-Annafürdői lombkoronasétány:** gyönyörű környezet a tökéletes kikapcsolódáshoz: vadspark, erdei játszótér és egy rövid lombkorona-tanösvény, kilátóval a végén.

- **Hévízi Tavirózsa tanösvény és lombkorona-kilátó:** a híres termáltó mellett csodás sétára indulhatunk a Tavirózsa tanösvényen, ahol az egyik fő attrakció a 15 méter magas lombkoronasétány.

- **Pannonhalmi lombkorona-tanösvény:** a halat – mint az egyik legrégebbi keresztény szimbólumot – formázó tanösvény inkább egy kilátópont, azonban a panoráma miatt mindenképp érdemes felkeresni. A Boldog Mór-kilátó mellett létrejött sétány könnyen megközelíthető, kerekesszékekkel és babakocsival is bejárható.

Csohány Domitilla



Fotó: Kaszó Zrt.

## Az év fája és madara

Az Országos Erdészeti Egyesület és a Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület minden évben megválasztja az év fáját és az év madarát, hogy egy-egy faj nagyobb ismertséget és elismertséget kapjon.

2023-ban az év fája a vénic-szil, amit sokan szünyogfaként ismernek. Az őshonos fafaj az ártéri erdők kedvelt lakója. Amellett, hogy a vénic-szil sokoldalúan használható, értékes faanyag, termését régen salátaként is fogyasztották.

Az év madara idén egy kedves és látványos kismadár, a barkóscinege lett. A hím tollmintázata összetéveszthetetlen, fekete „szakállát” Ferenc József is megirigyelné. A védett barkóscinege a nádasok lakója.



Fotó: Ruborits Tamás

## MÁV Szimfonikus Zenekar

1%

1% támogatásért  
100% zenét adunk!MÁV SZIMFONIKUSOK ZENEKARI ALAPÍTVÁNY  
ADÓSZÁM: 18056721-2-43

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. május 22.**  
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60. E-mail: ujsag@mav.hu  
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Idén ünnepeli 50. születésnapját a hazai vasúti közlekedés egyik legikonikusabb járműve, az M41-es, ismert nevén a Csörgő sorozat.” A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Lomjángi József** olvasónknak!

IDÉN 75. SZÜLETÉS-NAPJÁT ÜNNEPELI...; FOLYTATÁS A REJTVÉNYBEN	MŰKÖDÉSBE HOZ	PONTATLANUL JÁRO (ÓRA)	NULLA, SEMMI	KISEBB A CSERMEYNÉL	CELSIUS, RÖVIDEN	ÖNTELT	NÓSTÉNY DISZNÓ	EGYÉNI FELFOGÁS, VÉLEMÉNY	FORDÍTOTT KÉTJEGYŰ BETŰ	OLASZORSZÁG SPORTJELE	❄️	KÖSŐ	ÉS, LATINUL	FENÉKLAKÓ APRÓ HALFAJ	AZ ITTRILUM VEGYEJE	KAPASZKÓDÓ NÖVÉNYI HAJTÁS	❄️
												-					G
IDŐBEN ELJUT A REP-TÉRRE					AZ ELŐBB ÜZEM-ANYAG-TARTÁLY							ÖGÖRÖG ISTENNŐ HENYÉLŐ				NYUGAT, RÖVIDEN 300 PERC	
TERÜLET, RÖVIDEN				ZSAROLÓ FOGLYÁ EB					... RIGHT! RENDBEN! ZENEI FÉLHANG				KATICA-BOGÁR SZESZES ITAL				
INNIVÁLÓ, TRÉFÁSÁN					ORVOSI MŰSZER AZAZ, VAGYIS					LEVEGŐ, ANGOLUL SZOPRÁN (SYLVIA)				KOPASZ ÉSZAK-EURÓPAI NÉP			
LÁNYUNK FÉRJE			ELCSÉPELT ENYELGÉS			ÜLEPEDŐ (PL. VÍZ) BECÉZETT SÁNDOR			CIMER-MADÁR FEL-SÜLÉS							MÉTER, RÖVIDEN SZÍNT JÁTSZÓ	
UGYAN MÁR!		JÓ ÉTVÁGYÚ, NÉP, ELŐFIZET (RÉGIES)										... CURIE; FIZIKUSNÓ DUPLA					
... GAGA; AMERIKAI ÉNEKES-NŐ					CUKRÁSZ-ESZKÖZ ... JOYCE; ANG. ÍRÓ								NAGYOBB DÍSZKERT FOLYÓ-SZEGÉLY				
❄️ TAGNAK JAVASOL HELYSÉG ENCSNÉL									RUHA USZÁLYA BÓGÓ (SZAMÁR)							RÓMAI 4-ES HA, ANGOLUL	
LENGYEL-ORSZÁG SPORTJELE				CSALÁD-FŐI IZOMBAN REJLIK					ÉVEK ...; RÉGTŐL BÁTORKODIK					NŐI NÉV GÖRÖG BETŰ			
SZEMÉLYEMET						MOHAMEDÁN PÁP SZÉP RÉSZLETI					MÓKÁS, VICCES ÉNEKLŐ-SZÖCSKA						
MEGSEJT							AZT MEG-ELŐZŐEN GAUSS JELE										A PLÚTÓ RÉSE! ZORRO JELE
SPORTGYŐZELEM								IDŐMÉRŐ ESZKÖZÖK JAVÍTÓJA					A NITRO-GÉN RÉGI NEVE				

## Egy kis mozdony nagy kalandja 3. rész

## Mozdony-szereltem



A svájci hegyek után Babetta Franciaország felé zakatolt. Régi vágya volt, hogy lássa Párizst és a világhírű Eiffel-tornyot, hiszen – vasmasina lévén – imádta a lenyűgöző vasszerkezeteket. Az út a francia főváros felé azonban nem volt túl kellemes: egyesek ugyanis olyan örült tempóban száguldottak el mellette, hogy szegény kicsi dizellány nem is látta, ki volt az, csak egy-egy csikot látott elsuhanni. Ráadásul egy villámgyors vonatot majdnem el is sodorta, épphogy át tudott térni a másik vágányra. De bocsánatkérés helyett csak dudálást, lekiabálást és morcos tekinteteket kapott.

– Micsoda beképzelt egy társaság! Nem értem, miért kell folyton így rohanni! – háborgott Babetta, mikor végre feltűntek előtte Párizs fényei, és hirtelenjében minden idegesítő alakot elfelejtett, akivel útközben találkozott. Érkezése után egy kicsit megpihenhetett a hatalmas fejpályaudvaron, gondolta, itt már semmi rossz nem történhet vele. Ám a nagy nyüzsgésben egy furcsa beszélgetésre lett figyelmes. Két ultramodern, hosszú orrú TGV – egy ezüst és egy fehér színű – fejtegette nagyképűen, hogy minek közlekednek olyanok a síneken, akik nem tudnak legalább 200-zal menni. Kiderült, hogy útközben ők voltak azok, akik majdnem lesodorták a sínről a kis dizellányt. Babetta hűtővíze egyre jobban kezdett felforni, s mikor már nem bírta tovább hallgatni a két pökhendit, odament, és kikérte magának ezt a stílust: – A vasút nem csak száguldásból áll, sőt vannak, akik kifejezetten a szép tájakat és a kellemes zötykölődést szeretik az utazásokban. Erre a kijelentésre az ezüstmozdony egy öntelt pillantást vetett a kicsi zöld mozdonyra, majd szó nélkül továbbállt. Theo, a fehér TGV azonban csak állt, és szinte megbabonázva nézte, hallgatta Babettát. – Hahó, hallod, amit mondok? – kérdezte egy idő után a dizellány, de a TGV továbbra is csak állt szótlanul. Arcára mosoly ült ki, és hirtelen mindenben igazat adott Babettának. Elgondolkodott korábbi viselkedésén, és udvariasan elnézést kért, majd váratlanul randevúra hívta a kis mozdonyt. Babetta azonban ilyesmire hallani sem akart. Különösen egy ilyen nagyképű alakkal nem szeretett volna semmilyen közös programot.

– Engeeeem??? Hiszen annyi gyönyörű, modernebbnél modernebb mozdonylány van itt! – sorolta a kifogásait, de Theót

mindez nem érdekelte. – Te vagy a legkülönlegesebb lány, akivel valaha találkoztam. És a legbátrabb. És a legvagányabb – mondta, miután megtudta, hogy Babetta egyedül vágott neki felfedezni Európát. Babetta azonban hajthatatlan volt. Ekkor Theo eltűnt egy időre... Néhány óra múlva azonban egy hatalmas levendulacsokorral jelent meg Babetta előtt. – Most hoztam Neked, egyenesen Provence-ból. Ott most minden lila színben pompázik, ameddig csak a szem ellát, levendula virágzik mindenhol.

Babetta nagyon örült a virágoknak, de azt hitte, hogy Theo át akarja őt verni. – Az nem lehet, Provence az ország másik végén van, ennyi idő alatt nem lehet megtenni ezt az utat. Ekkor tudta meg, hogy a TGV a leggyorsabb vonatok egyike, aki néhány évvel ezelőtt még gyorsasági világrekordot is felállított, több mint 500-zal ment egy út során.

Babettát végül elvarázsolta a sok kedves szó és a szép virágok, így másnap egy közös városnézésre mentek. A kis mozdony olyan jól érezte magát, mint még soha, boldog volt, és szinte a fellegekben járt. Különösen, amikor Theo megmutatta neki, milyen is az igazi száguldás! Maga után csatolta a kis dízelt, és már indultak is 300-zal a létező legszuperebb helyre Párizs közelében. Az úti cél a mesés Disneyland volt. Hajmeresztő hullámvasutakon kanyarogtak, majd együtt rémüldöztek és jókat nevettek a szellemvasúton, végül megcsodálták Csipkerózsika kastélyát. Babetta csodás napokat töltött Párizsban, egészen addig, amíg ismét útra nem kellett kelniük. Hiszen a vasút nem állhat le... Theo folytatta hihetetlen száguldását, Babetta pedig Spanyolország felé indult tovább. Mostantól azonban egy kis csokor levendula mindig ott virít az ablakában, hogy emlékeztesse őt szerelmére, a világ egyik leggyorsabb vonatára.

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt



**A hagyományokhoz híven  
idén is megrendezzük  
a Vasutasnapi Juliálisokat.**



**HELYSZÍNEK:**

**BUDAPEST**

**DOMBÓVÁR**

**NYÍREGYHÁZA**

**SZOLNOK**

**IDŐPONT:  
2023. JÚLIUS 8.  
SZOMBAT**

Étkezési jegyet a MÁV Zrt. és leányvállalatainak munkavállalói,  
valamint a Volánbusz Zrt. és a Rail Cargo Hungaria Zrt.  
munkavállalói igényelhetnek. Igénylésenként  
2 db étkezési jegyet és italjegyet biztosítunk.

Az étkezési jegyigénylés lezárása után a jegyeket postázzuk a megadott szolgálati hely címére.

ÉTKEZÉSI JEGY 2023. MÁJUS 8. ÉS 2023. JÚNIUS 2. KÖZÖTT IGÉNYELHETŐ AZ ALÁBBI FELÜLETEN:  
[www.vasutasmagazin.hu/vasutasnap2023](http://www.vasutasmagazin.hu/vasutasnap2023)