

# VASUTAS MAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

## „MOZGÁSBAN TARTJUK MAGYARORSZÁGOT”

– Interjú Lepsényi Istvánnal, a MÁV igazgatóságának  
elnökével és Dr. Pafféri Zoltánnal, a MÁV vezérigazgatójával

## FIP TIPPEK A NYÁRI SZÜNIDŐRE



# GYERMEKVASÚT

Idén is közel kétszáz gyermekvasutast avattak

73. ÉVFOLYAM • 2023. JÚLIUS

Balatonfenyvesi kisvasút • Ülőhelyfoglalás • Brido fotópályázat • Kutyáspark • Nyugati • Egészségügyi Szűrőprogram • Hugyecz Péter  
Retró hétvége • Gyermekvasutas avatás • Postaláda • Sándor József • Baross Gábor • Szimfonikusok • Dinnye • Keszthely • Rejtvény



## VEZETŐI INTERJÚ

„Mozgásban tartjuk Magyarországot” – Interjú Lepsényi Istvánnal, a MÁV igazgatóságának elnökével és Dr. Pafféri Zoltánnal, a MÁV vezérigazgatójával

## HÍRVONAL

Harmadik helyezést ért el kollégánk a Brido fotópályázaton, Emlékezés a szőnyegbombázás áldozataira, Megújult a Keszthelyi Kutyás Park melletti vasúti átjáró, Nívódíj a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének a megalkotásáért

## HR-HÍREK

Nyugaton a helyzet változatlan! – Látogatás Szombathelyen, Támogatlak – Hogyan mondjam?, Egészségügyi Szűrőprogram

## MUNKATÁRSUNK

Ha Jégmadár, akkor Hugyecz Péter!  
– jegyvizsgáló kollégánkkal beszélgettünk

## KEDVEZMÉNYEK

A nyár már a nyakunkban van, ezért bemutatunk pár úti célt, Itt a FIP tipp!

## RETRÓ

A hagyománnyá vált rendezvénysorozat ezúttal is számos újdonságot tartogat a kilátogató vasútbarátok számára

## GYERMEKVASÚT

Idén is közel 200 gyermekvasutast avattak

## BÜSZKESÉGÜNK

Sándor József püspökladányi vezető jegyvizsgáló kollégánk június 27-én ünnepelte 40. évét a vasútnál

## ANNO

175 éve született Baross Gábor

## ÉLETMÓD

A legjobb nyári frissítő: a dinnye

4

8

12

16

18

22

28

32

34

40

# ELŐSZÓ

„Midőn ezt írtam tiszta volt az ég. Zöld ág virított a föld ormain.” – Vörösmarty Mihály Előszó című versének első sorai járnak a fejemben, miközben a magunk mögött hagyott június hónapra gondolok, és arra, hogy már több mint 790 ezer ország- és vármegyebérletet váltottak meg utasaink ország-szerte. Ez persze összesített adat, amiben az első 30 napot követően az újraváltott bérletek is benne vannak, a számok azonban havi bontásban is beszéldesek.

A MÁV-VOLÁN-csoport két új díjterméke kétségkívül közönségsikert aratott. De miben jelentenek újdonságot és előnyt az utasoknak és miben nekünk, a MÁV-VOLÁN-csoportnak? Az utasok szempontjából a legfontosabb előnyöket a hivatalos reklámkampány szlogenje jól foglalja össze: a két új bérlet olcsóbbá, egyszerűbbé és szinte korlátlaná teszi az utazást a helyközi közösségi közlekedésben. Olcsóbbá, hiszen a rendszeresen ingázók esetében az eddigi, kilométeralapú bérleti konstrukciókhoz képest a vármegyebérletek – több megyét érintő napi ingázás esetében pedig akár az ország-bérletek is – jelentős árelőnyt kínálnak, ami egy családi költségvetésben akár a több tízezer forintot is elérheti havonta. Egyszerűbbé, hiszen az ingázáshoz a menetrendbőngészés, az előzetes számolgotás, illetve a régebbi jegy- és bérlettipusok gondos összeválogatása helyett, ezentúl elegendő havonta – pontosabban 30 naponta – egyszer, egyetlen vármegye- vagy országbérletet megváltani.

És korlátlaná? Ez már összetettebb kérdés, hiszen a május elsejei indulást követő első hónapban a korlátlanúság csak korlátozottan volt igaz, nevezetesen a helyközi közlekedés buszjárataira, a HÉV-ek városhatáron kívüli szakaszaira és a nem helyjegyköteles vonatokra. Magyarán például az IC-k, illetve a helyi közlekedési buszjáratok nem voltak részei a rendszernek. Kritika vagy utasigény is épp ezekre vonatkozóan fogalmazódott meg legtöbbször a nyilvánosságban, amelyet meghallottak a döntéshozók is, hiszen július elsejét követően épp ezen a két ponton egészül ki új szolgáltatásokkal a vármegye- és országbérletek rendszere. Megvan például az első olyan város, ahol július 1-jétől kezdve immár vármegye- vagy országbérlettel is lehet utazni a helyi járatokon: Zalaegerszeg, ahol ezzel megvalósul a teljes, nemzeti tarifaközösség.

Ennél országosabb „lefedettségű” ugyanakkor a másik változás, miszerint július 1-jétől immár a helyjegyköteles vonatokon, így a rendkívül népszerű InterCityken is lehet országbérlettel utazni, ehhez mindössze helyjegy váltására van szükség. A kiterjesztéssel párhuzamosan megújult a hely- és pótjegyek eddigi meglehetősen bonyolult rendszere is: a korábbi, távolságalapú IC-pótjegy megszűnik, helyette egységes árú IC-helyjegy került bevezetésre, amely elővételben 650, az utazás napján pedig 990 forintba kerül. Ez a változás egyébként része annak a tarifarendezésnek, amely a 30 kilométeres távolságon belüli menetjegyjáratokat érintette, és amelynek a szakemberek többsége szerint már nagyon itt volt az ideje, hiszen az említett menetjegyjáratok immár egy évtizede nem változtak Magyarországon...

A vármegye- és országbérletek azonban nemcsak az utasok életében hoztak változást: előrelépést jelentettek a MÁV-VOLÁN-csoport integrációjában is. Ez az első olyan, országosan elérhető díjtermék, amelyben nemcsak az utasok, hanem az itt dolgozók – buszosok, hévesek, vasutasok – számára is „kézzel foghatóvá” válik, hogy egy cég vagyunk, amely nem egymással párhuzamos vagy versengő, hanem egymásra épülő szolgáltatásokat nyújt a magyar közösségi közlekedésben közlekedőknek. A vármegye- és országbérletek tehát nemcsak az ingázókat „viszik közelebb” a munkahelyükhöz vagy az iskolájukhoz, hanem minket is, egymáshoz.

Örömteli júliust kívánunk Munkatársainknak, és a Vasutas Magazin olvasásához kellemes időtöltést!

### Volcsánszky-Schärmár Katalin

marketingkommunikációs vezető  
MÁV 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, Molnár Zsolt

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Lasics Mónika, Legát Tibor, Molnár Zsolt, 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. Archivum, Molnár Dániel

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

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





## „Mozgásban tartjuk Magyarországot”

„Hiszek benne, hogy egy állami vállalatnál is meg lehet honosítani a vállalkozó szellemet” – nyilatkozta a Vasutas Magazinnak Lepsényi István, a MÁV igazgatóságának új elnöke. Dr. Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója pedig közölte: „Újra a vasúté a jövő, hiszen az egyéni közlekedés kezd háttérbe szorulni a fiatalok gondolkodásában.” A MÁV két első emberével beszélgettünk.

**Elnök úr, volt-e korábban valamilyen kötődése a közösségi közlekedéshez?**

**Lepsényi István:** Édesapám a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.-nél dolgozott, tőle tanultam azt a precizitást, pontosságot és szervezőkészséget, ami egész pályafutásomat végigkísérte, és ez a vasútnál is meghatározza a gondolkodásomat.

**Milyennek látta kívülről a vasúttársaságot, és hogyan módosult ez a kép az elmúlt időszakban, amióta a MÁV igazgatóságának elnökeként dolgozik?**

**Lepsényi István:** Kívülről nézve is mindig óriási lehetőséget láttam a vasútban, már csak a történelme és az adottságai miatt is. Amióta a cégnél dolgozom, még inkább tudatosult bennem, hogy ezeket jobban ki lehetne használni. Az igazgatóságnak az a feladata, hogy a gazdasági életben alkalmazott eszközökkel hatékonyabban és eredményesebben

működhessünk a jövőben. Az eddigiekhez képest jobban oda kell figyelni az utasokra, az igényeikre, hiszen ők az ügyfeleink. Fontos a vállalkozói szellem meghonosítása azal együtt, hogy valóban közszolgáltatást végzünk, és állami támogatásban részesülünk. Ezért, ha szembekerülünk egy problémával, ne azt nézzük, ki oldja meg helyettünk, inkább azt, hogyan tudjuk a lehető leghatékonyabban megoldani azt mi magunk az adott körülmények között is. Leginkább ez a felfogás az, amit az ember az üzleti életből magával hoz. A MÁV-nak nagyon jók az adottságai, csak a működését kell kicsit finomabbra hangolni.

**Vezérigazgató úr, véleménye szerint milyen változást hozott, hogy hosszú idő után újra saját tárcája van a közlekedésügynek?**

**Pafféri Zoltán:** Úgy látjuk, hogy most került a helyére a szektor a kormányzati struktúrában, hiszen közel húsz év után

lett önálló tárcája a közlekedésnek. Ez azért fontos, mert ez az ágazat biztosítja a társadalmi és gazdasági mobilitást, a munkaerő mozgását. Ennek most különösen nagy a jelentősége, hiszen új iparágak honosodnak meg Magyarországon, épp átalakul a gazdaság szerkezete. Ezzel párhuzamosan eltolódik a hangsúly a közösségi közlekedés irányába, változik a fiatalok hozzáállása is, hiszen az egyéni közlekedés, a saját autó igénye kezd háttérbe szorulni. A mobilitásban a környezetbarát vasúti közlekedés a jövő, a közutak túlsúlyoltak lettek. Ahhoz, hogy a közösségi közlekedést új alapon tudjuk működtetni, szükséges az is, hogy kiemelt szinten kezelje a kormányzat a közlekedés ügyét. Odafigyelés, szemléletváltás szükséges, az önálló tárcával ezeket kapta meg az iparágunk.

**A mobilitási igények változására jó példa a balatoni forgalom, hiszen hosszú idő elteltével a tavalyi szezonban történt először, hogy ugyanannyian utaztak a Balatonra vonattal, mint személygépkocsival.**

**Pafféri Zoltán:** Fontos, hogy ezt megelőzte a pálya felújítása a dél-balatoni vasútvonalon, másrészt villamosítottuk az északi vonalat is Balatonfüredig. Tavaly beforgattuk az új InterCity kocsikat a balatoni forgalomba, megjelentek az átlós vonatokban a MÁV-START új KISS és FLIRT motorvonatai, amivel összességében új szolgáltatási szintet tudunk nyújtani az utasoknak. Ez is jól mutatja, hogy ha kellőképpen fejlesztjük az infrastruktúrát és a járműparkot, az eredmény nem marad el: az utasok áttérnek a közösségi közlekedésre. Célunk, hogy mindezt a teljes hálózatra kiterjesszük.

**Milyen elvárásokat fogalmazott meg Lázár János miniszter úr, amikor felkérte Önt az igazgatóság elnökének?**

**Lepsényi István:** Eredményes, sikeres, magas elfogadottsággal rendelkező céget kell létrehozni, mindazokkal az eszközökkel, amelyeket a gazdasági, piaci gyakorlatban megszoktunk. Az utasok kapják meg azt, amit egy közösségi szolgáltatótól elvárnak. Az ifjúságnak és a közlekedők egy részének már valóban nem személygépkocsira van szüksége, hanem egyszerűen csak mobilitásra: arra, hogy a lehető legkényelmesebben jusson el úti céljához, pontosan, gyorsan és megbízhatóan. Ez az alapvető célkitűzésünk a MÁV igazgatóságában.

**Piaci szemléletet akarnak érvényesíteni a MÁV-VOLÁN-csoportnál, a közszolgáltatást ellátó társaságoknál. Hogyan lehet ebben az összefüggésben a piaci logikát értelmezni, hol, mi-ben jelenhet ez meg a vasúttársaság működésében?**

**Lepsényi István:** Nem látok ebben különösebb ellentmondást, a piaci szemlélet azt jelenti, hogy az adott körülmények között a legeredményesebben működünk. Ezt sokféleképpen lehet mérni, leginkább számokban, legkevésbé pedig szavakban. Messze nincs rendben, hogy csak elviszem az

utast, és azt gondolom, hogy ezzel teljesítettem a közfeladatomat. Fontos, hogy milyen gyorsan és milyen körülmények között viszem el. Lényegesnek tartom, hogy mindenki úgy álljon hozzá a cégnél a saját munkájához, hogy hisz az ötleteiben és elképzeléseiben, és azokat igyekeznek megvalósítani is. Számomra ezt jelenti a vállalkozó szellem. Ez pedig mindenütt érvényesülhet, állami és magánvállalatnál egyaránt. Tudja, sokat dolgoztam japán cégekkel, ahol a munkavállalók precízen végezték a feladatukat, ugyanakkor arra törekedtek, hogyan legyenek még inkább eredményesek. Ha a japánoknál ez a felfogás eredményes lehetett, akkor a magyaroknál, akik szerintem még kreatívabbak, miért ne lehetne az?

„Ezért, ha szembekerülünk egy problémával, ne azt nézzük, ki oldja meg helyettünk, inkább azt, hogyan tudjuk a lehető leghatékonyabban megoldani azt mi magunk az adott körülmények között is.”

**Melyik az a terület, ahol először szeretne jelentős eredményt elérni?**

**Lepsényi István:** Mindenütt. A vezető nem azt szokta meg, hogy van egy cél és azt teljesíti, hanem komplex célok megvalósítása lebeg a szeme előtt, több dolgot kell egyszerre teljesíteni. Abban viszont biztos vagyok, hogy a digitalizáció korában jobban kell ügyelni az információ áramlására. Fontosak az egymáshoz kapcsolódó területek. Azt mindannyian tudjuk, hogy sok a sebességkorlátozás a MÁV hálózatán, emiatt lassul a forgalom, ebből adódóan pedig nem tudunk kellő számú tehervonatot közlekedtetni. Koncentráljunk a kritikus területeken a lassújelek minél gyorsabb megszüntetésére, próbáljunk ehhez olyan pénzügyi forrásokat rendelni, amelyeket korábban nem tudtunk. Mindennek halmozott eredménye lesz. Lényeges még, hogy korszerű módszereket alkalmazzunk, ilyen például a hidrogénhajtás, amivel a MÁV még inkább zöld, hatékonyabb és eredményesebb cég lesz.

**Ha már a megelőző karbantartást említi, ez mindenképpen előremutató irány például a pályafenntartásnál, amit viszont az anyagi források rendelkezésre állása korlátozhat. Ezen változtatni szeretnének – gondolom.**

**Lepsényi István:** Pénz nélkül sehol sem lehet csodát tenni, ugyanakkor az fontos, hogy ha megvan az információ, azt használjuk is fel. A pályás szakemberektől minél hamarabb





be kell érkeznie az információnak a központba. Összehangolt tevékenységet kell végeznünk. Kevés a pénz, ez tény, de ez nem adhat felmentést a cselekvés alól. Épp ellenkezőleg. Arra kell törekednünk, hogy egy adott összeget ezentúl még hatékonyabban használjunk fel. Vezérigazgató úr már indított egy akciósorozatot ennek érdekében. Rendelkezésünkre áll európai uniós pénz, ami közvetlenül lehívható, és hitelek is fel lehet venni. Természetesen az nehéz kérdés, hogy ezek a hitelek miképpen térülnek meg egy közszolgáltató cégnél, de az államnak is könnyebb, ha nem készpénzt kell előteremtenie, mégis van lehetőség az előrelépésre.

**Pafféri Zoltán:** Fontos, hogy mely területen tudjuk a leghatékonyabban felhasználni az adott pénzügyi forrást. Erre jó lehetőség az ország- és vármegyebérlet, hiszen látható, hogy területi szempontból mi a valós igény, így a megújítási programot oda tudjuk irányítani.

#### Hogyan oszlanak meg a feladatok Ön és az elnök úr között?

**Pafféri Zoltán:** A stratégiát, hogy szakmailag merre és hogyan lépünk előre, azt az igazgatóság és az elnök határozza meg, ennek a csoportszintű végrehajtása pedig a vezérigazgató feladata. Mondhatnánk úgy is, hogy elnök úr a vasúttársaság „államfője”, én pedig a végrehajtásért felelős cégcsoport „kormányfője”, operatív vezetője vagyok. Az új szereposztás nagy lehetőség a MÁV-VOLÁN-csoportnak, hiszen így több figyelem és energia juthat a napi működésre, miközben egyetlen pillanatra sem mondunk le a tágabb összefüggésekről, a hosszabb távú elképzelések szem előtt tartásáról.

#### Hogyan képzeli el a jármű- és pályahálózat megújítását?

**Lepsényi István:** A MÁV hálózatán az utasok negyven százaléka kényelmes és korszerű járműveket vehet igénybe, de fontos az is, hogy a meglévő hatvanra milyen megoldást találunk. Véleményem szerint csak korszerű járműveket vá-

sárolhatunk, olyan finanszírozási megoldásokkal, amelyek egyébként nem ismeretlenek a gazdasági életben. Egy korszerű jármű nem egyetlen régit, hanem akár hármat is kiválthat. Ha új a járműpark, a karbantartásra is kevesebbet kell költeni. Gyorsított járműcserére van tehát szükség. Épp ezért itt, a MÁV-VOLÁN-csoport hivatalos lapjában szeretném bejelenteni, hogy 2035-től már nem lesz elavult dízelvonata a MÁV-STARTnak, ezeket a járműveket ki tudjuk váltani hidrogén meghajtásúakkal. Ezzel ténylegesen hozzájárulunk a klímacélok teljesítéséhez, másrészt sokkal kényelmesebb, csendesebb, jobb minőségű utazást kínálnak.

**Pafféri Zoltán:** A Volánbusznál 6700 jármű közlekedett 2018-ban. Ugyanakkor 2400 új autóbusz megvásárlásával ennél több régi járművet tudunk kivonni a forgalomból, így a flotta állománya 5915-re csökkent, ez jelentős – már megvalósult – hatékonyság javulás. A Volánnál a fejlesztéseket piaci alapon finanszírozzuk, ezért lényeges, hogy legyenek hosszútávú közszolgáltatási szerződéseink, ami a MÁV-START esetében is lehetővé teszi majd a flotta fejlesztését. A vasúton a mellékvonalakig még nem jutottunk el, és folytatni szeretnénk az IC+ járműfejlesztési programot is, a mozdonyflotta megújításával párhuzamosan.

#### Milyen további lépések várhatók a MÁV és a Volánbusz integrációjában?

**Pafféri Zoltán:** A cél egy olyan egységes, országos szinten átjárható elektronikus jegy- és utastájékoztató rendszer kialakítása, amely támogatja a tarifális és menetrendi fejlesztéseket, versenyképes alternatívát biztosítva az utasok számára a papíralapú díjtermékekhez képest, továbbá előmozdítja az elektronikus fizetést a készpénzforgalom terhére, illetve mind a jegyvásárlási, mind pedig az utasinformációs lehetőségek kiterjesztésével növeli a hozzáférhetőséget a közösségi közlekedéshez. Idén májusban a jegyértékesítési

rendszert kiterjesztettük több mint száz Volánbusz-pénztárban, a közös ország- és vármegyebérlet értékesítése érdekében. A MÁV-applikáció 1,1 millió ember „zsebében lapul” ott, méghozzá valós menetrendi adatokkal. Közel húsz város helyi közlekedésének jegyei és bérletei vásárolhatók meg rajta keresztül, illetve a MÁV pénztárakban és jegykiadó automatákban. Az ország- és vármegyebérlet révén – a buszos és vasúti közlekedésben rejlő szinergiákat kihasználva – lehetőségünk nyílik arra, hogy ne csak a helyközi szolgáltatók, hanem a helyközi és helyi szolgáltatók között is létrejöhessenek a tarifaközösségek. Jó példa erre Zalaegerszeg, ahol idén július 1-től már a helyi közlekedésben is lehet utazni az új bérletekkel. De kiemelhetném Eger városát vagy a Balatont is, ahol már közös menetrendi mező jelenik meg: a sárga volános és a kék startos. Ezt szeretnénk országos szinten is kiterjeszteni.

#### Hogyan értékeli az új vármegye- és országbérletek rendszerét, siker-e az utazóknak és előnyös-e a vállalatcsoportnak?

**Pafféri Zoltán:** Az ötlet az integrációs igazgatóságnál született 2021 őszén, és mostanra érett meg a bevezetésre. Korlátlan hozzáférést ad a hálózathoz, ezzel pedig tudjuk mérni a valós utasigényeket. Az új díjtermékek segítségével meg tudjuk erősíteni majd azokat a stratégiai irányokat, amelyeket finanszírozni kell. Fontos eredmény, hogy májusban a Greenpeace úgy ítélte meg, hogy az új szuperbérlettel Magyarország közösségi közlekedése a legjobbak közé került Európában. Az új bérletrendszer ugyanis valós alternatívát nyújt az egyéni közlekedéssel szemben. Június 20-áig 753 ezer bérletet vásároltak az utasok, ami remek eredmény

mindössze másfél hónappal az indulást követően. Csehországban hasonló jegyterméket vezetnek be, ám ott csak a vasútra és legfeljebb egy-két hetes időtartamra. Ennél mi kevesebbet többet adunk az utasainknak.

#### Az új díjtermékek népszerűsége ugyanakkor próbára teszi a kapacitásainkat, elsősorban a gördülőállomány esetében. Hogyan készülünk a kereslet átreendeződésére, illetve tartós élnkülésére?

**Pafféri Zoltán:** A MÁV-START-nál és a Volánbusznál is készültek erre forgatókönyvek. Ilyenkor átcsoportosíthatunk járműveket, a vasút korszerű motorvonatai, így a KISS-ek és a FLIRT-ök könnyebben mobilizálhatók. Az ország- és vármegyebérletek a kedvező ár miatt elvileg valóban okozhatnak bevételkiesést a vállalatcsoportnak, ám a termékek bevezetését elrendelő kormányhatározat szerint ennek a kompenzálásáról gondoskodik az állam.

#### Van-e üzenetük, kérésük a MÁV-VOLÁN-csoport munkatársai felé?

**Lepsényi István:** A következő időszakban mindannyian büszke és cselekvő részesei lehetnek egy dinamikus fejlődéstörténetnek.

**Pafféri Zoltán:** Sosem szabad elfelejteniük, hogy mi, 56 ezren tartjuk mozgásban Magyarországot. Ez nagy felelősség, de egyúttal nagy lehetőség is annak megmutatására, hogy a közösségi közlekedése a jövő és az országnak erre építenie kell. A szakértelem, a tudás és az elkötelezettség nálunk van. Ez az, ami különösen értékes teszi ezt a közösséget.

*Putsay Gábor*





## CSALÁDBARÁT MUNKAHELY MINŐSÍTÉST KAPOTT A MÁV SZK

Sikerrel szerepelt a MÁV SZK a Családbarát Magyarország Központ által lefolytatott auditon, így a MÁV-VOLÁN-csoportban elsőként Családbarát Munkahely tanúsító védjegyet szerzett a társaság. Büszkék vagyunk arra, hogy a családbarát szemlélet cégszinten is érvényesül. Hiszünk abban, hogy a család érték, a munka és a magánélet egyensúlya nemcsak szervezeti, hanem társadalmi szinten is rendkívül fontos és hasznos. Tudjuk, hogy munkavállalóink kiegyensúlyozott családi élete hozzájárul társaságunk sikereihez.

**Gratulálunk munkatársainknak a védjegyhez!**



## SZEMÉLYRE SZABOTT ÜLŐHELYFOGLALÁS

**Egyes vonatokon elérhetővé vált a MÁV-START úgynevezett grafikus helyfoglalási rendszere, amely a vasúti kocsik ülőhely-elrendezését mutató ábrák segítségével teszi lehetővé az utasok számára a megfelelő szék kiválasztását és lefoglalását.**



Az utasok eddig automatikus helyválasztással, vagy bizonyos helytulajdonságok alapján tudtak csak ülést választani, például ablak vagy asztal mellé, fülkés vagy termes kocsiba, esetleg csendes vagy családi fülkébe, illetve kerekesszékeknek kijelölt helyre. Korábbi helyfoglalás esetén pedig családtag vagy ismerős mellé is igényelhetők ülőhelyek. Egyelőre tesztjelleggel vehető igénybe a MÁV-START által továbbfejlesztett helyfoglalási rendszer, amely mozi vagy színházi ülésrendhez hasonló módon támogatja az ülőhely kiválasztását a vonatokra, az összes balatoni helyjegyköteles vonatra, valamint a Savaria InterCity-kre. Az új grafikus helyfoglalást a MÁV Szolgáltató Központ fejlesztette ki.

A kocsibrán kiválasztható ülőhelyfoglalási rendszer a jegy.mav.hu oldalon érhető el a vásárlási folyamat részeként. A Budapest és Keszthely között közlekedő Balaton IC vonatokon egy prémium szakasszal is rendelkező IC+ kocsí és egy 78 ülőhelyes 2. osztályú kocsiban választhatnak szabadon az utasok a foglaltságtól függően. A Szob és Fonyód között közlekedő Jégmadár expressznél – a csomaggal utazók

kényelme érdekében – az emeletes KISS motorvonaton egységként 484 ülőhely közül lehet ülőhelyet foglalni. A grafikus helyfoglalással intézhető jegyváltás esetében az értékesítési felületen a felhasználó számára a grafikus helyfoglalás gomb elérhető, bekapcsolható az adott vonatra mindaddig, amíg a vonaton még van annyi szabad hely, hogy választani tudjon közülük. Az ülés kiválasztási folyamata során szabad, kijelölt, foglalt, illetve nem foglalható ülést jelző ikonok adnak támpontot az utasoknak. A kocsibrán történő helyfoglalás nem érhető el a MÁV appból, de hordozható okoskészüléken a böngészővel megnyitott ELVIRA (jegy.mav.hu) felületen is ugyanúgy használható a rendszer, mint számítógépen. Mobiltelefonos nézetben a kocsí rajza automatikusan elfordul és nagyobb lesz, így segítve a használatot a kisebb képernyőn. Egy tranzakció során maximum hat utas számára lehet helyet foglalni, de újabb jegyvásárlási folyamattal további utasoknak is megváltható így a szabadon választott helyjegy. A MÁV-START a tervek szerint a fejlesztést fokozatosan kiterjeszti további vonatokra is.

## ÚJ VOLVO AUTÓBUSZOK CSONGRÁD-CSANÁD VÁRMEGYÉBEN



**Nemcsak a május elsejétől használható vármegye- és országbérlet hozott jelentős változást Csongrád-Csanád vármegye közösségi közlekedésében, hanem az a 19 darab Volvo B6SC-8900 típusú új autóbusz is, amelyek a térségben álltak forgalomba. A nettó 1,6 milliárd forint értékű fejlesztésnek köszönhetően a helyközi állomány 8,7 százaléka megújult, átlagéletkora 12,7 évről 10,8 évre csökkent.**

A Volánbusz immár öt éve tartó jármű-fiatalítási programja keretében eddig 99 új autóbusz érkezett Csongrád-Csanád vármegye 300 darabos járműállományába. A flotta most újabb 19 korszerű, dízelüzemű, a legmodernebb Euro6 környezetvédelmi besorolású motorral hajtott autobusszal frissült, így a Volánbusz a MÁV-Volán-csoport jármű-fiatalítási programjában 2018 óta a vármegye állományának már csaknem 40 százalékát lecserélte, hogy még biztonságosabb és kényelmesebb utazást biztosítson, még hatékonyabban és magasabb színvonalon szolgálja ki az utazási igényeket.

A 19 darab hosszított, nagy befogadóképességű, szóló kivitelű Volvo B6SC-8900 típusú jármű Szeged, Hódmezővásárhely, Makó és Szentés vonzaskörzetében, a vármegye területének jelentős részén közlekedik, illetve összeköti Szegedet Bács-Kiskun vármegye nagyobb településeivel, illetve Debrecennel, de eljut a Dunántúlra és a Balaton térségébe is, síófi és veszprémi célállomással. Az érintett autóbuszvonalakon éves szinten mintegy hétmillió utazásról gondoskodik a Volánbusz. Az új autóbuszokat természetesen már országbérlettel és a megfelelő vármegyebérletekkel is igénybe lehet venni.





## HARMADIK HELYEZÉST ÉRT EL KOLLÉGÁNK A BRIDO FOTÓPÁLYÁZATON

Rangos eredményt ért el Bolla Gábor, Zirc állomás forgalmi szolgálattevője a Brido – Az év madárfotósa pályázaton.

Kollégánk a Fénycinege című pályaművével harmadik helyezett lett Nyitott műhely kategóriában. Bolla Gábor Bakonybélen kapta lencsevégre röptében a széncinegét. A Brido egyébként Magyarországon az egyetlen olyan fotópályázat, amelynek kizárólag madarak a főszereplői. A kétfordulós megmérettetésre közel háromezer fotóval nevezett be 344 pályázó. A második fordulóra összesen 462 fotót és négy fotósorozatot juttatott be a szakmai zsűri.

**Gratulálunk a képhez és a helyezéshez!**



## EMLÉKEZÉS A SZŐNYEGBOMBÁZÁS ÁLDOZATAIRA

Súlyos bombatámadás érte 1944. június 2-án Debrecent és a pályaudvart, amiben száz vasutas és postás veszítette életét. Június 2-án az áldozatok tiszteletére megemlékezést tartottak a városban és koszorúzást a Nagyállomáson.



Katonai tiszteletadás mellett megemlékezést tartott Debrecen városa a Medgyessy sétányon a Debrecen hősi halottai és polgári áldozatai emlékműnél. A várost és a pályaudvart 79 évvel ezelőtt, 1944. június 2-án súlyos bombatámadás érte a szövetséges hatalmak részéről, a támadásnak 1194 ember esett áldozatul, közöttük száz vasutas és postás. A légitámadás a vasúti forgalmat napokra megbénította. A megemlékezés után a Nagyállomás épületén elhelyezett emléktáblánál volt koszorúzás.

Hadnagy Attila pályavasúti területi igazgató a Nagyállomáson tartott beszédében elmondta, hogy 1944. június 2-án össze-

hangolt légitámadást intéztek a magyar pályaudvarok ellen: Szolnokon, Miskolcon, Debrecenben, Nagyváradon és Kolozsvárott is jelentősek voltak a károk.

Debrecenben 9 óra 5 perckor kezdődött meg a bombázás első hulláma. A városra összesen 102 gépből 250 tonna robbanóanyagot vetettek le, melyek a pályaudvar melletti lakóterületet is szétzúzták. Az összehangolt bombatámadások során Debrecenben volt a legtöbb az áldozatok száma. A légitámadás elrendelésekor több szabadságos katonavonatot állt benn a pályaudvaron. A vonatokban tartózkodókat a szükség- és árokóvóhelyekre terelték, amelyeket a bombaszőnyeg telibe talált. Találat érte a postás dolgozókkal teli postahivatalt, a vasutasokkal és utasokkal teli állomásépületet, a vágányokat és az azon veszteglő vasúti szerelvényeket. Bombatalálat érte a Vagongyárat, és a vagongyári óvóhely is telitalálatot kapott.

A koszorúzás és a megemlékezés Wass Albert soraival zárult:

**„Jön ezer új Kőműves Kelemen,  
ki nem hamuval és nem embervérrel  
köti meg a békesség falát,  
de szenteltvízzel és búzakenyérrel  
és épít régi kőből új hazát.”**

## MEGÚJULT A KESZTHELYI KUTYÁS PARK MELLETTI VASÚTI ÁTJÁRÓ

Biztonságosabb lett a Keszthelyi Kutyás Park és Piknikkert mellett található vasúti átjáró. Az átjáró felújítására, amelyre növekvő forgalom miatt volt szükség, saját forrásból 200 millió forintot költött a MÁV. Tavaly a figyelmetlenség és a KRESZ szabályainak be nem tartása miatt jelentősen nőtt a balesetek száma.



Egy vasúti átjáró fejlesztése nagymértékben hozzájárul a közlekedésbiztonsághoz – mondta el az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára május 26-án

Keszthelyen, az új, fény- és félsorompóval ellátott vasúti átjáró átadóján.

Nagy Bálint felidézte: néhány éve, amikor megnyitott a Keszthelyi Kutyás Park és Piknikkert, az előtte található vasúti átjáró forgalma még csekély volt. A vízparti kutyás park azonban már az első évben sok látogatót – a koronavírus-járvány ellenére a nyári hónapokban csaknem tízezer embert – vonzott nemcsak a környékről, hanem az ország távolabbi részeiből is.

Pafféri Zoltán, a MÁV vezérigazgatója elmondta: tavaly drámai módon megnőtt a vasúti balesetek száma. Kilencven balesetből 16 volt halálos kimenetelű, amelyekben 34-en hunytak el. Ezek mind figyelmetlenségből, valamint a KRESZ be nem tartása miatt következtek be. A vasúttársaság ezért tavaly figyelemfelkeltő kampányt is indított.

A balesetmegelőzési kampányt idén is folytatja a MÁV. A nyári időszakban ismét a Balaton közelébe szervez balesetmegelőzési kitelepüléseket a vasúttársaság, amelyekkel elsősorban a családok figyelmét szeretnék felhívni a körültekintő közlekedés fontosságára, és az alapvető szabályokra.

## NÍVÓDÍJ A NYUGATI PÁLYAUDVAR TETŐSZERKEZETÉNEK A MEGALKOTÁSÁÉRT

Elismerésben részesült a Nyugati pályaudvar tetőfelújításának kivitelezése az Épület-szigetelők, Tetőfedők, Bádigosok és Ácsok Magyarországi Szövetsége által.

A 2023-as év tetője pályázaton a Nyugati a fémlemez fedés szekciójában nívódíjat kapott, amely a szekció legmagasabb szintű elismerése. A kivitelezésért járó szakmai kitüntetést a Műszaki Lebonyolító Iroda Debrecen lebonyolításával, valamint a Magyar Építő Zrt. kivitelezésében, alvállalkozóként a Horex Kft. kapta. A pályázatra összesen 69 pályamű érkezett az ország legjobb ács, tetőfedő, szigetelő és bádigos szakembereitől, kivitelező cégeitől és építész tervezőitől. A MÁV megrendelésére 2021 februárjában fejeződött be az új tetőszerkezet építése a pályaudvar utascsarnokában.







## NYUGATON A HELYZET VÁLTOZATLAN!

**„A nyári szünet előtt, június 15-én még egyszer sort keríthettünk a „vasutas” szakmát tanuló diákokkal való találkozásra. Alig egy hónappal ezelőtt még a MÁV, a MÁV-START és a GYSEV által szervezett üzemlátogatásról számoltunk be, most viszont már a szombathelyi VMSZC Savaria Technikumának hagyományos, tanév végi szakmai napjáról írhatunk.” – A meghívott vasutas vállalatok nevében Lasics Mónika számol be az eseményről.**

A VMSZC Savaria Technikumának Szakmai Napján minden szakterület változatos programokkal várta a diákokat – az „autósok” kerécsereben versenghettek, vagy alkatrészfelismerési, illetve tudástesztben vehettek részt, a rendésztanulók betekintést nyerhettek a NAV, a Segélyhívó és a Katasztrófavédelem életébe, kutyás bemutatót tekinthettek meg vagy fegyvereket tanulmányozhattak –, de a gyerekek közül 25-en a bőséges programkínálat ellenére is a vasutat választották, azaz „nálunk” töltötték a tanév utolsó perceit.

A vasutastanulókat ismét a GYSEV és a MÁV-START szakembereivel vártuk – érkezésük után pedig rögtön közös, csapatépítő minitréningen vehettek részt. Nem titok, szerettük volna jobban megismerni azokat a diákokat, akikkel egy-két éven belül, mint munkavállalókkal, a szakmai gyakorlatuk során találkozhatunk, már a vasút berkein belül. Eddig láttuk őket az iskolapadban, majd az üzemlátogatások során, de látni őket együtt dolgozni, önmagukat képviselve csak most nyílt lehetőségünk.

Az iskola közlése mindössze ennyi volt: 25 gyermek, 2x45 perc, tehát látható, hogy tartalom tekintetében igazán nagy szabadságot adtak, nem volt semmilyen kötött instrukció. Ez a lehetőség nagyon tetszett nekünk, hiszen nem akartunk egy újabb ppt-t levetíteni, sem kvízeket kitöltetni azokkal a fiúkkal, akikkel hosszabb-rövidebb ideje már elindult egy közös munka. Így esett a választásunk a rendkívül interaktív minitréning megvalósítására, amelynek tartalmát a három cég munkatársai teljes egyetértésben állították össze. Ennek része volt egy pillecukor-kihívás, valamint fiktív munkavállalói profil megalkotása is. A tanulók kíváncsian vártak bennünket, már a terem berendezése során kiderült, hogy fogalmuk sincs, mire jelentkezték! Talán nem túlzás azt állítani, hogy egyben voltak egészen biztosak, mégpedig abban, hogy aznap is jól fogják érezni magukat.

A feladatok hallatán picit meglepődtek, még nem találkoztak ehhez hasonló technikával, de a név nélküli profillap kitöltése után feloldódtak. Láthattuk, hogy önmagukról sokkal nehezebben beszélnek, mint amikor egyes szám első személyben – a

másik bőrébe bújva – kell bemutatniuk azt az osztálytársat, akit a kitöltött feladatlap alapján épp felismertek. Láthattuk, hogy jó kis közösség már most ez a csapat, segítettek egymást az esetleges gátlások oldásában, a jellemző tulajdonságok megfogalmazásában – és meg kell hagyni, felnőtteket, rutinos tréningre járókat is meghazudtolóan pozitívak voltak egymással szemben. Az i-re a pontot az osztályfőnök úr vicces, de találó megszólalásai tették fel.

### A pillecukor-kihívás

A közösen töltött délelőttöt biztosan megkoronázta ez a játék. Először a „hozzávalók” láttán az elkészíthető finomságok receptjein törték a fejüket a diákok, aztán döbbszent csend következett, amikor megtudták, hogy ebből bizony építeniük kell. Hangsúlyoztuk nekik, hogy a kihívásban nemcsak a mérnökök, hanem az óvodások is remekeltek. Ezzel az információval doppingolva láttak neki a csapatok az építésnek. Jó volt látni a közös lelkesedést, az együttműködési készséget, és bizony azt is, hogy köztük is vannak olyanok, akik csak a háttérből, a csapat mögül figyelnek, érdemben nem tesznek hozzá az eredményhez. Azonban akárcsak a nagybetűs életben, voltak irányítók, motiválók, kreatívak, megvalósítók és persze mókamesterek. Ez így volt jó, így volt kerek és életszerű. A nap végén megkérdeztük a csapatot az érzéseikről, a gondolataikról. Valamennyien megfogalmazták: most értették meg, mire is szolgáltak ezek a feladatok és hogy mennyire jót „játszottak”.

Búcsúzóul minden gyermek úticsomagot kapott a vasutastársak dolgozói által összeállított nyári meglepetésekből, és egy példányt a Vasutas Magazin legutóbbi számából. Nagy volt az öröm és látszott, mindegyikük büszkén vitte haza az újságot megmutatni, hogy nicsak, ő ott szerepel a fotón és a cikkben!

Másnap sor került a tanévzáró ünnepélyre, ahol mi is jelen lehettünk és elismerő szavainkat tolmácsolhattuk a diákoknak első közös tanévünk tapasztalatairól. Az évzárón két diáknak is átadhattuk „A vasutas szakmát tanuló diákok között elért kiemelkedő eredményéért” elnevezésű oklevelet és a hozzá járó ajándécsomagot, valamint Szopori László osztályfőnöknek egy elismerő oklevelet. Őt „A vasutasszakmát tanuló diákok duális képzésben történő oktatásának kiemelkedő támogatásáért” elnevezésű elismeréssel tüntettük ki. A vastapsot és őszinte üdvözlőket hallva érezhető volt: az elismerés olyanokhoz került, akik nemcsak szerintünk, de a diákok szerint is megérdemelték azt.

A cikket az osztályfőnök úrtól kapott sorokkal zárom:

**„Valahogyan úgy vagyok ezzel az ELISMERÉSSEL, mint annak idején Kinizsi Pál: Felemelt egy AKKORA malomkövet, hogy nagyon sokáig nem tudta letenni. Nagyon szépen köszönöm ezt az elismerést és azt is, hogy a Vasutas Magazinban megemlégték a szüleimet.”**

Lasics Mónika







A Támogatlak Program keretében a májusi minitréning alkalmával azt a célt tűztük ki, hogy bepilantsunk nyelvi sémáink használatába és meglássuk, mikor akadályoznak, és mikor visznek előre bennünket. A tréning folyamán igyekeztünk rámutatni arra, hogy a nyelvi megfogalmazás milyen módon befolyásolhatja a beszélgetések során elért hatást.

Bár bagatellnek tűnhet a kérdés, fontos látnunk, hogy nemcsak az emberi kapcsolatainkra van hatással, „ahogyan” mondunk dolgokat, de megakadályozhatja vagy elősegítheti egy-egy séma a feladat előkészítését, végrehajtását is.

#### A kommunikációs sémák pozitív és negatív hatásai

Az egyik ilyen séma, amely előfordul a hétköznapi életben az „Igen, de...”. A minitréning gyakorlatai során az volt a feladat, hogy a résztvevők úgy oldjanak meg egy feladatot, hogy mindenki, aki hozzászól, azzal kezdje a mondatát, hogy „Igen, de...”. Ezzel a sémával hosszan toporogtunk egyetlen téma körül, de a beszélgetés végére nem jutottunk konszenzusra, és a várt eredményt sem értük el. A feladat második részében ugyanazt a kérdést kapták a résztvevők, azzal a különbséggel, hogy a mondataikat azzal kellett kezdeni, hogy „Igen, és...”. Az „Igen, és...” séma használatával ugyanaz a feladat egy ötletrohammá változott, amely egy igen színes, változatos, izgalmas végeredményben csúcsozott ki. Kétségtelenül vannak helyzetek, amikor az „Igen, de...” sémája szükséges, hiszen például a vasút egy erősen

szabályozott közeg, és általában az „Igen, de...” mögött egy utasítás pontja, vagy egy jogi passzus bújik meg. Azonban mindennapjaink során számtalan olyan helyzet, feladat akad, amelyeknél az ötletek sorjázása inkább előre viheti az adott ügyet.

#### Tartsunk kísérleti napot!...

... amikor a szokásosnál jobban figyelünk arra, pontosan mit hogyan mondunk. Kis odafigyeléssel magunkon is megfigyelhetjük, milyen gyakran élünk ezzel az eszközzel, és ha úgy véljük, hogy az indokoltnál többször használjuk, átgondolhatjuk, milyen lenne ugyanezt a gondolatot egy „Igen, és...” kezdéssel indítani. Nem állítjuk, hogy varázsütésre megváltozik minden ettől az egyszerű vállalástól, de hiszünk abban, hogy a szavaink hatnak arra a közegre, amelyben dolgozunk, élünk. Mindannyian jobban szeretünk úgy dolgozni, hogy ötleteinket elmondhatjuk, és mások ötleteire is figyelünk.

A Támogatlak program csapata

## EGÉSZSÉGÜGYI SZŰRŐPROGRAM



A program célja, hogy a MÁV Zrt. munkavállalói jól értékelhető képet kapjanak egészségügyi állapotukról. Az orvosszakmai csapat által összeállított vizsgálatokon már számos kollégánk részt vett, legújabb, ezzel kapcsolatos interjúnkban Varga-Laza Adrienn, a MÁV ügyviteli előadóját kérdeztük.

#### Miért döntöttél a részvétel mellett?

Alapvetően nagyon meg vagyok elégedve a vasútegészségügyi központtal és az orvosokkal, a szűrőprogram pedig egy kitűnő lehetőség volt arra, hogy egy nap alatt több fontos vizsgálatot is elvégezzek rajtam. Olyat is, amiről tudom, hogy szükséges és olyat is, amiről nem feltétlen, tehát nem biztos, hogy magamtól elmennék rá – de mégsem árt időszakonként elvégeztetni.

#### A kollégáidat is bátorítanád, hogy vegyenek részt a programban?

Mindenképpen, persze csak ha szükségesnek érzik és fontos nekik az egészségük. A legjobb benne – amit talán sokan nem tudnak –, hogy egy délelőtt alatt több átfogó vizsgálatot is elvégeznek, amivel rengeteg időt és energiát megspórolnak a pácienseknek.

#### Ezenkívül ki tudnál még valamilyen előnyt emelni?

A fent leírt idő megspórolásán túl a vizsgálat ingyenességét. Ehhez hasonló szolgáltatáscsomagokért máshol több tízezer forintot is elkérnek.

**A szűrésen minden MÁV Zrt.-nél dolgozó munkatárs részt vehet, aki egyéb szűrőprogramra nem jogosult és még nem vett részt a programban. A szűrési helyszínek a VNK központjai: Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged és Szombathely. Jelentkezzen a MÁV és a Vasútegészségügyi NK Kft. közösen szervezett Egészségügyi Szűrőprogramjára!**

Benke Máté







## HA JÉGMADÁR, AKKOR HUGYECZ PÉTER!

**Izgalmas és csodás érzés egyszerre, ha valakinek több hivatása is van az életben. Hugyecz Péter több mint 11 éve dolgozik a MÁV-START-nál, mint jegyvizsgáló, azonban sokan nem tudják, hogy munkája mellett énekes és táncoktató is. Többek között szakmáinak indulásáról és zeneimádatáról kérdeztük.**

### Mit jelent számodra a zene?

Amikor meghallom a zenét, mondhatni visz magával, teljesen ki tud kapcsolni. Minden, ami öröm vagy bánat, a zene hatására vagy enyhül, vagy felerősödik bennem. Gyakran egy dalban kiéneklek magamból a fájdalmat is, ami igazán felszabadító.

### Mikor kezdted el énekelni?

Erre nem is olyan könnyű válaszolni, hiszen már gyerekként bennem volt a színpadon szereplés. Édesanyám népdalénekes volt, így jártam a próbáira és a fellépéseire is. Sajnos 14 éves voltam, mikor édesanyám meghalt, így énekkarba kezdem járni, később pedig egy énektanár segítségét is kértem, így kerültem kapcsolatba Inotay Gergellyel, ezután pedig Pitti Katalin művésznővel. Először persze feldolgozásokkal kezdem, azonban nem sokkal később már saját szerzemények is születtek Nádas Zoltánnak köszönhetően.

2007-ben Oravecz Kristóf (Paddy And The Rats együttes frontembere) megírta a „Velem érezd” és a „Végre élek” című dalokat, amik ezzel egy időben videóklippel együtt meg is jelentek. Visszagondolva hangilag még nem voltam megérve ezekre a dalokra akkoriban. 2013-ban Szabó Gábor dalszerzővel (aki egyben a mai napig készíti a videóklipjeimet), elkészült első komolyabb klipem a „Kezdjük újra”. Azt hiszem, a 2014-ben

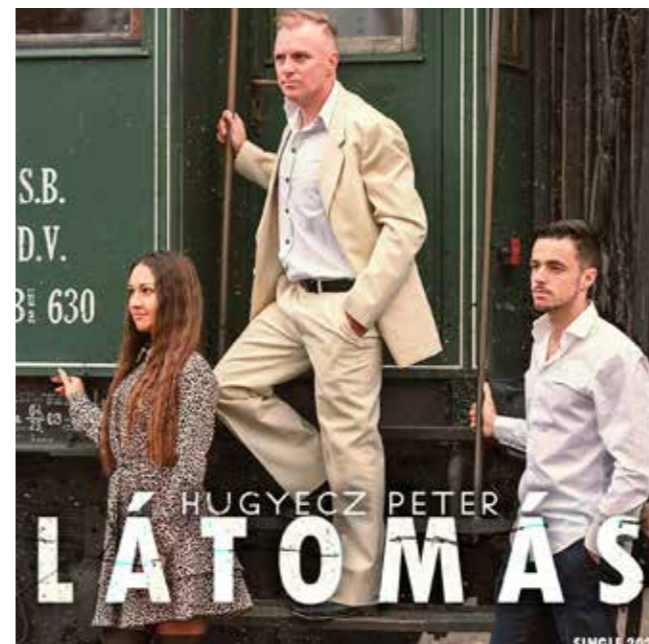
a „Menj el” című dalom hozta meg az igazi áttörést, mivel az eddigi legnézettebb dalom lett a YouTube-csatornámon. Jelen pillanatban 32 videóval rendelkezem, 3 nagylemezem pedig megjelent az összes digitális platformon.

### Melyek a kedvenc témáid, miből merítesz ihletet?

Leginkább szerelmes dalok jellemeznek, de természetesen a táncos dalok is a kedvenceim közé tartoznak. Fontos, hogy egy dal érzelmes legyen, amelyekben kifejezhetem magam. Szokták is mondani, hogy én nemcsak eléneklek a dalaim, hanem teljes beleéléssel át is tudom adni. Most nemrég megjelent a „Remény” című videóklipem is, amit anyák napjára időzítettünk, ezzel a szüleim előtt szerettem volna tisztelegni és egyúttal megemlékezni.

### Két hónappal ezelőtt egy újabb videóklippel jelentél meg, amit a Magyar Vasúttörténeti Parkban forgattatok. Tervezel a jövőben több vasúti témájú klipet készíteni?

Igen, megjelent a „Látomás” című új dalom és videóklipem, amit a Magyar Vasúttörténeti Parkban forgattunk egy régi vonaton. A régi időkben játszódik a felvétel, ahol egy



üzletembert alakítottam, aki épp vonattal utazik... Büszke vagyok erre a munkára, mert az egész klipet én rendeztem. Fontos megemlítenem, hogy a mostani dalaimhoz a szövegeket Csutorás Bánk írja. A dalok szövegeit mindig megbeszéljük, így elmondható, hogy belőlem is van egy kis darab a zenékben, azt gondolom így válik hitelessé. A „Körút” című duettünk hatalmas siker volt 2022 őszén. Természetesen szeretnénk majd a közeljövőben több vasúttal kapcsolatos témájú videóklipet is készíteni.

### Mikor kezdted tanítani?

Huszonöt éve kezdtem táncot oktatni Leckésen és Szobon. A tánc is ugyanolyan nagy szerelem számomra, mint a zene. Kísiskolásokat tanítok, nagyon nagy örömmel. Rendszerint járunk fellépésekre és versenyekre, sőt a gyerekek minden évben még a születésnapjukon is fellépnek.

### Hogy kerültél a MÁV-START-hoz?

Tizenegy éve kezdtem dolgozni a vasútnál. Szerettem volna egy olyan munkát, ami mellett tudom csinálni az éneklést és a hip-hop táncoktatást is. Azt gondolom, hogy a kommunikáció az erősségem, ezért úgy éreztem, hogy ezt a munkát nekem találták ki. A Kodolányi János Főiskolán végeztem intézményi kommunikátor szakon és az ott tanultakat hasznosítom ma is. Többször kaptam olyan visszajelzést, hogy olyan a munkavégzésem, mint aki már 25 éve dolgozik itt. Szerencsére kétszer is lehettem már mentor, ami mindig igazán jó érzéssel tölt el. Szerencsés vagyok, kedvelem a munkám!

### Mit szeretsz a legjobban a munkádban?

Igazából jó érzés emberek között dolgozni, jönni-menni, beszélni, mert folyton nyüzsgő ember vagyok. Hál' istennek az utasok is szeretnek engem, mivel igyekszem maximális tájé-

koztatást adni minden esetben. Szeretek olyan információkat átadni, ami által azt érzi az utas is, hogy egy komoly és megbízható munkaerő dolgozik itt a vasútnál, aki hitelesen képviseli a MÁV-START-ot. Jó viszonyt ápolok a kollégákkal is, és bizony a vonaton sok olyan barátságot kötöttem, ami sokkakkal azóta is tart, és már ezért is megérte. Azt gondolom, hogy nem mindegy, hogyan dolgozunk és milyen minőségben, hiszen ez egy hivatás is egyben számunkra.

### Jegyvizsgálóként hogyan tudod alkalmazni a kreativitásodat?

Sok olyan információt mondok el az utasoknak, ami tudom, hogy érinti őket. Például amikor 3 éve bejött a "Jégmadár Expressz" emeletes vonat (ami nyári szezonban Szobról indul Fonyódra), sokan tőlem tudták meg, hogy jár ez a vonat, mondhatni a pozitív reklámomnak köszönhetően. Többen azért jöttek ezzel a vonattal, mert jeleztem számukra, vagy mert velem akartak utazni. Nem véletlenül kapom meg a kollégáktól is, ha "Jégmadár", akkor az a Peti nevéhez fűződik, de ez persze nem baj...

Kozma Barbara





# Itt a FIP TIPP!

A vasutasok körében abszolút népszerű FIP utazási okmányokat érdemes időben kiváltani, hogy az egész családdal együtt utazhassunk vakációzni. Hogyan kell igényelni és hova utazhatunk? Erre most mind választ fogunk adni. A nyár már a nyakunkban, ezért bemutatunk pár úti célt is, hogy könnyebben megtervezhető legyen az utazás.

**Először is érdemes helyre tenni különböző információkat, mint például azt, hogy kik is jogosultak a FIP utazási kedvezményre?**

**Az alábbi társaságok munkavállalói jogosultak a FIP kedvezményre: MÁV Zrt.; MÁV-START Zrt.; MÁV FKG Kft.; MÁV VAGON Kft.; Záhony-Port Zrt.; MÁV SZK Zrt.; MÁV-HÉV Zrt.; MÁV KfV Kft.; MÁV Rail Tours Kft.**

Fontos, hogy csak érvényes vasúti utazási igazolvánnyal és legalább 1 éves munkavisztonnal rendelkező munkavállaló és családtagjai, valamint legalább 11 évig a cégcsoport

munkavállalójaként dolgozó nyugdíjas és családtagja jogosult a FIP kedvezményre.

FIP szabadjegyek és FIP igazolványok kiállítása, illetve érvényesítése 1. kocsiosztályra csak azoknak a munkavállalóknak lehetséges, akik belföldi vasúti utazási igazolványa 1. kocsiosztályra érvényes és legalább 20 év kedvezményre jogosító társaságnál eltöltött, folyamatos munkavisztonnal rendelkeznek, vagy a vasúti utazási igazolványuk sorszámja „9”-es számmal kezdődik.

## FIP-kisokos

**A FIP-kedvezmény lehet:**

- az alábbi táblázatban meghatározottak alapján egyszeri díjmentes (kivételek a munkavállaló részére évente 3 db szlovák és cseh) szelvény és/vagy
- korlátlan számú és viszonylatú FIP-tagvasútra érvényes 50%-os nemzetközi menetjegy váltására jogosító éves érvényességű FIP-igazolvány.

**Jó, ha tudod!**

- A FIP-szelvény a rajta megjelölt érvényesség kezdetétől számított 3 hónapig érvényes. Ez alól kivétel a december havi érvényesség kezdetű szelvény, mely a következő év március 31-ig használható fel utazásra.
- Egyes szolgáltatók a díjmentes FIP-szelvény használatát korlátozhatják.

## Nemzetközi utazási okmányok munkavállalói igénylésének folyamata

**Mi a különbség a szabadjegyet és a FIP-igazolvány között?**

A szabadjegyet (díjmentes utazásra szolgál) a táblázatban meghatározott fix daramszámban igényelhető, míg a FIP-igazolványt évente egyszer kell érvényesíteni és korlátlan db számban váltható az alapján 50 % nemzetközi menetjegy.

A FIP-szabadjegyet, FIP-igazolványt igényelni, az erre a célra szolgáló jegyigényléssel lehet a területileg illetékes Humán Ügyfélszolgálati Irodájánál. Figyelem, a FIP-utazási okmányt a tervezett utazás előtt legkésőbb 30 nappal kell megigényelni. A szabadjegy ára 600 Ft/fő/vasúttársaság, a FIP-igazolvány térítési díja: 2000 Ft/fő, melyet vasúti személypénztárban kell befizetni.

**Figyeljünk a részletekre!**

A FIP-tagvasutaknak egységesen a következő felhasználási feltételeket kell alkalmazniuk a vasutasok és igényjogosult hozzátartozóik FIP-kedvezményrel történő nemzetközi utazásánál:

- FIP-igazolvány igénybevételével történő kedvezményes menetjegy váltásakor a jegypénztárban a FIP-igazolvány tulajdonosának fényképes, határátlépéshez szükséges, személyazonosításra alkalmas igazolvánnyal (pl: útlevél, személyazonosító igazolvány) kell igazolnia magát.
- Jegyvizsgálatkor a FIP-igazolvány alapján váltott kedvezményes menetjeggyel és a FIP-szabadjeggyel utazók

kötelesek fényképes, határátlépéshez szükséges, személyazonosításra alkalmas igazolvánnyal (pl.: útlevél, személyazonosító igazolvány) igazolni magukat. A személyazonosság igazolásának megtagadása esetén az utast jegynélküli utasnak tekintik.

**Hova érdemes a nyáron utazni?**

1. Vár ránk Horvátország! Irány az Adria, és kezdje el pihenését már utazás közben, akár az Adria InterCityvel, akár a Retró Isztria expressz vonattal utazva!
2. Ismerje meg Kolozsvárt, Erdély történelmi központját, Mátyás király szülővárosát a Corona és Hargita InterCitykel.
3. Kassa ideális úti cél egy hétvégi kiruccanásra! Szlovákia második legnagyobb városába naponta 7 Hernád InterCity indul, és mindössze 3,5 óra vonatútnyira található Budapestről.
4. Csupán 4 óra vonatútra található Brno, egy csodaszép cseh város, amit még nem ért el a turistaáradat, ide a Hungária és a Metropolitan EuroCitykel juthatunk el!
5. Utazzon Berlinbe, Európa egyik legizgalmasabb fővárosába a Hungária EuroCityvel vagy a Metropol EuroNighttal! Németország egyik legtrendibb metropoliszában a történelem „élő” diszletei között sétálva fedezhető fel a múlt és a jelen.

Köszönjük a segítséget a MÁV-START Díjnyújtás és értékesítés-menedzsment csapatának!

Kozma Barbara

## FIP-ben részes szállítók és kedvezményeik

# KEDVEZMÉNYEK

FIP-tagvasút rövidített neve	FI- tag neve	Kedvezményre jogosultság mértéke					
		Tényleges dolgozó			Nyugdíjas		
		saját %	házas társ %	gyerek %	saját %	házas társ %	gyerek %
BDZ	Bolgár Államvasutak	100	100	100	100	100	100
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Vasút	100	50	50	50	50	50
ČD	Cseh Vasutak	3x100	100	100	100	100	100
CFL	Luxemburgi Vasutak	100	100	100	50	50	50
CFR	Román Vasutak	100	100	100	100	100	100
CIE	Ír vasutak	100	50	50	50	50	50
CP	Portugál Vasutak Társasága	100	100	100	100	100	100
DB	Német Szövetségi Vasutak	100	50	50	50	50	50
DSB	Dán Államvasutak	100	50	50	50	50	50
EIL	Eurostar (Párizs-London)	50	50	50	50	50	50
Euskotren	Eusko Trenbideak-Bilbao	100	50	50	50	50	50
FS	Olasz Államvasutak	100	100	100	100	100	100
GBNR (ATOC)	Angol Vasutak	100	50	50	50	50	50
HŽ	Horvát Vasutak	100	100	100	100	100	100
KD	Dolnoslaskie Vasút-Legnica	100	50	50	50	50	50
KS	Slaskie Vasút-Katowice	100	50	50	50	50	50
KW	Wielkopolskie Vasút-Poznan	100	50	50	50	50	50
LKA	Lodzi Regionális Vasút-Lodz	100	50	50	50	50	50
MÁV	Magyar Államvasutak Zrt.	100	100	100	100	100	100
NIR	Észak-ír Vasutak	100	50	50	50	50	50
NS	Holland Vasutak Nemzeti Vállalata	100	100	100	100	100	100
ÖBB	Osztrák Szövetségi Vasutak	100	100	100	100	50	50
PKP	Lengyel Államvasutak	100	100	100	50	50	50
RENFE	Spanyol Nemzeti Vasutak	100	50	50	50	50	50
SBB/CFE	Svájci Szövetségi Vasutak	100	50	50	50	50	50
SNCB	Belga Vasutak Nemzeti Társasága	100	100	100	50	50	50
SNCF	Francia Vasutak Nemzeti Társasága	100	50	50	50	50	50
SP	Svájci Magánvasút	100	50	50	50	50	50
SV	Szerb Vasutak	100	100	100	100	100	100
SŽ	Szlovén Vasutak	100	100	100	100	100	100
THI	THI Factory SA (Thalys)	50	50	50	50	50	50
TRAINOSE	Görög Vasutak	100	100	100	100	50	50
VR	Finn Államvasutak	100	50	50	50	50	50
VY(NSB)	Norvég Államvasutak	100	50	50	50	50	50
ŽFBH	Bosznia-Hercegovina Vasútja	50	50	50	50	50	50
ŽPCG	Montenegró Vasútja	100	100	100	100	100	100
ŽRS	Bosnyák Szerb Köztársaság Vasútja	50	50	50	50	50	50
ZRSM (MZ-T)	Észak-macedón Köztársaság Vasútjai	100	100	100	100	100	100
ŽSR	Szlovák Köztársaság Vasútjai	3x1000	100	100	100	100	100
<b>Hajózási társaságok</b>							
Attica	Attica Group Hajózási Társaság	50	50	50	50	50	50
BSB	Bodeni Hajózási Társaság	100	50	50	50	50	50
SLL	Stena Line Limited Hajózási Társaság	100	100	100	50	50	50
StL	Stena Line BV Hoek van Holland-Harwich Hajózási Társaság	100	50	50	50	50	50



# Somogyország kincse díjjal és felújított kocsikkal gazdagodott a Balatonfenyvesi kisvasút



**2023-ban a Balatonfenyvesi kisvasútnak ítélte oda a Somogyország Kincse díjat Somogy Vármegye Közgyűlése. Június 14-én Balatonfenyves önkormányzata és a MÁV-START ünnepélyesen felavatta a kisvasútnak adományozott díj emléktábláját, amely a balatonfenyvesi állomás várótermében kapott helyett. Ennek alkalmából Lombár Gábor, Balatonfenyves polgármestere, illetve Gallovich Gusztáv, a Pécs TSZVI igazgatója is kiemelte a kisvasút jelentőségét, valamint a térségben betöltött turisztikai szerepét. A megtisztelő elismerés mellett azonban idén más okból is van ok az ünneplésre. Itt mutatták be azt a két felújított nyitott peronos személykocsit, és két, szintén felújított kerékpárszállító kocsit, melyek korábban a kecskeméti kisvasúton közlekedtek, és a Szolnoki Járműjavítóban teljes körű felújításon estek át. Ez alkalmából a MÁV-START a helyi kisiskolásokat látta elsőként vendégül, hiszen hivatalosan csak június 15-étől álltak forgalomba az új kocsik.**

Az Örökségünk – Somogyország Kincse címet 2004 óta minden évben vízkeresztkor Somogy Vármegye Közgyűlése adományozza, amelyre a térséghez köthető épített, természeti és kulturális értékek, illetve teljesítmények nevezhetők be. A MÁV-START egyetlen kisvasútja, amely egyben idegenforgalmi látványosság is, évről évre egyre népszerűbb. Ez nagyban köszönhető a Balaton turisztikai vonzerejének, hiszen a Nagy-Berek a Balaton déli partjának egy különösen

szép vidéke, mely remek helyszín azok számára, akik egy tó környéki kirándulásra vágnak. A nyári időszakban a zsúfolt tópartról rengeteg család vág neki, hogy felfedezze a térség természetközeli látnivalóit és programlehetőségeit. Fontos fejlesztés volt a csisztafürdői szakasz újjáépítése a kisvasút életében, amely 2021-ben készült el, 20 évnyi üzemszünet után. A kedvelt gyógyfürdőhöz vezető nyomvonalon a pályát teljes hosszában újjáépítette a MÁV, így a Balatontól

kellemes vonatozással közelíthető meg a híres buzsáki pihenőhely. A csisztafürdői vonal újraindításával ismét elérhetővé vált vasúton a közkedvelt csiszta gyógyfürdő, a vonatközlekedés mind a téli, mind a nyári időszakban a gyógyfürdő nyitvatartásához igazodik. Az utazási kedvet az is növeli, hogy az Imremajori kézműves piacra sok látogató a kisvasúttal jut el, mely úti cél az újraindítás óta duplaannyi vonattal érhető el. Ezenkívül az utóbbi időben jelentősen növekedett a természetjáró utasok száma is, akik a kisvasútról kívánják a bereki táj szépségét megcsodálni. 2022. február 11-én pedig átadták a balatonfenyvesi végállomás felújított épületét, valamint az Imremajornál és Csisztafürdőnél emelt új épületeket is.

A kisvasút hosszú történelmi múltra tekint vissza, hiszen 2020-ban ünnepeltük a nagybereki tájakat bejáró vonal átadásának 70. évfordulóját. Az eredetileg gazdasági vasútnak épült vonalon mára a személyszállítás az egyeduralgó: nyáron igen jelentős a balatoni kirándulóforgalom, de a somogyszentpáliak és imremajoriak számára a közösségi közlekedést is ezek a kisvonatok jelentik.

2023. június 15-től forgalomba álltak a Szolnoki Járműjavítóban felújított, korábban a kecskeméti kisvasúton szolgált kocsik, köztük kettő nyitott peronos és kettő kerékpárszállító kocsi, így már hosszabb szerelvényekkel közlekednek a járatok, valamint a kisvasút mindkét vonalán elérhetővé vált a kerékpárszállítás az utasok számára.

Évről évre látványosan emelkedik a Balatonfenyvesi Kisvasúton az utasforgalom: 2018-ban 42 ezer, 2019-ben 46 ezer, 2020-ban a járvány ellenére közel 45 ezer, 2021-ben csaknem 60 ezer (csisztai vonal: 26 608, somogyszentpáli: 33 342), 2022-ben 106 ezer utas vette igénybe a kisvasút vonatjaraival. A legtöbben a nyári turisztikai időszakba utaznak a kisvasút járatain. Ám az utasforgalom már idén május végéig meghaladta a tavalyi időszakot: a két vonalon összesen 6730-an, míg 2022-ben május végéig 5673-an utaztak. A nyári szezonban napi 300-400 utas is megfordul a kisvasúton, míg a téli időszakban jelentősen kevesebben utaznak, és a somogyszentpáli vonalat használják többen, főként hivatásforgalomra.



A MÁV-START számára kiemelten fontos a fenntartható vasúti turizmus fellendítése, ezért szívesen csatlakozik minden olyan kezdeményezéshez, ahol a zöldközlekedés és a környezeti nevelés is összefonódik. Ennek jegyében tavaly egy mesekönyv is megjelent Berci és a Balatonfenyvesi kisvasút címmel, amely a környezetvédelem különböző témaköreit a legkisebbek számára is befogadható módon járja körül. Remélhetőleg a mesekönyvet forgatva még többen kapnak majd kedvet az élményvonatozáshoz, illetve az új utasok is már régi ismerősként üdvözölhetik Balatonfenyvesi kisvasút szerelvényeit.

Talán sokan nem tudják, hogy a Balatonfenyvesi Kisvasút az ország egyetlen olyan kisvasútja, amellyel az év összes napján menetrend szerint utazhatunk. A nyári főszezonban mindennap 6-6 pár vonat indul mind Somogyszentpál, mind Csisztafürdő irányába. Ez egyben azt is jelenti, hogy Imremajor elágazó állomásig összesen 12 pár vonat közlekedik naponta. Az oda-vissza bő egyórás vonatozás kellemes kapcsolódást nyújt felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt.

A kisvasút a helyi diákok, óvodások körében is rendkívül népszerű. A minden év szeptember első szombatján megrendezett Kisvasút napján már hagyományosan színes programokkal várják a helyi önkormányzatok és a MÁV-START Balatonfenyvesen, Buzsákon és Somogyszentpálon a gyerekeket. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján természetesen a vonatozás mellett a legnépszerűbb programelemek a mozdonyvezető-avatás és a hajtányozás voltak, de a műhelyben is szívesen ellesték a kulisszatitkokat kicsik és nagyok egyaránt.

A Balatonfenyvesi Kisvasúton regionális díjszabás van érvényben, de a Balaton24 és Balaton72 napijegyekkel, valamint Somogy vármegyebérlettel és országbérlettel is lehet vele utazni. Az alsó tagozatos diákok pedig az iskolai szünetekben a Kajla-útlevelükkel díjmentesen járhatják be a Nagy-berek tájait.

Völgyi Katalin



# Újra retróláz a Balaton-parton

Július 8-án és 9-én rendezik az idei év első balatoni retró hétvégéjét. A hagyománnyá vált rendezvény-sorozat ezúttal is számos újdonságot tartogat a kilátogató vasútbarátok számára.



Korábbi hétvégéken még nem látott különleges személykocsik és mozdonyok mellett különös figyelmet kapnak ezúttal az üzembe állásuknak 60. évfordulóját ünneplő M61-es Nohab mozdonyok, amelyekkel a retró hétvégéken kívül a többi nyári hétvégéken is találkozhatunk a Csabai Tekergő és a Kék Hullám vonatok élén. A Balaton-parti vasútvonalakon szintén forgalomba álltak az idei évben 50 éves klasszikus M41-es Csörgők, retró Szergejek, a MÁV Rail Tours ABbmot motorkocsija, valamint mindemellett a legendás 424-es gőzmozdony. Különböző korokat idéző autentikus szerelvények színesítik majd a 29-es és 26-os vasútvonalakat. A 60-as éveket idéző olajzöld személyvonat és indigókék vékony csíkos gyorsvonat mellett a 80-as, 90-es és 2000-es éveket idéző "telikék" személy- és "vastagcsíkos" gyorsvonati kocsik is forgalomba állnak korban és hozzáillő mozdonyokkal. A Kék Hullám Inter-City vonatokban a komfortkocsi szolgáltatásait, valamint az étkezőkocsiban az idén 75 éves Utasellátó retró kínálatát próbálhatják ki az utasok.

A rendezvény programelemei itt nem érnek véget, földtől elrugaszkodott újdonságokkal is kedveskednek az

érdeklődőknek. A Goldtimer Alapítvánnyal közös szervezésben, a vasúti programokhoz igazodva retró repülésre is utazási lehetőség nyílik az egykoron MALÉV-hoz tartozó Li-2 típusú légcsváros repülőgépén. Az idén 74 éves HA-LIX lajstromjelű gép a világ utolsó üzemelő példánya a sorozatnak. A hétvége során Szentkirályszabadja és Sármellék közötti járatokon, valamint Sármellekről induló sétarepüléseken csodálhatják utasaink a Balatont, valamint a partján közlekedő alkalmi vonatokat. A járatok fedélzetén a cateringet az Utasellátó biztosítja, akárcsak a 60-as években. A járművek palettáját tovább bővítik a Volánbusz jóvoltából közlekedő retró autóbuszok, melyek Keszthely és Sármellék, valamint Balatonalmádi és Szentkirályszabadja között biztosítják a vasúti és légi közlekedés közti átszállást.

Aki esetleg lemaradna a júliusi balatoni retró hétvégéről, ők augusztus 26–27. között pótolhatják az élményt, ahol szintén különlegességekkel készülnek az érdeklődők számára.

Molnár Zsolt  
Fotó: Szalai Dominik András





## KÖZÖS FELELŐSSÉGÜNK A MEGFELELŐ SZEMLÉLET ÉS KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK KIALAKÍTÁSA

**Az üvegházhatású gázok kibocsátásának negyedéért a közlekedés felelős. Kiemelten fontos, hogy a közösségi közlekedés – amely környezetbarát megoldást jelent az egyéni utazással szemben – versenyképes alternatíva legyen. Idén is számos, ehhez köthető jó kezdeményezésben vettünk részt. Csatlakoztunk a Fenntarthatósági Témahéthez, folytattuk a MÁV-VOLÁN-csoport Közösen, zölden országjáró kampányát, a Bringás Reggeli vendégül láttuk a két keréken munkába indulókat. A GreenTech Szakkiállítás és Konferencián pedig a Volánbusz standján az alternatív meghajtású járművekre fektettük a hangsúlyt, a kerekasztal-beszélgetéseken pedig a zöld közlekedésé és a hidrogénüzemű járművéké volt a főszerep.**

A környezetbarát közlekedési szokások tudatos alakítását nem lehet elég korán elkezdni. A Fenntarthatósági Témahét keretében a MÁV-VOLÁN-csoport kollégái is ellátogattak önkéntes óraadóként iskolákba, ahol a zöld közlekedés fontosságára hívták fel a diákok figyelmét. Összeállításunkban összegeztük tapasztalataikat, továbbá körbejártuk a fenntarthatósági nevelés jelentőségét.

**Olyan generáció nő fel, akikre lehet építeni**

**Pumb Szabolccsal, a MÁV-START teljesítménymenedzser vezetőjével és dr. Molnár Gergellyel, a MÁV-START Üzlet- és szolgáltatásfejlesztési igazgatóságának szakmai titkárával beszélgettünk.**

**A Fenntarthatósági Témahét egy hét az évben. Mit lehet elérni egy-egy önkéntes órával, van-e bármilyen hatása?**

**P. Sz.:** A mai gyerekek számos információval rendelkeznek erről a témáról, része az életüknek. Összegezni, kiegészíteni viszont folyamatosan lehet és kell is. Én ötödikes osztályban tartottam órát 40 diáknak. Volt, akit nagyon érdekelt, volt, aki kevésbé volt nyitott ilyen témájú beszélgetésre. Ennek ellenére úgy gondolom, hogy minden egyes alkalom lehetőséget teremt arra, hogy utána otthon is előhozzák ezt a témát. Előadásomban a közlekedést hangsúlyoztam, ha tehetik, akkor ne autóval közlekedjenek, hanem menjenek biciklivel, vonattal vagy busszal. Ezért színesítettem egy kis járműtörténettel is.

**M. G.:** 3 órát is tartottam hatodikos, kilencedikes és végzős osztályban, összesen 80 diáknak, Budapesten és Kecskeméten. Azt tapasztaltam, hogy nagyon is érdekli őket ez a téma. Valószínű, hogy bőségesen hallottak már fenntarthatósági kérdésekről az iskolában, viszont azzal kapcsolatban jóval kevésbé tájékozottak, miként járul ehhez hozzá a közlekedés. Látszott, hogy néhány alapfogalmat érdemes tisztázni, illetve az, hogy a közlekedés sokkal jobban átjárja a mindennapokat és sokkal összetettebb, mint gondolnánk.

**Hogyan építették fel az órát?**

**P. Sz.:** Az volt a cél, hogy a vasutat közelebb hozzam hozzájuk. Az iskola, ahol az előadást tartottam, egy vasútállomás közelében található. A Kajlát ismerték a diákok, ugyanakkor a vasutat többen használják a városi közösségi közlekedés eszközeként is. Ezért sokat beszéltem a járművekről, a járműpark fejlődéséről egészen a gőzösök koráig visszanyúlóan, ami a kor technikai színvonalának fontos tényezője volt. A vasút legfőbb vívmánya mégis az, hogy tömegeket tud elszállítani, így arra buzdítottam őket, hogy lehetőségük szerint használják ezeket a járműveket.

**M. G.:** A fővárosiaknál főleg a forgalom nagysága, élıhetőség, zajhatás, környezeti externáliák témát jártam körbe, azt, hogy hányan halnak meg egy évben balesetben vagy szenvednek emiatt mentális betegségben. Kecskeméten főleg a klímahatásokról beszélünk. A Kiskunság homokos tájain még az ő

életükben előfordulhat, hogy a mezőgazdaság ellehetetlenül, az élelmiszer- és ivóvízellátás a mai formájában megszűnik, a vízdíjak drasztikusan megemelkednek. Azt próbáltam erősíteni, hogy minden utazás egy döntés legyen.

**Hogyan válhat a környezettudatosság fontos szemponttá a diákok körében, amikor arról döntenek, mivel utazzanak?**

**P. Sz.:** Azt kell erősíteni, hogy csak akkor közlekedjenek gépjárművel, ha nincs más lehetőségük, bár gyerekek esetében iskolába menet ez a döntés jórészt a szülők kezében van. Motiválni kell az embereket, hogy átüljenek közösségi közlekedésre, és nem feltétlenül csak azért, hogy olcsóbb legyen. Sokszor azt tapasztalom, hogy még a 10 perces sétaútra lévő iskolába is autóval viszik a gyerekeket.

**M. G.:** Pedig sokszor a gyerekeknek sem jó az állandó autózás. Nemcsak nem mozognak, hanem kínos is az osztálytársak előtt, hogy 14 évesen még mindig a szülő viszi kocsival. Bízom abban, hogy a gyerekeknek egyre fontosabb lesz ez a döntés, mert nagyon más lehetőség nincs a környezet megóvására. Szerintem észérvekkel kell hatni az emberekre és trendivé kell tenni a közösségi közlekedést.

**Mit tapasztaltál, milyen benyomásokat szereztek a diákok a vonatozás kapcsán?**

**P. Sz.:** Vegyes, aki kevesebbet utazik, az inkább kirándulásnak tartja. Ha a szülők nem negatívan állnak hozzá, akkor ez egy jó móka. Ha mindennapos az ingázás, és azt tapasztalják, hogy zsúfolt, koszos, pontatlan a vonat, akkor sokkal kedvezőtlenebbül viszonyulnak hozzá.

**M. G.:** A fővárosi diákok mindössze 15-20%-a ült idén vonaton. Kecskeméten viszont bőven 50% fölött volt azok aránya, akik naponta ingáznak suliba, így sokkal inkább a hétköznapi része. Érzékelik a fejlődést is, a késést utálják, de kellemes közegként élük meg. Elmondásuk szerint a busznál jobb, jobban lehet bandázni. Kezdi újra felfedezni a vonatozást. Az innovációkra is érzékenyek, de nem vetik meg a retró járműveket sem.

**Milyen hozadéka volt számotokra az önkéntes óráknak?**

**P. Sz.:** A prezentáció összeállítása alaposan elgondolkasztott, hogy mi lehet ennek a korosztálynak érdekes, hogyan tud-

nak aktív résztvevőkké válni és főleg milyen előzetes tudásra lehet támaszkodni.

**M. G.:** Megerősödött bennem, hogy egy olyan generáció nő fel, amellyel partnerséget lehet vállalni fenntarthatóság tekintetében, lehet rájuk építeni.

A kollégákkal készült teljes terjedelmű interjú a vasutasmagazin.hu oldalon olvasható.

Völgyi Katalin

### Zöld közlekedés az utakon

A Fenntarthatósági Témahéten a Volánbusz önkéntes óraadói idén a Kommunikációs igazgatóság kollégái, Schvéd-Trecsek Éva és Törzsök Márk voltak. Érdekes interaktív tanóra keretében beszélgettek az általános iskolás diákokkal a közösségi közlekedésről, a közlekedés fenntarthatóságának fontosságáról.

Schvéd-Trecsek Éva Dunakeszin egymást követő 5 előadást tartott a 3-5. osztályos diákok részére egy új beszerzésű alternatív, CNG-meghajtású MAN Lion's City 12 G-típusú autóbuszon. Az előadás érintette a különböző egyéni, és közösségi közlekedési járművek egy főre jutó károsanyag-kibocsátását, a közösségi közlekedés eszközeinek fontosságát. A gyerekeket érdekelték a technológiai újdonságok, az új, környezetbarát meghajtási lehetőségek (mint elektromosság, földgáz és hidrogén) és a különböző kombinált és alternatív eljutási lehetőségek is, mint kerékpár, roller, görkorcsolya.

Törzsök Márk a szigetvári iskolában mintegy 50 fő 5-6. osztályos tanuló részére tartott interaktív tantermi előadást környezetünk védelmének fontosságáról, autózás helyett a közösségi közlekedés választásának földünkre gyakorolt kedvező hatásáról. A prezentációt követően bemutatott egy új beszerzésű, Euro 6-os motorral szerelt alacsony károsanyag-kibocsátású autóbuszt. A járművön közlekedésbiztonsági témában hallgathattak meg egy rövid előadást a diákok.

A Volánbusz munkatársai mindkét helyszínen bemutatták vállalatcsoportunk zöld vállalásait és törekvéseit, új járműbeszerzéseiket. A Szigetváron és Dunakeszin található általános iskolák 160 tanulója körében is nagy sikert arattak a járműdemonstrációval színesített tanórák.





# Egyértelmű siker volt a Múzeumok Éjszakája



Miskolc-Tiszai Rendelkező központ

Varázslatos este, felejthetetlen élmények, tartalmas programok. Ilyen volt a 21. Múzeumok Éjszakája. Az abszolút trendfaktorba tartozó eseményhez természetesen a MÁV-VOLÁN-csoport is csatlakozott mint minden évben. Miről is szól a Múzeumok Éjszakája? Kaland, élmény és izgalom kicsiknek és nagyoknak egyaránt! Az a bizonyos éjszaka, amikor minden életre kel. Ahogy a korábbi években, úgy ebben az évben is munkatársaink tárlatvezetésekkel, interaktív eseményekkel, családi programokkal, valamint számos meglepetéssel készültek arra, hogy felejthetlenné tegyék ezt a varázslatos nyárestét.



Domaszék Vasúti Múzeum –Tárlatvezetés



Dombóvár – Múzeum megálló



MÁV PTI Szombathely



Szeged – MÁV palota



MÁV-START JBI Szeged Szentesi Telephely Vasúttörténeti Alapítvány



MÁV VAGON – Székesfehérvár, Területi Központ



MÁV VAGON – Szolnoki Területi Központ



MÁV – PTI Szombathely – A vasúti múzeum



Szeged – MÁV palota



## Idén is közel kétszáz gyermekvasutast avattak

Június 10-én tartották a budapesti Gyermekvasúton a 2022/2023. tanévben tanfolyamot elvégző gyerekek avatási ünnepségét. A budai hegyekben kanyargó kisvasút idén jubileumát is ünnepli: 75 éve szállítja a kirándulókat, a szolgálatot 10-14 éves kisvasutasok látják el.



Június második szombatján 180 ifjú gyermekvasutas tett fogadalmat a hűvösvölgyi végállomáson. A tanév alatt összesen és tavasszal is indult egy-egy négy hónapos tanfolyam, ahol a vasutasszakma alapjaival és a környék nevezetességeivel ismerkedhettek meg a gyerekek, majd a sikeres vizsgákat követően szolgálatba állhattak. A Gyermekvasút egyre növekvő népszerűségét jól mutatja, hogy az előző és a most záruló tanévben is rekordszámú gyermekvasutast avathattak fel, a képzésekre az elmúlt években már túljelentkezés is van, ami azelőtt évtizedek óta elképzelhetetlen volt. Az avatási ünnepségen az ifjú vasutasokat Pafféri Zoltán vezérigazgató fogadta gyermekvasutassá a MÁV nevében. Beszédében elmondta, hogy a vasúttársaság az elmúlt években saját forrásból valósította meg két állomás rekonstrukcióját és a hűvösvölgyi tábor újjáépítését, továbbá a jövőben is folytatódik a kisvasút járműveinek és állomásainak felújítása, a sorban a János-hegyi állomás és a Széchenyi-hegyi végállomás következhet. Besztercán Kornél, a Gyermekvasút vezetője köszöntőjében kiemelte, hogy a kisvasútnak milyen nagy szerepe van a közlekedési szakemberek utánpótlás-ne-

velésében és az itt töltött évek a pajtások legszebb, legélménydúsabb gyermekeivé válnak. Kitüntették azt az ötven ifjú gyermekvasutast, akik kitűnő eredménnyel végezték el az idei képzést.

A következő gyermekvasutas-tanfolyam október elején indul, szeptember elejétől lehet jelentkezni a Gyermekvasút honlapján történő regisztrációval. A négy hónapos képzés heti egynapos elfoglaltsággal jár, mely vagy a péntek délutáni elméleti képzést jelenti a Baross Gábor Oktatási Központ Luther utcai épületében, vagy a hétvége egyik egész napját töltik a tanulók a budai hegyekben, ilyenkor az elméleti órákon kívül helyszíni bemutatók vannak, illetve a környék kedvelt kirándulóútvonalait, nevezetességeit is bejárják a gyerekek. A tanfolyam végén vizsgákat kell tenni az alapvető ismeretekből, öt tantárgyból: vasúti jelzések, vasúti forgalom, távközlő és biztosítóberendezések, kereskedelem, helyismeret – majd a sikeres vizsgák után jöhetnek a szolgálatok: az első 5 tanulószolgálatot az önálló szolgálatok követik.



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, Csillebérc (Úttörőváros) és Virág völgy (Előre) állomás, a vonatforgalom 1948. július 31-én indult meg. A kerek évfordulóra, illetve a legelső vonat indulására emlékezve idén július 31-én is családi programokkal és járműbemutatóval készülnek majd a Széchenyi-hegyi végállomáson, a részletekkel kapcsolatban érdemes figyelni a Gyermekvasút honlapját.

Az 1948-as kezdet után az építkezés további két szakasszal folytatódott, a teljes vonalat 1950. augusztus 20-án adták át Hűvösvölgyben. Az Úttörővasút-Gyermekvasút 75 éves fennállása alatt mintegy 16 ezren szolgáltak kisvasutasként a vonalon.

A budapesti Gyermekvasút közel 12 kilométeres hosszával 2015-ben bekerült a Guinness-rekordok Könyvébe, mint a világon a leghosszabb olyan vasútvonal, ahol a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot 10-14 éves korú gyermekek látják el. A Budai-hegység közkedvelt kirándulóhelyeit összekötő kisvasúton egész évben járnak a vonatok. A gyermekvasutasok aktuális létszáma mindig a nyári időszakban a legnagyobb, ilyenkor már szolgálatba állnak a tavaszi tanfolyammal érkező legfiatalabbak, de még ugyancsak szolgálhatnak a nyolcadikosok, akik augusztus végén ballagnak el. Idén a nyári időszakban így mintegy hétszáz gyerek váltja egymást a szolgálatban.

Nyáron munkanapokon óránként, hétvégén 40-50 percenként indulnak a vonatok, az üzemidő is hosszabb: az első járat Hűvösvölgyből mindennap 8:45-kor indul, az utolsó Széchenyi-hegyről

munkanapokon 18:03-kor, hétvégén 18:45-kor. A menetrendben előre meghirdetett napokon nosztalgiajáratok is forgalomba állnak, valamint minden nyári hónapban egyszer Panoráma expresszt indítanak, ami a Hárs-hegyi panorámaívben megállva páratlan kilátást biztosít a nyáresti fővárosra. Ezek az alkonyatban közlekedő különvonatok immár harmadik éve kedvelt járatai a nyári időszaknak.

Váczai Viktor

### Kisvasutas kirándulás a fővárosban

Járd be a Gyermekvasút Szépjuhászné és Széchenyi-hegy állomások közötti déli szakaszát egy könnyed, két órát felölölő túrán, amely során csodálatos kilátásokban lehet részed! Az erdei kirándulást többféleképp kombinálhatod a kisvasutazással: Hűvösvölgyből elvonatozhatsz a Szépjuhászné állomásig, a kiindulóponton, ahonnan egészen a Széchenyi-hegy állomásig gyalogolhatsz, vagy indulhatsz gyalog a Széchenyi-hegytől, és a Szépjuhásznénál vonatra pattanhatsz.

Bármi is legyen az irány, a 6,5 kilométeres útvonalon páratlan kilátópontok, lélegzetelállító panorámák, erdei játszóterek és kegyhelyek várnak!

**Túratípus:** gyalogos vonalra

**Nehézség:** közepes

**Táv:** 5,7 km

**Időtartam:** 2 óra

**Szintemelkedés:** 70 m





## Tisztelt Hölgyem/Uram!

Ezúton szeretném megköszönni vezető jegyvizsgáló kolléganőjük maximális segítőkész munkáját.

2023. június 15-én utaztam Kaposvárról Fonyódra a 9608. sz. Helikon InterRégió vonattal. Forgalmi okok miatt a vonat Kaposvár állomásról 13 perc késéssel indult, ami miatt Fonyód állomáson menetrend szerint lekéstem volna a Budapest felé közlekedő 861. sz. Balaton InterCity vonatot.

A kolléganő a tőle telhető legnagyobb szakértelemmel és segítséggel készségesen a rendelkezésemre állt, így emiatt Fonyód állomáson sikerült elérnem az átszállást Budapest felé.

**Még egyszer nagyon szépen köszönöm munkatársuk segítségét, bízom benne, eljut hozzá köszönetem.**

## Tisztelt MÁV Vezérigazgatóság!

A Békéscsabai Petőfi Utcai Általános Iskola felső tagozatos diákjai és tanárai nevében szeretném kifejezni köszönetünket azért, hogy 2023. május 25-én 336 fős csoportunk számára remek utazási feltételeket nyújtottak azzal, hogy 5 fecske kocsit biztosítottak részünkre a Békéscsaba–Budapest közötti útvonalon a reggel 7 óra 20 perckor induló Békés IC-n, majd visszafele is 16 óra 10-kor.

Szeretném kiemelni, hogy évek óta rengeteg segítséget kapunk csoportos utazásaink szervezésében a békéscsabai Andrassy úti MÁV Menetjegyiroda munkatársaitól, külön köszönetet mondanék Megyeri Anna munkatársuknak, aki szívvel-lélekkel teljesíti a kéréseinket, rendkívül alapos munkát végez. Hálás szívvel gondolunk Rá egy-egy jól sikerült vonatprogramunk után.

**Munkájukhoz jó egészséget, sok elismerést kívánok! Üdvözlettel: V Zsuzsanna mk.-vezető**

## Kedves MÁV Ügyfélszolgálat!

Sok rossz tapasztalat után egy számomra, számunkra nagyon pozitív tapasztalatot szeretnék megosztani Önökkel!

Zánka Gyermekvárosról utaztunk haza Bajára. Több száz gyerek várt a vonatra a szakadó esőben. A vonat több mint fél órát késett. Zsúfolt, levegőtlen fülkékben utaztunk Székesfehérvárig, állva, ülve kinek mi jutott.

A leszállás után szerencsére az eredeti 2 órás várakozás már csak egy órára fogyott a további késések miatt. Mi vártunk türelmesen. Mikor elérkezett a mi indulási időnk, átkaszálódunk a kerekes bőröndökkel a lépcsős feljárókon és vártunk a peronon. Ekkor tudtuk meg, hogy a vonat, illetve a mozdony elromlott, amivel indultunk volna haza Bajára, fáradtan, izzadtan. Hogy mi az eddig leírtakban a pozitív tapasztalat, amit a levél elején írtam?

Mészáros Norbertnek hívják.

Az első ember volt az egész úton, aki nem a kezét tárta szét, hogy ez van, és hagyott ott közel 40 gyereket ebben az állapotban a sors kezére bízva a megoldást.

Intézkedett és csodás hírt közölt velünk. Szálljunk fel az előttünk álló vonatra és nyugodjunk meg, nemsokára indulunk. Embersége, problémamegoldása mellett nem szeretnénk csak úgy elmenni.

Szeretném megköszönni a segítségét, amivel a gyerekeknek és természetesen nekünk is nagy örömet okozott. A családok mosolyogva tudták megölelni gyermekeiket (még így is fél óra késéssel) Baján.

## Tisztelt Cím!

2023. 06. 02-án osztályommal Siófokra kirándultunk. Tanulóim mind egyike SNI- vagy BTMn-problémával küzd. Siófok állomáson megvásároltam jegyeinket 16.10 körül, majd az éhes, szomjas, fáradt gyerekcsapattal elindultam az InterRégió vonathoz. A pénztáros hölgy a vágányhoz hozta a jegyeinket, amit a pénztárban felejtettem.

Emberségből, empátiából az egész világnak pozitív példát mutatott.

Csak az Érd-Alsó megállóban történt leszállásunk után jutott eszembe, hogy elfelejtettem megköszönni, amit értünk tett.

## Tisztelt MÁV!

Tanulmányi kirándulásunkat, foglalásunkat Moticskáné Balázs Márta intézte Pécssett.

Öt kollégám dicséretét szeretném tolmácsolni. Mártáék nagyon segítőkészek, gyorsak, kedvesek voltak.

Ritka az ilyen kedves, ugyanakkor professzionális hozzáállás!

**Köszönjük! Pécsi Tudományegyetem**

## Kedves MÁV!

Ma, a Székesfehérvárról, 7:18 perckor induló Kőbánya-Kispest felé tartó vonaton dolgozó fiatal, kedves kalauz nő igazán figyelemreméltóan végezte a dolgát.

Át kellett szállni Gárdonyiban egy másik vonatra, de kedvesen, mosolygósan fogadta a felé záporozó kérdéseket. Sokadszorra is megválaszolta ugyanolyan kedvesen ugyanazt a kérdést. Hangosan, érthetően előre tájékoztatott mindenkit, hogy mi fog történni, és mire lehet számítani.

Igazán fénypont volt a kellemetlenségben.

**Kérem, adják át neki a köszönetem. Nem akartam zavarni a munkájában.**





# 40 ÉV A VASÚTNÁL

Sándor József, püspökladányi vezető jegyvizsgáló kollégánk június 27-én ünnepelte 40. évét a vasútnál. Vasutascsaládból származik, és a mozdony füstje nemcsak őt, hanem bizony a következő generációt is megcsapta. Úgy tartja, jegyvizsgálóként is az emberséges bánásmód a kulcsa annak, hogy a problémákat megoldjuk. Január közepén vonul nyugdíjba, és bár nap mint nap úgy indul el otthonról, hogy várja, hogy vonatra szállhasson, bőségesen akad terve az elkövetkező időszakra is. Persze vonattal ezentúl is utazik majd. Az elmúlt 40 év szépségeiről, kihívásairól, a vasutasszakma sajátosságairól beszélgettünk vele a 40. évforduló alkalmából.

„rengeteg szépség van benne, de fontos az alázat”

## Hogyan indult a vasúti pályafutásod?

Nálunk én voltam a második generáció. Édesapám 1982-ben ment nyugdíjba, és én egy évvel később léptem a helyébe a vasúton. Édesapám Karcagon dolgozott és a nyugdíjba vonulása utána szekrénye egy éven keresztül le volt zárva, megőrizték számomra. Nagyon családias volt a hangulat a karcagi állomáson. Én mindig is erre vágytam. Engem a mozdony füstje már gyerekkoromban megcsapott. Képes voltam hajnalban 2-3 órakor felkelni, és apukámmal tartottam a szolgálatba. A mozdonyvezetők is mind ismertek. Anyukám hamar beletörődött, hogy minden nap összekennem magam.

## Ha jól tudom, a fiad is vezető jegyvizsgáló...

Igen, a fiamnál is ugyanígy volt, ő is vezető jegyvizsgáló már 8 éve. A fiam előtt is az ismerős mozdonyvezetők nyitották már az ajtót, ahogy meglátták. Gyakran előfordul, hogy egymást váltjuk, hiszen 2 éve már ő is Püspökladányban teljesít szolgálatot. Nagyon jó érzés vele együtt dolgozni, örülök, hogy követi a példámat. A vejem is várja a felvételi lehetőséget, minden jel szerint belőle is vasutas lesz. Édesapám unokatestvére is vezető jegyvizsgáló volt. Anyukám oldaláról is van hagyománya a vasútnak. Egyik rokona váltókezelő volt, a sógora pedig szolgálattevő, így elmondható, hogy a család vérében van a vasút szeretete.

## Szokatok a vasútról beszélgetni?

Megbeszéljük a napi dolgokat, problémákat. De sokat

vagyunk távol is, ezért sokszor inkább a családi dolgokat beszéljük meg, hiszen akkor van erre alkalmunk.

## Milyen érzéssel indulsz nap mint nap munkába?

Ha 1-2 napot otthon vagyok, az jólesik, de ha többet, akkor már hiányzik a vonatkozás, az emberek, a nyüzsgés. Várom, hogy mikor mehetek munkába újra.

## Hogyan változott a munkakör az elmúlt 40 év alatt?

Természetes, hogy sok minden változott 40 év alatt. Vasúti pályafutásomat Karcagon kezdtem 1983. június 27-én, ahol egy évig jegyvizsgálóként dolgoztam, majd vonatvezetőként személyfordában és tehervonaton is. Az átszervezéseket követően 1985-ben vezető jegyvizsgálóként teljesítettem szolgálatot, ahol a mi csapatunk Karcagon 37 főből állt. A regionális vasút bevezetését követően mindenkit a saját lakóhelye környékére helyeztek át. Utána egyik napról a másikra Püspökladányba kerültünk, ahol a nemzetközi vonatokon kellett besegíteni. Magánszorgalomból elkezdtem a nemzetközi tanfolyamot. Kevesen voltunk, lehetett jelentkezni, de teljesen más volt, mint a többi vizsga. A nemzetközi járatoknál nagy kihívást jelent, hogy osztott vonatok közlekednek. Ott jobban oda kell figyelni, hogy minden utas kiismerje magát, nehogy rossz kocsiba szálljon. A fiam is Karcagra költözött Pestről, és megcsinálta a nemzetközi vizsgát.

20 éven keresztül Kunmadarason laktunk egy szolgálati lakásban a vasút épületében, így sokat kellett utazni a



szolgálatok előtt és után. Négy éve jött el a pillanat, hogy vettünk egy keres házat Karcagon. Ez volt az egyik legnagyobb vágyunk, hogy olyan helyen lakjunk, ahol az egész család elfér.

## Mire emlékszel a legszívesebben vissza?

Talán az a legjobb érzés, hogy rengeteg ember hazajutásában segítettünk, ha rossz vonatra szállt vagy elhagyott csomagokat próbáltuk visszajuttatni. Volt olyan is, hogy egy frissen vásárolt laptop került vissza a gazdájához. Számtalan köszönőlevelet kaptam. Az is kedves emlék, amikor a csoportok direkt engem kértek, mint vonatkísérőt.

2019. augusztus 25-én felvittünk egy sebesvonatot a Nyugatiba, de visszafelé furcsa érzésem volt, és hamar kiderült, hogy az Orient expresszen ülünk. Valahol vágányzár volt, és eltévedt a szerelvény. Úgy éreztem, hogy ez egy óriási jutalom. Nem győztem álmétködni, hogy milyen gyönyörűek a bútorok, és minden kocsiban külön személyzet. Az elmúlt 40 évnek ez volt a legcsodálatosabb élmény.

## Milyen előnyökkel jár ez a pálya, ajánlanád-e a fiataloknak?

Igen! Én ezt hivatásnak tartom. Rengeteg szépség van benne. Keveset van ugyan az ember otthon, de óriási előny az egészségügyi ellátás, nem beszélve arról, hogy világot lehet látni. Mi ki is használtuk a gyerekekkel, bejártuk egész Magyarországot és Európa számos pontját. Voltunk többek között Görögországban, Velencében a karneválon, Prágában, Erdélyben. Sokat nyaraltunk a belföldi vasúti üdülőkben, főleg a Balatonnál. Ha az ember dolgozik, nincs ideje nézelődni, de amikor családdal utazunk, rácsodálkozunk a táj szépségére. Nekem belföldön talán a Balaton déli partja és Tapolca környéke a kedvencem.

Vizont fontos az alázat. Előfordul, hogy ünnepnapon is dolgozik az ember, de még így is megérte! A párom gyógy-pedagógus és vezetőként dolgozik, ő mindig napközben van távol. Sokszor leveleztünk vagy telefonon tartottuk a napi kapcsolatot, mert keveset találkoztunk, de ez is erősítette a közös életünket. Sokat köszönhetek a családnak!

A munkahelyi kollektíva is nagyon jó Püspökladányban is és Karcagon is családias volt a légkör. Rengeteg közös nyaralást, programot születésnapi bulit tartottunk. A vezénnyellett se volt soha gondom, ők is számíthattak rám, amikor pedig én kértem cserét, azonnal megoldották. Kilencvenheten vagyunk Püspökladányban, de a már nyugdíjba vonultakkal is tartom a kapcsolatot.

# BÜSZKESÉGÜNK

## Mi volt a legnagyobb kihívás pályád során?

A vizsgák, főleg a nemzetközi. Pesten jártam hétvégeken tanfolyamra, alaposan kellett készülni vasútföldrajzból, amikor a nemzetközi vaktérképen be kellett jelölni az összes állomást.

Az utasokkal nem volt gondom, mert nekem kereskedő az eredeti szakmám. Egy évig 1982–83 között műszakcikk-eladóként dolgoztam Karcagon, és ott megtanultam, hogyan kell a vevőkkel bántani. Most is azt tartom, hogy meg kell próbálni az utassal beszélni, nem veszekedni. A büntetés, a pótdíjazás az utolsó eszköz. Karcagon oktató is voltam, és a tanulóimnak is mindig azt mondtam: a lényeg, hogy emberségesen bánjunk a másikkal és a probléma megoldására koncentráljunk. Hál' Istennek nekem is nagyon jó oktatóim voltak, mind a vezető jegyvizsgálók, mind a tehervonatos kollégák, tőlük rengeteget tanultam.

## Mik a terveid a nyugdíjas évekre?

Van egy nagy udvarunk tele gyümölcsfával, virágokkal, ahol sokat fogok kertészkedni. A 4 éves kisunokámmal is több időt tudok majd tölteni reményeim szerint. A párommal nagyon szeretünk koncertekre járni, és szeretnénk sokat utazni. A jövő hónapban megyünk kettesben Zamárdiba egy fesztiválra, novemberben pedig Bécsbe, egy koncertre. Remélem, lesz időm majd sokat olvasni is, mostanában a történelmi regények kötik le a figyelmemet. Már csak fél évig szolgáltam a vasutat, majd január közepén vonulok nyugdíjba. Elsőre biztosan furcsa érzés lesz a sok szabadidő és a tudat, hogy nem kell többet dolgozni menni, de 40 év vasút után egy új szakasza jön az életnek, amire lelkesedéssel próbálok előretekinteni.

Völgyi Katalin



Sándor József idén igazgatói dicséretben részesül. Meltatásában felettesei kiemelték a pontos, precíz munkavégzést és elhivatottságot egy olyan munkakörben, ahol az utazóközönség kiszolgálása, tájékoztatása kiemelt jelentőséggel bír.



# 175 ÉVE SZÜLETETT BAROSS GÁBOR

## „A MAGYAR IPART KÍVÁNTA TÁMOGATNI”

Baross Gábort méltán nevezhetjük a modern hazai közlekedés megteremtőjének. A „Vasminiszternek” is hívott államférfi rövid élete során számos olyan reform, kezdeményezés és újítás élére állt, amely alapjaiban változtatta meg az addigi viszonyokat.



„Munkás magyar volt, aki telve lázzal, / Józan maradt, mert tudta, mit akart / S míg füstbe ment terv lett sokaknak álma, / Ő fölszántotta a magyar talajt” – írta Juhász Gyula 1921-ben Baross Gábor emlékezete című versében, ami jól példázza azt a szeretetet és megbecsülést, amely az egykori miniszter körül kialakult. Baross Gábor ugyanis nemcsak reformer minisztere volt a dualizmus korának, de élő példakép is, akit csak korai halála akadályozott meg abban, hogy műve kiteljesedjék.

### Hatalmas munkabíráis

Baross Gábor 1848. június 6-án született a Trencsén megyei Pruzsinán. Apja, Baross Antal járásbíró volt, így szinte magától értődő volt, hogy fiát a jogi pályára szánja; Baross Gábor középiskolai tanulmányait előbb a lévai piarista gimnáziumban, majd az esztergomi bencés gimnáziumban folytatta, majd a Pesti Királyi Tudományegyetemre iratkozott be. Az egyetem után visszatért szülőföldjére, Trencsénben vállalt tisztviselői munkát, és 1874-ben Vágvölgyi Lap címmel hetilapot indított. De egyéb közéleti tevékenységekben is részt vett, így a trencsényi nőegylet megszervezésében, a szegény diákok ingyenes étkeztetésének elősegítésében, de még dalárdát is szervezett. Már ekkor kitűnt hatalmas munkabíráisával, és vélhetően ez is hozzájárult ahhoz, hogy már 27 éves korában a Szabadelvű Párt országgyűlési képviselője lett, sőt rövid időn belül már pártja vezérszónokaként lépett fel az országgyűlésen. 1878-ban őt választották a parlament jegyzőjének, négy évvel később Tisza Kálmán miniszterelnök megbízásából tanulmányúton ismerhette meg Nyugat-Európát, majd ezt követően, 1883-ban elfoglalta a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium államtitkári posztját. Három évvel később ő lett a miniszter.

Baross munkásságának sarokköve az volt, hogy olykor ismerte fel az infrastruktúra jelentőségét, amikor az még nem volt magától értetődő. A legnagyobb hangsúlyt a modernizációra és a hozzáférhetőségre helyezte, legyen szó úthálózatról, kikötőkről vagy épp banki és postai szolgáltatásokról. Tisztában volt azzal, hogy a fejlődés záloga elsősorban az, hogy a korszak csodáit ne csak egy szűk, tehetős réteg élvezhesse, hanem a tágabb értelemben vett polgárság; úgy vélte, hogy a szolgáltatások kiterjesztése végeredményben a gyarapodást segíti elő. Ugyanakkor azal is tisztában volt, hogy erős független államra van szükség ahhoz, hogy hatékony infrastruktúra jöhessen létre.

### A postától a kamaráig

A postai szolgáltatások korszerűsítése terén Baross Gábor nevéhez fűződik a csomagok házhoz szállítása (1885), a Postatakarékpénztár megalapítása (1886), a posta és a távírda egyesítése (1887), de a kormány a miniszter javaslatára döntött úgy 1888-ban, hogy fokozatosan megváltja a magánkézből levő telefonhálózatokat, és a közhasználatú hálózatot az állam saját kezelésében építi meg. Baross 1889-től a Közlekedési és Munkaügyi Minisztérium helyett létrehozott gazdasági csúcsmisztérium, Kereskedelemügyi Minisztérium élére nevezték ki, így a kereskedelem ügyei is az ő hatáskörébe kerültek. Működésének ideje alatt erősödtek meg a kereskedelmi és iparkamarák, kezdeményezésére vezették be 1890-ben az áruvédjegyeket, de az állami ipartámogatást igen széleskörűen értelmezte. „Elrendelte, hogy a MÁV óriási anyagszükségletét csak magyarországi gyártóktól lehet beszerezni. Ezzel is a magyar ipart kívánta támogatni” – írja Frisnyák Zsuzsa Baross Gábor, a vasminiszter című tanulmányában, külön is kiemelve az Első Magyar Ruggyantaggyár létrejöttének előzményét,



amely azzal kezdődött, hogy a miniszter a külföldi vállalkozónak megígérte, hogy a MÁV minden gumiszükségletét 3 éven át nála rendeli meg, ha Magyarországon gyárat létesít. Az ilyen és ehhez hasonló gesztusoknak köszönhetően, vagyis az állami megrendelésekből fakadó biztonság okán, a vállalkozóknak lehetősége kínálkozott fejlődésre, egyebek mellett arra is, hogy a legkorszerűbb technológiát alkalmazzák.

### Vasminiszter

Baross Gábor a vízi közlekedés vonatkozásaiban is nagyot alkotott a fiúmei tengeri kikötő bővítéséről az al-dunai Vaskapu-szoros szabályozásáig, de legemlékezetesebb reformjai a vasutat érintették. Ez pedig az államosítás volt és a díjszabás átalakítása.

Az állami vasút létrehozása a kiegyezéshez és Mikó Imre közlekedési miniszter nevéhez fűződik, a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) működése 1868-ban, a Magyar Északi Vasút államosításával vette kezdetét. A MÁV vonalai évről évre bővültek, azonban még az 1880-as évek elején sem voltak egységesnek tekinthetők. Azonban 1880–1885 között sor került a Tiszavidéki Vasút, az Első Erdélyi Vasút, a Duna–Dráva Vasút és az Alföld-Fiumei Vasút államosítására, ami jócskán hozzájárult a MÁV egységes vasúti hálózatának kialakulásához. Baross Gábor ebből az államosításból vette ki tevékenyen a részét, hiszen államtitkársága idején 850 km magánvasúti vonal került állami kézbe, majd miután kereskedelmi miniszter lett, újabb hullám vette

kezdetét: 1889–1891 között a Budapest–Pécs, az Első Magyar Gácsországi, a Magyar Nyugati, a Magyar Északkeleti és az Arad–Temesvár Vasutat, végül a MÁV legnagyobb konkurensét, az Osztrák–Magyar Államvasút Társaságot is állami kezelésbe vették. Így a MÁV kezébe került a hazai fővonalak döntő többsége. Ugyanakkor Baross korlátozás nélkül hagyta érvényesülni a magántőkét a helyi érdekű vasutak tekintetében, ami nagyban hozzájárult ahhoz, hogy Magyarország 1890-es évekre már Európa egyik legjelentősebb vasúti hálózatával rendelkezett.

Baross legemlékezetesebb újítása azonban a zónatarifa bevezetése volt 1889-ben. Ennek nyomán a hálózatot ún. távolsági zónákra osztották, melynek alapján jelentősen csökkent az utazás ára. Ráadásul 25 kilométer alatt és 225 kilométer felett már nem is emelkedett a viteldíj. Ezzel az intézkedéssel sikerült megnövelni az utazási kedvet, és immár olyanok is igénybe vehették a vasúti szolgáltatásokat, akik korábban ezt nem engedhették meg maguknak. Noha a világon egyedülálló zónatarifa bevezetésével kapcsolatban voltak aggodalmak, ám mint az hamarosan kiderült, ezek jórészt feleslegesnek bizonyultak, s már Baross regnálása idején a MÁV bevételei jobban növekedtek, mint a kiadások.

A sors azonban nem adott lehetőséget Baross Gábornak, hogy beteljesítse művét, nem töltötte meg 44. életévét sem, amikor rövid betegség után elhunyt. Így búcsúzott tőle a Budapest című lap: „Magyarország gyászol, mert Baross Gábor nemcsak azért állt függetlenségi államférfi hírében, mert Magyarországnak Ausztriától való gazdasági függetlenítésére törekedett, hanem azért is, mert huszonöt év óta ő volt az első s az egyetlen miniszter, aki tett valamit a népért, a nemzet zöméért, a szegény emberekért”.

Legát Tibor





„... hogy a vasút kultúráját is szállítson”

## A MÁV SZIMFONIKUS ZENEKAR KÖZEL 80 ÉVES SIKERÉRŐL

A MÁV Szimfonikus Zenekart 1945-ben, a második világháború végnapjaiban alapította Varga László, a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. akkori elnök-vezérigazgatója azzal a céllal, hogy a vasút kultúráját is szállítson. Meggyőződése volt, hogy az újjáépülés időszakában nemcsak építőanyagra és élelmiszerre lesz szükség, hanem a háború okozta lelki sebek orvoslására is. Országjáró zenekart alapított, főként a vállalat dolgozóiból, hogy a zenén keresztül adjon reményt és öntsön bátorságot a szívekbe az újrakezdéshez. Milyen kivételes elképzelés lehetett ez abban az időben! Létrehoztak egy különleges vasúti szerelvényt, amelyben

hálófülkét alakítottak ki a zenészek számára, egy másik vagonban pedig a hangszereket helyezték el. Az eleinte amatőr zenészekből és a MÁV fúvószenekaraiból álló együttes a II. világháború utáni években hivatásos nagyzenekarrá vált. Szőke Tibor, az első vezető karmester valódi szimfonikus társulatot formált a javarészt amatőr zenészekből. Idővel egyre több magasan képzett muzikus társult a zenekarhoz, amely hamarosan az ország egyik legismertebb művészegyüttesévé vált. Sokan köszönhetjük első komolyzenei tapasztalatunkat a MÁV Szimfonikus Zenekarnak – a zene univerzális élményével.

### A történet folytatódik

Azóta 78 év telt el, a MÁV Szimfonikusokat ma az ország élvonalbeli hivatásos zenekarainak sorában tartják számon. Repertoárja a barokk zenétől a modern, kortárs művekig terjed. Napjainkban évente 100-120 koncertet ad, amelyeket több mint 50 ezren látogatnak, de az állandó rádió- és televízióadásokon keresztül a hallgatók száma ennél jóval több. Rendszeres közreműködője volt a Budapesti Tavasz Fesztiválnak, mai nevén Bartók Tavasz, a Miskolci Nemzetközi Operafesztiválnak, a Budapesti Fesztiválzenekar és a MŰPA által jegyzett zenei maratonoknak, valamint a Filharmónia koncertjeinek Budapesten és a vidéki városokban. A zenekar magas művészi tudását számos külföldi vendég szereplése során is elismerték. Európa szinte minden országában koncertezett már a legnevesebb koncertterekben, emellett Brazíliában, Peruban, Chilében, Argentínában és Kolumbiában, valamint Libanonban, Japánban, Kínában, Hongkongban, Dél-Koreában és Ománban aratott sikereket az elmúlt évek során. Visszatérő vendége a nagy presztízsű bécsi Musikverein koncertteremnek.

### Világstárokkal együttműködve

Az elmúlt évtizedekben a zenekar számos világstárral dolgozott együtt hazai és külföldi hangversenyeken. Luciano Pavarotti, Plácido Domingo, Kiri Te Kanawa, Roberto Alagna, Ruggiero Ricci, Dudu Fischer, Lucia Aliberti, Lazar Bermann, Jeanne-Marie Darré, Gertler Endre, Tsuyoshi Tsutsumi, David Geringas, Jevgeni Buskov, Ramzi Yassa, Starker János, Cziffra György, Ránki Dezső, Ruha István, Onczay Csaba, Jandó Jenő, Miklósa Erika, Rost Andrea, Vásáry Tamás, Kocsis Zoltán, Perényi Miklós, Baráti Kristóf, Bogányi Gergely, Alexander Markov, Frankl Péter, Menahem Pressler, Helen Donath, Maxim Vengerov – és még lehetne folytatni a sort.

A MÁV Szimfonikusokat sok jeles, nemzetközi rangú karmester vezényelte már, csak néhány név a kitűnő művészek közül: Kurt Masur, Ferencsik János, Kodály Zoltán, Rózsa Miklós, Lamberto Gardelli, Franco Ferrara, Uri Mayer, Nikolai Anosov, Roberto Benzi, Angelo Ephrikian, Franz Konwitsch, Ottmar Suitner, Arwid Janszonsz, Vladimír Válek, Hans Swarowsky, Carlo Zecchi, Herbert Blomstedt, Moshe Atzmon,



A Nemzetközi Mensch Alapítvány díjában részesült Lendvai György, a MÁV Szimfonikus Zenekar igazgatója.

Az elismerést az alapító, Geiger Steve András 2023. június 6-án adta át Budapesten a Goldmark-teremben, aki a méltatásban elmondta: évtizedek óta ismeri Lendvai György munkásságát, példamutató emberségét, kiemelkedő közösségi tevékeny-

Jurij Szimonov, Irwin Hoffman, James Levine, Fürst János, Carlo Ponti Jr., Jesús López Coboz, Charles Dutoit, Kobayashi Ken-ichiro.

### Elismerések, díjak

A Zenekar hagyományokban gazdag művészi munkásságának elismeréseképpen 2011-ben az egyik legjelentősebb zenei kitüntetésben részesült, megkapta a Bartók Béla – Pásztor Ditta-díjat. Kétszer kapta meg a Széchenyi-emlékérmet, 2013-ban pedig szakmai munkássága, kiemelkedő közösségi és közéleti tevékenysége elismeréseként az MSZOSZ díját vehette át. 2013 augusztusában az államfő a Magyar Köztársasági Érdemrend Lovagkeresztjét adományozta Lendvai György, a zenekar ügyvezető igazgatója számára. 2019-ben a MÁV Szimfonikus Zenekar Artisjus-díjban részesült a kortárs magyar darabok minél szélesebb közönséghez való eljuttatásáért. 2013 júliusában a MÁV Szimfonikus Zenekar

A MÁV-VOLÁN-csoport örömmel és büszkeséggel támogatja a magyar kultúra e fontos intézményét. Közel 80 éve tiszteljük, segítjük, óvjuk a zenekart, általa pedig a saját és a közös kulturális örökségünket. További sikereket kívánunk a MÁV Szimfonikus Zenekarnak!

Hum Krisztina



Farkas Róbert 2021-től tölti be a vezető karmesteri pozíciót a MÁV Szimfonikus Zenekarnál. Az idén szeptembertől induló új évadban az általa dirigált hangversenyek fókuszában a szerelem áll. Farkas Róbert vezető karmestert a 2023/2024 évadról kérdeztük. Milyen műveket hallhatunk a MÁV Szimfonikusok Zenekar hangversenyein 2023/2024-ben?

„A zene nyelvén a szerelem és a belső vívódások évadára invitálom Önöket. Valóságos és képzeletbeli szerelmespárokkal találkozhatunk, megismerhetjük például Cosima Liszt és Richard Wagner szerelmi történetét, Richard Strauss és felesége, Pauline kapcsolata ihlette Négy utolsó éneket is.

ségét, továbbá elkötelezettségét a zenei kultúra megőrzéséért. Tiszteletre és elismerésre méltónak tartja, hogy a MÁV Szimfonikus Zenekar előadásában többek között a világhírű Rózsa Miklós és Zádor Jenő szerzeményei hanglemezekre kerültek és a folytatásban Weiner Leó életművének felvételein dolgozik a zenekar. Lendvai György a zenekar nevében mondott köszönetet az elismerésért. A Mensch – mint azt Geiger Steve András a rendezvényen elmondta – németül embert, jiddisül azonban igaz embert jelent, olyasvalakit, aki becsületes, korrekt, humanista és helyén van a szíve.

A korábbi díjazottak között olyan személyiségek szerepelnek, mint Göncz Árpád, Schweitzer József, vagy Tom Lantos.

rögzítette felvételre a Himnusz eredeti, Erkel-féle változatát a Nemzetközi Olimpiai Bizottság megbízásából. Az olimpiai játékokon innentől kezdve ez a változat hangzik el a magyar bajnokok dobogóra lépésekor.

### Idén új székhelyre költözik a zenekar

A MÁV Szimfonikus Zenekar május 31-én megtartott sajtótájékoztatóján Lendvai György, a zenekar igazgatója bejelentette, hogy a nyár folyamán az eddigi (Budapest XIV., Stefánia út 61.) ideiglenes helyéről végleges otthonába költözik a zenekar. Az új székhely a IX., kerületben, a Péceli utca 2. sz. alatt található, mely korábban a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Ház és Könyvtárként volt ismert. Az épület teljes felújítást követően tágas, modern próbateremmel és kiszolgálóhelyiségekkel rendelkezik, amelyet a MÁV Zrt. hosszú távú, ingyenes használatra adott át a zenekarnak, biztosítva ezzel a további sikeres működést.

További információ: [www.mavzenekar.hu](http://www.mavzenekar.hu)



# Hurrá, nyaralunk!

## Nyáron is vigyázzunk magunkra!

**A nyári balesetek többsége odafigyeléssel megelőzhető – tartják a szakemberek. Amikor a gyermekek az iskolai kötelezettségek alól felszabadulva élvezik a szünidőt, amikor a felnőttek a várva várt nyári szabadságukat töltik, bizony gyakrabban előfordulnak balesetek. Ezek többségét később figyelmetlenséggel indokolják, vagy azzal, hogy a játék hevében kevésbé voltak képesek felmérni a veszélyhelyzetet. Sajnos, gyakrabban a gyermekeket éri baleset.**

### Közlekedési balesetek

A nyári hónapok közül a július és az augusztus a leginkább balesetveszélyes, a statisztikák szerint az éves balesetek közel kétharmada ezekben a hónapokban történik. A felnőtteknek kell jobban figyelni a gyermekekre, és figyelmeztetni őket az előfordulható veszélyekre. Ha megtanítjuk a legfontosabb közlekedési szabályokat és felhívjuk a figyelmüket a lehetséges veszélyekre, azzal sokat teszünk a balesetek elkerüléséért – a közösségi közlekedésben dolgozó felnőtteknek ennek a fontosságát talán még inkább átérizzük. A piros az tilos! – ezt már az óvodáskorban megtanulják a kicsik. Biciklivel lehetőleg kijelölt, elkülönített kerékpárúton közlekedjünk, és mindig figyeljünk az autósokra. A zenehallgatást füldugóval pedig hagyjuk inkább másorra. Akár gyalogosan, akár biciklivel, a hallásukra is szükségük van a közlekedésben részt vevőnek.

### A vasúti átjárós balesetekről

A MÁV kommunikációs eszközökkel is harcba száll a vasúti átjárós balesetek számának csökkentése érdekében, azonban fontos kiemelni, hogy a vasúttársaság baleset-megelőzési megjelenései és edukatív programjai távolabb mutatnak a kommunikációs kampányokon. A pályavasúti területi igazgatóságok a területi vasútbiztonsági és egyéb szakmai szervezetekkel, a rendőrséggel és külső partnerekkel együttműködve folyamatosan szerveznek megjelenéseket, és tartanak iskoláknak is vasútbiztonsági témájú programokat, ahol évente több száz diákot és felnőttet oktatnak a szabálykövető közlekedésre. A MÁV-VOLÁN-csoport több mint tíz éve együttműködik a rendőrséggel, és 2018 óta folyamatosan, éves szinten 60-70 helyszínen tart közös vasúti-közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzést a rendőrség területileg illetékes munkatársainak közreműködésével.



### Horzsolások, sebek, égések

A gyakori nyári balesetek során horzsolással csak a bőr felszíne sérül, a vágás azonban az alsóbb szövetrétegeket is érinti. Előbbi elláthatjuk magunk is, de a komolyabb sérülésnél azonnal orvoshoz kell fordulni. Az egyik leggyakoribb baleseti sérülés a fejsérülés. Az eszméletvesztés, szédülés, hányás az agyrázkódás tünetei. De a fejsérülésnek akár súlyosabb szövődményei, például koponyacsonttörés is lehet a következménye, ezért fejsérülés esetében mindenkor hívjunk orvost. A grillézés vagy a tábortűz során is adódhatnak égési sérülések, de otthonunkban az egy pillanatra magára maradt forró vasaló vagy edény is okozhat balesetet. Gyermekek soha ne hagyjuk felügyelet nélkül és ne hagyjunk számára elérhető helyen gyufát, öngyújtót, nagyítót, vagy egyéb tűzgyújtásra alkalmas eszközt. Ne feledkezzünk meg a napégésről sem! Magunk és családtagjaink védelme érdekében a déli környéki legmelegebb órákban ne tartózkodjunk a napon. Használjunk fényvédő termékeket, igyunk bőségesen folyadékot, védjük a fejtetőt szellős nyári kalappal, kendővel. Égési sérülés esetén a sérült bőrfelületre 20–25 percig folyassunk hideg vizet, majd kenjük be valamilyen semleges kenőccsel. Kötszerrel, vagy akár tiszta, vasalt lepedővel fedjük be. Az egytenyernyi-nél nagyobb sérülés már orvosi ellátást igényel, a szakszerű segítségig itassunk sok folyadékot a sérülttel.

### Állatharapások, rovarcsípések

Ismeretlen, de akár ismerős kutyák, macskák és egyéb állatok simogatása barátságos, szeretettel teli gesztusnak indul, ám nem minden esetben veszélytelen. Előfordulhat, hogy egy kisebb inger az állatból olyan hatást vált ki, amely marásban, harapásban végződik. Harapott sebek esetében a veszélyességre is gondolni kell, ha az állat veszélyesség elleni védettsége kétséges, a sérült személy veszélyesség elleni védőoltás-sorozatát fog kapni. Ismerjük meg és tartsuk tiszteletben a környezetünket, és az abban élő élőlényeket!

A rovarcsípéssel mérgeanyag kerül a szervezetbe, ami gyulladást okoz. Ha szerencsések vagyunk, akkor ez a gyulladás csak a csípés helyén keletkezik. Ilyenkor viszketéscsillapító, gyulladáscsökkentő krémekkel vagy jól ismert házi praktikákkal (paradicsom, lándzsás útifű, a bőrfelület hűtése stb.) a következmények orvosolhatók, a kellemetlen tünetek gyorsan elmúlnak.

**A nyári vakáció egyet jelent a napsütéssel és a gondtalansággal. De ahhoz, hogy ez minden esetben így legyen, szükség van az odafigyelésre, amellyel a nyári balesetek többsége elkerülhető. Ha a nyaralás idejére baleset- vagy utasbiztosítást is gondoskodunk, az esetleges anyagi károk is enyhíthetők.**

**Vigyázzunk magunkra, vigyázzunk egymásra! Kellemes nyaralást kívánunk mindenkinek!**

Hum Krisztina

san elmúlnak. Rosszabb és sokkal veszélyesebb esetekben a mérge allergiás reakciót vált ki, a csípés életveszélyes lehet. Azonnali orvosi ellátásra van szükség, mentőt kell hívni, ha a csípést követő fél órában hányás-hasmenés, csalánkiütés, szédülés, nyelési zavar, nehézlégzés jelentkezik! Ezek súlyos allergiás reakciók. A rovarmérge-allergia bármely életkorban kialakulhat, kérjük ki szakember tanácsát és nézzünk utána az anafilaxia tüneteinek és a tennivalóknak!

### Veszély a vízben

Nyáron nincs is jobb a hűsítő haboknál, ám a balesetek elkerülése érdekében fontos betartanunk néhány alapvető szabályt. Csak strandolásra kijelölt helyen fürdőzzünk, és csak biztos úszástudással menjünk a mélyebb vízbe. Ne ugorjunk fejest ismeretlen helyen, és felhevült testtel ne vetődjünk a vízbe. A gumicsónak, gumimatrac könnyen elsodródik, ne aludjunk el rajtuk. Figyeljünk a sziklákra, a sekélyebb helyeken kiálló farönkökre. Az alkoholfogyasztás veszélyes fürdőzés előtt és közben. Figyeljünk a viharjelzésre és ilyenkor hagyjuk el a vizet, menjünk biztonságos helyre. Gyermekeket egy percre se hagyjuk magukra a vízben, a kerti medencében és a fürdőkádban se. Ha lehet, már óvodáskorban tanítsuk meg úszni őket. Mindig legyen rajtuk karúszó és úszógumi. Ha vízbiciklizünk vagy csónakázunk mindig viseljen mentőmellényt gyermek és felnőtt. Ne menjünk mély vízbe a gyermekünkkel!

### Újraélesztési protokoll

Az újraélesztés életet menthet! A Nemzeti Népegészségügyi Központ Egészségvonal weboldalán ([www.egeszsegvonal.gov.hu](http://www.egeszsegvonal.gov.hu)) is megtanulhatjuk a lépéseit. A helyes újraélesztési eljárás: 30 mellkaskompresszió, majd 2 befúvás. Az alapszintű újraélesztés ismerete mindenki számára fontos, hiszen bármikor adódhat olyan helyzet, amikor egyedüli segítségnyújtóként szükséges alkalmazni. Az interneten számos oktatóanyag és -videó elérhető, de aki gyakorlatban is szeretné elsajátítani az újraélesztés alapismereteit, annak érdemes részt vennie egy tanfolyamon, több ingyenes programot is találunk. A jogosítvány megszerzésének is feltétele az elsősegélyvizsga.



# A legjobb nyári frissítő: a dinnye

**Emlékszem, ahogy kisgyerekként nyáron ültem a strandon és a rekkenő hőségben egy hatalmas szelet görögdinnyébe rágtam bele magam. A leve folyt le a számon, majd a kezemen, a lábamon, ám akkor ez csöppet sem zavart. Lehet, hogy felnőttként már nem pont így esszük a nyár slágergyümölcsét, de nem is ez a lényeg, hanem az, hogy a dinnye finom, egészséges és végre egy olyan étel, amiből annyit ehetünk büntetlenül, amennyit csak akarunk.**

A világszerte népszerű dinnyefélék a nyári időszak örök kedvencei. Két változata a görög- és a sárgadinnye, pedig – neve ellenére – előbbi Afrikából, utóbbi Ázsiából származik. Ráadásul az ellentmondások itt nem érnek véget, hiszen ezek a gyümölcsök tulajdonképpen zöldségek, hivatalosan ugyanis a tökfélék családjába tartoznak. Ez azonban csak formaság, az ízélmény mindent felülír. Behűtve beleharapni egy lédús dinnyébe igazi megváltás egy tikkasztó napon, felfrissít, oltja a szomjunkat, csillapítja az éhségérzetünket és közben nem is gondolnánk, mennyi egyéb jótékony hatással van a szervezetünkre.

## Az óriás görög

Lehet kerek vagy hosszúkas, sötét vagy csíkos, piros vagy sárga belül, a jó görögdinnyénél nem a külső, hanem a belső számít igazán.

A görögdinnye 90%-a víz, közben mégis tele van rostanyagokkal és vitaminokkal. Javítja a veseműködést, kiváló vizelethajtó, jól tesz az ízületeknek és még izomláz esetén is hatásos. Könnyen emészthető, hidratálja a szervezetet és selymessé teszi a bőrt, ezért például a dinnyemag olaját már a kozmetikaipar is felfedezte magának. És még egy jó hír: fogyókúrázóknak kifejezetten ajánlott a görögdinnye fogyasztása, hiszen evés előtt eltelt, evés után elúzi az édesség utáni vágyunkat és víztartalmának köszönhetően méregtelenít is.

## Az illatos sárga

A jóval kisebb méretű sárgadinnye intenzív illatával már messziről vonzza rajongóit a piacon. Húsa tömörebb a



görögdinnyénél, de ha választani kellene a kettő közül, bajban lennék. Vannak, akik csak a görögöt, és vannak, akik csak a sárgadinnyét szeretik, a legjobb azonban, ha mindkettőt rendszeresen fogyasztjuk a szezonban.

A sárgadinnye egyik legfőbb pozitívuma, hogy magas az A-vitamin- és káliumtartalma. Az A-vitamin a haj és a bőr szépségéért és egészségéért felel, a kálium pedig fontos szerepet játszik a vesék, a szív, az izmok és az idegrendszer megfelelő működésében, valamint támogatja a fogyást.

Csohány Domitilla

## Melyiket válasszuk?

Mennyivel egyszerűbb dolgunk volt régen a dinnye kiválasztásnál, amikor csak meglékelgettünk egy szimpatikus példányt és megkóstoltuk. A görögdinnye vásárlása ma már inkább zsákbamacska, mivel az nem utóérő, ezért vagy jókor szedik le és finom édes, vagy tökfűzű marad örökre. Ma azonban már sajnos nem engedélyezik a lékelést az árusoknak, így marad a tipp és néhány apró trükk, hogy jó görögdinnyét válasszunk:

- a dinnye legyen kemény és nehéz, ha van puha része, azonnal hagyjuk ott;
- a kocsány legyen barna és száraz;
- a hasi, azaz a talajjal érintkező rész minél sötétebb sárga, annál érettebb a dinnye;
- végül paskoljuk meg a dinnyét: ha túlságosan kong, annak lyukas a közepe, vagyis túlrett.

A dinnye önmagában is tökéletes, de ha a szezon végére már egy kis változatosságra vágyunk, vagy egy kerti partit szeretnénk feldobni egy különlegességgel, igazán könnyű dolgunk van, a dinnyéből pillanatok alatt csodás fogásokat varázsolhatunk. A friss saláták mellett gyümölcslevekre, koktélokba, smoothiekbá és fagyaltba is keverhetjük.



## Görögdinnye-saláta feta sajttal

– az édes és a sós tökéletes párosítása

Az alaprecept tetszőlegesen variálható az otthon található zöldségek és fűszernövények alapján, kiegészíthető például uborkával, lila hagymával, snidlinggel, mentával vagy citromfűvel is.

**Hozzávalók az alaprecepthez:** 50 dkg görögdinnye húsa, 20 dkg feta, 3 ek. olívaolaj, 1 db citrom, kis csokor bazsalikom, só, fehérborecet.

**Elkészítés:** A görögdinnyét magozzuk ki és kockázzuk fel a feta sajttal együtt, majd tegyük egy nagy tálba. A citrom levét keverjük össze az olívaolajjal, kevés sóval, és locsoljuk meg vele a dinnyét. Tegyük hozzá néhány bazsalikomlevelet és hagyjuk állni a hűtőben legalább egy órát. Tálaláskor locsoljuk meg egy kevés borecettel és már fogyaszthatjuk is.

## Fűszeres dinnyesaláta

– a pikáns desszert

**Hozzávalók:** 50 dkg sárgadinnye, 40 dkg görögdinnye, 2 ek. akácméz, 1 nagyobb citrom leve, 1 csipet só, 1 csipet tarka bors, 1 csipet csilipehely, néhány zöldfűszer levele (pl. bazsalikom, menta, citromfű)

**Elkészítés:** a dinnyék húsból golyókat formázunk és beletesszük egy tálba. Összekeverjük az akácmézet, a citromlevet és a fűszereket, majd rálocsoljuk a dinnyegolyókra. Végül a salátát zöld levelekkel díszítjük.



## Sárgadinnye szárított sonkával

– az előkelő előétel

Ha le szeretnénk nyügni a vendégeinket, vagy csak saját magunkat szeretnénk meglepni valami különleges élménnyel, ezzel a fogással nem lőhetünk mellé. Mindenki imádni fogja, pedig nincs is ettől egyszerűbb.

**Hozzávalók:** sárgadinnye, szárított sonka (pl. pármái, serrano, fekete erdei vagy magyar házi sonka) hajszálvékonyra szeletelve, balzsamecet.

**Elkészítés:** Vágjuk egyforma szeletekre a sárgadinnyét és mindegyiket tekerjük körbe ízlésesen sonkával. A végén csöpögtessünk rá egy kevés balzsamecetet. Kész!



# MÁV Előre Horgászegyesület – 1962 óta a vizeken

1961-ben egy közös horgászatot követően néhány mozdonyvezető úgy döntött, hogy egyesületet alapítanak. Az egyesület megalakult, már csak egy horgásztanyára volt szükség: egy régi, selejtezett vasúti kocsit használtak fel erre a célra. A közösségnek ekkor 37 tagja volt, javarészt mozdonyvezetők, fűtők, elejehúzó és mozdonyfelvigyázók.



Fejenként 10-20 forint volt ekkoriban a tagdíj, amely ugyan nem volt kis pénz, de a céljuk eléréséért mindenki áldozatot hozott. A régi vagon helyett, az összegyűlt adományokból egy közeli faházat tudtak vásárolni.

## Álomból egyesület

Ahogy 1961 őszén az ötletekből tervek, a tervekből elhatározás, az elhatározásból pedig valódi horgászegyesület született, úgy az ezt követő időszakban is – hűen az elődök közösségépítő tevékenységéhez – szépen bővült a tagok köre. Egyre több kolléga, barát vagy éppen egy egész család került be a horgászat mágikus világába. És hogy mi mindennel gazdagodtak ezek az emberek? Felfedezhették a legszebb vizeket, vízpartokat, a természet csodáit, amelyeket csak az láthat, aki türelemmel és figyelemmel fordul az őt körülvevő világ felé.

Ennek okán merült fel az igény „saját vízre” és újabb, saját horgásztanyára, ahol a már kialakult és folyamatosan

növekvő tagság összegyűlhet, horgászhat, versenyeket szervezhet, sőt, még a vízi sportok szerelmesei is megtalálják a számításukat.

Az 1970-es években a MÁV akkori vezetése felajánlotta az egyesület részére a Körös partján egy nagyobb területet, Halászlakon. Igaz, ez csak bérlemény volt, az álmok mégis megvalósulni látszottak. Elindult a szerveződés, a társadalmi munka, a támogatók felkutatása, melynek eredményeként szép lassan kialakult a halászlaki horgásztanya. Ez – a tagság nagy öröme – a mai napig létezik. A terület megszerzését követően jobb és rosszabb időszakok váltották egymást. Az 1973-as év fordulópontot jelentett: ekkor lépett be az egyesületbe Soltész Jánosné Erzsike (Soltész János jelenlegi, tiszteletbeli elnökünk felesége), aki vezetője és ügyintézője volt egészen 2021-ben bekövetkezett haláláig. Erzsike rengeteget tett a közösségért, az ő irányítása alatt 1100 fős taglétszámmal dicsekedhetett a MÁV Előre Horgászegyesület,

amely példa nélküli. Számos verseny, összejövetel és nagyszabású rendezvény megszervezését köszönhette neki a csapat. Emlékét a tagok ezért örökké megőrzik.

## A horgásztanyáról

A faházban 5 szoba található, mellékhelyiségekkel, 3-5 család pihenését is szolgálhatja. A szerény lak környezetében tűzrakó és sátorozóhelyek találhatók, a lehetőségek végtelennek tűnnek. Az épület állapota azonban a múlt igényeinek felel meg, időszerűvé vált egy felújítás.

A benne rejlő lehetőségeket érdemes kiaknázni, hiszen a Körös vadregényes vize a gát másik oldalán található, érintetlen vad formájában. Igazi kihívás a vad vizeket kedvelő horgászok számára.

## Aktivítások

Az egyesület tervei között szerepel, hogy a felújított épületben versenyeket, gyermekeknek szóló horgásztáborokat és más szabadidős programokat szervezzenek. A közösség egyébként a Fővárosi Horgászegyesületek Szövetségének támogatását élvez, amelyért köszönet jár, hiszen így folyamatosan növekszik a taglétszám, ami egy egyesület életében lényeges sarokpont. A vezetőség kiemelten kezeli a további támogatók felkutatását. Az idei évben több saját szervezésű eseményre is ellátogathatnak az érdeklődők.

Tájékozódni és csatlakozni facebook-oldalunkon tudnak, a MÁV Előre Horgászegyesület csoportot keresve. Érdeklődhetnek egyesületi titkárunknál, Végvári Lászlónál is telefonon a 06 70 946 26 07-es számon.

Az egyesület vár minden természetszerető, horgászatot kedvelő sporttársat, barátot!

Végvári László





# Főúri időutazás Keszthelyen

A Balaton fővárosaként emlegetett Keszthely a strandolás mellett számtalan kulturális és családi programmal várja a turistákat a főszezonban és azon kívül is. A Festetics család egykori birtoka, a mai Helikon Kastély több mint egy díszes épület, hiszen a vasút, a fémészet, a vadászok és a járművek szerelemesei is megtalálják itt kedvenc kiállításukat. A múzeumkomplexumban egyetlen problémával szembesülhetünk csupán: egy nap biztosan nem lesz elég a látványos gyűjtemények és interaktív elemek felfedezésére.

## A kastély

Az impozáns kastélyépület és a mögötte elterülő 8 hektáros park első pillantásra is lenyűgöző látványt nyújt, de érdemes a részletekben is elmerülni. Hazánk harmadik legnagyobb kastélyát Festetics Kristóf kezdte el építtetni a 18. század közepén barokk stílusban, ami végül több bővítés és átépítés után 1887-ben nyerte el mai formáját. Az épület különlegessége, hogy a legtöbb magyar kastélytól eltérően mind belső kialakítása, mind berendezése szinte épségben megmaradt a második világháború alatt és után is. A több mint 20 termen át vezető enteriorkiállítás a 18–19. század főúri életébe csöppenhetünk vissza. A barokk pompa és gazdagság minden helyiségben megmutatkozik, az aranyozott stukkókkal díszített tükörteremben éppúgy, mint a márvány kápolnában, vagy az elegáns tölgyfa lépcsőházban, amit egyedülálló családi portrégaléria díszít. A termek közül mégis a könyvtár a legértékesebb, ami hazánk egyetlen épen maradt főúri magánkönyvtára. Eredetiségét annak köszönheti, hogy 1945-ben a család alkalmazottainak közbenjárására befalazták azt. A több mint 86 ezer kötetet tartalmazó gyűjtemény számos ritkasággal büszkélkedik. A legrégebbi kötet a Chronica Hungarorum 1488-ból, de megtalálható itt Sylvester János Új Testamentuma is 1541-ből, ami az Újszövetség első magyar nyelvű teljes szövege. A könyvek mellett érdemes megcsodálni az eredeti, klasszicista tölgyfa berendezést is.

## Pálmaház és Madárpark

A kastélyparkban sétálni önmagában is élmény, hiszen az egyik legszebb történeti kertünkben megtalálható minden, ami a feltöltődéshez kell: angol és francia kertrészek, 500 éves tölgytuzsálem, ugyancsak koros páfrányfenyő (amit itt ültettek először hazánkban), romantikus tó és szökőkút. És ha mindez nem lenne elég, a Pálmaház trópusi dzsungel idéző hangulattal és a gyerekek kedvenceivel, törpe- és óriáskaktuszokkal várja a látogatókat. Tovább sétálva egy elkerített részen színpompás madarakban gyönyörködhetünk, ahol karnyújtásnyira sétálhatunk a ritka vízimadarak, pávák és fácánok között, sőt kézből meg is etethetjük őket.

## Hintókiállítás

A főúri élet elmaradhatatlan kelléke a hintó. Az egykori istállókocsiházban ma több mint 60 darab kocsi, hintó és lovas szán idézi meg a múltat gyönyörű formákkal és famegmunkálásokkal. A történeti áttekintés mellett több híres történelmi személy kocsijával is találkozhatunk, pl. Mária Valéria főhercegnő utazókocsijával, Ferenc Ferdinánd parkkocsijával, valamint Rudolf trónörökös homokfutójával. Nincsen hintó lovak nélkül, így egy különteremben a lovagláshoz kapcsolódó eszközökkel és a fogatos felszerelésekkel is megismerkedhetünk, valamint bepillantást nyerhetünk a Kastély hajdani lovaséletébe.

A Festetics család meghatározó szerepet töltött be korának lóversenysportjában és a magyar lótenyésztésben. Festetics II. Tasziló szenvedélye volt a versenyzés, saját lovaira mégsem fogadott, pedig volt olyan lóva, ami 50 hosszal nyert, ennek örömeire gazdája egy vödör pezsgőt itatott meg vele. Egy másik lóva, Patience – amiről Krúdy is írt – pedig kilenc futamából kilencet megnyert és pályán kívül detektív vigyázott rá, nehogy baja essen.

## Vadászati kiállítás

A több szinten berendezett vadászati kiállítás nemcsak egy trófeagyűjtemény, hanem inkább egy utazás a föld körül. Öt kontinens természetes élőhelyei között barangolhatunk, ahol az akár többemeletes diorámákon az esőerdő, a hegyvidék vagy a szavanna életnagyságú állatai is megjelennek, de pl. a dzsungel hangjai is megszólalnak.

## Történelmi modellvasút-kiállítás

Vasútrajongóknak kötelező program Európa egyik legnagyobb terepasztalának megtekintése. Gyerekek és felnőttek is elvesznek – a szó pozitív értelmében – a csaknem 3 km hosszú sínhálózat „élő” világában, hiszen az óriás-

modell mindenhol rejt valami apró meglepetést. Az eredeti környezet kicsinyített másában 600 épület között 75 különféle szerelvény közlekedik egyszerre, aminek a látogatók is aktív irányítói. Az interaktív rendszer segítségével beindíthatjuk a kombájnt, elindíthatjuk a darut az építkezésen vagy tábor tüzet is gyújthatunk. A miniatúr vasúti világ mindenki szívét órákra rabul ejti!

## Főúri utazások, úti kalandok

Az utazás és a járművek szerelemesei nem hagyhatják ki az Amazon Ház felkeresését. A Helikon Múzeum legújabb kiállítása az országban egyedülálló, ugyanis az elmúlt évszázadok szárazföldi, vízi és légi közlekedésének történetét tárja a látogatók elé 21. századi tálalásban. Kipróbálhatjuk, milyen tekerni egy ember nagyságú hajókormányt, érintőképernyős monitoron építhetünk autót, besétálhatunk egy korabeli luxus-vasútkocsi belsejébe, egy hintószimulátoron kipróbálhatjuk, milyen állapotban voltak az akkori utak, és egy léghajó kosarát is közelről szemügyre vehetjük. Rengeteg élmény és érdekesség – mert utazni jó!

Csohány Domitilla



Fotók: www.keszthely.hu



## Pályázat fiatal közlekedési szakembereknek



Ötödik alkalommal hirdette meg a Közlekedési Innovációs Díj pályázatot a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NÚSZ Zrt.) és a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) a 40 év alatti, közlekedéssel foglalkozó, tehetséges fiatal szakemberek felkarolása, Magyarországon maradásuk elősegítése érdekében. Tavaly vasútbiztonsági termék kifejlesztéséért ismertek el fiatal mérnököket.

A nettó hárommillió forint díjazású pályázat révén a hazai közlekedési ágazat fejlesztésével kapcsolatos előremutató ötleteket, innovatív kezdeményezéseket, tudományos elképzeléseket karolja fel a NÚSZ és a KTE, egyben a közlekedési szakma utánpótlás-nevelését sz-

retnek támogatni, megbecsültségét erősíteni. Pályázni lehet minden olyan Magyarországon hasznosított vagy hasznosítás előtt álló közlekedési innovációs eredménnyel, tervvel, tudományos kutatási anyaggal, projekttel, szabadalommal, amelyek kiterjedhetnek a közlekedés összes vagy valamely alágazatával összefüggő jármű-technológiára, közlekedési infrastruktúra-szolgáltatás-fejlesztésre, a forgalom szervezésére, ellenőrzési és díjszedési rendszerre, közlekedésgazdaság-tanra, mobilitásmenedzsmentre, valamint az emberi tényezőkre. A pályázati határidő 2023. szeptember 1-je.

További információ a [nemzetiutdij.hu](http://nemzetiutdij.hu) oldalon érhető el.

# Felhők felett



Miután Babetta hazatért hosszú útjáról, csak mesélt és mesélt és mesélt... Szinte kifogyhatatlan volt a történetekből. A többiek ámulva hallgatták az izgalmas kalandokat a gyönyörű helyszínekről: Ausztria, Olaszország, Svájc, Franciaország, Spanyolország, hegyek és tengerek, és megannyi felejthetetlen élmény. A mozdonyok között hamar híre ment Babetta utazásának, kis idő múlva ő lett az egyik leghíresebb mozdony az országban. Sok rajongója közül az egyik lelelkesebb Dodó volt. A kis M43-as mozdony annyira szerette Babetta élménybeszámolóit, hogy elhatározta, ő is szeretne világot látni, még hozzá nem is akárhogy! Fentről, a levegőből.

Izgatottan mesélte el az ötletét a többieknek, de kár volt. – Még hogy egy mozdony repüljön! – nevelték ki hangosan. Dodó most először csalódott a barátaiban. Azt hitte, segítenek majd neki, de nem így történt. – Lehet, hogy igazuk van. Egy mozdonynak a földön a helye, pontosabban a sínen... – szípigott magában a kis dízel magányosan kullogva egy mellékvágányon. – Jobb, ha bele sem kezdek – folytatta a szomorkodást. Ám ekkor váratlanul megszólalt egy hang mögötte: – Nincs lehetetlen! Csak tenni és akarni kell, és az álmok valóra válhatnak. Dodó ütközője majd leesett a csodálkozástól, amikor meglátta, hogy Babetta jött utána. Egyedül ő hitt benne, de ennyi elég is volt a kis M43-asnak, hogy lázas ötletelésbe kezdjen. Azt még ugyanis ki kellett találnia, hogyan juthatna fel a magasba.

Talán egy óriáscsúzival? Ezt a gondolatot azonban gyorsan elvetette, mert rájött, hogy így nem lenne túl hosszú az utazás. Talán szárnyakat kéne építenie magára, hogy olyan legyen, mint a madarak és repülőgépek? Dodó naphosszat bújt a könyveket és a szakirodalmat, rengeteg számolást végzett, de végül arra jutott, hogy ez sem lenne működőképes ötlet. Be kellett látnia, ő nem az a könnyű, áramvonalas alkat, és a felszálláshoz sem lenne meg a kellő sebessége, ezért újabb megoldáson törte a fejét.

Talán csak egy rotor kellene, és máris repülhetne, mint egy helikopter? A matek sajnos itt sem működött. Ehhez is túlsúlyos volt...

Már éppen kezdte volna feladni az álmát, hogy egyszer fentről lássa a Balatont, amikor a Vasutasnap forgatagában meglátott egy lufiárust. Volt ott léggömb a szivárvány minden színében! A hagyományos gömb alakúak mellett pedig kutya, unikornis, versenyautó, rakéta, sőt még traktor és mozdony formájúak is várták, hogy gazdára találjanak. A gyerekek imádták a lufikat,

hosszú sorokban kigyóztak, hogy hozzájussanak kedvencükhöz, amit aztán boldogan vittek magukkal mindenhol. A nagy nyüzsgést és nevetgélést egyszer csak keserves sírás szakította félbe. Mindenki azonnal a hang irányába fordult, onnan pedig fel, a kék égbolt felé. Egy csodaszép piros lufi szabadult el, s már ott jár fent, megállíthatatlanul magasan, hiába szaladt és ugrált utána az apuka. A lufik már csak ilyenek. Ha nincsenek szorosan „pórázon”, bizony megszöknek.

A szomorú eset viszont remek ötletet adott a kis M43-as dízelnek: – Csak egy hatalmas csokor lufi kell, és én is repülhetek! – gondolta magában. Hamar rá kellett azonban jönnie, hogy ez a terv sem olyan tuti, nincs annyi lufi, ami elbírna egy ekkora vasszerkezetet.

– Pedig a terv jó – állapította meg Dodó magabiztosan, és egy rövid gondolkodás újból vidáman kiáltott fel: – Megvan! Hogy ez eddig nem jutott eszembe! – és már zakatolt is az ország legnagyobb hőléggelgömbjéhez, hogy megkérdezze, fel tudja-e repíteni őt is a magasba?

– Hogy elbírlak-e? Ne viccelj! – és a hőléggelgömb máris a kosarához csatolta a kis mozdonyt, majd elkezdte felfűteni magát. Mikor már kellőképpen kigömbölyödött a ballon, nagy gázt adott, és szépen lassan elkezdtek a levegőbe emelkedni.

Sikerült! Dodó ott repült a felhők fölött. A magasból a sín, az állomásépületek, a bakterházak és a hosszú tehervonatok is egyre kisebb pontokká váltak. Dodó még soha nem érezte magát ilyen boldognak és szabadnak. Hamarosan a Balaton fölé értek, ami fentről nézve szintén összement egy picit, de a szépségéből semmit sem veszített. A kis mozdony mosolyogva integetett minden strandnak, kikötőnek, vitorlásnak, kalandparknak és óriáscsúszdának, sőt, az út végén még Bercinek is, aki éppen akkor is ott zakatolt a Nagyberék nádasai között.

Írta: Csohány Domitilla  
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. július 20.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: [ujzag@mav.hu](mailto:ujzag@mav.hu)

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „*Godisa és Abaliget között az új nyomvonalon ötven éve indult meg a forgalom.*”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Molnár Bendegúz** olvasónknak!

	SOSEM	ÉNEKES-NŐ, SZÍNÉSZ (ANDREA)	ORSZÁG	SZOB CENTRUM!	HENRY, RÖVIDEN	TÉTET NÓVEL	TUDOMÁNYOS TÉTTEL	KÉTSÉGBE VON	AZ ELEKT-RON JELE	AZ ILLE-TÓNÉL	ÓREGED-NI KEZD!	AKADÉ-MIKUS	PARADI-CSOM-KERT	KÉPZŐ, A-VE PÁRJA	AZ ELEKT-RON JELE	RÉGÉSZ, ÁZSIA-KUTATÓ (AUREL)	MORAJLIK	
<b>1</b>					E NAPI FEST MEGB VÁROS				KISEBB BOLT KASZÁS-CSILLAG						SZER-FÖLÖTT GYÖR NÉ-MET NEVE			<b>Ü</b>
NORVÉ-GIA FŐ-VÁROSA																		
HORGÁSZ-SZÁK-MÁNY				HÜSÍTŐ HATÁSÚ ALKOHOL FÉRFINEV							ÁM TEHÉN-PÁSZTOR ÓRZI			MONDA EBBŐL AZ ÉVBŐL VALÓ				
ÉTELT TÁNYÉ-ROKBA KIMÉR							... BEAT-RIK; KI-RÁLYNÉ TOVÁBBÁ										TESLA BÁLI MUZSIKA	
ARAB ORSZÁG	<b>2</b>				EHEŐ CSIGA MILÁNÓI OPERA				HUSZAD-RÉSZE! SZEPESSÉ-GI VÁROS				AZ ISTENI KÖLTŐ ÖNTÖZŐ- CSÓ					
BANÁN-HÉJ!			HUGO ...: PARFUM-MÁRKA AZTÁN					OLAJ, ANGOLUL DÍSZ- NOVÉNY				SÉRÜLÉS ALJÁNÁL SZET-MÁZOL				A TUL- OLDALRA MAGYAR ŐSVEZÉR		
OSZTRÁK AUTÓK JELZÉSE		RUHA-SZEGÉLY GÖDRÖT KÉSZÍT					NEM IS ÖRDÖGI! OROSZ, CSEH STB.							TROTIL, MÁSKÉPP SÜRÜN NÖTT				
BÖVEN VAN SZABAD-IDEJE					ZENEI FELHANG KÉRDŐ-SZÓCSKA				BECÉZETT LAJOS ARÉNA RÉSZE!				NYAKAS- SÁG FRANCIA FÉRFINEV				ÉRTÉKES NEDŰ	
HOLLAND VÁROS				SZÉFBE REJTŐ NUMERO, RÖVIDEN					LÖVEG HANGJA NAGYON RÉGI									
AZ ÚT JELE A FIZIKÁ-BAN		RAGADO-ZÓ HAL BABA-SÍRÁS!			FASOROS ÚT, UTCA IRIDIUM				AZ ILLETŐK CENTIMÉ- TER, RÖV.				KÜL-VÁROS! INDONÉZ AUTÓJEL			KUTYA KÖZÉPEN FUTÓ!		
HÍRES BETVÁR VOLT (JÓSKA)					KÖZÉPEN ALÁESŐ! ÁMPER JELE			VÁLTÁS SIEMENS						EGY, OLÁSZUL ZORRO JELE				
<b>G</b>																		



# DÍJMENTES UTAZÁS KAJLÁVAL EGÉSZ NYÁRON A MÁV-START ÉS A GYSEV VONATAIN!



**KAJLA.HU**



BalatonBIKE365

