

A MÁV-VOLÁN-CSOPORT  
HIVATALOS LAPJA

LXXIII. ÉVFOLYAM  
2023. DECEMBER

# MÁV-VOLÁN

## *magazin*



*Boldog, békés  
karácsonyt kívánunk!*



## INTERJÚ

Minden eddiginél nagyobb lesz idén a MÁV-START utasforgalma – interjú Hegyi Zsolttal, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettesével

4

## ESEMÉNY

Kiszámíthatóság és tervezhetőség is szükséges a vasút megújításához – 15. alkalommal tartotta meg a MÁV Zrt. a „Szabadjelzés” elnevezésű vasútszakmai találkozóját

6

## HÍREK

Pályafenntartási konferenciát rendezett a MÁV Siófokon, Zökkenőmentes volt a teherforgalom Székesfehérvár és Komárom között, Húsz új elektromos autóbusz érkezhet a Volánbuszhoz jövőre, Átadták a Hídvégi gróf Mikó Imre-díjakat

10

## HUMÁN

Lelki egészségnapok – mert fontos a munkatársaink mentális jólléte

13

## KÉPEKBEN

Magyar Falu Program – Megújult felvételi épületek a szélrózsa minden irányában, Kétéves a TramTrain!

14

## MUNKATÁRSUNK

Vasutas generációk

20

## RÓLUNK

„Van tapasztalatunk a problémakezelésben” – Immár 7. alkalommal szervezték meg a Közösségi Közlekedési Ügyfélkapcsolati Dolgozók Országos Versenyét és Tapasztalatcseréjét.

22

## ANNO

Sztálin tér, Engels tér, Erzsébet tér

32

## SZABADIDŐ

Aktívan a szabadban

42

## Fenntarthatóság

# 24

TEDD MEG AZ  
ELSŐ LÉPÉSEKET  
A TISZTÁBB  
JÖVŐNKÉRT!

# 7

EGYRE NÉPSZERŰBB  
A GYERMEKVASÚT

# 28

JÁRMŰPARK

Új csillag született a retró hétvégéken,  
Eredeti formájában tündöklük az utolsó Gigant,  
Fiatalítás a Volánbusz flottájában,  
Hibrid jármű tesztje a Volánbusznál

# 34

ÉLETMÓD

Varázslatos karácsonyi  
fogások „fillérekből”

**Kiadja:** MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató  
**Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **főszerkesztő-helyettes:** Hum Krisztina; **szerkesztő:** Molnár Zsolt  
**Szerzők:** Csohány Domitilla, Huli Adrienn, Hum Krisztina, Kozma Barbara, 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:** envato.com **Fotók:** pixabay, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Mercedes-Benz, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com  
Szecsódi Balázs, Volánbusz **Nyomdai előkészítés:** Lounge Design Kft. **Korrektor:** Dudás Márta



## Jegyzet

Így karácsony közeledtével – igazán nem közhelynek számom – az együtt töltött idő valóban a legértékesebb ajándék, amit adhatunk és kaphatunk. Őszintén hiszem, hogy a karácsony a szeretet megosztásáról, az együtt megélt pillanatokról szól. Nem számít az ajándék mérete és értéke, nem számít, hogy az idei trendi színekkel van-e feldíszítve a karácsonyfánk, az sem lényeges, hogy milyen különleges étel kerül az asztalunkra. A karácsony valóban az együtt töltött időről szól, a szeretet és az ajándékozás örömeinek megosztásáról, ettől lesz igazán kivételes és emlékezetes. A MÁV-VOLÁN-csoport járatai, a vonatok és a buszok az ünnep napjain is közlekednek, a közszolgáltatás folyamatos, utasaink célállomásra juttatása most is a legfontosabb. Gondoljunk azokra a munkatársainkra is, akik majd az ünnep napjain is dolgoznak és a megnövekedett forgalomban helytállnak. Egy kedves szó, egy apró figyelmesség és mosoly olyan ajándék lehet, amely ilyenkor felmelegíti a szíveket. Ha pedig az év végi hajrában, ünnepi forgatagban, készülődésben marad egy pici idejük, nézzék meg a [www.vasutasmagazin.hu](http://www.vasutasmagazin.hu) oldalon az Életmód rovatban, hogy idén milyen különleges adventi naptárral készültünk kollégáinknak, családtagjaiknak, kicsiknek és nagyoknak egyaránt. Legyen a karácsony az az időszak, amikor még közelebb kerülünk egymáshoz, megélve azt az értéket, amely a legnagyobb ajándék ezen az ünnepen. A szeretet és az együtt töltött idő, amit adni is és kapni is jó. Mert a karácsony valódi varázsa az egymás iránti figyelemben rejlik, a mosolyokban, az apró gesztusokban és a közös pillanatokban. Boldog karácsonyt, eseménymentes szolgálatot kívánunk!

**Hum Krisztina**  
főszerkesztő-helyettes,  
kommunikációs szakértő  
MÁV VAGON Kft.



# Minden eddiginél nagyobb lesz idén a MÁV-START utasforgalma



„Idén a belföldi utazásszám átlépheti a 160 milliót a tavalyi 135 millió után, a nemzetközi forgalomban pedig hárommillió utas választja a vasutat.”  
– Az utasforgalom mellett a vármegye- és országbérletek népszerűségéről, valamint a téli menetrendről kérdeztük Hegyi Zsoltot, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettesét.

**Lehetett arra számítani, hogy a kedvező díjszabású új vármegye- és országbérletek népszerűek lesznek az utasok körében. Hol tartunk jelenleg az értékesítésben, és melyik a legjelentősebb célközönség?**

Május elsejével vezette be Magyarország kormánya az új vármegye- és országbérleteket és fél év elteltével, november elején az értékesítés elérte a hárommilliót, ezen belül az országbérletekből több mint egymilliót vettek az utasok. November 20-áig 3 millió 400 ezer vármegye- és országbérletet értékesítettek a közlekedési szolgáltatók. Az iskolai időszak megkezdése óta havonta átlagosan 550-600 ezer bérlet fog. Az új díjtermék már az első hónapban megváltoztatta a jegy- és bérletváltási szokásokat, és ami különösen fontos, hogy népszerűbbé tette a környezetbarát közösségi közlekedést, és az utazási kedv is növekedett. Akik a helyközi közlekedésben bérletet vesznek igénybe, azok 90 százaléka vármegye- és országbérlettel is rendelkezik, igaz ugyanakkor, hogy az egyéb bérletek száma egyúttal lecsökkent. Mérhető azok száma, akiket az új díjtermékkel nyertünk meg a közösségi közlekedésnek, továbbá vannak olyan utasok, akik a helyközi közlekedésben korábban nem használtak bérletet, de vármegyebérletet már igen. Az országbérletet nyáron rengeteg középiskolás és egyetemista használta az országban, augusztusban mintegy 400 ezer tanuló bérletet adott el. Ehhez minden bizonnyal az is hozzájárult, hogy július 1-től országbérlettel is igénybe vehetők az InterCity járatok, vagy más helyjegyköteles vonatok másodosztályon. Egy másik nagyon fontos változás az volt, hogy míg a diákok eredetileg csak a lakhelyük és az iskola között használhatták a vármegyebérletet, ma már nincs semmilyen korlátozás.

**Területi alapon hol mutatkozik a legnagyobb érdeklődés az új bérlettípus iránt?**

A jelentős hivatásforgalmat és a népeség számát figyelembe véve egyértelműen Pest vármegyében váltották eddig a legtöbb vármegyebérletet, de a képzeletbeli dobogón helyezkedik el Borsod-Abaúj-Zemplén és Győr-Moson-Sopron

vármegye. Ami viszont nagyon örömteli számunkra, hogy Csongrád-Csanád vármegyében már átléptük a százezres értékesítést.

**Mely csatornákon vásárolják leginkább az utasok a bérleteket?**

Jellemzően pénztárakban és jegyautomatákban, viszont nagyon fontos eredménynek tartom, hogy jelenleg a vásárlók 21 százaléka dönt úgy, hogy a legkényelmesebb módon, néhány kattintással veszi meg vármegye- vagy országbérletét a MÁV applikáció segítségével.

**Mennyire hozta meg az utazási kedvet az új bérlettípus, említette, hogy mérhető azok száma, akik új ügyfélként jelentek meg a közösségi közlekedésben.**

A jelenlegi adataink szerint 20-25 ezer új utast a vármegye- és országbérlet nyert meg a közösségi közlekedés számára.

**Mennyivel növekszik idén a MÁV-START utasforgalma?**

Jelenlegi adataink szerint belföldi és Nemzetközi szinten a MÁV-START 15 éves történetének a legmagnagyobb utasforgalmára számítunk. Idén a belföldi utazásszám átlépheti a 160 milliót, a tavalyi 135 millió után, a nemzetközi forgalomban pedig hárommillió utas választja a vasutat. Ez egyben azt is jelenti, hogy az új bérlettípusokkal, a jobb fedélzeti szolgáltatásokkal, vagy a kisebb léptékű utastájékoztatói fejlesztésekkel addig is vonzóbbá tehető a közösségi közlekedés Magyarországon, amíg elindulhat a mindannyiunk által várt, átfogó infrastruktúra-fejlesztési és járműmegújítási program.

**Az utazásuk kényelmének folyamatos javítását is várják a vonatra szállók.**

E téren két dologról is be tudok számolni. Az egyik, hogy ezen a nyáron a Balatonra minden eddiginél több légkondicionált és több alacsonypadlós vonat közlekedett. Ennek érdekében az elővárosokban közlekedő FLIRT, illetve emeletes KISS motorvonatokból több állt be a Balatonnál. A másik egy fontos,

szemléletváltással együtt járó munkaszervezési módosítás volt. Eszerint, ha rendkívüli események (természeti katasztrófa, baleset) miatt megáll a közlekedés, akkor két kollégánk autóval azonnal a helyszínre siet, és segít az utasok eligazításában, támogatásában, tájékoztatásában – például a pótlóbuszokkal kapcsolatban. Erre a munkára a legfelkészültebb kollégákat küldjük. Az utasoktól nagyon jó visszajelzések érkeznek ezekkel az intézkedésekkel összefüggésben.

**Mit üzen a karácsonyi ünnepekre a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalóinak?**

Nagyon sokat tudtunk az utasokért tenni ebben az évben, ezért külön köszönet illeti a munkavállalókat. Mindig közösséggel tartozunk azoknak a kollégáknak – ennél a vállalatcsoportnál nagyon sokan vannak ilyenek –, akik az ünnepeket is munkával töltik, hiszen az országnak szüksége van rájuk, és ez nagyon fontos. Akiknek viszont éppen nem kell szolgálatba menniük, azoktól azt kérem, hogy egy kicsit hagyják, hogy a vaskerekek nélkülük csattogjanak, próbáljunk meg néhány napig távol maradni még a szerezett hivatásunktól is, hiszen a feltöltődés is nagyon fontos.

Putsay Gábor





# Kiszámíthatóság és tervezhetőség is szükséges a vasút megújításához

A 15. alkalommal tartotta meg a MÁV Zrt. a „Szabadjelzés” című vasútszakmai találkozóját november 7-én. Kiszámíthatóság, tervezhetőség, a források időbeni biztosítása, saját energiatermelő képesség létrehozása. Ezek voltak a legfontosabb gondolatok, amelyekre a rendezvény épült, továbbá ezek az irányok garantálhatják leginkább azt, hogy a magyar vasút megújuljon és fejlődjön. A valamennyi korábbi alkalmat felülmúló érdeklődés mellett lezajlott szakmai találkozón három kerekasztal-beszélgetést, ezeken belül egy-egy témaindító előadást hallhattak a résztvevők.



A vasútszakmai találkozót Németh Réka, a MÁV Zrt. forgalmi és üzemviteli főigazgatója nyitotta meg, az esemény moderátora Sztatényi-Klempa Brigitta, kereskedelmi osztályvezető volt. Pafféri Zoltán vezérigazgató bevezető előadásában hangsúlyozta: a MÁV-VOLÁN-csoportnál megindult az átalakítási folyamat, csak a szabad jelzésre várunk a kormányzat részéről, hogy megvalósítsuk törekvéseinket és ezzel új lendületet adjunk a magyar vasút fejlődésének. Az infrastruktúra és a gördülőállomány fejlesztése mellett a szabályozási környezet megújítására, egyszerűsítésére van szükség – tette hozzá. A MÁV hálózatának 47 százalékan kellett bevezetni

sebességkorlátozást a biztonságos működés érdekében. A jövőt figyelembe véve az egyetlen megoldás, ha előre kiszámítható és jól tervezhető infrastruktúra-fejlesztési programot indítunk. Arra készülünk, hogy tíz év alatt előre tervezhető módon megújítsuk a MÁV pályahálózatát. Mint közölte, a pontszerű beruházások helyett, kiszámítható finanszírozás mellett, hosszú távú stratégiát követve kell megújítani a pályahálózatot. A legfontosabb cél a sebességkorlátozások felszámolásával az üzembiztonság növelése és a menetrend tervezhetőségének biztosítása a vasúti társaságok számára. A MÁV-VOLÁN-csoport száz vontatójárművet szeretne korszerűsíteni az új beszerzések mellett, ehhez kapcsolódóan már rövid távon is érezhető lesz a 15 Taurus villamosmozdony hosszú távú bérletének a hatása.

Pafféri Zoltán kiemelte a vasúti egyesítő fuvarozás támogatását, mely 700 magyar vállalat alapanyag-ellátását segítette, és összesen 6,4 milliárd forinttal támogatja a szegmensben működő vasúti társaságokat

az állam. A vasút versenyképességének javítása érdekében a hálózat-hozzáférési díj felár részének elengedéséhez már csak az Európai Bizottság döntését várjuk. Bízunk benne, hogy a bizottság nem gördít ez elé adminisztratív akadályt – tette hozzá Pafféri Zoltán.

## A szekciók megnevezései:

1. A vasút helyzete a pályahálózat-működtetés szemszögéből
2. A villamosenergia-piac változásai, mit tehet a vasúti piac?
3. A vasútvállalatok hangja

A szekciókon elhangzottakról összefoglaló írásunkat a [www.vasutasmagazin.hu](http://www.vasutasmagazin.hu) oldalon, a Hírvonal rovatban olvashatják.

# EGYRE NÉPSZERŰBB A GYERMEKVASÚT

A főváros és a MÁV egyik közös büszkesége a budai hegyekben kanyargó kisvasút, aminek építését 75 éve, 1948 tavaszán kezdték meg és már nyár derekán birtokba is vehették az utasok – és persze a szolgálatba álló ifjú vasutasok. Háromnegyed század alatt már több mint húszmillióan szálltak fel a kisvonatokra, tizenhatezernél is több gyermek öltötte magára büszkén a szárnyaskerekes egyenruhát. Szerte a világon híre ment az egyedülálló budapesti gyermekvasútnak, bekerült a Guinness Rekordok Könyvébe is. Létjogosultságát napjainkban mi sem igazolja jobban, mint az évről évre növekvő utasszám, illetve a vasutas utánpótlás-nevelésben betöltött meghatározó szerepe.



Az Úttörővasút építésének gondolata Magyarországon 1947-ben merült fel. A helyszín kijelölése után az első, 3 kilométeres szakaszt 1948. április 11-én kezdték el építeni a Széchenyi-hegyen a Hegyhát út és Golfpálya út találkozásánál. Az első vonalrészben megépült Széchenyi-hegy végállomás, Normafa megállóhely (a korábbi helyén), Csillebérc (Úttörőváros) és Virágvölgy (Előre) állomás, a vonatforgalom 1948. július 31-én indult meg. Az építkezés további két szakasszal

folytatódott, a Szépjuhászné (Ságvári liget) állomásig 1949 nyarán, a Hűvösvölgyi végállomásig pedig 1950. augusztus 20-án utazhattak először az utasok. 1951-ben épült meg Hűvösvölgyben a vontatási telep. A Széchenyi-hegytől Hűvösvölgyig tartó vasútvonal 11,7 kilométeres hosszával 2015-ben került be a Guinness Rekordok Könyvébe, mint a világon a leghosszabb olyan vasútvonal, ahol a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot gyermekek látják el.



## „Az utánpótlás-nevelés már a kezdetektől kiemelt cél...”

Idén több alkalommal is ünnepi programokkal készült a Gyermekvasút: az építkezés kezdetének napra pontos évfordulója szerencsésen a tavaszi szünet utolsó napjára esett, így sok család tudott eljönni az egész napos rendezvényre, Széchenyi-hegyre. A járműbemutatók és gyermekprogramok egyaránt okoztak örömet kicsiknek és nagyoknak, de talán ennek a napnak az egyik különlegességét az adta, hogy rengeteg egykori úttörő- és gyermekvasutas jött el emlékezni ifjúkoruk legszebb éveire. Az állomásépület főbejáratánál a 75 éves évforduló alkalmából emléktáblát helyeztek el és a váltókezelői torony mellett fát is ültettek. A Széchenyihegy állomás üzemi épületében, az 1948-as megnyitás után pár évig a járművek karbantartásának helyszínéül szolgáló „motorszínben” a kisvasút háromnegyed százados történetének tárgyi és fényképes emlékeiből nyílt időszakos kiállítás, ami az évforduló évében többször látogatható volt, de a sikerre tekintettel a jövőben is rendezvények alkalmával fogadja majd az érdeklődőket. Nyár közepén ugyancsak tartalmas programokkal várták a családokat és az emlékezni érkezőket július 31-én, amikor az első vonat indulásának évfordulóját ünnepelhették. Mindkét rendezvény alkalmával több ezren látogattak el Széchenyi-hegy állomásra, a helyi programokon kívül természetesen rengetegen szálltak vonatra is, hiszen nosztalgiajáratokkal is várták az utasokat. A hagyományos szerelvényeken kívül a betétjáratokon gőzös, Mk48-as és Mk49-es dízelmozdony is feltűnt.

*Az 1960-as évek Úttörővasútjának ikonikus járműve volt az Mk49-es mozdony, aminek évek óta tartó felújítását Csanádi Sándor műszaki koordinátor vezeti, akit novemberben a Magyar Tudományos Akadémia Hídvegi Gróf Mikó Imre-díjjal tüntetett ki. Az elismerésről ugyanebben a lapszámban a Hírek rovatban is olvashatnak.*

A Gyermekvasút építésének célja annak idején is mutatta azt a kettősséget, ami napjainkban is a működésének az alapját adja. A vasútvonal a Budai-hegység közkedvelt kirándulóhelyeit köti össze, érint számtalan olyan helyszínt, amelyek kiválóan alkalmasak szabadterei programokhoz: az erdőkön át vezető turistaút-hálózat számtalan helyen keresztezi a vasútvonalat, lehetőséget adva hosszabb-rövidebb gyalogos, kerékpáros túrák részévé tenni a kisvasutazást, de könnyű sétával elérhetők a híres kilátók, erdei játszótérek is. Egyrészt tehát a kisvasút turisztikai vonzereje jelentős, másrészt vasútszakmai szempontból kiváló helyszín az oktatásra, a jövő vasutasainak képzéséhez. Az utánpótlás-nevelés már a kezdetektől kiemelt cél, hiszen itt a valós, üzemi körülmények között lehet bemutatni a vasúti közlekedés alapjait, rendszerét, ezáltal megkedveltetni ezt a szakmát a fiatalsággal. Az elmúlt évtizedek bizonyították, hogy a gyermekeiket itt töltő fiatalok közül sokan választják egy életre ezt a hivatást, sok jó szakembert adott már a közlekedési ágazatnak a Gyermekvasút. A kívülállóknak nagyrésze nem is tudja, hogy a szolgáltatban látott gyermekvasutasokon kívül mások is

megfordulnak ezen a vonalon tanulmányaik során: a vasúthoz köthető számtalan szakterületről érkeznek helyszíni bemutatóra, gyakorlatra a képzések során a hallgatók. A vasútvonal vonalvezetése, műszaki berendezései, forgalmi sajátosságai lehetővé teszik például pályafenntartási, biztosítóberendezési, de akár járművezetői, vonatkísérői tanfolyamok számára is a tananyag bemutatását. A forgalmi szolgálattevők alapképzésében már közel 20 éve a tanfolyamok programjában szerepel 2 egész napos gyermekvasúti szolgálat, amikor a tanulók felváltva ülnek be egy adott állomáson a forgalmi munkakörökbe (rendelkező, külsős, váltókezelő) – az oktatók tapasztalatai szerint a hallgatók nagyon sokat kamatoztatnak az itt gyakorlatban átéltekből a vizsgára való felkészülés során. A Baross Gábor Oktatási Központ és a MÁV-HÉV tanfolyamain kívül más vasútvállalatok, képzőszervek is tartanak bemutatókat a kisvasúton. A vasútvonal állomásépületeit annak idején úgy tervezték, hogy a magyar vasúthálózaton megtalálható típusépületekből több fajtát is látni lehessen itt, és ugyancsak a műszaki sokszínűség bemutatása miatt telepítettek az állomásokra más-más típusú biztosítóberendezéseket. A Gyermekvasúton az építészeti, műszaki értékek megőrzése is kiemelten fontos, a különböző szakágak együttműködése az elmúlt években példaeértékűen látványos eredményekhez vezetett. 2020-ban megújult az akkor 70. születésnapját ünneplő hűvösvölgyi végállomás

épülete (elektromos hálózat, épület homlokzat, utastájékoztató, utasforgalmi területek), valamint a fogadópark (kertészeti munkák, burkolatépítés, vízelvezetés, térvilágítás), ezzel korszerű külsőt adva a vasút jelenleg legnagyobb forgalmat bonyolító állomásának. 2022-ben adták át a hangulatos erdei állomás, Csillebérc teljesen felújított épületét, ami ismét a régi idők romantikáját idézi, de egyúttal a szolgálati helyiségek már napjaink modern elvárásainak is megfelelnek. Az egykori Úttörőváros állomáson megnyitása óta egy ma már műszaki emlékek számító VES rendszerű elektrodinamikus biztosítóberendezés üzemel, a szakszolgálat áldozatos munkájával a berendezés felújítására is sor került. Az elmúlt évek talán leglátványosabb változása az utasok számára ugyan nem látogatható, de a gyermekvasutasok életében igencsak meghatározó területet érintett: a 2022-es táborozási időszak kezdetétől egy minden tekintetben korszerű felszereltségű modern szállásépület váltotta Hűvösvölgyben az 1962-től épült faházakat, megújult közösségi terek és környezet fogadja a gyerekeket. A táborépület férőhely-kapacitása másfélszerese a korábbi faházsoroknak, így a növekvő gyermekvasutas-létszám mellett ismét lehetséges a nyár elején vizsgázó gyermekvasutasok fogadása is bentlívós keretek között (egyszerre három 40-50 fős gyermekvasutas-csoport táborozhat együtt ifivezetőikkel). Az eddigi állomásfelújításokra és a tábor átalakítására a MÁV saját

forrásból biztosított lehetőséget. Az épületek kora, állapota miatt a következő években is több állomás átfogó karbantartása indokolt. Az állomásépületek, a vasúti pálya, valamint a járművek felújítását a vasútvállalat szakemberei a MÁV-VOLÁN-csoport fenntarthatósági célkitűzéseinek figyelembevételével tervezik megvalósítani. A Gyermekvasút vonalán évente 6700 vonat halad végig, a vonatok nyári, egész éves hétvégi jelentős mértékű kihasználtsága mellett a hétköznapi utasforgalom is folyamatosan emelkedő tendenciát mutat, ez indokolja az infrastruktúra komolyabb felújítását. Az állomások, szociális kiszolgáló létesítmények felújítását a következő években az energiahatékonyság jegyében szükséges elvégezni oly módon, hogy az utasok és a vasutasok korszerű, minden igényt kielégítő utasforgalmi és üzemi célú területekkel találkozhatnak, az épületek építészeti jellegének megőrzése mellett. A homlokzati szigetelések, nyílászárócserék, fűtésrendszerek, villamos- és vízvezeték korszerűsítése a jelenleginél jelentősen költséghatékonyabb üzemeltetést tesz lehetővé.

A mozdonyok, személykocsik felújítása mellett a következő évek kihívása egy járműtároló csarnok létrehozása lesz, mely megóvjá a patinás nosztalgiajárműveket az időjárás okozta ártalmaktól, ezzel biztosítva, hogy a vasútvállalat kultikus járművei még hosszú évtizedekig megőrzendzethessék a nosztalgia utazás élményével a következő generációkat.

A kisvasút népszerűsége napjainkban is egyre nő, ezt mutatja az, hogy az idei évben várhatóan ismét meghaladja az utazásszám a háromszázezret, 2022-höz képest mintegy 10 százalékkal utaztak többen a kisvonatokon. Egész évben színvonalas programokkal is várják a családokat, kisvasútbarátokat. Idén a legkeresettebb programokon, a májusi Gyermeknapon és az októberi Családi napon 7-8 ezer látogató vett részt.

**A gyermekvasutasok közössége is egyre nagyobb: évről évre többszörös túljelentkezés van a képzésekre, a gyereklétszám nagyságát mutatja az, hogy évtizedek után újra indokolttá válik szinte minden állomás mindennapi nyitvatartása. Bizunk benne, sok fiatal ezekben a szolgálatokban kap kedvet a vasutas szakmához és választja örök hivatásnak azt, ami csak egy gyerekkori szerelemnek indult.**

Váci Viktor



### Téli programajánló

A Gyermekvasút vonatai egész évben közlekednek, a téli szünet ideje alatt mindennap hosszabb, hétvégi üzemidő szerint (december 24-én és január 1-jén kevesebb járat közlekedik). A Gyermekvasút honlapján meghirdetett napokon – a téli időszakban jellemzően hétvégenként – gőzvontatású nosztalgiavonatok is indulnak. December elejétől a téli szünet végéig hangulatos, feldíszített karácsonyi kocsik várják az utasokat. December 28-án és 29-én járműbemutatóval várják az érdeklődőket Széchenyi-hegy állomáson: fel lehet szállni a mozdonyok vezetőfülkéjébe, bemutatják a napi forgalomban ritkábban látható járműveket. Az állomás üzemi épületében, a motorszínben berendezett alkalmi kiállítás is nyitva tart. A Gyermekvasút egész évben több programmal is készül, érdemes követni a kisvasút honlapját és Facebook-oldalát: [www.gyermekvasut.hu](http://www.gyermekvasut.hu) <https://www.facebook.com/gyermekvasut>



## Pályafenntartási konferencia

A szokásos három helyett hat év elteltével rendezhette meg a MÁV a Pályafenntartási konferenciát, ugyanis a 2020-ban tervezett rendezvényt a pandémia felülírta. Így a pályavasúti szakemberek és a meghívott előadók november 15-én és 16-án, Siófokon tájékoztathatták az érdeklődőket a rendkívül színvonalas szakmai konferencián.

Az eseményen beszédet mondott Fónagy János korábbi közlekedési miniszter, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke, jelenleg a Gazdaságfejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára, miniszterhelyettes, aki hangsúlyozta, hogy Magyarországon a Kiegyezés utáni polgárosodás és urbanizáció, az ipar és a kereskedelem fejlődése a vasútnak, ezen belül a vasúti pályahálózatnak köszönhető. A hivatásforgalmat hatékonyan leginkább a kötött pálya tudja lebonyolítani. Lepsényi István, a MÁV elnöke arról szólt, hogy közép- és hosszú távon a nagy sebességű és jól kiépített elővárosi vasútnak nincs alternatívája. Tíz év alatt lépésről lépésre megtörténik a pályahá-

lózati felújítása és a járműpark korszerűsítése, a kormány már megkezdte erről a szakmai vitát. Virág István, a MÁV pályaműködtetési vezérigazgató-helyettese elmondta, hogy egyenszilárdságú hálózat megteremtése a cél, amelyre lehet építeni egy versenyképes menetrendi struktúrát a személy- és áru fuvarozó vasúti társaságok számára egyaránt. Egyelőre úgy tűnik, hogy az európai uniós pénzek nem elegendők a hálózat felújítására, így mindenképpen szükség van a MÁV által 2020-ban elindított Infrastruktúra Versenyképesség Javító Programra is. Ez lényegében az egyszerűsített felújításon alapul, jóval olcsóbb, kevesebb adminisztrációt igényel, de alapja

lehet a kiszámítható ütemes menetrendnek. A legfontosabb szempont, hogy a törzshálózaton az engedélyezett sebesség tartható legyen, továbbá, hogy a pályaműködtető garanzálja a kiszámítható menetrendet a vasúttársaságok számára – ez a fontos tételmondat szinte vezérmotívumként szerepelt a konferencián. A 2700 kilométer hosszú TENT hálózaton évente legalább kilencven kilométer vasúti pályát kellene továbbra is felújítani ahhoz, hogy a műszaki romlást megállítsuk, és a menetrend tartható legyen. A pénz mellett szükséges a stratégiai következetesség is, ami azt jelentené, hogy ne szigetszerűen épüljenek át a vonalak.

## Zökkenőmentes volt a teherforgalom Székesfehérvár és Komárom között

A hegyeshalmi 1-es fővonal átépítése miatt október 27-től november 17-ig rendkívüli és átmeneti jelleggel Székesfehérvár és Komárom között közlekedtek kerülő útirányon a tehervonatok. Ebben az időszakban ideiglenesen szünetelt a személyforgalom az 5-ös vonalon.

A Budapest-Hegyeshalom vasúti fővonalon október 27-én a legnehezebb fázisa kezdődött a Biatorbágy-Szárliget közötti szakasz felújításának, ekkor ugyanis november 17-éig a lokális aléptímenyhibák kijavítása érdekében mindkét vágányt le kellett zárni a vasúti forgalom előtt. A három hétig tartó vágányzár idején a személyforgalmat vonatpótló autóbusszokkal bonyolította a MÁV-VOLÁN-csoport, míg a tehervonatok számára alternatív, kerülő útirányt határozott meg. A tehervonatok egy része Szlovákián keresztül, illetve Székesfehérvár és Veszprém felé került a 30-as és a 20-as vonalon, nagyobb részük azonban a Kelenföld-Székesfehérvár-Komárom útvonalon közlekedett, ezen belül az 5-ös vonalon Székesfehérvár-Komárom között dízelvonta-

tással. A MÁV a forgalom lebonyolításához a Biatorbágy-Szárliget szakasz lezárása idején nyolc dízelmozdonyt bocsátott a vállalkozó vasúti társaságok részére, amelyeknek a fenntartási költséget magára vállalta. Az 5-ös vonalon átlagosan harminc tehervonat közlekedett naponta a vágányzár idején. Így is harmincezer tonna árut fuvaroztak a vasúttársaságok Székesfehérvár és Komárom között, amit 1200 kamion tudott volna elszállítani, így 148 tonnával kevesebb szén-dioxid jutott a levegőbe. A vágányzári forgalomszervezők figyelni kellett arra is, hogy ne alakuljon ki fogalmi torlódás a végponti állomások (Székesfehérvár, Komárom-Rendező) egyikén sem, emellett fenn kellett tartani a megszokott forgalmat a hegyeshalmi határátmeneten is.



Ebben az időszakban ideiglenesen szünetelt a személyforgalom az 5-ös vonalon. A kiszámíthatóság és az esetleges tehervonati forgalmi nehézségek miatti torlódások elkerülése végett ugyanis ez a megoldás szolgálta legjobban az utazóközönség érdekeit. November 18-tól pedig az elmúlt hetekben ideiglenesen csak tehervonatok közlekedtetésére használt vonalon helyreállt a megszokott forgalmi rend: ettől a naptól Székesfehérvár és Komárom között is újra közlekednek a személyvonatok. Köszönjük utasaink eddigi türelmét és megértését! Szeretnénk továbbá köszönetet mondani a MÁV-VOLÁN-csoport valamennyi munkavállalójának, akik az átmeneti időszakban részt vettek a forgalom előkészítésében, megszervezésében és sikeres lebonyolításában!

## Hús új elektromos autóbusz érkezik a Volánbuszhoz jövőre

A budapesti agglomeráció és hat megyeszékhely után hamarosan hat kisebb városban is a helyi közösségi közlekedés zöldítésére készül a Volánbusz 20 új elektromos autóbusz beszerzésének tervezésével, készülve az eddig sikeres Zöld Busz Program folytatására, a környezet további védelme és a szolgáltatási színvonal emelése érdekében. A fejlesztésnek köszönhetően a hat településen összesen évente több mint ezer tonnával csökkenhet a szén-dioxid-terhelés.

A Széchenyi Egyetemi Csoporthoz tartozó HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. továbbra is kiemelten fontosnak tartja, hogy – a kormányzat céljaival összhangban – hazánk 2050-re karbonsemleges országgá váljon, ezért a közösségi közlekedés megújítását és a károsanyag-kibocsátás csökkentését célzó program folytatódik, a 25 ezer főnél kevesebb lélekszámú települések számára is megnyitva a lehetőséget a helyi flotta elektrifikálására.

A busztársaság tervei szerint, amennyiben a fejlesztéshez szükséges források rendelkezésre állnak, úgy Balatonfüreden 3, Hajdúszoboszlón 1, Komáromban 2, Komlón 6, Tatán 5 és Várpalotán 3 darab elektromos meghajtású, kéttengelyes szóló, alacsonypadlós, helyi kivitelű jármű állhat majd forgalomba. Az autóbuszok üzemanyag-ellátását az MVM Mobiliti Kft. és a Volánbusz közös vállalata, a Mobiliti Volánbusz Kft. által telepített töltőberendezések fogják biztosítani a települések műszaki telephelyein vagy állomásain.

Az autóbusz-beszerzésre vonatkozó feltételes közbeszerzés ajánlat-tételi felhívása 2023. október 25-én jelent meg. A szerződéskötést – a beszerzéshez szükséges források rendelkezésre állását követően – 2024 januárjára tervezi a közlekedési vállalat, annak érdekében, hogy az autóbuszok már a jövő évben, a lehető leghamarabb az utasok szolgálatába állhassanak. A projekt megvalósulása esetén a Volánbusz 20 százalékkal bővítheti elektromos flottáját.

A HUMDA által koordinált Zöld Busz Program keretében a busztársaság eddig összesen 100 elektromos autóbuszt állított forgalomba a főváros vonzáskörzetében, valamint Székesfehérvár, Zalaegerszeg, Győr, Eger, Szolnok és Szeged helyi közlekedésében.

A jelenlegi elektromos flotta – a dízelüzemű járművek kiváltásával – évente mintegy 5500 tonna szén-dioxidtól mentesíti az érintett települések levegőjét, ami 2000 személygépkocsi éves kibocsátásának felel meg. Az újabb 20 e-busz további több mint 1000 tonna szén-dioxiddal alacsonyabb környezetterhelést jelent majd, és korszerűbb, kényelmesebb, csendesebb, valóban 21. századi színvonalú szolgáltatást biztosít a hat város lakosai, utasai számára.



A károsanyag-kibocsátás csökkentését célzó program folytatódik...





Az Országgyűlés november 3-át A Magyar Tudomány Ünnepévé nyilvánította. Az ünnep a Magyar Tudományos Akadémia (MTA) által 2003 óta minden év novemberében megrendezett egy hónapos programsorozat, amely hagyományosan a kor legtöbb kérdést felvető problémáira ad tudományos, megalapozott és közérthető válaszokat. Ez volt az a nap 1825-ben, amikor Széchenyi István birtokainak egy évi jövedelmét a Magyar Tudós Társaság alapítására felajánlotta, ezzel lehetővé tette az MTA megalapítását. Az egy hónapos rendezvény nyitóünnepségének a hagyományoknak megfelelően, minden második évben az MTA valamelyik területi bizottsága ad helyet, idén Szeged volt a házigazda.

A Kuratórium a Magyar Tudomány Ünnepén a magyar vasút fejlesztése területén végzett kiemelkedő eredmények elismerésére a Magyar Tudományos Akadémia által a MÁV kötelezettségvállalása mellett létrehozott Hídvégi Gróf Mikó Imre-díjat, valamint a díj mellé a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány Hídvégi Gróf Mikó Imre-emlékplakettjét adományozta.

Életmű kategóriában

**Horváth Lajos**nak, nyugalmazott MÁV-mérnöknek, főtanácsosnak, a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány kuratóriumi elnökének a Magyar Vasúttörténeti

Park létrehozásában játszott meghatározó, aktív és kezdeményező vezető szerepéért, a magyar vasúti közlekedésért kifejtett tevékenységéért, a vasúti hagyomány ápolásáért, valamint szakirodalmi, publikációs és oktatási tevékenysége elismeréseként.

Aktív szakember kategóriában

**Csanádi Sándornak**, a MÁV Széchenyi-hegyi Gyermekvasút műszaki koordinátorának a vasútgépész szakterületen végzett eredményes gyakorlati tevékenységéért, a Gyermekvasút járműveinek üzemeltetése és fenntartása terén végzett kiváló munkájáért, a Kemencei Erdei Múzeumvasút hétéves

üzemeltetéséért, valamint a vasútszakmai oktatások szervezésében, szakemberek képzésében vállalt szerepéért, színvonalas szakirodalmi publikációiért.

**Néhai Kupai Sándornak**, a MÁV egykori fejlesztési és beruházási főigazgatójának kiemelkedő szakmai pályafutása, a vasúti pályafenntartás, pályaeépítés területén az utánpótlás oktatásában végzett szerepe, a pályalétesítmény szakmai fejlesztésének modern keretrendszerre és a magyarországi vasúti pályafenntartás nagygépes támogatása feltételeinek megteremtése, valamint további kutatásokat megalapozó műszaki eredményei elismeréseként.



**Idén szomorú aktualitása is van a Hídvégi Gróf Mikó Imre aktív szakember díj átadásának, hiszen Kupai Sándor** úr tragikus hirtelenséggel bekövetkezett halálával egy rendkívüli embert és egy elkötelezett, kiváló szakembert veszített el a szakma. Tisztelettel adózzunk munkássága előtt, és őrizzük meg őt emlékezetünkben.

# LELKI EGÉSZSÉGNAPOK – MERT FONTOS MUNKATÁRSAINK MENTÁLIS JÓLLÉTE

Összesen több mint 450 résztvevővel zajlott az idei Lelki Egészségnapok rendezvénysorozat, amelyet november 14-16. között második alkalommal szervezett meg a Támogatlak Program csapata. Az eseményre a szervezők ebben az évben is színes kínálati palettával készültek, így a mentális egészség témakörében mindenki megtalálhatta a számára legmegfelelőbb programot.



A tavalyi Lelki Egészségnapok és a havonta új témákat kínáló online minitréningek sikere szükségessé tette a Támogatlak program tréneri csapatának bővítését, így az idei programsorozatra már 22 fős team készült. Az eseményekre a MÁV-VOLÁN-csoport minden vállalatától érkeztek résztvevők. A Lelki Egészségnapok telt házas személyes előadásain több mint 250 munkatársunk vett részt. Az első napon Pál Feri atya, római katolikus pap, mentálhigiénés szakember előadásában az önmegvalósítás lehetőségeibe engedett betekintést,

a második napon dr. Kádár Annamária me-sepszichológus tartott előadást „Légy a saját életed mesehőse!” címmel, majd a programot Klein Dávid expedíciós hegymászó zárta izgalmas beszámolójával a kitartásról és a célok elérésének folyamatáról. Közel 140 munkatársunk vett részt online és személyes minitréningeken MBTI, Irodalomterápia, Erőforrásaink, Relaxáció, DISC, Érzelmi intelligencia – empátia, Tudatos időtervezés, Művészetterápia – az ősz lelki üzenete, Művészetterápia – változásban az erő, Konfliktuskezelés, Reziliencia és Motivációnk feltérképezése témakörökben. A MÁV-TÉKA programot több mint 50 kollégánk kísérte figyelemmel. Az eseményt Valiczko Szilvia (Volánbusz) előadása nyitotta „Utam a fürdőszobai dúdolgatástól a színpadig” címmel, majd Némethy Péter (MÁV) következett, „Mit tanít nekem egy öt éves” című előadásával. A harmadik előadást Lupsea György (MÁV SZK) tartotta „Hogyan nyertem reménységet a hit által?” címmel, őt Oláh Éva (MÁV) követte „Életem autista gyermekemmel – Utam a

kétségbeeséstől az élhető megoldásig” című előadásával. Végül Eszik Orsolya és Kabai Zoltán (MÁV-START) közösen tartottak előadást „Önkezés és gyászmunka” címmel. A FILMKLUB során „A játék” című kisjátékfilm közös megtekintése után beszélgettek a résztvevők annak lelki vonatkozása-ról, filmklubokat idéző hangulatban.

**A Lelki Egészségnapok előadásaira sokszoros volt a túljelentkezés, de hamarosan online is megtekinthetők lesznek a [www.vasutasmagazin.hu](http://www.vasutasmagazin.hu) oldalon a Támogatlak rovat belső, munkavállalói felületén.**

a Támogatlak Program csapata



# MAGYAR FALU PROGRAM

MEGÚJULT FELVÉTELI ÉPÜLETEK  
A SZÉLRÓZSA MINDEN IRÁNYÁBAN

2021 augusztusában jött létre az a Támogatási Szerződés a Miniszterelnökség és a MÁV között, amelyben rögzítették, hogy a Magyar Falu Program keretében a vasúttársaság 2 milliárd forint vissza nem térítendő kormányzati támogatást használhat fel vasútállomások fejlesztésére.

Mád, Szany-Rábaszentandrás, Zichyújfalu, Okány és Biharnagybajom után idén ősszel újabb megújult felvételi épületeket adtak át, így Csömödér-Páka, Vaja-Rohod, Medgyesegyháza és Nagyigmánd-Bábolna után Mernye már a tizedik helyszín, ahol az utazóközönség a Magyar Falu Programnak köszönhetően kulturált és modern környezetben válthat jegyet, várakozhat.

Az őszi átadó ünnepségeken a települési polgármesterek nosztalgiával beszéltek a megújult épületekről, hiszen azok a régmúltat idéző, eredeti arculatukat kaphatták vissza korszerű formában a projektnek köszönhetően. Az eseményeken a vasúttársaságot Szilágyi Tibor fejlesztési és beruházási főigazgató képviselte.

## A MUNKÁLATOKRÓL

A projekt során **Csömödér-Páka vasútállomáson** megújult az épület tetőszerkezete, új nyílászárókat építettek be, továbbá az egységes megjelenés érdekében elvégezték a teljes homlokzat karbantartását is. A mai kor elvárásainak megfelelően, az utazóközönség kiszolgálását USB-töltőasztallal rendelkező klimatizált váróterem és korszerű akadálymentes utasmosdó biztosítja, a tájékozódást megújult statikus utastájékoztató elemek (táblák, piktogramok) segítik. A felvételi épület környezetének rekonstrukciója során térkővel burkolt gyalogos közlekedőfelületeket alakítottak ki, 10 férőhelyes fedett kerékpártárolóval. A projekt keretében az épületben található egykori lakás épületrész is új funkciót kapott, ahol a jövőben



Csömödér Önkormányzata vendégház üzemeltetését tervezi. A településsel közösen végzett összehangolt munka eredményeként, az állomás területén kamerarendszert telepítettek, amely a közszeg térfigyelő hálózatára kapcsolódik.

A **Vaja-Rohod vasútállomáson** végzett munkálatok során az épület tetőhéjazata megújult és új nyílászárókat építettek be, továbbá az egységes megjelenés érdekében elvégezték a teljes homlokzat karbantartását. Az utasok klimatizált, USB-töltőasztallal és korszerű utasmosdóval rendelkező váróteremben várakozhatnak, tájékozódásukat megújult statikus utastájékoztató elemek (táblák, piktogramok) segítik. A felvételi épület környezetének rekonstrukciója során, térkővel burkolt gyalogos közlekedőfelületeket alakítottak ki, új kültéri bútorokkal és új fedett kerékpártárolóval. Az épület környezetében a burkolatlan területeken elvégzett tereprendezés és virágosítás teszi szebbé az állomás megjelenését. A településsel közösen végzett összehangolt munka eredményeként, az állomás területén kamerarendszert telepítettek.

**Medgyesegyházán** a felvételi épület megújulása során a korábbi forgalmi iroda területe lecsökkent az üzemvitelt biztosító berendezésekhez igazodva. A kényelmes közlekedés érdekében az épület bejáratát átalakították széles, automata ajtóra. Az épületben klimatizált várótermet és akadálymentes utas-WC-t alakítottak ki, a pénztár biztonsági üveget kapott. Az utasváróban megújult az ülőfelület, valamint a statikus utastájékoztató, és USB-töltőasztal szolgálja a várakozók kényelmét. A vágányok felől a lépcső és a gyalogosátjáró közötti területet is rendezték, a felvételi épület utcai lépcsőjéhez feljárókorlát készült. Az épület környezete térburkolattal, kerékpártárolóval és zöldszigettel gazdagodott.

**Nagyigmánd-Bábolna vasútállomás** felvételi épületén megjavították a tetőszerkezetet és új nyílászárókat építettek be, továbbá az egységes megjelenés érdekében elvégezték a teljes homlokzat karbantartását is. A forgalmi irodába hűtő-fűtő klíma berendezést telepítettek. A utazóközönség kiszolgálását ezen a helyszínen is USB-töltőasztallal rendelkező klimatizált váróterem és korszerű utasmosdó biztosítja, a tájékozódást megújult statikus utastájékoztató elemek (táblák, piktogramok) segítik. A felvételi épület környezetének rekonstrukciója során, térkővel burkolt gyalogos közlekedőfelületeket alakítottak ki, 10 férőhelyes fedett kerékpártárolóval, új kültéri bútorokkal. Felújították az állomás villamos hálózatát, és egy oszlopot áthelyeztek a térvilágítás hatékonyságának növelése érdekében. Az épületen található hangszórók cseréjét elvégezték, ezáltal javult az élőszavas utastájékoztató minősége is.



**Mernye vasútállomáson** megerősítették a felvételi épület vízszigetelését, a tetőhéjazat megújult. Új nyílászárókat építettek be, továbbá az egységes megjelenés érdekében elvégezték a teljes homlokzat karbantartását is. A forgalmi irodában hűtő-fűtő klímaberendezés teszi komfortosabbá a munkavégzést. A megújult váróterem is klimatizált, az utasok kényelmét USB-töltőasztal és korszerű, akadálymentes utasmosdó szolgálja, a megújult statikus utastájékoztató elemek (táblák, piktogramok) pedig a tájékozódást segítik.

A felvételi épület mellé új, 10 férőhelyes fedett kerékpártároló, és új kültéri bútorok kerültek. Az épület környezetében növénytelepítéssel tették szebbé az állomás megjelenését.

A Magyar Falu Program projektben a MÁV célja egyrészt a vasutas munkatársak munkakörnyezetének komfortosabbá tétele, de az is fontos, hogy a fejlesztéseket a helyi lakosok is magukénak érezzék. Ennek érdekében valamennyi önkormányzattal szoros együttműködésre törekszik a vasúttársaság, az épületek környezetének rendezése, a felesleges helyiségek, épületek hasznosítása, valamint az utasforgalmi létesítmények üzemeltetése tekintetében. A Magyar Falu Program MÁV projektje Nagykereké, Pocsaj-Esztár és Berkenye vasútállomás felvételi épületének megújulásával folytatódik.

Fuchs Adrienn

„A Magyar Falu Program projektben a MÁV célja egyrészt a vasutas munkatársak munkakörnyezetének komfortosabbá tétele, de az is fontos, hogy a fejlesztéseket a helyi lakosok is magukénak érezzék.”



# MAGYAR FALU PROGRAM

A Magyar Falu Program MÁV projektjének köszönhetően már tíz kistelepülésen megújult épületben és környezetben, korszerű körülmények között végezhetik mindennapi teendőiket munkatársaink, és várakozhatnak az utasok. Az eredeti arculatukkal büszkélkedő, megújult épületek a munkálatoknak köszönhetően a települések ékességeivé váltak.



Medgyese gyháza



Nagyigmánd-Bábolna



Vaja-Rohod



Mernye



Csömödér-Páka





# KÉTÉVES A TRAMTRAIN!

Ennyi idő alatt több mint 1,7 millió kilométert futott. Ez olyan, mintha 43-szor megkerülte volna a Földet, pedig csak Hódmezővásárhely és Szeged között jár. A TramTrain 31,6 km hosszú útja során Szegeden az 1-es villamos vonalán közlekedik Szeged pályaudvartól Szeged-Rókus vasútállomásig, majd a 135-ös számú Szeged-Békéscsaba vasútvonalon halad tovább Hódmezővásárhelyre. A Hódmezővásárhely-Népkert állomásnál letér a nagyvasúti vonalról, és villamosüzemre váltva a városon keresztül közlekedik Hódmezővásárhely nagyállomásig.





# Vasutas generációk

**Veterán, baby boomer, X, Y, Z és alfa-generáció. Manapság számos összefüggésben halljuk és használjuk ezeket a kifejezéseket, tudjuk, mindegyik egy-egy korszakot és az abban születetteket jelenti. A kutatók szerint mindegyik generációnak sajátos alapvetései, preferenciái, értékei és megközelítései vannak. De hogyan öröklődik egy szakma, egy hivatás szeretete apáról fiúra, egyik generációról a másikra? Az bizonyos, hogy a sokat emlegetett generációs szakadék fölött egy jól járható és stabil híd a közös szakma szeretete. Számos olyan munkatársunk van a MÁV-VOLÁN-csoportban, akinek pályaválasztása családi ihletésű volt, hiszen már dédapja, nagyapja, vagy édesanyja, édesapja is itt teljesített szolgálatot. Ismerjünk most meg két olyan kollégát, akik mögött többgenerációs vasutasmúlt van, és akiknek a szakmaválasztás annak idején nem volt kérdéses. Ők beszélnek most a családi kötődésről, a vasutas hivatásról, és karácsony közeledtével – egy kicsit a szeretet ünnepéről is mesélnek.**

## Kovács Lajos, erősáramú vonalellenőr, Felsővezetéki szakasz Szajol (MÁV)

„Nagyapám, néhai Kovács József Szajolban raktáros volt a vasútnál. Az ő fia, az én édesapám, Kovács Lajos Szolnokon kocsivizsgálóként dolgozott, idén 89 éves. Én erősáramú vonalellenőr lettem. Korábban dolgoztam a Szolnoki Járműjavítóban is, most Szajolban teljesítek szolgálatot én is, mint annak idején nagyapám. Fiam, Kovács Viktor a MÁV SZK Humán szolgáltatás-menedzsmentszakértője. Ez négy generáció, ha megszámloljuk. De a feleségem, Kovácsné Móráné Zsuzsanna is a vasútnál dolgozik általános pályavasúti előadónaként, a vejem vasúti járművezető, néhai anyósom pedig szintén vasutasként dolgozott, ő raktárnok volt. Nagy volt tehát a szülői, nagyszülői, családi hatás is a pályaválasztásban, hiszen gyermekkoromat kitöltötte a vasút. A szolnoki pályaudvar kisgyerekként maga volt a csoda, mindig szerettem a vonatokat és a vasutas közeget. Szajol vasúti csomópontként, Szolnok pedig az óriási járműjavítóval stabil munkalehetőséget teremtett mindig is a környéken élőknek. Olyan biztos pont volt a vasút, amire lehetett számítani, aki itt megkapaszkodott, gyökeret vert, az nehezen mozdult már máshová. A fiam is mindig a vasútnál akart dolgozni, ő vasúti ösztöndíjjal diplomázott. Nagyon büszke vagyok rá, hogy helytáll a munkájában a mai napig. Szajolban egy ideje az én kezdeményezésemre egy remek programot indítottunk, amelyet akár pályaeorientációs programnak is tekinthetünk. Felajánlottuk, hogy a községben, és 30 km-es távolságra Fegyvernek irányába, hogy körbeviszük az érdeklődőket vágánygépkocsival. Nyugdíjasok jönnek unokákkal, de gyakoriak a pályaválasztás előtt álló fiatalok is. Ez egy örömmunka, hiszen igazi felüdülés látni az

érdeklődést. Reméljük, ezzel is hozzátehetünk valamennyit ahhoz, hogy minél többen megismerjék és megszeressék a vasutat.

*A karácsony szenteste a mi nagy családjunk legkedvesebb ünnepe, összegyűnünk nálunk mindannyian. Feleségem a kacsacombot készíti a hagyományos családi recept szerint, az én feladatomban pedig a halászlé. Persze mindig készül mindenféle más finomság is, de ezek elmaradhatatlanok. A családi asztalnál már a két unokám is ott ül, a 6 és 4 éves kislányok. Igazi boldogság ilyenkor, hogy együtt lehetünk.”*



Kovács Lajos családjával



Nagyapa, apa, fia - 3 Nagy István, 3 generáció

## Nagy István, forgalmi üzemmérnök, FCSF Budapest-Déli (MÁV)

„29 éves vagyok, a fiatalabb generáció tagja, így még édesapám is aktív dolgozó. Az én édesapám, Nagy István SAP modulgazda a MÁV SZK-nál. Nagypapám, szintén Nagy István, fővonali, fő mozdonyvezető volt. Az ő testvére Nagy Sándor, szintén a vasútnál dolgozott az áruurakodás területén. Dédapám pedig, Gali Miklós, a pályafenntartásnál pályaeépítő volt a nehéz időkben, 1945 körül, hadifogsága után, lábsérüléssel. Anyai nagyapám Szegegy Sándor hegesztőmunkás volt a MÁV Vagon- és gépgyár debreceni járműjavító üzemében. Ha még távolabbra nézünk, akkor anyai dédi papám, néhai Földesi Lajos, a debreceni járműjavítóban volt Kovács. Jó szívvel gondolok vissza rájuk és a régi időkre is, sokszor elgondolom, hogy milyen lehetett a sorsuk, az életük vasutas dolgozóként. Azt lehet mondani, hogy már egészen kis gyermekként magamba szívtam a vasút iránti érdeklődésemet, köszönhető volt ez természetesen a családi kötődéseknek is. Apámat, nagyapámat is gyakran láttam munka közben, és – ahogyan a családban mesélik – jó alvó voltam, de a vasútállomásokon mindig felébredtem, és csodálattal néztem a

mozdonyokat, vasúti kocsikat. Még olvasni nem tudtam, amikor unokatesóimmal a nagypapa könyvespolcán felfedeztük az F1-es Jelzési utasítást. Soha olyan izgalmas könyvet nem láttam! A szenvedélyemmé vált a vasúti jelzési rendszer tanulmányozása, és bevallom, a mai napig örömmel tölt el. A pályaválasztási időszakban elsőként az volt számomra biztos, hogy mérnöknek fogok tanulni, a Széchenyi István Egyetemen végeztem 2019-ben közlekedésmérnökneként, kötőtpálya szakirányon. A felvételemet követően a csomópont kiválasztása tőlem függetlenül történt, viszont örülök, hogy Budapest-Déli pályaudvarra kerültem mérnökgyakornokként, és kezdtem meg a forgalmi szolgálattevői tanulmányaim, ugyanebben az évben a BGOK-n. Jelenleg a Budapest-Déli pályaudvar utastájékoztatásáért felelek. De fordulószolgálatban is aktívan dolgozom, a pályaudvaron jelenleg több munkakörben is tudok szolgálatot teljesíteni. Főrendelkező, forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, utastájékoztató, állomási szolgáltatások koordinátor munkakörökre – ha esetleg betegség miatt szükséges – bevezényelnek helyettesítésre. 2020-ban tettem le az önállósítói vizsgát, ami után megkezdhettem a felügyelet alatti szolgálataimat, onnantól a vörös sapkát hivatalosan is felvehetem. A tisztai vizsgámat 2022-ben tettem le a BGOK-nál.

*A karácsony, mint mindenki másnak, nekiünk is talán a legfontosabb ünnepe az évnek. Öröm, hogy együtt lehet a család, és együtt tölthetjük az időnket. De bizony, nálunk a karácsonyban is jelen van a vasút. A korábbi LEGO kisvasút után 16 éves voltam, amikor megkaptam a első modellvasút kezdőkészletet. Dízelgép... 3 teherkocsi... körpálya... Emlékeztet az ajándék volt! Ez a modellvasút azóta is, immár 13 éve minden karácsonykor ott van a karácsonyfa alatt. Nekem így teljes az ünnep. Mindenkinek boldog karácsonyt kívánok!*

Hum Krisztina





**Bár a vasutat 37 ezren üzemeltetik, azonban az utasok csak néhány munkatárssal találkozhatnak. Ők a vasút arcai. Rengeteg múlik rajtuk, hiszen, ha a vonat késik, de mosolygós, empatikus, segítőkész a jegyvizsgáló, személypénztáros vagy ügyfélszolgálatos kolléga, akkor az utas is megértőbbé válik a konfliktusos helyzetben.**

Ennek tükrében immár 7. alkalommal szervezték meg a Közösségi Közlekedési Ügyfélkapcsolati Dolgozók Országos Versenyét és Tapasztalatcseréjét. 2023-ban a MÁV-START két 3 fős csapatot delegált a megmérettetésre, ahol a kilenc csapatból a Debrecen TSVI a második, az Utascentrum pedig a negyedik helyezést érte el. A zsűri a szakmai tudás, utasbarát, segítőkész hozzáállás és szolgáltatói szemléletmód alapján értékelte az indulókat. A második helyet elért debreceni csapatnál a higgadt magabiztosságukat emelték ki.

A verseny részleteit, Bói József, a megmérettetés megálmodója, illetve szervezője, jelenleg a BGOK oktatási szakértője foglalta össze: „2017-ben a VOLÁN-Educatio Zrt. vezérigazgatójaként is a frontemberekkel foglalkoztam. Azt tapasztaltam, hogy

a felnőttképzésben a leghatékonyabb tanulási forma az, amikor tapasztalatcsere, csapatversenyek, a helyzetgyakorlatok révén egymásnak adjuk át a tudást. Sokat utazok vonaton, és az évek során mintegy 500 megtörtént esetet gyűjtöttem össze, melyek a mai napig a szituációs gyakorlatok alapjául szolgálnak.

Mára már a közösségi közlekedés minden szegmense képviselteti magát a versenyen. A csapatok a bemutatkozást követően tesztfeladatokat oldottak meg, majd színészek közreműködésével szituációs gyakorlaton is helyt kellett állniuk. A második napon a résztvevők ügyfélkezelési tapasztalataikat az informális beszélgetést hatékonyan támogató World Café keretein belül osztották meg egymással.”

## A második helyezést elért Debrecen TSVI csapatot kérdeztük

**Ha problémájuk van az utasoknak, hozzátok tudnak fordulni. Mennyire megterhelő számotokra, ha sok a panasz?**

**Zsannett:** Sokszor elfáradok, ilyenkor alszom egy nagyot. Eleinte nem tudtam kezelni, azt éreztem, hogy nagyot csalódtam az emberiségben. Aztán megtanultam elkülöníteni a munkát a magánéletemtől. Ha valaki dühös, gyakran mondom, hogy másnap más lelkiállapotban megoldjuk az ügyet. Az viszont feltölt, amikor megnyugodva visszajön.

**Orsolya:** Az emberek általában rohannak, a vasúton azonban ez nem mindig lehetséges. Az ügyfélszolgálaton a türelem a fő szlogenünk. Értő és megértő odafigyelést kell tanúsítanunk, kicsit pszichológusnak is kell lennünk.

**Tibor:** Mi is érzékeljük, ha valami nem jól működik a vasútnál. Van arra lehetőség, hogy észrevételt tegyenek, és fel is szoktuk erre hívni a figyelmüket. De pozitív élményből sincs hiány. Egyszer úgy egymásra találtunk az egyik fülke utasaival, hogy búcsúzáskor megköszönték a társaságomat. Az egy jó nap volt.

**Tudnátok említeni néhány extrém esetet, amit kihívás volt kezelni?**

**Orsolya:** Május 7-én Hajdúhadháznál kisiklott egy vonat. Vasárnap volt, ezért tömegeket kellett pótlóbuszokkal szállítani, hetekig tartott a helyreállítás. Nehéz helyzet volt, de remek csapattal

dolgoztunk, működött a kollegialitás. Egy másik alkalommal Újfehértónál traktorral ütközött az InterCity, csak az utolsó kocsi maradt a sínen. Úgy kellett helytállni, hogy tudtam, a nővérem a vonaton volt, de nem lehetett elérni.



**Tibor:** Az egyik út során egy ismerős bácsi rosszul lett, majd két utassal felváltva próbáltuk újraéleszteni, de hiába. Borzalmas érzés, amikor tudatosul benned a tehetetlenség. Volt azonban egy drámai, egyben vicces eset is. A vonat indulása előtt a peronon egy bácsi félrenyelt egy pogácsát. Többször alkalmaztam a Heimlich-fogást, amíg sikerrel nem jártam. Aztán a felesége a legnagyobb nyugalommal közölte: „Gyere papa, megy a vonat”. Én meg még teljesen elhűlve az izgalmaktól ott maradtam a pogácsával.

**Zsannett:** Pesten nem tudtak leszállni a repülőkről, ezért Debrecenbe irányították

őket. Rengeteg utas jött a repterről. Én épp felügyeltem, nem ez volt a feladatom, de látva a tömeget beugrottam a pénztárba.

**Hogyan indultatok neki, milyen tapasztalatokat szereztek a versenyen?**

A MÁV-START-nál minden évben más csapat indul, ezért újoncként kicsit hátrányban éreztük magunkat a rutinos versenyzőkkel szemben. Hatalmas volt bennünk a versenyszellem és nagyon büszkéek vagyunk az elért eredményre. Köszönjük Kabai Zoltán tréner kollégánknak a segítséget a felkészülésben. Életre szóló tudást szereztünk, sőt még barátságok is kötődtek. A World Café szekció tapasztalatcseréje volt talán a legérdekesebb, hiszen itt szembesültünk azzal, hogy másoknak is hasonló problémáik vannak.

**Milyen képzéseket tartanátok szükségesnek a nehéz helyzetek szakszerű kezelésére?**

Az empatikus hozzáállás, a stressztűrő képesség és a problémamegoldó készség alap ezekben a munkakörökben, ezért hasznos lenne kommunikációs, valamint konfliktuskezelés tréning is. Örömlénk, ha a vasútkísérők kézikönyve alapján egy ügyfélszolgálatos kiadvány is készülne. Rendkívül hasznosnak tartanánk továbbá, ha az igazgatóságokon belül lehetne hasonló jellegű versenyeket szervezni. A szituációs gyakorlatokból és egymástól ugyanis rengeteget lehetne tanulni, ami nagyban kiegészítené az elméleti oktatást is.

Völgyi Katalin

## Csapattagok

**Papik Erzsébet Zsannett**  
nemzetközi személypénztáros  
és ügyfélszolgálati szakelőadó

Húsz éve dolgozik a MÁV kötelékében. Belföldi, majd nemzetközi jegypénztárosként kezdte, augusztus óta pedig ügyfélszolgálati szakelőadó is. Munka mellett végzi a tisztképzőt. „Imádok a vasútnál lenni, emberekkel dolgozni, szeretem a kihívásokat. Havária esetén kimegyek a csarnokba, úgy informálok az utasokat. A versenyen azonban nagyon izgultam.”

**Pető Orsolya**  
ügyfélszolgálati  
szakelőadó

Számára nem volt kérdés a pályaválasztás, hiszen az egész családja vasutas. Első munkahelyként 2013-ban Szolnokon a MÁVDIREKT ügyfélszolgálati szakelőadóként ugrott fejést a mélyvízbe, napi 300-400 hívással. 2019-ben került Debrecenbe az ügyfélszolgálatra, és elvégezte a tisztképzőt. „Személyes kontaktot szerettem volna az utasokkal. Nagyon szeretem a formaruhát, szükségem van arra, hogy ne csak verbálisan kommunikálhassak, hanem egy arc legyen.”

**Haja Tibor**  
vezető (nemzetközi)  
jegyvizsgáló

A háromdiplomás Tibor 12 éve van a vasútnál. Belföldi, majd nemzetközi vezető jegyvizsgáló, később beugrós személyzetirányítóként, 2020-tól pedig személyszállítási ügyelethesként is besegít. „Az egyetem a hobbim”, amit munka mellett végzett. A földrajz szakot geográfus diploma, majd a precíziós talajértékeléskészlet követte.



# TEDD MEG AZ ELSŐ LÉPÉSEKET A TISZTÁBB JÖVŐNKÉRT!

Társaságunk egyik kiemelt stratégiai célja a hulladékok környezeti terhelésének csökkentése, egy fenntartható és körforgásos gazdaság kialakítása, melyhez egy-egy kis lépéssel a munkavállalók is hozzájárulhatnak a mindennapokban. Erre való tekintettel a MÁV benevezett az Energiaügyi Minisztérium Környezetügyért és Körforgásos Gazdaságért Felelős Államtitkárságának Európai Hulladékcsökkentési Hét (European Week for Waste Reduction) elnevezésű akciójára, melyet immár 15 éve minden évben november végén rendeznek meg.

A fenntartható jövő érdekében több ország lelkes polgárai egy teljes héten keresztül saját ötleteikkel hívják fel a figyelmet a tudatos hulladékgazdálkodásra, a hulladék keletkezésének megelőzésére, a termékek újrafelhasználására, valamint az anyagok újrahasznosításának fontosságára. Tekintettel arra, hogy a MÁV-VOLÁN-csoport Magyarország legnagyobb munkáltatója közel 57 000 munkavállalóval, így a kis lépések is nagy eredményeket hozhatnak. Az Európai Hulladékcsökkentési Hét 2023-as év fókusztemája a csomagolás, melynek középpontjában a csomagolóipar ökológiai lábnyomának csökkentése, a csomagolás-mentesség, a csomagolás újrahasználata,

újrahasznosítása, élettartamának növelése áll. Ez azért különösen fontos, mert a teljes műanyag felhasználás 40%-a és a teljes papírfelhasználás 50%-a az Európai Unióban csomagolási célokat szolgál. Ezeknek a mennyiségeknek a jelentős része, összesítve 36%-a vész kárba, azaz végzi települési szilárd hulladékként, és ez évről évre nő.

## Mit tehetünk mi, csoport szinten az élhetőbb környezetünkért?

### 1. Vegyél részt a 30 napos hulladékmentes kihívásban!

Szeretnél kevesebb hulladékot és szemetet termelni egyszerű lépések segítségével?

Érdekel a hulladékmentes életmód? Akkor ismerd meg az okleveles környezet-kutató, Kump Edina (a Körforrás szakmai vezetője és alapítója, aki a forbes.hu szerint „a zero waste mozgalom úttörője Magyarországon”), és Rikter István okleveles közgazdász, kertészmérnök gondolatait a témában.

Ha szeretnél környezettudatosan élni, de nem tudod, hogyan is kezdj bele, akkor tedd meg az első lépéseket most!

Ismerd fel, hogy a környezetünk hulladékmentessé alakítása lehetséges, ha a mindennapiainkban egy-egy apróbb lépést képesek vagyunk ezért megtenni.

A kihívásra az alábbi oldalon tudsz jelentkezni:  
[https://korforras.hu/30\\_napos\\_hulladekmentes\\_kihivas](https://korforras.hu/30_napos_hulladekmentes_kihivas)

A kihívásnál a hogyan szólíthatlak részben a neved mellé írd be, hogy „MÁV”.

## Hogyan csökkenthető a hulladék magasabb szinten?

2023 őszétől a MÁV 3 fejpályaudvarán gyökeres változások álltak be az utasforgalmi területek hulladékkezelésében. A vasúti kocsikon és az állomások területén található szelektív hulladékgyűjtést a Keleti, a Nyugati és a Déli pályaudvaron egy speciális hulladékgyűjtő pont egészíti ki október 1. napjától, megteremtve az alapjait egy új, nagy hatékonyságú hulladékgazdálkodásnak, mivel nem minden hulladék szemét. A teljes települési hulladék mennyiségének potenciálisan akár 80-90%-a újrahasznosítható volna, azaz a kommunális hulladék mennyiségét – ideálisan – akár ennyivel lehetne csökkenteni. A valóságban az 50-60%-os csökkentés már kiemelkedő eredménynek számít.

## Különleges és egyedi gyűjtési rendszer kialakítása

A MÁV egy szakértő alvállalkozó cég bevonásával október eleje óta monitorozza, mennyiségi és minőségi vizsgálat alá veti a keletkező hulladékokat, összesen 5 hulladékgyűjtő ponton. Minden helysín, így a MÁV területek hulladékának összetétele is egyedi, akár az emberi ujjlenyomat. A 3 fejpályaudvar éves hulladéktermelése cca. 24 000 m<sup>3</sup>, amely vetekszik egy kisváros hulladékmennyiségével, ezért ezeken a reprezentatív gyűjtőpontokon valósul meg a hulladékarám ellenőrzése, a csomagolási hulladékok külön gyűjtése, átmeneti tárolása, és innen történik a szelektíven gyűjtött hulladékok elszállítása is. A projekt célja egyrészt a példamutatás más állami cégek és az utasok irányába, másrészt az optimalizáció és a költséghatékonyság a növelése.



## Eddigi eredmények

Jelenlegi becsléseink alapján a projekt kezdete óta (2023. október 1.) átlagosan havi 4 tonna szelektív hulladékot lehetett a hulladékaramból leválasztani: döntően PET-, hullámkarton és üveghulladékot. A 3 fejpályaudvar esetében ez a mennyiség akár a havi 10 tonna szelektív hulladékot is elérheti a jelenlegi rendszer további fejlesztésével. A mostani projekt célja annak pontos meghatározása, hogy mennyivel csökkenthető az utasforgalomból származó és lerakóra vagy égetőbe kerülő hulladék mennyisége. Az első mérések és vizsgálatok alapján akár 40-50%-os újrahasznosítási arány is elérhető, mellyel Társaságunk egyedi eredményeket érhetne el a hulladékcsökkentés szerepvállalásában.

A program eredményeiről és részleteiről további cikkeket fogunk megosztani közeljövőben, bízva abban, hogy eredményesen és példamutatóan tudjuk majd prezentálni környezetvédelmi törekvéseinket külső felek irányába is.

Huli Adrienn

# JÁTSSZ VELÜNK!

Humusz Szövetség, Nulla Hulladék Tanösvényhez kapcsolódó nyerményjátéka, mely 2023 őszén és 2024 tavaszán fut:  
<https://humusz.hu/hirek/nulla-hulladek-tanosvenyhez-kapcsolodo-nyeremenyjatek/30998>

Járd végig önállóan vagy barátaiddal közösen a tanösvényt a vezetőfüzet segítségével, válaszold meg a kérdéseket, és vedd részt a sorsolásban!



# ÚJ CSILLAG SZÜLETHET A RETRÓ HÉTVÉGÉKEN

Minden bizonnyal a hazai retró hétvégék sztárja lesz az első itthon készült, és a közelmúltban felújított V43-as villamosmozdony, a 1008-as Szili. Jelenleg a mozdony beüzemelése zajlik, és amikor a kapacitások lehetővé teszik, vonali próbákön vizsgálja a járművet a MÁV-START. Sikeres próbák esetén még idén bemutatkozik a nagyközönség előtt, így a jövőre hatvanadik születésnapját ünneplő V43-as eredeti pompájában és színvilágával vonulhat fel a rendezvényeken.

Az előzményekről röviden annyit, hogy a magyar vasút egyik jelentős korszakváltásának kezdetén az állam megvásárolta egy nagy teljesítményű szilícium-egyenirányítós villamosmozdony licencét – innen a Szili becenév – egy nyolc gyárat tömörítő, és 50 periódusú mozdonyok fejlesztésére alakult nyugati konzorciumtól 1960-ban. A MÁV összesen 379 darab V43-as mozdonyt vásárolt. Az első hét jármű a németországi Essenben épült 1963-ban, a többi viszont Budapesten a Ganz-MÁVAG-ban 1964 és 1982 között. A 2200 kW, azaz háromezer lóerő teljesítményű, és 130 km/órás engedélyezett sebességű jármű villamos berendezéseit a Ganz Villamossági Művek, a járműszerkezeti részeket, így például a mozdony vázát és karosszériáját a Ganz-MÁVAG gyártotta.

Az első hazai gyártású V43-as mozdony egyik forgóváza 2022-ben blokkolt, és a jármű megállt. Műszaki állapota, illetve az utolsó nagyjavítás – 1985 – óta eltelt hosszú idő miatt a mozdonyt javítás nélkül félreállította az üzemeltető, azzal a feltétellel, hogy megbontani, és bármit róla leszerelni tilos. A védett státusz miatt több lehetőség is szóba került, többek között, hogy bekerül a Vasút-történeti Parkba. Végül a MÁV-START úgy döntött, hogy nem adja át másnak, hanem felújítva újból üzembe helyezi. Így 2022 őszén Dombóvárra került, ahol megkezdődött a felújítás. A döntés

értelmében a V4 jelű javítás részeként megújult mozdony a MÁV-START retró-flottájának tagja lesz, így normál közforgalomban csak eseti jelleggel vesz részt.

A felújításkor a gépteret kiürítették, a járműszerkevény korróziós sérüléseit megszüntették. Valamennyi belső burkolati elem az eredeti színeket kapta vissza, ez fokozottan igaz a vezetőállásra. Itt a zajszigetelést is megerősítették. Szóba került az eredeti forgóváz-szerkevény kapcsolat visszaalakítása, de nem állt rendelkezésre beépíthető alkatrész. A fényezés a gyártáskori állapotnak megfelelő, mivel a fellelt Ganz-MÁVAG színterv és több tucat fénykép alapján megtörtént a korabeli színek azonosítása. Néhány próbafűjást követően a színek véglegessé váltak és a mozdony 2023 nyár közepére nyerte el végső formáját.

**Ez a mozdony igazi csapatmunkában újult meg, ahol a munka oroszlánrész a dombóvári műhelyé, de tevékenyen részt vett benne a MÁV-START Teljesítménymenedzsment szervezete éppúgy, mint a MÁV Rail Tours is.**

Putsay Gábor

## EREDETI FORMÁJÁBAN TÜNDÖKÖL AZ UTOLSÓ GIGANT

A negyedik, vagyis a 004-es után a V63-as villamosmozdony sorozat utolsó járműve a 056-os Gigant is eredeti gúnyát kapott, vagyis az egykori színterv, és a legfontosabb jellemzői alapján alakította át a gépet a MÁV-START a Szolnoki Járműjavítóban.

A V63-as, jelenlegi besorolásuk szerint a 630-as sorozatú mozdonyok voltak sokáig a MÁV legerősebb és leggyorsabb vontatójárművei, egészen a Taurusok 2002-es forgalomba helyezéséig. A 3600 kW-os, vagyis ötezer lóerős mozdonyt a hetvenes évek elején 120 km/órás sebességre tervezték, de néhányukat, így az 56-os Gigantot is alkalmassá tették 160 km/órás sebességre még a kilencvenes évek elején. Bár azóta már nem közlekednek ilyen tempóval, a Gigant mind a mai napig a MÁV-START egyik legnépszerűbb mozdonytípusa. Sokat elárul a teljesítményükről, hogy száz hússzal 1400 tonna tömegű szerelvényeket is tud(nának) vontatni, az emelt sebességre átalakított mozdonyok pedig hivatalosan 140 km/órával 820 tonnás gyorsvonatokkal is közlekedhettek. Sőt, egy, a hetvenes években készült kiadványban – amit vélhetően hazai és nemzetközi vásárokon ismertetett a MÁV – a másodikként megépített mozdonyt úgy mutatták be, hogy 3000 tonnás tehervonatot 85, míg 700 tonnás gyorsvonatot 140 km/órás sebességgel képes vontatni.

Az első, vagyis a V63 001 pályaszámú mozdony 1975-ben készült el a Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek vállalkozásában, és ezt a járművet december 22-én vette át a MÁV, a másodikat december 27-én. Az utolsót, a V63-as 056-ost pedig 1988. május 19-én, de ezt a járművet már a Ganz-Hunslet névre változtatott gyártól. Ez a mozdony korábban V63 156 pályaszámon üzemelt, és gróf Széchenyi István nevét viselte az oldalán. A gép pályaszáma 1992. április 14-én változott 156-ra az engedélyezett sebesség megemelésékor. Amikor döntés született a százas alsorozat visszaalakításáról – ismét a nullás pályaszámot kapták, kisebb-nagyobb felújítás is volt, és kiszereelték belőlük az EVM 160 vonatbefolyásoló berendezést –, egyértelmű volt, hogy mint utolsó mozdony, más lesz, mint a többi.

A retró hétvégéken világosan látszott, hogy a legnagyobb népszerűségnek az 1990. előtti időszakot idéző járművek örvendenek. Így dőlt el, hogy a V63 056 gyártáskori állapotában hagyja el a járműjavítót. A V5 javításra bevonult mozdony a karbantartási utasítások és technológiák által előírt javításokat kapta meg. Ezen felül egy több oldalas dokumentum készült arról, mi mindent kell a mozdonyon visszaalkítani. A teljesség igénye nélkül: eredeti gumikéderes rögzítésű szélvédő, Afp 121 típusú áramszedő, amelyet már nem üzemelő mozdonyokról szedtek le és újítottak fel, és az enyhén módosuló színterv a legszembetűnőbb. Az átalakított 56. mozdonyon az eredeti színterv alapján készült el a fényezés, vagyis a kék és szürke árnyalat egy kicsit világosabb lett, mint a jelenlegi „sorozatmozdonyokon”.

Bár a mozdony színterve lényegesen egyszerűbb, mint a szintén átalakított V43 1008-asé, mégis aprólékos munka volt az összes jellegzetesség összegyűjtése. A korabeli szabványokban azonosított feliratok, piktogramok olykor komoly fejtörést okoztak a Szolnoki járműjavítónak. Nem egy esetben javítani kellett a fényezésen, matricákat cserélni, hogy úgy nézzen ki, ahogy a Ganz-Hunslet szereldjét 1988-ban elhagyta.

Kompromisszumok természetesen vannak, a közlekedésbiztonsági szabályok és az ergonómia miatt a mozdony számos jellegzetességében a mai technikai állapotot tükrözi. A tetőn levő antennák, a légkürtök helye mind olyan, amiben nem lehet korhű a mozdony.

**A V63 056 mozdony beüzemelését végzik jelenleg a munkatársak, zajlanak a vonali próbák, december hónapban várható a teljes átadás.**

Putsay Gábor



A 63-as mozdony átadásra, felkészítés közben  
Fotó: Keller János, Termelési egység vezető



# JELENTŐS JÁRMŰ-FIATALÍTÁS A VOLÁNBUSZ SOMOGY VÁRMEGYEI FLOTTÁJÁBAN



Credobus Econell 12 típusú autóbuszokkal fiatalodott a Volánbusz járműállománya Somogy vármegyében: a 22 új jármű augusztus és november között állt és áll forgalomba a térségben. Az érintett vonalakon a társaság évente 9,3 millió utazásról gondoskodik, az új, mikrobiológiai védelemmel is ellátott járművek pedig tovább emelik a személyszállítási szolgáltatás színvonalát és két évvel csökkentik a flotta átlagéletkorát.

A Volánbusz 2018 óta Somogy vármegye 231 darabos állományának már több mint egyharmadát lecserélte, hogy még biztonságosabb és kényelmesebb utazást biztosítson, még hatékonyabban és magasabb színvonalon szolgálja ki az utazási igényeket. Idén tavaszig 58 új autóbusz érkezett a flottába, mely augusztustól november végéig tovább frissül újabb 22 dízelüzemű, a legkorszerűbb Euro 6 környezetvédelmi besorolású motorral hajtott járművel. A legutóbbi beszerzésnek köszönhetően a járműállomány kilenc százaléka megújul, átlagéletkora 11,9 évről 9,8 évre csökken.

A szóló kivitelű Credobus Econell 12 típusú buszok Kaposvár, Siófok, Nagyatád, Barcs és Marcali vonzáskörzetében állnak forgalomba. Az új buszok nettó beszerzési értéke több mint másfél milliárd forint. A hazai



gyártású járművek légkondicionáltak, elektronikus utastájékoztató rendszerrel, fedélzeti kamerarendszerrel, kerekes-szék, illetve babakocsi elhelyezésére kialakított speciális férőhellyel és a felszállást segítő rámpával, valamint USB-csatlakozókkal rendelkeznek. Az autóbuszokat a minél kevesebb káros-anyag-kibocsátással járó, hatékony és biztonságos üzemeltetés érdekében az Euro6 emissziós előírásoknak megfelelő dízelmotor hajtja.

A járműveket tartós mikrobiológiai védelemmel látták el, azaz járványvédelmi megelőző kezelésen is átesetek. A belső tér felületkezelése egy magyarországi kémiai fejlesztésen alapuló fotokatalitikus védőbevonattal történt, mely a fény segítségével éri el a kívánt hatást. Az eredmény egy magas szintű higiénés környezet, amely megóvjá a társaság utasait és munkavállalóit az egészségügyi kockázatoktól. A kezelést egy év múlva megismétlik.

A járműveket bemutató sajtótájékoztatón Szita Károly, Kaposvár polgármestere elmondta: „A mögöttünk álló évtizedben – elsősorban a Modern Városok Programjának köszönhetően – 199 milliárd forintot fordíthattunk Kaposvár gazdaságának fejlesztésére, köztük közlekedési beruházásokra. Végre gyorsforgalmi út köt össze minket az M7-es autópályával, és az országban elsőként intermodális csomópont létesülhetett,

városrészeket összekötve, illetve egy helyen biztosítva az autóbusz-közlekedési és a vasúti szolgáltatásokat naponta több mint harmincezer utas számára. A Volánbusz és a helyközi közösségi közlekedés szerepe kiemelkedő, hiszen Kaposvár lélekszáma 60 ezer, de a nap nagy részét 120 ezren töltik a városban: az itt dolgozók 56 százaléka és a diákok jelentős része is a település vonzáskörzetéből érkezik. Az autóbuszflotta megújítása óriási segítséget jelent számukra abban, hogy kényelmes, biztonságos körülmények között juthassanak el munkahelyükre, valamint az oktatási és egyéb köztérményekbe.”

**Lázár János építési és közlekedési miniszter hangsúlyozta:** „A Volánbusz 17 ezer – Somogyban több mint hatszáz – munkatársa nap mint nap, minden szaktudásával azon dolgozik, hogy Magyarország lakói a kistelepülésekről biztonságosan, kényelmesen eljussanak a nagyobb városokba és központokba, lehetővé téve ezzel az aprófalvak fennmaradását, ami valamennyiünk érdeke. A ma átadott 22 új autóbusz is ezt a célt szolgálja. A közösségi közlekedés teljes megújítása folyamatban van: megfizethető, kényelmes, mindenki számára elérhető közszolgáltatás a cél a kötött-pályás és az azt kiegészítő autóbusz-közlekedés fejlesztésével. Bevezettük a vármegye- és országbérletet, melyekből Somogyban eddig összesen több mint

72 ezer vármegyebérletet váltottak, ezen belül a 90 százalékos kedvezményűből közel 35 ezret és összesen több mint 3 milliót országszerte, nagyon jelentős költségmegtakarítást biztosítva a családoknak. Idén ötszáz, jövőre több mint hatszáz új autóbusz áll forgalomban, 2030-ig pedig a Volánbusz teljes, csaknem hatezer darabos flottáját lecseréljük. Az autóbuszpark átlagéletkora év végére tíz év alá csökken, néhány év múlva nyolc év lesz, kiemelkedő minőségű közszolgáltatást biztosítva. Célunk, hogy a MÁV és a Volánbusz valóban megkönnyítse az emberek életét, a munkába, iskolába járást.”

Hazánkban ma már nincs olyan járása, ahol ne tűnnének fel a társaság új buszai. A MÁV-VOLÁN-csoport jármű-flatalítási programjának keretében – az eddig lezárt beszerzéseknek köszönhetően – év végéig megérkezik a két és fél ezredik új autóbusz is a Volánbuszhoz, így az elmúlt öt évben a közel hatezer darabos járműállomány már több mint negyven százalékat lecserélte a közlekedési társaság.

Folyamatosan megújuló és korszerűsödő járműállományával a Volánbusz 2022-ben csaknem 540 millió utazást bonyolított le országszerte. Somogy vármegyében 368 autóbusz-vezető 137 autóbuszvonalon éves szinten 61 ezer helyi és 454 ezer helyközi járatot közlekedtet.

*Volánbusz KIG*





# Hibrid jármű tesztje a Volánbusznál



Egy újabb izgalmas autóbusz próbaüzemével folytatódtak az idei járműteszttek a Volánbusznál: ezúttal a német Daimler Buses GmbH buszgyártó egyik legújabb büszkesége, a tavaly bemutatott Mercedes-Benz Intouro K modellje tűnik fel a magyar utakon. Az „InterCityt”, azaz a helyközi forgalomba szánt, hibrid-dízel meghajtású járművet az utazóközönség Budapest és Jászberény között próbálhatta ki.

Alig egy év leforgása alatt ez a negyedik jármű, amelyet a busztársaság tesztelésre megkapott: múlt év októberében egy Credobus Econell 12 Next futott a főváros agglomerációjában, májusban Békéscsabán egy Mercedes-Benz eCitaro NMC3-mal ismerkedhettek meg a helyiek, Székesfehérváron pedig ugyancsak egy elektromos busz, az IVECO E-WAY GX 337 mutatkozott be júliusban a város lakóinak. (2020 óta egyébként több mint húsz új típust tesztelt a Volánbusz, köztük gázüzeműeket és elektromos meghajtásúakat egyaránt,

sőt Magyarországon tavaly először még egy hidrogénmeghajtású busz is részt vett a közösségi közlekedésben.) Az Omnibus Hungaria Kft.-nek köszönhetően most a német Daimler Buses GmbH legújabb helyközi-elővárosi forgalomba szánt hibrid modellje, a Mercedes-Benz Intouro K érkezett utasforgalmi próbaútra a busztársasághoz. Az utazóközönség Budapest és Jászberény között próbálhatta ki a járművet, amelynek tervezett futásteljesítménye meghaladja a napi 230 kilométert. A tesztjárműben található (a Citaro C2-ből

már ismert) 48 V-os, úgynevezett lágyhibrid-rendszer alacsonyabb fogyasztást és így gazdaságosabb üzemeltetést eredményez. A mindössze 156 kg-os rendszer a tetőn elhelyezett egységben (Mild Hybrid Storage) tárolja a gördüléskor és fékezéskor termelt elektromos energiát, amellyel a 14 kW-os elektromotor elinduláskor és üresjáratban támogatja a dízelmotor működését. A hibrid rendszer részét képező rekuperációs modulokat a továbbfejlesztett, 2.0-s szoftver vezérli.



A gyártó az autóbusz előnyei közül kiemeli, hogy a jármű kedvező hosszúsága és 18,34 méteres fordulási sugara egyaránt alkalmassá teszi a szűkebb városi utcákban és a kanyargós – akár hegyvidéki – utakon való közlekedésre is. A fékezési energia elektromos árammá való alakításának köszönhetően az autóbusz üzemeltetése üzemanyag-takarékos és költséghatékony, így a beszerzésére fordított kiadás gyorsabban megtérül. Ugyanakkor a fenntarthatósági szempontok mellett a környezetkímélő megoldás és az alacsonyabb károsanyag-kibocsátás jelentősége sem hanyagolható el.

Volánbusz KIG

## HIRDETÉS

### TUDTA?

A MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalói **állandó 15% kedvezménnyel pihenhettek családjukkal** egész évben a Danubius Hotels és az Ensana Hotels szállodáiban.

További információért és foglalásért olvassa be a QR kódot:



**EGYÜTT  
A CSALÁD**  
DOLGOZÓI  
KEDVEZMÉNNYEL!





# Sztálin tér, Engels tér, Erzsébet tér

## az első buszpályaudvar évtizedei



Ma is ott áll a város szívében, bár egyre kevesebben emlékeznek eredeti rendeltetésére. Egykor felbecsülhetetlen jelentősége volt a távolsági autóbuzs közlekedésben, de ugyanezt – jelen időben is – elmondhatjuk: az 1949-ben átadott Erzsébet téri autóbuzs-pályaudvar páratlan építészeti emlék, s ezt már 1977-ben elismerték a műemlékvédelmi szakemberek.

„Eredménytelen lett az Erzsébet téri műemlék jellegű volt autóbuzs-állomás épületének értékesítésére kiírt pályázat, a kiíró Volánbusz Rt. kevesellte a bérleti díjként ajánlott összegeket. A cég tárgyalást kezdeményez a kultusztárcával egy esetleges kulturális célú hasznosítás érdekében” – írta a Népszabadság 2002. szeptember 3-án, s ezzel egy több mint ötvenéves történet végére tett pontot. Ez a történet azonban annyira meghatározó a hazai autóbuzsozás vonatkozásában, hogy még most, több mint húsz év múltán is érdemes felidézni. Nem túlzás, az Erzsébet téri (korábban Sztálin, majd Engels) téri autóbuzs-pályaudvar a legfontosabb távolsági buszos objektum volt a 20. század második felében Magyarországon. Mondhatnánk úgy is, hogy a busz-közlekedés szíve. Ez a „szív” azonban igen körülményesen kezdett dobogni, építését nagy viták előzték meg.

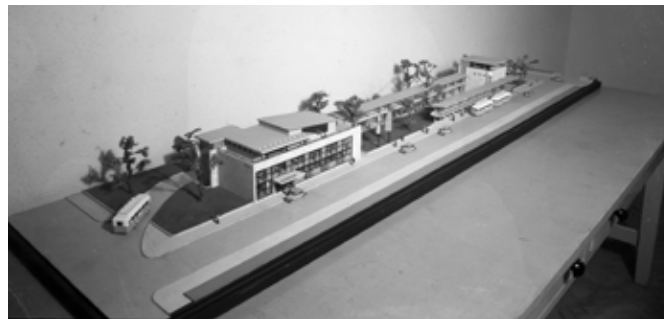
### Jókai tér, Liszt Ferenc tér

A II. világháború előtt, a hazai távolsági buszok az Oktogonról (olykor a Vörösmarty

térről) indultak, ám korszerű utaskiszolgálásról nem lehetett beszélni. A buszok a járda szélén, a közúton parkoltak, az utasok úgy szálltak fel rájuk, mint egy sima városi járatra, a csomagkezelés nehézkes volt, várakozni a járdán ácsorogva lehetett. A harmincas évek végére, a járatok egyre nagyobb száma miatt ez az állapot tarthatatlanná vált, és már ekkor megszületett egy korszerű autóbuzs-pályaudvar építésének gondolata. Mivel akkoriban – ahogy napjainkban is – a távolsági buszközlekedés megszervezése és lebonyolítása a Magyar Államvasutak feladata volt (akkor a MÁVAUT elnevezésű társaság kötelekében), elsőként olyan tervek születtek, hogy valamelyik nagy pályaudvar – leginkább a Nyugati – közelében kellene felépíteni a központi állomást. Konkrét lépések azonban csak a II. világháború után történtek. Az 1947-ben megszületett hároméves terv idején ki is jelölték a leendő buszpályaudvar helyszínét az akkor már Sztálin térnek nevezett Erzsébet téren, azonban ezen elképzelés jelentős szakmai

ellenállásba ütközött. „Városrendezési szempontból az autóbuzs-pályaudvarnak a Sztálin téren történő elhelyezése nem mondható kívánatosnak. A Belváros amúgy is nélkülözi a friss levegőt és üde zöld foltokat nyújtó terek nagyobb kiterjedését, nem kívánatos tehát, hogy egy ilyen értékes parkterület a nagy forgalmat lebonyolító autóbuzs-pályaudvar céljaira engedtesse át. De nem indokolja ezt a megoldást Budapest forgalmi úthálózata sem, amelyhez ez a tér tökéletesen simul, távol esvén a főútvonalaktól és egy olyan útvonalra támaszkodván, amelynek forgalma amúgy is rendkívül nagy” – írta a Kerék című szaklap 1947. szeptember 1-jén, a cikk névtelen szerzője pedig sokkal jobb adottságokat tulajdonított a Jókai térnek, így azt javasolta, hogy inkább ott – az Oktogonhoz eleve közel – építsék meg a pályaudvart. „A hely forgalmi vonatkozásokban is megfelelő. Budapest egyik legfontosabb útvonala közelében fekszik, de megközelíthető a többi főútvonalról is. Maga az Andrássy út, amely a teret táplálni tudja, teljes széles-

ségében távolról sincs kihasználva a forgalom által” – írták, s voltaképp ugyanezt javasolta a Tér és Forma című építészeti folyóiratban Ruisz Rezső, aki „A budapesti autóbuzs-pályaudvar elhelyezése” című dolgozatában azt is megjegyezte, hogy a Jókai tér telítettsége esetén a buszpályaudvar bővíthető lenne a Liszt Ferenc tér bevonásával. Mindez azért érdekes, mert hamarosan már olyan hírek láttak napvilágot, hogy az épülő létesítmény a Liszt Ferenc téren lesz. A főváros városrendezési szakbizottsága 1948. október 28-án vitatta meg a kérdést, amikor ismét felmerült a Sztálin tér mint megfelelő helyszín, és az elnöklő Rados Kornél végül azt jelentette be, hogy a Liszt Ferenc téri autóbuzs-pályaudvar építkezésének kérdéséről „egelőre csak megbeszélések folynak”. Azonban november 18-án már arról számolt be a Magyar Nemzet, hogy hamarosan megkezdődik az építkezés a Liszt Ferenc téren s emiatt már el is távolítottak két köztéri műtárgyat, Irányi Dániel és Lechner Ödön mellszobrát. Az Autó című lap fotót is közölt az épülő objektum makettjéről.



### Sztálin, Engels, Erzsébet

A buszpályaudvar építkezése végül csak 1949-ben indult, de nem a Liszt Ferenc téren, hanem az eredeti tervek szerint, a Sztálin téren. A döntést egy személyben Gerő Ernő közlekedési miniszter, vezető kommunista pártfunkcionárius hozta. „A Művészeti Tanács kérelemmel fordult Gerő Ernő elvtárhoz és kérte, hogy az autóbuzs-pályaudvar elhelyezését tegye újból vizsgálat tárgyává, mert »a Liszt Ferenc-téri elhelyezés a Zeneművészeti Főiskola közelsége miatt«, szerinte helytelen. Gerő elvtárs megfontolta a Művészeti Tanács indokait s úgy döntött, hogy az autóbuzs-pályaudvar helye a Sztálin-téren lesz” – írta ugyancsak az Autó című lap 1949 januárjában, és ekkor már az építkezés is elkezdődött. Nem bonyolították túl. Ugyanúgy Nyíri István terveit vették alapul, mint korábban. A lapok folyamatosan számoltak be a rohammunkában zajló építkezésről, de az augusztus 1-jei határidőt nem sikerült betartani: a pályaudvar avatására 1949. szeptember 20-án került sor. „Az állomás épülete 13 500 légrétegméternyi helyet foglal el és 165 000 munkaóra alatt épült. A tervezésére 3000 munkaórát fordítottak. Az állomás két épületét a tér teljes hosszúságában végighúzó egyemeletes fedett árkádsor köti össze. Az indulási csarnok földszintjén vannak a jegypénztárak, áru- és podgyászfeladási pénztárak, azonkívül kultúr-szalón, büfé és eszpresszó szolgálja az utazóközönség kényelmét. Az egész épületben különleges légcserés szellőztetést alkalmaztak, s az állomás vízellátására új kutató is készítették. A falakat szinte mindegyik hatalmas üveglablak helyettesíti s a padlót gumi borítja. Az egész állomás modern csöbútoraival, csillogó tisztaságával, felszerelésével a fővárosi közlekedés legszebb épülete” – lelkenedett a sajtó, az első hivatalos buszjárat pedig másnap, szeptember 21-én, hétfőn, reggel 6.45-kor indult Szegedre. Az avatás idején a MÁVAUT-nak összesen 420 autóbuzsa volt, és egy évben 18 millió utast szállított, de már 1958-ban felmerült az ekkor már Engels térnek nevezett buszpályaudvar bővítése.



1974-ben ezt nyilatkozta az akkor már Volán Trösztnek nevezett buszos társaság személyszállítási főosztályvezetője, Takács Endre: „Igazán nem tudom eldönteni, hogy 25 évvel ezelőtt okozott több fejfájást nekem ez a pályaudvar, vagy most. Naponta 400 induló és érkező járatunk van, eközben 120 autóbuzs tölt hosszabb-rövidebb időt itt, és az egykori napi kétezres utasszám 16 ezerre növekedett. A forgalom már évekkel ezelőtt kinötte ezt az állomást”. Mindez előrevetítette, hogy a buszpályaudvart el kellene költöztetni a Belvárosból, de konkrét lépések csak később történtek. 1982-ben a Népstadionnál átadott buszpályaudvar valamelyest tehermentesítette a belvárosot, mivel ettől fogva a Kelet-Magyarországra tartó járatok innen indultak. A következő lépés 1986-ban, az Árpád híd buszpályaudvar átadásával történt, ezután 1999-ben nyílt meg az Etele téri pályaudvar, majd pár évvel később a népligeti. Ezzel valóban feleslegessé vált az immár Erzsébet térinek nevezett egykori központi végállomás, amit 2001. október 15-én zártak be. A baj csak az volt, hogy az említett népligeti pályaudvar átadása megcsúszott, ezért egy ideig ideiglenes végállomásokat kellett kialakítani. „Naponta tízezer utast érint kedvezőtlenül a Dunántúlra tartó távolsági buszok kitélepitése az Erzsébet térről. Kétszáz járatot kell ideiglenes végállomásra irányítani, mert előreláthatólag csaknem egy évet késik az új, végleges Volánbusz-pályaudvar átadása. A megváltozott útvonal miatt egyes járatokra drágábbak lesznek a jegyek, s néhány perccel nő az utazási idő is” – írta 2001. október 9-én a Népszabadság. A népligeti új pályaudvart fél éven belül, 2002. március 23-án adták át. Az Erzsébet téren ezután sokáig nem talált gazdára a műemléki védettségű épület, 2011-től a Design Terminal nevű kortárs iparművészeti központ működött, jelenleg azonban a vendéglátóipar hasznosítja.

Legát Tibor





# TANULÁS MUNKA MELLETT

A modern élet nyüzsgő forgatagában, ahol az idő drága kincs, a felsőoktatási tanulmányok folytatása egy igényes, teljes munkaidős állás mellett leküzdhetetlen kihívásnak tűnhet. Sok elkötelezett ember számára azonban ez a kettős elkötelezettség nem csupán a kitartás próbája, hanem rendíthetetlen elszántságuk bizonyítéka is. Ahogy belemerülünk ezeknek az ambiciózus emberek életébe, felfedezzük a rugalmasság, az időgazdálkodás és az álmok megvalósításának inspiráló történeteit a mindennapos munka közepette. Ezzel a cikkkel az egyetemi tanulmányok és a nyolcórás munkanap egyensúlyozásának útvesztőit tárjuk fel, megvilágítva azokat a stratégiákat, áldozatokat és sikereket, amelyek ezt a könnyű útnak nem nevezhető életszakaszt jellemzik.

A mai rohanó világban a felsőoktatási vagy más tanulmányok folytatása gyakran ütközik a teljes munkaidős foglalkoztatás követelményeivel. Sokan szembesülnek azzal a kihívással, hogy az egyetemi tanulmányok és a nyolcórás munkanap között kell zsonglörködniük. Ez az egyensúlyozás gondos tervezést, időgazdálkodást és rugalmasságot igényel.

## **Időgazdálkodás: A kulcs a sikerhez**

Az egyetemi tanulmányok és a teljes munkaidős állás menedzselésének egyik legkritikusabb szempontja a hatékony időgazdálkodás. A jól szervezett időbeosztás kialakítása elengedhetetlen ahhoz, hogy a nap minden óráját hatékonyan lehessen kihasználni. Az ilyen helyzetben lévő kollégáknak gyakran hasznos, ha heti vagy havi tervezőt készítenek, amelyben felvázolják az előadásokat, a feladatok határidejét, a munkaidőt és a személyes kötelezettségeket. A tanulás és a munka számára meghatározott időszavok kijelölésével megőrizhetjük a struktúrát, és megakadályozhatjuk, hogy a feladatok átfedjék egymást.

A hatékony tanulás alapfeltétele, hogy megtanuljuk menedzselni az időnket. Használjuk például a pomodoro módszert, ami egy olasz úriember, Francesco Cirillo nevéhez fűződik, s a paradicsomot formázó konyhai időmérő eszközről kapta a nevét. A módszer lényege, hogy ha valamit szeretnénk megcsinálni, vagy megtanulni, 25 percen keresztül teljes figyelmünket csak ennek az egy dolognak szenteljük, mindenféle zavaró tényező nélkül. Azaz nincs telefonálás, nincs e-mailek nézegetése, nincs házimunka, mosogatás, pakolás otthon, hanem koncentráltan, tudatosan, csak ezzel foglalkozunk, leülünk a tankönyv mellé, s olvasunk, tanulunk. 25 perc eltelte után csörög az óránk, s kapunk 5 perc pihenőt, amikor kiszellőztetjük a fejünket, megiszunk egy kávét, vagy valami más, lazító tevékenységet végzünk. A szünet után újabb 25 perces koncentrált tanulás következik, s ezt a ritmust addig folytatjuk, míg kész nem vagyunk az aznapi feladattal.

A dolog tudományos lényege abban rejlik, hogy 25 percig biztosan képes az emberi agy a koncentrált munkára, s az 5 perces szünet felfrissíti annyira, hogy újra képessé válik a teljes, osztatlan figyelemre újabb 25 perc erejéig. Mindehhez már modern applikációk is léteznek, mobiltelefonokra, számítógépre. Emellett az is hasznos, ha tudatosan építünk be a napirendünkbe lazítást, sportot, vagy relaxálást, meditálást, hogy az agyunk és a testünk is felfrissüljön!

## **A reális célok kitűzésének fontossága**

A reális célok kitűzése kiemelkedő fontosságú a tanulmányok és a munkavállalás összeegyeztetése során. Az elérhető mérföldkövek meghatározása lehetővé teszi az egyének számára, hogy fenntartsák motivációjukat és összpontosításukat. Alapvető fontosságú a feladatok rangsorolása és annak felismerése, hogy teljes munkaidőben dolgozva hosszabb ideig tarthat a diploma megszerzése. Ha a diákok megértik saját korlátaikat, és megtanulnak nemet mondani a további kötelezettségekre, csökkenthetik a stresszt, és jobban teljesíthetnek mind a munkahelyükön, mind a tanulójaikban.

## **A támogató rendszerek kihasználása**

Egy erős támogató rendszer jelentősen megkönnyítheti a munka melletti tanulással járó kihívásokat. A barátok, a család és a kollégák érzelmi támogatást nyújthatnak, és megértik e kettős elkötelezettség követelményeit. Emellett az egyetemek gyakran kínálnak olyan támogató szolgáltatásokat, mint a tanulmányi tanácsadók, a tanácsadás és a korrepetálás, amelyek értékes forrásokat jelenthetnek a diákok számára az egyensúlyozás során. A stressz és a tanulmányi nyomás kezelésében jelentős segítséget jelenthet.

## **Az egyidejű tanulás és munka előnyei**

Bár a munka és az egyetemi tanulmányok összeegyeztetésének útja megterhelő lehet, számos jelentős előnnyel jár:

**„Aprólékos tervezéssel, reális célmeghatározással és erős támogatórendszerrel az egyének sikeresen eligazodhatnak...”**

## **A tudás gyakorlati alkalmazása:**

A dolgozó szakembereknek lehetőségük van arra, hogy az egyetemen szerzett elméleti ismereteket közvetlenül a valós élethelyzetekben alkalmazzák. Ez a gyakorlati tapasztalat fokozhatja a tudományos fogalmak megértését, és értelmesebb teheti a tanulási folyamatot.

## **Fokozott időgazdálkodás és fegyelem:**

A munka és a tanulmányok összeegyeztetése csiszolja az időgazdálkodási és fegyelmezési készségeket. Az egyének megtanulják rangsorolni a feladatokat, betartani a határidőket, és mind a szakmai, mind a tanulmányi tevékenységükben kitűnni.

**Kiterjesztett hálózat:** Az egyetemi és a szakmai környezetben való részvétel lehetővé teszi az egyének számára, hogy bővítsék kapcsolati hálójukat. Az osztálytársakkal, professzorokkal és kollégákkal való kapcsolatépítés ajtókat nyithat meg a jövőben különféle lehetőségek előtt.

**Fokozott önbizalom:** A munka és az egyetemi tanulmányok kihívásainak sikeres kezelése egyidejűleg sikerélményt nyújt és növeli az önbizalmat. Az akadályok leküzdése erősíti a jellemet, és felkészíti az egyént a szakmai világ összetett viszonyaira.

Bár a nyolcórás munkanap mellett egyetemi tanulás kihívást jelenthet, kétségtelenül megvalósítható és kifizetődő vállalkozás. Aprólékos tervezéssel, reális célmeghatározással és erős támogatórendszerrel az egyének sikeresen eligazodhatnak mindkét világ követelményei között. Az egyetemi tanulmányok és a teljes munkaidős foglalkoztatás egyensúlyának megtapasztalása fejleszti a gyakorlati készségeket, bővíti a hálózatokat és erősíti az önbizalmat. Ha a diákok elfogadják az utat és rugalmasak maradnak, akkor erősebbek, tájékozottabbak és felkészültebbek lehetnek az előttük álló jövőbeli kihívásokra.

Molnár Zsolt



# Tippek saját készítésű ajándékokhoz



## Aki a virágot szereti...

A sok zöld étellel, frissességgel, hangulattal és jó levegővel tölti meg a szobát. A növények különleges atmoszférát teremtenek minden otthonnak. Egész más érzés belépni egy növényekkel teli helyiségbe, mint egy „csupasz” térbe. Ha valaki hobbikertész, és a lakása vagy az irodája tele van cserepes virágokkal, könnyű dolga van az ajándékkal is. Néhány szép kaspót és virágföldet kell beszerezni csupán, majd tőosztással átültetni néhány kedvenc növény új hajtását. Egy ajándék virággal sohasem tévedhetünk, ráadásul, ha az a saját „kertészetünk-ből” van, biztos, hogy még nagyobb becsben fog tovább növekedni, és akárhányszor rápillantanak majd, közben ránk fognak gondolni.

## Kamrapolcra valók

Az utóbbi években szerencsére ismét divatba jöttek, felértékelődtek, pontosabban a helyükre kerültek a kistermelői áruk. A jó minőségű ételek kulcsfontosságúak egészségünk megőrzése szempontjából, ráadásul az ízük is összehasonlíthatatlanul finomabb, mint a tömeggyártás során előállított termékeké. Az egyre népszerűbb termelői piacok roskadoznak a finomságoktól, ilyenkor csak a pénztárcánk parancsolhat megálljt. Ha azonban nyáron vagy ősszel mi magunk is tettünk el télire lekvárt, dzsemet, befőttet, szörpöt, lecsót, zöldségkrémet vagy fűszert, esetleg bort vagy pálinkát, egy izléses címkével, szalaggal máris kész a tökéletes ajándék. Sőt, még most sem késő készíteni házi csemegeket. Jön az igazi narancs- és citromszezon, amiből elképesztő dzsem főzhető, és kezdődik a disznóvágások időszaka is. Egy finom házi kolbásznak vagy májasnak senki sem tud ellenállni.

## Pihe-puha melegség

A sötét téli esték egyszerű lehetőségnek adnak a kötögetésre. A gyakorlottaknál akár egy esti film nézése alatt is csodák készülhetnek. Aki pedig új hobbijt szeretne magának, most érdemes belevágni. Néhány egyszerű fogás elsajátítása után akár karácsonyig is el lehet készíteni egy puha, meleg sálát. A rövidáruboltok fonalkínálata minden képzeletet felülmúl, a többi pedig már csak rajtunk múlik.

**Hagyományosan az adventi időszak is a csendes felkészülésről szól, amihez egykor még bőjt is párosult. Kiváló alkalom, hogy szeretteinkre gondoljunk, emlékeket, érzéseket elevenítsünk fel, figyeljünk rájuk, s közben biztos, hogy megszületik a legkülönlegesebb ajándék ötlete, amivel a legnagyobb boldogságot fogjuk okozni a szeretet ünnepén.**

## A zene az kell...

A zene, a dallamok és a ritmus szinte egyidős az emberiséggel. Ahogy a dal is mondja: „A zene az kell, mert körülölel”. Megnyugtat, kikapcsol, felvidít vagy szórakoztat. Kedvenc zenénkhez millió emlék kapcsolódik, szerelem, barátság, kaland. Szerencsések vagyunk, hiszen míg régen csak a koncerteken lehetett átélni a klaszszikus zene erejét, később már a lemezek, rádiók, kazetták, majd CD-k segítségével az otthonokba is eljutottak a fülbemászó dallamok és a slágerek. Ma pedig néhány kattintással szinte bármilyen előadáshoz hozzáférhetünk. A végtelenben azonban könnyű elveszni. Egy személyre szabott zenei válogatás igazán kedves meglepetést okozhat. Így volt ez már a 80-as években is, amikor két magnó segítségével kellett zeneszámokat átmásolni egyik kazettáról a másikra. Akkoriban ez volt az egyik legszebb szerelmes ajándék. És ez ma sincs másként, csak ma már egy pendrivera vagy egy videómegosztóra készítjük el az összeállításunkat.

## Túraemlékek

Renezánszukat élik a különféle túramozgalmak mind hazánkban, mind külföldön. A népszerű zárandokutak, teljesítmény- és körtúrák egyre több embernek nyújtanak egyszerre célt, kikapcsolódást és feltöltődést. A vasutas társadalom mindig is élenjáró volt a hazai túramozgalmak létrehozásában és teljesítésében, gondoljunk csak a Kéktúrára, de sokan mindenféle kötöttség nélkül is járják az erdőt-mezőt családdal, barátokkal vagy akár egyedül. Számukra izgalmas és egyedi ajándék lehet egy túrabot-fényképalbum. De mit is rejt pontosan ez a furcsa szóösszetétel? Vegyünk egy szép alakú túrabotot. Nem olyan boltban kaphatót, hanem egy eredeti erdeit. Lehet, hogy van is otthon belőle, hiszen sokan hazaviszik a túra során használt eszközt. Nyomtassunk ki néhány szép fényképet az emlékezetes túrákról. A túrabotot tisztítsuk meg, két végére kössünk damilt vagy vékony kötelet (a szoba stílusa szerint), majd akasszuk fel a falra. A botra damillal lógassuk fel a kinyomtatott képeket, és máris kész az új fali dísz. Eredeti, ötletes és gyönyörű emlék. Ezenkívül természetesen más hobbihoz is kitalálhatunk hasonló megoldást, hiszen sokan hódolnak

különféle szenvedélyeknek szabadidejükben. Ez lehet sport, gyűjtőszendevély, kreatív tevékenység, pl. festészet, fényképészet vagy kézművesség. Előbányászhattunk a padlásról régi sílécet, korcsolyát vagy teniszütőt, a kisebb tárgyakat akár keretbe is foglalhatjuk. De bekeretezhetünk egy szép színezést vagy egyéb alkotást is. Kedves dísz lesz a lakásnak.

## Képet a falra

Nemcsak egy festmény vagy fénykép kerülhet bekeretezve a falra, hanem akár egyéb emlékek is. Például régi színház- vagy koncertjegyek. Sok rajongó szívesen elteszi ezeket emlékebe. Ha például a párunk is, akkor nincs más dolgunk, csak megkeresni ezeket a fiókban, elvinni egy képkeretezőhöz, és paszpartuval keretbe foglaltatni. Igazán jól fognak mutatni a falon!

## Golyópálya a falon

A gyerekszoba egyik legjobb és legtöbbet használt játéka lesz az óriás golyópálya a falon. Ehhez néhány vékony lécre és csavarra lesz csupán szükség, és természetesen néhány üveggolyóra. Sok esetben nem a méret számít, itt azonban igen. Ez a golyópálya annál izgalmasabb, minél nagyobb. Ha tehát van egy üres falfelületünk a gyerekszobában, lepjük meg egy hatalmas pályarendszerrel. A lényeg, hogy a lécek mindig kicsit ferdén, és egymáshoz csatlakozva legyenek felszerelve, a golyó úgys tudja majd az útját. Egyedül és többben versenyezve is remek elfoglaltság.

## Barkácsoljunk együtt!

Közös élmény, egyszerű elfoglaltság és hasznos ajándék is egyben egy olyan barkácsolás a gyerekeknek, amiben nemcsak szerszámok vannak, hanem egyéb anyagok is, amiből a téli szünetben együtt építhetünk praktikus tárgyakat. Bár egy madáretető vagy rovarhotel készlen is kapható, de sokkal jobb, ha csak a hozzávalókat vesszük meg, becsomagoljuk, és később közösen szereljük össze. Így egészen biztos, hogy mindig pótolva lesz az eleség és a rovarok tanulmányozása is állandó program lesz tavasztól őszig.

Csuhány Domitilla

Hihetetlen reklámok, soha nem látott akciók, fénylő kirakatok és árutól roskadozó polcok. A kereskedők szinte élet-halál harcot vívnak a vásárlók kegyeiért egész évben, de decemberben mindez csak tovább fokozódik. Néha úgy tűnik, mintha a fogyasztói társadalom veszni hagyná a valódi értéket és csak vásárol, és vásárol... Pedig a szeretetet nem pénzben mérik. Merjünk hát változtatni! Egy jó ötlet, néhány személyes alapanyag, némi időráfordítás és kész is a legszebb ajándék, amit csak adhatunk: egy saját készítésű kedves meglepetés.



# Hulladékmentes – hulladékmentés

## Hogyan legyen fenntartható és takarékos az ajándécsomagolás?

Ismét nyakunkon a karácsony, amely az év legerősebb vásárlásorientált időszaka, amikor statisztikailag is és a valóságban is a legtöbbet költünk fogyasztási cikkekre, élelmiszerre. Ahhoz, hogy a mindennapok környezetkímélőbbek legyenek, új szemléletre, tudatosságra és takarékosagra van szükség. De mit teszünk az ünnepnapokon? Ilyenkor, amikor minden vásárlásra csábít, alaposabban oda kell figyelnünk arra, hogy se a pénztárcánk, se a környezetünk ne sérüljön az ajándékozási lázban. Ma már egyre több család vallja, hogy az együtt töltött idő, az ünnepi asztal körül szeretetben eltöltött órák képviselik a legnagyobb értéket. Ha mégis ajándéktárgyak mellett döntünk, gondoljunk a csomagolásra úgy, mintha az része lenne az ajándéknak, sőt, maga a csomagolás is legyen ajándék. Egy kis ügyességgel, kreativitással hihetetlenül sokféle módon tudjuk úgy becsomagolni az ajándékokat, hogy azok egyediek, ünnepélyesek, takarékosak, fenntarthatók legyenek. Nézzünk körül a háztartásunkban, miből varázsolhatunk ajándécsomagolást?

### A CSOMAGOLÁS ÖRÖM ÉS MŰVÉSZET

Az ajándék becsomagolása mögött az a vágyunk van, hogy a megajándékozott elől az utolsó pillanatig rejtve tartsuk az ajándékot, ezzel még izgalmasabbá, örömtelibbé tegyük az örömszerzés pillanatát. Egy karácsonyi ajándék beszerzésére készülünk, időt szánunk, elképzeljük, hogyan fog örülni neki az, akit szeretünk. Az ajándék becsomagolása a készülődés, az ajándékozás rituáléjának a része.

Persze a karácsonyi dekorációs ipar már november elejétől ontja a csillogó és trendi ötleteket, amelyeket sok pénzért meg is vehetünk – ám ezek a csomagolások többnyire a szemétként végzik, a szezonális hulladékot gyarapítva. Vannak azonban olyan remek ajándécsomagolási megoldások, amelyek könnyebbé és örömtelibbé teszik, egyedivé varázsolják az ajándékokat, miközben az újrahasznosításra és a fenntarthatóságra is figyelemmel vannak.

### AJÁNDÉKCSOMAGOLÁSI ÖTLETEK

Az év közben gyűjtögetett cipős- és egyéb szállítódobozok a legegyszerűbb megoldások. Kifesthetjük, kiszínezhethetjük őket a gyerekekkel együtt, hogy a Nagy ajándékot majd ebben adjuk át.

Vagy vágjunk a kartonból különböző formákat, hogy ajándékcímkéket készítsünk belőlük. Ha online vásároljuk az ajándékokat, eleve egy tökéletes méretű dobozban érkezik, amit egyszerűen csak fel kell

díszíteni, ünnepív tenni. De nemcsak a kartondobozokat érdemes félretenni év közben, hanem a selyempapírokat, fehér vagy barna csomagolópapírokat is. Ünnepek közeledtével pedig így máris készen áll a csomagolóanyagunk.

Régi színes újságok lapjait csomagolópapírként lehet újra felhasználni. Szalagokkal, a természet kincseivel díszítve, egyedi ajándécsomagolásunk lesz. A régi újságok használata bevált módszer, de a vásárlásokból megmaradt papírzacskókat is felhasználhatjuk. Ezeket kézzel írt személyes üzenetel ráírva is ünnepív tehetjük. A szalagot el is hagyhatjuk teljesen, hiszen nem kell origamimesternek lenni ahhoz, hogy elsajátítsuk a szalag nélküli ajándécsomagolás művészetét. Az interneten számos olyan videót találunk, amely segít megtanulni azt, hogyan kell a csomagolópapírt magába hajtogatni, hogy szalag nélkül is rögzüljön.

Nagy divat a szövethől, különböző anyagokból készített ajándécsomagolás. Ehhez használhatunk bármilyen régi ruhát, amit már nem hordunk. Szabjuk fel megfelelő méretre, majd csavarjuk, tekerjük, csomózunk. A csomagoláshoz használt műanyag szalagot is lecserélhetjük olyan szövetszalagra, amelyet ilyen ruhákból készítettünk. A már kidobásra ítélt ruhákból egyszerű módon készíthetünk húzósinóros táskát is az ajándéknak. Tökéletes lesz, praktikus és környezetbarát. Egy egyszerű színes konyharuha is válhat ünnepi csomagolássá. Használhatunk hozzá természetes kenderzsinórt a kötözéshez. Japánban komoly hagyománya van a csomagolókendőknek, azaz a „furoshiki” technikának.

Ennek az olcsó, gyors, környezetbarát és esztétikus csomagolásnak a régmúltba nyúlik az eredete, de napjaink környezettudatos gondolkodása újra előtérbe hozta. Keressünk rá az interneten, és csodáljuk meg a furoshiki művészetét! Ahogy a bevezetőben is írtuk, nézzünk körül a háztartásunkban! Egy befőttesüveg régi csipkével, fahéjrúddal, narancskarikával feldíszítve kiváló, kreatív és egyedi ajándécsomagolás lehet, olyan, amely biztosan nem fogja a szemétként végezni. De porosodhatnak régi iskolai térképek vagy kották is a polcokon, ezek is új életet nyerhetnek kreatív felhasználásukkal.

### ADJ HOZZÁ TERMÉSZETET!

Egy kellemes őszi kirándulás során már gondolhatunk a karácsonyi csomagolások díszítőelemeire is. Gyűjtögetssük a faágakat, fenyőtobozokat, terméseket. Készítsünk szárazvirágot kertünk nyáron pompázó virágaiból, és gyűjtsük a lehulló színes leveleket ősszel. Használjunk fahéjrudat, illatos rozsmaringágat, szárított narancskarikákat. A pattogatott kukoricából fűzött lánc nemcsak a karácsonyfán mutat jól, de ajándékainkat is díszítheti.

Az egyedi, újrahasznosított anyagokból kézzel készített, a természet kincseit is felhasználva feldíszített ajándécsomagolások az ajándékozonak és az ajándékozottnak egyaránt örömet fognak szerezni. Szeretnei körében eltöltött boldog karácsonyt mindenkinek!

Hum Krisztina





# Varázslatos karácsonyi fogások „fillérekből”

Év végén mindenkinek rengeteg kiadása van – ajándékok, dekoráció, ünnepi ebédek és vacsorák. Nem mindegy tehát, hogy ilyenkor mire, mennyit költünk. Ha azonban ügyesen tervezünk, a karácsonyi ételek egyszerre lehetnek különlegesek és pénztárcabarátok. Íme két komplett menüsor, amelyekért nem kell mélyen a zsebünkbe nyúlni, mégis ünnepélyessé varázsolják a karácsonyi asztalt.

Árainkat egy 6 fős családra számolva, az egész országban elérhető nagy áruházak (Tesco, Auchan, Spar, Aldi, Lidl, Penny, Coop) legkedvezőbb kínálatai alapján, novemberi lapzártánkkor kalkuláltuk. A karácsonyi nagybevásárlás előtt érdemes az Árfigyelő oldalát is átnézni ([www.arfigyelo.gvh.hu](http://www.arfigyelo.gvh.hu)), hogy hova menjünk – így egyszerre spórolhatunk magunknak pénzt és időt.



## Vendégváró: „Zöld fenyő”

Ez a fenyő formájú levelestészta karácsonyibb már nem is lehetne. Látványos, finom és akár a gyerekek is el tudják készíteni.

**Ár: 1400 Ft**

**Hozzávalók:** 2 cs. friss levelestészta, 1 üveg zöld pesto, 1 db tojás  
**Elkészítés:** Melegítsük elő a süttőt 200 fokra. Az egyik csomag tésztát terítsük ki egy sütőpapírral bélelt tepsire és kenjük rá egyenletesen a pestót. Erre tegyük rá a másik csomag tésztát. Egy éles késsel vágjunk ki egy háromszög alakú karácsonyfaformát úgy, hogy az alján legyen egy kis törzse is. A fa törzsét közepén hagyjuk egyben, majd a törzs két oldalán készítsünk ujjnyi vastag bevágásokat. A létrejött csíkokat, azaz a fenyőágakat egyesével csavarjuk meg. A leeső darabokat vágjuk ki mézeskalácsformával, vagy készítsünk azokból is csavart rudakat és tegyük a fa mellé a tepsibe. Végül egy felvert tojással kenjük át a tésztát és kb. 15 perc alatt süssük aranybarnára.

## „Trendi karácsony” menüsor 4 fogás kevesebb mint 12 000 Ft-ból (11 400 Ft)

### Leves: Zellerkrémleves

**Ár: 2000 Ft, Extra: + 500-1500 Ft**

**Hozzávalók:** 1 nagy zellergumó (kb. 70 dkg), 1 nagy vöröshagyma, 2 ek. vaj, 1 l alaplé, 3 dl száraz fehérbor, 3 dl tej, 2 dl tejszín, só, bors, olaj, néhány szál petrezselyem

**Elkészítés:** A hagymát apróra kockázzuk és olajon üvegesre pirítjuk. Ezután vajat, majd a meghámozott, felkockázott zellert is hozzáadjuk, és kevergetve 5 percig pároljuk. Sózzuk-borsozzuk, és az alaplével, fehérborral, tejjel felöntve felforraljuk. Ezután lefedve, lassú tűzön még 20 percig főzzük. Botmixerrel pürésítjük, végül tejszínnel gazdagítjuk. Hagyjuk még néhányat rotyanni és ha szükséges, utánfűszerezzük. Tálaláskor megszórjuk az apróra vágott petrezselyemmel. Extraként kockára vágott pirított baconnal, fokhagymás vajon pirított gombával vagy garnélával is kínálhatjuk.

### Főétel: Pezsgős csirkemell szerecsendiós hajdinával

**Ár: 5500 Ft**

**Hozzávalók:** 1,2 kg csirkemellfilé, 80 dkg gomba, 5 ek. vaj, 3 dl pezsgő, 3 tk. kukoricakeményítő, 3 db salotta hagyma, 3 dl tej, 50 dkg hajdina, só, bors, szerecsendió, olaj, néhány szál petrezselyem

**Elkészítés:** A csirkemelleket vágjuk szeletekre, a hagymát aprítsuk fel, a gombát daraboljuk fel. Egy nagyobb serpenyőben közepes hőmérsékleten olajon pirítsuk meg a hús mindkét oldalát 3–5 perc alatt, majd vegyük ki a serpenyőből és tegyük egy tálcára. Tegyük a vajat az edénybe, majd adjuk hozzá a gombát, és szintén pirítsuk kb. 5 percig, majd vegyük ki és tegyük a csirkére. Takarjuk le, hogy melegen maradjanak. A megmaradt zsiradékon pirítsuk meg a hagymát 3–4 percig, majd öntsük rá a pezsgőt, és adjunk hozzá sót, borsot. Öntsük fel tejjel és hagyjuk rotyogni 2–3 percig. Közben a keményítőt keverjük csomómentesre egy kevés vízben és adjuk a szószhoz. Addig főzzük, amíg a szósz kellőképpen be nem sűrűsödik. Ekkor tegyük vissza a serpenyőbe a csirkemelleket és a gombát. Fedő alatt főzzük puhára a húst. Tálalás előtt szórjunk rá apróra vágott petrezselymet. Köretnek a rizs is tökéletes, de ha valami igazán különlegesre vágyunk, próbáljuk ki a kissé feledésbe merült hajdinát. Ehhez hevítsük fel egy serpenyőben vaj és olaj keverékét, és pirítsuk meg rajta a hajdinát. Ízesítsük szerecsendióval, majd öntsük fel kétszeres mennyiségű vízzel. Sózzuk meg és fedő alatt, takaréklángon pároljuk készre kb. 20 perc alatt.



## ÉLETMÓD

### Desszert: Pavlova torta

**Ár: 2500 Ft**

**Hozzávalók:** 6 tojásfehérje, 500 ml habtejszín, 30 dkg cukor, 10 dkg porcukor, piros vagy bogyós gyümölcsök, 1 ek. ecet, só

**Elkészítés:** A süttőt melegítsük elő 180 fokra. Egy nagy tálban verjük fel a tojásfehérjét kemény habbá, közben apránként adjuk hozzá a cukrot, egy csipet sót és az ecetet. Kör alakban halmozzuk a tojáshabot rusztikusan egy sütőpapírral bélelt tepsibe úgy, hogy a közepében legyen egy mélyedés. A sütő hőfokát vegyük vissza 150 fokra és süssük meg a habot kb. 70–80 perc alatt. A habkoszorút tegyük félre kihűlni. A tejszínhabot közvetlenül a tálalás előtt verjük kemény habbá a porcukorral, majd halmozzuk bele a tojáshab közepébe. A Pavlova egyediségét mindig a torta tetejére szórt gyümölcsök adják. Itt a kreativitásunk és az ízlésünk szerint válogathatunk, mivel tesszük még különlegesebbé a desszertünket. Tehetünk rá friss epret, áfonyát, málnát vagy 2 gránátalma magját, de tehetünk rá egyszerű meggybefőttet vagy fagyasztott erdei gyümölcs mixet. Ezeknél arra kell figyelni, hogy a gyümölcsöket jól csöpögtessük le tálalás előtt, hogy ne erresszenek levet.



### „Hagyományos ízek” menüsor 4 fogás kevesebb mint 20 000 Ft-ból (18 900 Ft)

### Leves: Sült almás süttőkleves

**Ár: 2000 Ft, Extra: + 1000 Ft**

### Főétel: Libasült Hasselback burgonyával

**Ár: 13 000 Ft**

### Desszert: Fatörzs

**Ár: 2500 Ft, Extra: + 1000 Ft**

A „Hagyományos ízek” menüsor hozzávalóit és az elkészítés tudnivalóit a [www.vasutasmagazin.hu](http://www.vasutasmagazin.hu) Életmód rovatában olvashatják.



„A könyv titokzatos tárgy, ha egyszer kisodródik a világba, bármi megtörténhet.”

Egy író tevékenysége a műve kinyomtatásával véget ér. A könyv onnantól az olvasóé, az ő egyénisége is formálja. Amit egyikünk kihall belőle, az nem ugyanaz, mint amit más visz haza. Ezúttal kollégáink tolmácsolásában készült egy összeállítás kedvenc olvasmányaikból útravalóul mindannyiunknak az adventi időszakra.

Daniel Keyes: Virágot Algernonnak

Középiskolás koromban olvastam először, és azóta már többször is kezembe vettem, nagyon megérintett a története. A főhős egy 70-es IQ-val rendelkező felnőtt férfi, akit a szellemi elmaradottsága miatt a körülötte lévők gúnyolnak, de ő ebből mit sem vesz észre, nagy boldogságban éli életét. Tudja, hogy nem okos, ezért igyekszik munkája mellett minél többet tanulni. Egy orvoscsoporthoz keresi meg, hogy egy operációval növekedhet az IQ-ja. A férfi boldogan vállalja a módszer tesztelését, bármennyire is kétséges a végeredmény, hisz a vágya – hogy végre okos legyen – így valóra válhat. Elkezdődnek a vizsgálatok, közben egy új barátot is szerez: a szintén tesztelés alatt álló kisegeret, Algernont. Hamarosan a 70-es IQ 180-ra ugrik. A főhős egyre okosabb, még a tudós orvosokat is túlszárnyalja, de egyáltalán nem boldog. Aztán a konferencián, ahol bemutatják az elért eredményeket, rádöbben egy nagy igazságra.

Hogy mi az, és hogy jutott el a megállapításra, mi lett vele és kis barátjával, mindenki megtudhatja, ha elolvassa ezt a nagyon szép, gondolatébresztő történetet emberségről, barátságról...

Kutas Katalin



Daniel Quinn: Izmael

Ez nem egy szokványos regény, nincs főhőse, nem fontos, hogy hol és mikor játszódik, és ami a legmeglepőbb: nincs a megszokott formában története sem! Arról szól, hogy egy gorilla megtanít egy embert arra, hogyan kell tekintenünk a bolygónkat teljességgel leromboló civilizációkra, miként jutottunk el önmagunk és környezetünk elpusztításához, és arra is választ ad, hogyan lehetne másképpen élni. Az írás felettébb olvasmányos, párbeszédre alapuló, folyamatos gondolkodásra készítet, ugyanakkor nagyon nehéz is, hiszen a Föld globális problémájáról szóló megvilágosodás útja rögös, nehéz rajta végigmenni. A könyv végére pedig átalakul a gondolkodásunk, látásmódunk, szemléletünk. Erre pedig nagyon kevés regény képes! Ha létezik olyan fogalom, hogy alapmű, akkor az Izmael mindenképpen az!

Sokatmondó a könyv hátlapján az ajánlás, ami így kezdődik: „A Turner Tomorrow Ösztöndíj létrehozásának célja az volt, hogy a szerzőket olyan regény írására ösztönözzék, mely a világ globális problémáira építő és határozott megoldást kínál. A több mint 2500, a világ minden tájáról beérkezett pályamű közül a rangos ösztöndíjat az Izmael nyerte el.”

Mészáros Miklós Áron



Tompa Andrea: Fejtől s lábtól

A kolozsvári születésű kortárs magyar író, aki jelenleg Magyarországon él, mindössze öt könyvet írt eddig, de az egyik legkedvesebb szerzőm. Mindig örülök, ha megjelenik egy-egy új kötete. Rám a legnagyobb hatást az elsőnek olvasott regénye tette. A kötet két nagyon különböző háttérből érkező fiatal orvos találkozását, szerelmét ábrázolja Kolozsváron a XX. század első harmadában.

Császár Éva

Paul Auster: Leviatán

„Hat nappal ezelőtt egy ember levegőbe röpült Észak-Wisconsinban.” Ezzel a kemény mondattal kezdődik a könyv. Auster az egyik legsikeresebb amerikai kortárs író, akinek a hírnevet a New York Trilógia hozta meg. A főhős (Benjamin Sachs) halála az elbeszélőt arra sarkallja, hogy leírja a történetüket. A valóságot akarja feltárni róla, megelőzve, hogy a sajtó lerombolja a jó hírét. A főhős szintén író és mintegy tükörpárja az elbeszélőnek. Nagyjából egyidősek, mindketten rajongva szeretnek írni, ugyanabba a nőbe szerelmesek és barátok. A sok fordulattal tarkított könyv kitűnő korrajza a hetvenes, nyolcvanas éveknél. A történet furcsa ritmusban szippant be bennünket, hogy aztán a 300 oldalnyi regény a végére felpörögjön, és ne tudjuk meg, hogy baleset vagy szándékos cselekedet volt Benjámin halála. Talán nem is baj, mert nem a történet határozza meg ezt a könyvet, hanem a mélylélektan, amely átszövi a sorokat.

Aki szereti Austert, nem fog csalódní, másképpen jó, mint a New York Trilógia, de olvasmányos, nem enged el. Aki pedig nem ismeri Austert, ezután keresni fogja a könyveit.

Kabai Zoltán



Leiner Laura: A Szent Johanna gimi

Az úgy történt, hogy a nagyobbik tinilányunkat szerettem volna rendszeres olvasásra szoktatni. A népszerűségi listák szerint az író, a budapesti gimnazista lány naplójával tömegeket vett rá az olvasásra. Kíváncsiságból egyik este én is beleolvastam a regénybe. Onnantól kezdve az lámpaoltást kitolva, munkába jövet-menet le nem tudtam tenni ezt az ifjúsági regényt. Magával ragadtak a gimnáziumi mindennapok, a beilleszkedési félelmek, barátságok, szerelmek alakulása, lázas készülődések vizsgákra, versenyekre, alapítványi bálokra. A Szent Johanna gimit ajánlom minden olvasni (nem) vágyó tizenévesnek és velük tartó szüleiknek is. Vigyázat! A sorozat 8 részből áll!

Takács Ágnes Katalin



# Aktívan a szabadban

## – országos programajánló a téli szünetre

A karácsonyi időszak első sorban a családdal, barátokkal töltött időről szól, de nem jelenti azt, hogy az ünnepek elteltével nem mozdulhatnánk ki kicsit otthonról, az ünnepi asztal mellől, megmozgatva kissé ellustult izmainkat. Idén a téli szünet is hosszabb lesz az iskolákban, így a szülők már most törhetik a fejüket, milyen programokkal készüljenek. Pár kézenfekvő ötlettel segítünk, hol és mit csinálhatunk ez idő alatt.



### Termálfürdők – Aquaparkok

Nem kell feltétlenül wellness-szállodába mennünk ahhoz, hogy megmártózzunk, ugyanis biztosan találunk hozzánk közel is egy termál- vagy gyógyfürdőt, amely egy napos program keretében beiktatható, hiszen Magyarországon több száz termál- és gyógyvizes fürdő található.

A téli hidegben igazán kellemes érzés kiülni a meleg vízbe, és ott lebegve ellazítani izmainkat. A víz jótékony hatásai a súlytalanság érzése, mely jót tesz az ízületeknek, miközben a gyógyvizek ásványi anyagai felszívódnak a testünkbe.

Gyerekekkel nem minden termálfürdő látogatható az egészségügyi ajánlásoknak megfelelően, így velük inkább a zárt aquaparkokat ajánljuk, ahol a kicsik jól kímározhatják magukat a különféle vízcúszdákon.

**Az alábbi fürdőket ajánljuk a téli szünetre, igyekeztünk gyerekbátárát válogatást készíteni:**

#### Budapest és Pest megye:

- Csillaghegyi Fürdő Budapest, III. kerület
- Aquaworld Budapest
- Velence Spa, Velencefürdő
- Lepence Spa, Visegrád

#### Nyugat-Magyarország:

- RQ Vízi Élménypark és Gyógyfürdő, Győr
- Bükkfürdő Thermal & Spa
- Gunaras Gyógyfürdő, Dombóvár
- Zalaegerszegi Termálfürdő
- Hévízi Szent András Reumakórház és Gyógyfürdő
- Sárvár Fürdő

#### Kelet-Magyarország:

- Debrecen Aquaticum
- Demjén Cascade élményfürdő
- Eger Termál
- Várfürdő Gyula
- Egerszalók Saliris Resort Gyógy és Wellness Fürdő
- Egerszalók Nostalgia Fürdő – felnőtteknek
- Mezőkövesd Zsóry Gyógy- és Strandfürdő
- Balmazújváros Kamilla Gyógyfürdő
- Miskolc-tapolca Barlangfürdő

#### Dél-Magyarország:

- Napfényfürdő Aquapolis, Szeged
- Hódmezővásárhely Török Sándor Strandfürdő és Gyarmati Dezső Sportuszoda
- Mórahalom Szent Erzsébet Móraalmi Gyógyfürdő



### Fénypark

A Palatinus strandfürdő télen nem medencéivel, hanem a Lumina Park névre keresztelt fénypark attrakciójával várja a látogatókat október közepétől március 4-ig.

### Vízi túra

Elindult a Hévízi-patakon a téli vízitúra szezon, ahol holt szezonban kenuval van lehetőség szervezett túra keretében evezni. Hidegben a lebegő páráreteg a soha be nem fagyó lefolyón különleges, mesészerű hangulatot varázsol a tavirózsák közé.

### Jeges fürdő

Ugye mindenki ismeri Schirilla György és ifj. Schirilla György nevét, akik újkor átúszták a hideg (már csak ritkán jeges) Dunát? Aki extrém bevállalás, maga is megmártózhat a jég hideg vízben biztonságos, orvosi ellenőrzés mellett:

#### • Jeges Újévi csobbanás

**Orfű, Szomjas Vándor Büfé**

**2024. január 1., 11:00**

Érdemes tájékozódni, mert az elmúlt években Szigligeten és Tiszafüreden is volt jeges csobbanás az újév első napjaiban, de ezeket még nem hirdették meg.



### +1 téli program tipp vonattal:

#### Balatonfenyves kisvasúttal a csiszta-fürdői Termálba

Közel húszéves kihagyás után 2021-től ismét járnak a vonatok a Balatonfenyvesi kisvasút csiszta vonalán. A kedvelt gyógyfürdőhöz vezető nyomvonalon a pályát teljes hosszában újjáépítette a MÁV, így – mivel a fenyvesi kisvasút egész évben üzemel – <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/balatonfenyvesi-kisvasut> – télen is eljuthatunk a Nagybereken át vonattal Balatonfenyvesre, onnan pedig Buzsákra, azaz Csiszta-fürdőre, a kedves kis termálfürdőbe. A fürdő kisgyerekeknek nem ajánlott.



### Szánkózás

Ugyan a szánkózás alapfeltétele a hó, ami manapság ritka vendég nálunk, ha leesett, ne tétovázzunk, azonnal töltsük meg a termoszt teával, ragadjunk szánkót és irány a lejtő! Ha a lakótelepi dombok már kicsinek bizonyulnak, menjünk az alábbi helyekre:

- A megújult Normafapark hóágyúkkal vár mindenkit egy kis szánkózásra az Anna réten (az erdei játszótérnél).
- Kékestetőn, amikor nincs sűzem (márpedig ritkán megy a felvonó), akkor a teljes déli lejtő a szánkózóké. Sűzem idején csak az alsó részen, közel 1 km-es szakaszon csúszhatunk.
- Tokajban a hegy északi oldalán található a kb. 200 méter hosszú szánkópálya.
- Nagykanizsán a Csónakázótó melletti kilátó alatt terül egy széles szánkópálya.
- Börzsönyben, a Királyréten kialakított szánkópályán, és a Nagy-Hideg-hegyen a turistaház és a Cseresznyés parkoló között lehet csúszkálni.
- Visegrádon 150 m-es szánkópályát találunk a tanuló sípálya mellett, vagy a déli oldalon is a bób-pálya mellett.
- A Mecseken található Pécs egyetlen kiépített szánkópályája, mely a pécsi sípálya síházától indul és a sárga sáv turistajelzés mellett kanyarog az erdőben, és a fák között kígyózva egészen a sípálya aljáig vezet. A nagyjából 800 méteres út Pécs egyetlen, hivatalos szánkópályája.



### Korcsolyázás

A korcsolyasport számos jótékony hatása számottevő, az intenzív mozgás csökkenti a szív- és érrendszeri megbetegedések esélyét és az érszűkületet, megóv a kóros elhízástól, a koleszterin- és a vércukor-szint növekedésétől vagy a magas vérnyomás kialakulásától. Emellett az egyensúlyérzék fejlődésében is hatásos gyerekek számára, és erősíti a hátat, a gerinc izmait, a vádli és a karokat.

Számos helyszín kínál már az adventi időszakból korcsolyázási lehetőséget. A legnagyobb és legismertebb mind közül a fővárosi Városligeti Műjégpálya, ahol valóban hatalmas területen korcsolyázhatunk kedvünkre, kellemes zenei aláfestéssel, de adventi vásárok, városi főterek változnak karácsonykor korcsolyapályává. Szinte mindenütt lehetőség van korcsolyabérlésre is.

Németh Livia

### Futás

A téli futás leginkább azoknak ajánlható, akik az év többi részében is edznek, de akinek futni támad kedve a hidegben, számos szilveszteri futóverseny közül választhat. A hideg időben való futással óvatosan kell bánni, edzetlenül ne vállaljunk nagyobb kihívást. A szakemberek szerint a 10 fok alatti futás akár egészségtelen is lehet, hiszen a hidegben nehezebben melegsznek be az izmok, és hamar kihűlnek, ha a mozgást abbahagyjuk. Az alulöltözés és a túlöltözés sem ajánlott, az ideális, ha kicsit fázunk induláskor, mert pár perc után ez elmúlik.

#### Futóversenyek a szünetre:

- 2023. december 30. (szo) VI. EXTREME TARCAL-TOKAJ KÖR
- 2023. december 30. (szo) VI. SZILVESZTERI JÓTÉKONYSÁGI FUTÓGÁLA Balatonlelle
- 2023. december 31. (vas) SZILVESZTERI FUTÓVERSENY – PÉCS
- 2023. december 31. (vas) TÖRÖKBÁLINTI SZILVESZTERI FÉLMARATON

2024. január 1. (hét) HAPPY NEW TRAIL 2024 terepfutó verseny Budai-hegység, Hármashatár-hegy

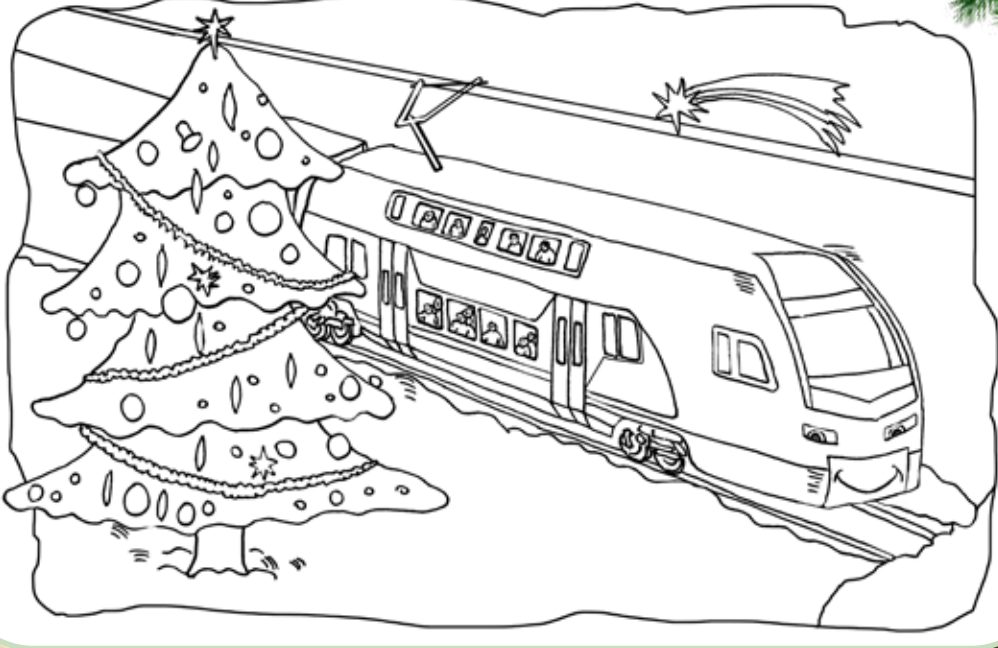
2024. január 13. (szo) Tihany TRAIL teli terepfutó és nordic walking verseny

2024. január 21. (vas) GARMIN WTF COLD Normafa





Gyerekeknek a téli szünetre: Színezd ki!



A legszebb karácsonyfa



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

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „1948. november 24-én jött létre a mai Utasellátó szervezet jogelődje, az Utasellátó Nemzeti Vállalat.” A MÁV-VOLÁN Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Gönczi Gabriella** olvasónknak!

|                                         |   | PUCCINI<br>OPERÁJA                    | NYÍREGY-<br>HÁZÁHOZ<br>CSATOLT<br>HELYSÉG | HEGYEK<br>MÖGÉ<br>BUKÓ<br>(NAP)      | RÓMAI<br>500-AS                           | SÁRGÁS<br>SZÍNÁR-<br>NYALAT            | A GERMÁ-<br>NIUM<br>VEGYJELE         | HALO-<br>GÉNELEM                     | EROTIKUS                                 | KELVIN<br>JELE                         | CSOKOLÁ-<br>DÉFAJTA                     | TÖMEGES | TÖRÖK<br>EVEZŐS<br>CSONAK             | AMPER<br>JELE                        | MESÉS,<br>MITIKUS<br>TÖRTÉ-<br>NET | ELLEN-<br>ÉRTÉK                        | CÉG-<br>TULAJ-<br>DONOS,<br>RÖVIDEN |                                      |
|-----------------------------------------|---|---------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|---------|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| 1                                       | ▶ |                                       |                                           |                                      |                                           |                                        |                                      |                                      |                                          |                                        |                                         |         |                                       |                                      |                                    |                                        |                                     | S                                    |
| ÉRC,<br>ANGOLUL                         | ▶ |                                       |                                           |                                      | SZÍNESZ-<br>NÓ (DE-<br>BORAH)<br>MOSZKVAI |                                        |                                      |                                      |                                          | AROMÁS<br>ITAL<br>A DON<br>PARTJAI!    |                                         |         |                                       | TEHÁT,<br>LATINUL<br>KIMONÓ<br>ÖVE   |                                    |                                        |                                     | ↘                                    |
| BETON<br>ALKOTÓ-<br>ELEMJE              | ▶ |                                       |                                           |                                      |                                           |                                        | BORSODI<br>VÁROS<br>NŐI NÉV          |                                      |                                          |                                        | RIKOL-<br>TOZIK<br>KÖZÉPEN<br>GYER!     |         |                                       |                                      |                                    | TUNÉZIAI<br>AUTÓK<br>JELZESE           |                                     |                                      |
| 2                                       | ▶ |                                       |                                           |                                      |                                           |                                        |                                      |                                      |                                          |                                        |                                         |         |                                       |                                      |                                    |                                        | N                                   | YARD<br>ÍGY IS<br>BECÉZIK<br>ARANKÁT |
| MÉTER,<br>RÖVIDEN                       | ▶ |                                       | BECÉZETT<br>NORBERT<br>KENŐ-<br>ANYAG     |                                      |                                           |                                        |                                      | KELVIN<br>PAKOL<br>AZ ÁRU-<br>KISÉRŐ |                                          | LÁNGOK-<br>BAN ÁLL<br>ÜGYIRAT          |                                         |         | RÓMAI<br>1-ES<br>SZÜLŐ-<br>FÖLD       |                                      | A -GET<br>PÁRJA<br>MOHÓN<br>ESZIK  |                                        |                                     |                                      |
| VILLANY-<br>KÖRTE-<br>VEL EL-<br>LÁTOTT | ▶ |                                       |                                           |                                      |                                           | ÉNEK-<br>BETÉT<br>KÖZ-<br>TEHER        |                                      |                                      |                                          |                                        | BOSSZÚS<br>INDULAT-<br>SZÓ<br>1/2 OBOA! |         |                                       | HAJÓ-<br>RÉSZ<br>AZON ME-<br>LEGESEN |                                    |                                        |                                     | KÖNYV<br>MEG-<br>JELENTE-<br>TÉSE    |
| GYÜ-<br>MÖLCS<br>NEDVE                  | ▶ |                                       |                                           | SZÍNESZ<br>(JÓZSEF)<br>EZT<br>ÖVEZVE |                                           |                                        |                                      |                                      | LABDA-<br>JÁTEKOT<br>JÁTSZIK<br>KAUZÁLIS |                                        |                                         |         |                                       |                                      |                                    |                                        |                                     |                                      |
| KESERŰ<br>GÜNY                          | ▶ |                                       |                                           |                                      | SZIŰ<br>INDIÁN<br>IGEKÖTŐ,<br>RÖVIDEN     |                                        |                                      |                                      |                                          |                                        |                                         | FŰSZÍNŰ |                                       |                                      |                                    |                                        | JÓD                                 |                                      |
| JAPÁN<br>FŐ-<br>VÁROSA                  | ▶ |                                       |                                           |                                      |                                           |                                        | ORJOL<br>FOLYÓJA<br>AZON A<br>HELYEN |                                      |                                          |                                        | VUK APJA<br>A FEJÉRE<br>(NÉPIES)        |         |                                       |                                      |                                    | VÉGRE<br>ÉRTEM!<br>ALKALMI,<br>RÖVIDEN |                                     | POCAK                                |
|                                         | ▶ | HIRTELEN<br>TASZÍT<br>SZÓMO-<br>RUSÁG |                                           |                                      |                                           | ODETT,<br>BECÉZVE<br>INDUL<br>A MENET! |                                      |                                      |                                          | BŐRÖND<br>KÖZEPE!<br>BOLTÍV<br>SZÉLEI! |                                         |         | CÁFOL<br>AZ EURÓ-<br>PIUM<br>VEGYJELE |                                      |                                    |                                        |                                     |                                      |
| LÉG-<br>NYOMÁS<br>EGYSÉGE               | ▶ |                                       |                                           |                                      | HAZAI<br>HÍRÜGY-<br>NÖKSÉG<br>VOLT        |                                        |                                      |                                      | PÉNZT<br>RÁÁLDOZ<br>ÍGY AZ<br>ELEJÉN!    |                                        |                                         |         |                                       |                                      |                                    |                                        | ZSÁK<br>KÖZEPE!                     |                                      |
| 3                                       | ▶ |                                       |                                           |                                      |                                           |                                        |                                      |                                      |                                          |                                        |                                         |         |                                       |                                      |                                    |                                        | !                                   | AZ ÚT<br>JELE<br>A FIZIKÁ-<br>BAN    |

Egyszer volt, hol nem, volt egyszer egy, pontosabban két, kerekeken guruló csodamasina. Mindketten kékek voltak. Mindketten gyorsak voltak. Mindketten erősek voltak. És a legjobb barátok is voltak. Pedig az egyikük gumikerekeken gurult és aszfaltúton közlekedett, a másikuk a síneken zakatolt hatalmas vaskerekeken. Titán ugyanis mozdony volt, egy igazi óriás a 470-es sorozatból. Manfréd pedig egy Volánbusz, a MAN Lion’s City flottából. Ez azonban csöppet sem zavarta a két jóbarátot, sőt emiatt, ha kellett, rengeteget tudtak egymásnak segíteni. Például vágányzár idején Manfréd szállította Titán utasait, amikor viszont teljes útzár lépett érvénybe, Titán vitte el Manfréd utasait. A két jóbarát, ha csak tehetné, a szabadidejét is együtt töltötte. A városban ugyanis, ahol mindkettőjük telephelye volt, egymás mellé épült a vonat és a buszpályaudvar. Minden műszak végén elmesélték egymásnak, ki merre járt, kivel, milyen kaland történt. Ma is jót nevetnek, ha eszükbe jut az a hideg téli nap, amikor úgy lefagyott minden, út és sín egyaránt, hogy alig tudtak elindulni. Vagy amikor nyáron olyan forró volt az aszfalt, hogy Manfréd majdnem beleragadt, és amikor ezt elmesélte Titánnak, a mozdony el sem mert indulni, mert biztos volt benne, hogy az ő súlya alatt a megolvadt sín szétfolyna. Gyakran emlegetik Manfréd békás kalandját is, amikor annyi brekkencs ugrált az út közepén, hogy szalomozva sem lehetett átjutni rajtuk, így meg kellett várni az esti átkelésüket egyik oldalról a másikra. – Még jó, hogy nem csigainvázio volt! – kacagott fel Titán, bár erre eszébe jutott, hogy ő pedig a szarvasokkal járt hasonlóan. Csak jöttek és jöttek és jöttek, azt hittem, sosem fogynak el! Több százan voltak, és mire átértek a síneken... – nevetett, amikor felidézte, neki miért kellett egyszer hosszasan várakoznia a nyílt pályán. – Persze a késést aztán nekünk kell behozni! – kacintottak össze a barátok.

Titánnak és Manfrédnak volt egy közös szenvedélye is. Minden útkjükről megpróbáltak valami emléket hozni. Tavasszal sokszor hatalmas csokor mezei virággal tértek vissza, ősszel szép színes falevelekkel vagy egy zsák gesztenyével. Amikor Titán nyáron Horvátországban járt, a partról finom tengeri homokot hozott magával emlékebe, Manfréd pedig, mikor fent járt a hegyekben, a mindig zöld ruhában pompázó fenyőerdőből egy gyönyörű tobozzal tért haza. De ha mást nem, néhány szép kavicsot mindig letektek útközben. A többiek nem értették ezt a furcsa hóbortot: – Ki hallott már ilyet, hogy mindig haza kelljen hozni valamit! Vagy megkérdezték, hogy ez a darab bot vagy ez a lakatlan csigaház mire lesz jó? De a két barát ügyet sem vetett ezekre a megjegyzésekre, csak hordták haza továbbra is a szebbnél szebb és izgalmasabbnál izgalmasabb kincseket, amiket a két állomás közötti füves részen tároltak. És ez így ment napról napra, hétről hétre, hónapról hónapra... s egyszer csak a kincsestárban különös dolog történt. A tobozból magok pottyogtak ki, s az egyik kis magból hajtás bújott ki. Az nem csinált egyebet, csak várta az esőt és élvezte a napsütést. A kis hajtásból később ágacskák nőttek, az ágacskákra pedig apró tűlevelek. Egy ici-pici fenyő volt az. A madarak hamar észrevették az új fát, s tudták, hogy hamarosan

új búvóhelyük lesz itt. Nagyon megörültek a kis fának, sokat meséltek neki óriás fenyőkről és hatalmas erdőségekről. A kis fenyő türelmetlenül várta, hogy ő is olyan hatalmas legyen, hogy szinte a felhőig érjen a csúcsa, de olyan apró volt még, hogy a madarakon kívül senki más nem vette észre a létezését.

Telt-múlt az idő, és év végéhez közeledve a buszok és a mozdonyok ki sem látszottak a munkából. Titán és Manfréd is rettenetesen elfáradt. Eleinte el-elfelejtették hazahozni az út során látott szépségeket, később azonban már sorra elmaradtak az esti élménybeszámolók is. A mindig vidám társaság helyett a műszak végén egy elcsigázott és kedvetlen bagázs gurult be a telephelyre, akik azt is elfelejtették megkérdezni a másiktól, milyen volt a napja?

A naptárban gyorsan peregték a napok, a sok munka miatt a mozdonyok és a buszok észre sem vették, hogy már meg kellett volna gyűjtani az első gyertyát az adventi koszorún. Egy reggel meglepetten vették észre, hogy itt járt a Mikulás. Később a többi adventi gyertyáról is megfedkeztek. Igazából csak a menetrend volt az eszükben, semmi más. Így telt el majdnem az egész december.

Csak akkor eszméltek fel, amikor náluk is teljesen leállt a közlekedés, december 24-én délután. Ilyenkor már senki sem megy sehova, mindenki otthon ünnepel. Titán, Manfréd, valamennyi busz és mozdony is erre készült, de ekkor döbbenek rá, idén annyira elfoglaltak voltak, hogy nincs karácsonyfájuk. Néma és fájdalmas csend telepedett a két állomásra. A szomorú pillanatot Titán és Manfréd szakította félbe: – Akkor is lesz karácsonyfánk! – kiáltották, mire az összes busz és mozdony lázas keresésbe kezdett. Felkutatták az egész környéket, hogy találjanak legalább egyetlen apró kis fenyőt, amit feldíszíthetnének.

Azonban mindenki orrlógatva tért vissza, sehol, de sehol nem találtak még egy kicsi ágat sem. Ám ekkor a sarkcsillag fénye megvilágította a vasútállomás és a buszpályaudvar közötti füves területet, éppen azt, ahol Titán és Manfréd a kincseit szokta tárolni, és ahol most csodák csodájára, ott találtak egy fenyőt. Igaz, olyan apró volt még, hogy eddig észre sem vették. Titán és Manfréd egyszerre kiáltott fel: – A toboz! Fenyő lett belőle!

Rögtön tudta mindenki, hogy a járműcsapatnak idén is lesz karácsonyfája, amit azon nyomban fel is díszítettek. És ha hiszitek, ha nem, ahogy a hatalmas járművek körbeállták a kis fenyőt, és a szeretet egyre inkább megtöltötte a teret, a karácsonyfa elkezdett növekedni. Csak nőtt és nőtt, míg végül már egyáltalán nem tűnt olyan aprónak. A mozdonyoknak és buszoknak végül csodaszép karácsonyuk lett, és mindenki belátta, hogy bármiből lehet kincs, a lényeg, hogy mi annak lássuk.

Írta: Csohány Domitilla  
Illusztráció: Győri Zsolt



# Online adventi naptár



**A [www.vasutasmagazin.hu](http://www.vasutasmagazin.hu) oldalon – a korábbi évek hagyományaihoz híven – idén is online adventi naptárral kedveskedünk a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalóinak.**

December 1-től december 24-éig minden nap egy újabb virtuális ablakot nyithatunk meg, ahol többek között receptek, érdekességek, dekorációs ötletek, programajánlók és játék várja az érdeklődőket.

**Elérhetőség: [www.vasutasmagazin.hu](http://www.vasutasmagazin.hu) Életmód rovat**

**Készülődjünk együtt a karácsonyra!**