

LXXV. ÉVFOLYAM



2025. DECEMBER

MÁV CSOPORT

magazin



ÁLDOTT, BÉKÉS
KARÁCSONYI ÜNNEPEKET ÉS
BOLDOG ÚJ ÉVET KÍVÁNUNK!

VEZETŐI INTERJÚ

Évértékelő Hegyi Zsolt vezérigazgatóval

HÍREK

Újabb mozdony érkezett: szolgálatba állt az 50. gép; A Jókai 200 emlékévként alkalmából új köntösben a 007-es Taurus; Kőbánya alsó megújul; Folyamatosan zajlanak a munkálatok a 75-ös vonalon

KITÜNTETÉSÁTADÁS

437 kolléga kimagasló teljesítményét ünnepeltük a MÁV Személyszállítási Zrt.-nél

HUMÁN

MIK PARTNERS szakmai nap; SZAKMÁZZ! Pályaválasztási Kiállítás

EGÉSZSÉG PROGRAM

Lezárult az első év az Egészség Programban; Kötelező éves szerviz – férfiaknak

MUNKATÁRSUNK

Beszélgetés Hankó Tibor kelenföldi állomásfőnökkel; Erő és elhivatottság a volán mögött – Rékásiné Gőz Erika autóbuszvezető kollégánkat kérdeztük

KÉPEKBEN

Utasellátó Nap a Keletiben; Adventi rendezvény a Füstiben

SZOLGÁLTATÁSAINK

Új korszak az autóbuszos közlekedésben, stabilitás a vasúti menetrendben

RÓLUNK

Sikerek, eredmények a Fegyveres Biztonsági Őrség életében 2025-ben; Közösen a fenntartható vasúti jövőért

BÜSZKESÉGÜNK

Tolnay Lajos-díjat vehetett át Kameniczky Ákos, a MÁV Személyszállítási Zrt. autóbuszos üzemeltetési főigazgatója; Balesetmentesen az utakon, több millió kilométeren át – interjú Jakab István autóbusz-vezető kollégánkkal

ANNO

Így indult a Hungária expressz

ÉLETMÓD

Tőlem, neked, szeretettel; Nagy halászlékörkép; Ünnepre hangolódva

SZABADIDŐ

„Ha van cél, vezet oda út is” – Lantos János ultrafutóról olvashatnak

4

8

10

12

14

18

22

26

28

32

38

38

44

38 ÉLETMÓD

Ajándék ötletek

22 KÉPEKBEN

Utasellátó Nap a Keletiben

26 SZOLGÁLTATÁSAINK

Új korszak az autóbuszos közlekedésben, stabilitás a vasúti menetrendben

18 MUNKATÁRSUNK

Erő és elhivatottság

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; Főszerkesztő-helyettes: Benke Máté; Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Dobóczi Tímea, Dóra Tamás, Kavalecz Imre, Kertész Emese Anna, Koszti Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Ujj Zsuzsanna
Cím: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; E-mail: ujsag@mavcsoport.hu;
Fotók: pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsődi Balázs, Volánbusz;
Nyomdai előkészítés: Papp János; Korrektor: Barta Éva
ISSN1785-8372



Jegyzet

Közeleg a szilveszter. Szinte hihetetlen ezt leírni vagy kimondani, hiszen épphogy belevágtunk 2025-be, máris zúzmara borul erdőre-mezőre, nekünk pedig le kell zárunk egy újabb évet.

Egy olyan évet, amely bővelkedett újdonságokban és újításokban is: számos modern jármű csatlakozott a flottánkhoz a síneken és az országutakon egyaránt, vasútvonalakat modernizáltunk, és a Keleti pályaudvar korszerűsítése is lezajlott, miközben meg kellett tanulnunk felnőni az integráció támasztotta feladatokhoz, és alkalmazkodni az egyre növekedő utasszámokhoz.

Talán büszkeség erre visszagondolni, megtalálni benne a saját apró kis „részünket”, de a szípkorkázó ünnepi fények áradatában mégse ez legyen az első dolog, amivel foglalkozunk. Gondoljunk inkább családjunkra, szeretteinkre, és tervezzük meg részletesen a karácsonyi időszak teendőit, programjait! Használjunk ki minden percet, amit együtt tölthetünk! Ne feledjük, a karácsony nem csupán egy ünnep, hanem egy lehetőség is. Lehetőség arra, hogy közös programokon keresztül éljük át az összetartozás örömét, hogy alkalmat teremtsünk arra, amelyre máskor nehezen vagyunk képesek. Gondoljunk csak egy közös sütögetésre vagy sétára: azokkal tevékenykedhetünk, akikkel nem mindig találjuk a közös hangot, és azoknak fejezhetjük ki szavak nélkül az érzéseinket, akikkel nehezen mondjuk ki a szót: szeretlek.

A pihenés persze ahhoz is elengedhetetlen, hogy a következő évben friss energiával és új ötletekkel folytathassuk a munkánkat. Azt a munkát, amelyet az elődeink több mint 150 évvel ezelőtt elkezdtek, és amelyet cégünk dolgozói azóta is szakadatlanul folytatnak.

Szívből kívánok mindannyiunknak békés, boldog karácsonyi ünnepeket és sikerekben gazdag új évet!

Varga Zsuzsanna
főszerkesztő

Hónapsoroló 2025

Évértékelő Hegyi Zsolt vezérigazgatóval

Új műfaj mutatkozik be a magazin hasábjain, méghozzá hagyományteremtő szándékkal. A vezérigazgatóval készített évértékelő a jövőben minden év utolsó lapszámában helyet kap majd. Célcsoportunk vezetőjével most első ízben tekintünk vissza havi bontásban a lassan búcsúzó óesztendőre.

JANUÁR

A hónap legfontosabb ágazati híre a Közlekedés-infó volt, amelyen bejelentésre került az a 10 vállalat is, amely az egész évet meghatározta.

Az év „sorvezetője” valóban ez a 10 pont, amely a klímagaranciától a járműflotta megerősítésén át a mosdófelújításig sokféle intézkedést tartalmaz. Ugyanakkor van néhány olyan intézkedés, amely nem ennek keretében kerül megvalósításra, de legalább ekkora jelentőséggel bír. Ilyen az állomásfelújítási program, a Keleti pályaudvar műszaki felújítása vagy az Országos Haváriaközpont (OHK) létrehozása, amely történetesen épp januárban kezdte meg a működését. Teljesen új alapokra helyeztük a rendkívüli helyzetek kezelését a MÁV-csoportnál: az OHK koordinációjában úgy összpontosítjuk az erőforrásainkat, hogy azok az utas minél gyorsabb továbbutazását szolgálják. Ezt támogatandó megtízszereztük azt a MÁV-buszflottát is, amely szükség esetén országszerte bevethető. Számomra az idei év jelentős eredménye, hogy a MÁV-csoport 2025-től gyorsabban és hatékonyabban tudja kezelni a forgalmi zavarokat, mint korábban.

FEBRUÁR

Az év második hónapjában Ön jelentette be, hogy megérkezett az első Vectron abból az összesen 100 újabb vontatójárműből, amelynek a beszerzése szintén a 10 vállalat egyike. Mi ennek az intézkedésnek a jelentősége?

A jobb menetrendszerűség. Természetesen a pontosság mástól is függ, de ha olyan mozdonyokkal továbbítjuk a vonatokat, amelyeknek a rendelkezésre állása megbízhatóbb, gyorsulása jobb, energiafelhasználása pedig hatékonyabb, mint a régi járműveké, akkor azzal időt és pénzt is megtakarítunk. Az idei évben az előzőhöz képest javult a hálózati menetrendszerűségünk, ami alól nem kivétel a nagy utasforgalmat bonyolító és a haváriahelyzeteknek jobban kitett főszezon sem. Idén nyáron már minden InterCityt ilyen korszerű járművel tudtunk vonatni. A program egyébként két év alatt teljesedik ki. Nemrég ünnepeltük az 50. mozdony megérkezését, a következő főszezonban pedig már 75 újabb mozdony lesz szolgálatban. Ilyen rövid idő alatt ekkora arányban korábban nem volt példa a mozdonyflottánk megerősítésére.

MÁRCIUS

Az első tavaszi hónap híre így szólt: Százhalombatta és Pusztaszabolcs között akár 160 km/órás sebességgel is közlekedhetnek a vonatok.

Egy ilyen fejlesztésnek akkor is nyertesei az utasok, ha a nagyobb sebességet nem azonnal érvényesítjük a menetrendben, az itt közlekedő modern járművek ugyanis jobban tudnak élni a tartalékidővel is, magyarárn le tudják dolgozni az esetleges késéseket. Hosszabb távon azonban a nagyobb sebességet beépítjük a menetrendbe is. Persze minden sebességemelés annyit ér, amennyit meg tudunk őrizni belőle. A korábbi uniós források „csak” azt tették lehetővé, hogy a pálya felújításával vagy a bízter korszerűsítésével emeljük a sebességet. Megtartani ezt az eredményt már nekünk kell, méghozzá a saját erőforrásainkkal. Ezért döntöttünk úgy, hogy 2026-ban külön, „pántlikázott” forrást biztosítunk a lassújelek elleni, célzott pályakarbantartásra.

ÁPRILIS

Áprilisban újabb intézkedés futott be a 10 vállalásból: elindult az IC-k menet közbeni takarítása.

És ehhez az intézkedéshez nyugodtan hozzávehetünk még egyet: a pályaudvari mosdók felújítását. Az indulástól érkezésig tisztán tartott IC-k ötletével kapcsolatban korábban akadt, aki kételkedett, az utasok azonban egyértelműen pozitívan fogadták az utazó takarítók jelenlétét. Ez egyébként nem csak Magyarországon van így. A világon sok helyütt utazom vonattal, és azt tapasztalom, hogy a mostanában mintaként emlegetett kínai vagy lengyel vasúton is ezt a technológiát alkalmazzák.

MÁJUS

Ebben a hónapban jelent meg az a pályázati kiírás, amely 1000 új autóbusz beszerzését célozza. Mit jelent ez a MÁV-csoport számára?

Azt, hogy a VOLÁN-flotta lesz Közép-Európa legnagyobb és egyúttal legkorszerűbb közúti közszolgáltatója. Ez a lépés a betetőzése annak a járműfiatalítási programnak, amely 2018 óta zajlik a célcsoportnál. Az 1000 busz mindegyike hazai gyártmány, azaz a MÁV ezzel a magyar ipar erősödéséhez is hozzájárul. 131 új jármű már a nyári főszezonra megérkezett, és szolgálatot is teljesített a Balatonnál, október közepén pedig megkezdődött a fennmaradó 869 Credobus Econell átvétele és forgalomba állítása is. Ezzel az idei évben eléri a 400 darabot azoknak az új járműveknek a száma, amelyek a három évre tervezett program keretében a MÁV-csoporthoz érkeznek. Az utasok már az ország 17 megyéjében találkozhatnak az új járműveinkkel.



JÚNIUS

A főszezonnal együtt élesedett a 10 vállalás talán legismertebb intézkedése, a késési biztosítás.

Nem véletlenül ez a legismertebb. Talán ennél érzik az utasok a legközvetlenebbül azt, hogy a változások róluk szólnak, értük vannak. A késési biztosítás azt jelenti, hogy 20 percnél nagyobb késés esetén objektív felelősség alapján adjuk vissza a menetjegy árának felét. Magyarán az utasnak nem kell bizonyítania semmit, az sem számít, hogy műszaki meghibásodás vagy természeti katasztrófa okozta a késést: mi felelősséget vállalunk a pontosságért. Fontos hangsúlyozni, hogy a késési biztosítással nem tekintjük „elintézettnak” az ügyet. Ez a visszatérítés az utas felé csupán bocsánatkérés, nekünk azonban ösztönzés, hogy minden rendelkezésünkre álló eszközzel javítsuk a menetrendszerűséget.

JÚLIUS

Egyetértés van abban, hogy idén az elmúlt 10 év legnagyobb nyári vihara pusztított az országban, amely a busz- és vonatközlekedést sem kímélte.

A júliusi vihar valóban ritka erővel csapott le az országra, a szolgáltatásaink biztosítása, illetve helyreállítása tőlünk is rendkívüli erőfeszítéseket igényelt. Mintegy kétezer kollégánk az orkán legintenzívebb napjaiban közvetlenül is részt vett a viharkárok felszámolásában: az ő helytállásukat külön pénzbeli juttatással ismertük el az év során. Az pedig a cégcsoport mind az 50 ezer munkavállalójának a teljesítményét dicséri, hogy az idei nyáron – még a vihar ellenére is – jobb menetrendszerűséggel tudtunk közlekedni, mint a korábbi főszezonok során. Ehhez az eredményhez szükség volt a célzott pályaeépítésekre és a két, már említett lépésre is: a mozdonybeszerzésekre és a haváriakezelés gyakorlatának megújítására.

Júliusban egyébként még egy fontos dolog történt a vasút háza táján. A GYSEV ekkor vette át tőlünk 752 kilométernyi vasúti pálya, gyakorlatilag az északnyugat-dunántúli vasútvonalak üzemeltetését. Mint emlékeztet a magyar állam ezt megelőzően meghatározó tulajdonrész szerzett a társaságban, így Magyarországnak tulajdonképpen két nemzeti vasúttársasága lett. Ennek köszönhetően össze tudjuk adni az erőforrásainkat. Ezt a szorosabb együttműködést a GYSEV igazgatósági tagjaként is komolyan veszem, épp ezért javasoltam Lázár miniszter úrnak, hogy a 10 vállalást a GYSEV-re is terjessze ki, amivel ő tulajdonosként egyetértett.

AUGUSZTUS

A nyár utolsó hónapja sem csak a főszezoni csúcsforgalomról szólt: ekkor indult a MÁV-csoport országos kiterjedésű állomásfelújítási programja.

Még hozzá Esztergom-Kertváros állomáson, az első „kapavágásnál” én is jelen lehettem. Összesen 14 megyében 36 helyszínen építünk. Van, ahol a semmiből emelünk kulturált utasvárót, és van, ahol a meglévő állomást újítjuk fel és korszerűsítjük. Ezek közül is kiemelkedik Gyula állomása, ahol – műemléki felújítás keretében – a monarchiabeli indóházat építjük újjá. A program összköltségvetése megközelíti a 15 milliárd forintot, amelyet a MÁV-csoport saját forrásokból, illetve a Magyar Falu Programból valósít meg.

Augusztusban egyébként még egy fontos állomási hírünk volt: ekkor kezdődött a Keleti pályaudvar elmúlt évtizedének legnagyobb műszaki felújítása is. Mintegy 4,4 milliárd forintnyi korszerűsítést végeztünk az ország legforgalmasabb főpályaudvarának technológiájában. Ennek hosszabb távon az egész ország vasútközlekedésére jótékony hatással kell lennie.

SZEPTEMBER

Nem tehetjük meg, hogy a tanévkezdés hónapjából ne egy rossz hírt említsünk elsőként: a 75-ös vonalon kisiklott egy BZ-nk...

Siklás voltaképp két okból következhet be. Emberi mulasztás miatt, vagy azért, mert olyan műszaki probléma rejtőzött a mélyben, amelyet a szokásos mérési eljárások nem tudtak feltárni, és épp egy baleset hozott a felszínre. Ez utóbbi szerencsére ritka eset, de a Vác–Balassagyarmat vonalon sajnos ez történt. Ezért itt nem is érjük be tüneti kezeléssel, a gyökerénél igyekszünk megragadni a problémát, hogy ne járjunk úgy, ahogy elődeink jártak az ajkai vonallal. A hátrányból előnyt kovácsolunk: a balesetben érintett szakasz helyreállításánál jóval nagyobb beavatkozást hajtunk végre. Összeállítottunk egy több mint 3 milliárd forintnyi beruházási csomagot, amelynek köszönhetően Vác és Szokolya között teljes pályafelújítást, míg Szokoljától Balassagyarmatig olyan infrastrukturális fejlesztéseket végzünk, amelyek tartós és érdemi minőségi javulást eredményeznek. A 75-ös most zajló felújítása egyúttal azt is üzeni, hogy a MÁV-on sosem múlhat a forgalmas mellékvonalak jövője: mi a lehetőségeink szerint mindent elkövetünk ezek megtartásáért, sőt fejlesztéséért.

OKTÓBER

Ebből a hónapból egy olyan hírt szemlélünk, amely a Dunakeszi Járműjavító körüli bizonytalanságokra adott MÁV-csoport-válasz miatt lett emlékeztető.

Valóban, a Dunakeszi Járműjavító kényszerű leállása minket is nehéz helyzetbe hozott: a vasúti kocsijaink karbantartása lelassult, így hamar kimerül az a tartalékflotta, amelyből a hirtelen műszaki meghibásodás vagy baleset miatt kivont vasúti kocsikat pótolni tudtuk. Ezért fordulhat elő olyan

eset, hogy valaki például IC-kocsiba vált jegyet, ám az adott kocsi végül nem található a szerelvényben. Az utas számára mindez természetesen nem vigasz vagy magyarázat. Épp ezért döntöttünk úgy, hogy ezentúl az objektív felelősséget tartjuk irányadónak már nemcsak a késéseknél, hanem a kocsioszeállításoknál is. 72 órán belül automatikusan visszaadjuk a helyjegy árát mindazoknak, akik ilyen helyzettel szembesülnek.

Időközben Lázár miniszter úr a szolnoki látogatásán bejelentette, hogy Dunakeszi visszakerül majd a MÁV-csoporthoz. A részletek még kidolgozás alatt állnak, de bízom abban, hogy ez a lépés végül rendezi a helyzetet. Mi ugyanis nem kompenzálni akarunk, hanem az elvárt minőségben szolgáltatni.

NOVEMBER

Az év utolsó előtti hónapja a H5-ös HÉV felújítása körüli vitákról szólt.

A vita félreértéseken vagy egyenesen csúsztatásokon alapul. A lényeg azonban a szentendrei HÉV teljes – tehát a járműállományra és a pályára egyaránt kiterjedő – megújítása. Erre ugyanis évtizedek óta várunk. Sok ígéret hangzott el, de ezeket tettek valamilyen okból sosem követték. Mostanáig! Legkésőbb 2029-ig ugyanis megérkezik az a 18 darab vadonatúj, alacsony padlós szerelvény, amelyekkel a H5-ös teljes flottáját végre le tudjuk cserélni, ezzel párhuzamosan pedig az aléptímenytől a felsővezetékén át egészen az állomási infrastruktúráig megújul a pálya is. Sietve teszem hozzá, hogy a megújulás teljes akadálymentesítést is jelent mindenütt, a hírekben tévesen emlegetett Margit híd és Békásmegyér állomásokon is.

DECEMBER

Az év vége egyúttal a menetrendváltás időszaka is. Ezt 2025-ben újabb fejlemény is meghatározza: az ún. „közlekedési alkotmány” hatályba lépése.

A találó elnevezés az új személyszállítási törvényt takarja, amely mostantól előírja, hogy egy településen mi az a közlekedési alapellátás, amit az államnak minden polgár számára biztosítania kell. Ez nekünk azt jelenti, hogy ezentúl olyan településen is biztosítunk járatot, ahol korábban nem, vagy azt, hogy több szolgáltatást biztosítunk, mint eddig. A változások az új menetrendben már érvényesülnek, és elsősorban a VOLÁN-járatok bővítésén keresztül valósulnak meg. A fejlesztésnek közel 1000, főként kisebb település lett közvetlenül is a nyertese.

A december más szempontból is fontos. Ilyenkor kapják meg munkatársaink a lojalitási juttatásaikat, de annak a 2x50 ezer forintos SZÉP-kártya-prémiumnak a második részletét is, amelyről az ÉKM-mel egyetértésben korábban döntöttünk. Cégvezetőként az a célom, hogy a MÁV-csoport dolgozóinak a társadalmi és az anyagi megbecsülése is növekedjen. Ezért fogok dolgozni az új esztendőben is.

MÁV-csoport magazin

Újabb mozdony érkezett: szolgálatba állt az 50. gép

Az elmúlt 30 év legnagyobb mozdonyflotta-megújítását hajtjuk végre, ugyanis szolgálatba állt az 50. újabb mozdonyunk. Hegyi Zsolt elmondta: „Ezek a járművek nemcsak gyorsabbak és energiatakarékosabbak, hanem jobb munkakörülményeket biztosítanak mozdonyvezetőinknek is. A flotta fiatalításával pedig olyan veterán gépeket engedünk nyugdíjba, amelyek öt-hat évtizeden át szolgálták Magyarország vasútját – tisztelettel és köszönettel búcsúzunk tőlük.”

A Jókai 200 emlékévé alkalmából új köntösben a 007-es Taurus

Az író képmásával díszített mozdony a gödöllői vasútállomásról indult útjára a Királyi váróterem előtt tartott sajtótájékoztatót követően. Az ünnepélyes átadón Hankó Balázs kultúráért és innovációért felelős miniszter méltatta az író, és elmondta: Jókai minden tette és szava a hazaszeretetről szólt. Jókai Mór írásában a gőzvonat a fejlődést képviselte, míg a műszaki értelmiség is kitüntetett szerepet kapott: az Egy magyar nábobban vagy a Kárpáthy Zoltánban a vasútépítők, a gépészmérnökök, vagyis a technikai haladás emberei tűnnek fel hősként. Az ünnepélyes átadón Lepsényi István, a MÁV Zrt. elnöke elmondta, hogy ritkán és csak valóban különleges alkalmakkor öltöztetnek ünnepi díszbe mozdonyokat, kizárólag olyan események kapcsán, amelyek összekötnek bennünket és amelyekhez magyarként mindannyian kötődünk. Ilyen most a Jókai Mór-emlékévé is, hiszen sokunk számára ő jelentette a belépőt az irodalom és az olvasás világába.



Kőbánya alsó megújul: új bejárat nyílik a Liget térnél, teljes felújítás következik

Megkezdődött Kőbánya alsó vasútállomás felújítása, amely több évtizedes elmaradást pótol. A beruházás két ütemben valósul meg: elsőként egy ideiglenes utasfolyosó épül a Liget tér felől, majd a műemléki állomásépület teljes rekonstrukciója következik.

Az első ütem munkálatai megkezdődtek, és ennek részeként a kivitelezők legkésőbb az év végéig kiépítik azt az ideiglenes utasfolyosót, amelyen keresztül a Liget tér irányából is biztonságosan és közvetlenül átjárhatóvá válik az állomás. A megoldás célja, hogy az építkezés ideje alatt se kelljen hosszú kerülőt tenniük az utasoknak. A második ütem előkészítése párhuzamosan zajlik. A tervek szerint az állomás felvételi épülete teljeskörűen megújul, miközben megőrzik annak műemléki értékeit. A felújítás során kiemelt szempont lesz az akadálymentesítés, valamint az utasforgalmi terek modern, kényelmes kialakítása.

Kőbánya alsó megállóhely épülete hosszú évek óta zárva tart, a Liget téri kijárat hiánya pedig jelentős kényelmetlenséget okozott a mindennapi utazók számára. Az új bejárat és a megújuló épület révén a vasútállomás végre újra méltó kapuja lehet Kőbányának.



Folyamatosan zajlanak a munkálatok a 75-ös vonalon



A szeptemberi, Vác–Balassagyarmat vonalon történt siklást követően kol-légáink alapos munkával átvizsgálták és bemérték a vasúti pályát, az eredmények alapján pedig a mellékvonal megújítása mellett született döntés. Erre összesen 3 milliárd forintot fordított a közlekedési társaság. Hegyi Zsolt a felújítás kapcsán közölte: „**Nem hiszek a tüneti kezelésben: a problémák valódi okát kell feltárni. Nem követhetjük el azt a hibát, amit elődeink a 20-as vonallal kapcsolatban elkövettek. Inkább egy kicsivel hosszabb vágányzár ma, mint egy újabb kizárás már holnap vagy holnapután**” Ezért ezt a mellékvonalat úgy tesszük rendbe, hogy évtizedekig stabil, megbízható alapja legyen a közlekedésnek. Szépen haladunk a munkálatokkal, annak ellenére, hogy az agyagos talaj és az elmúlt hetek esőzése komolyan próbára teszik a csapatot.



437 kolléga kimagasló teljesítményét ünnepeltük: régiós kitüntetésátadási ünnepségek a MÁV Személyszállítási Zrt.-nél

A MÁV Személyszállítási Zrt. 2025. november 5-én Budapesten, november 7-én Kecskeméten és november 12-én Siófokon ünnepelte kitüntetett munkavállalóit az idei régiós vállalati ünnepségeken. A központi régióban 149, a keleti régióban 153, a nyugati régióban pedig 135 kolléga vehetett át főigazgatói, igazgatói és vezetői dicséretet, illetve a balesetmentes közlekedésért járó kitüntetés 1 millió és 2,5 millió km közötti fokozatait.

Dr. Kormányos László, a társaság vezérigazgatója ünnepi köszöntőjében mindhárom helyszínen összefoglalta, hogy a 2025. január 1-jén létrejött személyszállító társaság milyen kihívásokkal nézett szembe, és milyen eredményeket ért el. Hangsúlyozta, hogy az integráció után még több kihívást, változást kellett és szerencsére tudtunk is menedzselni, 29,5 ezer munkavállalóval, köztük 15 ezer járművezetővel, szolgáltatói szemlélettel eljárva és garantálva közben a napi 58 ezer járatindulást. Az integráció legfontosabb célja az utaskiszolgálás színvonalának javítása volt, hogy olyan szolgáltatást tudjunk nyújtani, amelynek során a közösségi közlekedést választó utasok maximálisan számíthatnak ránk. „Számos kihívás nehezítette e cél elérését, de nagy segítségünkre volt, hogy az immár egy vállalatban belüli ágazatok együttműködése óriási léptét előre. A vasutasok, volánosok és HÉV-esek megismerték egymást, és egyre több olyan feladatot látnak el, amelyekben – tervezetten vagy váratlanul – egymás segítségére tudnak sietni, így biztosítva, hogy utasaink eljussanak a céljukhoz. Számos olyan intézkedés indult, amelyek során egyre inkább közelítjük az ágazatok korábban eltérő folyamatait, kezdve az utazási lánctól az értékesítési rendszerek összehangolásáig, a csatlakozások biztosításától, az utastájékoztatástól, a központi ügyfélszolgálatától, a talált tárgyak kezelésétől a jegyértékesítésig. Aki ma igénybe veszi a szolgáltatásainkat, az garanciát kap arra, hogy ha elindult, meg is érkezik, ha pedig ez nem maradéktalanul teljesül, kárpótoljuk érte. Nemcsak a miniszteri 10 vállalás teljesítése volt fókuszban az év során, de a napi üzemvitelt is biztosítani kellett, és számtalan esemény igényelt több-leterőforrást és intézkedést a pályarekonstrukciók alatti közlekedéstől a rendezvények kiszolgálásáig. A nyári közlekedésre különösen nagy erőfeszítéssel készültünk, és a megrendelői elvárásokat magas szinten sikerült teljesítenünk. Bizonyítottuk, hogy megfelelő felkészüléssel a nehézségek ellenére is jó eredményeket tudunk elérni. Természetesen nem dőlhetünk hátra, rengeteg feladat áll előttünk is jármű-, infrastruktúra-, szolgáltatás- és informatikai fejlesztések terén egyaránt. Legnagyobb értékünknek pedig a munkavállalóinkat tekintjük, akikre személy szerint is nagyon büszke vagyok, hiszen ők működtetik ezt a hatalmas gépezetet. Köszönöm minden ünnepeltnek és valamennyi kollégának, hogy a saját területén mindent megtesz annak érdekében,

hogy erőfeszítéseink minél eredményesebbek legyenek” – zárta szavait Vezérigazgató úr, majd gratulált a kitüntetett kollégáknak.

A köszöntő után a kitüntetések átadása következett. A központi régió Budapesten tartott ünnepségén magas színvonalú munkájáért vezetői dicséretben 2, igazgatói dicséretben 35, főigazgatói dicséretben 15 kollégánk részesült. A balesetmentes közlekedésért elismerést átvevő autóbusz-vezetők közül 37-en érték el az 1 millió km-es fokozatot, 26-an az 1 millió 250 ezer km-t, 19-en az 1,5 millió km-t, 9-en az 1 millió 750 ezer km-t, 3-an a 2 millió km-t, 1 fő a 2 millió 250 ezer km-t, két munkatársunk pedig már 2,5 millió km-t teljesített balesetmentesen.

A keleti régió Kecskeméten tartott ünnepségén igazgatói dicséretet 39, főigazgatói dicséretet 9 kollégánk kapott. A balesetmentes közlekedésért elismerés 1 millió km-es fokozatát 44-en, 1 millió 250 km-es fokozatát 29-en, 1,5 millió km-es fokozatát 22-en, 1 millió 750 ezer km-es fokozatát heten, 2 millió km-es fokozatát pedig hárman vehették át.

A nyugati régió Siófokon tartott rendezvényén igazgatói dicséretben részesült 33, főigazgatói dicséretben 4 munkatársunk. A balesetmentes közlekedésért elismerést átvevő autóbusz-vezetők közül 42-en érték el az 1 millió km-t, 32-en az 1 millió 250 ezer km-t, 14-en az 1,5 millió km-t, 7-en az 1 millió 750 ezer km-t, 2-en a 2 millió km-t, egy munkatársunk pedig 2,5 millió km-t teljesített balesetmentesen.

A régiós kitüntetésátadásról készített fotók itt érhetők el: <https://magazin.mavcsoport.hu/galeria>

A MÁV Személyszállítási Zrt. munkavállalójának lenni egyszerre kihívás és büszkeség, legyen szó akár vasutas, akár buszos, akár HÉV-es kollégáról. Mindennap helyt kell állnunk, hiszen tőlünk függ, hogy az utasaink biztonságosan eljutnak-e úti céljukhoz. A régiós ünnepségeken kitüntetett összesen 437 kolléga már bizonyította, hogy ennek tudatában a lehető legjobban végzik a munkájukat. Szeretettel gratulálunk mindannyiuknak!

Ujj Zsuzsanna



SZAKMÁZZ!

Pályaválasztási Kiállítás

2025-ben ismét megnyitotta kapuit a SZAKMÁZZ! Pályaválasztási Kiállítás, amelyen idén először én is részt vettem a MÁV Személyszállítási Zrt. pályaaorientációs csapatának tagjaként. Bár még nem olyan régen dolgozom ezen a területen, néhány hónap alatt is elég rálátást szereztem ahhoz, hogy bátran kijelenthetem: ez a rendezvény nemcsak méretében, hanem szakmai tartalmában is kiemelkedik azok közül, ahol korábban megfordultam. Koszti Barbara beszámolója

A MÁV-csoport ezúttal is látványos és egyben tartalmas standdal készült: mozdony-szimulátorral, vasúti járműrészsel és több szakmai bemutatóasztallal várta a fiatalokat. A cégcsoport pályaaorientációs kollégái egységes csapatként mutatták be a vasúti-közúti világ sokszínűségét és mindennapi működését az érdeklődők számára.

Kifejezetten jó volt megtapasztalni, milyen összehangoltan, jól tudunk együtt dolgozni a közös cél érdekében. A három nap számomra legértékesebb része mégis az volt, hogy valódi érdeklődést tapasztaltam a fiatalok részéről. Leültek velünk beszélgetni, meséltek a terveikről vagy épp a bizonytalanságaikról, és látszott rajtuk, hogy komolyan keresik a saját útjukat. Ilyenkor érzem igazán, hogy a munkánknak kézzel fogható hatása van, mert ezekben a beszélgetésekben, pillanatokban tudunk számukra valódi segítséget, iránymutatást adni, amely közelebb viszi őket a saját döntésükhöz. Külön öröm volt számomra az is, hogy nagy sikerrel próbáltuk ki az új karrier- és önismereti kvízünket, melyből értékes beszélgetések indultak. Sok fiatalnál látszott az a pillanat, amikor „helyére kerülnek a darabok”, és ezek a felismerések azok, amelyekért igazán érdemes ezen a területen dolgozni. Közben mi is rengeteget tanultunk arról, hogyan tehetjük még érthetőbbé és élményszerűbbé a pályaválasztási tanácsadást.

A pályaaorientáció területén nap mint nap szembesülünk azzal, hogy mekkora a felelősségünk: nem csupán utánpótlást kell találnunk, hanem a legfontosabb, hogy a megfelelő ember a megfelelő helyre kerüljön majd. Ez távolról egyszerűnek tűnhet, valójában rengeteg odafigyelést, türelmet és jó kérdéseket igényel. Éppen ezért tartom fontosnak, hogy aktívan jelen legyünk a fiatalokat megszólító, ilyen eseményeken, rendezvényeken. A MÁV-csoport mérete és országos jelenléte miatt szinte minden érdeklődő számára tudunk testhezállító szakmai irányt mutatni – legyen szó fizikai, műszaki vagy szellemi területről. A standnál nyújtott élmény pedig messze túlmutat azon, amit egy álláshirdetés vagy akár a diákoknak szóló karrieroldal közvetíteni tud. Nemcsak szimplán pozíciókat sorolunk, hanem megmutatjuk, milyen élethelyzetekkel találkozhat egy kezdő munkavállaló, milyen csapatba kerülhet, milyen fejlődési lehetőségek várják. Ez az a dimenzió, amelyet online felületeken nehéz átadni – itt viszont kézzel foghatóvá válik.

Célunk, hogy aki tájékozódni szeretne, őszinte, hiteles képet kapjon rólunk, és legyen egy biztos pont a fejében: ha a vasúti vagy közúti személyszállítás érdekli, tudni fogja, hogy van helye nálunk. A rendezvényeken ezért is igyekszünk nyitottan, figyelemmel fordulni a fiatalok felé, meghallgatni a kérdéseiket és bemutatni, milyen a mindennapi élet nálunk.

Reméljük, hogy ezek a beszélgetések segítenek abban, hogy a fiatalok könnyebben el tudják képzelni a jövőjüket a MÁV-csoportnál.

Koszti Barbara

MIK PARTNERS szakmai nap

2025. november 6-án került megrendezésre a Pécsi Tudományegyetem Műszaki és Informatikai Kar szervezésében a MIK PARTNERS szakmai nap.

A rendezvény idei programjában az egyetemi és vállalati együttműködések elmélyítése mellett kiemelt hangsúlyt fektettek a térségben zajló infrastrukturális fejlesztésekre, továbbá a regionális és határon átnyúló kapcsolatok jelentőségére.

A szakmai előadások mellett bemutatták az egyetem partnerszervezeteinek támogatásával megvalósult eszközfejlesztéseket, és átadták az általuk felajánlott hallgatói ösztöndíjakat.

A támogatási szerződésünk keretösszegéből a rendezvényen a „Jutalmazzuk a kiválóságot!” PTE MIK Ösztöndíj – Ösztöndíjpályázat Gólyáknak elnevezésű ösztöndíj egy építőmérnöki alapképzési szakos hallgató (felvételi összpontszáma alapján az építőmérnöki alapképzési szakra felvett hallgatók rangsorában a második helyen áll), egy mérnökinformatikus alapképzési szakos hallgató (felvételi összpontszáma alapján a mérnökinformatikus alapképzési szakra felvett hallgatók rangsorában az első helyen áll) és egy gépészmérnöki alapképzési szakos hallgató (felvételi

összpontszáma alapján a gépészmérnöki alapképzési szakra felvett hallgatók rangsorában a harmadik helyen áll) részesült egyszeri 150.000 Ft ösztöndíjban.

Az oklevelet Szabó Csaba, a Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs területi igazgatója adta át.

Vállalatunk és a Pécsi Tudományegyetem Műszaki és Informatikai Kar között 2024. július 15-én írták alá az együttműködési megállapodást a duális képzésre vonatkozóan.

2025. február 1. óta a Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs szervezeteiben 11 fő felsőfokú duális hallgatót foglalkoztatunk.

A humán és szakmai munkatársak folyamatosan megjelennek az egyetem által szervezett rendezvényeken, az idei évben az alábbiakon:

POLLACK EXPO, kutatók éjszakája, PTE MIK Duális Akadémia, MIK Partners szakmai nap, Duális Akadémia – üzemlátogatás, PTE MIK nyílt napja.

LEZÁRULT AZ ELSŐ ÉV AZ EGÉSZSÉG PROGRAMBAN



2025-ben valami egészen különleges dolog indult útjára a MÁV-csoportnál, az Egészség Program, melynek célja egyszerű: Érezzük jól magunkat a bőrünkben, legyen szó fizikai vagy lelki jóllétről!

Mert bármennyire is szeretjük, a közlekedés világa nem mindig könnyű: hosszú nappalok, hajnali indulások, hideg peronok, fülledt vezetőkűlkék, megbeszélések, határidők, felelősség. Ahhoz, hogy ezekben a helyzetekben is megmaradjon a jókedv, magunkkal is törődnünk kell. Mert aki nap mint nap talpfán áll, 15–300 tonnát vezet át az országon éjjel-nappal, határidőkkel zsonglörködik, döntéseket hoz, az tudja: nem mindegy, mennyi erő marad a végére. A hátfájás nem vár a szabadnapra. A fáradtság és stressz nem kér engedélyt. És ami otthon vár (gyerekek, unokák, kert, garázs), ahhoz is kell energia.

Ezért született meg a program: hogy ne fogyjunk el útközben. És kinek szól? Mindenkinek. Bárhol is dolgozik a MÁV-csoportnál.

Hogy kezdődött?

Az Egészség Program nem a semmiből nőtt ki, sok eleme már koráb-

ban is létezett. Idén ezeket a kezdeményezéseket közös rendszerbe foglaltuk, hogy könnyebb legyen megtalálni és használni őket.

Ezek közé tartoznak a vasútegészségügyi szakrendelések és szűrővizsgálatok, a Támogatlak lelki egészségprogram eseményei, az Explorer Túra Klub túrái, a VOKE országos mozgásprogramjai és az All You Can Move sportlehetőségei is, a Júliálisokon megvalósult egészségügyi szűrések és még sok más lehetőség.

Ezeket folyamatosan új elemekkel egészítjük ki. Mint például mozgásvideókkal, a dohányzásról való leszokást támogató akcióval, kedvezményes vásárlási lehetőségekkel, sport- és egészségnappal, egészségkérdőívvel, mozgáskihívásokkal és nyereményjátékokkal, cikkekkel és podcastekkel.

Együtt, országosan

A program egyik legnagyobb értéke, hogy országosan minden

MÁV-csoportos munkavállaló számára elérhető. Legyen valaki Pécsen, Miskolcon vagy Szegeden; dolgozzon a SZESZA-nál, a Pályánál, az SZK-nál vagy a MÁV-nál; mozdonyban, pénztárban, műhelyben vagy akár irodában, ugyanúgy bekapcsolódhat.

Lehetőségek tekintetében is nagy a választék. Valaki túrázni szeret, más focizni, vagy csak szeretne egy helyet, ahol nyugodtan kérdezhet. A programban mindenki találhat valamit, ami hozzá közel áll. És nem baj, ha valaki nem szeret edzőterembe menni. Nem kell futónak lenni, nem kell zöld turmixot inni. Az a fontos, hogy jól legyünk, méghozzá úgy, ahogy az nekünk működik.

Szakmai háttér: biztos kezekben

Fontos volt, hogy az Egészség Program valódi szakmai alapokon álljon. Ezért több országos szakmai szervezetet is bevontunk, amelyek nap mint nap az egészségmegőrzésért dolgoznak a saját szakterületükön. Velük együtt alakítjuk ki a programok tartalmát, az edukációs anyagokat és az eseményeket: orvosok, gyógytornászok, pszichológusok, szakorvosok és prevenciós szakemberek segítik a munkánkat.

A Vasútegészségügyi Nonprofit Kft. szakértői szólalnak meg podcastekben és interjúkban. A Női Egészségért Alapítvány és a Magyar Rákellenes Liga hiteles információkat biztosít a női egészség, az önvizsgálat és a daganatos betegségek megelőzésének témáiban. Az Országos Korányi Pulmonológiai Intézet szakértői segítenek a dohányzásról való leszokás támogatásában. A Magyar Testnevelési és Sporttudományi Egyetem és a Magyar Szabadidősport Szövetség pedig a mozgásprogramok szakmai háttérét biztosítja. Hogy csak néhány példát említsünk a sorból.

Így minden, amit a programban találsz – szűrés, túra, előadás vagy lelki támogatás –, megbízható és hozzáértő szakmai háttérrel valósul meg.

Kapcsolódj be te is!

Ha még nem csatlakoztál, itt az idő! Bárki kipróbálhat valamit, ami az egészségét szolgálja, legyen az mozgás, étkezés, pihenés vagy csak egy kis odafigyelés önmagára.

Hol és hogyan teheted meg mindezt? Összegyűjtöttük a leggyakoribb kérdéseket és válaszokat.

Hol találod információt az Egészség Programról?

– Az Online Magazinban

Az Egészség Program saját oldallal rendelkezik a MÁV-csoport Online Magazinban: magazin.mavcsoport.hu/egeszseg

Első lépésként regisztrálnod kell a felületre. Ehhez szükséged lesz a törzsszámodra. A felület mobilról is használható, így könnyen eléred.

– A MÁV-csoport-hírlevélben

Ha e-mail-címmel rendelkezel, minden csütörtök délután megkapod a MÁV-csoport hírlevelét, amelynek a legvégén találsz az Egészség Programmal kapcsolatos legfrissebb információkat.

– A nyomtatott Magazinban

– Plakátokon

Mit foglал magában az Egészség Program?

1. Fizikai egészség

• Orvosi programok és szűrések:

– A Vasútegészségügyi Szolgáltató szakrendelése

– Az ingyenes egészségügyi szűrőprogram részletei

• Mozgás:

– All You Can Move kártya: több száz edzőterem elérhető

– Vasutas Sport Club: futás, kerékpár, horgászat, foci és sok más

– Explorer Túra Klub: ingyenes túrák országszerte

EGÉSZSÉG PROGRAM

– VOKE (Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület) mozgásprogramjai 11 helyszínen

– rövid átmozgató videók

• További témák:

– dohányzásról leszokás támogatása

– véradás-információk

– női egészségre fókuszáló tartalmak

2. Lelki egészség

• A **Támogatlak** program segít a mindennapi stresszben és lelki terhek kezelésében cikkekkel, online és személyes eseményekkel.

• Pihenés és feltöltődés:

– Volánturist utazási lehetőségek

– MÁV Rail Tours vonatos kirándulások

– Hajdúszoboszlói nyaralási lehetőség

– Danubius Hotels kedvezményei

– Mátraházi üdülő információi

• **Progresszív relaxáció hanganyag:** stresszoldás egyszerűen, pár percben

3. Megoldások egészségügyi kiadásokhoz

• Költségtámogató lehetőségek:

– SZÉP kártya egészségmegőrzés és sport célú felhasználási lehetősége

– Egészségpénztár: egészségügyi kiadások a munkáltató és az állam által támogatva

– Vasutas Önkéntes Támogatási Alap: segély egészségügyi helyzetben

• **Kedvezményes szolgáltatások:** pl.: fogászat, uszodabelépők

4. Kihívások és közös aktivitások

5. Tudásmegosztás és inspiráció

• „**Motiválj!**” – munkavállalók mesélik el a saját, egészségmegőrzéshez, mozgáshoz kapcsolódó történeteiket.

• **6 témakörben** cikkek: táplálkozás, egészségmegőrzés, mentális egészség, mozgás, szenvedélybetegségek, pihenés és feltöltődés

• egészségmegőrzéshez kapcsolódó podcastek

Miért éri meg bekapcsolódni az Egészség Programba?

– A programok segítenek **kezeln**i és **megelőzni** az **egészségügyi problémáidat**, így aktívabb és energikusabb lehetsz gyermekeid, unokáid társaságában.

– A program háttérét egészségügyi szakemberek és szervezetek adják, így bízhat a **megalapozott ismeretekben, akciókban**.

– **Inspirálunk** arra, hogy mindennap tegyél magadért.

– **Szórólhatsz**, ha a programban kínált kedvezményes vagy ingyenes lehetőségeket veszed igénybe.

– **Munkaidőben is van lehetőség csatlakozni** egyes programokhoz (szűrés, sport- és egészségnap).

– **Értékes nyereményeket** és MÁV-csoport-logós ajándéktárgyakat nyerhetsz.

– Részt vehetsz a **MÁV-csoport vérkeringésében**. A programokon kollégákkal ismerkedhetsz meg, és alakíthatsz ki jó kapcsolatot.

– Mindig van **közösség, amely megtart, ha lankad a lelkesedés**.

Hol kezdjem?

1. Nyisd ki az Egészség oldalt: magazin.mavcsoport.hu/egeszseg, a nyomtatott magazint vagy a hírleveleket!

2. Válassz egy dolgot, amit ma kipróbálsz!

3. Hívj magaddal egy kollégát is!

Kötelező éves szerviz – férfiaknak

Ha a férfiak annyit törődnének a saját egészségükkel, mint az autójukkal, sokkal jobb fizikai és mentális állapotban lennének – hangsúlyozta dr. Sebestyén László urológus, akivel a Movember nemzetközi kampány kapcsán beszélgettünk olyan témákról, amelyekről még sörözés vagy meccsnézés közben sem esik szó: libidó-, merevedés-, prosztata- és heregondok. A november ugyanis nemcsak a bajusznövesztés, hanem a férfiak egészségmegőrzésének hónapja is volt.

Ha azt mondjuk, férfibetegség, a legtöbbben ma a prosztatára gondolnak. Milyen problémákat okozhat ez az apró szerv?

A korrallal a prosztata mérete elkezd növekedni, ez elsősorban vizeleti panaszokat okoz, pl. gyengébb a vizeletsugár, sűrűbben kell menni, vagy éjszaka is fel kell kelni vizelni, nem tudja magát kipisilni – ezeket orvosilag jól tudjuk kezelni. Vannak azonban a prosztatának rosszindulatú betegségei is. Évente ötezer férfit találunk, aki prosztata-daganatos, ez a leggyakoribb tumoros betegség a férfiaknál. Mivel nincs előjel, panasz, ennek a felét már akkor találjuk meg, amikor áttét van. Emiatt fontos szűrésre járni.

A szűrővizsgálattól nagyon sokan félnek, van okuk rá? Miből áll egy ilyen vizsgálat?

A legfontosabb a PSA-érték ellenőrzése, amit egy vérvétellel bármelyik laborban elkészítenek. Ez jól megmutatja, ha a prosztatával valamilyen baj van. Az urológiai vizsgálaton beszélgetünk, kikérdezzük a páciens, ebben semmi rossz nincs. Ultrahanggal megnézzük a vesét, a hólyagot, a prosztatát, már ez is rengeteg pluszinformációt ad.

A legtöbbben, azt hiszem, a manuális vizsgálatról tartanak.

Ettől mindenki ódzkodik, hogy ó, de ne nyúljon be, doktor úr! Igazából azért van manuális vizsgálat, mert az autót is elvisszük a szervizbe. Ott sem csak a komputer írja ki, hogy mi a probléma, hanem érdemes a motorháztetőt kinyitni és megnézni, hogy a kábel le van-e csúszva, a csatlakozót meg kell-e igazítani. Vannak olyan daganatok, amelyek a PSA-t nem emelik meg, de mondjuk tapintással lehet érezni. Az egész vizsgálat 10 másodpercig tart. Az első szűrés után sokan meg is jegyzik, hogy ez csak ennyi volt?

A szűrővizsgálatra hány éves kortól és milyen gyakorisággal érdemes eljárni?

Akinek a családjában bármilyen daganatos betegség volt a felmenői között, 40–45 éves korban már el kell kezdeni a rák szűrését. Akinek nincs ilyen genetikai háttere, 45–50 éves kor között érdemes elkezdeni. Utána évente javasoljuk a vizsgálatok megismétlését.

A másik érzékeny terület a herék betegségei, amelyek már a fiatalabb korosztályt is érinthetik.

A heredaganat gyorsan növekvő daganat, gyorsan adhat áttétet, és előfordulása akár már a tiniknél is elkezdődhet. Viszont könnyen felismerhető és jól gyógyítható. Ezért nagyon fontos, hogy a szülők megtanítsák a gyerekeket az önvizsgálatra. Havonta egyszer fürdéskor a két ujjunk közé kell venni a herét, és mint egy szilvát áttapintani az ujjainkkal, hogy milyen a konzisztenciája, milyen az alakja, nem túl kemény-e, nincs-e valami göb benne. Huszonéves korban, amikor a fiatal fiúk elkezdnek erősebben kondizni, sportolni, gyakori a herevisszér-tágulat is. Ilyenkor egy vénás köteg tapintható a here mellett, ami fájdalmas lehet, és ez később ronthatja a nemzőképességet, de szerencsére az urológusok ezen is tudnak segíteni.

A nemzőképesség forró téma, egyre többet hallani arról, hogy jelentősen lecsökkent a férfiak spermaszáma, főleg itt, a nyugati társadalmakban.

Ez így van, a spermiumszám egyre gyengébb és egyre rosszabb minőségű, aminek szerintem több oka is van. Egyrészt a gyermekvállalási kedv későbbre tolódik, és nemcsak a nőknek romlik idővel a fogamzóképesége, hanem a férfiaknak is. Másrészt rengeteg olyan anyagot fogyasztunk, amelyet nem kellene, de a dohányzás vagy akár a különböző kábítószeres is ronthatják a spermiumok működését. Ki kell vizsgálni az okokat, mert sok megoldásunk van, akár egy életmódváltástól is javulhat a nemzőképesség.

Kisfiús szülők gyakori problémája a fityma letapadása, ami sok tanácsalansággal is jár: rángassák, ne rángassák, mikor kezdjék, mikor menjenek vele orvoshoz?

Igen, ezek állandó kérdések, amelyeket érdemes még kis korban – amikor a pelenkáról szoknak le a gyerekek – elvégezni egy szteroidos krém segítségével. Ha így hátra tudjuk húzni a fityma bőrét, megoldódik a probléma. Ezt érdemes iskoláskorig bezárólag megtenni, ha otthon nem megy, mi is meg tudjuk oldani fájdalommentesen, az egész egy ötperces művelet, nem lesz rossz élménye a gyermeknek. Ha a fitymaszűkület spontán nem oldódik meg, el kell távolítani a fitymát. Az egy egyszerű, helyi érzéstelenítésben végezhető beavatkozás. A fitymaszűkület sajnos kialakulhat később is, főleg a cukorbetegség hajlamosíthat erre. Ezért fontos, hogy akinek cukorbetegsége van, vagy hirtelen beszűkül a fitymája, jöjjön el urológushoz! Nem egy férfi van, aki évekig húzza-halasztja, majd a végén azt mondja, hogy ja, hát ennyi volt? Miért nem csináltam meg ezt korábban?

Tanácsolna még valamit a fiataloknak?

Ne legyenek szégyenlősök, bármi kérdésük, kételyük, észrevételük van, bátran menjenek el egy urológushoz! Emellett nagyon fontos, hogy a HPV-oltás a fiúknak is elérhető. Sokszor azt gondolják, hogy ez csak a nőknek okoz méhnyakrákot, pedig a HPV ugyanúgy megtalálható a szájüregi daganatoknál, a hímvesződaganatoknál, és ez megelőzhető az oltással.

Kényes kérdés a merevedési probléma is.

A merevedési probléma sokszor nemcsak a hímvesző problémája, hanem az ér betegsége, ami szívproblémára utal, a korai felismeréssel akár egy szívinfarktust is megelőzhetünk. Ebben is tudunk segíteni, megvizsgáljuk, nem magas-e a vérckorszint, a rosszcholeszterin-szint vagy a vérnyomás. Sokszor életmódváltással rendeződik a helyzet, de ha nem, tudunk felírni különböző tablettákat, amelyek segítenek abban, hogy jobb merevedése legyen a férfinak.

Hány éves korig lehet ilyen tablettákat szedni?

Nincs korhatár. Ezt azóta mondom, amióta bejött egy 92 éves úriember, hogy most már írjon fel nekem valamit, doktor úr. Úgyhogy azt gondolom: no limit! Egy dologra kell csak figyelni, hogy ezek a gyógyszerek vénykötelesek, senkinek sem javaslom, hogy a fekete-piacról vagy az internetről rendeljen, mert mellékhatást okozhatnak.

A fiatalok kapcsán sok témát érintettünk már, azonban az időskornak is megvannak a saját tünetei. Mit lehet tudni a hormonális változásokról, hiszen nemcsak a nőknél van klimax, hanem a férfiaknál is.

Andropauzának hívjuk ezt a kórképet. Az ötvenestől akár a hetvenes korosztályig bármikor előfordulhat. Ez egy nagyon aktuális téma, mert mindenki fiatal akar maradni, mindenki meg akarja őrizni azt az állapotot, mint amit huszon-harmincéves korában tapasztalt. Rengetegféle sport vagy szépségügyi beavatkozás elérhető, hogy ez külsőleg megmaradjon, ugyanakkor a belső hormonrendszer az változik. Idővel a tesztoszteronszint csökken a testben.

Milyen változásokat okoz ez a férfiaknál?

Ha a tesztoszteronszint lemegy az ún. szürke zónába, akkor már okozhat tüneteket. Például fáradékonyabb, csökken a libidója a férfinak, izomtömeget veszít, vagy nem tudja azt megtartani, motíválatlanná válik. Ilyenkor érdemes felkeresni az urológust, esetleg endokrinológust. Ha megállapítjuk a hormonszint csökkenését, akkor elkezdhető a hormonpótlás. Itt nem arra kell gondolni, mint amit sokszor az edzőteremben mondanak, hogy mindenfélét szurkálunk a betegbe, hanem vannak ennek sokkal-sokkal korszerűbb módjai. Például egy kenőcs, amit minden nap az alkarra vagy a felkarra, egy szőrmentes területre kell kenni, és az gyakorlatilag felszívódik, ezáltal jobb, magasabb tesztoszteronszintet biztosít a páciensnek. Újra megjön a libidó, a sportoláshoz is nagyobb kedv van, és ilyenkor a vérzsír-, vércukorháztartás is rendeződik egy picit, mintha valamilyen szuper gyógyszer lenne a tesztoszteron.

Az urológus pedig a férfiak megmentője!

Igen, egyetlen betegséggel nem tudunk mit kezdeni, ez a férfibűszkeség. Nagyon veszélyes, mert sokszor emiatt nem megyünk el szűrésre, vizsgálatra, az gondolván, hogy nekem nem lehet semmi bajom, ha bajom van, akkor sem merek orvoshoz fordulni, mert akkor kiderül, hogy beteg vagyok, és akkor mi lesz velem? Sokszor nem is beszélnek a férfiak arról, hogy voltak szűrésen, mert ez nem téma. Azért kell szűrésre járni, hogy időben kiderüljön a betegség. Mindenki elviszi a kocsiját szervizbe, évente motorolajat cserél benne, a gumit kicseréli télen-nyáron, ellenőrzi a fékfolyadékot. Tudja, hogy ha azzal baj van, akkor balesete lesz. De az, hogy a saját testét, saját egészségét ellenőrizni kell, szűrni kell, erre nem gondol. Pedig sokszor megelőzhető lenne a probléma. Emellett azonban női pácienseink is vannak, hiszen a vese és a hólyagok gyógyítása szintén hozzánk tartozik.

A kiválasztó szervnél mire kell odafigyelni?

A veséket minden hasiultrahang-vizsgálaton megnézik, így a vese-daganatok 85%-a most már véletlenszerűen kerül felfedezésre. Ezek általában kis méretű daganatok, amiket laparoszkóppal el tudunk távolítani. A húgyhólyagdaganatok előfordulása sajnos egyre nő, ennek egyértelmű oka a dohányzás. Gyakori jele a véres vizelet, ezért ezt nem szabad elbagatellizálni. De nem minden véres vizelet mögött áll hólyagdaganat, az ok lehet hólyaghurut vagy felfázás is. Ezt könnyen ki tudjuk szűrni. A vesekő ellen pedig a napi 2-2,5 liter folyadék fogyasztása a legjobb megelőző módszer, így könnyen elkerülhető a gőrcsős roham.

Csohány Domitilla

Kelenföld, a dunántúli vonatok kapuja – beszélgetés Hankó Tibor állomás- főnökkel szakmáról, hivatásról

Azt mondják, Kelenföld állomáson szolgálni kiváltságos dolog. Kiváltságos, mert különleges helyzetben van, nagy forgalmat bonyolít le, 24 óra alatt körülbelül 700 vonat közlekedik a pályaudvaron, ebben a személyszállító vonatokon felül a tehervonatok is benne vannak. Kelenföld átmenő pályaudvar, ide a Déliből és a Keleti pályaudvarról érkeznek a Dunántúlra továbbinduló személyszállító vonatok. Tizennyolc vágány áll a vonatközlekedés rendelkezésére. Olykor – vágányzár miatt – egyes elővárosi és InterCity vonatok innen indulnak, és ide érkeznek. Amennyiben Kelenföldön valamilyen probléma miatt leáll vagy akadozik a vasúti közlekedés, az kihatással van a dunántúli vonatokra, utasokra. Ennek fényében azt mondom: az itteni munkatársakra nagy nyomás nehezedik egy 12 órás műszak alatt, de becsülettel helytállnak nap mint nap. Hankó Tibor állomásfőnökkel a pályaudvarról és pályafutásáról is beszélgettem.

Az állomásfőnök az üzemi épület előtt, az utolsó, tehervonatok által használt vágányok mögötti területen fogadott. Ezt nemigen látják az utasok, civilek, nem az Etele téren van. Innen és főként az épület tetejéről belátni a kelenföldi pályaudvar egész vágányhálózatát. Nagy területen fekszik, s már látni a korszerűsítés újabb fázisát is: Kelenföld és Ferencváros között új vágányok, hidak épülnek, az állomáson pedig a vágány- és váltókapcsolatok új kialakítását is végzik. A munkák miatt még nagyobb teher nehezedik a forgalomirányításban részt vevőkre: főrendelkezőkre, külsőkre,

naplózókra, utastájékoztatókra és az állomás D70 típusú biztosítóberendezésének kezelőjére. Tizenkét órás szolgálat, tizenkét órás állandó fokozott figyelem. Itt nem lehet tévedni. Mégis – amikor az állomásfőnökkel felmegyek a forgalmi irodába vagy más néven irányítóközpontba – nem sok jelét látom feszültségnek. Az emberek szépen dolgoznak, teszik a munkájukat, kiadják az utasításokat, telefonálnak, fél szavakból is értik egymást. Látszik: összeszokott csapat van szolgálatban. A vonatok szépen sorjában közlekednek, tájékoztat a hangosbemondó is.

Csak én látom így, vagy valóban ez az állomás munkahangulata? – kérdezem Hankó Tibor állomásfőnököt.

– Csak látszólagos ez a nyugalom – válaszol a Főnök. – Minden szolgálatban lévő óriási nyomás alatt áll, de mivel jó szakemberek, birtokában vannak az elméleti tudásnak, és kellő gyakorlatot is szereztek már, remek munkát végeznek. Teszik, amit az utasítások előírnak a mindenkorli helyzetnek megfelelően, operatív irányítással. Én is feljövök ide naponta, de nem kérdezek sokat, csak annyit, amennyit szükséges. Figyelem a vonatforgalom irányítását, a kollégák munkáját. Dolgoznak, mintha itt sem lennének. Nekem mint állomásfőnöknek ismernem kell a kollégáim képességét, szakmai rátermettségét, mert ezek figyelembevételével osztom be őket a munkakörökbe. Amikor két éve idejöttem, nyilván nem ismertem őket, mára már mindenkit ismerek, s nem csak felszínesen. Hatvan-hetven ember dolgozik itt Kelenföldön.

Hankó Tibor éppen két éve, 2023 őszén került Kelenföldre a Ferencváros csomópontjára. Ott 2002-től látott el különféle feladatokat, miután a 2001-ben kezdődött segédtsízi tanfolyamot sikeresen elvégezte. Szeretett dolgozni Ferencvárosban. Volt naplózó, táblakezelő, külsős és főrendelkező forgalmi szolgálattelvő, térfőnök, majd forgalmi koordinátor 2020-tól 2023-ig. Jó szakmai tanítói voltak a ferencvárosi évek alatt.

Persze Hankó Tibor szerény ember. Hozzáadta a kollégák szakmai rutinjához és tudásához a maga tudományát, gyakorlatiasságát is. Szakmai tudása alapján nevezték ki Kelenföld állomásfőnökének. Immár sok olyan intézkedése van, amelyekkel áttekinthetőbbé, egyszerűbbé, ugyanakkor hatékonyabbá vált például a forgalmi emberek munkája. Most is állandón figyel, mozog, mondhatni együtt él a pályaudvar forgalmával. Sok munkát ad az átépítés, az új helyzetnek megfelelő szabályozás lekötése. Ámde Hankó Tibor szereti az új kihívásokat s azok megoldását. Most akad ilyen bőven.

Az új kihívások nem mások, mint az előbb már említett, Kelenföld és Ferencváros közötti fejlesztések. Új vágányok, hidak épülnek, s ez megköveteli az állomás mindkét végén a vágány- és váltókapcsolatok, kitérők új kialakítását is. Most értem meg igazán – amikor Hankó Tibor magyarázza és mutatja az állomás panorámatábláján –, hogy milyen is lesz az új vágánykapcsolat, s milyen pozitív hatása lesz a vonatközlekedésre, a menetrendszerűség javítására, újabb elővárosi vonatok forgalomba helyezésére. Mindent összevetve: ezek a fejlesztések az utasok és a jobb szolgáltatások érdekében realizálódnak. Az állomásfőnök is ezen a véleményen van, és sorolja is az előnyöket. Például az első két vágányt meghosszabbítják a Bartók Béla úti vasúti hídig – így tehát a jelenlegi kettő helyett négy vágányon közlekedhetnek majd azon a részen a vonatok. A terv az, hogy ezeken az új vágányokon haladhatnak majd át a tehervonatok a személyvonati forgalom zavarása nélkül. Ezen az új vágánykapcsolaton közlekedhetnek majd az átlós vonatok a nyári balatoni főszezon ideje alatt.

Az ilyen interjúk megkerülhetetlen kérdését neki is feltettem. Hogyan lett vasutas, voltak-e a rokonságban vasutasok, akik miatt a vasúthoz jött? Hogyan látja a vasút jövőjét és ezáltal a saját előremenetelét?

– Többen voltak, akik a vasútnál szolgáltak, de ennek ellenére a középiskolában még nem a vasúthoz készültem. Szóval a rokonságban anyai ágon sok vasutas volt akkor is. Nagyapám a Miskolc–Hidasnémeti vonalon, Ináncson volt térközör és sorompókezelő. Keresztapám ugyanezen a vonalon, Halmaj állomáson teljesített váltókezelői szolgálatot. Nagybátyám pedig tolatásvezető volt Sopronban. Neki panaszkodtam, amikor elvégeztem a miskolci Baross Gábor Szakközépiskolát, hogy kéne valami nyári munka. Az ő javaslatára mentem el segédtsízi tanfolyamra 2001 augusztusában. Így kezdődött a vasutas pályafutásom.

– A másik kérdésre egyértelmű válasz. Nem bántam meg, hogy annak idején beléptem a vasúthoz. Eddig is számos jó, hasznos feladatot láttam el remek beosztásokban. Azt szeretem, amikor új feladatokkal bíznak meg, és azt meg kell tanulnom, el kell sajátítanom. Vonznak az új dolgok, amelyek hajtanak előre. Megtaláltam a helyemet. Látom és érzékelem a változást a vasúton. A korszerűsítések – akár itt Kelenföldön is – remek dolgok. Abba az irányba megyünk, amely a korszerű technika alkalmazásával a jobb, minőségibb szolgáltatások felé halad.

Ezzel a zárszóval búcsúztam el Hankó Tibor állomásfőnöktől, aki minden szabadidejét a 11 éves kisfiával és a feleségével tölti. Gyakran kirándulnak és horgásznak is. Furcsa helyzet alakult ki náluk az utóbbi hobbijuknál, ugyanis a szokástól eltérően a gyerek kérte az apját, hogy horgásszanak. Így a sok vasutas-munkafortély után Tibor, az apa kitanulta a horgászás tudományát is. Halat is fognak már, nemcsak a bot végét. Sokszor görbül a bot, mert kapás van. Így kerek a világ: hivatás és szabadidő, vasút és horgásztó, vonatok és halak. Ámde a horgász állomásfőnök fél füllel azt is meghallja, ha éppen arra halad egy vonat. Igen, a jó vasutas már csak ilyen.

Kavalecz Imre

ERŐ ÉS ELHIVATOTTSÁG – NŐI SZEMMEL



Hogyan fér meg egymás mellett egy felelősségteljes, alapvetően férfiasnak tartott munkakör, egy szintén inkább férfiak által kedvelt sportágban nyújtott kimagasló sportteljesítmény, illetve a kiegyensúlyozott családi élet? Rékásiné Gőz Erikát, a MÁV Személyszállítási Zrt. egri helyi járatos autóbusz-vezetőjét kérdeztük erről, aki „civilben” fekvenyomó-Európa- és világbajnok. Kolléganőnk elmondta, hogy a sport által nyújtott magabiztosság, határozott kiállás nemegyszer hasznára volt már a munkája során is.

Gratulálok a fantasztikus eredményeidhez! Hogyan került az életedbe a sport és a buszvezetés? Melyik volt előbb?

Az edzés jött hamarabb, már 30 éve „nyomom”. A férjemtől kaptam kedvet hozzá. Az első gyermekem születése után formába akartam hozni magam. Elkísértem az edzőterembe, megtetszett a sport, majd később az edzőtársaim javaslatára hamar egy országos fekvenyomó-versenyen találtam magam, ahol rögtön harmadik helyezést értem el. A férjem azóta már nem versenyez, de nagyon büszke rám. Én pedig ott ragadtam. Voltak kimaradó időszakok, hiszen még két gyermekem született, de mindig visszatértem, húztak magukkal a jó eredmények.

Mik az eddigi eredményeid, és meddig tervezed folytatni?

Ebből a sportágból nem lehet kiöregedni, vannak súly- és korcsoportok, 82 éves csapattársam is van. Világbajnokságokon öt első és egy második, Európa-bajnokságon két első helyezést szereztem, valamint számos országos eredménnyel is rendelkezem. Az utolsó versenyemen, novemberben a World Powerlifting Alliance (WPA) világszervezet

világbajnokságán, Lakitelken a Masters korcsoportban 60 kg-os teljesítménnyel, előtte, októberben a WUAP-világbajnokságon, Szlovákiában 62,5 kg-os eredménnyel hoztam el az aranyérmet. Nem mondom, hogy én is 82 éves koromig tervezem folytatni, de egyelőre biztos nem hagyom abba. Sajnos a családtól sok időt elvesz, és komoly anyagi terhet is jelent, de a családtagjaim is támogatnak benne, sőt már az egyik lányom is versenyez ebben a sportágban.

Milyen az edzésrutinod, napi elfoglaltságot jelent? A vezénylés tud alkalmazkodni, segítenek a kollégák?

A versenyfelkészülés időszakában keményebben oda kell tennem magam, de a heti három alkalom a minimum. Nagy szükség van a jó logisztikára, inkább a család alkalmazkodik, mint a munkahely. Edzeni pedig olyankor megyek, amikor a beosztás lehetővé teszi – műszak előtt, után vagy éppen közben, kiállási időben. A családom sokat segít, ha dolgozom, a férjem például gyakran vacsorával vár. Együtt húzzuk a szekeret.



Honnan jött, mikor lett életed része a buszvezetés?

2019 óta dolgozom a VOLÁN-nál. A férjemnek ajánlották az OFA-képzést, de ő nem gondolkodott karrierváltásban. Én viszont jelentkeztem, mert apukám testvére is buszvezető volt, így beteljesedhetett egy gyerekkori álmom. Nehezen indult és elhúzódtott a tanfolyam, de nem adtam fel. Egy pénzszállító cégnél dolgoztam akkoriban, de mondtam a főnökömnek: nem tudom, milyen lesz, de én ezt ki akarom próbálni. Megértette és támogatott. Rögtön felvettek a VOLÁN-hoz, bár nem helyközi járatra, ahova szerettem volna, hanem az egri helyi közlekedésbe. Kezdként nem állandó vonalra, járműre kerülünk, de sok busztípust megismerhettem, hamar megszoktam, megszerettem. Azóta állandó busszal, de több helyi vonalon szállítom az utasokat. Hosszú távra tervezek itt.

Egerben hat elektromos meghajtású BYD K9UD is a helyi flotta része, esetleg éppen az egyiküket vezeted?

Dolgoztam már velük, de nem: egy Ikarus ARC típusú, hosszú szülő az én buszom. Szerettem az e-buszt, egy élmény vezetni, kicsi és kompakt, jobban fordul. A hosszú szülő sokkal nagyobb kihívás, még egy csuklóshoz képest is nehezebb vele a fordulás, hiszen annak fordul a C tengelye is, ennek meg nem. De az e-busz fordáját kevésbé kedveltem, mint a mostanit. Maga a vezetés egyik típusnál sem kihívás, mindet hamar meg lehet szokni, pedig még azonos típusú járműveknél is sok az apró eltérés, de ezzel nem volt problémám. Talán nem lepődik meg senki, ha elmesélem: inkább az nehezítette meg a kezdeteket, hogy a férfiak még mindig nem hiszik el, hogy erre a pályára a nők is ugyanúgy alkalmasak. Voltak kollégák, akik azt tanácsolták, hozzak sok zsebkendőt, szükségem lesz rá. De ettől egy pillanatig sem féltem. Ha bebizonyosodott volna, hogy nem ez az én utam, akkor váltottam volna, de nem lett igazuk. Egyébként nem ritkaság már a női buszvezető a társaságunknál sem. Csak itt, Eger helyi közlekedésében is négyen vagyunk. Nem a nemtől függ, hogy ki tud jól vezetni és ki nem – a férfiak között is van, akinek nincs hozzá érzéke, és a nők között is sokan forgatják jól a volánt.

Ezt én is megerősíthetem, számtalan kolléganőddel készítettünk már interjút, akik mind mesterei voltak a szakmának, és nagyon szeretik is a munkájukat. A sportos hátterved segít a munkában? Jobban bírod a terhelést?

Segít a koncentrációban, a stressztűrő képességet is növeli. Többórányi ülés után nagyon jólesik a mozgás, az erőfeszítés, és önbizalmat is ad. Volt, amikor négy „erős ember” próbált megijeszteni. Éjszakai járatban akartak ingyen utazni, és nekiestek a busznak, amikor mondtam, hogy szó sem lehet róla. Természetesen nem hajíthattam le őket a buszról (Erika ezt olyan természetességgel mondja, hogy elhi-

szem: meg se kottyant volna neki), rendőrt hívtam, de a meghátrálás fel sem merült bennem. Rögtön másnap is történt egy hasonló eset, márpedig az nem lehet, hogy miattam járjanak ki a rendőrök nap mint nap! A határozott fellépés, a sportnak köszönhető önbizalom segített át a helyzeten. Higgadtan, de határozottan tessékeltem le a potyázni kívánó utast, aki ekkor már nem ellenkezett.

Kellemes élményeid is vannak? Esetleg fel is ismerik benned az utasok a világbajnokot?

Ennek a sportágnak nincs akkora közönsége, nem tudják ezt rólam az utasok, de sokukkal van állandó kapcsolat, a gyerekek különösen tudnak örülni az ismerős arcnak, a kedvességnek.

További sok sikert, hasonlóan remek eredményeket és jó munkát kívánunk Erikának!

Ujfi Zsuzsanna



Utasellátó Nap



November 8-án tartottuk az immár hagyományossá vált Utasellátó Napot a Keleti pályaudvaron. A színvonalas eseményen több mint ezer érdeklődő vett részt, akik kipróbálhatták az Utasellátó menüit és fogásait a 70-es évektől kezdődően egészen napjainkig.

A vendégek a finom ételek mellett betekintheztek a Keleti pályaudvar kulisszatitkaiba vezetett városi séta keretében. A főbb programok mellett ingyenes mézeskalácsfestéssel, karácsonyfadísz-készítéssel és papírvonat-építéssel vártuk a kicsiket és nagyokat. Az idei rendezvényhez csatlakozott a Magyar Posta is kihelyezett miniposta-szolgáltatással.



Adventi rendezvény a Füstiben

A MÁV-csoport munkavállalóinak és családtagjainak szóló adventi rendezvényt és vásárt tartottunk Budapesten, a Magyar Vasúttörténeti Parkban 2025. november 30-án, vasárnap.

Az eseményen koncertek, kézműves-foglalkozások, adventi vásár, finom ételek és italok, illetve meglepetés-programok vártak a résztvevőkre.



Új korszak az autóbuszos közlekedésben, stabilitás a vasúti menetrendben

Jelentős átalakulás előtt áll a magyarországi közösségi közlekedés: december 14-től a MÁV-csoport a vasúti és az autóbuszos közlekedésben egyaránt átfogó menetrendi módosításokat vezet be. A változások célja kettős: egyrészt a vasúti hálózaton a már bevált struktúra megtartása mellett célzott fejlesztésekkel reagálni a társadalmi, önkormányzati és turisztikai igényekre, másrészt a közúti közlekedésben az új személyszállítási törvény szellemében minden eddigénél szélesebb szolgáltatási kínálatot biztosítani.

A legfontosabb változást a közúti közlekedésben az új, „Magyarország közlekedési alkotmányának” is nevezett törvény hozza, amely garantálja a közlekedéshez való jogot minden településen. Ennek értelmében átalakul a személyszállítási alapellátás, ami országosan közel 1000 települést érint. A törvény előírja, hogy minden település és a járásközpontja között napi három pár, a járásközpontok és a vármegyeszékhelyeik között pedig napi két pár közvetlen járatnak kell közlekednie. Hasonlóképp napi két pár járatot ír elő az egymással szomszédos vármegyeszékhelyek között, valamint legalább kétóránkénti eljutást a főváros és a megyei jogú városok között.

A törvényi előírások és a tarifareform (vármegye- és országbérletek) nyomán megnövekedett utazási igények együttesen az elmúlt évek legnagyobb közúti hálózatfejlesztését eredményezik.

Az egyik legjelentősebb sűrítés a Budapest–Salgótarján viszonylaton történik, ahol a 21-es főúton át reggeltől estig félóránként indulnak majd a járatok. Az üzemidő is bővül: az utolsó járat Budapestről 23:10-kor, míg Salgótarjánból az első már 4:05-kor elindul. A délutáni csúcsideőben Budapestről 15:40 és 17:40 között 20 percenként követik egymást a buszok.

Jelentősen javul a baranyai vármegyeszékhely megközelítése is. Budapest és Pécs között irányonként három új közvetlen autóbuszjárat indul, amelyek az InterCity vonatokkal kiegészülve reggel és délután már óránkénti gyors eljutást biztosítanak a két város között. Emellett új járatok indulnak Pécs és Kaposvár, valamint Pécs és Szekszárd között is, utóbbi viszonylaton az esti üzemidő is bővül.

Az alapellátás biztosítása érdekében több új kapcsolat jön létre. Budapest és Hódmezővásárhely között egész nap kétóránként indulnak gyorsjáratok. Budapest és Kaposvár között két pár új gyorsjárat indul, melyek a három pár InterCityvel összehangolva szintén kétóránkénti gyakoriságot tesznek lehetővé. Új járatok oldják meg Kecskemét és Szekszárd összeköttetését is, amely az egyetlen hiányzó kapcsolat volt a szomszédos vármegyeszékhelyek között. Javul Debrecen elérhetősége Ibrányból és Nagykállóból, és új járatpárok indulnak többek között Cigánd–Miskolc és Csenger–Nyíregyháza között is. A fejlesztések részeként Újhartyán 15 perccel gyorsabb budapesti kapcsolatot kap az M5-ös autópályán át, és a Székesfehérvár–Gánt–Csákvár–Bicske térségben is javulnak a csatlakozások.

A vasúti menetrend esetében a jelenleg érvényben lévő, utasok által megszokott menetrendi struktúrát tartjuk meg, így a legtöbb vonalon marad a bevált menetrend. Azonban számos vonalon az utazási igényekhez igazodva bővül a kínálat.

A legjelentősebb regionális fejlesztést a Hatvan–Somoskőújfalu (81-es) vonalon vezetjük be Salgótarján jobb elérése érdekében: munkanapokon megszakítás nélküli órás ütemben járnak a vonatok, hétvégén pedig 7 új eljutási lehetőséget biztosítanak.

A Debrecen–Füzesabony vonalon az átépítés után, várhatóan tavasztól 20 perccel csökken a menetidő, addig Látókép és Balmazújváros között pótlóbuszok közlekednek.

Bővül az üzemidő több elővárosi és regionális vonalon, segítve az éjszakai programokról vagy műszakból hazajutókat. Új éjszakai járat indul hétvégén Budapest–Kelenföldről Dunaújvárosba (0:50-kor) és a Keletiből Gödöllőre (1:55-kor). Új vonat indul Győrből Hegyeshalomba 23:46-kor, a műszakos munkarendben dolgozókat pedig egy Szolnokról Hatvanba 22:32-kor induló járat segíti.

Az InterCity- és InterRégió-forgalomban is lesznek változások. A Budapest–Szolnok–Békéscsaba (120-as) vonalon a belföldi Békés InterCityk Lőkösházáig közlekednek. A Budapest–Zalaegerszeg viszonylatú első és utolsó Göcsej InterCity minden nap közlekedik. A Székesfehérvár és Baja közötti Gemenc InterRégió is naponta fog közlekedni, így vasárnap is kétórás ütemet biztosítva. A Győr és a Balaton között közlekedő Helikon InterRégiók már a teljes menetrendi évben közlekednek. A HÉV-vonalakon a H8-as és H9-es vonalakon kívül nem változik a menetrend.

A nemzetközi forgalom is jelentősen átalakul. Románia felé a schengeni határellenőrzés megszűnése miatt felgyorsul a közlekedés. A határállomásokon (Lőkösháza, Kürtös) a tartózkodási idő a technológiai minimumra csökken, ennek köszönhetően például Békéscsaba és Arad között közel háromnegyed órával rövidül a menetidő. A keleti országrész kapcsolatai is erősödnek: a Debrecen–Nyírábrány vonalon több vonatot meghosszabbítanak a romániai Érmihályfalváig.

Új, kelet–nyugat irányú éjszakai hálózat jön létre, amely Bécsset összeköti Kijevvel és Bukaresttel. Új, Dacia–Ung elnevezésű EuroCity indul Bécs és Bukarest között, amely a Keleti pályaudvar érintése nélkül Kőbánya–Kispest és Szolnokon át közlekedik, és közvetlen kocsikat továbbít Kijevbe. Ehhez kapcsolódik az új Ung gyorsvonatpár a Bécs–Budapest–Szolnok–Kijev viszonylatban. Emiatt a Hortobágy EuroCity ezentúl csak Bécs és Nyíregyháza között jár, Kijevbe nem továbbít kocsikat.

Ausztria felé két EuroCity vonatpár is új névvel indul Budapest és Bécs között, Semmelweis Ignác és Bartók Béla elnevezéssel. A Budapest–Pozsony–Prága útvonalon pedig napi öt pár EuroCityt már railjetként közlekedtet a cseh vasúttársaság.

A december 14-től érvényes vonat- és HÉV-menetrendek már elérhetők az ELVIRA, a MÁV app és a menetrendek.hu oldalakon. Javasoljuk, hogy utazás előtt mindenképpen tájékozódjunk az új indulási és érkezési időkről. A nemzetközi jegyek már megválthatók a karácsonyi időszakra is, 60 nappal előre.

Molnár Zsolt

Biztonság, jelenlét, szolgálat – sikerek és eredmények a Fegyveres Biztonsági Őrség életében 2025-ben

A vasút folyamatos működése sokak számára magától értetődő: a vonatok jönnek és mennek, a forgalom ritmusát pedig kevesen érzékelik. A háttérben azonban számtalan szakember dolgozik azért, hogy mindenki biztonságban utazhasson, és a vasúti infrastruktúra zavartalanul működjön. Ezen szakemberek között vannak a Fegyveres Biztonsági Őrség tagjai, akik 2025-ben is éjjel-nappal, 0–24 órában vigyázták a vasútvonalakat, hidakat, a stratégiai fontosságú létesítményeket. Tavaly egy interjúban már bemutattuk a munkájukat és a szervezet sajátos szerepét, most pedig itt az ideje, hogy visszatekintsünk az idei év legfontosabb történéseire.



Az átszervezés éve

A 2025. év elején a Fegyveres Biztonsági Őrség a magyarországi közforgalmú vasúti pályahálózat jelentős részét üzemeltető MÁV Pályaműködtetési Zrt. szervezeti struktúrájába olvadt be. Mivel a fegyveres biztonsági őrök feladata a lakosság ellátása szempontjából kiemelten fontos a vasúti közlekedés zavartalan működését, valamint a vasúti kritikus infrastruktúra védelmét biztosítani, és ez a feladat szorosan összefonódik a Pályaműködtetési Zrt. által üzemeltetett hálózattal, kézenfekvő volt, hogy az Őrség a társaság Biztonsági Igazgatóságán belül folytassa munkáját.

Minden perc számít – a folyamatos jelenlét ereje

A munka lényege idén is a látható, visszatartó erejű jelenlét volt. Bár az utazóközönség csak a vonatablakból látja a fegyveres biztonsági őröket, vagy az állomásokon sétálva találkozik velük, a háttérben azonban sok olyan esemény történt, amely valamilyen beavatkozást vagy fokozott figyelmet igényelt. Továbbra is állandó feladat volt a kábellopások elleni fellépés, a kritikus infrastruktúrának számító vasúti pálya mentén történő rongálások, lopási kísérletek, kábelvágások megelőzése. Amennyiben valamilyen, a biztonságot sértő eseményről érkezett információ, általában visszatérően vagy akár 0–24 órás jelenléttel is biztosították az adott terület védelmét.

2025-ben is adódtak olyan helyzetek, amelyek egyértelműen rávilágítottak a Fegyveres Biztonsági Őrség folyamatos jelenlétének jelentőségére. A kollégák akadályozták meg öngyilkossági kísérletet, adtak át mentálisan zavart személyt a mentőszolgálatnak. Sokan feltehetik a kérdést: miért fontos egy-egy ilyen intézkedés, és milyen kapcsolatban áll a vasúti közlekedés biztonságával?

A válasz egyszerű: a Fegyveres Biztonsági Őrség kiemelt feladata a lakosság mindennapi ellátása szempontjából létfontosságú vasúti közlekedés zavartalan működésének biztosítása. Egy-egy tragikus esemény nem csupán egy ember életét oltja ki, hanem súlyos lelki terhet ró a mozdonyvezetőre, és emellett hosszú órákra megbéníthatja a teljes

vasúti közlekedést. A baleseti helyszínelések elhúzódása pedig az utasok alapvető igényét – hogy biztonságosan és időben eljuthassanak úti céljukhoz – közvetlenül sérti. Éppen ezért kulcsfontosságú, hogy a fegyveres biztonsági őrök időben felismerjék a veszélyhelyzeteket, és szakmai felkészültségükkel hatékonyan beavatkozzanak.

Bár nem tartozik elsődleges feladatuk közé, de felelősséggel tartoznak mindenért, amit a vasúti területen tapasztalnak, épp ezért volt, hogy életet mentettek, mert egy utas rosszul lett a pályaudvaron, és a mentők kiérkezéséig közreműködtek az újjáélesztésében, vagy téli éjszakán szorult helyzetben lévő fiatal lányhoz hívtak segítséget, de volt, hogy felfedtek és átadtak gyermekotthonból szökött, üzemi területen rejtőzködő fiatal vagy körözött személyt a hatóságoknak.

Események, akciók – egy mozgalmas év a terepen

A 2025. év számos kihívást is adott a Fegyveres Biztonsági Őrség számára. Az év első fele a megszokott rendben zajlott, augusztusban azonban jelentős feladat hárult az állományra. A Soroksár–Ferencváros közötti vonalszakaszon három egymást követő hétvégén 72 órás időtartamú vágányzárát rendeltek el. A várhatóan megnövekedett vonatszám és a nagyszámú külsős munkavállaló jelenléte miatt a Ferencváros pályaudvar, valamint a keleti és nyugati rendezőterületek kritikus infrastruktúrájának védelmére fokozott ellenőrzést rendeltek el, amelynek végrehajtásában a Fegyveres Biztonsági Őrség teljes állománya részt vett.

A feladat eddig nem tapasztalt összefogást kívánt a fegyveres biztonsági őrök, a forgalmi szolgálattevők, a rendkívüli helyzeteket kezelő irányítók részéről. Az összehangolt és fegyelmezett feladatvégrehajtásnak köszönhetően a vágányzár időtartama alatt rendkívüli esemény nem történt, és ezáltal sikerült mindenki számára bizonyítani, hogy a MÁV különböző szakterületei olyan összehangolt csapatként tudnak együttműködni, amely képes bármilyen kihívással szembenézni.

Alig fejeződött be ez a feladat, máris újabb felkészültséget igénylő időszak következett. A Keleti pályaudvar pályahálózata felújításának idejére Kőbánya felső vasútállomáson naponta 05.00–22.00 óra közötti időtartamban biztosították a szolnoki, budapesti, székesfehérvári fegyveres biztonsági őrök, hogy a vasúti közlekedésben ne keletkezzen fennakadás. Ezen időszak alatt minden olyan személyt figyelmeztettek, akik jogosulatlanul tartózkodtak az üzemi területen, ezzel balesetveszélyt okozva és veszélyeztetve a vasúti közlekedés biztonságát.

Versenységek, rendezvények – akikre büszkék vagyunk

Idén második alkalommal került megrendezésre a Fegyveres Biztonsági Őrségek országos csapatversenye, seregszemléje és baráti találkozója, ahol a dombóvári csapat szakmai elméleti versenyszámban első helyen végzett, a szegedi kollégák kötélhúzás-versenyszámban a harmadik helyet szerezték meg, a miskolci csapat a lövészeti versenyszámban különdíjat nyert.

Figyelemmel arra, hogy a vasútállomások nagy forgalmú helyek, ahol előfordulhatnak egészségügyi vészhelyzetek, és figyelemmel arra, hogy egy hirtelen szívleállásnál minden másodperc számít, az újjáélesztés világnapja alkalmából a Keleti pályaudvar előtt megrendezett eseményen a rendőrök, katasztrófavédők, mentők mellett a Fegyveres Biztonsági Őrség tagjai is képviselték magukat. Jelenlétükkel üzenték, hogy nemcsak a rend fenntartásában, hanem az életmentésben is felkészültek, és ez az üzenet növelheti az utazóközönség biztonságérzetét, hiszen a fegyveres biztonsági őrök 2025-ben is helytálltak, reagáltak, megelőztek, segítettek. A Fegyveres Biztonsági Őrség állománya arra készül, hogy 2026-ban is ugyanezt az elhivatottságot képviseljük – mert a vasút nem áll le...és ők sem teszik.

Kertész Emese Anna

ENERGIÁT SPÓROLUNK, ÉRTÉKET TEREMTÜNK

KÖZÖSEN A FENNTARTHATÓ VASÚTI JÖVŐÉRT

A vasúti közlekedés az egyik leginkább környezetbarát tömegközlekedési forma, ugyanakkor az egyre szigorúbb klímavédelmi célok, a növekvő energiaárak és a fenntarthatóságért vívott verseny miatt növekvő mértékű figyelem irányul a vontatási energia hatékonyabb felhasználására. A cél világos: a vasút a jövőben ne csak környezetbarát, hanem még energiahatékonyabb közlekedési mód legyen. Az energetikai optimalizálás a technológiai fejlesztések mellett a mozdonyvezetők aktív közreműködésére is támaszkodik.

A MÁV-csoport új, innovatív programot indított a vontatási energia hatékonyabb felhasználására, amely a vasútszakmai informatikai rendszerek fejlesztésének segítségével egyszerre szolgálja a környezeti fenntarthatóságot, a gazdaságos működést és a mozdonyvezetők szakmai megbecsülését. A projekt célja, hogy a vasúti vontatójárművek által felhasznált éves energiamennyiség legalább 5%-kal csökkenjen, ugyanakkor mindez nem ronthatja a menetrendszerűséget. A gondolat nem most született: a jelenlegi koncepció egy régóta dédelgetett törekvés megvalósítása. A vontatási energia a vasúttársaság működésének egyik legmeghatározóbb költség- és környezeti tényezője, ezért a hatékony energiafelhasználás már hosszú ideje a vállalat stratégiai célkitűzései között szerepel. Az elmúlt évtizedek során számos átfogó intézkedést hajtottak végre annak érdekében, hogy a vontatásienergia-felhasználás mind technológiai, mind szervezeti szinten optimalizálható legyen. Ezek az intézkedések több területet is érintettek: a normarendszerek átalakításától kezdve az informatikai fejlesztéseken és az üzemanyag-felhasználás ellenőrzésén át egészen a járműtechnikai korszerűsítésekig. A vasúti közlekedés fenntarthatóságát, versenyképességét és gazdaságos működését csak tudatos, jól tervezett energiagazdálkodási intézkedésekkel lehet biztosítani. Az elmúlt évek fejlesztései ennek a szemléletnek a gyakorlati megvalósítását szolgálták.

A technológiai háttér kialakítása összetett feladat, hiszen számos új adatforrás, mérőrendszer és kommunikációs modul összehangolt működését kell biztosítani. Az informatikai csapat sikerrel oldotta meg a kezdeti kihívásokat, de a teljes rendszer felépítése, az adatok pontosítása és a felhasználói élmény javítása továbbra is folyamatos feladatot jelent. A cél egy stabil, rugalmas és jövőbiztos informatikai háttér megteremtése. Folyamatban van a mozdonyfedélzeti berendezés (MPB) új, korszerű kijelzőinek beszerzése, majd cseréje, amelyek valós idejű vezetéstámogatási információkkal is segíteni fogják a mozdonyvezetőket az optimális energiafelhasználásban. A rendszer a valós időben mérhető vagy más úton megismerhető tényezők és a rendkívüli események folyamatos feldolgozása alapján tanácsadó funkcióval, a mozdonyvezetői ténykedésre javaslattal fog szolgálni.

A vállalat jelenlegi szakaszában a vasúti vontatójárművek és motorvonatok vontatásienergia-fogyasztásának mérési rendszere kerül kialakításra. A vonatok energiaterve a menetrend és a járművek műszaki paraméterei alapján a közlekedési feladat végrehajtásához indokoltan szükséges energiamennyiségek figyelembevételével megállapított norma alapján készül. Az üzemeltetés során a felhasznált energiamennyiség mérésére új, kalibrált mérőeszközöket telepítenek a járművekre. Az energiaterv alapján megállapított fogyasztási

tervadatok és a tényleges fogyasztás különbözete adja a napi adatokból előállított, tényleges megtakarítási mértékeket. Mindemellett fokozatosan bevezetésre kerül a mozdonyvezetők ösztönzési rendszere is, amely a vonat energiatervéhez viszonyított, észszerű és hitelesen mért energiamegtakarítás esetén minden járművezető részére egyéni anyagi érdekeltséget, előnyt biztosít, így a mozdonyvezetők érdekeltté válnak az észszerű megtakarítások elérésében. Ezzel a MÁV-csoport olyan ösztönzési rendszert hoz létre, amely egyszerre ismeri el a szakmai tudást, és támogatja a felelős, energiatakarékos szemléletet. A program nemcsak egy energetikai koncepció, hanem egy új típusú, teljesítményalapú motivációs eszköz is. A mozdonyvezetők érdekeltté válnak az energiahatékony működésben, miközben a Társaság csökkenti a költségeket, és hozzájárul a fenntarthatósági célok eléréséhez. Mindez a munkavállalók számára kézzelfogható elismerést, a vállalat számára pedig mérhető megtakarítást és modernizált működést jelent.

A vasúti vontatásienergia-megtakarítás kifizetésének rendjét szabályozó utasítás elkészült, a projekt pilotjelleggel 2025. 11. 01-jével elindult. A bevezetés első szakaszában önkéntesen részt vevő mozdonyvezetők segítik a rendszer finomhangolását. A pilotidőszak alatt az abban részt vevő mozdonyvezetők a vezetéstámogató rendszer megérkezéséig a saját vezetési gyakorlatuk és tapasztalataik alapján törekszenek a vasúti vontatójármű vezetése során a vontatási energia hatékonyabb felhasználására és csökkentésére. A programban részt vevő munkavállalók mindezen túl aktívan közreműködnek a fejlesztésben is, a rendszer működésének megfigyelését, a tapasztalatok visszajelzését is végzik. Az ő szakmai tapasztalatuk, felké-

szültségük és elhivatottságuk nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a tesztidőszak megfigyelései alapján a teljes flottára várhatóan 2027. év elejétől történő kiterjesztés már zökkenőmentes legyen.

A projekt egyik kulcsa a mozdonyvezetők elkötelezettsége, akik aktívan részt vesznek a rendszer kipróbálásában és finomhangolásában. A tesztidőszak során folyamatos párbeszéd zajlik a fejlesztők és a gyakorlati szakemberek között, így a tapasztalatok gyorsan beépülhetnek a fejlesztési folyamatba. A jó csapatmunka és a pozitív visszajelzések bizalmat építenek a program iránt. Minden megtakarított kilowattóra mögött ott van a mozdonyvezetők tudása, odafigyelése és szakmai felelőssége – ez pedig az igazi motorja a sikernek. Az új vontatásienergia-megtakarítási rendszer bevezetésével a MÁV-csoport ismét bizonyítja, hogy a technológiai fejlesztések és a munkavállalók elkötelezettsége együtt képes jelentős változásokat hozni. Ez nemcsak megtakarítást jelent a Társaság számára, elismerést és anyagi juttatást a mozdonyvezetők részére, hanem egy fontos lépés a zöldebb vasúti közlekedés irányába is.

A kezdeti eredmények és a felhasználói tapasztalatok alapján a projekt minden érintettje optimistán tekint a folytatás elé. Az energiatakarékos működés nemcsak környezetvédelmi, hanem gazdasági előnyöket is ígér, ezért a résztvevők körében egyre erősebb a hit abban, hogy ez a kezdeményezés hosszú távon is sikertörténetté válik. A közös cél és az eddigi eredmények lendületet adnak a további fejlesztésekhez.

Dobóczi Tímea

Három évtizede a VOLÁN szolgálatában

Október 2-án a MÁV-csoport kitüntetésátadó ünnepségén rangos elismerést, Tolnay Lajos közösségi közlekedésért díjat vehetett át Kameniczky Ákos, a MÁV Személyszállítási Zrt. autóbuszos üzemeltetési főigazgatója. A kitüntetés apropója alkalmából beszélgettem vele életpályáról, szakmaszeretetről, a kezdetekről a mostani időszakig. Régóta ismerem a főigazgatót, így nekem – de számos, a cégen belül dolgozó szakembernek is – a neve egyet jelent a VOLÁN autóbuszos közlekedéssel. Megfontolt, nyugodt és céltudatos, a folyamatosság, de ugyanakkor a megújulás embere. Hogy mást ne említsek, egy éven belül újjászervezték a forgalomirányítás rendszerét, amely immár hatékonyabban működik, mint előtte. Ami még fontos ebben a történetben: igazodik az Országos Haváriaközpont feladataihoz, munkatempójához. „A főigazgatóval Kavalecz Imre beszélgetett”

Főigazgató úr, légy szíves, kezd azzal, hogyan indult a pályafutásod, hol és mikor volt az a bizonyos első lépcső, a mindent meghatározó alap azon a bizonyos ranglétrán?

– 1993. augusztus elsején a technikum elvégzése után menetrendszerkesztőnek vettek fel a Volánbuszhoz. Ennek már több mint 30 éve. Aztán persze elvégeztem a felsőbb fokú iskolákat, még a Tisztképzőt is a forgalmi szakon. A kezdetekben érdekes és összetett munkám volt a távolsági közlekedés megszervezése. Megtanultam, mert olyan tapasztalt mentoraim voltak, akik elmondták a munka lényegét, s szabad kezét adták. Kulcsmondatuk ez volt: a területet ismerd meg!

Így hát ennek eleget téve rendszeresen kiutaztam a területre és figyeltem, beszélgettem a buszvezetőkkel és a forgalmi diszpécserekkel. Így jártam be a hálózatot. Egymásra rakódtak az információk. Az évek során rengeteg menetrendi szerkezetet alakítottunk ki, valóban szükség volt a helyi ismeretekre. Rögtön hozzáteszem, a mai fiatalokat már nem így foglalkoztatjuk, őket egyből bedobjuk a mély vízbe. Azt azonban érzékelem, hogy más volt az én időmben a pályakezdés, mert azok a szakmai ismeretek, rétegek, amelyeket megtanultam, mind a mai napig hasznosak, alkalmazom őket. Ez a tudás annak az időszaknak köszönhető. Ez az én, a mi generációink nagy erőssége,

vagyunk páran ilyenek a cégnél. Persze a mostaniak erőssége az informatika és az ezáltal alkalmazott technológia, programok erejében van.

Tíz évig tartott ez az időszak – emlékszik vissza a főigazgató. A Szabolcs utcai központban aztán az újabb lépcsőfokok következtek: csoportvezetői, irodavezetői, forgalmi igazgatói és három évig vezérigazgató-helyettesi beosztást kapott. 2019-ben aztán megtörtént a VOLÁN-ok integrációja, ekkor jött létre az országos „nagy” Volánbusz. Megtörtént az ország összes VOLÁN-szervezeteinek összevonása, központosítása.

– Hasonló területtel foglalkoztam, a forgalommal és a kereskedelemmel. Ezek a beosztások mindig hoztak újdonságot. Izgalmas feladataim voltak. Hogy mást ne mondjak, a VOLÁN-ok összevonásával mintegy ezer autóbusszal csökkenthettük a menetrendben közlekedő buszok számát úgy, hogy a szolgáltatás gyakorlatilag nem, míg a teljesítmény csak minimálisan változott. Sok mindent kellett és lehetett szervezni, egységesíteni. A hatékonyság vezérelt engem és kollégáimat is abban a helyzetben, illetve valamennyi átszervezésben, a mostaniban is. A változás és a hatékonyságra való törekvés végigkíséri a VOLÁN életét, hiszen történelmi tény, hogy a háború után mintegy 250 magánvállalkozásból állt az autóbuszos közlekedés. Majd 1949-ben államosították a cégeket, és beszervezték a MÁVAUT-szervezetbe még a teherfuvarozást is. Az is érdekesség, hogy 1960-ban még hatezer ló is volt a TEFU állományaiban. Aztán az idők folyamán az a hatalmas cég letisztult, rengeteg átalakuláson ment át.



A mostani szervezetben milyen beosztásod van, mi a fő területed?

– Január óta a mostani tagozódáshoz igazodva a kb. 12 ezer fős Üzemeltetési Igazgatóságot vezetem, ezelőtt forgalmi és kereskedelmi főigazgatóként tevékenykedtem, a területek egy része más szervezethez került át. A mostani üzemeltetésszervezet nagy terület, a 10 700 autóbuszvezető mellett ide tartoznak a forgalomirányításban dolgozók, a kiszolgáló üzemmérnökök, üzemgazdászok, menetrendesek, telep- és területi vezetők. Itt mára – úgy érzem – egy olyan letisztult szervezet alakult ki, amely bizonyos sablonok alapján működik. Az egyszerűsítés fontos egy ilyen nagy területen, hogy letisztult munkafolyamatokkal végezzük a kiszolgálást. Erre példa, hogy számos utasítás fekteti le az alkalmazandó szabályokat. Amde például a buszvezetők „elvesznének” ebben a tudáshalmazban, így már évekkel ezelőtt készítettünk számukra egy autóbusz-vezetői kézikönyvet, melyet igyekszünk folyamatosan naprakészen tartani. Ez a kisokos olyan feladatokat tartalmaz, amelyekkel naponta, minden egyes szolgálatban találkozunk. A hasznos információk nyilvánvaló teszik, hogy mi az, amire koncentrálni kell, legyen arcunk, ha úgy tetszik. Ezt fontosnak tartom.

Kameniczky Ákos rengeteg embert ismer, több átalakításban vett részt a három évtized alatt. Megismerte a hálózatot, magabiztosan jár az ország bármely területén. Fontosnak tartja, hogy a területen dolgozók véleménye, tapasztalata, javaslata is tükröződjék a napi munkafolyamatokban. Őt is ismerik országszerte. Az évek meg a rutin – mondhatjuk bátran. Meg a fiatalos lendület. Amde ezek az évek és ez a rutin mind a cég érdekében kerülnek alkalmazásra. Azért, hogy az új körülményekben, a nagy közlekedési integrációban is gördülékeny legyen a személyszállítás a nemzet személyszállító cégénél. Ezért is szervezték újjá a forgalomirányítást, amely már igazodik az Országos Haváriaközpont feladataihoz, munkatempójához.

A forgalomirányítás átalakítása nagy és bonyolult feladat volt, de sikerült. Nehéz volt megújítani ezt a fontos területet?

– Mondhatni igen. Személyügyi kérdéseket is érintett, ezért gondosan, óvatosan végeztük az átalakítást, mindenkinek megtalálva az alkalmas feladatot. A fő szempont az volt, hogy olyan irányítószervezetet hozzunk létre, amely képes gyorsan reagálni például a haváriahelyzetben, azt eredményesen oldja meg az utasok érdekében. Az utas az első – ezt mindenki fejében kódoltuk. A régi volános struktúrát központosítottuk azzal, hogy a 114 irányítói egységet kisebbre húztuk össze, de így sokkal hatékonyabbá vált a szervezet. Most 24 irányítói szervezet 220 emberrel végzi az 53 ezer buszjárat felügyeletét, s ha kell operatív beavatkozással. Egyéves munka van ebben, s úgy érezzük, most már remek irányítóink vannak a területeken. A munka gyümölcse beért immár mindenki számára.

Van egy szívügyed, az értékmentés, vagyis a régi járművek megmentése, felújítása. Ez összekapcsolódott a szoros értelemben vett feladataiddal?

– Nem éppen, legalábbis közvetlenül nem, de mindenki rajongott érte. Mi találtuk ki, ha úgy tetszik, adtuk ezt a feladatot magunknak. 2013-ban egy szürke farmotoros busszal indult a nosztalgiaflotta. Később, az integráció után a kaposvári zöld faros típust és a pécsi emeletes buszt is helyreállítottuk. Persze az évek folyamán bővültek a régi járművek. Utóbbi magam sem gondoltam, hogy hol találom meg. Egyik alkalommal a lányomat vittem lovagolni Cinkotára. Egy tsz-udvaron álltak a lovak, a másik oldalán meg az emeletes busz. Ez a busz Pécsen üzemelt, 4 méter 24 centi magas, egyedi karosszéria, motor, minden megvan rajta. Kétszázezer kilométert futott hét év alatt, tehát nem volt nagyon hatékony. Az idők folyamán leharcolt állapotba került, volt valahol büfé is. Zalaegerszegen újítottuk fel. Aztán jöttek a többiek, a kétszázazredik 200-as típusú csuklós autóbusz, előtte pedig a tatabányai régi Ikarus 30-as, amely a Nejlón Piroska névre hallgat. Egy Ikarus 250-es felújítása zajlik most. Ennek a busznak a hátsó részén közlekedéstörténeti érdekességek is lesznek, de ez majd legyen meglepetés! Körülbelül 15-20 jármű működőképes a 60 régi autóbusz közül.

Mit jelentett számodra ez a rangos kitüntetés, a Tolnay Lajos-díj?

– Megtisztelő volt. Az ember örül annak, értékeli, ha ilyen körben is elismerik a munkáját. Új lendületet ad a további tevékenységhez. Lesz még feladat bőven, amelyeket meg kell oldani, vagy amelyeket finomítani kell. Én azt gondolom, hogy jómagam és a csapatom rendelkezésre áll. Végezzük a kötelességünket, ésszerűen tesszük azt, kihozzuk a legjobbat, legalábbis erre törekszünk. Olyat kell kigondolni, ami aztán meg is valósítható, beültethető a gyakorlatba. A feladat adott, az embereim alkalmasak a feladatokra, büszke vagyok rájuk.

Kavalecz Imre

Balesetmentes kitüntetések



Balesetmentesen az utakon, több millió kilométeren át

2,5 millió balesetmentesen megtett kilométer a közutakon: nem sokan mondhatják ezt el magukról! A MÁV Személyszállítási Zrt. autóbusz-vezetői közül azonban minden évben elérik néhányan ezt a hihetetlen fokozatot. Idén három rekorderünk is van, egyikükkel, Jakab Istvánnal, a Távolsági és Nemzetközi Autóbuszos Forgalmi Üzem munkatársával a pályafutásáról, a vezetés szeretetéről és a közlekedési morálról is beszélgettünk.

A balesetmentesen megtett kilométerek száma objektíven mérhető eredmény, a 2,5 millió km-es fokozat elérése pedig hatalmas teljesítmény. Mit jelent számodra ez az elismerés? Természetesen büszke vagyok rá, és nagyon jólesik a kollégáim elismerése, gratulációja is. Már tavaly is majdnem sikerült elérnem, csak 8 ezer kilométer hiányzott hozzá, de most már bőven megvan.

Mennyi idő alatt gyűlt össze a 2,5 millió? Ezt az időt végig a Volánnál töltötted?

2004 szeptemberében érkeztem a társasághoz, de előtte 10 évet nemzetközi fuvarozásban töltöttem, a fele onnan származott. Bő 30 év eredménye a 2,5 millió balesetmentes kilométer. Most jó ideje már hétköznapi Budapestről Kékestetőre, hétvégén pedig Jászapátiba járok.

Miért váltottál buszra a teherautóról?

A teherfuvarozást kíváncsiságból próbáltam ki, egy évre terveztem, de 10 évig ott ragadtam. Szerettem, de egyáltalán nem volt család-barát munkahely. 30 napból 28-at távol voltam a szereteteimtől.

Miért választottad ezt a hivatást, a gépjárművezetést? Volt valamilyen gyermekkori élmény vagy példa, ami erre inspirált?

Még csak jogosítványa sem volt a családban senkinek, a szüleimnek, a testvéremnek sem. Én viszont nagyon szeretek vezetni, sőt egyre nagyobb távolságokra és egyre nagyobb járművekre vágytam.

Hogyan emlékszel vissza az első munkanapodra nálunk?

Az nem volt jó élmény! Egy pénteki nap volt, rengeteg utassal, és számomra újdonság volt minden, a jegykiadás, a kedvezmények, a pénzkezelés. És bizony volt, aki megjegyezte: nem ilyenkor kellene gyakorolni! Ez rosszul esett, hiszen minden örömmel arra törekedtem, hogy mindenkit megfelelően kiszolgáljak. Azóta megtanultam az „utasok nyelvét”. Ők úgy látják, hogy ez egy könnyű munka, hiszen csak tekerem a kormányt és nyomom a pedált. Nem látnak bele a háttérmunkába, a rengeteg feladatba és elvárásba. De napi szinten előfordul az is, hogy hálások a kedves kiszolgálásért, és megköszönik az utazást. Egy idős bácsi egyszer megjegyezte: „nagyon szépen vezetett, egyszer sem váltott mellé!” Nem akartam elhinni, hogy végig ezt figyelte, de nagyon jólesett az elismerése.

Hogyan kezeled a nehezebb eseteket?

A kulcs a megfelelő kommunikáció, higgadt reagálással legtöbbjüket meg lehet győzni arról, hogy az utazási feltételek maradéktalan betartása nélkül nem utazhatnak.

2,5 millió kilométer balesetmentesen – ez lenyűgöző! Hogyan lehet ezt elérni, mi szükséges hozzá?

Egy tavaly kitüntetett kollégám szerint 10% tudás, 90% szerencse! De a viccet félretéve, nem egyszerű. Az elmúlt évtizedekben rengeteget változott a közlekedési morál – nem pozitív irányba –, és sokkal nagyobb a forgalom. Nagy a kihívás, hiszen egyetlen pillanat, egy rossz mozdulat, és kész a baj. Türelmetlenek, rohannak, nem előzékenyek, esetenként agresszívak az emberek. Például inkább gyorsítanak, minthogy kiengedjék a buszt a megállóból. 17 országot bejártam, van összehasonlítási alapom, nem tudom dicsérni a magyar közlekedőket. De megtanultam rutinosan kezelni ezt, előre látom a reakciókat, kockázatokat.

Melyek a legnehezebb helyzetek a forgalomban, és hogyan kezeled ezeket?

Fent a csúcs, Kékestetőn nehezebb a közlekedés a téli időszakban, az az igazi kihívás. A hegyvidéki vezetés vagy a csúszós utak különösen nagy odafigyelést igényelnek. Néhány évvel ezelőtt volt lehetőség a Hungaroringen gyakorolnom az extrém körülmények közötti vezetést. Nagy örömmel láttam az ünnepségen, hogy milyen sokan elérik a balesetmentes közlekedés különböző fokozatait. Jól végezzük a munkánkat! Remélem, meglesz a 2,75 millió kilométer is. Öt évem van a nyugdíjig, a 2,5 milliót már 50 ezerrel túlléptem, még összejöhet a következő szint.

Az már valóban ritkaság, de nem lehetetlen: tavaly volt rá példa egy zalai kolléga személyében. Drukkolunk, hogy neked is sikerüljön! Van még más vágyad, terved is a jövőre nézve?

Most egy hatéves Credóval járok, de egy „zászlóshajót”, egy menő, új buszt még nagyon szeretnék! A mai járművek biztonsági berendezései nagy segítséget jelentenek, megkönnyítik a balesetmentes vezetést.

Az elért teljesítményed jó esélyt jelenthet egy új járműre is, hiszen nyugodtan rád bízhatja a társaság, ezt már bizonyítottad. Van esetleg valamilyen szerencsehozó szokásod vagy apró rutinod indulás előtt?

Inkább a képességeimben bízom, nem vagyok babonás. Ami viszont valóban hozzájárul ahhoz, hogy jól végezhessem a munkám, az a feleségem támogatása. Ő az, aki stabil hátteret biztosít számomra és a családom számára.

Ajánlod ezt a pályát a fiatalabb generációnak?

Aki szeret vezetni és emberekkel foglalkozni is, annak mindenképp! Stabil munkahely, jó pénzkereseti lehetőség, bátran ajánlom. A kisebbik fiam is azt mondta, ő lesz a váltótársam. Ezt majd meglátjuk, egyelőre tanuljon, de nagyon szereti a nagy járműveket, akár még valóra is válhat az álma.

Hogyan telik a szabadidőd, mi jelent a kikapcsolódást?

Kertes házban lakom, mindig van teendő, és rendszeresen besegítek a fiam hobbiiba, a crossmotorozásba és a horgászatba.

Nem félted őt a motorozástól?

Van védőfelszerelése, és azt látom rajta, hogy ügyesen, biztonságosan vezet, úgyhogy nem féltém. Sőt, inkább megyek vele én is!

Vigyázz rá, magadra és az utasaidra is! További balesetmentes közlekedést kívánok, és gratulálok az elismeréshez!

Ujj Zsuzsanna



Így indult a Hungária expressz

Gyors, gyorsabb, leggyorsabb



„Vonat érkezik Szob–Prága–Berlin felől. [...] Alig telt el néhány perc, megérkezett a motorkocsiból és két pótkocsiból álló szerelvény, a Hungária expressz. A próbaút jól sikerült. A 100-120 km/h sebességgel közlekedő nemzetközi gyorsmotorvonat percnyi pontossággal tette meg a közel ezer kilométeres utat” – írta a *Magyar Vasutas* 1960. június 2-án az új vasúti szolgáltatás próbaútajáról.

Az 1956-ot követő konszolidáció kulcseleme volt a lakosság életszínvonalának emelése, s ebből a vasút is kivette a részét. A gőzmozdonyok gyártását leállították, az illetékesek immár az utasok kényelmét is szem előtt tartották, és egy addig szőnyeg alá söpört probléma, a zsúfoltság megszüntetése prioritássá lépett elő.

Ennek megfelelően a MÁV 1960-as menetrendje a korábbiakhoz képest sok újítást tartalmazott. Több vonalon új mozdonyok, kényelmesebb kocsik álltak forgalomba. Mindezt elsősorban jelentősebb anyagi ráfordítással lehetett elérni, de sokat segített az eszement teherszállítás racionalizálása, valamint néhány pofonegyszerű intézkedés is. „A Budapest–Pécs között közlekedő esti gyorsvonat menetideje a jelenlegihez képest 45 perccel megrövidül. A távolsági személyvonatok menetidejét több vonalon a megállók számának csökkentésével lényegesen megrövidítik. A budapest–nyíregyházi vonalon 25-45 perccel, a budapest–hegyeshalmi vonalon pedig Budapest és Győr között 45-50 perccel lesz kevesebb a menetidő” – közölte a MÁV, hozzátéve, hogy a balatoni közlekedés javulását a munkaszüneti napokon közlekedtetett, új gyors motorvonatpárokkal képzelik el.

A fal előtt

De az 1960-as intézkedések „koronaékszerének” minden bizonnyal a Hungária expresszt szánták, amely Csehszlovákia, Kelet-Németország és Magyarország közös „gyermeke” volt, ihletője pedig a három évvel korábban létrehozott, Trans-Europ Express (TEE) nyugat-európai vasúttársaságok alkotta

vállalat, ha úgy tetszik, szövetség volt, amely ultramodern motorvonat-szerelvényeket állított forgalomba Nyugat-Európa nagyvárosai között, így gyorsítva fel az eljutást. A szolgáltatást elsősorban üzletembereknek szánták, a szerelvények csak első osztályú kocsikkal közlekedtek.

Kelet-Európa „válasza”, a Hungária expressz is sokkal gyorsabb volt az átlagnál, a vonat Berlinből reggel 7.37 órakor indult és este 22.15-re ért a Nyugati pályaudvarra. Másnap Budapestről reggel 7-kor indult és 21.52-re érkezett Berlinbe. Átlagos sebessége 67 km/h volt, szemben a Balt-Orient expressz 48 km/h átlagával, ami azt jelentette, hogy a Berlinig tartó út majd hat órával lett rövidebb. Az első két menetrendi évben a keletnémet vasút tulajdonában lévő szerelvények közlekedtek, az 1930-as években gyártott Linke-Hofmann SVT 137-es, illetve a Ganz német megrendelésre épült, VT 12.14-es sorozatú szerelvénye, amelynek prototípusa az 1943-ban gyártott, Hargita néven ismeretes motorvonat volt. A fürgé szerelvények mellett sokat jelentett az is, hogy a Hungária jóval kevesebb időt töltött a határállomásokon, ugyanis az útlevél-ellenőrzés is a vonaton történt. 1963-tól már kizárólag Ganz szerelvények – 1966-ig a csehszlovák vasutak tulajdonában lévő M 495.0 sorozat (1965-től M295.0), amely megegyezett a német VT 12.14 sorozattal –, 1967-től pedig a továbbfejlesztett M 298.0 sorozat közlekedett.

„Reggel 7 órakor az ember beül a Nyugati pályaudvaron a kényelmes kocsikba és hipp-hopp megindul a motorvonat, vágat száz kilométeres sebességgel, végigrohan Szlovákia déli részén, egy kicsit kifújja magát Pozsonyban, pár perccel időzik Brnóban, majd száguld tovább az arany Prága felé.



Átrobog sok folyón, behatol fenséges szépségű erdőkbe, besuhan a hegyek közé” – írta a Petőfi Népe tudósítója 1960-ban, nem sokkal a május végi rajt után. Mivel akkoriban egy ilyen álomutazás ideológia nélkül elképzelhetetlen lett volna, érdemes a cikk befejezését is idéznünk. „Még nincs fél tíz, amikor a vonatunk megáll, Berlin közelében vagyunk. Az NDK határőrei ellenőrzik a vonat utasait. A vonatban utazó német munkásfiatalok elmondják nekünk, hogy erre azért van szükség, mivel Nyugat-Berlinben szabadon garázdálkodnak a kémek, diverzánsok, sőt a demokratikus Berlinbe is szabadon átmehetnek. Viszont a hatóságok éppen ezért tartanak Berlin körül határellenőrzéseket, hogy az NDK területére be ne hatolhassanak ezek a kártevő elemek” – írja a szerző, nem is sejtve, hogy egy évvel később a keletnémet vezetés elrendelte, hogy falat építsenek a német fővárosba, így védve a „kártevőktől” az állampolgárait.

„A szépen kivilágított berlini pályaudvarra percnyi pontossággal futott be a derék Hungária expressz. Elfogódottan szálltunk ki a kocsiból, megérkeztünk Berlinbe” – zárul a tudósítás, ami arra utal, hogy a berlini kontrollal eleve számoltak a menetrend készítői.

Eloltják, mennek tovább

Az első években a Hungária expressz sikere a kényelem és a pontosság mellett főleg annak volt köszönhető, hogy kevés nemzetközi vonat volt akkoriban. A komfortfokozat azonban a vasút kommunikációjában különös jelentőséggel bírt. Egészen 1963 nyaráig. Ekkor ugyanis váratlanul cikkek jelentek meg arról, hogy a Hungária öt órát késett. „A MÁV-hoz fordultunk felvilágosításért. A válasz: – Rossz már ez az öreg motor. Egész úton javítani kellett. Gödnél is javították” – számolt be az *Esti Hírlap* 1963. augusztus 5-én, ami azért volt furcsa, mert a legidősebb szerelvény is csak 10 éves volt.

Am ezután úgy tűnt, minden visszazökkent a régi kerékvágásba. Olyannyira, hogy 1966 januárjában, amikor konkrét katasztrófa fenyegette az utasokat, ugyanis a reggeli indulás után Dunakeszi közelében kigyulladt a középső kocsis gázolajtartálya, a vonat nem állt meg Vácig, ahol már várták a tűzoltók. Az eseményről a korabeli beszámolók csak annyit árultak el, hogy ott rövid idő alatt eloltották a tüzet. És miután eloltották, a vonat mehetett is tovább, és a hírek szerint mindössze 20 perc késéssel érkezett a szobi határállomásra. És az utasokat még csak le sem kellett szállítani...

EU-csatlakozás

A Hungária expressz flottáját 1974-ig testesítették meg a Ganz motorvonatok. Májusban bejelentették, hogy a vonalon „az eddigi 300 ülőhelyes, kétrészes motorvonat helyett 588 ülőhelyes, korszerű szerelvénnyel közlekedik”.

A Hungária történetének legnagyobb változását az 1993-as év hozta el, amikor EuroCity járattá léptették elő, és meghosszabbították Hamburgig. Hogy mindez a nagyobb távolságon kívül még mit jelentett, azt 1994-ben a pozsonyi Új Szó munkatársa foglalta össze a legprecízebben: „A fülkébe lépve alig hiszek a szememnek: ragyogó tisztaság fogad, s ez eléggé szokatlan dolog itt Kelet-Közép-Európában. Főleg mert másodosztályon utaztam. [...] A plüssszuaton nyoma sincs piszoknak, az ablak mellett pedig huzatnak. A csomagtartó átlátszó plexiüvegből készült, a formatervezett, félkör alakú asztalka kék-szürke intarziás. [...] A toaletteken nincs nyoma a nálunk közlekedő szerelvények végén szokott bűznek. A mosdóvizet sem fél lábbon egyensúlyozva kell »pedálozni«. [...] Újvárbán felszállnak a határőrök és a vámosok, de ebben a környezetben mintha ők sem lennének annyira marconák. Az ilyen vonatokon talán ez a viselkedés a normális? Én legalábbis úgy éreztem: végre egyszer »európaiul« utazom!”

Legát Tibor



Tőlem, neked, szeretettel

A saját kezűleg készített ajándék nem csak kedves meglepetés. Szeretet, odafigyelés és törődés. Egy olyan gesztus, amely többet mond a szavaknál, kikölkent a rohanásból, az árudömpingből, és nem termel újabb és újabb felesleges tárgyakat, ráadásul fenntartható. Szívvel készül, biztos, hogy egyedi, és nemcsak annak szerez örömet, aki kapja, hanem annak is, aki adja az ötletelés gondolatától az alkotás folyamatán, a csomagoláson és címkézésen át egészen az ajándékozás meghitt pillanatáig. Idén olyan, házilag elkészíthető ajándékokat gyűjtöttünk csokorba, amelyek között mindenki, a rutinos szakácsok és a kezdő amatőrök is megtalálhatják azt, amit boldogan átadnának szeretteiknek a karácsonyfa mellett.



Citromdzsem

Hozzávalók: 1 kg bio- vagy kezeletlen héjú citrom, 3,6 kg cukor, 3 l víz

Elkészítés: A citromokat alaposan megmossuk, a végüket levágjuk, és hosszában negyedeljük a gyümölcsöket. A magokat eltávolítjuk, és hajszálvékonyan felszeleteljük a citromokat. Egy nagy tálba tesszük, hozzáadunk annyi vizet, amennyi éppen ellepi, lefedjük, és állni hagyjuk 1-2 napot úgy, hogy néha lecseréljük rajta a vizet. Erre azért van szükség, hogy a héj keserűségét megszüntessük. Másnap átöntjük a citromokat egy nagyobb lábasba, és közepes lángon hagyjuk felforjni, utána még addig főzzük, amíg a citrom héja meg nem puhul. Ekkor hozzáadjuk a cukrot, és jól összekeverjük. Megvárjuk, amíg a cukor feloldódik, majd az ekkor keletkező habot leszedjük róla. További 20 percig főzzük, és ha szeretnénk, fűszerezhetjük még vaníliával, gyömbérrel vagy szegfűszeggel is. Ha elkészült a dzsem (ezt úgy tudjuk ellenőrizni, hogy egy kis adagot kiszedünk egy tálkába, és ha ráncos lesz a teteje, akkor készen van), még forrón sterilizált üvegekbe töltjük, fejre állítjuk néhány percre, és száraz dunsztba tesszük.

Házi fűszersó

Sonkás-vargányás só

Hozzávalók: 300 g vékonyra szeletelt paraszt- vagy fekete erdei sonka, 80 g szárított vargánya, 750 g finom tengeri só

Elkészítés: Előmelegítjük a sütőt 180 °C-ra, és ropogósra a sütjük a sonkaszeleteket. Ha kész, felitatjuk róla a nedvességet, és félretesszük hűlni. Felkockázzuk, majd aprítógépbe tesszük a szárított gombával és a sóval együtt, és jól összedolgozzuk a gombával. Adagoljuk ki kis üvegekbe!

Vörösboros-rozmaringos só

Hozzávalók: 1 üveg vörösbor, 1/4 csésze rozmaringlevél, 750 g durva tengeri só

Elkészítés: A bort egy vastag aljú lábasba öntjük, és közepes lángon felforraljuk. Ezután alacsonyra vesszük a hőt, és addig főzzük, amíg a bor szirupállagúvá nem válik (kb. 20 perc), majd kihűtjük. Közben a rozmaringleveleket finomra aprítjuk. A sót, a rozmaringot és a bort egy aprítógépbe tesszük, és addig turmixszoljuk, amíg teljesen össze nem áll (a só lila színű lesz). A fűszersót szétterítjük egy sütőpapírral bélelt tepsin, és nagyon alacsony hőmérsékleten (kb. 50 fok) legalább 2 órán át sütjük, amíg a só meg nem szárad. Közben 15-30 percenként átforgatjuk az egészet, hogy ne tapadjon össze. Ha megszáradt, és szükséges, átturmixoljuk még egyszer, majd üvegekbe töltjük.

Sült fokhagymás-chilis só

Hozzávalók: 2 fej fokhagyma, 1/3 csésze chiliszósz, 750 g durva tengeri só

Elkészítés: A sütőt előmelegítjük 200 °C-ra és a fokhagymagerezdeket kb. 30 percig sütjük, amíg meg nem puhulnak, majd félretesszük hűlni. Miután kihültek, kiszedjük a héjukból, és krémesre turmixoljuk. Hozzáadjuk a sót és a chiliszószot, és ezzel is összeturmixoljuk, amíg teljesen össze nem állnak (a só narancssárga színű lesz). A fűszersót szétterítjük egy sütőpapírral bélelt tepsin, és nagyon alacsony hőmérsékleten (kb. 50 fok) legalább 2 órán át sütjük, amíg a só meg nem szárad. Közben 15-30 percenként átforgatjuk az egészet, hogy ne tapadjon össze. Ha megszáradt, és szükséges, átturmixoljuk még egyszer, majd üvegekbe töltjük.



Cukrozott fahéjas magok

Hozzávalók: 10 dkg dióbél, 10 dkg mandula, 10 dkg mogyoró, 10 dkg kesudió, 12 ek. cukor, 2 tk. őrölt fahéj, 4 ek. vaj

Elkészítés: Egy kis lábasban vizet forralunk, majd beledobjuk a magokat 1 percre, azután leszűrjük. A cukrot összekeverjük a fahéjjal egy nagyobb tálban, majd beledobjuk a forró diókat. Alaposan összerázzuk, hogy a fahéjas cukor mindenhol bevonja a diószemeket. A vajat kis lángon megolvasztjuk egy serpenyőben, majd beszórjuk a cukros diókat. Folyamatosan rázogattva addig pirítjuk, amíg a vaj meg nem karamellizálja a cukrot, és világosbarna színe nem lesz. Végül a diókat szétterítjük egy sütőpapírral bélelt tepsin, megvárjuk, amíg teljesen kihűlnek, majd kis üvegekbe csomagoljuk őket.

Sültalma-krémlikőr

Hozzávalók: 7-8 közepes méretű, hámozott, kicsumázott, cikkekre vágott alma, 10-12 ek. barna cukor, 1 egész fahéj apró darabokra törve, 1/2 l vodka, 4 dl tejszín

Elkészítés: Az almaszeleteket sütőpapírral bélelt tepsire sorakoztatjuk, és egyenletesen rászórjuk a barna cukrot, illetve a fahéjat. Előmelegített sütőben 180 °C fokon sütjük kb. fél órán át, amíg szépen megbarnulnak az almák. A sült almát átkanalazzuk egy nagy, tiszta befőttesüvegbe, és ráöntjük a fél liter vodkát. Két-három hétig állni hagyjuk úgy, hogy időnként megrázzogatjuk. Végül leszűrjük, és hozzáadjuk a tejszínt. Alaposan összekeverjük, és áttöltjük szép üvegekbe.



Karácsonyi illatok

Hozzávalók: szárított narancskarikák, egész rúd fahéj, egész csillagánizs, egész szegfűszeg, tüllzacskó, dekorzsinór vagy spárga, folyékony ragasztó

Elkészítés: A hozzávalókat tetszés szerinti arányban, ízlésesen elrendezve elosztjuk el a tüllzacskókban. A csillagánizsból készíthetünk függő dekorációkat. Ehhez a zsinórból kör alakot formázunk és rögzítjük. Körberagasztjuk csillagánizsokkal, végül akasztót készítünk rá.

Csohány Domitilla

Nagy halászlékörkép

Csupán öt alapanyag – hal, víz, só, paprika, hagyma –, és a végeredmény egy igazi gasztronómiai mestermű. A paprikától vöröslő halászlé a Kárpát-medence egyik legismertebb és legkedveltebb hagyományos fogása, egyúttal a karácsonyi vacsorák állandó sztárja is. A kérdés már csak az, hogy melyik változata kerüljön az ünnepi asztalra. Dunai vagy tiszai, közismertebb nevén bajai vagy szegedi? A két halászlé elkészítése és tálalása is jelentősen eltér, sőt a rajongótáborok ellentéte már-már kibékíthetetlennek tűnik, akárcsak Rómeó és Júlia családjai között. Igazságot mi sem tudunk szolgáltatni, de egy biztos, bármelyik változatot készítsük is el szentestére, mindegyik egy csoda lesz.

„A halászlé és a halpaprikás főzése is, fogyasztása is külön nemzeti ügy, amiben országrészek, csárdák és halfőzőmesterek vetélkednek egymással.” Mindez több mint 50 évvel ezelőtt jelent meg a Néprajzi ínyesmesterség című könyvben, ami jól példázza a halászlé megítélését, és a helyzet mit sem változott az évek múlásával. Az azóta már hungarikummá minősített levest mindenhol készítik, de minden régióban máshogy. Létezik dunai, tiszai, balatoni, drávai, komáromi,

paksi, szolnoki, de az örök eldöntendő kérdés mégis Szeged és Baja városának versengése között éleződött ki leginkább, talán azért, mert ennek az ételnek a Dél-Alföldön van a legnagyobb hagyománya, ott a legmagasabb az éves halfogyasztás, és e két elkészítési mód között a legmarkánsabb a különbség. A bajai gyorsan készül, és minden elemét külön tálalják. A szegedit passzírozzák, és egy tálban tálalják puha fehér kenyér kíséretében.

Bajai halászlé

Egyedisége egyértelműen a gyufatészta, amelynek különleges hagyománya van. Több száz évvel ezelőtt a bajai és a környékbeli halászok akár egy hétre is elmentek a Dunára dolgozni, hátrahagyva a családjukat. Magukról kellett gondoskodniuk, ezért a nomád körülményekhez igazodva minél egyszerűbb, de laktató ételeket készítettek, hogy a nehéz fizikai munkát bírják erővel. Otthonról sót, paprikát, hagymát tudtak csak vinni, minden mást a folyó adott számukra. A halászlének társasága is akadt a folyón, hiszen a Dunán őrlő hajómalmok molnáiraival és legényeivel mindennap találkoztak. A munka után nemcsak jót beszélgettek, de együtt készítették el az asznapi betevőt is. Bográcsban főztek, a Duna vizét és halait használták, s a partra vetett uszadékfával tüzeltek. A hajómalmok molnárai pedig, hogy ők is hozzájáruljanak a vacsorához, a gyufatészta biztonságát. Így alakultak ki a hagyományos bajai halászlé elkészítésének alapszabályai. Öt összetevő: hal, víz, paprika, hagyma, só. A tartalmasságot a gyufatészta biztosítja, és fontos feltétel, hogy bográcsban, szabadterén főzzük száraz, gyorsan égő fával. Elődeink nem pocsékolnak, így természetesen a hal minden egyes részét felhasználták.

Recept:

Hozzávalók 8 személyre: 4 kg hal (élő súly), 4 nagy fej vöröshagyma, 4 evőkanál házi őrlt paprika, 1-2 csöves erős vagy cseresznyepaprika, 4,8 l víz, só, 8 adag gyufatészta

Elkészítés: A halat megtisztítjuk, lekaparjuk a pikkelyeket, és megmossuk. Amelyik halon van szűrös uszony, azt levágjuk. Kiszedjük a szilvanyát, a fejből a keserű fogat. Felbontás után beirdaljuk, majd főzés előtt egy órával enyhén besózzuk. A vöröshagymát felaprítjuk, és a hallal együtt beletesszük a bográcsba, majd felöntjük vízzel. (Ha törpeharcsát és belsejéket is főzünk, azt később, csak tíz perc forralás után tesszük a lébe.) Ha felforrt a víz, megszórjuk pirospaprikával, és beletesszük a csípős paprikát. A halászlét keverni nem, csak rázogtatni szabad! Erős tűzön, a forrást követő 30-40 percig főzzük. Közben bő sós vízben kifőzzük a gyufatészta is. Tálaláskor a bográcsból kimerjük a levet egy tálba, a hal húsát és a tésztát külön tányérokra szolgáljuk fel.

Szegedi halászlé

A sűrű, telt ízű szegedi halászlé titka a passzírozás, aminek köszönhetően a hal minden zamata és aromája érződik a levesben. Sokan tartanak ettől a folyamattól, pedig nem kell, sőt előnye, hogy az alaplé akár előző nap is elkészíthető, így karácsonykor már csak bele kell főzni a halhúst. A szegedi halászlé története is régre nyúlik vissza, sok és jóféle hal, sajátos elkészítési mód és bogrács szükséges hozzá, továbbá fontos és elmaradhatatlan kelléke a paprika. A török idők után, de főleg a 18. század második felétől lett a paprika (amelyet még a múlt század elején is „török bors” néven emlegettek) kedvelt étel. Az alaplé elkészítéséhez a kisebb halakat, fejet, farkat, miután megfőtt, „áttörük”, azaz átnyomkodják, passzírozzák egy szűrőn. A lé így besűrűsödik, viszont nem lesz benne semmiféle törmelék. Csak ezután főzik bele a halhúst, majd az elkészült levet ropogós héjú, vastag szelet puha kenyérral és csípős paprikával tálalják.

Recept:

Hozzávalók 4 személyre: 1 kg halcsont, 60 dkg halfej és farok, 60 dkg tisztított pontyhús/-patkó, 60 dkg tisztított harcsa, 40 dkg vöröshagyma, 1 gerezd fokhagyma, só, bors, őrlt paprika, 1-2 db hegyes erős paprika

Elkészítés: A halcsontot, fejet, farkat bográcsba tesszük a felkockázott vöröshagymával, sóval, borssal, fokhagymával. A tetejére őrlt pirospaprikát szórunk, és felöntjük 4 liter vízzel, majd legalább 2-2,5 órán keresztül főzzük. Közben a halfiléket beirdaljuk, kockára daraboljuk, a halpatkókkal együtt sózzuk, és felhasználásig hűtőbe tesszük.

Ha az alaplé elkészült, a csonttal együtt átpasszírozzuk egy tésztaszűrőn, ez fogja tartalmassá tenni az alaplevünket. A sűrű alaplevet újra felforraljuk, és beletesszük a már előkészített halkockákat, és 10 percig főzzük. Amennyiben volt belsejű halakban, akkor azt is hozzáadjuk, főzzük még 10 percet, megkóstoljuk, és ha szükséges, még ízesítjük. Hegyes erős paprikával és friss kenyérral tálaljuk.

Csohány Domitilla

Ünnepre hangolódva

– karácsonyi menüsor

Az év legszebb ünnepén mindenki a tökéletességre törekszik, de gyakran éppen az ellenkezője a jellemző. Rohanás, megfelelési kényszer, idegeskedés, aggodások és viták. Mi lesz, ha nem tetszik neki az ajándék? Mi lesz, ha nem lesz jó a méret? Mi lesz, ha már nem tudjuk beszerezni a hön áhított meglepetést, mert mindenki más is éppen arra vágyott? Pedig az advent időszaka és a karácsonyi készülődés éppen az ellenkezőjéről kellene, hogy szóljon. Az ünnepre hangolódásról, az elcsendesedésről, a meghittségről és az odafigyelésről. Mert mi történik, ha egy kicsit ferde a fa, vagy éppen 24-én eltörik a csúcsdís? Higgyék el, semmi! Az ünnep nem ettől lesz tökéletes, hanem a szívből jövő, őszinte szeretettől. A tökéletes karácsonyi menüsört is kár keresgélni, hiszen mindenkinek más az ízlése, minden családban mások a szokások, és mint tudjuk, még egy halászlé is parázs vitákat generálhat. Mi azért – hagyományainkhoz hűen – megpróbálkozunk a lehetetlennel, és idén is összeállítottunk egy ünnepi menüsört, őszinte szeretettel. Ezúton is boldog ünnepeket kíván a magazin szerkesztősége a MÁV-csoport összes munkavállalójának!

Sültkarfiol-kréMLEVES

Hozzávalók 4 személyre: 80 dkg karfiol, olívaolaj, só, finomra aprított friss rozsmaring, 3 dkg vaj, 1 közepes fej vöröshagyma, 2 dl főzőtejszín, bors, őrölt szerecsendió

Elkészítés: A karfiolt diónyi rózsákra szedjük, egy keverőtálba tesszük, meglocsoljuk néhány evőkanál olívaolajjal, megszórjuk sóval és rozsmaringgal, majd alaposan összeforgatjuk. Sütőpapírral bélelt tepsire borítjuk, és 220 °C-ra előmelegített sütőben 30 perc alatt készre sütjük. Közben egy lábasban összeolvasztjuk a vajat 2 evőkanál olívaolajjal, és megpirítjuk rajta a finomra aprított vöröshagymát. Hozzáadjuk a sült karfiol nagy részét, felöntjük kb. egy liter vízzel, és 10-12 percig főzzük. Borsozzuk, szerecsendióval ízesítsük. Végül botmixerrel összeturmixoljuk, majd hozzáadjuk a tejszínt, és forralunk rajta egyet. A végén borssal és szerecsendióval fűszerezzük. A maradék sült karfiolt a tálaláshoz használjuk fel.



Csokoládés gesztenyerolád

Hozzávalók:

A piskótához: 5 tojás, 10 dkg cukor, 2,5 dkg cukrozatlan kakaópor, fél csomag sütőpor, 10 dkg liszt

A krémhez: 3 dl tej, 5 dkg cukor, 1 cs vaníliás pudingpor, 15 dkg vaj, 15 dkg cukrozott gesztenyemassza, 0,5 dl rum

A csokimázhoz: 10 dkg étcsokoládé

Elkészítés: Először elkészítjük a piskótát. Kettéválasztjuk a tojásokat, a fehérjét a cukorral kemény habbá verjük, majd beleforgatjuk a sárgáját, végül a kakaóporral és sütőporral elegyített lisztet is hozzákeverjük. A tésztát egy kb. 30x30 cm-es, sütőpapírral bélelt tepsire terítjük, és 170 °C-ra előmelegített sütőben 8-10 perc alatt készre sütjük (ne süssük túl, mert akkor kiszárad és a feltekerés-kor eltörhet). 1-2 perc hűlés után, de még melegen feltekerjük, így hagyjuk kihűlni.



A krémhez 2 dl tejet a cukorral felforralunk, majd a maradék 1 dl tejben feloldott vaníliás pudingporral besűrítjük. Kihűtjük, és hozzáadjuk a puha vajat. Robotgéppel habosra keverjük, végül beleforgatjuk a reszelt gesztenyemasszát és a rumot. A kihűlt piskótát kitekerjük, és lehúzzuk róla a sütőpapírt. Megkenjük a krém három-negyedével, és szorosan feltekerjük. A maradék krémet vékonyan a külsejére kenjük. Hűtőbe tesszük legalább 30 percre dermedni. A külső mázhoz a csokoládét vízgőz fölött megolvasztjuk, és bevonjuk vele a roládot.

Csohány Domitilla



„Ha van cél, vezet oda út is”

Lantos János – vagy ahogy futóköri körben ismerik – Sipeki Lantos nógrádsipeki ultrafutó. A MÁV Személyszállítási Zrt. autóbusz-vezetőjeként dolgozik Nógrád régióban. Szabadidejében a lazítást, a kikapcsolódást a futás jelenti. Eleinte hobbiként tekintett a futásra, a sok ülőmunka melletti mozgást fontosnak tartva. Első versenyét 2019 januárjában teljesítette a Zúzmara félmaratonon, Budapesten. Innen indulva számítható „futóélete”, ekkor fogalmazódott meg benne a gondolat: ha van cél, vezet oda út is. Ez ösztönözte az egyre tudatosabb futóedzésekre, a versenyekre való rendszeres felkészülésre.

Azóta több félmaratonon, maratonon és ultratávokon is elindult. Célja mindig a fejlődés, az egyéni rekordok megdöntése, egy-egy versenyen a dobogós helyezés elérése. Az itt szerzett tapasztalatok alapján ma már egyértelmű, hogy a kudarcból is lehet építkezni, és befektetett energia nélkül nem várhatunk el eredményt magunktól.

Céljaim eléréséhez 2024-ben csatlakoztam a MÁV Vasutas Sport Klub futóközösségéhez, és mint az egyesület tagja neveztem a versenyekre. Első megmérettetésem ebben az évben, 2025 áprilisában az UltraBalaton egyéni teljesítése volt, melyet sok szervezés és munka előzött meg.

A 2024-es év UltraBalaton-kudarca után (ahol sérülés miatt a 180. kilométert követően fel kellett adnom a versenyt) az idei évben biztosan akartam menni. Fontos feladat volt a biciklis kísérőcsapat összeállítása, mivel rájuk számíthatok a frissítópontok között, és összességében a 211 km-en minden szükséges kiegészítő teendőben.

Fontos szempont volt, hogy a csapattagoknak legyen rálátása a futásra, legyen némi kondíció is a 24+ órás tekeréshez, és nem utolsósorban szempont, hogy tudjanak biciklizni. Viccesen hangzik, de a több száz futó és biciklis kísérőik között kell szalagmozni, szűkebb-szélesebb kerékpárúton a logisztikát megoldani. Összetett csapatmunka, a pontosság, a kiszámíthatóság, az egymásra figyelés mind-mind fontos tényező, csakúgy, mint a „másik fejével való gondolkodás”. Biciklis kísérők hozzák az energiabevitelhez szükséges kiegészítőket, a váltóruhát/-cipőt, az éjszakai futáshoz a lámpát, az elemet és még megannyi apróságot, amelyek pluszsúlyt jelentenek nekik, a futó-

nak viszont könnyebbség, hogy nem ő cipeli a teljes körön át. Mivel hosszú a 211 km, és a több mint 24 óra alatt bármi megtörténhet (defekt, eső, vihar stb.), felkészültnek kell lenni minden problémára. A MÁV Vasutas Sport Club Futószakosztályának a vezetője, Dóra Tamás, az ő párja, Dóráné Tóth Nikolett és párom, Bozsó Beatrix alkották a tökéletes biciklis kísérőcsapatot. Köszönöm nekik a profi munkát, a lelkes, kitartó segítséget, most már tudom, hogy nagyban hozzájárultak a sikeres célba érkezésemhez – mondta Lantos János, miután regenerálódott az esemény megpróbáltatásaiból.

Így történt: „2025. április 25-én reggel 7.00 órakor rajtoltunk Balatonfüredről, ahol több száz ultrafutó állt a rajtzónában, 5 perc várakozás után elindult a több mint száz biciklis kísérő is a futók után. Az első biciklis kísérőm 3 km után utol is ért, és hozta számomra a fontos frissítő italom. Majd a többiek is gyorsan csatlakoztak. Összeállt a „Lantos 50 team”, minden adott volt egy sikeres UltraBalaton teljesítéséhez. Profi csapatot alkotva, lépésről lépésre, egymásra figyelve haladtunk előre. A biciklis kísérőimnek köszönhetem, hogy ezt a versenyt az adott körülményekhez képest jól sikerült teljesítenem, 27,33 óra alatt a közel 211 km távolságot. A szombat délelőtti órákban értünk célba Balatonfüredre, megkerülve a Balatont.”

További versenyek személyes beszámolója: „Második versenyem az évben Budapesten 2025. szeptember 7-én 8.00 órakor a WizzAir félmaraton volt. Egy cél lebegett előttem: az eddigi legjobb csúcsumat megdönteni. A tudatos felkészülésem és az időjárás tökéletes volt egy új egyéni csúcsteljesítéséhez, melynek eredményeképpen közel 5 perccel sikerült javítanom az eddigi félmaratoni időmet. Új egyéni csúcsum: 1:35:36.



A harmadik versenyem 2025. október 12-én a Spar Maraton volt szintén Budapesten. 9.00 órakor nagyon szeles őszi időben álltam a rajtvonalnál, immár a 6. maratonomon. Az eddigi legjobb maraton eredményemet 2022 októberében Kassán futottam, ezt szerettem volna megdönteni. Újabb sikert értem el, új egyéni csúcsum: 3:37:53.

Az idei év negyedik és egyben utolsó versenye a Biomed tókerülő futás volt. 2025. október 19-én Palotáson 11.00 órakor rajtoltam a 12,6 km-es távra. Erről a versenyről annyit kell tudni, hogy aszfalt és terep váltakozik. Itt is szerettem volna jó időt futni, sikerült 2 percet javítanom, felállhattam a dobogó II. fokára, és új egyéni csúcsum született ezen a távon is: 57:39.

A 2025-ös évben minden eddigi rekordomat sikerült megdöntenem. Célba érkezésemkor tudtam, hogy megérte a sok befektetett munka és idő. Az időeredményeim mutatják az év során elvégzett felkészülés hatékonyságát.”

Mindenkit csak biztatni tudok arra, hogy mozogjon! Legyen az séta, kocogás, futás vagy bármilyen más mozgás, mindegyik az egészségünkre szolgál.

Dóra Tamás

A MÁV VSC – Futó szakosztály elérhetősége: Dóra Tamás vezető, mavvsc.futo@mavcsport.hu

Mire jó a futás?

A futás az egyik legnépszerűbb mozgásforma, amelyhez alig van szükség valamire: egy kényelmes cipőre és egy kis elszántságra. Mégis a hatása jóval nagyobb, mint elsőre gondolnánk. A futás egy olyan sporttevékenység, amely képes átalakítani a testet, felfrissíteni az elmét és egyensúlyba hozni a lelket. Egyszerre nyújt fizikai és mentális feltöltődést.

Fizikai szempontból a futás az egyik leghatékonyabb kardiómozgás. Serkenti a vérkeringést, erősíti a szívet és javítja az állóképességet. Rendszeres végzése segít a testsúlyt kordában tartani

és hozzájárul az anyagcsere gyorsításához is. Kombinálva megfelelő étkezéssel, kellő mennyiségű alvással és légzésünkre való odafigyeléssel az elhízás is elkerülhető, vagy a túlsúly is csökkenthető. A futás emellett erősíti a lábizmokat, a törzs stabilizáló izmait, és hosszú távon még a csontsűrűség növekedéséhez is hozzájárul. A friss levegő, természetben történő mozgás pedig különösen jótékony hatású, hiszen a tüdő kapacitása is javul, és a szervezet oxigénellátása egyre hatékonyabbá válik.

A mentális és lelki előnyök legalább olyan jelentősek, mint a fizikai jótétemények. Futás közben endorfin szabadul fel, amit sokan „boldogsághormonként” emlegetnek, így javul a hangulat és csökken a stressz. Sokan arról számolnak be, hogy a futás után tisztábban gondolkodnak, több energiájuk van, és könnyebben kezelik a mindennapi kihívásokat. A futás közvetve javítja az alvás minőségét is. Önbizalmat is adhat a futás. Amikor valaki eljut az első öt kilométerig, lefutja élete első versenyét, vagy akár csak észreveszi, hogy már nem liheg annyira, mint korábban, az hatalmas lendületet adhat. Minden egyes megtett méter egy apró sikerélmény, amely hosszú távon növeli az önbizalmat és azt az érzést, hogy képesek vagyunk fejlődni. Ez pedig nemcsak a futópályán, hanem az élet más területein is megmutatkozik.

A futás ráadásul közösséget is teremthet. Bár egyedül úzva is kiváló program, sokan szeretnek futócsoporthoz csatlakozni, ahol új ismeretségek születhetnek, és a közös élmények tovább erősíthetik a motivációt. Egy közös hétfői futás a családdal vagy a barátokkal vagy akár egy futóverseny is olyan élményeket adhat, amelyek sokáig emlékeztetések maradnak.



Országos Labdarúgóku

November 15-én (szombaton) immár második alkalommal került sor a MÁV-csoport 2025. évi kispályás labdarúgókupájának döntőjére. A megmérettetésen azok a csapatok vehettek részt, amelyek a korábban megrendezett selejtezőtornákon az első három helyen végeztek. Ez azt jelenti, hogy a vállalatcsoport 9 legjobb csapata indulhatott az országos kupa elhódításáért. Magas színvonalú, parázs küzdelmeket hozó mérkőzéseknek lehettek szemtanúi a megjelent csapatok és az érdeklődők a kupadöntőben, amelyet végül a MÁV SZK nevű csapat nyert meg. Minden csapatnak és kísérőnek köszönjük a részvételét!

- Végeredmény:**
- 1. MÁV SZK
 - 2. Tolnai Bokafogók
 - 3. MOSZ Záhony

Gratulálunk a győztes csapatnak és a helyezetteknek! Bízunk benne, hogy jövőre is találkozhatunk, és focizva tölthetünk együtt jó néhány sportos és kellemes napot.



Madárvarázs

Pihe-puha hó borította a tájat. A gyerekek az állomás mellett boldogan vetették bele magukat a fehér varázslatba, amíg a vonatra várakoztak. Kevés dolog szórakoztatóbb, mint beledőlni a friss hótakaróba. Mások hócsatát vívtak vagy hóangyalokat készítettek. Így volt ez egészen addig, amíg be nem futott az állomásra Csöpi, a V46-os villanymozdony. Itt, ezen az állomáson ugyanis egyértelműen ő volt a legnagyobb kedvenc. Ha megérkezett, a kicsik még a friss hó mámorító élményéről is megfeledkeztek, és nem csak a klasszikus vonalai miatt, amellyel messze kitűnt az áramvonalas, modern motorvonatok közül. Csöpi azért volt különleges, mert amikor a telephelyén tartózkodott, százával szállták meg a madarak. A semmihez sem hasonlítható látványt a gyerekek minden egyes alkalommal csodálattal és tátott szájjal figyelték. Ahogy a galambok, gerlék, verebek, kék cinegék és szencinegék, tengelicek, vörösbegyek, rigók és őszapók szinte ellepték a mozdonyt, a közönség ujjongott, tapsolt, éljenzett, mintha egy előadást néztek volna. Majd előkerültek a telefonok, hogy közös kép készüljön a „Madárvarázslóval”, mert egy idő után már mindenki csak így nevezte Csöpit, akinek tollas barátai ott ültek a motorháztetőjén, a fülkéjén, a sárga korlátain, az ütközőjén, és ha nem közlekedett, még az áramszedőjén is. De nem volt ez mindig így, sőt! Csöpi régebben ki nem állhatta a madarakat, és nemcsak a madarakat, hanem semmilyen élőlényt, de még más mozdonyokat sem bírt elviselni maga körül. Folyton morcos volt és morgott, elégedetlen volt mindennel és mindenkivel, mintha az egész világra haragudott volna. Végül addig-addig zsörtölődött és undokoskodott, hogy egyszer a műhely kisegere is fogta magát, összecsomagolta kevéske holmiját, vállára vette a batyuját, és elköltözött. Barátok nélkül, magányos tengette szürke hétköznapiját. Egy nap azonban minden megváltozott... Fagyos decemberi nap volt, éppen 24-e, amikor Csöpi egy távoli mellékvonalról tartott hazafelé. Ő volt az utolsó járat. Nem sok utas ült már a kocsikban, és mindenki nagyon szeretett volna már hazaérni ünnepelni. Ám hirtelenjében olyan ítéletidő csapott le rájuk, hogy szinte egy pillanat alatt belepte a hó nemcsak a síneket, hanem a mozdonyt is. Minden leállt. A fények kialudtak. A hófúvásban se előre, se hátra nem lehetett menni. Csöpi ott ragadt a semmi közepén... Rádásul sem a központtal, sem a legközelebbi forgalmi irodával nem tudott beszélni. A hó pedig csak esett és esett hatalmas pelyhekben, amit a viharos szél mind a mozdonyra és a pályára röpített. Eközben a telephelyen már javában tartott a karácsony, nagy volt a sürgés-forgás, és mindenki csak a közös ünneplésre koncentrált. Tulajdonképpen senkinek nem tűnt fel, hogy Csöpi hiányzik, azt hitték, csak szokásához híven félrevonult valahová duzzogni. Egyedül Tubi, az állomás kedvenc galambja hiányolta a V46-ost, pedig Csöpi csöppet sem volt kedves vele sem. Állandóan zavarásza őt is és a társait is, folyton rádudált a peronon, de úgy, hogy a frász majd kitörte, sőt azt is napjában többször kifejtette, mennyire utálja a



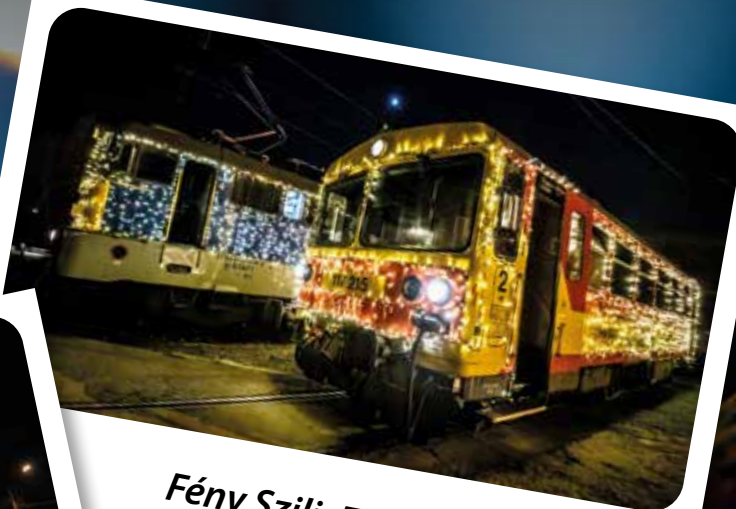
galambokat. Tubi azonban ezt nem vette túlságosan komolyan, és valami miatt mégis a szíven viselte Csöpi sorsát, így – ha nem is voltak barátok – azért mindig szemmel tartotta a villanymozdonyt. Most is feltűnt neki a V46-os hiánya. Körberepülte az egész telephelyet, de sehol sem találta. A cudar idő ellenére elindult, hogy megkeresse a mozdonyt, hiába mondták neki, hogy túl veszélyes ilyen időben elindulni. Tubi minden erejét megfeszítve repült az orkánerejű széllel szemben, szárnyára már szinte jégcsapok nőttek, de nem adta fel, míg végül messze, a nyílt pályán egy furcsa hókupacra nem lelt. Odarepült, ám közelről sem tűnt úgy, hogy az egy mozdony lenne. Megpihent pár percet a hókupac tetején, hangosan turbékolt egy kicsit, hogy ne fázzon annyira, majd megrázta a tollait indulás előtt, amikor hirtelen megmozdult a hókupac teteje. Hamarosan kirajzolódott az áramszedő formája, ahogy Csöpi föl-le mozgatta azt. Tubi rettenetesen megörült: – Tarts ki, Csöpi, hozom a segítséget! – kiáltotta, és már repült is vissza az állomásra, hogy riadóztassa a többieket. Senki nem teke-tóriázott, karácsony ide vagy oda, ha baj van, azonnal segíteni kell. A mentőcsapat Tubival és egy hatalmas hókotróval az élen kis idő elteltével megérkezett a hólepte V46-oshoz, és küzdelmes munka árán, de sikeresen kiszabadították Csöpit a hó fogságából. Azóta Tubi és Csöpi bácsi elválaszthatatlanok – és nem csak ők. A villanymozdony nagyon megszerette a madarakat, rájött, hogy nélkülük mennyivel unalmasabb és sivárabb lenne az élet, hiszen vidám csivitelésükkel, dallamos énekükkel mindenkinek szebbé varázsolják a napját. Csöpi ma már egyáltalán nem zsörtölődik, vidáman jön-megy az állomáson, és büszkén pózol a rajongói előtt, ha le szeretnékné fotózni a barátaival. December 24-én az esti lámpák fénye játékosan csillog a friss hótakarón. Az állomáson már senki sincs, csak a mozdonyok. Az ünnep csendjét csupán egy gyönyörű dallam szakítja félbe. Csöpi madárkórusának karácsonyi éneke azóta a viharos éjszaka óta minden évben messze hallatszik. Boldog karácsonyt mindenkinek!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2026. január 15.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujsag@mavcsoport.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Év végéig több mint 400 új busz áll szolgálatba.**”
A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Paksi-Véner Mónika** olvasónknak!

A MÁV-CSOPORT ÚJ INNOVATÍV PROGRAMOT INDÍTOTT... (FOLYTATÁS AZ ÁBRÁBAN)	1	2	KOPOLTYÚS ÁLLAT	NAV-BEÍZETÉSI FEGYELEM	ZACSKÓBA CSOMAGOLT	KÉS LÉNYEGE	ZSOKÉ	LITER, RÖVIDEN TÖSZÉLI NÖVÉNY	NYÉL PÁROS BETŰ	POLCZ ... NÉHAJ IRONÓ	BELGA AUTÓK JELZÉSE	EURÓPAI SZIGET-LAKÓ	FÁRADNI KEZD!	AMPER, RÖVIDEN ... FÖVEL; BÜSZKÉN	AZ ALPÁR FÉRFINÉV BECÉZÉSE
OSZTRÁK AUTÓK JELZÉSE		TRÓJA MÁSIK NEVE													H
HARC, KÜZDELEM						TEST-RÉSZÜNK FÉL TUCAT					RAKODÓ-EMELVÉNY FEL-BECSÜL				
ILYEN ÁLLAT A RÁK					FEGYVERES Sereg GRAMM				BECÉZETT ATTILA HARMAD-OSZTÁLYÚ				JÉG, NEMETÜL GÉPKOCSI (REGIES)		
NÉZD CSAK!			NYÚLÁNK VERSBEN ÖSSZE-CSENG					IFJÚ JÁMBOR, TOLERÁNS							ZORRO JELE ELLEN-ÉRTÉK
NYAKUNK ELÜLSŐ RÉSZÉ FOSZFOR					A MŰLT IDŐ JELE HEVESEN SÍR		PÉNZ. INTÉZET TÉSZTÁT MEGNYÚJT				NEM IS ELŐTT! TESSÉK, ITT VAN!				
						SAKMÁRA FEL-KESZÍT FÉRFINÉV							A TETE-JÉRE RÁDIUSZ, RÖVIDEN		
HÚST BUNDÁZ A TÁRGY RAGJA		HÓ ELEJI NAP TOLDI SZOLGÁJA							SZERE-LEMISTEN ABAÚJI VÁROSKA						LUXEM-BURGI AUTÓJEL FÉL PONT!
KÁIN ÁLDOZATA RÓMAI 100-AS					RESTAN-CIA, LE-MARADÁS KIS EMESE								AGYÓ, KEDVES! UDVARI BEJÁRAT		
				EGY-HANGÚ FORRADÁS						GAMBRI-NUS ITALIA!	ESZES FRANCIA TERÜLET-MÉRTÉK				
FORTÉLY AZ INDIUM VEGYJELE			BIRKÓZÓ-SPORTUNK JELESE ÜRES SOR												UGYAN, DEHOGY! TAXIBAN VAN!
						GLÉDA HATÁ-ROZOTT NEVELŐ			HABZÓ ITAL A TERMÉKE TONNA						
KÁLIUM BÁJOSAN KÖNNYED	N						BARNÁS-VÖRÖS			REDŐNY-FAJTA					

Utazzunk közösen a fényjárművekkel!



Fény Szili, Fény Bz

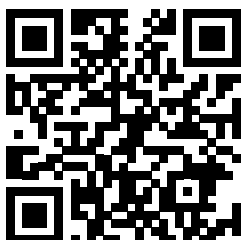


Fény HÉV: Búcsúzik a MIX/A
járműcsalád



Mikulásjárat: Ikarus 280-as
csuklós nosztalgiabusz

Menetrend
és részletek



MÁV  **CSOPORT**

A nemzet közlekedési vállalata