

MÁV CSOPORT

magazin



**10 vállalás, nyári felkészülés,
új SZÉP-kártya-juttatás**

Interjú Hegyi Zsolttal,
a MÁV Zrt. vezérigazgatójával

VEZETŐI INTERJÚ

„Az újabb SZÉP-kártya-juttatás egyszerre köszönet és ösztönzés a munkavállalóknak”
– interjú Hegyi Zsolttal, a MÁV Zrt. vezérigazgatójával

HÍREK

Klímagarancia a nyári főszezonban; 131 darab új busz áll szolgálatba idén nyáron;
VÉDA-kamerarendszer épült ki Siófok-Szabadifürdőnél a vasúti útátjáróban;
Figyelmeztető piktogramok a vasúti átjárós balesetek csökkentéséért a Balaton-parti településeken; Keresőkutyák gyakorlatoztak a fóti buszos járműfenntartási telephelyen;
Jelentkezési lehetőség kispályás labdarúgókupára és horgászversenyre

EGÉSZSÉG PROGRAM

Interjú az Egészség Program megalkotóival; Milyen veszélyek fenyegetik a bőrünket nyáron?

ELVESZETT VASÚTVONALAK

A felhagyott vasútvonalakról szóló cikksorozatunk 5. része

FENNTARTHATÓSÁG

Mit jelent az ESRS, és miért fontos a CSRD szempontjából?

MUNKATÁRSUNK

Kollégáink a nyári szezonról: interjú Gyors Máté Bence diákmunkással és Koncz Gabriella vezető jegyvizsgálóval; Fogadalmat tettek a legifjabb vasutasok, ezúttal velük beszélgettünk

KÉPEKBEN

Különleges járművel bővült a Keleti pályaudvar palettája: a Mercedes-Benz Zagro Unimog

JÁRMŰPARK

Búcsúzik a magyar járműgyártás egyik remekműve

RÓLUNK

Barát vagy ellenség? Testkamerák használata a MÁV-csoportban; Bemutatkozik a MÁV-csoport Kutatás-fejlesztési Igazgatósága

AJÁNLÓ

Nyolcvan éve kezdődött a MÁV újjáépítése – muzeológus kollégánk könyvét mutatjuk be

BÜSZKESÉGÜNK

Példamutató helyzetkezelés a TramTrainen; Vasutas tisztek 45 év után

ANNO

170 éve indult Győrben a vasút

ÉLETMÓD

Szeder, a fekete csemege: kitűnő szedres receptekkel örvendeztetjük meg kollégáinkat

SZABADIDŐ

Kalandozzunk a Volántouristtal ősszel is!; Arképes igazolvánnyal Magyarország vizein; Történelmi év a MÁV Előre Foxconn számára: kupagyőzelem után bajnoki cím

4

8

12

16

18

20

24

26

28

31

32

36

38

40



22 MUNKATÁRSUNK
Fogadalmat tettek a legfiatalabb vasutasok



26
JÁRMŰPARK

Búcsúzik a magyar
járműgyártás egyik
remekműve



40
SZABADIDŐ
Kalandozzunk a
Volántouristtal
ősszel is!

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Benke Máté; **Szerzők:** Benke Máté, Csohány Domitilla, Kavalecz Imre, Komoróczki Marcell, Legát Tibor, Molnár Gergely, Molnár Zsolt, Polonyi Viktor, Pordány Petra, 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



Jegyzet

Nyár derekán járunk, tombol a kánikula. Soha nem látott ősz-szefogással készültünk idén a klímaváltozás következményeivel súlyosbított, akár szélsőséges időjárási viszonyokra. Immár egy zászló alatt dolgoztunk együtt, vasutasok, buszosok, HÉV-esek, közösen és összehangoltan azért, hogy a lehető legjobban felkészüljünk a hőségriadókra és az extrém meleg okozta kihívásokra. Vadonatúj, légkondicionált autóbuszok, korszerű mozdonyok, felújított személykocsik, klímagarancia, mentesítő MÁV-buszok segítik ezen a nyáron azt, hogy a lehető legpontosabban, legkényelmesebben juttassuk el utasainkat a céljukhoz. Vízzel, törölköndővel, fokozott tisztasággal igyekszünk megkönnyíteni számukra a hőség elviselését, és alaposan előkészített, azonnali intézkedési, beavatkozási lehetőségek garantálják, hogy esetleges fennakadás esetén is a lehető legkisebb kényelmetlenséggel és leggyorsabban megoldjuk a helyzetet.

A hőség okozta kihívások azonban nemcsak az utasokat, hanem a kollégáinkat is sújtják. Nehezített pályán kell helytállnia annak a mintegy 15 ezer munkatársunknak, akik közvetlen kapcsolatban állnak az utasokkal, és azoknak is, akik a háttérből segítik szolgáltatásaink minél színvonalasabb megvalósítását.

Budapestről Siófokra és vissza utaztam a napokban a Tópart, illetve a Balaton InterCityn. Nem klímás, csak légjavító kocsiban, de szerencsére éppen egy átmeneti lehűlés enyhítette a nagy meleget. A vonatok pontosan indultak, ám visszafelé egy meghibásodás miatt nem volt első osztályú kocsi. Akiknek oda szolt a helyjegyük, ijedten keresték a megoldást – természetesen senkit nem hagytunk ott Siófokon. Az a segítőkészség, higgadt és készséges tájékoztatás, ahogyan a jegyvizsgáló megnyugtatta őket, és részletesen ismertette velük az utazás és a visszatérítés lehetőségeit, egy coachnak vagy terapeutának is becsületére vált volna. Nagyon büszke voltam rá!

Amíg ilyen kollégák segítik az extrém körülmények elviselését, addig mindent megoldunk ezen a nyáron is. A lényeg: a nagy hőségben is vigyázzunk az utasainkra, egymásra és magunkra is!

Köszönjük kollégáink folyamatos támogatását, amelynek segítségével a MÁV-csoport kommunikációval foglalkozó munkatársai mindig megfelelő tájékoztatást tudnak adni mind az utasainknak, mind a kollégáinknak!

Ujj Zsuzsanna
kommunikációs szakértő
MÁV Személyszállítási Zrt.

„Az újabb SZÉP-kártya-juttatás egyszerre köszönet és ösztönzés a munkavállalóknak”

Interjú Hegyi Zsolttal,
a MÁV Zrt. vezérigazgatójával

A pünkösdi hosszú hétvégén jelentős fennakadásokat okozó váltó-, illetve sorompóhibák is rámutattak arra, milyen nagy szükség van mindazokra az intézkedésekre, amelyekkel a MÁV-csoport a főszezonra készül, hogy idén „haváriaállóbb” legyen a közösségi közlekedés, mint tavaly volt. Hegyi Zsolttal, a vasúttársaság vezérigazgatójával, a MÁV-csoport vezetőjével a 10 vállalást kiegészítő, célzott nyári csomag részleteiről is beszélgettünk.

Mielőtt a nyárra vonatkozó intézkedéscsomagról beszélhénk, hadd kérdezzem a mozdonyflotta-erősítésről, amivel kapcsolatban legutóbb egyenesen úgy fogalmazott, hogy az történelmi jelentőségű. Nem túl nagy szavak ezek?

Nem, mert nagyok az így elérhető eredmények is. Könnyű belátni, hogy miért: a jobb mozdony pontosabban közlekedő vonatokat jelent. A tétel akkor is igaz, ha tudjuk, hogy a menetrendszerőség más tényezőkön is múlik, főként a pálya állapotán. Mindenesetre ezt már az idei számaink is visszaigazolják: ahol az újabb beszerzésű vontatójárműveinkkel továbbítjuk a vonatokat, ott rögtön javulni kezdett a menetrendszerőség. Ennek legalább két egyszerű oka van. Egyfelől a korszerű mozdony megbízhatóbb, azaz ritkábban marad fekvő, másfelől pedig jobban gyorsul, azaz hatékonyabban képes ledolgozni az útközből elszendvedt késést. Épp ezért voltam eltökélt abban, hogy belevágjunk ebbe a programba. Nagy öröm, hogy még rá is tudunk tenni egy lapáttal az eredeti vállalásra, így 2027-re már nem 70, hanem kereken 100 korszerű mozdonyt szerzünk be! Akármilyen nagy szónak is hangzik, tény: egy emberöltő – egészen a nyolcvanas évek – óta ez a MÁV legnagyobb mozdonyflotta-erősítési programja. Érdemi változást várok tőle.

Milyen járművekből áll össze ez a 100 mozdonyos újabb flotta?

Mintegy 70 darab korszerű, mindössze 6-8 éves vagy még fiatalabb villanymozdony érkezik, köztük néhány vadonatúj Vectron is. Ebből kilenc már dolgozik, és épp a Magazin megjelenése táján állnak szolgálatba továbbiak is. Ennek köszönhetően a nyári menetrendben már túlnyomórészt korszerű mozdony vontatja az IC-ket, 2026 végére pedig nemcsak azok élén, hanem az elővárosokban közlekedő, vonatott járatokon is korszerű mozdonyok teljesítenek szolgálatot. A menetrendszerőség javulásán túl nekem személyesen fontos az is, hogy ezek a járművek sokkal jobb munkakörülményeket biztosítanak a mozdonyvezető kollégáink számára. Az újabb villanymozdonyokon felül 15 régebbi – mintegy 20 éves –, de szintén korszerű villanymozdony áll még munkába. Végül, de nem utolsósorban beszerzünk 15 használt német dízelmozdonyt is. Ezekkel kapcsolatban gyakran jelentek meg rosszindulatú csúsztatások a sajtóban vagy a közösségi médiában. Az igaz, hogy ezek a mozdonyok 35-40 évesek, de a kép egészéhez hozzátartozik az is, hogy manapság nemigen lehet új dízelmozdonyt venni Európában, ezek pedig kifejezetten jól karbantartott, erős és megbízható vasak, amelyek ráadásul sokkal öregebb, nemegyszer 60 éves dízeleket váltanak le. Nyugodtan tekinthető tehát minőségi váltásnak ez is.

Még a főszezon előtti, de már nyári időjárású hétvégék – köztük az elhíresült pünkösdi – is megmutatták: az ország ilyenkor alapvetően a balatoni forgalom kiszolgálása, lebonyolítása kapcsán formál véleményt a MÁV-csoport munkájáról. Nem véletlen, hogy a 10 vállalás több pontja is a főszezoni képességeink meg erősítését célozta. Ezekről az előző lapszámban már részletesen beszámoltunk, Ön azonban egy komplex Balaton-csomagot is bejelentett a Lázár miniszter úrral közösen tartott Közlekedésinfón, amelyben a további intézkedések találhatók.

Így van, célzott csomaggal készültünk a nyárra, azon belül a balatoni közlekedésre, amelynek az intézkedései erősítik a 10 vállalás lépéseit. Ilyen például a klímagaranciahoz kapcsolódó, ún. klímaaudit, amelynek keretében előzetesen átvizsgáltuk, és ha kellett, javítottuk az összes jármű klímaberendezését. Ez a tavalyi főszezon előtt sajnos több esetben elmaradt, ezért a klímák nemegyszer pont a legrosszabbkor, a hőhullám csúcán és útközből romlottak el. Ezt idén igyekeztünk megelőzni. Az így felkészített berendezések rendelkezésre állását természetesen igyekszünk fenntartani: éjjel-nappali klímaügyeletet tartunk mind a vasúti, mind az autóbuszos karbantartó egységeinkben. De itt kell említeni azt is, a Déli pályaudvaron a nap 24 órájában energián tartjuk és a saját klímaberendezéseikkel folyamatosan hűtjük a szerelvényeket, hogy már induláskor kellemes hőmérséklet fogadja az utasainkat. Ezzel kapcsolatban ugyanis tavaly szintén sok jogos kritika ért minket.

Lesz-e idén elég és főleg elegendő, jó minőségű jármű a Balatonhoz?

Soha annyi klimatizált férőhelyet nem biztosítottunk még a Budapestre utazók számára, mint amennyit az idén. A 10 vállalás keretében száz, eddig valamilyen okból tárolóvágon vesztglő vasúti kocsit „reaktíváltunk”, ezeknek több mint a fele IC-minőségű. Az idei nyáron így összességében félszázzal több IC-kocsit tudunk fordába tenni. Ennek is köszönhető, hogy a Keszthelyre közlekedő Balaton IC-ken szinte kizárólag klimatizált InterCity-kocsikkal, a Nagykanizsára tartó Tópart IC-ken pedig klimatizált FLIRT motorvonatokkal biztosítjuk az utazást. De nemcsak a fővárosi utazók számára tettük jobba a tóhoz való eljutást. Az idei nyáron egy egyszerű megoldással háromszor annyi ülőhelyet tudunk biztosítani a Pécsről vagy Kaposvárról a Balatonra utazóknak, és kétszer olyan hosszú vonatokat a Győrből a tó irányába utazók számára, miután az év közbeni egyetlen Helikon Inter-Régió helyett a főszezonban két járatot is közlekedtetünk. Ezenkívül az idén nyáron kizárólag klimatizált autóbuszokkal szolgáltatunk a tó partján is.



Ezzel együtt az ország nyáron sem csak a Balatonból áll. Mi a helyzet azokkal, akik a keleti országrészbe utaznának?

A Dél-Alföld irányába is több és jobb szolgáltatást igyekszünk nyújtani, mint tavaly nyáron. Ennek érdekében Budapestről Szegedre minden második járatunkat emeletes KISS motorvonatból állítjuk ki, ami vonatonként 600, naponta közel 10 ezer klimatizált ülőhelyet jelent a Budapest–Kecskemét–Szeged útvonalon.

Budapestről Békéscsabára pedig napközben állítunk ki két vonatot klimatizált FLIRT motorvonatból, de a hagyományos kocsiból kiállított IC-k esetén is garantáljuk, hogy mindig lesz klimatizált InterCity-kocsi a vonatban, így a tavalyi méltatlan helyzetek idén nem ismétlődhetnek meg.

A járműpark megerősítése ugyanakkor nyilván csak szükséges, de önmagában nem elégséges a főszezon szempontjából: a pálya karbantartására, jobb esetben a fejlesztésére is szükség van. Köztudomású, hogy ez a legdrágább és leginkább időigényes feladat, aminek a végrehajtását az uniós források hiánya is hátráltatja. Ezen a téren mit sikerült elérni?

Tény, hogy az igazán nagy horderejű infrastruktúrafejlesztéseket főleg uniós forrásokból terveztük megvalósítani, így ezek –

remélhetőleg csupán átmeneti – kiesése épp a legsérülékenyebb pillanatban érte a magyar kötöttpályás hálózatot, akkor, amikor a legtöbb szakasz már kimerítette a műszaki tartalékait, és lassújelekkel terhelt. A terveink készen állnak az átfogó fejlesztésekhez, de természetesen addig sem várakozunk tétlenül, amíg a stratégiai változásokhoz szükséges pénzek megérkeznek. A lehető leghatékonyabban próbáljuk felhasználni azokat a kisebb összegeket is, amelyek azonnal a rendelkezésünkre állnak. Így mindig olyan pontokon avatkozunk be a pályába, ahol a karbantartásoknak, fejlesztéseknek önmagukon túlmutató hatása – nem csupán pontszerű, de hálózati eredménye – is lehet. Erre példa az észak-balatoni vasútvonalon április és június között végzett pályakarbantartás, amelynek köszönhetően számos lassújelet tudtunk megszüntetni, hogy az idei nyáron már újra az eredeti, 80 km/órás sebességgel közlekedhessenek a vonatok. Ahogy szintén erre példa a déli parti pályakarbantartás, aminek az eredményeképpen Székesfehérvár és Siófok között 100 km/órás sebességgel közlekedhetünk. Csak ez az utóbbi beavatkozás nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a naponta erre közlekedő mintegy 70 személyszállító vonat menetrendje tartható legyen. Az esetleges késések ledolgozásához pedig az a pályás fejlesztés is hozzájárul, amelynek köszönhetően az idei nyártól 160 km/órás sebességgel közlekedhetnek a vonatok Budapest és Székesfehérvár között. Ott lehettem az első járaton, amely már utasokat is szállított. Nagy élmény volt.

A miniszterrel közösen tartott sajtótájékoztatón „bürokráciacsökkentő” lépésekről is említést tett. Mit ért ez alatt?

Két dolgot, kevesebb papírmunkát és egy kicsivel olcsóbb tarifát az utasoknak, méghozzá egy-egy régi és létszerűtlen szabály megváltoztatásával. Az utóbbi elsősorban a Dunántúl északi és nyugati részén közlekedőket érinti, azokat, aki a MÁV és a GYSEV szolgáltatásait is igénybe veszik. A két társaság által üzemeltetett vonalak határát átlépő vonatok esetében ugyanis 150 éve drágább az utazás, mintha ugyanezt a távolságot valaki végig a MÁV hálózatán tenné meg. Ez az a bizonyos „tarifatörés”, amikor a díjszámítás a két vasút határán újratekődik. Ennek július 1-jétől vége! Tehát az utasainknak többé nem jelenthet többletköltséget, ha a Dunántúlon több szolgáltató vasútvonalát is igénybe veszik. Ennek köszönhetően csökkenni fog például a Budapest–Sopron utazás ára is.

„Soha annyi klimatizált férőhelyet nem biztosítottunk még a Budapestről a Balatonra utazók számára, mint amennyit az idén. A 10 vállalás keretében száz, eddig valamilyen okból tárolóvágányon veszteglő vasúti kocsit „reaktíváltunk”, ezeknek több mint a fele IC-minőségű. Az idei nyáron így összességében félszázzal több IC-kocsit tudunk fordába tenni.”

A másik dolog egy adminisztratív könnyebbség: június 1-jétől az életkor igazolására elfogadjuk a diákigazolványt, sőt a diákigazolvány fényképét és másolatát is a legfiatalabb utasainktól, a szülők ugyanis már régóta kérték ezt tőlünk.

Milyen főszezonra számít?

Ugyanolyan erősre, de sokkal stabilabbra, mint tavaly, hiszen fontos „óvintézkedéseket” tettünk annak érdekében, hogy mind az időjárási, mind a műszaki haváriahelyzetekkel szemben ellenállóbb legyen a MÁV-csoport. Ugyanakkor az itt dolgozók munkájával semmilyen előzetes intézkedés nem érhet fel: mindenki teljesítményére, együttműködésére és összjátékára szükség lesz ahhoz, hogy a szűkös erőforrásokból kihozhassuk a legtöbbet. Tudom, hogy a ránk irányuló közfigyelem, illetve a szakmaiként tálalt, de gyakran személyes vagy politikai szándékból megfogalmazott támadások ebben nem nagyon segítenek, mégis arra kérek mindenkit, hogy igyekezzen függetleníteni magát ezektől. Ha mindenki arra törekszik, hogy a maga területén megtegye, ami lehetséges, akkor meggyőződésem, hogy az idei főszezont az utasok meglegedésére tudjuk lezárni. Épp ezért talán egyszerre értelmezhető köszönetként és ösztönzésként is az a 100 ezer forintos SZÉP-kártya juttatás, amelyet az érdekképviselők kezdeményeztek, és amely kezdeményezést magam is felkaroltam. Miniszter úr jóváhagyásának köszönhetően ennek a többletjuttatásnak az első része, 50 ezer forint már júniusban megérkezett a munkavállalók számlájára.

MÁV Kommunikáció





„A klimatizált fedélzet többé nem csupán szerencse dolga!” mottóval június 21-től teljes üzemre kapcsolt a klímagarancia programunk. A nyári főszezonban Magyarország minden, közösségi közlekedéssel elérhető településére legalább napi egyszeri klímás eljutási lehetőséget garantálunk.

Az ország legfontosabb vasútvonalain – nem csak Budapest elővárosaiban – jellemzően klímás vonatok fognak közlekedni, valamint a mellékvonalak többségén is lesz klímás eljutási lehetőség, különösen a legmagasabb közép-hőmérsékletű Dél-Alföldön. 12 vonalon vagy vonalszakaszon pedig napi egy pár klímás erősítő autóbuszjárat is fog közlekedni, hogy azon településekre is legyen klímás eljutás, amelyek másként nem lennének ilyen járatokkal megközelíthetők. E buszjáratok azonban nem vonatok helyett, hanem azokat klímás eljutás szempontjából kiegészítve, a vasúti menetrendet sűrítve fognak közlekedni. A Volán-járatok Pest vármegyében, a Balaton környékén és a távolsági forgalomban 100%-ban, másutt túlnyomórészt klímásak lesznek. A HÉV-vonalak mentén a párhuzamos Volán-járatok biztosítanak klímás eljutást. Ha egy vasútvonalon valamely zavarhelyzet miatt a napi egyetlen klímás eljutást biztosító szerelvény nem tud közlekedni, akkor helyette klímás pótlóbuszt indítunk. A Klíma-garancia vállalásban a GYSEV is részt vesz.

Ahhoz, hogy minél több viszonylatban klímás járatok közlekedhessenek, mind a vonatok összeállításában, mind a vasúti járművek és autóbuszok allokációjában jelentősebb változások lépnek életbe június 21-től.

A Balaton déli partján át Nagykanizsára közlekedő Tópart IC-k, valamint néhány pár Békés IC klímás FLIRT motorvonatból lesz kiállítva. Szeged felé kétóránként a Napfény IC-k helyett KISS motorvonatok fognak közlekedni Alföld expressz néven.

Ezzel hazánk három kiemelt forgalmú távolsági vonalán többszörösére nő nyáron a klímás ülőhelyek száma. Az így felszabaduló IC-kocsik és a 100 fel-

újított vasúti kocsi lehetőséget adnak arra, hogy hazánk más IC-viszonylatain, valamint a balatoni „átlós” közvetlen vonatokban is a tavalyinál érdemben több klímás kocsi közlekedjen. Néhány IC- és expresszvonat esetében a helyjegyek árai is módosulnak. Azon kocsik, amelyekben csak légjavító berendezés üzemel, az IC-kocsiknál kedvezőbb áron vehetők igénybe, mivel 30-32 fokos külső hőmérséklet felett e járművekben nem garantálható a tökéletes hatásfokú hűtés. Természetesen a klímás vonatok helyett a vágányzárak idején közlekedő pótlóbuszokon is lesz klímaberendezés.

A nyári szezonban a klímás járatokat az utasok számára kereshetővé tesszük.

Minden klímás járatot (vonatokat, buszokat egyaránt) hópihe piktogram jelöl az online felületeinken. A klímás járatokat minden értékesítési csatormánkon meghirdetjük, és a felületeinken elhelyezett „klímacsúszka” segítségével lehet keresni a klímás eljutásokat. Így a MÁV+appon, a régi MÁV+appon, a jegy.mav.hu weboldalon, az EMMA webes és appos felületein, valamint jegykiadó automatáink bármelyikén is kereshetők a klímás eljutások.

A klímakarbantartási folyamatokra a teljes vállalatcsoportban a tavalyinál nagyobb figyelmet fordítunk. Tavasszal minden jármű klíma- vagy légjavító berendezésének átvizsgálása megtörtént, nyáron pedig folyamatos lesz a klímaberendezések karbantartása, a nagyobb vasúti járműjavítóknál és autóbuszos telephelyeken 24 órás klímaszerelői készenléttel. A vonatok előhűtésére is kiemelten ügyelünk, az autóbusz-vezetőket pedig arra motiváljuk és kérjük, hogy mindig megfelelő hőfokon üzemeltessék a klímaberendezéseket.



„A flottánkat vasúton és közúton is erősíteni kell. Ez utóbbiról szól annak az 1000 vadonatúj autóbusznak a beszerzése, amelyből az első 131 már a nyáron szolgálatba áll. Az új magyar buszok a nyári szezonban a Balaton térségében segítik utasaink kényelmes utazását, menetrend szerinti Volán-járatokként találkozhatnak velük” – mondta el Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója a Facebookra feltöltött videójában.

VÉDA-kamerarendszer épült ki Siófok-Szabadifürdőnél a vasúti útátjáróban



Az idei évben – június 15-éig – 26 idegenhibás közúti közlekedési baleset történt vasúti útátjáróban. A 26 balesetből 8 halálos kimenetelű volt, ezekben 8 személy vesztette életét, további 3 esemény személyi sérüléssel végződött. Mindegyik útátjárós baleset a KRESZ be nem tartása miatt következett be, minden esetben a gépkocsivezető figyelmetlensége okozta a tragédiát. A balesetek számának visszaszorítása érdekében a MÁV és az ORFK közös akciótervet dolgozott ki, amelyet a sajtótájékoztatón ismertettek. Hegyi Zsolt MÁV-vezérigazgató az esemény során elmondta: az ORFK-val közösen 6 vasúti átjáróba VÉDA-kamrákat telepítünk, azt remélve, a szankciók elrettentő hatása miatt talán kevesebben kockáztatják meg, hogy áthajtsanak a piros jelzésen. Nem a büntetés a cél, hanem az, hogy életet mentünk.

Figyelmeztető piktogramok a vasúti átjárós balesetek csökkentéséért a Balaton-parti településeken



A MÁV-csoport az Éj haza biztonságban kampány részeként újfajta megoldással hívja fel a gyalogos közlekedők figyelmét a vasúti átjárókban történő áthaladás veszélyeire. Az aszfaltra festett piktogramok a telefon és fülhallgató használat kockázataira figyelmeztetnek bízva abban, hogy ezek az élénk jelzések még a mobiltelefonra meredve is feltűnnek. A kampány a Balaton-parti településeken indult: összesen 43 vasúti átjáró kapott figyelmeztető jelzéseket.

A tervezést és a kivitelezést a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságának munkatársai végezték, ezzel is hozzájárulva a közlekedésbiztonság erősítéséhez.

Keresőkutyák gyakorlatoztak a fóti buszos járműfenntartási telephelyen

Június elsején kutyás személykeresés-gyakorlatot tartott a fóti autóbuszos járműfenntartási telepünkön az EgyüttEB – Községi Kutyaoktatás mantrailinges csapata. Reggel 8 órakor sárga mellényes emberek lepték el a területet, majd hamarosan előkerültek a kutyák is. Mind-mind különböző, fajtára és méretre is: volt köztük amerikai akita, maltipoo, husky, staffordshire terrier, cane corso, illetve többféle keverék kutyus is.

A gyakorlat célja egy eltűnt személy megkeresése volt egy extrém helyszínen. Telepünk adta az extremitásokat a sok bent parkoló, szerelés alatt álló, illetve jövő-menő busszal, a keresési útvonalakat pedig a csapat vezető tréneri jelölték ki a 9. kutyás páros része.

A mantrailing, azaz személykeresés olyan kutyás tevékenység, amelyben a kutya a szaglása segítségével találja meg az eltűnt személyeket. A mantrailing módszerét használják a hivatásos szervek az elkövetők, illetve a civil szervezetek az

eltűnt személyek megkeresésére is. A mantrailinges kutyák képesek bármilyen talajfelületen szagminta alapján követni az eltűnt személy nyomát. A tréning célja ez esetben kifejezetten a telep adta extrém körülmények közötti keresés volt, amelyet a kutyák és felvezetőik tökéletesen hajtottak végre.

A gyakorlat zökkenőmentesen lezajlott, a csapat a visszajelzések alapján nagyon jól érezte magát, és hálásak kollégáinknak a lehetőségért.

Elhunyt Gaskó István, a VDSZSZ alapító tagja

Gaskó István 1954-ben született Sajószentpéteren. 1975-ben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán vasútmérnök, majd a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen közgazdasági diplomát szerzett, később a MÁV-nál helyezkedett el. 1989-ben részt vett a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a VDSZSZ megalapításában, ahol 1990-től vezető tisztséget töltött be. A LIGA Szakszervezet – melynek 1996-tól 2016-ig az elnöke volt – arról írt, hogy Gaskó István a független szakszervezeti mozgalom nagy harcosa volt, aki két szervezeti pozíciója segítségével a munkaharcok aktív formáit valósította meg. Nevéhez fűződik a „TB-mentés”, a vasúti „gördülősztrájk”, számos felpályás útlezáró akció és aláírásgyűjtés, illetve több országos demonstráció szervezése is. A volt szakszervezeti vezetőt június 8-án érte a halál.



Jelentkezés kispályás labdarúgókupára és horgászversenyre



Szeretnénk felhívni kollégáink figyelmét arra, hogy idén is megszervezzük a kispályás labdarúgókupát és egy kétnapos horgászversenyt a vállalatcsoportunk munkavállalói részére.

Terveink szerint selejtező tornákon lehet majd kivívni a lehetőségét annak, hogy a csapatok a MÁV-csoport-focikupa novemberi döntőjébe juthassanak.

Focitorna

A selejtezőket három régióban rendezzük az alábbi ütemezés szerint:

- Nyugati régiós kupa – Király Sportlétesítmény (2025. augusztus 2.)
- Keleti régiós kupa – Szolnoki MÁV FC (2025. augusztus 16.)
- Budapesti selejtező – Mérnök utcai sporttelep (2025. szeptember 20.)

A csapatok 5+1 játérendszerű amatőr versenyen mérhetik össze a tudásukat. A csapatlétszám minimum 6 fő, 5 mezőnyjátékos és egy kapus. Ehhez maximum 10 emberből lehet csapatot összeállítani.



Horgászverseny (2 napos)

Sátrazási lehetőség saját sátorral minden csapatnak biztosított.

Helyszín: Maconkai-víztározó

Időpont: 2025. október 4–5.

Csapatlétszám: egy csapat maximum 3 főből állhat, egyszerre 2 fő horgászhat egy-egy bottal.

Ellátás: 1. nap: ebéd, vacsora; 2. nap: reggeli, ebéd

Maximum 40 csapat jelentkezését tudjuk fogadni jelentkezési sorrendben.

A megmérettetésen kizárólag a MÁV-csoport munkavállalói vehetnek részt.

Jelentkezni az alábbi űrlap kitöltésével lehet:

A versenykiírást és a további részleteket a későbbiekben tesszük közzé.





Válaszok első kézből – interjú az Egészség Program megalkotóival

A MÁV-csoport Magazin utóbbi számain vagy a hírleveleinket figyelemmel követők többször találkozhattak az Egészség Program fogalmával, amely nem csupán egyszeri olvasmányt, hanem valódi lehetőséget kínál mindazoknak, akik eltökéltek az egészségük megőrzésében. A program ehhez bőséges ismeretanyagot és számunkra elérhető egészségügyi szolgáltatásokat is egybegyűjt, illetve kísérletet tesz arra, hogy játékokkal, kihívásokkal, ajándékokkal ösztönözze az érdeklődőket. Legújabb interjúnkban a program megalkotóit kérdeztük a vállalat kínálta – az egészség megőrzését célzó – lehetőségekről. Móricz Judittal, a MÁV Zrt. korábbi HR-főigazgatójával és Frei Kitti humánpolitikai szakértővel Benke Máté beszélgetett.

Van valamilyen nagy hatású, személyes felismerésed azzal kapcsolatban, hogy a szűrés életet menthet? Esetleg olyan, amely rávilágít, hogy az életmód gyökeres megváltoztatásával vissza lehet fordítani a szervezetben egy – már megindult – káros folyamatot?

F. K.: Nekem több olyan élményem is van, amely megmutatta: ha nem megyek szűrővizsgálatra, abból nagyobb baj lehet.
M. J.: Nekem nincs ilyen meghatározó élményem, de fontosnak tartom a saját és a környezetemben élők egészségét, így amikor

jött az Egészség Program mint lehetőség, akkor megszólítva éreztem magamat.

Az Egészség Program egyik legfontosabb eleme az az elsőbbségi ellátás, amelyet kollégáink és családtagjaik a Vasútegészségügy szakrendelői hálózatában élvezhetnek. Mi a dolguk, ha orvosi segítséget szeretnének igénybe venni?

M. J.: Legelőször is be kell jelentkezniük a betegfelvételnél, ahol meg fogják kérdezni, hogy a páciens MÁV-csoportos munkavállaló-e.

Ha igen, rögtön a vállalatnak előre lefoglalt időpontok közül választ majd az asszisztens, így a lehető legkorábban juthat a kollégánk a problémájának megfelelő szakorvoshoz. Ezzel kikerülheti a különböző magánegészségügyi központokat és a lakóhelye szerinti illetékes állami intézményeket.

Probléma esetén mennyi idő alatt juthat szakorvoshoz egy MÁV-csoportos munkavállaló?

F. K.: Jelenleg az átlagos várakozási idő 13 nap, 36 szakrendelésből 8-nál pedig több mint 20 nap. Maximum tehát egy hónap, de a tapasztalatok szerint – ahol lehet – egy héten belül orvoshoz jut minden kolléga.

Számos menüpont és lehetőség érhető el az Egészség Program felületén, nyilvánvaló, hogy ezek mindegyikét csak a legkíváncsiabbak nyitják meg. Emiatt azt gondolom, nektek is priorizálni kell: mik azok a legfőbb üzenetek, amelyeket minden munkavállalónak tudnia kellene?

F. K.: A program kapcsán az, hogy vannak állandó elemei, tehát ha valaki az egészség témakörében szeretné bővíteni az ismereteit, akkor ehhez talál podcastet, cikket, információkat, lehetőségeket. De vannak változó elemek is, például aktuális kihívások és játékok. A nyerelemények is megemlíthetők: a jelenleg is futó játékokkal értékes sportszervásárlási utalványokat vagy MÁV-os ajándéksomagokat szerezhetnek a kollégáink.

M. J.: Én azt gondolom, hogy elsősorban a vasútegészségügyi központok létre, illetve feladataira szükséges ráirányítanunk a figyelmet, hiszen nemcsak a munkakörhöz kapcsolódó orvosi vizsgálatokat végzik, hanem országos lefedettségű szakrendelői hálózatot is üzemeltetnek – előnyben részesítve a MÁV-csoportos munkavállalókat. Ezenkívül kiemelném az Egészség-lottót, amelyre bármelyik kollégánk nevezhet, pecsétet gyűjteni pedig a szűrővizsgálatokon kívül is könnyedén lehet. Számos sportprogramon, veradáson és a júliálisok bizonyos eseményein jó, ha nálunk van a pontgyűjtő szelvényünk.

Tapasztalat, hogy a munkavállalók viszonylag kis százalékát lehet mozgósítani ehhez hasonló kezdeményezésekkel. Ha ti eltökéltétek, hogy olyan program fűződjék a nevetekhez, amely nemcsak van, de működik is, akkor milyen – a szokásostól eltérő – akciókat tudtok még elképzelni a dolgozók megszólítására?

M. J.: Kitti nagyon sokat foglalkozott külföldi és hazai cégek benchmarkelemzésével, de személyesen is felkerestünk több nagyvállalatot, például a MOL-t vagy a Telekomot. Azt kell, hogy mondjam, nincs szegyenkeznivalónk, néhány elemet leszámítva hozzájuk hasonló lehetőségeket kínálunk. Viszont a problematikák is nagyon hasonló: nehéz elérni és aktivitásra bírni a munkavállalókat. Szerintem ez nem vasutas, hanem magyar sajátosság, így jogos a kérdésed, ezen még dolgoznunk kell. Erre találtuk ki az „egészségnagyköveti” szerepkört, ami annyit jelent, hogy olyan munkavállalókat vonunk be a programba, akik a területeken dolgoznak, és a kapcsolati hálójuk révén képesek eljuttatni számos kollégánkhoz a legfőbb üzeneteinket. Az ő előnyük helyzeti is: látják, hogy milyen problémákkal küzdenek, milyen kérdésekre várnak választ legfőképpen az irodák világától távol eső dolgozóink. Így mi akár célirányos programokat is létre tudunk majd hozni. A tartalmak kialakításánál igyekeznünk a mostani trendeket is figyelembe venni, például rövid videóüzenetek formájában adni át az információt. Ezzel párhuzamosan megszólaltatjuk a VNK orvosait is, ők cikkeken és videókon keresztül nyújtanak majd tematikus tájékoztatás – most éppen a napégés veszélyeiről.

Mi a MÁV-csoportos Egészség Program legnagyobb vívmánya?

M. J.: Szerintem az, hogy létrejött. Ahogy alakítottuk a programot, és összegyűjtöttük az információkat, azt láttuk, hogy sok mindent biztosítunk a munkavállalóknak, csak rendszerezetlenül. Na ez az, ami most megváltozott – minden egy helyre került. A program egyébként Dányi Gábor gazdasági vezérigazgató-helyettes úr nevéhez fűződik, az általa kiemeltként megjelölt hét HR-stratégiai témakör egyike ez. Amikor felmerült mint feladat, Kittivel rögtön elmerültünk a megalkotásában. Azt hiszem, jó úton haladunk, szerintem nagy lépés, hogy kiemelten foglalkozik a vállalatcsoport az egészséggel.

Benke Máté

Egészséglottó

Gyere, és játssz velünk az egészségedért és az értékes nyereményekért!



MILYEN VESZÉLYEK FENYEGETIK A BŐRÜNKET NYÁRON?

A bőrünk a legnagyobb szervünk, melynek állapotát számos külső és belső tényező befolyásolja. A napfény és a meleg mellett a rovarok csípésének is megnő az esélye szabadtéri programjaink során, ezek pedig számos panaszt, betegséget okozhatnak. Cikkünkben körbejárjuk, hogy a napégésen túl még milyen káros hatások érhetik a bőrünket nyáron.

A nap által kibocsátott sugarak látható fényt, nem látható melegítő sugarakat és UV-sugarakat tartalmaznak. Az UV-sugarak 3 tartományba oszthatók: az UV C sugarak 90%-a nem éri el a földet, a légkör ózonrétegében elnyelődnek. A földet elérő sugarak felelősek a különböző biológiai hatásokért, mert ezek találkoznak a bőrünkkel. Ilyen az UV A sugarak nagy része és az UV B sugarak kisebb hányada. A napfény hatása lehet pozitív – ilyen például a jó közérzet, a jó hangulat, a D-vitamin-előállítás –, de lehet negatív is, például öregedő bőr, pigment-foltok, bőrdaganatok – köztük a melanoma – vagy a gyengülő immunállapot. Az UV A sugarak felelősek a bőr idő előtti öregedéséért, a ráncok megjelenéséért, míg az UV B sugarak a leégésért és a bőr barnulásáért. Mindkettő növeli viszont a bőrrák kialakulásának kockázatát.

Napozás és a fényvédők

A fényvédők használatával e káros hatások kivédése a cél. A fényvédők faktorszám (SPF) azt mutatja, hogy mennyivel tovább tart a védelem – minél magasabb, annál hosszabban, de fontos még, hogy a készítmény vízálló-e, és véd-e az UV B mellett az UV A sugarak ellen is.

A napozás szabályai:

- 11 és 15 óra között kerülni kell a napot az UV B miatt,
- a fényvédőt fél órával hamarabb kell felkenni, és 2-3 óránként meg kell ismételni,
- a napozás időtartamát fokozatosan lehet emelni,
- a fényérzékenységet kiváltó gyógyszerek mellett kerülni kell a napot.

Ha sok anyajegyünk van, vagy a családban előfordult bőrrák, illetve ha nagyon fehér a bőrünk, még fokozottabban be kell tartanunk a szabályokat a kóros elváltozások megelőzése érdekében.

A fényvédő szerek alkalmazása mellett használjunk kalapot, napszemüveget, viseljünk könnyű, minél nagyobb testfelületet fedő ruházatot, legyünk eleget árnyékban! Különösen a gyerekek napvédelmére figyeljünk, hisz az ő bőrük sokkal vékonyabb és kevésbé ellenálló a felnőttéhez képest. Ha mindezek ellenére elég a bőrünk, a hűsítő krémek használata mellett bő folyadékbevitelre, esetleg gyógyszeres kezelésre (viszketéscsillapító, gyulladáscsökkentő) is szükségünk lehet.



Az anyajegyek keletkezésében a genetikai tényezők mellett fontos szerep jut a környezeti hatásoknak, elsősorban a bőrt érő UV-sugárzásnak a napfény vagy a szolárium által. Minél több UV-sugárzás éri a bőrünket, annál gyakoribb, hogy új anyajegyek tűnnek fel, illetve a korábbiak megváltoznak. Javasolt az évenkénti anyajegyszűrés, kivéve, ha rizikócsoporthoz tartozik valaki (például fehér bőr, sok anyajegy, családban bőrdaganat, melanoma előfordulása), akkor akár 3-6 havonta szükséges a vizsgálat.

Az ABCDE szabály alkalmazásával szabad szemmel is észlelhetők az elváltozások. Otthon is alkalmazható.

- A mint asszimmetria – Változott-e az anyajegy alakja, szabálytalan-e?
- B mint border – A határ elmosódott, vagy élesen elkülönül a környezetétől.
- C mint color – Homogén színezetű, vagy különböző színeket (barna, fekete, piros) mutat.
- D mint diameter – 6 mm átmérő felett nagyobb a melanoma kockázata.
- E mint evolving – Történt-e időbeni változás (szín, méret, felszíni)?

Rovarcsípések

Az esetek többségében ezek nem okoznak különösebb gondot, a helyükön bőrpír, duzzanat lép fel viszketés, fájdalom kíséretében. A panaszok, tünetek néhány nap alatt elmúlnak. Gond akkor van, ha vakarást követően a bőr befertőződik, a rovar betegséget terjeszt, illetve ha valaki allergiás az adott csípésre.

Melyek a leggyakoribb csípések, hogyan azonosíthatjuk be okozójukat?

- Szúnyogcsípés: helye piros és duzzadt lesz, szörnyen viszket.
- Bolhacsípés: fájdalmas, és a viszketés is rosszabb, általában a lábakat, bokakörnyéket érintik. Egy bolha számtalanszor megcsíphet.
- Bögölycsípés: a helyén először egy kicsi piros folt jelenik meg, majd elkezd bedagadni, viszketni.
- Kullancscsípés: a helyén vörös folt, kis göbcsé marad, amely napokig viszketéssel jár. Ha növekvő, kokárdaszerű vörös folt jelenik meg, orvoshoz kell fordulni.
- Ágyipoloska-csípés: jellegzetes cikcakkos mintát hagy maga után. Általában reggel vesszük észre.
- Méhcsípés: körülötte vörössé, duzzadtá válik a bőr, kis idő után viszketget is. A fullánkot el kell távolítani. Az első napon a duzzanat növekszik, a fájdalom hullámokban jelentkezik.
- Darázscsípés: a méhekkal ellentétben a darázs többször is csíphet, a csípése erős viszketéssel, duzzadással és a terület bevörösődésével jár. Komoly allergiás reakciót válthat ki.

A legtöbb rovarcsípés esetén érdemes a területet lemosni, a méhfullánkot, kullancsot mihamarabb eltávolítani, ezután viszketéscsillapító krémmel kenni, esetleg jegelni. Kínzó viszketés esetén antihisztamint (allergia elleni tablettát) javasolt szedni. Amennyiben a vakarást követően befertőződik terület, antibiotikum szedésére, illetve helyi fertőtlenítő kezelésre is szükség lehet. Ha a csípést követően a helyi reakció mellett általános panaszok (légszomj, hányinger, általános rossz közérzet) jelentkeznek, melyek allergiás reakcióra utalhatnak, azonnal orvoshoz kell fordulni.

Aki tudja, hogy allergiás a méh- vagy darázscsípésre, EPIPEM injekciót tartson magánál, életet menthet!

Ha trópusi országban történt a nyaralás, és ott ért bennünket a rovarcsípés, amelyet követően 2-3 héttel megfázásos tünetek jelentkeznek, érdemes orvoshoz fordulni egy esetleges fertőzés diagnosztizálása és kezelése érdekében.

Medúzacsípések

A medúzacsípések többsége igen fájdalmas, ám az esetek többségében a tünetek rövid időn belül enyhülnek, és nem járnak maradandó károsodással. Súlyosabb reakciók esetén a medúzacsípés sürgősségi ellátást igényel!

Medúzacsípés elszívódása esetén fontos tudni, hogy a medúza soha nem csípi meg támadó céllal az embert, de véletlen találkozás során önvédelmi reflexként a csápjaival fájdalmas mérgeanyaggal próbál védekezni. A medúzák csápjaiban csalánsejtek találhatók. Egyetlen csáp több ezer csalánsejtet tartalmazhat. Ezek – a kiváltó inger hatására – a másodperc töredéke alatt mérgeanyagot juttatnak a bőr alá, amely idővel bekerül a véráramba is. Ezek a sejtstruktúrák még akkor is működnek, ha a csáp már elvált a medúzáról, vagy az állat elpusztult.

A csípés súlyossága függ a medúza fajtájától, a megcsípett ember életkorától (idősek, gyerekek esetén súlyosabb a reakció), az érintett testrésztől és a bőrfelület nagyságától. Enyhe esetben a medúzacsípés tünetei: kiütésszerű bőrelváltozás piros, lilás vagy barnás elszíneződéssel, enyhe fájdalom, viszketés, égő vagy lüktető érzés. Súlyosabb esetben a bőr felhólyagosodása, zsibbadás vagy bizsergő érzés, nehézlégzés, mellkasi fájdalom, izomgörcs, hányinger vagy hányás, nyelési nehézség, fokozott izzadás jelentkezhet. A nehézlégzés életveszélyes állapot, a medúzacsípés kezeletlen esetben kómához vagy halálhoz is vezethet, ezért ilyen esetben azonnal hívni kell a mentőket, vagy a beteget a legközelebbi sürgősségi osztályra kell vinni.

A magyar turisták által leggyakrabban látogatott tengerekben, a Földközi-tengerben és az Adriai-tengerben élő medúzafajok csípése jelentős fájdalommal jár, azonban csak a legritkább esetben életveszélyes. A medúzacsípés ellátása: mielőbb el kell hagyni a vizet, sós vízzel kell lemosni a bőrt (nem édessel!), csípéssel vagy törölközővel el kell távolítani a csápokat, jegelni, hűsítő krémmel bekenni. Amennyiben orvoshoz fordulunk, hatásosabb fájdalomcsillapítók, antihisztaminok és kortikoszteroid gyógyszerek állnak rendelkezésre a panaszok enyhítésére.

A legtöbb medúza csípése néhány órán belül javulást mutat, de bizonyos esetekben akár hetekig tartó kiütésekhez vezethet. A kiütés eltűnése után maradandó heg keletkezhet a medúzacsípés helyén.

ELVESZETT VASÚTVONALAK 5. RÉSZ



A celldömölki vicinális első és egyben utolsó méterét balra

A felhagyott vasútvonalakról szóló könyvet a MÁV-csoport Magazin előző számaiban mutattuk be az olvasóinknak. A szerző, Polonyi Viktor célja, hogy az egykor korszerű és nagy megbecsülésnek örvendő vasúti közlekedésnek méltó emléket állítson, és a helyi érdekű vasutak történeteinek át megismertesse az olvasóval az egykori hálózat jelentőségét, annak mai lenyomatát, ránk maradt hagyatékát és következményét. Sorozatunk ötödik, egyben utolsó részét olvashatják.

A kötet kiemelten foglalkozik az elmúlt évtizedekben felhagyott, megszüntetett vagy forgalomszüneteltetett vasútvonalak jelen helyzetével, így a saját tervezésű térképekkel és archív felvételekkel gazdagított történeti részek értékes aktuális képanyaggal, valamint drónfotókkal egészülnek ki. A jelen állapotot feltáró fényképek mellett rövid szöveges összefoglalók egy képzeletbeli vonalbejárásra invitálják az olvasót, és megállóról megállóra, állomásról állomásra végigkalauzolják az egykori vasútvonal mentén. A rövid leírások mellett kisebb táblázatok is helyet kaptak, ezek számos hasznos információval, adattal gazdagítják az adott állomás/megállóhely megismerését. Az egyik ilyen adat a településközponttól való távolság, amely sok esetben rámutat a csökkenő utasszám és ezzel együtt a bezárás egyik okára. A látványos drónfelvételek csaknem 250 fotóval egészülnek ki, melyek az egyes szolgálati helyek (egykori rakodóállomások, megálló-rakodóhelyek, megállóhelyek) mai pillanatképét örökítik meg.

A fényképek többsége az állomási környezet bemutatásán túl egy-egy izgalmas – akár építészeti vagy vasúttörténeti jelentőséggel bíró – részletet is kiemel, így számos érdekességre vagy elfeledett tényre is fény derül. Jelen részben a Pusztacsalád–Fertőszentmiklós vonalszakasz aktuális állapota kerül bemutatásra.

Az első kötet utánnyomását ősszel tervezi a szerző, így a nagy népszerűségnek örvendő monográfia újra elérhető lesz az érdeklődők számára. A sorozat 2. kötetének előkészítése is hamarosan megkezdődik, így a Dél-Dunántúl (és a horvát határvidék) megszűnt vasútvonalait magába foglaló könyv tervezetten 2026 karácsonyáig fog elkészülni.

Pusztacsalád

Az egykori vaspályának és a felvételi épületnek hült helye, a néhai funkcióról az utcánév és a vasúti töltés mellett lévő – vélhetően – őrház tanúskodik. A hajdani kétvágányos megálló-rakodóhely vasúti épületei közül a sínparóktól legtávolabbi élte túl az ezredfordulót, az őrház és a rakodófunkcióhoz kapcsolódó építmények sorsa a peron mellett futó vágányokkal egyezett meg. A megmaradt épületet jelenleg is lakják.

Csapod

A község déli csücskében található egykori vasútállomás III. osztályú HÉV-típusú épülete a beszédes Vasút utcából tárul fel. Az állomásépületet jelenleg festőműhelyként hasznosítják, a tulajdonosnak pedig a vonal egyik legszebb állapotban fennmaradt indóházát köszönhetjük. A vasút felőli homlokzata az árnyas gesztenyefák által nagyrészt takarásban van. Az egykori vágányok helye valamelyest kiolvasható a töltés geometriájából, de egyes, a vasútüzemhez nélkülözhetetlen elemek maradványai is fellelhetők néhol.

Fertőszentmiklós alsó

A korábban Fertőszentmiklós megállóhelyként ismert szolgálati hely a vasútvonal megnyitása után szűk egy évvel fogadta első utasait. A megállóhely emlékét, ha más nem is, a szabvány vasúti betonkerítés még a mai napig őrzi, így nem lehet eltéveszteni az egykori szolgálati hely pozícióját. Érdeklőség, hogy – szemben más településekkel – itt nem utal az egykori vasútra az utcaelnevezés. A megállóhely környezetében az egykori vasúti pálya a forgalmas 85. számú főutat szintben keresztezte.

Fertőszentmiklós

Előbb Eszterháza, majd Fertőszentmiklós-Eszterháza néven üzemelő szolgálati hely a Győr–Sopron–Ebenfurt vasútvonal egyik közbelső állomása az Eszterházy-uradalom központjának szomszédságában. A Fertővidéki HÉV másik, Nezsider felé kiágazó vonala is itt csatlakozik be az ebenfurti fővonalba, de a Fertő tó partja mentén közlekedő vonatok számára ez már a végállomási pozíciót jelöli. A Fertőszentmiklós–Pomogy–Nezsider(–Parndorf–Bécs [Wien Hauptbahnhof]) viszonylaton – hazánkban utolsó vidéki helyi érdekű vasútként – a Fertővidéki Helyi érdekű Vasút (FHÉV) tulajdonosi jogköre alatt a GYSEV szolgáltatja a kötőpályás közösségi közlekedést, amely Pomogyig belföldi tarifával vehető igénybe. Az Árpád utcai családi házas telkek végéig a Celldömölk felé vezető sín-párnák hamar nyoma vész, néhány száz méter után végleg megszűnnek. A városban belül az Ikva folyó, illetve annak egyik mellékága felett találkozhatunk még a vasút mementójával. Az Ikva felett átívelő hidat felújították, így kiváló műszaki állapotnak örvend, még a vaskorlátot is lemázolták, hogy megmentsék a korróziótól. A hídról Fertőszentmiklós alsó megállóhely felé tekintve a vasút nyomvonala tovább követhető, töltésalapját jelenleg egy városban belüli kerékpárút aszfaltsávjá borítja.

Polonyi Viktor



Fertőszentmiklós határában, a családi övezetektől pár méterre az egykori vashíd szerkezete tárul fel

ELVESZETT VASÚTVONALAK



Csapod állomás épületét jelenleg festészeti műhelyként hasznosítják



Pusztacsalád felvételi épülete nem maradt fenn, a képen az állomási őrház látható, melyet jelenleg is laknak

Mit jelent az ESRS, és miért fontos a CSRD szempontjából?

A májusi számban már röviden érintettük az ESRS-sztenderdeket, amelyeket most részletesebben is kifejtünk. Mielőtt mélyebben belemerülnénk az ESRS részleteibe, a tárgyalt fenntarthatósági témákat megfelelő kontextusba helyezzük. Olvasóinktól előre is elnézést kérünk, hogy rengeteg, ismeretlen és idegen nyelvből átvett mozaiksózt használunk, de sajnos ez elengedhetetlen a teljesebb kép kialakításához. (Nem véletlenül indult meg egy jogi szabályozási folyamat az Európai Bizottságon belül annak érdekében, hogy egyszerűbbé és kezelhetőbbé tegye a fenntarthatósági témakörök keretrendszeit. Ez az úgynevezett Omnibus projekt.) De térjünk vissza a jelen környezetünkbe!

Az EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group = Európai Pénzügyi Jelentéselőkészítő Tanács) felelős az ESRS (European Sustainability Reporting Standards = Európai fenntarthatósági beszámolási szabványok) kidolgozásáért, amelyek az EU-direktívában rögzített CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive = Vállalati fenntarthatósági jelentéstételi irányelv) megvalósításához szükségesek. A CSRD a vállalatok fenntarthatósági jelentéstételi kötelezettségeit szabályozza, míg az EU Bizottság irányítja e szabályozások kidolgozását és alkalmazását az uniós piacon. Ezenkívül az SFF (Sustainable Finance Framework = Fenntartható pénzügyi keretrendszer) célja, hogy elősegítse a fenntartható befektetéseket, melyhez az SFDR (Sustainable Finance Disclosure Regulation = Fenntartható pénzügyekről szóló tájékoztatási rendelet) biztosít átláthatóságot a pénzügyi piacon működő szereplők számára. A két rendszer – a CSRD és az SFDR – szorosan összefonódik, mivel mindkettő alapvető szerepet játszik a fenntarthatósági kockázatok és hatások átlátható és hiteles kezelésében.



2024-től kezdődően a fenntarthatósági jelentéstételi új időszaka kezdődött az Európai Unióban. Az új CSRD-irányelv kibővíti azon vállalatok körét, amelyek kötelesek a nem pénzügyi – azaz a környezeti, társadalmi

és irányítási – információkról is beszámolni. Ennek az új rendszernek a kulcseleme az ESRS, amely meghatározza, hogyan kell ezeket az információkat strukturáltan és összehasonlítható módon jelenteni.

Az ESRS az Európai Pénzügyi Jelentéselőkészítési Tanács által kidolgozott standardizált keretrendszer, amely részletesen meghatározza, hogy a CSRD hatálya alá eső vállalatoknak milyen fenntarthatósági adatokat, hogyan és milyen mélységben kell jelenteniük.

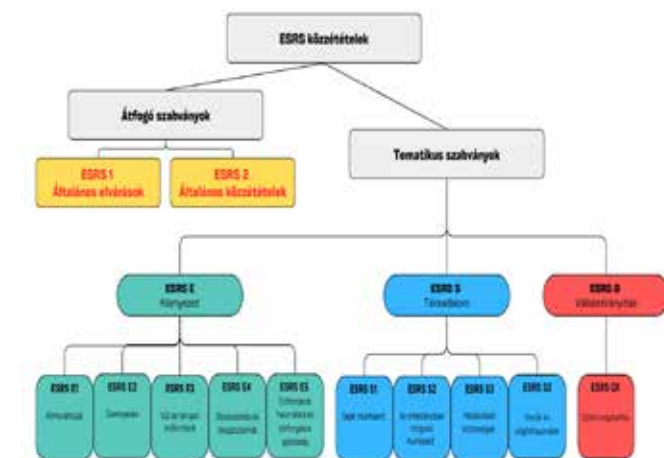
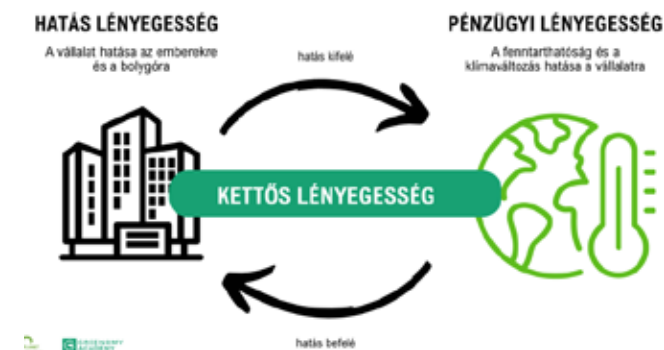
Az ESRS célja:

- a transzparencia növelése,
- a befektetők és érdekeltek jobb tájékoztatása,
- a vállalati fenntarthatósági teljesítmény összehasonlíthatóságának biztosítása.

A CSRD előírja a fenntarthatósági jelentéstételi kötelezettségét, de az ESRS biztosítja ennek a gyakorlati végrehajtását. Azaz:

- a CSRD a keretet adja,
- az ESRS pedig a tartalmat és módszertant.

A vállalatoknak tehát nem elég általános ESG (Environmental, Social, Governance) adatokat szolgáltatniuk – az ESRS részletes előírásokat tartalmaz a témakörök, mérőszámok, célkitűzések, valamint a „kettős lényegesség” elve alapján.



Az ESRS alkalmazása komoly adatgyűjtési és riportálási feladatokat ró a vállalatokra, így a MÁV-csoportra is, ugyanakkor lehetőséget is kínál:

- a fenntarthatósági stratégia megerősítésére,
- a befektetői bizalom növelésére,
- a versenyelőny megszerzésére egy átlátható, felelős működés révén.

Az új szabályozás szerint a vállalatoknak nem elég általánosságban beszélniük a társadalmi felelősségvállalásról vagy a klímavédelemről, ehelyett részletes, auditálható adatokat kell közölniük az ESRS alapján.

Az ESRS nem más, mint egy „jelentéstételi kézikönyv”, ami pontosan megmondja, miről, milyen bontásban és milyen módszertannal kell adatokat szolgáltatni.

Az ESRS és a CSRD nem pusztán szabályozási kötelezettségek, hanem eszközök is a MÁV-csoport kezében a hosszú távon fenntartható működés kialakításához. Aki időben felkészül, nemcsak megfelel az elvárásoknak, hanem versenyelőnyhöz is juthat az új fenntarthatósági jelentéstételi rendszerben.

Fontos megjegyezni, hogy az Európai Tanács 2025. április 14-én jóváhagyta az EU Omnibus jogalkotási csomag részét képező, úgynevezett Stop-the-Clock (STC) irányelvet, amely ideiglenes haladékat ad a vállalatoknak a fenntarthatósági kötelezettségek teljesítésére. Ennek értelmében a vállalati fenntarthatósági jelentéstételi irányelv (CSRD) bevezetésének időpontja kitolódik, így a nem tőzsdén jegyzett nagyvállalatok esetében a kötelezettség kezdete a korábban tervezett 2026 helyett 2028-ra tolódik.

Miért fontos ez egy vasúti nagyvállalat számára?

A vasúti közlekedés az egyik leginkább környezetbarát közlekedési forma, hiszen alacsony üvegházhatású gázkibocsátás, magas energiahatékonyság, közösségi mobilitás jellemzi. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség adatai szerint az EU-ban a közlekedési szektoron belül az üvegházhatású gázok kibocsátásának 71,7%-áért a közúti személy- és teherszállítás a felelős, míg a legalacsonyabb, 0,4%-os kibocsátásért a vasúti közlekedés és szállítás. Ennek ismeretében fontos kiemelni, hogy a vasúti közlekedés önmagában nagyon környezetkímélő és fenntartható közlekedési forma. A MÁV-csoport 2019. évi összes üvegházhatású gázkibocsátása csupán 4,4%-a a szektornak Magyarországon.

De a fenntarthatóság nemcsak az üzemanyag-fogyasztásról szól. Az ESRS alapján például a következőkről is adatot kell szolgáltatnunk:

- Mekkora a vállalat közvetlen és közvetett üvegházhatású gázkibocsátása?
- Milyen lépéseket teszünk a klímakockázatok kezelésére (pl. hőség vagy extrém időjárás hatása az infrastruktúrára)?
- Hogyan kezeljük a munkavállalói jólét, esélyegyenlőség és biztonság kérdéseit?
- Milyen irányítási mechanizmusaink vannak az etikus működésre, korrupciómentességre?

Hogyan érint ez bennünket a mindennapokban?

A fenntarthatósági jelentés összeállítása egy vállalatban belül számos szakterületet érint:

- műszaki tervezés, infrastruktúra, beszerzés,
- HR, munkaegészségügy, oktatás,
- pénzügy, kockázatkezelés, IT.

Ezért az új jelentéstétel „nemcsak” egy szervezet feladata, hanem **csoportszintű csapatmunka**.

A cél az, hogy hiteles, pontos képet adjunk magunkról nemcsak a hatóságoknak és a befektetőknek, hanem a társadalomnak és saját munkatársainknak is.

A vasút jövője egyértelműen zöld, de ezt nem elég mondani, bizonyítani is kell. Az ESRS és a CSRD nem bürokratikus teher, hanem eszköz arra, hogy bemutassuk a társadalmi hasznosságunkat, környezeti felelősségünket és gazdasági fenntarthatóságunkat.

Ahogy a vasúti sínpár két oldala biztosítja a stabil haladást, úgy a fenntarthatósági jelentés is akkor lehet megalapozott és iránytű, ha szakmai tudásra és közös elköteleződésre egyaránt épül. Ez jelenleg már nemcsak lehetőség, hanem európai uniós elvárás is.

Kollégáink a nyári szezonról

Bár diákmunkások egész évben előfordulnak járatainkon, pályaudvarainkon, jelenlétük leginkább a nyári időszakban indokolt, hiszen információkkal, kedves, megnyugtató szavakkal vagy éppen fizikai segítséggel járulnak hozzá ahhoz, hogy pozitív kép alakulhasson ki társaságunkról az utazóközönség szemében. A jegyvizsgálók szintén a frontszemélyzet csapatát erősítik, így elsődlegesen náluk csapódik le az utas öröme vagy elégedetlensége – ők azok tehát, akik a legjobban ismerik a közhangulatot. Két elkötelezett munkatársunkkal arról beszélgettünk, hogy milyen kihívásokat tartogat a nyári szezon annak, aki a MÁV-csoport színeiben vág neki ennek az izgalmas időszaknak.

A vasutasokat sokszor éri bíráló, hiszen általában közvetlenül őket teszik felelőssé az utasok, ha valami nem működik rendben, vagy a közlekedés feltételei nem úgy teljesülnek, ahogy az elvárható volna. Te milyennek látod belülről ezt a közösséget? Elszántak, tevékenyek a dolgozók?

Alapvetően mindenki jóindulatú, aki itt van, azaz én nem találkoztam rosszindulattal. Nyilván, amikor az ember hosszú időn át dolgozik egy helyen, kifárad, főleg, ha megterhelő a munkaköre, ezért érthető, ha nincs minden vasutasnak mindenhez türelme. De az az érzésem, hogy aki ide jön dolgozni, az valamilyen eredményt akar elérni, és ezt az országos közlekedési hálózatot szeretné működtetni. Szerintem mindenki bízik benne, hogy javulnak a körülmények, senki nem akar a késésekre, fennakadásokra bejönni. Mi például azért is vagyunk, hogy valamennyi terhet levegyünk az itt dolgozók válláról, és hasznos segítséget nyújtsunk.

Veled voltak már gorombák? Milyen viselkedést kell tanúsítanod, amikor jogos az utas indulata?

Ha valaki emberekkel érintkezik, konfliktushelyzet is biztosan kialakul, így természetes, hogy velem is előfordult már ilyen, de a nap végén nem vehetem magamra a szidalmakat, sőt a következő érdeklődővel ugyanolyan jól kell bánnom, mint mindenki mással. Sokaknak ez nem megy ilyen könnyen, de nekem eddig nem kellett különösebb lelki erő ahhoz, hogy kedves legyek. Úgy vagyok ezzel, hogy a MÁV-csoportot képviselem, ha pedig a kedvességemmel javíthatom valakinek a vasútról alkotott képét, akkor megéri.

Milyen típusú feladatkörben érzed magad a leghasznosabbnak?

A legjobb az volt, amikor a nemzetközi pénztárban fordítottam. A külföldiekkel folytatott kommunikációt nagyon élvezem, szerintem jó benyomást tud tenni egy másik országból érkező utasra, ha a munkatársak képesek őt informálni – én is ezt szeretem, amikor külföldön járok. Alapvetően egyébként azokat a pozíciókat kedvelem, ahol aktívan részt tudok venni egy folyamatban, mert az értelmet keresem mindenben.

A nyári szezon – az elmúlt évek extrém hőmérsékleteivel – megterhel mindent és mindenkit. A járműveket, a vasúti infrastruktúrát, az utasokat és a dolgozókat is. Melyik az a pont, ahol a legfontosabb a beavatkozás? Amit egyértelműen problémásnak találsz abból a pozícióból, ahonnan te nézel a vasútra?

Sokszor utaztam a GYSEV járatain, ott láttam először, hogy vizet tartanak a vonatokon. A MÁV-nál ez a gyakorlat most hőségfigyelmességgént jelenik meg, így bizonyos kocsiosztályokon kekszet és frissítőkendőt osztanak az utasoknak. Extrém magas hőmérséklet esetén szerintem a fedélzeten is lehetne vizet adni. A másik észrevételem a konkrét feladatunkkal függ össze: nyáron a megnövekedő esetszám miatt többször keresnek bennünket, diákmunkásokat. Mi informátorok vagyunk, információt viszont korábban csak az összesítő tábláról tudtunk leolvasni, ahogyan az utas. Ez az idei évtől – ha jól tudom – változik, szolgálati telefonokat kapunk, és közvetlen összeköttetésben leszünk a haváriaközponttal.

Milyen várakozásokkal fordulsz rá az idei szezonra, mit tudsz megtenni azért, hogy elégedettebb utasok távozzanak a járatainkról, pályaudvarainkról?

Idén többször tervezem jönni, mint tavaly, és igyekszem mindenkinek a lehető legjobb önmagamot nyújtani.

Koncz Gabriella vezető jegyvizsgáló

A nyár mindig nehéz időszak volt a MÁV-csoport életében. Hányadik „szezonomat” kezded meg idén?

Ez a tizenhetedik, 2009 júniusa óta dolgozom itt.

Ez szép hosszú karrier, van valami, amiben pozitív irányú fejlődést tapasztaltál az elmúlt idő alatt?

Mindenképpen javultak az utasok körülményei, a FLIRT és KISS motorvonatok érkezésével általánossá vált a klíma és a konnector is, mostanra pedig a vasút garanciát vállal arra, hogy megfelelő hőmérsékletű utastérben foglalhassanak helyet az emberek, ez az elővárosban – észrevételeim szerint – maradéktalanul teljesül is. Amikor én kezdtem a vasutat, leginkább hagyományos, „csapkodós ajtajú” vonatok jártak, amelyeken csak az ablakot lehetett leengedni.

A jobb körülmény érezhetően több utast jelent?

Így van, nagyon sok a munka, mert sokkal többen veszik igénybe a szolgáltatásainkat, mint 10 évvel ezelőtt. Érezhetően többen vannak az elővárosi járatokon is. És nemcsak csippantásból van több, hanem szolgálatból is: előfordulnak 8 vonatos fordák, ami nagyon sok. Persze megszokjuk akkor is, ha megterhelő, mert nem csinálnánk, ha nem szeretnénk.

Jegyvizsgálóként mi az, ami a legnagyobb terhet rója rád ilyenkor?

Ingázók általánosságban a reggeli és a délutáni időszakban vannak sokan, de nyáron megszűnnek ezek a „csúcsidőszakvonatok”, minden járatunkon egyenletesen sokan vannak, hétvégén pedig nagyon sokan. Vonatból is több van ilyenkor, például a bagolyvonatok – bizonyos vonalakon egész éjszaka zajlik a közlekedés. De ott van pluszban a Jégmadár expressz vagy a Kék Hullám sebesvonal, ezeket imádják az utasok. A meleg minket is nagyon megterhel, a férfiaknál a hosszúnadrág még mindig kötelező. Előfordulhat, hogy olyan vonatot fogunk ki, amelyen nincs klíma, és egész nap segítünk táskát, biciklit feltenni, ami nem kemény fizikai munka, de megterhelő.

Ez azt jelenti, hogy a ti munkakörülményeiteken még volna mit csiszolni?

A pihenők felszereltégén érdemes volna javítani, sok helyen nincs még klíma, ahogy elegendő hely sem a kollégák számára. Az is rendkívüli módon javítaná a feladatvégzésünk minőségét, ha a munkaidő-beosztásunk kicsit kevésbé volna feszes.

Nem csak az árnyoldalokról szeretnélek kérdezni, hiszen ahogy rád nézek, egy valami biztos: ragyogsz a boldogságtól. Mi az, amit szeretsz ebben az időszakban?

Amikor jönnek a családok, a turisták, a gyerekcsapatok, sokkal vidámabb, sokkal étellel telibb minden, össze sem hasonlítható ez egy átlagos hétköznappal. De alapvetően szeretek emberekkel dolgozni, tájékoztatást nyújtani. Velünk találkozik az utas a legtöbbit, nem hátrány tehát, ha nyitottak és jókedvűek vagyunk. Én mindig ilyen voltam, de azért ehhez az is kell, hogy rápihenjek a szolgálatokra. Igyekszem mindig 8 órát aludni, ezt viszont nem teheti meg minden kolléga, hiszen sokan messziről járnak be dolgozni.

A csapat is megkönnyíti egy-egy munkanap leküzdését?

Rengeteg új kolléga van, egészen megfiatalodott a társaság, de sokakkal dolgozom együtt azok közül is, akik az érkezésemkor már itt voltak. Összetartók vagyunk, érdeklődünk egymás iránt, és nagyon rugalmasan segítjük a másikat, akár a szolgálatok elcsereberélésével is. A közösség, amit tud, megtesz, hogy könnyebb legyen mindannyiunknak. Rengeteg embert megismerünk, rengeteg barátság szövődik. Nekem például a párom is vezető jegyvizsgáló, itt találkoztunk egymással.

Benke Máté



Horváth Áron, gyermekvasutas

Fogadalmat tettek a legifjabb vasutasok

Június 14-én tartották a budapesti Gyermekvasúton a 2024/2025. tanévben tanfolyamot elvégző gyerekek avatási ünnepségét. A budai hegyekben kanyargó kisvasút idén is jubileumát ünnepli: nyáron a teljes vasútvonal átadásának 75. évfordulójára büszke minden kisvasutas.

155 ifjú gyermekvasutas tett fogadalmat a hűvösvölgyi végállomáson. A tanév alatt ősszel és tavasszal is indult egy-egy négy hónapos tanfolyam, ahol a vasutasszakma alapjaival és a környék nevezetességeivel ismerkedhettek meg a gyerekek, majd a sikeres vizsgákat követően szolgálatba állhattak. A Gyermekvasút egyre növekvő népszerűségét jól mutatja, hogy napjainkban rekordszámú gyermekvasutas tagja a közösségnek. **Dr. Bói Loránd, az ÉKM korábbi közlekedésstratégiáért felelős helyettes államtitkára** a beszédében kiemelte, hogy a Gyermekvasút egyszerre szerethető és profi: sokaknak talán gyermekjátéknak tűnik, de valójában ugyanazoknak a szigorú szakmai és biztonsági feltételeknek felel meg, mint a „felőttvasút”. A vasútnak a következő generációkban is szüksége van az elhivatott szakemberekre, melyhez kiváló alapot ad a gyermekvasúti szolgálat. Hozzátette: „Ez a nagy vasút kicsinyített mása, de a nemzet fővárosának, – sőt túlzás nélkül mondhatom: az egész országnak – az egyik legnagyobb turisztikai attrakciója is egyben. Magyarország kormánya egyik legkedvesebb kötelességének tekinti, hogy ehhez – a MÁV-csoporton keresztül – biztosítsa a feltételeket: a Gyermekvasút megőrzéséhez, de fejlesztéséhez is szükséges lehetőségeket.” Az ifjú vasutasokat **Hegyi Zsolt vezérigazgató** fogadta gyermekvasutassá a MÁV nevében, beszédében saját gyermekkorára is emlékezve elmondta, hogy a Gyermekvasút egy olyan

hely, amelyen nem fog az idő vasfoga. „Ha az édesapám nem áll itt az avatottak sorában 60 évvel ezelőtt, akkor talán én sem állok itt anno kispajtként, és most nem vagyok a MÁV vezérigazgatója. A gyermekvasutasok közössége elkísér benneteket egész életetek során, hiszen a Gyermekvasúton életre szóló barátságok vagy szerelmek és életre szóló hivatások tudnak megszületni, hiszen hány olyan gyermekvasutas van, aki később a vasutat választja hivatásául, és a MÁV-nál vagy földön-vízen-levegőben más közlekedéssel foglalkozó cégnél folytatja. De az is gyakori, hogy a pedagógusi hivatás kezdődik itt, a Gyermekvasúton.” **Besztercán Kornél, a Gyermekvasút vezetője** kitüntette azt a 25 ifjú gyermekvasutast, akik kitűnő eredménnyel végezték el az idei képzést. A budapesti Üttörővasút első, 3 kilométeres szakaszát 1948. április 11-én kezdték el építeni a Széchenyi-hegyen a Hegyhát út és Golfpálya út találkozásánál. Először megépült a Széchenyi-hegy végállomás, a Normafa megállóhely, Csillebérc (Üttörőváros) és Virág völgy (Előre) állomás, a vonatforgalom 1948. július 31-én indult meg. Az 1948-as kezdet után az építkezés további két szakasszal folytatódott, 1949. június 24-én a Virág völgy (Előre) és Szépijuhászné (Ságváriliget) állomás közötti vonalrész nyílt meg. A teljes vonalat 1950. augusztus 20-án adták át Hűvösvölgyben. Az Üttörővasút-Gyermekvasút fennállása alatt mintegy 16 ezren szolgáltak kisvasutasként a vonalon.

A budapesti Gyermekvasút közel 12 kilométeres hosszával 2015-ben bekerült a Guinness-rekordok Könyvébe, mint a világon a leghosszabb olyan vasútvonal, ahol a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot 10-14 éves korú gyermekek látják el. A Budai-hegység közkedvelt kirándulólhelyeit összekötő kisvasúton egész évben járnak a vonatok, jelenleg mintegy hétszáz gyerek váltja egymást a szolgálatban.

A nyári szünetben munkanapokon óránként, hétfőn 40-50 percenként indulnak a vonatok. A menetrendben előre meghirdetett napokon nosztalgiajáratok is forgalomba állnak. A Gyermekvasút megújult múzeuma pünkösöd óta várja a látogatókat Hűvösvölgy állomáson, a nyáron mindennap nyitva tart. A kisvasút 75. születésnapját színes családi programokkal ünneplik majd augusztus 20-án Hűvösvölgyben.

Juhász Emesével – aki hatodikos, a tavaszi tanfolyamunkkal érkezett – első benyomásairól és motivációjáról beszélgettünk.

Mi ösztönzött arra, hogy gyerekvasutas legyél?

Apukám gyermekvasutas volt a rendszerváltás után. Nagyon sok jót mesélt erről a helyről, és így én is kedvet kaptam hozzá. Nagyon tetszik az egésznek a tematikája, hogy gyermekek végzik a feladatokat. Már nagyon sokszor voltam a Gyermekvasúton. Kívülről látva is nagyon érdekesnek tűnt, kíváncsi voltam, mindez hogy működik.

Már volt egy szolgálatod. Milyen volt?

Nagyon jó volt, még sokkal érdekesebb és izgalmasabb, mint ahogy előtte gondoltam. A Szépijuhásznén voltam. Gyerekkorában apa is nagyon sokszor volt a Szépijuhásznén, és mesélt vicces történetet is, hogy egyszer véletlenül majdnem szétszedtek egy dominót a berendezésből. Elmondta, hogy mindig nagyon összetartó volt az egész csapat, sok jó emléket szerzett. Felnőtt korában is dolgozott a vasútnál, a HÉV-nél.

Mit vársz az elkövetkező pár évtől gyermekvasutasként?

Azt, hogy jól érezzem magamat, hogy jók legyenek a táborok. Már vannak barátaim a tanfolyamról és a csoportnál is. Szeretnék majd ifi is lenni. Én kiskorom óta tanárnő szeretnék lenni, és ezért az ifiképzés is segítené benne, hozzáadna kicsit a tanári karrieremhez, mint ahogy a MÁV vezetője is mondta.



Horváth Áron ötödikes, az őszi tanfolyamot végezte el, már hat szolgálata volt.

Miért döntöttél úgy, hogy gyerekvasutas leszel?

A nagymamám elhozott ide még két évesen. Már kis koromban néztem, milyen jó, hogy itt gyerekek dolgoznak. Nagyon szerettem a nagy vonatokat, de ide gyorsabban be tudtam kerülni, minthogy felnőttként kíváran. Már erre edzettem elsős korom óta, ezért lettem jó tanuló.

Amíg nem lettél tanfolyamos, jártál fel kirándulni hozzánk?

Nem kirándulni, hanem csak azért, hogy utazzak, hogy még többet lássak. A vasút varázsa nagyon megfogott, a mozdonyokat nagyon szeretem például.

Van kedvenced?

Természetesen. Nekem a lillafüredi motorkocsi a kedvencem, nagyon jól néz ki, és régen is volt a Gyermekvasúton több motorkocsi. Nagyon várom már, hogy jegyvizsgáló legyek rajta.

Már túl vagy a tanulószolgálatokon, így felteszem a komoly kérdést: mit vársz szakmailag az előtted álló kisvasutas évektől?

Nekem a kedvencem a hétfői szolgálat. Majd szeretnék nagyobb forgalomban, például Jánoshegyen rendelkező lenni. Ott sokan kirándulnak, általában sok kereszt szokott lenni, hogyha a gőzös is jár.

Felnőtt korodban is vasutas leszel?

Remélem, főleg mozdonyvezető szeretnék lenni. Itt a Gyermekvasúton vagy a nagyvasúton. A családban nem volt vasutas, viszont a dédnagymamám építette még az utolsó szakaszt, itt is volt az átadás 1950-ben. Kapott kitüntető jelvényt és még fotót is, ezeket nemrég találtuk meg.

Váci Viktor



Huhász Emese, gyermekvasutas

Mercedes-Benz Zagro Unimog



Különleges járművel bővült a Keleti pályaudvar sokszínűsége. Tolatási munkákra egy speciális, kétfunkciós jármű, a Mercedes-Benz Zagro Unimog érkezett, amely az Unimog rendkívüli terepképességét ötvözi a vasúti közlekedésre való alkalmassággal. Ez a modell a Zagro cég által átalakított Unimog-alvázra épül, amely lehetővé teszi, hogy a jármű úton és vasúti síneken egyaránt mozoghasson. A legfőbb különlegessége a behúzható vasúti kerekek rendszere, amely lehetővé teszi a gyors váltást a közúti és a vasúti üzemmód között. Ez rendkívül rugalmas és hatékony megoldást kínál a vasúti infrastruktúra karbantartására, javítására és építésére.





Búcsúzik a magyar járműgyártás egyik remekműve

A HÉV történetében számos jellegzetes járműtípus fordult meg, de közülük is kiemelkedik az MIX/A sorozat mint a HÉV legrégebbi, még ma is üzemelő személyszállító járműve. Ez a háromrészes, villamos motorvonat nem csupán egy közlekedési eszköz, hanem a magyar vasúti járműgyártás és a HÉV-közlekedés egy korszakának élő emléke, amely robusztus felépítésével és megbízható működésével évtizedekig meghatározta a főváros agglomerációs vasútjainak arculatát. A járművek 2025-ben búcsút intenek a menetrend szerinti közlekedésnek, miután betöltötték a 60. életévüket.

Az MIX/A sorozat fejlesztése az 1960-as évek elején kezdődött, amikor a BHÉV a megnövekedett utasforgalom és a modernizációs igények kielégítésére új, saját tervezésű járművek beszerzését tűzte ki célul. Az első két motorkocsi, melyek már a BHÉV Budafoki Üzemében készültek és keletnémet elektronikával (az NDK-beli VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler”, Hennigsdorf termékével) voltak felszerelve, 1963 januárjában álltak forgalomba. Az 1963 és 1966 közötti időszakban összesen 27 darab háromrészes „kisegység” – azaz két motorkocsiból (MIX) és egy középső pótkocsiból (PXXV) álló szerelvény – készült el. Ezzel a BHÉV egy egységes és korszerű járműparkot hozott létre, amely hosszú távon képes volt kiszolgálni a megnövekedett utazási igényeket. A nyolcvanas évek közepén az MIX-PXXV típusú motorvonatokat korszerűsítették (a járművekbe az MX/A-PXXVIII/A típusú járművek forgóvázait és levegős fékrendszerét építették be), a szerelvényekre felszerelésre került az utastéri hangosítás, a központi ajtónyitás, az éberségi berendezés és az indításjelzés. A korszerűsítés után típusjelük MIX/A-PXXV/A-ra módosult.

Az MIX/A szerelvények jellegzetessége a moduláris felépítésben rejlik. Egy „kisegység” két MIX/A sorozatú motorkocsiból és egy PXXV/A sorozatú pótkocsiból tevődik össze. A megnövekedett

utasforgalmú időszakokban két ilyen „kisegység” összekapcsolható, és egyetlen vezetőállásból szinkronvezérelhető, így alkotva egy hatkocsis „nagyegységet” (M+P+M+M+P+M felállásban).

A járművek tervezésekor kiemelt figyelmet fordítottak az egységesítésre és a funkcionalitásra. A motorkocsik és a pótkocsik főbb paramétereikben (a járműszerelvény fő méretei, forgócsaptávolság, üléselrendezés, valamint az oldalfalak, ajtók és ablakok elrendezése és kialakítása) nagyrészt megegyeznek, ami egyszerűsíti a karbantartást és a pótalkatrész-ellátást. A jármű külső és belső dizájnját, amely a korra jellemző letisztult, funkcionális esztétikát képviseli, ipari formatervező alkotta meg. A forgóvázak tervezésénél a padlómagasság minimalizálása volt a cél, ez hozzájárult az utastér kényelmes megközelíthetőségéhez.

A forgóvázkeret H alakú, könnyűszerkezetű hegesztett acélszerkezet. A vontatómotorok egyik oldalukon csúszó marokcsapágyakon a tengelyekre támaszkodnak, a másik végükön pedig gumirugókon keresztül a forgóvázkeretre.

A járműszerelvény könnyűszerkezetű hegesztett acélkonstrukció, mely az alvázból és a vele együtt hordó oldalfalakkból és tetőből áll.

Az alváz két, kívül futó hossztartóból, fő keresztartókból, az ütköző-vonó készüléket hordozó homloktartóból, valamint a villamos és levegős berendezéseket hordozó segédartókból áll. A jármű padlójában a különféle gépi berendezésekhez való jobb hozzáférhetőség érdekében nyílások vannak kiképezve. Az oldalfalak vázszerkezete hajlított profilokból, valamint a rájuk hegesztett lemezekből áll. A tetők szintén hossz- és keresztartósak, és mind a motor-, mind a pótkocsiké egységes.

A felsővezeték feszültsége egy-egy, a motorkocsikon elhelyezett pneumatikus működtetésű, kettős széncsúszóval ellátott pantográf áramszedőn, a túlfeszültség-levezetőn és a főkapcsolón keresztül jut el a motorvonat nagyfeszültségű vezetékeihez, amely mindkét motorkocsi áramellátását biztosítja. A motorkocsik 4-4 vontatómotorja közül 2-2 db állandóan sorba van kapcsolva. Az indító-, fék- és söntellenállásokat a motorkocsik tetején helyezték el. Anyaguk króm-nikkel ötvözet. A felsővezeték től független, öngerjesztésű villamosellenállás-fékezést keresztkapcsolással valósítják meg. A fékkapcsolásnál ugyanazokat az elektromágneses kapcsolókat és ellenállásokat használják, mint a menetüzem során.

Az MIX/A járművek a bevezetésük óta a HÉV-vonalak gerincét alkották, megbízhatóságukkal és strapabíró felépítésükkel kiválóan alkalmasak voltak a nagy utasforgalom kiszolgálására. A HÉV-szolgáltatás az agglomerációban élők számára létfontosságú összeköttetést biztosít a fővárossal, és az MIX/A-k évtizedeken át hűségesen teljesítették ezt a feladatot. Bár a technológia azóta sokat fejlődött, és újabb járműtípusok is megjelentek a HÉV-vonalakon, az MIX/A szerelvények idén még forgalomban vannak, tanúskodva a kezdeti tervezés és gyártás minőségéről. Azonban a maradék négy jármű idén eléri a 60. életévét, így a nyugdíjba vonulás vár rájuk. Június 6-án az első ilyen szerelvény elérte a kilométerhatárát, így egy péntek reggel, a munkába tartó ingázók elszállítása után végleg megpihent.

A sorozat további darabjai 2025-ben fokozatosan fogják elhagyni a csepeli síneket.

Az MIX/A sorozat nemcsak a közlekedéstörténetben, hanem a budapestiek emlékezetében is fontos helyet foglal el, hiszen számos generáció utazott ezekkel a jellegzetes, zöld színű vonatokkal munkába, iskolába. A járművek hosszú élettartama és a folyamatos karbantartásnak köszönhető üzemképességük kiemelkedő példája a tartós vasúti üzemeltetésnek.

Molnár Zsolt





Barát vagy ellenség?

Testkamerák használata a MÁV-csoportban

A biztonságtechnika világában az egyik legtöbbet használt eszköz a testkamera. Ezek a hordozható, általában a mellkason vagy vállon viselhető készülékek nemcsak a munkavállalók, de a munkáltatók érdekeit is szolgálják. Egyre több országban és vállalatnál válnak kötelezővé vagy ajánlottá – nem véletlenül.

A testkamerák első és egyik legfontosabb előnye, hogy objektív bizonyítékot szolgáltatnak bármilyen incidens esetén. Például ha egy utas hamisan vádol meg téged, vagy tetteleg bántalmaz, a testkamera felvétele egyértelműen megmutatja, mi történt valójában.

„A kamera mindig az igazságot rögzíti – még akkor is, ha valaki máshogy emlékszik.”

Ezért különösen fontos azok számára, akik a frontvonalban dolgoznak.

Miért jó a testkamera?

Növeli a munkavállalók biztonságérzetét

Sokan beszámoltak arról, hogy magabiztosabbnak és védettebbnek érzik magukat, ha testkamerát viselnek. Ez nem véletlen: a kamera jelenléte visszatartó erővel bír a problémás helyzetekben. A legtöbb ember visszafogottabb viselkedést tanúsít, ha tudja, hogy rögzítik.

„A testkamera nemcsak rögzíti az eseményeket, hanem megelőzi a bajt.”

Elősegíti a tisztességes bánásmódot – minden irányban

A kamera mindenkit felelősségre vonhatóvá tesz, nemcsak a munkavállalót, hanem az ügyfelet, az utazóközönséget és a kialakuló vagy már kialakult szituáció érintettjeit is. Ez kiegyensúlyozottabb kapcsolatokat eredményez, és csökkenti az egyoldalú panaszok lehetőségét.

„Kevesebb konfliktus, több tisztelet.”

Adatvédelem és biztonság – megfelelő szabályozással

Fontos tudni, hogy a testkamerák használata jogszabályokhoz kötött, és a felvételek védettek. A rögzített anyagokhoz csak engedéllyel rendelkező személyek férhetnek hozzá, és a tárolásuk is biztonságos rendszerben történik. Ez biztosítja, hogy semmilyen visszaélés ne történhessen a felvételekkel kapcsolatban.

A saját érdekeid védelmében neked is jár ez az eszköz!

A testkamera nem a bizalmatlanság jele. Épp ellenkezőleg: egy olyan készülék, **amely melletted áll, ha bajban vagy.** Egyfajta „szemtanú”, ami mindig veled van, és soha nem felejt.

Használd bátran, mert a kamera a te oldaladon áll! Készen állsz a biztonságosabb munkavégzésre?

A testkamerák beszerzése jelenleg

A Biztonsági Főigazgatóság részéről folyamatban van a testkamerákra vonatkozó beszerzési eljárás előkészítése. A megfelelő előkészítés és a műszaki leírás kialakítása érdekében 10 társas vállalkozás részére került kiküldésre adatbekérés – köztük több gyártó magyarországi képviselőének is – egy előzetes ajánlattételre annak érdekében, hogy a tervezett beszerzés során megfelelő, teljes körű információval rendelkezzen a vállalatunk. A piacfelmérésel párhuzamosan megkezdődött a felhasználói igények és elvárások feltérképezése, aktualizálása is.

MÁV Zrt. Biztonsági főigazgatóság
Vagyonvédelmi Igazgatóság





Dr. Aradi Szilárd
kutatásfejlesztési igazgató, MÁV Zrt.

Bemutatkozik a MÁV-csoport Kutatás-fejlesztési Igazgatósága

A MÁV Zrt. 2023 novemberében döntött a „K+F koordinációs szervezet” létrehozásáról, amely a következő év folyamán megkezdte működését. A Kutatás-fejlesztési Igazgatóság néven kialakított szervezeti egység a MÁV Zrt.-ben került elhelyezésre, a tevékenységét csoportszinten végzi. Az ott dolgozó kollégák magasan képzett szakemberek, széles körű kutatás-fejlesztési tapasztalatokkal rendelkeznek az ipar, a tudomány, valamint a műszaki témájú kutatás-fejlesztési projektek területeiről, hazai és nemzetközi szinten egyaránt. A 2025. július 1-jétől érvényes új Szervezeti és működési szabályzat (SZMSZ) és a kapcsolódó leányvállalati SZMSZ-ek összehangolt működésével támogatják a szervezet alapításkor kijelölt célok hatékony elérését.

A Kutatás-fejlesztési Igazgatóság küldetése a MÁV-csoport tevékenységi területéhez tartozó, elsősorban műszaki jellegű fejlődés támogatása. Ehhez kutatás-fejlesztési projekteket valósít meg, hazai és nemzetközi kutatóhálózathoz csatlakozik, az innovációs ökoszisztéma aktív tagja kíván lenni.

A cél elérése érdekében a Kutatás-fejlesztési Igazgatóság feladatai közé tartozik a vállalatcsoport innovációs tevékenységének összehangolása, amely felöleli a műszaki fejlesztési igények gyűjtését, rendszerezését, K+F szempontú szűrését, a műszaki színvonal növeléséhez felhasználható ötletek gyűjtését is. Bekapcsolódott az Ötletláda folyamataiba, saját K+F rendszert alakított ki a Csoporton belül, egy-kapcs rendszerként működik a Csoporton kívülről jövő innovációs megkeresések, ötletek fogadására és koordinálására. A partneri hálózat hazai és nemzetközi szinten történő kiszélesítése által hozzájárul a MÁV-csoport működési területein megjelenő újdonságok folyamatos felkutatásához, valamint üzleti-partneri kapcsolati megállapodások kötésével lehetővé teszi azok átvételét a cégcsoportunk műszaki fejlődésének érdekében.

Feladata továbbá a K+F érintettségű projektötletek felsővezetői döntésre előkészítése, segítséget nyújt a szakterületeknek a projektek kidolgozásában és megvalósításában, figyelemmel kíséri a hazai és nemzetközi trendeket, nyit a technológiatranszfer felé, és felkutatja a projektek megvalósításához szükséges hazai és nemzetközi forráslehetőségeket. Igény esetén részt vesz a külső szervezetek releváns jogalkotó munkájában, szakmai rendezvényeken is képviseli a cégcsoportot.

A fenti célok elérését támogatja az is, hogy 2025 tavaszán a MÁV-csoport csatlakozott a Hungarian Startup University Program (HSUP) mentorprogramjához.

A HSUP célja, hogy a programban részt vevő, 33 egyetemen tanuló fiatalok körében előmozdítsa az innovációs szemléletet, és ösztönözze vállalkozások létrejöttét.

Reich László, a MÁV-csoport stratégiai vezérigazgató-helyettese az együttműködési megállapodás aláírásakor kiemelte: „A MÁV-csoport továbbra is kiemelt figyelmet fordít az oktatás támogatására és különösen az innováció, az innovatív gondolkodás ösztönzésére. A HSUP-programban látjuk azt a potenciált, amely hozzájárulhat a MÁV-csoport egyes technológiai kihívásainak friss szemléletű megoldásaihoz. Csatlakozásunkat követően szakembereink mentorálással segítik a startupcsapatokat, valamint lehetőséget kapunk arra is, hogy saját ötleteket felvetve inspiráljuk a fiatal egyetemistákat olyan újszerű megoldások kidolgozására, amelyek elősegíthetik a hazai közösségi közlekedés fejlődését. A program során lehetőséget kívánunk biztosítani arra is, hogy akár velünk együtt, szorosabb együttműködésben folytassák a munkát karöltve a Kutatás-fejlesztési Igazgatóságunkkal. Ezzel megvalósulhat, hogy kutatás-fejlesztési projekt válik a startupból, majd az ötletből kifejlesztett szolgáltatás, termék vagy technológia bevezetésre kerül a MÁV-csoport érintett szakterületénél, és így hozzájárul a Csoportunk fejlődéséhez” (Részlet a 2025. 05. 06-án kiadott sajtóközleményből.)

Reméljük, hogy hamarosan bemutatathatjuk az első, a MÁV-csoport tevékenységi körében releváns, egyetemistákból álló startupcsapatok sikeres projektjeit!



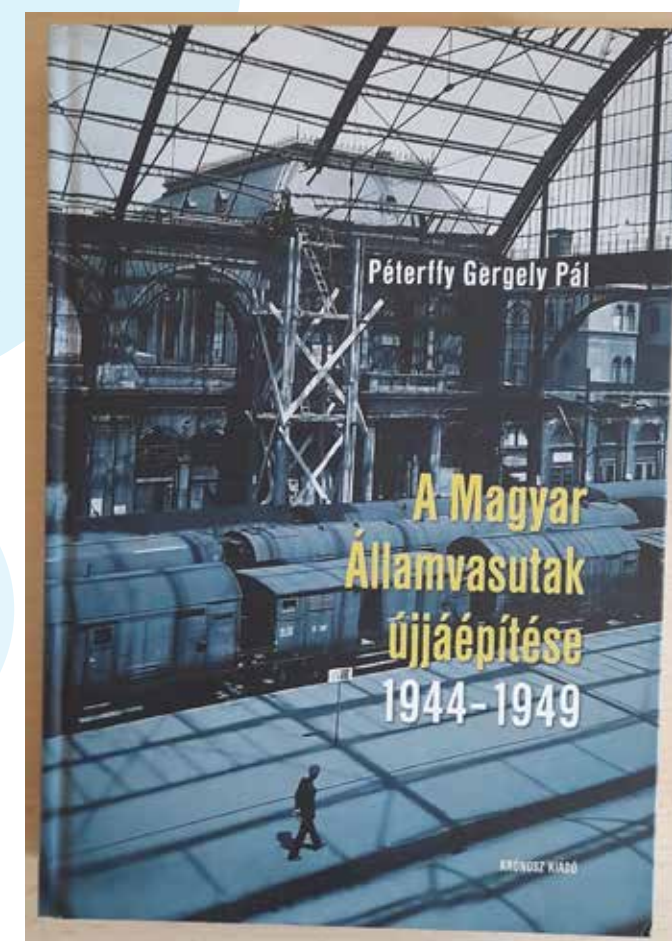
Nyolcvan éve kezdődött a MÁV újjáépítése

Petőfi Sándor Vasuton című versének 1847-es születése után száz évvel még mindig a vasút működtette Magyarország gazdasági vérkeringését:

*„Ezek a föld erei,
Bennök árad a műveltség,
Ezek által ömlenek szét
Az életnek nedvei.”*

A II. világháború – a környező országokhoz hasonlóan – hatalmas pusztítást okozott a magyar közlekedésben. A német megszállást követően meginduló angolszász bombázások, a harci cselekmények és a visszavonulók rombolásai, valamint a járművek nyugatra hurcolása miatt a fegyverek európai elhallgatásakor a magyar nagyvasúti járműpark kevesebb mint ötöde volt üzemképes. Az összes nagyobb folyami híd felrobbantva hevert a mederben, így tájegységek és országrészek szakadtak el egymástól. Magyarország ereiben alig csordogált a vér, a gyógyuláshoz pedig igen fájdalmas és hosszadalmas kúrán kellett átesnie a vasútnak és a vasutasoknak is. Ennek a gyógyulási folyamatnak bemutatására törekszik a Kronosz Kiadó gondozásában, a MÁV Zrt. támogatásával Péterffy Gergely tollából május végén megjelent, „A Magyar Államvasutak újjáépítése 1944–1949” című könyv.

A levéltárakban őrzött államvasúti, közlekedésügyi minisztériumi és szakszervezeti iratokból kirajzolódó képet – a gazdasági nehézségeket, a politikai befolyást, a vasutasok tízezeinek hősies erőfeszítését – számos fénykép, grafikon és táblázat segít megérteni. A könyv elérhető a kiadónál, illetve az ismertebb könyvesbolt-hálózatoknál.



Példamutató helyzetkezelés a TramTrainen

Megérkezünk a munkahelyünkre, felvesszük az egyenruhát, elkezdődik a szolgálat. Csak egy átlagos nap a MÁV-csoportnál – mígnem valaki kést ránt elő. A nyugodtnak hitt műszak egy csapásra változik át akciófilmbe illő jelenetek sorozatává – nemrég például a TramTrain egyik járatán. A történet szerencsére happy enddel végződött, hála Kőhegyi Árpád mozdonyvezetőnek és Nagy Csaba ellenőrnek, akik kiválóan kezelték a nem várt helyzetet. A két hódmezővásárhelyi kollégát helytállásukért és hősies viselkedésükért Érték Rend díjra terjesztették elő.

A MÁV-csoport járatain – a pozitív utazási élmények és visszajelzések mellett – sajnos számos támadás éri a munkatársainkat. A hangos szitkozódásokon, szóváltásokon, szidalmazásokon túl tettelegességgel fájuló bántalmazások is előfordulnak. A váratlan és veszélyes situációk során muszáj azonnal cselekedni, még hozzá úgy, hogy közben több kérdést is mérlegelni kell: Meneküljek? De hová a szűk sorok között? És mi lesz a kolléganővel? És az utasokkal?

A hazánkban egyedülálló vasútvillamos egyik járatán támadta meg egy utas a kollégáinkat az év elején, akik kiválóan és sikeresen kezelték a fenyegetést.

Február 7-e emlékezetes nap mindkettejük életében. Mi történt pontosan a szolgálatuk alatt?

Nagy Csaba: Ebédszünetről mentünk vissza a kolléganőmmel a

következő, félkettes járatunkhoz, ami Hódmezővásárhely nagyalomásról indult. Felszálltunk a vonatra, a kolléganőm elől egy ülésre lepakolta a táskáinkat, én mentem utána, de észrevettem, hogy fent ült egy általunk már jól ismert személy. Régóta hajléktalan, koszos, piszkos volt a ruházata, és tudtuk, hogy nem szokott jegye lenni, de eddig a felszólításunkra mindig szó nélkül leszállt a vonatról. Akkor is mondtam neki, hogy ha nincs jegye, szálljon le. Meg is tette, de állt mellettünk egy másik indulásra várakozó szerelvény, és arra is fel akart szállni. Ellenőrként a munkaköri feladatom, hogy kiszűrjem a menetjegy nélkül utazókat, így utánaszóltam, hogy oda se szálljon fel, és az állomás területét is hagyja el. Ezután a táskámhoz mentem előkészülni az útra, és bezárult mögöttem az ajtó. Amíg pakoláztam, a kolléganőm észrevette, hogy mégsem ment el az állomásról, és meg is jegyezte, hogy milyen csúnyán néz. Én nem foglalkoztam vele, mondtam, hogy hadd nézzen. Ezután nyílt az ajtó, de még arra sem néztem oda, hiszen bármilyen utas jöhetett volna, péntek délután sokan voltak. Ismét a

kolléganőm szólt, hogy visszajött, és kés van a kezében. Ekkor megfordultam és láttam, hogy ott állt tőlem két lépésre, fogta a kést a kezében és felém tartotta, én pedig rákiáltottam, hogy: Mit akarsz azzal? Erre elkezdett fenyegetően körözni a késsel, és vicsorgott rám.

Kőhegyi Árpád: A hangos kiáltásra én is felfigyeltem, és kijöttem a vezetőállásból. Régóta ismerem Csabát, és éreztem, hogy ideges. Még nem tudtam, hogy pontosan mi történt, mert én nem látom az utastereket. Mivel már ketten voltunk, az illető meghátrált.

Nagy Csaba: Leszállt, majd el akart szökni, de mi követtük, és én közben hívtam a rendőröket.

Kőhegyi Árpád: Én nem is láttam, hogy kés volt nála, ezért a peronon mögé kerültem, elkaptam az egyik karját, hátratekertem, és letepertem a földre. Csaba szólt, hogy kés van nála, de lefoglaltuk a kezét, én a hátán térdeltem, így semmit sem tudott csinálni. Közben észrevette az esetet Horváth Bence ügyeletes kollégánk is, aki szintén odaszaladt segíteni. Mivel nekem indult a járatom, már nem vártam meg a rendőröket.

Nagy Csaba: Mi megvártuk, megbilincselve bevitték a támadót, mi pedig megtettük a tanúvallomást.

Ez az incidens akkor okozott késést?

Kőhegyi Árpád: 3 perc késéssel indultunk Vásárhelyről, de Szegedig behoztam az elmaradást, így végül nem volt késés.

A TramTrain a MÁV-csoport egyik legmodernebb, minőségi járata. Azt gondolnánk, hogy a szép, tiszta, rendezett környezet az utasokra is ilyen hatással van, és itt kevesebb a rongálás, a rendbontás.

Kőhegyi Árpád: Szerencsére tettelegességgel nem szokott elfajulni a vita, de néha itt is bepróbálkoznak az utasok. Én egy éve vagyok itt mozdonyvezető, eddig háromszor kellett intézkednem. Egyszer egy meztelenkedő, kötekedő utast próbált leszállítani a jegyvizsgáló kolléganő, sikertelenül, ekkor odamentem segíteni, némi szóváltás után végül távozott az illető. Egy másik alkalommal pedig egy jegy nélküli utas nem akart leszállni, akkor is meghallottam a kiabálást, így tudtam segíteni a kolléganőnek.

Nagy Csaba: Vannak hírhedt vasútvonalak, a miénk szerencsére nem az. Korábban vezető jegyvizsgáló voltam a nagyvasúton, ott több negatív eset történt, átlagosan évente egy komolyabb. Ilyenkor különösen fontos, hogy megőrizzük a higgadságunkat, mert csak úgy tudjuk eredményesen kezelni a helyzetet, de volt olyan, hogy csak a gázspray-vel tudtam magam megvédeni.

Honnan volt bátorságuk és tapasztalatuk egy késes támadó leszereléséhez?

Kőhegyi Árpád: A MÁV előtt 17 évig a Csillagbörtönben dolgoztam örként, ott hetente történtek hasonló esetek, amelyeket kezelnem kellett. Akkoriban rendszeresen treníroztak az ilyen helyzetek megoldására, egy támadó leszerelésére.

Nagy Csaba: Húsz évig foglalkoztam harcművészetekkel, egy időben tartottam is az edzőmmel a kollégáknak önvédelmi gyakorlatot. Ma már inkább jógázom, de mindkettőnek nagy hasznát veszem a munkám során.

Nem rémisztette meg Önöket ez az eset?

Kőhegyi Árpád: A börtönmunka után ez a munka egy igazi felüdülés. 2020-ban kerültem a MÁV-hoz, kezdetben jegyvizsgálóként dolgoztam, majd elvégeztem a mozdonyvezető-képzést, és egy éve már itt dolgozom a TramTrain járaton. Itt sokkal szabadabb és kötetlenebb vagyok, és végre látom a világot. A három kislányomra is több időm jut, így jól érzem magam itt.

Nagy Csaba: Már 2010 óta itt dolgozom. Bár 12 év után volt egy rövid pályamódosításom, 2024-ben visszatértem, és itt tervezem tovább a jövőmet is.

A mozgalmas és a nyugodtabb munkanapokat mivel pihenik ki? Mi tölti fel Önöket két szolgálat között?

Kőhegyi Árpád: Minden szabadidőmet a családdal töltöm, a kislányaim 8, 5 és 1,5 évesek, így minden energiámat lekötik, de nagyon szeretek velük lenni.

Nagy Csaba: Mostanában jógázom, ami nemcsak feltölt, de sok energiát is ad. Szeretek a kertben ténykedni, és rendszeresen járok hagyományőrző rendezvényekre.

Csohány Domitilla



Vasutas tisztek 45 év után



Negyvenöt év egy hivatal vagy cég életében kevés. Ámde egy embernél már jelentős mérföldkő. Főként úgy számolva, hogy azok közül, akik 1980-ban élvégezték Budapestén a MÁV Tisztképző Intézet forgalmi tagozatát, a legfiatalabbak is huszonévesek voltak a tanfolyamon. E sorok írója a legfiatalabbak közé tartozott, 22 éves volt akkor. A többség azonban már 30-40 éves volt, amikor újra beült a Luther utcai iskola padjába.

Ámde vállaltuk, mert egyrészt a legjobbak voltunk akkor a vasutasok között, így méltónak bizonyultunk arra, hogy főnökeink javaslata alapján tiszt legyen belőlünk. Másrészt vágyakoztunk arra, hogy szeretett hivatásunkat magasabb fokon végezzük, előrébb lépjünk, középvezetők lehessünk. Mert immár 45 év távlatából kiderült: nem volt hiábavaló az akkori tanulás, ismeretbővítés. Valamennyien megjártuk azt a bizonyos ranglétrát, a sok lépcsőfokot, s lettünk vezetők, oktatók, irányítók, vagyis kiváló vasutasok, szakemberek. Akkor, 1980. július elején a vasutasnap előtti tisztavatáson, a Déli pályaudvar előtti kerengőben ünnepélyes fogadalmat tettünk Urbán Lajos MÁV-vezérigazgató, minisztériumi vasúti főosztályvezető és Kun Dezső, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója előtt. 99 vasutas fiatal állt ott vigyázállásban, a piros paroli már aranycsillagos volt.

Erre is emlékezve május 24-én Budapesten, a Luther utcában az egykori MÁV Tisztképző Intézetben (mai neve: BGOK) összejöttünk jó páran. 45 éve avattak minket vasúti tiszté. Ezt is megéltük! Szerencsés emberek vagyunk.



Az Intézetben Keszmann János, a Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) képzésfejlesztés és szabályozás vezetője köszöntötte az egybegyűlteket. Szólt arról, hogy öröm és megtiszteltetés volt számára a találkozáson való részvétel, mert tudja, hogy akik most itt vannak, a vasút jelentős időszakában dolgoztak, vitték a hátukon a vasutat, megoldottak minden problémát az irányítási területükön. Mindez hatékonyan sikerült, amihez az alapot a MÁV Tisztképzőben sajátították el. A „kemény mag” egy része ül itt a padokban, s emlékszik vissza az itt eltöltött időkre, tanulmányokra, egykori tanáraikra. Kiemelte, hogy az idők és a képzésmód változásával ma már sokféle továbbképzést végeznek az Intézetben, de természetesen maradt a tisztképzés is. A jelenlévőknek gratulált, és átadta azt az emléklapot, melyen Dobás László igazgató aláírásával olvasható, hogy az illető az 1979/1980. évi MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet forgalmi nappali tagozatot 45 éve eredményesen elvégezte.

Igen, legendás tanfolyam volt a miénk. Így emlékszünk vissza azokra az időkre. A hivatalos emlékezés után a Szilvakék Paradicsom nevű étteremben ebédeltünk, és immár fehér asztalnál idéztük fel távoli emlékeinket. Távoli és mégis közeli. Mintha egy nagy sas hozta volna vissza szárnyain a régi történeteket az emlékezés jelen óráira. Kiváló baráti társaság gyűlt össze. Jó volt látni egymást, kezet fogni egymással, megölelni a másikat. Mert összeköt minket a vasút szolgálata, a hivatásunk, egymás iránti tiszteletünk és barátságunk. Összeköt minket a MÁV Tisztképző. Mi azon korosztály vagyunk, akik annak idején, 1980-ban friss vasúti tisztként középvezetőként szolgáltunk a vasutat, vittük a hátunkon annak minden baját, problémáját. Dolgoztunk, dolgoztunk és nem vettük észre, hogy közben elrepült az idő. Úgy elrepült, oly gyorsan a sok évtized, akár a fejünk fölött megjelenő repülőgép. Nem figyeltünk oda, s immár 45 év a hátunk mögött vigyorog, akár egy kisördög egy szoba sötétebb szegletében. Volt benne jó is, rossz is, de a mérleg nyelve a jó történetek felé billen.

Néhány tanfolyamtársamnak tettem fel a következő kérdéseket.

Hogyan emlékszel vissza a Tisztképzőben eltöltött időre, a tanfolyamtársakra, az óraadó tanárookra, vizsgákra?

Mit jelent neked a MÁV Tisztképző, az akkori tisztképzés, milyen alapot adott az utána következő beosztásaidhoz?

Személyes vélemény szabadon, amit szeretnél ezzel a 45 éves jubileummal kapcsolatban elmondani, a találkozásról milyen gondolataid vannak?

Putics István kifejtette, hogy számára élményt, újdonságot, magas szintű szakmaiságot és abszolút elhivatottságot jelentett a Tisztképző. Tanáraink (főként dr. Varga Gyula, Bujna Kálmán) hittek abban, hogy amit csináltunk, azt jól csináltuk. Életre szóló barátságok születtek, hittünk egymásban és abban, hogy amit teszünk, az értékes és jó. A képzésről az a véleményem, hogy az akkori szakmai képzés felsőfokú szintje jobb volt, mint a főiskola. Meghatározó volt az ott megszerzett tudás, a későbbi feladatokhoz remek alapot adott.



Matéczné Németh Ágnes számára a Tisztképzőn eltöltött idő kellemes, hasznos és szép volt. Visszaidézte, hogy a Keleti pályaudvar Állomásfőnökségről ketten mentek Kulicskóné Erikával a tanfolyamra. 1976-ban érettségiztek a budapesti vasútforgalmi szakközépiskolában, és egyből a Keletiben kezdtek dolgozni mint külső forgalmi szolgálattevők segédtisztként. Abba a munkakörbe, illetve ügyeletes tisztí beosztásba várták őket vissza. Áginnak könnyű dolga volt, mert a középiskolában tanultak még elevenen éltek az emlékeiben, így „csak” tovább tanulta a szakmát, immár magasabb szintre lépve. (Hasonló helyzetben voltam jómagam is, hiszen 1977-ben érettségiztem a miskolci vasútforgalmi szakközépiskolában.)

– Szerettem a forgalmi órákat – emlékszik vissza Ági –, főként dr. Varga Gyula és Bencze Lajos előadásait. Kevésbé kedveltem az áru fuvarozási és díjszábsási ismereteket – folytatta –, pedig dr. Maizl Erik és dr. Magos György mindent megtett, hogy jól megtanuljuk a tantárgyaikat. Szerettem a biztosítóberendezési gyakorlatokat dr. Cziffra Zoltánnal. Igazi egyéniség, a vasút, a bizber megszállottja volt. Ez minden előadásán ájtott, s mi ezt megéreztük. Bár valamennyi tanárunkról elmondhatjuk ugyanezt. Kivétel nélkül. A személyfuvarozási és pénztári ismereteket dr. Nagy István és Horváth György előadásain és vizsgáin elég jól megtanultuk. Az Úttörővasúton, illetve későbbi nevén a Gyermekvasúton vettem hasznát ezeknek először, mert ott pénztári ellenőrző zárlatot kellett készítenem Hűvösvölgy állomásfőnökénél, ami emlékezetes maradt számomra. Később sokféle vezetői beosztásom volt a Személyszállítási Főosztály kereskedelmi dolgaival, de valójában a forgalom maradt a szívemhez igazán mindig is közel.

Dalos Ede most is vallja, hogy a tanfolyamra bekerülés büszkeséggel töltötte el. Az oktatók a legjobb felkészültséggel rendelkeztek, fémjelvezve az intézményben folyó oktatás minőségét. Ezért is lehetett jó viszonyt kialakítani a tanáraikkal és tanfolyamtársaikkal. Neki is a legszebb élményei közé tartozik a tisztavatás a Déli pályaudvaron, majd a felavatott vasúti tisztek ünnepi ebédje a MÁV vezérigazgatójával és a Tisztképző igazgatójával a Nyugati pályaudvar régi, patinás éttermében. Szép emlék marad!

A folytatást a magazin.mavcsoport.hu oldalon a Munkatársunk rovatban olvashatják.

Kavalecz Imre



170 éve indult Győrben a vasút

A város büszkesége

Karácsonykor lesz 170 éve, hogy az első vonat megérkezett Győrbe. Noha a város fejlődése már a vasút megjelenése előtt megkezdődött a hajókereskedelemnek köszönhetően, az igazi virágkort a vasút hozta el.

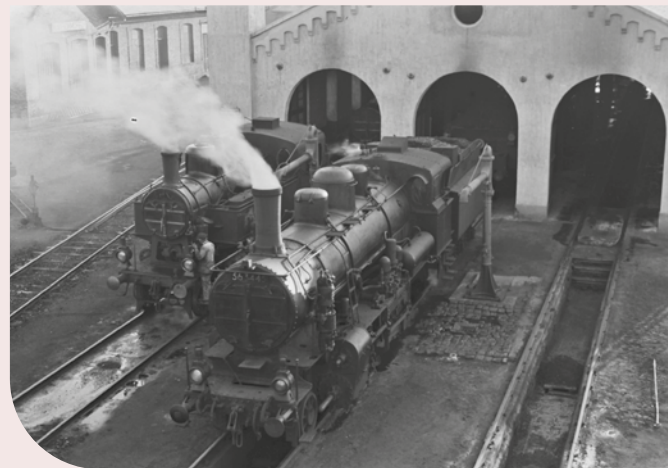
„Öcs. kir. Fge. Első Ferdinand legkegyelmesebben méltóztatott alólírtnak előleges engedélyt arra, hogy Bécs fogyasztéki adó-vonalától kezdve, Schwechat, Bruck és Gáta keresztül Győrnek, Gönyőig, ’s illetőleg Posonyig, továbbá Bécestől Bécs-Ujhelynek Glocknitzig, és a Mödlingi, Laxenburgi és Ilonavölgyi mellékvonalakon, végre Bécs-Ujhelytől Sopronyig és így tovább Győrig, valamint a Neudörfl-i és Brennbergi közsén bányákba vezető mellékvonalakon is, személyek, termékek, házi állatok, ’s mindennemű áruk’ szállítására vasutat építsen.”

A rejtvénynek is beillő, 1838-ban kelt szövegrészletről még úgyis elmondható, hogy a hazai vasúti közlekedés hőskorának jelentős dokumentuma, hogy az itt leírtak java csak több mint 15 évvel később látszott megvalósulni. Az „őcsászári fenségétől” származó „előleges engedély” címzettje báró Sina György Simon görög származású osztrák üzletember volt, akit az 1857-ben megjelent Magyarország családai című kiadvány nemcsak a birodalomnak legdúsabb bankárjaként említ, de Magyarország első birtokosai között is. Sina nemcsak az említett szakaszokon akart vasutat építeni, legfőbb célja a Pest–Bécs vonal létrehozása volt, csakohgy ebben nem akármilyen

riválisa akadt: a Rotschild-bankház is hasonló ambícióval látott volna hozzá a magyarországi vasútépítéshez Bécset megcélozva. Azzal a különbséggel, hogy míg Sina a budai oldalon, a Bicske, Tata, Új-Szöny (Komárom), Győr vonalat kapacitálta, addig riválisai a „pesti oldalra” képzelték a pályát, tehát Vác, Komárom (Révkomárom), Pozsony érintésével indultak Bécsnek. Merthogy e párharcot a Rotschild-bankház nyerte, az 1846-ban átadott Pest–Vác vasútvonal már a bécsi projekt keretében jött létre. Sina báró egy évvel később a Bécsújhely–Sopron vonal megépítésével írta be nevét a hazai vasútépítés „nagykönyvébe”, de Győrrel is voltak tervei.

A nagy kisállomás

A szabadságharc bukása után az Osztrák–Magyar Államvasutak (amely ugyanúgy magánvasút volt, mint a riválisai) Sina Görög vasúti érdekeltségeit – így a győri vonal megépítésének lehetőségét – 1850-ben megszerezte, de 1854-ben visszarendeződtek a tulajdonviszonyok. A hatóságok a Sina György-féle tőkescsoportnak ekkor már Új-Szönyig (a mai Komárom állomásig) tartó hosszabbítást is engedélyeztek, amelyhez a mágnes munkásai nekiláttak, mi több, az új



társaság hét darab új mozdonyt is építtetett. A nagy igyekezet ellenére bukás fenyegette Sinaékat, a helyzetet pedig a tőkeerősebb Osztrák Államvasutak használta ki. 1855 őszén félkész állapotok közepette vették át a győri vonalat, így az év karácsonyán már ők nyithatták meg Nyugat-Magyarország első, komolyan vehető vasútvonalát. Érdekesség, bár cseppet sem meglepő, hogy a vonalon szolgáltatott teljesítő mozdonyok egyike a Raab nevet kapta, Győr német nevét, majd a sokkal prózaibb 124-es pályaszámot.

Ami a körülményeket illeti, Bécs és Győr között átlagosnak volt mondható a vasúti közlekedés. Egy nap két-két szerelvény közlekedett Bécsből, reggel 7.30-kor és 16.30-kor, Győrből 5.20-kor és 16.20-kor indultak a vonatok, melyek közül kettő személy-, kettő pedig vegyesvonatként közlekedett. A menetidő több mint négy óra volt, a vonatok Mosonyban, Bruckban és Gramatneusidlbén álltak meg.

Ami a győri vasútállomást illeti, az első, virágzó városhoz illő objektum csak néhány évvel az átadás után épült, amelyről a város lokálpatrióta portálja, a Régi Győr ezt írta: „A győri felvételi épület az osztrák államvasutak akkori legnagyobb épülete volt, tervezésében és építésében feltehetőleg közreműködött a fiatal francia Auguste de Serres főmérnök és J. Manier igazgató is. A kétemeletes, téglalap alaprajzú, romantikus stílusú épület sűrűgyámos főpárkánnyal, erőteljes lizénákkal, füles ablakkeretekkel készült. A főhomlokzatok hét nyílástengelyét két oldalról egy-egy kettős ablakos, keskeny rizalit keretezte. A város felőli oldal középtengelyében órát tartalmazó, egyenes záródású, keskeny oromfal emelkedett a főpárkány fölé, az oldalhomlokzatok háromtengelyesek voltak.” Amit viszont méreteiről állítottak a kortársak, az csak a 19. század közepén élő emberek számára volt hatalmas. Amikor ugyanis – immár a MÁV kebelén belül – 1892-ben felújították az állomást, a területe a többszörösére nőtt. De ne szaladjunk előre, hiszen három évtizedben is történtek lényeges dolgok. A vonalat 1856-ban hosszabbították meg Új-Szönyig, majd egy év múlva Alsógalláig (Tatabánya), 1860-ban pedig áadták az Új-Szöny–Székesfehérvár közötti pályát, amely Győr számára roppant jelentőséggel bírt, hiszen ennek köszönhetően immár dunai átkelés nélkül is működött az áruszállítás Budapestre. A testvéri városokkal való kapcsolatnak fontos állomása volt 1872-ben a Győr–Sopron–Ebenfurt vonal, egy évvel korábban pedig a Szombahellyel való közvetlen kapcsolat is kialakult. A fővárosba azonban csak 1884-től lehetett eljutni a legrövidebb úton (Tatabánya felől), ennek létrejötté nagyban annak köszönhető, hogy a győri vasútvonal 1882-ben a MÁV tulajdonába került.

Ahogy már említettük, a MÁV – amely a nemzeti büszkeséget is a közösségi közlekedés pajzsára emelte – nem érte be a „valaha volt” legnagyobb állomásépülettel, és a vasútépítő művészet későbbi legendáját, Pfaff Ferencet bízták meg egy sokkal nagyobb és pompásabb pályaudvar megalkotásával. De azért nem a nagyözölás volt a legfontosabb. Ha kimondatlanul is, számított valamennyire. De

ennél sokkalta inkább az számított, hogy a vasúti szolgáltatások, a járművek, a vágányok, a kiszolgálóépületek, tulajdonképpen minden, ami a vasúthoz köthető, sokszorosára nőtt az 1860-as évekhez képest, miként az utasok száma is, akik már el sem fértek a régi várótermekben egy-egy forgalmas napon.

Hatalmas ötlet, hatalmas bombázás

Pfaff Ferenc azonban olyannyira értékelte a régi állomás esztétikáját és építészeti megoldásait, hogy hozzá sem nyúlt! „Az eredeti, romantikus felvételi épületet megtartotta, és új, neoreneszánsz épültre-szekkel egészítette ki. A kétemeletes régi épület mindkét oldalához szimmetrikusan földszintes szárnyakat épített, így az továbbra is központi helyzetű maradt. A Budapest felőli földszintes szárny végéhez azonban egy újabb, egyemeletes utasforgalmi pavilont emelt, amelynek túloldalához is földszintes szárny csatlakozott, tehát önmagában ez is szimmetrikus volt. Ezzel egy 215 méter hosszú, érdekes, kettős központú, egymásba úsztatott kompozíció alakult ki, amelyben a központi helyzetű régi épület, valamint a szintén központi helyzetű, kisebb új pavilon egy közös oldalszárnynon osztozott” – olvashatjuk az idézett Régi Győr írásában, amelyből az is kiderül, hogy a fantasztikusan kiegészített régi épület ideája emelte a győri állomást a legnagyobbak közé.

Korábban a magyar vasútállomásokon általában csak a felvételi épülethez legközelebbi I. vágány mellé épült emelt szintű peron és tető, a többi vágányon álló vonatokat a sínek között botorkálva a talajszintről lehetett elérni. Győrben azonban minden peront befedtek, és ezeket az aluljárón keresztül lehetett megközelíteni. Ez akkora újdonságnak számított, hogy például a győrinél is nagyobb forgalmú Kelenföldön csak kilencven évvel később alakították ilyenre az utasforgalmat. Dr. Valló László, Győr helyettes polgármestere 1930-ban írt, Győr ismertetése és tájékoztatója című dolgozatában említi, hogy a város vasúti fejlesztéseinek utolsó epizódja 1899-ben a Veszprém–Dombóvár vonal átadása volt. „Ezzel a mai vasúti gócpont teljes kiépítést nyert. Észak felé volt még egy vonal tervezve Galántán át, melyet azonban a trianoni béke céltalanra tett” – állapította meg keserűen a várospolitikus, aki 14 évvel később azt is láthatta, hogyan semmisül meg vadászgépek harci zajában szeretett állomása, és még azt is, hogy 1958-ban teljesen másikat építettek a helyére.

Legát Tibor



Szeder – a fekete csemege

A hol mézédés, hol fanyarkás, mégis mindig finom szeder egy igazi főnyeremény. A természet bőségesen ellát vele, de ha nem akarunk keresgélni, ültethetünk is egy-két bokrot a kertbe. Könnyű dolgunk van vele, ahogy mondják, mindent kibír, igénytelen, ami ez esetben kifejezetten pozitív jelző. A konyhában elsősorban a desszertek kedvelt alapanyaga, ráadásul annyi vitamint tartalmaz, hogy akár receptre is kérhetnénk.

A szeder az egyik legrégebb óta gyűjtött és fogyasztott bogyós gyümölcs, ami nem is csoda, hiszen a sivatagon kívül mindenhol megél, és a nyár második felében csak úgy ontja a szinte fekete terméseit. Sokan így is nevezik: fekete szeder. Nálunk elsősorban erdőszéleken nő terjedelmes bokrokká, ezért július végén érdemes kis vödörkkel nekiindulni, biztos, hogy hamar tele tudjuk tölteni a finom bogyókkal, amelyek leginkább a málnára hasonlítanak, csak éjsötét változatban. A málnával szemben nagy előnye a könnyebb és hosszabb idejű tárolhatósága és a magasabb antioxidáns-tartalma. Míg a málna rendkívül törékeny, és csupán egy-két napig tárolható, a szeder strapabíró, hűtőben sokáig eláll, és – akárcsak közeli rokona – a fagyasztást is jól bírja. Erdei, vad változatának csupán egyetlen hátránya van: mivel a szeder a rózsafélék családjába tartozik, a szára hihetetlenül szúrós, ezért szedéskor csak óvatosan! Ha azonban ezt észben tartjuk, mindenért kárpótol minket a zamatos íz. Akit mégis visszatartanának a tüskék, érdemes a kertben

termeszteni néhány bokrot, a nemesített változatokból ugyanis tüske nélküli fajok is léteznek.

Nagyon hálás növény, az évi egy metszést leszámítva semmi dolgunk nincs vele, csupán szüretelni kell. Ráadásul a bogyó mellett a szeder minden része fogyasztható, gyógyító ereje az ősidőktől ismert, pozitív hatásait már Hippokratész is leírta. Gyökereiből, kérgéből és leveleiből teát lehet készíteni, főzete gyulladáscsökkentő. A szeder hihetetlenül gazdag antioxidánsokban, valamint magas az A-, B-, C- és K-vitamin-tartalma. Fogyasztása serkenti az agyműködést, javítja az emésztést, immunerősítő, jótékonyan hat a bőrre, védi a szemet, segíti a véralvadást és erősíti a csontokat.

Legjobb tehát frissen fogyasztani, de készíthetünk belőle lekvárt, szörpöt, vagy süthetünk belőle különböző süteményeket. Most három szuper szedres finomságot mutatunk be, a negyedik a ráadás.

Szedres tiramisu

– pohárban és tányéron is ellenállhatatlan

Hozzávalók: 1 doboz babapiskóta, 50 dkg szeder, 500 g mascarpone, 0,5 dl édes gyümölcslikőr, 4 tojás, 4 ek. porcukor

Elkészítés: A szeder felét meghagyjuk egészben, a másik felét összeturmixoljuk 1 evőkanál cukorral és a likőrrel, majd átpasszírozzuk egy szűrőn, hogy az apró magoktól megszabaduljunk. A szobahőmérsékletű mascarponét alaposan kikeverjük a tojások sárgájával és a maradék 3 evőkanál porcukorral. A tojások fehérjét egy csipet sóval kemény habbá verjük, majd óvatosan beleforgatjuk a mascarponés krémbe. A babapiskótákkal kibélelünk egy nagyobb tálat vagy több kisebb poharat, vagy ráfektetjük kistányérokra. A piskótákra kanalazunk az összeturmixolt szederből, majd a mascarponekrémből, végül rádobunk 3-4 szem szedret. Ezután jön a következő réteg, ugyanilyen sorrendben: piskóta, gyümölcsipüré, krém, szeder. Fogyasztás előtt néhány órára vagy akár egy egész éjszakára hűtőbe tesszük.



Lila smoothie – igazi íz- és vitaminbomba

Hozzávalók: 15 dkg friss szeder, 1 db banán feldarabolva, 2 dl tej vagy mandulatej, 100 g natúr joghurt, 1 ek. méz, 1 tk. őrölt fahéj, 4 db jégkocka

Elkészítés: Az összes hozzávalót tegyük egy turmixgépbe, és maximális fokozaton keverjük néhány percig, amíg teljesen sima, krémes állagú nem lesz! Poharakba öntve azonnal fogyasszuk! A tetejét díszítsük néhány egész szem szederrel!



Szederdzsem – fűszeresen zamatos

Hozzávalók: 2 kg szeder, 1,2 dkg cukor, 1 db citrom, 2 tk. őrölt fahéj, 3 cs vaníliás cukor

Elkészítés: Az átválogatott szedret (csak egészséges szemek kerüljenek a lekvárba) óvatosan mossuk meg, és egy nagy szűrőn csepegtessük le! Öntsük egy nagy fazékba, szórjuk meg a cukorral, tegyük hűvös helyre, és hagyjuk állni egy napig! Másnap adjuk hozzá a frissen facsart citromlevet, a fahéjat és a vaníliás cukrot, majd kezdjük el főzni! Amikor a lé kellőképpen elfőtt, még forrón szedjük ki a lekvárt sterilizált üvegekbe, és légmentesen zárjuk le! Tegyük száraz dunsztba, majd egy-két nap múlva a kamra polcára! Kenyérhez, süteményhez és húsokhoz is kiváló.



+ a ráadás Szederlikőr

Az erdélyi áfonyalikőr, vagy ahogy a helyiek hívják, az áfonyapálinka messze földön híres, szinte minden háznál készítik. Ahogy az ottani erdőkből az áfonya terem vödör-szám, nálunk a szeder, és a végeredmény egy hasonlóan kellemes, ízletes vendégváró lesz.

Hozzávalók: 2 kg szeder, 1 kg kristálycukor, 2,5 l vodka, 1,2 l víz

Elkészítés: A szedret mossuk meg, és tegyük egy nagy hordóba vagy fazékba! Adjuk hozzá a cukrot, a vizet és a vodkát, keverjük át alaposan, fedjük le, és tároljuk sötét, hűvös helyen kb. 2 hónapot úgy, hogy az egészet naponta átkeverjük. Ha úgy érezzük, elkészült a likőr, szűrjük le a levét steril üvegekbe! Magában és nyári koktélokhoz is tökéletes.

Csohány Domitilla

Kalandozzunk a a Volántouristtal ősszel is!

A nyár nagyobb része, az igazi forráság még előttünk áll, de a MÁV Személyszállítási Zrt. utazási irodája, a Volántourist már javában készül az őszre. Ha hűvösebb időben szívesebben utazunk, akkor remek választás lehet az indián nyár az olasz Adrián, egy olasz vagy éppen antik görög körutazás, de Bosznia és Montenegró vadregényes tájain is bátran kirándulhatunk!

Indián nyár az olasz Adrián

A szeptember 14. és 18. közötti, 5 napos nyaralásunk helyszíne az Adriai-tenger partján fekvő Lido di Jesolo. A hosszú, homokos, lassan mélyülő partszakasz tökéletes választás a pihenésre, feltöltődésre. A pihenés mellett programokra vágyó utasainknak lehetősége nyílik felfedezni a környék legszebb látnivalóit. Velence varázslatos világa lenyűgöz minden látogatót. A csatornák városába hajóval érkezve megtekintjük a Szent Márk teret, a Dózse-palotát és a Rialto hidat. A történelmi séta után egy borkóstoló teszi teljessé az élményt a festői Roncade kastélyában. A Garda-tó partján fekvő Sirmione igazi gyöngyszem: a középkori hangulatot árasztó utcák és a Scaligeri-vár romantikus lát képe felejthetetlen élményt nyújt. Egy motorcsónakos kirándulás a félsziget körül pedig új nézőpontból mutatja be a tó szépségét. Utazásunk végén Udine városa kínál kulturális élményt. A történelmi belváros, a Palazzo Patriarcale és a Castello lenyűgöző épületei méltó zárásai ennek a különleges olasz utazásnak.

Bella, bella Itália: olasz nagykörút

A szeptember 24. és október 1. közötti, közkedvelt olaszországi körutazásunk során Itália legszebb kulturális és természeti kincseit fedezzük fel. Lenyűgöző városok és mediterrán csodák várnak ránk. Firenzében barangolunk, a reneszánsz bölcsőjében, ahol Michelangelo és Leonardo nyomában járva megcsodáljuk a híres dómot, a Ponte Vecchiót és a Santa Croce-templomot. Rómában helyi idegenvezetővel látogatjuk meg a Colosseumot, a Vatikánt, a Trevi-kutat és Róma egyéb történelmi emlékeit, többek között a Palatinus-dombot, a Forum Romanumot, a

San Pietro in Vincoli templomot, a Spanyol lépcsőt, a Pantheonot, majd továbbindulunk a festői Sorrentói-félszigetre. Egész napos hajókirándulás vár Capri szigetén az öblök, barlangok és a Faraglioni-sziklák között hajózva. Anacapriban pazar kilátásban gyönyörködhetünk, majd limoncellót kóstolhatunk. Pompejiben időutazásra indulunk a Vezúv eltemette ókori város romjai közt, végül az Amalfi-part lélegzetelállító szépsége varázsol el minket. A Nápoly történelmi belvárosában tett látogatás után hazafelé Bolognában zárjuk az utunkat egy kellemes sétával. Történelem, kultúra, tengerpart és mesés ízek – mindez egy élményekben gazdag olasz körúton.

Antik görög körutazás

Az október 4. és 12. között tartó, kilencnapos görög programunk kiváló lehetőséget kínál egy lenyűgöző körutazásra Szerbián és Észak-Macedónián keresztül a görög történelem és kultúra szívébe. Felfedezzük Vergina királyi sírjait, megcsodáljuk a Meteorák égben lebegő kolostorait, majd Delphoi jóshelyénél idézzük meg az ókori legendákat. Tengerparti szállásunkon, Patrasz közelében kikapcsolódás és fürdési lehetőség várja utasainkat, de fakultatív program keretein belül ellátogatunk az olimpiai játékok bölcsőjéhez, Olympiába is. Bejárjuk Mükéné bronzkori erődjét, megállunk a látványos Korinthoszi-csatornánál, és felfedezzük Epidaurusz híres színházát. Athénban megismerkedünk a demokrácia és a nyugati civilizáció szülőhelyével: Akropolisz, Plaka és őrsgváltás a Parlament előtt. Utazásunk végén Thesszaloniki nyüzsgő utcái és a Thermopülai-szoros hősei idézik meg a dicső múltat. Ikonikus ókori helyszínek és mediterrán élmények várnak ránk – mindez egy felejthetetlen görög körutazáson.

A fekete hegyek országa, Montenegró és Bosznia csodái

Montenegró elnevezése (Crna Gora) montenegrói nyelven fekete hegyet jelent. A fekete hegyek országában a mesés tengerpartot lenyűgöző természeti képződmények, valamint elegáns paloták és ókori emlékhelyek veszik körül. Október 20. és 26. között a Volántouristtal a festői balkáni tájakon utazva látványos fotókat készíthetünk többek között Jajcében, melynek híres vízesését Csontváry is megfestette. Sarajevóban a történelmi sokszínűség kápráztat el: egymást váltják a keleties szűk utcák, mecsetek, jellegzetes kis házak és a monarchia idején épült szecessziós épületek, valamint a katolikus templomok. Kotor 1000 méternél magasabb hegyekkel ölelt óvárosában is sétálhatunk, ahol a 15. században, a velencei uralom idején építették ki a város körüli, erődítményszerű városfalakat. Az út során megismerhetjük Budva, Stari Bar, Trebinje és Mostar látnivalóit, valamint a Durmitor Nemzeti Park és a Lovcen hegység természeti csodáit is.

Mátraházai Üdülőház

Ősz végéig főszezon ajánlatokkal várja a csendes erdei környezetre vágyókat a Volántourist üdülőháza Mátraházán.

Július 1. és október 31. között minimum 1 éjszakás tartózkodás esetén:

kétágyas szobában: 27.000 Ft/szoba/éj

háromágyas szobában: 36.400 Ft/szoba/éj

A további részletekről és a kedvezményes ajánlatokról az üdülőház munkatársai adnak felvilágosítást: <https://www.volantourist.hu/hu/matrahazaiudulohaz/elerhetosegek>

Az utazások részleteiről a <https://www.volantourist.hu/hu/utazasok/korutak> oldalon tájékozódhatunk. A további részletekről és kedvezményeikről az utazási irodák munkatársai adnak információt: <https://www.volantourist.hu/hu/utazasi-irodak>

Arcképes igazolvánnyal Magyarország vizein



A MÁV-csoport dolgozói számos előnyt, kedvezményt tudhatnak magukénak, mint például olcsóbban tekinthetnek meg számos színházi előadást, de több fesztiválra is csökkentett áron juthatnak be. Azonban legkevésbé ismert az ingyenes hajóutazás lehetősége, amelyet a Mahart, illetve a Bahart bizonyos járatain érvényesíthetnek. Ehhez nem kell más, mint egy arcképes igazolvány, tehát a 100%-os kedvezmény a családtagjainkra ugyanúgy vonatkozik!

Hol közlekednek ingyenesen igénybe vehető járatok?

A Mahart az összes hajóját a Dunán üzemelteti, így Visegrád, Esztergom és Szentendre is elérhető vízi úton. A Bahart a balatoni hajózásért felel, ezért ha a tó körül járunk, érdemes letérnünk a kötött pályáról, és programjaink közé vennünk ezt a rendhagyó lehetőséget.

Mahart – Kollégáinknak ezúttal egy szentendrei kiruccanást javasolunk

Szentendre a Dunakanyar egyik legszebb városkája, macskaköves utcái, színes házai és vízparti fekvése olyan egyedülálló turisztikai célponttá varázsolják, amelyet kár volna kihagyni – főleg hajóval, díjtalanul! Bebarangolása során bájos galériákat, templomokat fedezhetünk fel, ha pedig túl vagyunk mindezen, megpihenhetünk, és egy hangulatos étteremben csillapíthatjuk az éhségünket. A Duna-parti korzó nemcsak a gyermekeknek nagy élmény, a víz közelsége bárkit felüdít, főleg egy meleg nyári napon. Azok, akik igazán el szeretnék mélyedni a környék sajátosságaiban, a skanzenben (Szabadtéri

Néprajzi Múzeum) és a Kovács Margit Kerámiamúzeumban ismerkedhetnek a hagyományainkkal, míg a közlekedés szerelmesei a Városi Tömegközlekedési Múzeumban tekinthetik meg a BKV Zrt. ikonikus járműveit.

Pontos menetrendi információ a mahartpassnave.hu oldalon található.

Bahart – Hajózási programajánló

Ha egyedi nyári kikapcsolódásra vágyunk, érdemes hajóra szállnunk. A Bahart évtizedek óta gondoskodik róla, hogy felejthetetlen élményekkel gazdagodjanak a Balaton szerelmesei. Járataik a magyar tenger számos kikötőjéből indulnak, emellett – a nyári hónapokban – különféle tematikus programhajók is elérhetők, amelyek különleges élményeket kínálnak. Ezek közé tartozik a gyerekhajó, a bulihajó vagy az esti chillhajó, amely a relaxálni vágyóknak kínál kellemes élményeket a naplemente kíséretében.

Aktuális menetrendi információk a bahart.hu oldalon érhetők el.



Ha családi programot szervezünk, érdemes tehát kihasználni ezt a nagyszerű lehetőséget, hiszen a különleges közlekedési eszköz igénybevétele nem csupán élmény, de látványos természeti kalandtúra is egyben.

Fontos tudni:

- A Bahart menetrend szerinti kompjai és személyhajói, illetve a Mahart menetrend szerinti személyhajói díjmentesek, de használatuk regisztrációs jegyhez kötött, ami azt jelenti, hogy indulás előtt a jegypénztárnál kötelező megjelenni. Internetes felületen vagy automatából nem váltható 0 forintos regisztrációs jegy!

- A Mahart járatai rendkívül nagy népszerűségnek örvendenek, korlátozott befogadóképességük miatt azonban érdemes észben tartani a következőket: a hajók kihasználtsága szerdán és csütörtökön a legkisebb, pénteken és szombaton a Budapestről délután induló hajó – általában – szintén kevés utassal közlekedik. Budapest–Szentendre viszonylatban 250 férőhelyes vízi járművek szállítják az utasokat, telt ház esetén a H5-ös HÉV használata ajánlott.

**A kedvezmény mindazokra vonatkozik, akik arcképes igazolvánnyal rendelkeznek, tehát az ún. hozzátartozói arcképes igazolványok birtokosai (élettárs, házastárs, gyermekek) is ingyenesen a fedélzetre léphetnek.*

Benke Máté





Történelmi év a MÁV Előre Foxconn számára: kupagyőzelem után bajnoki cím

A székesfehérvári röplabda történetének egyik legemlékezetesebb szezonját zárta a MÁV Előre Foxconn férficsapata: nemcsak a Magyar Kupát hódították el, hanem fennállásuk során először a magyar bajnoki címet is megszerezték. A csapat évek óta tartó, tudatos építkezésének és átgondolt szakmai munkájának eredménye beérett, és a szezon végére vitathatatlanul Magyarország legjobb röplabdacsapatává vált.

„Módszeresen építkeztünk, évről évre jobbak voltunk” – idézi fel az elmúlt éveket dr. Tálos Péter, a MÁV Előre SC elnöke. – „Már a második évben döntőt játszottunk, és onnantól kezdve folyamatosan ott voltunk a legjobbak között. Az első döntőben még gyengébbek voltunk, mint a másodikban, de minden kétséget kizáróan mondhatom, hogy ez most Magyarország legjobb csapata. A mezőnyből kiemelkedő teljesítményt nyújtottunk: a hét döntő meccsből hatot megnyertünk. Nagyon boldog vagyok, hogy elértük ezt az óriási eredményt, amelyről kezdetben csak álmodtunk – de természetesen hittünk is benne.”

A mindent eldöntő győzelmet hazai pályán aratta a csapat, ami még inkább hangsúlyozza a győzelem értékét. A siker mögött azonban nemcsak a játékosok teljesítménye, hanem egy széles körű szakmai háttérmunka is meghúzódik.

„A csapat mindig a legszélesebb körű szakmai támogatást kapta” – hangsúlyozza Tálosné Rozsinszky Rita, a klub szakmai vezetője. – „Folyamatosan fejlesztettük a stábot, egyre jobb edzőket hoztunk, és egyre inkább meg tudtuk teremteni azokat a körülményeket, amelyek a hatékonyabb munkát lehetővé tették. Az edzésszám ugrásszerűen megnőtt, megnyílt a lehetőség

az egyéni és differenciált képzésekre – például külön edzések a feladónak, centereknek. A játékosok kiválasztásánál pedig kiemelt figyelmet fordítottunk a személyiségre is. Nemcsak jó játékost kerestünk, hanem olyan embert is, aki szívvel-lélekkel küzd, és beleillik a közösségbe. Szerencsénk volt, mert úgy érzem, sikerült hasonló habitusú játékosokat összeszednünk, és ez igazi családot teremtett. A szezon egyik kiemelkedő egyéni teljesítménye is a klubhoz köthető: Pesti Marcell lett az Extraliga 2024/25-ös idényének legértékesebb játékosa (MVP), ezzel tovább emelve a klub sportszakmai presztízsét.

Fejlesztések, bővülés és strandröplabdasikerek

A klub sikere nemcsak a felnőttcsapat teljesítményében, hanem az egész utánpótlás- és létesítménystruktúrában megmutatkozik. Az idei szezon során kulcsfontosságú fejlesztések történtek: az edzéslehetőségek bővültek, az egyéni képzés rendszere megerősödött, és a centerpálya fejlesztése révén a játékosok immár modern környezetben készülhetnek. Emellett a MÁV Előre Volleyball Center és környe-



zetének fejlesztése tovább erősítette a klub működésének alapjait.

Az ÉDRA/MÁV Előre strandröplabda-szakosztálya is figyelemre méltó eredményekkel indította az évet. A szezon még csak most kezdődik, de már most több sikert könyvelhettek el nemzetközi szinten is. A szakmai munkát Léo Sindice és Koch Róbert irányítják, akiknek a vezetésével párosaink csodálatos eredményeket érhetnek el.

Változások a női csapatnál, stabilitás a férfiaknál

A klubnál a női vonalon is jelentős átalakulások zajlanak: a MÁV Előre Foxconn női röplabdacsapata gyökeres változáson megy keresztül Kaszap Tamás irányításával. A cél, hogy a női csapat is hosszú távon versenyképes legyen az élvonalban, és új szintre emelje a MÁV Előre női szakágát.

A férfiaknál ezzel szemben a stabilitásra helyezik a hangsúlyt: Omar Pelillo vezetőedző irányítása alatt a bajnoki címet megszerző keret 90%-a együtt marad. Ez lehetőséget teremt arra, hogy a csapat a következő szezonban nemcsak a hazai porondon, de akár a nemzetközi szinten is megmutassa az erejét.

Összegzés: egy álom beteljesedése és a jövő alapjainak lefektetése

A 2024/25-ös szezon nemcsak kupagyőzelemmel és bajnoki címmel ajándékozta meg a MÁV Előre Foxconnt, hanem olyan sporttörténelmi mérföldkövet is jelent, amelyre az egész klub és Székesfehérvár város is büszke lehet. A módszeres építkezés, a szakmai háttér erősítése, a személyiségalapú csapatépítés és a folyamatos fejlesztés mind hozzájárult ahhoz, hogy a MÁV Előre röplabdacsapata a hazai élvonal csúcsára érjen. Bár a szezon most ért véget, a munka nem áll meg: a strandröplabdszezon most kezdődik, a női csapat megújul, a férfiak pedig készen állnak arra, hogy a következő évben is ott legyenek a legjobbak között – Magyarország legjobb csapataként.

Pordány Petra
Kommunikációs vezető
MÁV Előre Foxconn



Generációkon átívelő kerékpártúra a Tisza-tó körül

Izgalmas kirándulásban volt részük a MÁV Zrt. miskolci területi forgalmi osztály munkatársainak, akik június elején körbeciklizték a Tisza-tavat. A 10 óra körüli induláskor még az idő is kedvezett a csapatnak, mert a kezdeti felhős időt hamar szikrázó napsütés követte, így a hőmérséklet is ideális volt a kerékpározáshoz. Nagy lendülettel és jókedvvel vágtak bele a 67 km-es távba, ami egészen a túra végéig kitartott. Több korosztály is képviseltette magát, a táj szépsége és a közösen megélt élmények azonban feledtették a generációk közötti különbségeket. Jövőre újra várnak mindenkit!

A Tisza-tó körüli biciklitúra útvonala térképpel itt tölthető le: <https://turakereso.hu/tisza-to-kerekpertura/>



A vadnyugat hőse



A hold éppen eltűnőben volt, néhány prérifarkas még hangos üvöltéssel búcsúzott a nyári éjszakától, miközben a felkelő nap már vakítóan bukkant elő a hatalmas sziklák mögül. A levegő izzott, a vöröses táj kietlen volt és száraz. Bármerre néztünk, mindenhol csak kő, kő és kő, ameddig a szem ellátott. A csupasz hegyek között mindössze egyetlen poros földút kanyargott, mintha a végtelenbe tartott volna. A csendet váratlan zaj törte meg: motorzúgás. A vöröses porfelhőből hirtelen egy hófehér busz bukkant elő. Garrett volt az, a környék leggyorsabb személyszállítója, aki menetrend szerint közlekedett a kopár vidéken. Pontosabban megpróbált menetrend szerint közlekedni – több-kevesebb sikerrel. Ez a vadnyugaton ugyanis nem volt olyan egyszerű feladat. Hol tornádók, hol banditák állták útját, szinte minden napra jutott valami kaland. A nap már magasán járt, sehol egy árnyék, a forróság szinte elviselhetetlen volt. Garret alig várta, hogy megérkezzen Szerviz Citybe, hogy felfrissülhessen. A kisváros mindössze néhány házból állt, de volt fogadója, és ami a legfontosabb, egy benzinkútja is. Garretnek itt mindig tele kellett töltenie a hatalmas üzemanyagtartályát, mert közel s távol ez volt az egyetlen hely, ahol ezt megtehetette. Ilyenkor mindig lemosta a szélvédőjét is, mert a vöröses por mindent belepett, és egy hideg zuhany is jólesett, hogy a rövid pihenő után újult erővel folytathassa az utat. Be is gördült a benzinkútra. A utasok leszálltak kinyújtózkodni és ebédelni egyet, miközben ő pont ugyanezt tervezte. A kút azonban üres volt. Teljesen. Garret értetlenül állt ott, és magyarázatra várt, hiszen hasonló sohasem fordult még elő. – Hogy fogok így eljutni a végállomásra? – kérdezte tanácstalanul Garret. – Mi történt?

A helyiek elmesélték neki, hogy nemrég itt járt Billy, a fiatal dömpér, és kirabolta a kutat. A hírhedt platós teherautó mindent elvitt, az összes üzemanyagot. Nem elég, hogy nem fizetett, még meg is fenyegetett minket, hogy hamarosan visszatér, és örüljünk, hogy nem gyújtja fel az egész kőcerájt – mondták szomorúan. Garret nagyon mérges lett. Úgy gondolta, a frissítő zuhany majd segít megnyugodnia, de egy csepp nem sok, annyi víz sem volt a mosóban. – Hát a víz hová lett? – kérdezte gyanakodva Garret. Megtudta, hogy azt pedig mind kiöntötte a földre ez a semmirekellő kölyök. Mielőtt a dühtől és a hőségtől felforrt volna a hűtővíze, a busznak eszébe jutott, hogy a közeli sziklaszorosnál egyszer elrejtett néhány kanna üzemanyagot vész tartaléknak. És milyen jól tette! Ez most életmentő volt. Gyorsan feltankolta magát, és Billy nyomába eredt, hogy visszaszerezze az üzemanyagot. Garret jól tudta, hogy sokkal gyorsabb a mihaszna dömpernél, ezért elébe került, és kihelyezett az útra néhány kerékcspadát. Éppen annyit, hogy csak néhány kereke durranjon ki a teherautónak.

Durrrrr! Bummm! Hallatszott messzire a lövésnek tűnő zaj. Az akció sikeres volt, Billy két kereke tropára ment. Garret elé állt és rákiáltott: – Ha jót akarsz magadnak, fordulj meg azonnal, és adj vissza mindent, amit elloptál! A dömpérnek nem volt sok választása, így némi szökési kísérlet után feladta magát, és azt tette, amit a busz mondott neki. Csígalasan visszagurultak Szerviz Citybe, ahol már jó nagy tömeg várta őket. Mindenki éljenzett, Billy, a kölyök pedig némi javítás után új gumikkal gurult be a börtönbe. Garret végre teletankolhatta a hasát. Miután az utasai visszaszálltak, és éppen indulni készült, a kisváros lakói megállították és felkérték, hogy legyen Szerviz City seriffje. A busz először nagyon meglepődött: – De hát nekem van már egy fontos munkám! És folyton úton vagyok. És... – Éppen ez a jó – mondták rá válaszul. – Mindent és mindenkit ismersz a környéken, ráadásul te vagy közel s távol a leggyorsabb és a legbátrabb. Így némi unszolás után Garret igent mondott, és elvállalta a feladatot. A rögtönzött ünnepségen hatalmas taps közepette átvette seriffjelvényét, és folytatta útját az utasaival. A nap már lemenőben volt, hatalmas, narancssárga korongként bukkott le a sziklák mögött... – Peti! Kisfiam, pakold össze az udvaron a játékaidat! Kész a vacsora! Így Peti szépen berakta az autóit egy nagy dobozba, majd szaladt a konyhába, mert az egész napos vadnyugati kalandban igencsak megéhezett. Csak kedvenc volánbuszát vitte be magával, kalapban, sállal, seriffcsillaggal feldíszítve.

Folytatása következik.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2025. július 23.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujzag@mavcsoport.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Az idei Juliálisokat országszerte négy helyszínen tartjuk: Budapesten, Pécsen, Nyíregyházán és Szolnokon.”
A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Gergő Diána** olvasónknak!

A biztonságtechnika világában a technológiai ...		FÜGGVÉNY JELE	LENDÜLET, IRAM	TIBETI SZARVAS-MARHA-FELE	AZ INN MEDRE! ALKA-TOLLAK!	AZ ÁNGY IS EZ	TÁVOZÁS-RA KÉSZTET	TEJCSEPP! SPANYOL AUTOJEL	GDANSK BEJÁRATA!	KALAPÁL-HATÓ ANYAG	"A FEKETE ARANY"	ÉSZAK SEMMI (BIZ.)	ALTATÓ HATÁSÚ SZER
SEREG, ÁRMÁDIA	PATKÓ-SZEGEK!	1. NÉPI FÜVÖS HANGSZER				D	2. SPORT CLUB (RÖV.)						O
		APARTMAN MEGSZÓ-LALÁS, KÖZLES						ÉGHAJLAT JELZÓJE LEHET FÖLÉM					
ÓRA JELE					RANGOS FILMDÍJ				CSERÉP-BŐL VALÓ PIPA				
BURNÓT (RÉG.)					ERREFELE!				MINTAKÉP				
SZAKMUN-KÁS LESZ BELŐLE	DENMARK (RÖV.)	3.			TALAJLAZ-TÓ ESZKÖZ		IMPORT ADÓJA SZEMÉ-LYEDRE			TÖRÖTT FEJSZE!		BŐGNI KEZD!	MŰSOR IDŐ-TARTAMA
					TENGERI ÁLLAT								
			BEÁLLÍT, BEÜTEMEZ							KALÁSZOS NOVÉNY			
			JELSZÓ							KLISÉ SZÉLEI!			
INFORMÁ-CÍÓ (RÖV.)	ERZSÉBET, BECÉZVE				MELEG ÉVSZAK			SORSZÁM-NEVKÉPZŐ			ELLENBEN		
NÉVELŐ	A-RÖL PÁRJA				MOZOG IKERSZAVA			MONDAT ELEJE!			SZERB TELEPÜLÉS		
ZSEMLE-MORZSA						KORRÓ-VIDÍTÉS		PÁRTFOGÓ					
						...PICIKE: IGEN KICSI		EMBER, FÉRFI (ARGÓ)					
ÉNEKEL A TIROLI							KÖNYV VAN RAJTA				INDULAT-SZÓ (RÖV.)		
							SZÓR				TÍZ A KÖBÖN		
...CAPONE-GENGSZ-TER		OLAJSZÓ-VETSÉG				AMENNYI-BEN		A FÖLDRE PÖTTYAN					
		MÁTKA, JEGYES				...PALMAS		ERIKKA, BECÉZVE					
DIÓBÉLI	TAGBA-SZAKADT!				GERLE (NÉP.)			KÉT MORZSA!				DÖRMÖGNI KEZD!	
A TÖMEG-SZÁM JELE	DECIBEL (RÖV.)				ALGÉRIA HATÁRAI!			BENTRŐL KIMOS!				SZOLMIZÁ-CÍÓS HANG	
						SZOBA-MADAR				MAGA MÓ-GÓTT HAGY			
					HÉT VÉGE!					MESE VÉGE!			
BOCCELLI: ÉNEKES	K											EINSTEIN	

AZ ÚTAS AZ ELSŐ
10
VÁLLALÁS



1000 új busz

a korszerűbb VOLÁN-flottáért

10vallalas.hu



MÁV  **CSOPORT**

A nemzet közlekedési vállalata