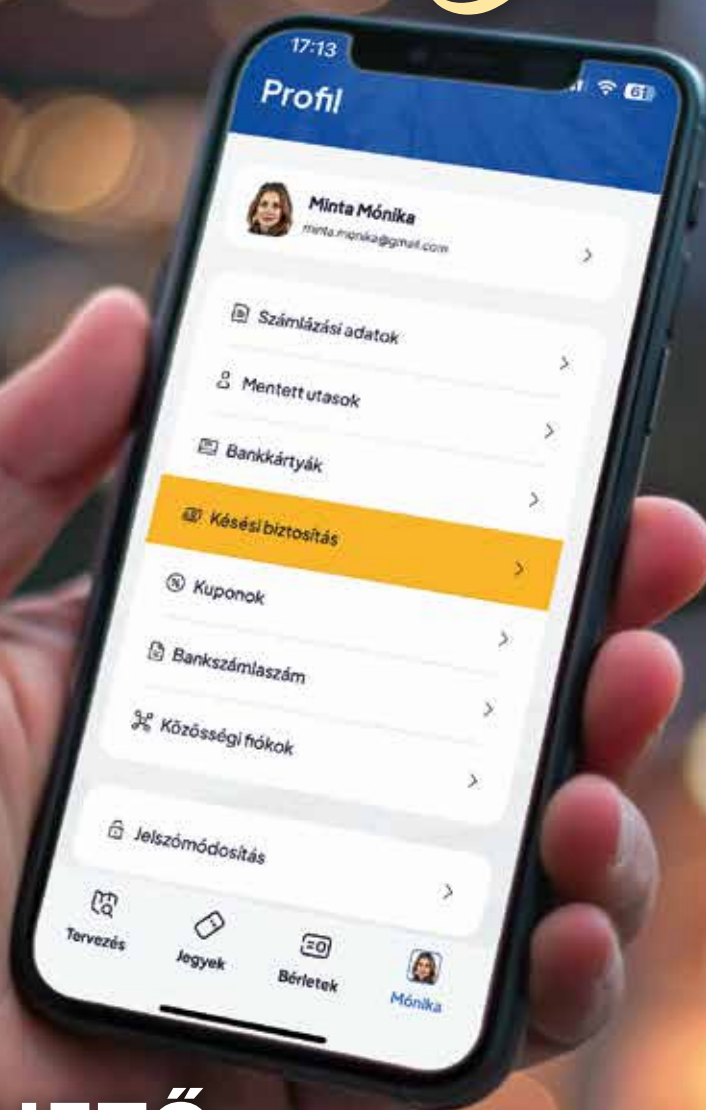


MÁV CSOPORT

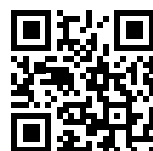
magazin

AZ UTAS AZ ELSŐ
10
VÁLLALÁS



**MÁR ELÉRHETŐ
A KÉSÉSI BIZTOSÍTÁS
A MÁV+ APPBAN!**

Itt tölthető le az app:



HÍREK

Június elsejével elindult a késési biztosítás; Fókuszban a 10 vállalat teljesítése és a nyári felkészülés; Május 11. A Közlekedési Kultúra Napja – Ismét a MÁV-csoport „Az év példaértékű társadalmi felelősségvállalója”; A GreenTech-en is jelen voltunk; Új megoldások a főszezoni közlekedésben; 140 éve az utasok szolgálatában; Az Év Hídja díj

HUMÁN

A SZAKMA SZTÁR Közlekedés-üzemvitel versenycsoport döntőjének eredményei; Eljött az idő leszokni a cigiről? Mi azt mondjuk, együtt sikerülhet!; Egészséglottó; A MÁV-csoport és a GYSEV Zrt. közti vonal átadás-átvételtől

ELVESZETT VASÚTVONALAK

Polonyi Viktor cikksorozata az egykori vasútvonalakról

MUNKATÁRSUNK

Az első Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyei női mozdonyvezető; „Ha megfogom a kormányt, otthon vagyok” – Interjú Hári József buszvezetővel

RÓLUNK

HÉV-es kollégákat ünnepeltünk – 119-en vehettek át elismerést; Életmentés Jászberényben; Óvodások látogattak autóbuszos telephelyeinkre

JÁRMÚPARK

Az amerikai gépszörny

MŰVÉSZET

Meghirdette a 80. évadát a MÁV Szimfonikus Zenekar

ANNO

Le a tetővel! – Városnéző buszok az 1960-as években

BÜSZKESÉGÜNK

Öt évtized a vágányok mentén – interjú Kozma Miklós villanyszerelő csoportvezetővel

AJÁNLÓ

A Városmajori Szabadtéri Színpad kedvezményes előadásai

ÉLETMÓD

Zsenge és édes – a borsó

SZABADIDŐ

Nyolcadik alkalommal rendezték meg a Sportbarátok Focitornáját; Nyár végi és őszi utazások a Volántourist kínálatában; A legjobb horgászt keresték Pécsett

4

11

16

18

22

26

29

32

34

38

40

42



12
HUMÁN
Eljött az idő
leszokni a cigiről?
Mi azt mondjuk,
együtt sikerülhet!



42
SZABADIDŐ
Idén is lenyűgöző
utakra hív a
Volántourist

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, Legát Tibor, Molnár Gergely, Molnár Zsolt, Polonyi Viktor, Tomán Alexandra, Ujj Zsuzsanna
Cím: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mavcsoport.hu;
Fotók: pixabay, 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



Egészség Program

Mindannyian tudjuk, hogy mennyire fontos az egészség, és szeretnénk többet tenni a megőrzése érdekében. A hétköznapi rohanásban mégis hajlamosak vagyunk megfeledkezni róla, vagy kénytelenek vagyunk háttérbe szorítani más, fontosabbnak tűnő teendőkkel szemben.

Pedig egészségi állapotunk határozza meg, hogy mennyire tudjuk élvezni az életet, részt venni családjunk és barátaink mindennapjaiban, mennyire vagyunk önállóak, de hatással van a kedvünkre, és arra is, hogyan boldogulunk az élet kihívásaival szemben. Arról nem beszélve, hogy jövedelmünk és így a családi kassza is megsínyli, ha munkaképességünk csökken: betegszabadságon vagy betegálmányban töltünk időt.

A MÁV-csoport és a Vasútegészségügyi Kft. vezetői is elkötelezettek a cégcsoport munkatársainak egészségmegőrzésében és egészségügyi szemléletének fejlesztésében.

Éppen ezért 2025 tavaszától e két szervezet szoros együttműködésben elindította az Egészség Programját. Minden hónapban tematikus programokkal, szűrésekkel igyekszünk felhívni munkatársaink figyelmét az egészségük fontosságára, és különböző aktivitásokkal mozgásra is szeretnénk mindenkit ösztönözni.

A MÁV-csoport Magazin online felületén, az Egészség oldalon számos hasznos információt gyűjtöttünk össze az egészségmegőrzés, mozgás, pihenés, mentális egészség témakörökben, és a tartalmakat folyamatosan bővítjük.

Testünk hasonlít az autóhoz: minél több időt, pénzt, energiát fordítunk arra, hogy karban tartsuk, annál tovább és megbízhatóbban működik majd, és minél inkább igyekszünk kikerülni az esedékes átvizsgálást és javítást, vagy spórolunk az üzemanyagon, annál nagyobb a valószínűsége, hogy váratlanul cserben hagy minket.

És hogyan kapcsolódom én a saját egészségemhez? Több mint 15 éve folyamatosan úzok valamilyen mozgásformát; ez volt futás, jóga, most éppen crossfitedzésre járok hetente 3-4 alkalommal. Szeretem feszegetni a határait, és egy nehéz óra után jó bezsebelni az „ezt is megcsináltam” érzést. A mentális egészségemre is kiemelt figyelmet fordítok, podcast, terápia – jöhet minden ami ön- és emberismeret tárgyában elérhető.

Álljunk együtt új útra, és keressük a lehetőségeket, hogy mit tehetünk egészségünk érdekében!

Móricz Judit
HR főigazgató
MÁV Zrt.



40 ÉLETMÓD
Zsenge és édes
- a borsó

Június elsejével elindult a **KÉSÉSI BIZTOSÍTÁS**

A közelmúltban bevezetett új vármegye- és országbérlet alapú díjszabásnak köszönhetően olcsóbbá vált a tömegközlekedés, a következő lépés pedig a szolgáltatás minőségének javítása – ezt a célt szolgálja az a tíz miniszteri vállalás, melynek lényege, hogy a közösségi közlekedés egyre szélesebb körben váljon vonzó alternatívává.

AZ UTAS AZ ELSŐ
10
VÁLLALÁS

E vállalások egyik legfontosabb eleme, a késési biztosítás, 2025. június 1-jén lép érvénybe, és a 20 percet elérő vagy azt meghaladó késések esetén nyújt kompenzációt az utasoknak. A késési biztosítás nem függ a közlekedési módtól, és az sem befolyásolja, mi okozta a késést. Minden jegy- vagy bérletvásárló részesül a kártérítésben, függetlenül attól, hogy vonattal, helyközi autóbuszszal, agglomerációs (úgynevezett „kék”) Volán-busszal vagy HÉV-vel utazott. A MÁV-csoportként objektív felelősséget vállalunk a késésekért, így a kompenzáció akkor is jár, ha a késés nem a mi hibánkból történt – például baleset vagy külföldről „összeszedett” késés esetén. Menetjegy esetén a jegyár

fele visszajár, bérletesek utasaink pedig százalékos kedvezményt kapnak.

A késési biztosítás igénylésének leggyorsabb módja az új MÁV+ mobilalkalmazás. Azonban a szolgáltatás természetesen azoknak is elérhető, akik hagyományos módon, például pénztárban, készpénzzel vásároltak papíralapú jegyet vagy bérletet. Részletes tájékoztatás és gyakorlati útmutató a 10vallalas.hu oldalon található.

A késési biztosítás értelmében, ha a járat legalább 20 percet késik, a menetjegy árának felét térítjük vissza az utasoknak. Bérletesek esetében, ha a 30 napos érvényességi idő alatt legalább öt alkalommal tapasztalnak minimum 20 perces

késést, a következő azonos típusú bérlet árából 10 százalékos kedvezményt kapnak.

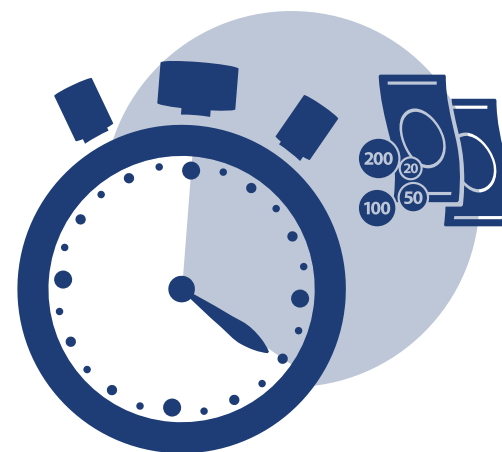
Ajánlott az online vagy a MÁV és MÁV+ alkalmazásokon keresztül történő jegyvásárlás, mivel így a késés regisztrációja és a visszatérítési folyamat automatikus. Ez azt jelenti, hogy 20 percnél hosszabb késés esetén a jegyár felét automatikusan visszautalják az utas bankszámlájára, a banki átfutástól függően akár percek alatt, de legfeljebb 24 órán belül, amennyiben a késési biztosítás bekapcsolásra került az applikációban.

Fontos újdonság, hogy már viszonylati és kombinált jegyek is megvásárolhatók helyközi buszokra és vonatokra a MÁV+ applikációval. Bár az applikáció használata kényelmes, a kártérítés természetesen mindenkinek jár, aki legalább 20 perces késést szenvedett el egy járaton, függetlenül a jegyvásárlás módjától (online, pénztár, automata).

A papír alapú jeggyel utazók is élhetnek a mobilalkalmazás nyújtotta kényelemmel; nekik a MÁV+ appon vagy a jegy.mav.hu oldalon kell rögzíteniük a jegy adatait. Azok, akik nem kívánnak digitális megoldásokat használni, a pénztárakban vagy a telefonos ügyfélszolgálaton keresztül is intézhetik ügyeiket. Egyedi esetekben, amikor az automatizált rendszerek nem nyújtanak kompenzációt, az utasok a MÁVDIREKT ügyfélszolgálatához vagy az állomási ügyfélszolgálatokhoz fordulhatnak segítségért. A visszatérítési folyamatról bővebb információ a 10 vállalás weboldalon késési biztosításról szóló részében található.

Kollégáink számára az igazolások kiadására és menetjegyekhez kapcsolódó tudnivalókról szóló anyagokban a JÉ rendszer működéséről szóló képes információkat is készítettünk, segítve ezzel a pénztárosok tájékoztatását, mint például, hogy hol találják az új menüpontot, ott mit látnak, honnan tudnak késési információt szerezni adott járműről a késési igazolás kiadásához.

Azon munkatársaink számára, akik testközelből részesei lesznek a vállalásnak, mint a pénztárosok, személyes ügyfélszolgálatosok, ellenőrzésre kötelezettek, back office ellenőrzést végzők részére egy új innovatív megoldást is biztosítunk az oktatási anyagok elsajátítására: pilot üzemben bevezetésre kerül az „ANET360” okostelefonon elérhető alkalmazás. De hasznos információk találhatóak a 10vallalas.hu weboldalon is, nem csak a késési biztosításról, hanem a 10 miniszteri vállalás mindegyikéről.



AZ UTAS AZ ELSŐ
10
VÁLLALÁS

MÁR ELÉRHETŐ!

Késési biztosítás

20 perc után a jegyár 50%-a visszajár

Újabb, hasznos funkciók érkeztek a MÁV+ applikációba május végén. Eddigre már több mint 50 ezren töltötték le a megújult MÁV+ alkalmazást, amely folyamatosan újabb képességekkel bővül.

Fontos: a korábbi alkalmazás továbbra is elérhető és használható az új applikáció bevezetése mellett!

Az új applikáció induláskor gyors bérletvásárlást tett lehetővé az utasok számára. Most pedig megérkezett az első nagyobb frissítés: így május 30-tól már elérhető a jegyvásárlás funkció is – sőt, most először Magyarországon, a kombinált menetjegy vásárlás is! Az alkalmazás megtervezi az utazást az induló és a célállomás között, és egyben adja ki a jegyet akkor is, ha az utas vonatot és buszt is igénybe vesz. Az applikáció tehát átszállás esetén is egyben kezeli az utazást, kényelmesen és egyszerűen. A jegy digitálisan bemutatható az applikációban de igény szerint egyben és külön-külön is nyomtatható lesz, tehát mostantól a buszjegy is kinyomtatható!

Itt tölthető le az app:

Download on the
App Store

GET IT ON
Google Play

Fókuszban a 10 vállalat teljesítése és a nyári felkészülés

Ismét Közlekedésinfó helyszíne volt az Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM). A sajtótájékoztatót, amelyet hagyományosan a tárca közlekedési portfóliójába tartozó ügyeknek szentelnek, ezúttal Lázár János miniszter úr és Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója, a MÁV-csoport vezetője közösen tartották.

Lázár János elsősorban a 10 miniszteri vállalat előrehaladásáról adott tájékoztatást a sajtó képviselőinek (a június elsejével elindult késési biztosításról szóló anyagunkat ld. a 4. oldalon), ugyanakkor bejelentette azt is, hogy a MÁV-csoport saját forrásainak felhasználásával országszerte 36 helyszínen újabb állomásmegújítási program is indul, amelynek keretében meglévő indóházak korszerűsödnek vagy új, könnyűszerkezetes épületek jönne létre, Gyula esetében pedig eredeti külsínét nyeri vissza az épület. A 10 vállalással összefüggésben a tárcavezető bejelentette, hogy az eredetileg tervezett 70, korszerűbb mozdony helyett végül több, kereken 100 vontatójármű beszerzésével valósul meg az elmúlt évtizedek legnagyobb mozdonyflotta-erősítése, miután újabb 30 villanymozdony béreléséről született megállapodás.

Hegyi Zsolt vezérigazgató úr tájékoztatójának középpontjában a nyári főszezonra való felkészülés állt. A MÁV-csoport vezetője leszögezte: a társaság igyekszik tanulni a tavalyi nyár tanulságaiból – legyen szó az IC-kocsihiányról, a légkondicionált járművekkel kapcsolatos kritikákról vagy a gyakran szűkölnék bizonyuló kapacitásokról –, így a társaság idén külön akciótervet dolgozott ki az elő-, a fő- és az utószezoni utasforgalom minél hatékonyabb kiszolgálására.

A vezérigazgatói tájékoztatásból egyebek mellett kiderült, hogy a MÁV-csoport mind a Balaton északi, mind a tó déli partján pályakarbantartási munkákat végzett, hogy a lassújelek felszámolhatók legyenek, a járatok pedig pontosabban és megbízhatóbban közlekedhessenek. Az infrastruktúrát érintő legjelentősebb előrelépést a Budapest és Székesfehérvár közötti pályaszakaszon sikerült elérni, ahol június 21-től immár 160 km/órával közlekedhetnek a vonatok.



A járműállomány megerősítésével kapcsolatban Hegyi Zsolt elmondta: az idei főszezonban 50-nel több Intercity kocsit teljesít majd szolgálatot, mint tavaly, továbbá a főszezoni felkészülés részeként klímaauditot is elvégeztek a szakemberek. Ennek keretében minden klimatizált járművünk légkondicionáló berendezéseit átvizsgálták, a szükséges karbantartásokat elvégezték, a nyár folyamán pedig végig éjjel-nappal klímaügyeletet tartanak majd, hogy az esetleges meghibásodások a lehető leghamarabb elháríthatók legyenek.

A MÁV-csoport vezetője külön is hangsúlyozta az év elején felállított Országos Haváriaközpont jelentőségét, hiszen a szervezetre jelentős szerep hárul majd a nyári utasforgalom kiszolgálásában is, egyebek között a tavalyi erősítőbusz-állomány megtízszerezésével létrehozott MÁVbusz-flotta vezénylésén keresztül.

(A főszezoni forgalmat támogató intézkedéscsomaggal részletesebben foglalkozunk majd a MÁV-csoport magazin következő számában.)

Május 11. A Közlekedési Kultúra Napja – Ismét a MÁV-csoport „Az év példaértékű társadalmi felelősségvállalója”

A kulturált és biztonságos közlekedés fontosságát hirdető kezdeményezés, a Közlekedési Kultúra Napja 2025. május 11-én immár 11. alkalommal zajlott országszerte, 167 partner részvételével, 219 aktivitást felvonultatva. A május 9-i nyitórendezvényen a szervező Közlekedéstudományi Egyesület bemutatta az idei aktivitásokat, és kihirdette a pályázatok eredményeit. A MÁV Zrt. a tavalyi győzelem után idén is elnyerte „Az év példaértékű társadalmi felelősségvállalója” díjat.



Dr. Fónagy János, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke nyitóbeszédében elmondta, hogy a 2015-ben induló „Közlekedési Kultúra Napja” rendezvénysorozat a hazai közlekedésigazgatás egyik legsikeresebb kezdeményezésévé vált, amely nemcsak a szabályok betartásáról, hanem azokról az emberi tényezőkről is szól, amelyek minden közlekedési helyzet alapjai: a figyelemről, a türelemről, az egymás tiszteletéről. A magyarországi motorizáció a 60-as évektől látványos fejlődésen ment keresztül. A személygépkocsi-állomány 30 ezer darabról 1980-ig egymillió fölé, 1991-re 2 millió fölé, 2007-ben 3 millió fölé nőtt, ma pedig a 4,2 milliós darabszámon is túl vagyunk. A közlekedési infrastruktúra fejlődése, az autópálya-hálózatok bővülése és a közlekedési eszközök modernizálása mind hozzájárultak ahhoz, hogy a közlekedés hatékonyabbá, biztonságosabbá váljon. A közlekedési kultúra vitathatatlan fejlődését azonban továbbra is kihívások kísérik: az agresszív vezetés, a szabályok megszegése, a türelmetlenség sajnos még mindig jelen van az utakon, és az uniós átlagnál több baleset történik Magyarországon. Az Építési és Közlekedési Minisztérium irányításával készülő új

KRESZ ezért nemcsak a szabályok szigorítását, hanem a közlekedési kultúra fejlesztését is célozza. Egyik alapelve, hogy a közlekedés ne pusztán jogi keretek között működjön, hanem szocializációs folyamat legyen, melynek minden résztvevője felelősséggel tartozik egymás iránt. A díjat a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója, **dr. Kormányos László** vette át, aki elmondta: az elismerés többéves csapatmunka eredménye, amit vállalatcsoportunk a balesetek megelőzése érdekében folytat. A MÁV-csoport 50 ezer munkavállalója elkötelezetten dolgozik azon, hogy naponta több millió utazást bonyolítson le a magyarországi közlekedési hálózaton. A MÁV Személyszállítási Zrt. 15 ezer munkavállalója, akik közvetlen kapcsolatban állnak az utasokkal – motorvonat- és mozdonyvezetők, autóbusz-vezetők, jegyvizsgálók –, 8500 járművel napi 57 ezer járatot közlekedtetnek, és 2024-ben az utazások száma meghaladta az egymilliárdot. Komoly felelősség tehát számunkra, hogy kollégáinknak és utasainknak is átadjuk azt a szemléletet, amely a Közlekedési Kultúra Napja rendezvényesorozatainak az üzenete is.



GreenTech Zöldenergia és Fenntarthatóság Szakkiállítás

Az immár 6. alkalommal megrendezett zalaegerszegi zöldszakmai eseményen a MÁV-csoport idén is kitelepült. A 2025. május 22–23. között tartott kiállításon szakmai előadások, kerekasztal-beszélgetések színesítették a programot. A MÁV-csoport standjánál megtudhatták az érdeklődők, hogy a közlekedési szokásaik tudatosabb megtervezésével miként tudnak közvetlenül is hatást gyakorolni a klímavédelemre. A MÁV Személyszállítási Zrt. a BYD K9UD típusú elektromos, illetve MAN Lion's City 12 G típusú, CNG-meghajtású járműveiből is kiállított egy-egy példányt.

A „Hogyan segíthet a kihívások kezelésében a mesterséges intelligencia?” témájú kerekasztal-beszélgetésen a MÁV-csoportot Négrádi Tamás, a MÁV Zrt. Közlekedési Szolgáltatások Főigazgatóság főigazgatója képviselte. A beszélgetés során a főigazgató a nagyvállalati felsővezetők és egyetemi tanárok mellett prof. dr. Palkovics László mesterséges intelligenciáért felelős kormánybiztos és dr. Raisz Anikó környezetügyért felelős államtitkár oldalán mutatta be vállalatcsoportunk nézőpontját a környezetvédelem, az energiahatékonyság, a közlekedésszervezés és az AI kapcsolódási pontjairól. Négrádi Tamás ismertette, hogy a közösségi közlekedés tervezése során az AI számos esetben nyújthat hathatós segítséget, növelve a hatékonyságot, a kibocsátáscsökkentést és a szolgáltatás minőségét: így szerepet kell kapjon a jövőben a menetrendek, fordák kialakításának optimalizálásában, a forgalomirányításban, a járművek üzemeltetésében, a közlekedésbiztonságban, az energiahatékonyságban. A prediktív karban-

tartásban pedig az infrastruktúra és a járművek állapotának folyamatos monitorozásával működhet közre, amint ez a készülő MÁV2040 stratégiában is megjelenik. Mint az Országos Haváriaközpont megszervezője különösen fontosnak tartja a mesterséges intelligencia felhasználását a forgalomszabályozásban, illetve a haváriahelyzetek kialakulásának megelőzésében, gyors elhárításában és kezelésében – egyebek közt a rendelkezésre álló erőforrások optimalizációjával.

A szemléletformáló aktivitások mellett a kiállításon az is szempont volt, hogy felkeltsük a fiatalok érdeklődését is a közlekedési szakma iránt. A szakma képviselői mellett ugyanis számos iskolás csoport látogatott el a rendezvényre, akik egy VR-alkalmazáson keresztül nyerhettek bepillantást egy-egy szakterület rejtelmeibe.

Molnár Gergely, Tomán Alexandra

A MÁV-csoport is csatlakozott a HSUP mentorprogramjához

A MÁV-csoport is csatlakozott az egyetemisták startupprogramjához szakmai partnerként: a Hungarian Startup University Program (HSUP) célja, hogy a fiatalok körében előmozdítsa az innovációs szemléletet, és ösztönözze az innovatív vállalkozások létrejöttét, a MÁV-csoport célja pedig a jövő mérnökeinek kinevelése. Az aláírt együttműködési megállapodás elősegíti a generációk közötti tudásmegosztást, és hozzájárul egy friss szemléletű, innovatív generáció létrejöttéhez.



A MÁV-csoport három fő területen – általános, kutatás-fejlesztés (K+F) és szakmaspecifikus coaching formájában – nyújt majd támogatást a hallgatóknak, többek között vezető- és szervezetfejlesztés, projektmenedzsment, K+F módszertani tanácsadás, valamint ágazatspecifikus szakértői segítség révén.

Új megoldások a főszezoni közlekedésben

Ahogy közeledik a 2025-ös nyári főszezon, a Balaton térségi közlekedése jelentős megújuláson megy keresztül, válaszul a tavalyi év kihívásaira és az utasforgalom folyamatos növekedésére. A MÁV-csoport kettős célt tűzött ki: stabilabb, kiszámíthatóbb szolgáltatást biztosítani, valamint magasabb szintű utaskomfortot nyújtani, elsősorban klimatizált járművekkel, az igényekhez jobban igazodó szerelvény-összeállításokkal és új csatlakozási lehetőségekkel. A főszezon június 21-től augusztus 31-ig tart, igazodva az iskolai tanítási szünethez.

A tavalyi nyár egyik legnagyobb problémája a balatoni vonalak alacsony menetrendszerúsége volt, amely mindössze 60% körüli szinten mozgott. Ennek orvoslására idén új menetrendi megoldásokat vezetünk be.

A Tópart InterCity vonatok esetében a hagyományos szerelvények helyett FLIRT motorvonatokat állítunk forgalomba, amelyek lényegesen gyorsabb utascseréjük révén javítani fogják a vonatok menetrendszerúségét. Az északi parton az újonnan forgalomba álló, nagyobb teljesítményű Henschel mozdonyok bevonásával szintén javul a menetrendszerúség.

A Helikon InterRégió vonatok új struktúrában közlekednek, a déli és az északi szakaszok szétválasztása révén csökken a zavarérzékenység és nő a kapacitás. A főszezonban rövidebb útvonalon, Győr–Balatonszentgyörgy között járnak, míg a Fenyves Sebesvonat Pécs/Kaposvár–Tapolca között közlekedik kétóránként. Ezáltal mindkét szakaszon jelentősen növelni tudjuk a vonatok kapacitását, javítjuk a menetrendszerúséget, és kiszámíthatóbbá tesszük a csatlakozásokat. A Helikon InterRégió vonatok csak a Győr–Celldömölk–Tapolca–Keszthely viszonylaton közlekednek. Ezek a vonatok dupla egység Desiro motorvonattal kerülnek kiállításra, kétszeres kapacitást biztosítva 2024-hez képest az északi ágon.

A Keszthely–Kaposvár [–Pécs] viszonylat pótlására Tapolca–Keszthely–Kaposvár [–Pécs] útvonalon Fenyves sebesvonatok közlekednek.

Ezek a vonatok mozdonyvontatású szerelvényekkel kerülnek kiállításra, 2024-hez képest 2-3-szoros kapacitással és bővebb kerékpárszállítási lehetőséggel. Minden szerelvényben közlekedik légjavító InterCity-kocsi, melybe helyjegy váltása kötelező. A vonatok egy részét bérelt és újonnan forgalomba álló Henschel mozdonyok továbbítják.

A Helikon InterRégió és a Fenyves sebesvonatok között közvetlen átszállási lehetőség nem lesz, azonban az Észak- és Dél-Dunántúl közötti kapcsolat javítása érdekében a Szombathely–Keszthely Lesence és Tanúhegy vonatpárról 35 perces keszthelyi átszállással lehetséges a továbbutazás a Fenyves sebesvonatokkal Fonyód, Kaposvár felé. Az északi ágon közlekedő Helikon InterRégió vonatokra/-ról Keszthelyen autóbusszos csatlakozást biztosítunk Fonyódra/-ról többletbuszjáratok indításával.

A jelenlegi Fenyves expresszvonat (Pécs–Keszthely–Pécs viszonylaton közlekedő vonat) nem közlekedik a nyári szezonban. Pótlására a 9604 és 19695 számú vonatok Pécs–Keszthely–Tapolca és vissza útvonalon közlekednek, nyáron naponta. A pénteki közlekedési rend szerinti napokon Pécsről 14:22-kor induló 19696 sz. vonat és a Pécsre 13:33-kor érkező 19697 sz. vonat közlekedési napjai a főszezonban kibővülnek, szombat, vasárnap és ünnepnap is közlekednek a Tapolca–Keszthely–Pécs és vissza útvonalon. Ez jelentős fejlesztés a Pécs–Balaton kapcsolat tekintetében.



Klíma- és utaskomfort

Az utaskomfort javításának egyik leglátványosabb eleme a klimatizált motorvonatok és IC-kocsik számának növelése. Idén nyáron minden InterCity járat legalább részben klímás kocsikkal közlekedik, ennek köszönhetően még több FLIRT és KISS motorvonat is forgalomba áll a balatoni forgalomban. A bisztró- és étkezőkocsik is visszatérnek, például a Balaton IC-n májustól szeptemberig. A Kék Hullám IC-ben bisztrókocsi június 21-től augusztus 31-ig közlekedik, frissülő italkínálattal. A Balaton IC-ben étkezőkocsi május 21-től szeptember 22-ig közlekedik, megújult menüajánlattal.

Hétféle mentesítővonatok és átlós járatok

A nyári hétféle klimatizált motorvonatokból kiállított expresszvonatok bővítik a kínálatot. Ilyen járatok például a Napfürdő expressz (Budapest–Siófok), a Jégmadár expressz (Szob–Fonyód), a Panoráma expressz (Nyíregyháza–Siófok) és a Vitorlás expressz (Szolnok–Fonyód), melyek fix, alacsony helyjeggyárral közlekednek. Az Esti Csók InterRégió egy vasárnapi esti járat Fonyódról Budapest felé, helyjegy nélkül.

Továbbra is közlekednek a vidékről induló, átlós balatoni járatok, mint az Aranypart/Ezüstpart/Aranyhíd expressz (Záhony, Miskolc, Szeged felől), a Csabai és Szabolcsi Tekergő (Békéscsaba, Záhony irányából) és a Tanúhegy és Lesence sebesvonat Szombathely irányából. A Tanúhegy és Lesence sebesvonatok egységesen megállnak Alsógyenes megállóhelyen is, javítva a megállóhelyek kínálatát. Minden járatban nagy kapacitású kerékpárszállító kocsi is elérhető.

Nemzetközi téren az Agram InterCity naponta közlekedik a Balaton déli partján, a főszezonban önálló vonatként. Az Adria IC június 19-től szeptember 13-ig heti kétszer-háromszor közlekedik a Balaton déli partján. A kihasználtság növelése érdekében az alacsonyabb kihasználtságú időszakban (elő- és utószezonban) a közlekedési napok száma csökken, a főidényben pedig növekszik. A Retro Istria expresszvonat június 27-től augusztus 31-ig naponta közlekedik a Balaton északi partján Koper/Fiume felé.

Fesztiválok és rendezvények

A nyári fesztiválokhoz (pl. Strand Fesztivál) igazított Bagolyvonatok és különjáratok biztosítják az éjszakai hazajutást. A Zamárdiban augusztus 20-tól augusztus 23-ig megrendezésre kerülő Strand Fesztivál kapcsán augusztus 20–21-től 23–24-ig éjszakánként új személyvonatok közlekednek Siófokról Szántódra, valamint Szántódról Siófokra. Augusztus 24-én új mentesítővonat közlekedik Szántódról Budapestre. A Balatoni retró hétféle július 5–6-án rendezzük, melynek tematikáját idén a Szergej dizelmotordonyok 60. évfordulója adja.



Autóbusszos fejlesztések

Szigliget kiszolgálásának javítása érdekében Badacsonytördemic–Szigliget vasútállomáson óránkénti autóbusszos csatlakozást biztosítunk az északi parti vonatokról Balatonfüred és Budapest felé, illetve felől. Keszthelyen kétóránként autóbusszal csatlakozunk a Balaton IC-khez Tapolca irányába, a szűkös vasúti pályakapacitás miatt a zavarérzékeny személyvonatot autóbusszal helyettesítve. Ezzel tovább javítjuk a vasúti közlekedés menetrendszerúségét, valamint az érintett üdülőtelepüléseket jobban feltárjuk. A Tapolca–Keszthely szakaszon közlekedő személyvonatok – a peremidőszakot leszámítva – nem közlekednek. Pótlásukra a Keszthely–Tapolca útvonalon klímás autóbusszok közlekednek, a településeket jobban feltárva, Keszthelyen a Balaton InterCity vonatokhoz, illetve vonatokról csatlakozva.

Molnár Zsolt



140 éve az utasok szolgálatában:



Balról jobbra: Dr. Papp Antal, Martfű Város polgármestere, Vinczéné Balogh Magdolna, Martfűi Városszépítő Egyesület elnöke, Ignác János, Kunszentmárton állomásfőnöke

A 130-as számú vasútvonal Pusztatényő–Kunszentmárton szakaszát 1885. május 17-én adták át a forgalomnak. A száznegyvenedik évforduló alkalmából május 15-én Kengyelen, 16-án pedig Martfűn szerveztek megemlékezést. Kengyel vasútállomáson emléktáblát avattak, míg Martfűn koszorút helyeztek el, tisztelettel adózva az elődök emléke előtt. A MÁV-csoportot Ignác János állomásfőnök úr képviselte, aki a látogatók köszöntése után szakmai szempontból ismertette a vasútvonal múltját, jelenét és jövőjét.

Az Év Hídja díj



A Hidászokért Egyesület Év Hídja országos szavazásán a kaposvári intermodális csomópontban található Esterházy Pál híd kapta a legtöbb voksot, ezért vállalatunk kitüntetésben részesült. Eme nemes elismerést a MÁV Zrt. mellett megkapta a tervező és a kivitelező is.

A díjátadóra Budapesten, a MÜPA-ban került sor május 9-én, a Közlekedési Kultúra Napja 2025 elnevezésű esemény nyitóünnepségén.

A díjat dr. Fónagy János a KTE elnöke adta át. A megtisztelő elismerést Puszpán János, területi műszaki irányító vehette át.

A SZAKMA SZTÁR



Közlekedés-üzemvitel versenycsoport döntőjének eredményei

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara 2025-ben immáron XVIII. alkalommal szervezte meg Budapesten, a Szakma Sztár Fesztivál kereteiben az országos szakmai tanulmányi versenyek döntőit. A Szakma kiváló tanulója verseny (SZKTV) és az Országos szakmai tanulmányi verseny (OSZTV) országos döntőin több mint 50 szakmában közel 200 tanuló versengett a legjobbnak járó elismerésért, amelyet egy országos központi előválogató verseny és egy középválogató előzött meg. A 2024/2025. tanév országos szakmai tanulmányi versenyek 2025. május 10-én a Budapest Kongresszusi Központban megrendezett záróceremóniával és ünnepélyes díjátadóval lezárultak.

A közlekedés-üzemvitel versenycsoport döntőjébe bejutott versenyzők:

Gyüre Dávid András, a Budapesti Gépészeti SZC Bánki Donát Technikum vasútforgalmi szolgálattevő technikus, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. tanulója,

Erbele Dávid, a Győri SZC Bercsényi Miklós Közlekedési és Sportiskolai Technikum vasútforgalmi szolgálattevő technikus, a GYSEV Zrt. tanulója,

Asbóth Dániel Patrik, a Zalaegerszegi SZC Ganz Ábrahám Technikum közlekedésüzemvitel-ellátó technikus közúti szakirányon.

Gyüre Dávid András ösztölközésmérnökként folytatja tanulmányait, Erbele Dávid pedig mozdonyvezető lesz a GYSEV Zrt.-nél. Gratulálunk a fiataloknak az elért eredményekhez!

MÁV Pályaműködtetési Zrt., Operatív HR-igazgatóság,
Pályaorientáció és toborzás



ELJÖTT AZ IDŐ LESZOKNI A CIGIRŐL? MI AZT MONDJUK, EGYÜTT SIKERÜLHET!

Az Egészség Program a Vasútegészségügyi Szolgáltatóval és az Országos Korányi Pulmonológiai Intézettel karöltve 2025. év júniusában a dohányzásról való leszokásban támogatja a MÁV-csoport munkavállalóit. Minden dohányosnak megvan a maga válasza, miért dohányzik. Fiatalkorban még talán sikk, nagy közösségépítő és -megtartó erővel bír, viszont később az élethelyzetből adódóan is a leszokás többeket foglalkoztat, hiszen nemcsak az egészségünk, hanem a pénztárcánk is a kárát látja. A sikertelen próbálkozásokat követően azonban sokan elkönyvelik, nem tudnak leszokni.

Milyen segítséget biztosítunk?

Az Egészség Program online felületén (magazin.mavcsoport.hu/dohanyzasrol_valo_leszokas) elméleti és gyakorlati támogatást találhat minden munkatársunk, aki komolyan érdeklődik a téma iránt, és elkötelezett a leszokásban:

1. A Géptér podcastban tüdőgyógyász, leszokástámogató tanácsadó, már leszokott és leszokás előtt álló kollégánk járja körbe a dohányzás elhagyásának témakörét.
2. A Vasútegészségügyi Szolgáltató tüdőgyógyász kollégái várják az érdeklődéseket a leszokom@vasuteu.hu e-mail-címre, és személyes konzultációval segítik az első lépéseket.



3. Hívd fel az Országos Korányi Pulmonológiai Intézet 06 80 44 20 44 leszokástámogató vonalát, ahol képzett tanácsadók lesznek a segítségedre, és kísérek végig ezen a nem könnyű úton!

4. Töltsd le a teljesen anonim Gond egy szál se! applikációt, ami támogat az elhatározásodban!

5. Segítségért keresd fel az Egészségfejlesztési irodák valamelyikét ugyvitel.nngyk.gov.hu/efi/!

6. Olvass és tanulj a dohányzásról való leszokásról a www.leteszemacigit.hu/ oldalon!

És hogy még könnyebb legyen az elhatározás: most MÁV-ajándécsomagokat nyerhetnek a leszokók!

Azok között a MÁV-csoportos munkavállalók között, akik a dohányzásról való leszokás kapcsán a leszokom@vasuteu.hu e-mail-címen keresztül felveszik a kapcsolatot a Vasútegészségügyi Szolgáltató munkatársaival, és részt vesznek legalább egy személyes konzultáción egy tüdőgyógyász szakorvossal, MÁV-os ajándécsomagokat sorsolunk ki. A szakemberek országsszerte tájékoztatják az érdeklődőket a dohányzás hatásairól, a leszokás folyamatáról és az igénybe vehető segítségéről.

A részletekért keresd fel az Egészség Program dohányzásról való leszokás aloldalát: magazin.mavcsoport.hu/dohanyzasrol_valo_leszokas

Sikeres leszokást kívánunk minden érintett munkatársunknak!

Egészséglottó

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

Mit kell tenned?

- Töltsd le a magazin.mavcsoport.hu oldal zárt felületéről vagy vágd ki innen az Egészséglottó gyűjtőkártyát!
- Vegyél részt 10 olyan, egészségmegőrzéshez kapcsolódó programon, ahol a részvételért cserébe pecsétet kaphatsz!
- A 10 pecsétből legalább 2 a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. egészségügyi szolgáltatásaihoz kapcsolódjon (kivétel pl. a kötelező munkaegészségügyi vizsgálatok és az ahhoz kapcsolódó valamennyi kiegészítő vizsgálat is)!
- Ha betelt a füzet, készíts róla egy képet, és 2025. november 30-áig töltsd fel a magazin.mavcsoport.hu oldal zárt felületén található Egészség menüpontban!
- Fontos, hogy a játékban csak egy Egészséglottó gyűjtőkártyával vehetsz részt!

Mit nyerhetsz?

- A beküldők között kisorsolunk 1 db 150 000 Ft értékű, 5 db 100 000 Ft értékű és 10 db 50 000 Ft értékű Decathlon vásárlási utalványt.

Milyen programokon kaphatsz pecsétet?

A listát szintén a magazin.mavcsoport.hu oldal zárt felületén található Egészség menüpontban találod, amit folyamatosan frissítünk, és a változtatás jogát fenntartjuk.



A MÁV-csoport és a GYSEV Zrt. közti vonal átadás-átvétel

A közösségi közlekedés színvonalának rövid időn belül megvalósítható javítására Lázár János építési és közlekedési miniszter 10 vállalást tett, amelyek egyike a GYSEV Zrt. magyarországi szolgáltatási területének növelése. A társaság 2025. július 1-től 752 km vasúti pálya üzemeltetését veszi át a MÁV-csoporttól, az így felszabaduló járművek átirányításra kerülnek az ország keleti részébe. Ezzel a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. erőforrásai „összeadódnak”, és együtt hatékonyabban járulhatnak hozzá a vasúti közlekedés vonzóbbá tételéhez.

A MÁV-csoport és a GYSEV Zrt. közös munkavállalói fórumokat szervezett az érintett munkavállalók tájékoztatása érdekében. A fórumokra májusban az alábbi helyszíneken került sor: Celldömölk, Veszprém, Tapolca, Szombathely, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Murakeresztúr, Gyékényes.

A Celldömölkön tartott munkavállalói fórumon részt vett **Nagy Bálint közlekedésért felelős államtitkár**, aki beszédében elmondta, hogy 2022-ben az ÉKM a közösségi közlekedés fejlesztését, azon belül a kötöttpályás közlekedés fejlesztését tűzte ki célul. Prioritásként szerepelnek a feladatok között az utaskomfort növelését célzó akciók, amelyek a versenyképesség növelésére és a munkavállalók foglalkoztatására is pozitívan hatnak. A 10 pontos akcióterv részeként kerül sor a GYSEV Zrt. részére közel 750 km vonalszakasz átadására. A vonal átadás-átvételével kapcsolatosan hangsúlyozta a gyors, megfelelő munkáltatói tájékoztatás fontosságát. Ugyanezen a fórumon **Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója**

kiemelte, hogy a közlekedéstörténelemben egyedülálló nagyságú pálya kerül átadásra. Az átadás során sok szempontot kellett figyelembe venni: mindenek előtt a vasúti szolgáltatások fejlesztési lehetőségét és a munkavállalók hosszú távú, biztonságos foglalkoztatását. Cél, hogy mind a munkavállalók, mind a munkáltatók, mind pedig természetesen a közlekedés szempontjából egyaránt olyan helyzet alakuljon ki, amely kölcsönösen előnyös, illetve mindenki számára megnyugtató.

Kövesdi Szilárd, a GYSEV Zrt. vezérigazgatója a beszédét azzal indította, hogy minden dolgozót vár, minden dolgozó munkájára számít. Ismertette, hogy szakmai munkacsoportokban a MÁV Zrt., a MÁV Pályaműködtetési Zrt. és a GYSEV Zrt.



szakértőinek részvételével történik az átadás-átvétel előkészítése. **Németh Réka, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgatója** kiemelte, hogy a munkavállalók nélkül nem tudja egyik társaság sem a pályahálózatot biztonságosan működtetni. Azzal zárta beszédét, hogy a változások ellenére a „MÁV-os múlt és vasutas szív összeköt minket”.

Ikker Tibor, a GYSEV Zrt. pályavasúti igazgatója a jövőbeni üzemeltetésről adott tájékoztatást, míg **Harasztovics Tímea emberierőforrás-igazgató** a jövőbeni foglalkoztatási kérdéseket ismertette a fórumon részt vevőkkel.

Mit lehet tudni a vonal átadás-átvételről?

Érintett vonalak

A két vasúttársaság szakemberei az elmúlt hetekben véglegesítették az átadás-átvétellel érintett vasútvonalak pontos határait, az alábbiak szerint:

- a 10-es vonal Győrszabadhegy–Celldömölk szakasza,
- a 11-es vonal Győrszabadhegy–Veszprém szakasza,
- a 13-as vonal Veszprémvarsány–Franciavágás szakasza,
- a 14-es vonal Pápa–Csorna szakasza,
- a 17-es vonal Zalaszentiván–Nagykanizsa szakasza,
- a 20-as vonal Porpác–Székesfehérvár szakasza (Székesfehérvár állomás már nem),
- a 23-as vonal Zalaegerszeg–Rédics szakasza,
- a 24-es vonal Zalabér–Batyk–Zalaszentgrót szakasza,
- a 25-ös vonal Boba–Öriszentpéter–országhatár szakasza,
- a 26-os vonal Ukk–Balatonszentgyörgy szakasza (Balatonszentgyörgy állomás már nem),
- a 27-es vonal Hajmáskér–Csajág szakasza (Csajág állomás már nem),
- a 30-as vonal Murakeresztúr országhatár–Balatonszentgyörgy szakasza (Balatonszentgyörgy állomás már nem),
- a 60-as vonal Murakeresztúr–Gyékényes–országhatár szakasza



A vasútvonalak üzemeltetése nem jelenti a személyszállítási tevékenység automatikus átkerülését, ez más ütemben megy végbe: 2025. július 1-jétől a GYSEV Zrt. egy vonalszakaszon – Zalaegerszeg és Celldömölk között – veszi át a személyszállítási közszolgáltatási feladatokat. A többi érintett szakasz esetében erre a rendelkezésre álló járművek függvényében, fokozatosan és több ütemben kerül sor.

A vonal átadás-átvétel folyamatával járó további feladatokról több munkacsoportban egyeztetnek folyamatosan a MÁV-csoport és a GYSEV Zrt. szakemberei. Természetesen kiemelt figyelmet fordítunk a változásban érintett munkavállalókra, ez az oka annak is, hogy külön munkacsoport alakult kifejezetten a humán kérdések megoldására. A munkacsoportnak nemcsak a munkáltatók, hanem valamennyi Kollektív Szerződést aláíró vasutas szakszervezet is aktív résztvevője mind a MÁV, mind a GYSEV oldalon.

Az érdekképviselői tevékenység a folyamat egészében biztosított, a szakszervezetek partnereink a folyamatban.

A fórumokon elhangzott kérdésekről, válaszokról és információkról a korábban írtak szerint összefoglalót készítünk, amit eljuttatunk a vonal átadás-átvételben érintett munkavállalóknak.



ELVESZETT VASÚTVONALAK 4. RÉSZ



Fotó: / Nick / Az egykori rakodóállomás, irodával és váróhelyiséggel bővített őrháza kopottas állapotban bámul a néhai peronok felé.

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 helyiérdekű vasutak történeteinek át megismertesse az olvasóval az egykori hálózat jelentőségét, annak mai lenyomatát, ránk maradt hagyatékát és következményét. Sorozatunk negyedik 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.

A Magazin korábbi lapszámaiban az egykori Celldömölk–Fertőszentmiklós vasútvonal történetét olvashatták, illetve a Celldömölk–Kenyeri közötti szakasz aktuális állapotát, ránk maradt hagyatékát ismerhették meg. Jelen részben a vonal középső szakasza, a Nick-Rábahíd–Iván vonaladarab kerül bemutatásra.

Nick-Rábahíd

Kenyeri községet elhagyva karakteres zöld csíkként emelkedik ki a katonás rendben álló búzatáblák soraiból a valamikori vasúti töltés vonala, amely a megyehatárt képező folyóhoz érve elvegyül az ártéri

erdő lombjai alatt. A mozgalmas múlttal bíró, egykori hídszerkezetből mára semmi sem maradt. A túlpartra érve viszont újra láthatóvá válik az egykori vasút helye, sőt néhány talpfa is hever az út mellé dobva a földön, jelezve a vasút szellemét. A Kis-Rába ma is álló, kicsiny vasbeton hídja a forgalom megszüntetése előtti években készült. A megállóhely keletkezésének pontos ideje nem ismert, valószínűleg a második világháború után létesítették. A néhai vasúti őrházat 2014 nyarától a RÁBA-Műgát és Térségéért Egyesület bérli a GYSEV Zrt.-től. Céljuk, hogy a gyönyörű természeti közegben elhelyezkedő épület belsejében és környezetében méltó emléket állítsanak a celli vasútnak. Az ízlésesen gondozott területen jelenleg is láthatók a kiállított vasúti ereklyék, illetve a töltésen továbbhaladva beton szelvénykövekkel és a sűrű fű alatt lapuló, elkorhadt tölgy talpfákkal is találkozhatunk.

Nick

A Répcelak szomszédságában elhelyezkedő piciny község megállóhelye IV. osztályú HÉV-szabvány felvételi épülettel rendelkezett, amely ma lakóházként hasznosul. Az egykori megálló-rakodóhely kétvágányos elrendezésére többek között a felvételi épület – a közúti átjáróban látható sínpárhoz képest – elhúzott pozíciója is utal. Szerencsés módon nemcsak az utasforgalmi épület, hanem a darabáru rakodására emelt, kis méretű ipari épület és annak rakodópádja is fennmaradt.

Répcelak

Répcelak állomása a celldömölki vicinális átadásakor már hat éve szolgálta a vasúton utazni vágyókat. A Porpác és Pozsonyligetfalu között 1891-ben megnyitott Szombathely–Pozsonyi HÉV egyik legjelentősebb utasforgalommal rendelkező állomása ma ismét csak a fővonalirányt szolgálja ki. A 21. századra fővonalá fejlesztett vasútvonalon a GYSEV évekkel ezelőtt ütemes menetrendet alakított ki, melynek során a nagyjából kétóránkénti személyvonatos ütem Szombathely és Csorna (egyes esetekben Hegyeshalom állomás) irányába biztosított.

A HÉV-társaság által emelt indóházat a vonal fejlesztésekor elbontották, helyére a ma is látható – de azóta már szintén felújított –, lapostetős felvételi épület került. A celldömölki helyiérdekű vonal Fertőszentmiklós felé vezető – felsővezetékekkel is ellátott – kiágazását mintegy 300 méter hasznos hosszal jelenleg kihúzóvágányként használják.



Fotó: / Répcelak / A Szombathely–Pozsonyi HÉV által átadott állomás villamosított kihúzóvágányaként maradt fenn a vicinális, Fertőszentmiklós felé ívelő darabkája.

ELVESZETT VASÚTVONALAK

Répceszemere

A pozsonyi vonalat elhagyva egy éles balos ív következett, mely a Répce folyót keresztezve fordult rá a szemerei egyenesre, melyet egy sűrű, erdős terület szegélyez. Az egykori vicinális nyomvonala mellett az Ivánt Répceszemerével összekötő alsóbbrendű út halad. A piciny község III. osztályú HÉV-szabvány felvételi épülete a kétezres évek elején teljes felújításon esett át, jelenleg magántulajdonban áll, lakóházként funkcionál.

Iván

Az egykor tekintélyes személy- és teherforgalommal bíró állomás mára teljes mértékben az enyészeté lett. A háromvágányos rakodóállomás peronjainak helye már nem is látogatható, a növényzet és az elhagyatott állapotok miatt felismerhetetlenné vált. A III. osztályú HÉV-típusépületet is omladozófélben találhatjuk, megtekintése több szempontból sem ajánlott. A valamikori rakodóteherületet jelenleg egy fűrészipari cég birtokolja. Érdekesség, hogy a múlt században használt, vasból készített marharakodó rámpát a több mint negyvenöt éve felhagyott funkciója ellenére sem vitték még el a területről.

Polonyi Viktor



Fotó: / Répceszemere / A néhai megállóhely felvételi épülete felújított állapotban lakóházként szolgál. A községet elhagyva több helyen viszontláthatjuk a vicinális műtárgyait és töltésének maradványát.



Fotó: / Nick-Rábahíd / Az egykori megállóhelyen vasúti emlékhelyet alakítottak ki. Az őrházat egy civil szervezet bérli a GYSEV-től.

Az első Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyei női mozdonyvezető

Abaúj vármegye kapujában, a Hernád völgyében található Szikszón sok vasutas élt a történelem folyamán, ahogy napjainkban is. Jómagam is onnan származom. Ámde mostantól a városban egy hölgy mozdonyvezető is lakik. Nem akármilyen beosztásban van, eddig csak férfiembert láthattunk a mozdonyok vezérlőállásán. Zombor Bettina fiatal, 35 éves, most vizsgázott le mozdonyvezetőnek, és vonalismereteket szerez. Az első önálló mozdonyvezetői útja Ózdra vezetett.

Érdekelt, hogy vajon egy hölgynek hogyan juthatott eszébe egy ilyen férfias szakmát választani. Vajon mi vonzotta a mozdonyok világába, mi volt az az erő, amely egyre csak hajtotta, hogy minden akadályt legyőzve – immár sikeres vizsga birtokában – mozdonyvezető legyen?

– Régen sokat foglalkoztatott a gondolat, milyen is lenne vezetni egy mozdonyt – emlékezik vissza Bettina. Aztán hamar el is illant az álom, mert erre abban az időben nem volt lehetőség. Így ápolónőként helyezkedtem el, de titokban éberem tartottam a mozdonyvezetés utáni vágyakozást. Megérte, mert lehetőség volt kitanulnom a mozdonyvezetői szakmát.

Női mozdonyvezető, ízlelgetem a szavakat, nem vezérúr, hanem vezérhölgy. A magyar vasút, úgy látszik, megérett arra, hogy már nők is vezethetnek mozdonyt.

– Felcsillant a szemem – mondja az újdonsült vezérhölgy –, amikor két éve megláttam a hirdetést a MÁV Karrierportálon, hogy hölgyeket is vesznek fel mozdonyvezetőnek. A miskolciakat hívtam telefonon, aztán felvételi beszélgetés következett, majd az orvosi vizsgálat. Felvettek a tanfolyamra.

Bettina elmondása szerint kissé nehéz volt a tanulás, a szakmai utasítások elsajátítása, hiszen speciális terület a vasút, nagyon speciális



a mozdonyvezetői munka. Ezt a kívülről jött, úgymond az utcáról a vasút világába beesett embernek nagyon nehéz elsajátítani. Ámde neki sikerült, időközben megbarátkozott a forgalmi, jelzési utasításokkal, és bizony a műszaki ismereteket is megtanulta. Arra a kérdésre, hogy akkor már meg tud-e javítani egy mozdonyt is, ezt a frappáns választ adta: „Azt tudnom kell, hogy mi az, ami elromlott egy mozdonynál, s azt is tudnom kell, hogyan kell megjavítani.” A többi, nagyobb hiba kijavítása a javítóműhely feladata. Mindezeket az elméleti oktatás, a képzés mellett a vontatási telepen gyakoroltuk be a régi kiváló szakembergárda vezetésével.

Villanymozdonyt egyelőre még nem vezethet, mert a típusismereti vizsgát még meg kell szereznie, de biztos vagyok benne, hogy sikerülni fog az is. Addig az egyik kedvencét, a Szergejt is „megmozgatja”. A 628-as (régi M62) dízelmozdony idén hatvan-éves, tudja ezt Bettina is, s nagy tisztelettel tekint rá, akárcsak a többi monstrumra. Másik kedvencére, a Gigantra még várnia kell.

– Szeretem ezt a szakmát, itt szeretném eltölteni a munkaviszonyomat. Csodálatos érzés egyedül lenni a mozdonyon, ugyanakkor érezni azt a felelősséget, amivel ez a szakma felruház. Amikor az egyik kislányom megtudta, hogy mivel foglalkozom majd, örömben felsikoltott, és azt mondta, ő is mozdonyvezető szeretne majd lenni. (Bettinának két általános iskolás lánygyermke van.)

Így teljesült tehát egy hölgy kivételes álma. Ez a történet nagyon emberi: ápolónőből mozdonyvezető, a megvalósult vágy, az élet dicsérete. Van remény az utánpótlásra is.

Az első teljesen egyedüli szolgálatra 2025. április 24-én, csütörtökön került sor a Miskolcra Ózdra közlekedő 5434-es személyvonattal.

Kolléganőnknek sikeres, balesetmentes évtizedeket kívánunk a mozdony vezetőállásán.

Kavalecz Imre





„Ha megfogom a kormányt, otthon vagyok” – Interjú Hári József buszvezetővel

Több mint négy évtizede ül a volán mögött, ám ma is ugyanolyan lelkesen indítja be a motort, mint a kezdetekkor. Hári József mindig is buszsofőr szeretett volna lenni. Örök szerelem ez – az utasok legnagyobb öröme, akik régóta tudják, hogy vele utazni igazi élmény: a tökéletes tisztasághoz makulátlan megjelenés és sok-sok figyelmeség párosul, plusz a ráadás, az elmaradhatatlan mosoly.

Mikor szeretett bele a buszokba?

Már egészen kiskoromban. Folyton a buszokat néztem, sőt a szomszédomban is egy buszvezető lakott. Emlékszem, mindig ott álltam a kapuban, és néztem a farost, ahogy indult vele. Már akkor tudtam, hogy buszsofőr leszek vagy kamionos.

Ezek szerint egyenes út vezetett a Volánhoz?

Szépen végigjártam a ranglétrát. Gépszerelő a szakmám, Veszprém-ben a VÁÉV-nél voltam inas, a vizsgák után egy évet ott dolgoztam, de mindig is a Volánhoz akartam kerülni. Sikertől is, 1982. augusztus 2-án helyezkedtem el kezdetben szerelőként. Közben elvégeztem több tanfolyamot, ’84-ben már teherautó-sofőr voltam, majd levizsgáztam pótkocsiból és buszból. 1990 júniusában már Volánbuszt vezettem, azóta jóval túl vagyok az egymillió kilométeren, balesetmentesen.

Akkor Ön mindent tud a buszokról.

Azt hiszem, igen. Nagyon büszke vagyok, hogy Volánbuszt vezetek, akkoriban ez komoly presztízs volt. Szerencsére ma is sokan vannak, akik így gondolják, például a lányom is.

Csak nem buszvezető lett ő is?

De bizony! A kisebbik lányom harmadik éve megy itt busszal a Bakonyban, és már volt az én járatomon is. A műszaki érdeklődése is öröklődött, most éppen a nehézpótkocsi-vizsgáját csinálja. Ő is gyerekkorától kezdve rajong a buszokért. Amikor még otthon lehetett parkolni, ő takarította ki mindig a buszt, mert annyira szerette. Főleg a padlót, igazgatta a függönyöket, majd odaült a kormányhoz, és hosszan játszott, mintha vezetne.

Volt kitől tanulnia! Ha felszállunk Önhöz a buszba, azonnal feltűnik a patikatisztaság.

Lehet, hogy egy kicsit tisztaságmániások vagyunk, mert a váltótársam is ilyen, állandóan fényezzük a buszt. Persze ennek csak örülnek az utasok. Képesek inkább az eggyel korábbi járatl eljönni, csak hogy velünk utazzanak, mert tudják, hogy a mi buszunk télen meleg, nyáron klimatizált és mindig tiszta, és ők ezt szeretik, sokszor el is mondják. Az én mestereim megkövetelték a rendet, és ez végigkísérte az életemet. A műszak végén csak úgy hagyom ott a buszt, hogy megtanokolom, kitakarítom. Így, ha én reggel kinyitom az ajtót, és beszálok,

az kívül-belül tiszta – a szélvédő, a tükör, a padló. Végignézek a buszon, és olyan, mintha a gyárból jött volna ki. A javítással is így vagyunk. Ha valami gond van, akkor a legelső adandó alkalommal megcsináltatjuk, hogy ne az autópályán legyen probléma. A javítások alkalmával van egy nagyobb takarítás, de az ottaniak mindig mondják, hogy ezen a buszon nincs is mit takarítani. A tisztaság a lelke mindennek. Még a fejtámlahuzatokat is elvisszük haza kimosni, kivasalni. Az én szememben az a jó buszvezető, aki igenis föltesz egy mércét, és ott nincs kivétel, ha törik, ha szakad, ha piros hó esik, azt be kell tartani.

Ez a mérce a siker titka, amiért olyan népszerű az utasok körében?

Ha folszáll egy utas, és meglát egy ápolat, jól kinéző buszsofőrt, jegyet vesz nála, ő illedelmes, udvarias, esetleg még egy mosolyt is elővárásol, majd ez az utas végigmegy egy olyan autóbusszon, mint például a miénk, az jó benyomást kelt. Ha ott ül egy mogorva sofőr, bal kézzel szívja a cigit, amit nem szabad, más az ember érzése. De hál’ istennek, jó tapasztalataim vannak, a fiatalok között is gyakori az ilyen hozzáállás. Úgy gondolom, egy buszvezető igenis legyen jól öltözött, a cipője csillogjon – ezt ma már mindenki meg tudja valósítani.

Egy másik titok, hogy az utasokat olyan információval látom el, amelynek örülnek. Például sokan mennek a reptérre, és

amikor a Népligetnél leszállnak, gyorsan átfutnak a taxiállomásra, ami 25 ezerért viszi el őket. Ezért én előtte elmondom nekik a BKV-s változatot: metró Kőbánya-Kispestig, ott átszállnak a reptéri buszra, és két jeggyel, 2000 forintból megvannak oda-vissza. Ennek nagyon szoktak örülni.

És az ünnepek! Húsvétkor parfümmel locsolom meg az utasokat, és nőnapon mindig viszek csokoládét. Sőt! Egy jó buszvezetőnél mindig van fájdalomcsillapító, gyulladáscsökkentő, bizony többször szükség volt rá. A névnapomon az utasok közül is sokan felköszöntenek egy jelképes ajándékkal. Úgy érzem, ez hozzátartozik a mindennapokhoz. Fontos, hogy törődjünk egymással.

Merre közlekedik? Hol lehet ilyen első osztályú élményben részüket az utasoknak?

Már több mint 24 éve a Zirc–Budapest útvonalon közlekedem gyönyörű tájakon. A Bakony szívéből indulok hajnali 5 órakor, majd át a Vértesen és a végén el a budai hegyek mellett. És milyen érdekes az élet! Attól a buszsofőrtől vettem át ezt a járatot, aki gyerekkoromban a szomszédunk volt, és többek között aki miatt én is ezt a szakmát választottam. Ráadásul a váltótársam az ő lányát vette el feleségül.

Tényleg kicsi a világ! Ennyi évtized után is szenvedélyesen beszél a munkájáról, a sok busz közül van esteleg kedvenc típusa?

Természetesen! Nagyon nagy Ikarus-rajongó vagyok, minden Ikarus-találkozón ott vagyok, elég komoly kis buszgyűjteményem van makettekől. Csináltattam egy vitrint is a relikviáimnak. Ami nagyon a szívemhez nőtt, az egy Ikarus E95-ös InterCity, azzal nagyon sokat, 16-17 évet dolgoztam. Az egy igazi autóbussz volt, gyönyörű szép belsővel.

Emlékezetes utakban sem lehetett hiány.

A régi telek... Komoly hőcsatáink voltak! Egyszer akkora hó esett, hogy 2-3 napig nem jött tőlünk, a Bakonyból busz Budapestre. Én voltam az első, aki végig tudtam jönni, jó nagy késéssel ugyan, de csak félértem. A hajnali hóesések a legveszélyesebbek, főleg a 82-es úton, a cseszneki serpentinén mindig mi tapostuk ki az utat. A régi Ikarusok nagyon jó súlyelosztású buszok voltak, és azokkal mindig be tudtunk menni nagy hóban is. És az osztálykirándulások... Általában a falubeli gyerekeket vittem, akik már alig várták, hogy menjünk. Mindenki oda akart ülni a kormányhoz. A tanárnő meg is jegyezte, hogy Józsi, ezért nem kellett volna ilyen messzire eljőnnünk! Amikor a 15 fiút megkérdeztem, ki akar buszsofőr lenni, persze mindannyian jelentkeztek.

Hamarosan nyugdíjba mehet. El tudja képzelni az életét a Volán nélkül?

Nehezen. Amikor beül az ember a buszba, megfogja azt a nagy kormányt, és elindul az a nagy súly, akkor otthon vagyok. Persze nyugdíj után sem fogok unatkozni. Több időm lesz a kisunokámmal foglalkozni, aki szintén sofőrnek készül, csak kamionon, mint az apukája. Nekem csodálatos 47 évem volt itt a Volánnál! Ezért külön szeretném megköszönni minden munkatársamnak, akik segítettek, támogattak az évtizedek során, és minden MÁV-csoport-dolgozónak kívánom, hogy annyi örömük legyen a munkájukban, mint nekem.

Csohány Domitilla



HÉV-es kollégákat ünnepeltünk – 119-en vehettek át elismerést



2025. május 8-án törzsgárda-elismeréseket és Balesetmentes Közlekedésért kitüntetések adott át a HÉV-ágazatban dolgozó munkavállalóknak dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója, illetve Kazai Katalin HÉV műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes a cinkotai HÉV-telephelyen. A vezetők összesen 119 kolléga elhivatott munkáját köszönték meg az ünnepségeken.

Dél előtt 11 órától a 15, 20, 25 vagy 30 éve a társaságnál dolgozó kollégák vehették át a jubileumi oklevelet. Közülük 11-en 15 éve, 24-en 20 éve, 16-an 25 éve, 15-en pedig 30 éve erősítik a HÉV-esek közösségét. A 13 órakor kezdődő ünnepségen 17 fő 35 éves, 21 fő 40 éves, 6 fő 45 éves és 1 fő fél évszázados munkáját köszönték meg a vezetők. Áadták a Balesetmentes Közlekedésért járó kitüntetések is: hárman 250 ezer, ketten 500 ezer, 1-1 fő pedig 750 ezer, 1 millió, valamint 1,25 millió balesetmentes kilométer teljesítéséért vehetett át elismerést.

Dr. Kormányos László, a társaság vezérigazgatója méltatta az ágazatot, hiszen az integrált vállalatnál számos szempontból – például a menetrendszerűség tekintetében – a

HÉV kimagasló teljesítményt nyújt, valamint hogy az érték megtartása mellett a kollektíva eredményesen küzd meg a mindennapi feladatokkal és kihívásokkal, mint például a járműflotta üzemben tartásával és megújításával is. Kiemelte, hogy a HÉV-üzletág munkatársai sokszor lehetetlennek tűnő kihívásokat is megoldanak a legjobb tudásuk szerint a viszonylag kisszámú telephelyen, de a teljes vertikumban: a pályafenntartástól és -üzemeltetéstől a forgalmi szolgálaton át a járműfenntartásig és -üzemeltetésig. Vezérigazgató úr megemlítette, hogy a fejlesztések – a többi üzletághoz hasonlóan sem – itt sem halaszthatók tovább, ezért a közeljövő legnagyobb HÉV-es feladata a járműbeszerzés lesz. A cégvezetés azon dolgozik, hogy hamarosan elindulhasson a tervezett 54 darabos közbeszerzési eljárás,



és lehívassuk az első 18 motorvonatot, amit a pálya és a karbantartó telephelyek megújításának is követnie kell majd. Addig is a cél az üzem stabilizálása a pálya és járművek terén is, hiszen az utasszám a HÉV járatain is emelkedik, a szolgáltatás színvonalát fenn kell tartani. A MÁV Személyszállítási Zrt. megpróbál ennek érdekében minden létező erőforrást mozgósítani a vállalatcsoporton belül. Vezérigazgató úr ezután hangsúlyozta, hogy ez a rendezvény a jelenlévők teljesítményének elismeréséről szól: „Azokat a szolgálati éveket és megtett kilométereket ismerjük el, amelyek a lojalitásukat bizonyítják. Ez a lojalitás és a mögötte álló szakértelem szakterülettől függetlenül az utasok maradéktalan kiszolgálását célozta meg az elmúlt évtizedek minden napján, és a társaság számít erre a jövőben is.”

Kazai Katalin, a HÉV műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes kiemelte, hogy a jelenlévők akár már 50 éve együtt írják az idén 138 éves HÉV történetét. Az ünnepség napján azonban egy pillanatra megállhattunk, megköszönhetjük azt az áldozatos munkát, amely a HÉV-et olyanná teszi, ahogyan mindannyian ismerjük. Minden kihívás ellenére a HÉV ma is Európa egyik legpontosabb vasúti ágazata, és ilyen elkötelezett munkavállalók nélkül nem tudna ezen a színvonalon működni. A tevékenység nagyon komplex, mégis minden munkatárs együtt tud működni a mindennapokban, és ez a hozzáállás a záloga a kiemelkedő szolgáltatásnak. A társaság és a cégvezetés hálásan köszöni ezt a kitüntetetteknek.

A MÁV Személyszállítási Zrt. 29,5 ezer munkavállalója közül csaknem 1200-an dolgoznak a HÉV Műszaki és Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi Szakterületen a MÁV-HÉV 2025. január 1-jei egybeolvadása óta. Az ágazat szerepe a budapesti elővárosi közlekedésben megkerülhetetlen, hiszen a 98 motorvonattal négy vonalon naponta 880 vonatot közlekedtet, éves szinten mintegy 70 millió utazásról gondoskodva – méghozzá úgy, hogy a vonatok 99,6%-a késés nélkül közlekedik.

Ehhez a teljesítményhez minden HÉV-es kolléga odaadó munkája hozzájárul, közülük most 119 munkavállalót ünnepeltünk – köszönjük elhivatottságukat, és ezúton is gratulálunk nekik! Gratulálunk továbbá annak a 88 munkatársnak is, akik az 5 vagy 10 éves munkaviszony után járó jubileumi oklevelüket vehették át a napokban a munkáltatói jogkörgyakorlójuktól.

Balesetmentesen megtett kilométerek után járó elismerést vehettek át:

Becker János	250 000 km	Gödöllő HÉV Forgalmi Csomópont
Hollósi Zoltán	250 000 km	Gödöllő HÉV Forgalmi Csomópont
Megyei Péter	250 000 km	Ráckeve HÉV Forgalmi Csomópont
Szőke Attila	500 000 km	Szentendre HÉV Forgalmi Csomópont
Vasvári Sándor Zsolt	500 000 km	Szentendre HÉV Forgalmi Csomópont
Nagy Róbert	750 000 km	Szentendre HÉV Forgalmi Csomópont
Széplaki Gábor	1 000 000 km	Ráckeve HÉV Forgalmi Csomópont
Horog Pál	1 250 000 km	Gödöllő HÉV Forgalmi Csomópont

Elismerést kaptak a HÉV-nél töltött 40 év után:

Bangó János	Gödöllő HÉV Járműbiztosítás
Darázs Sándor	Gödöllő HÉV Járműbiztosítás
Fehér Pál	Pályafenntartási HÉV Szakasz Szentendre
Gógán József	HÉV Felsővezeték és Kábelüzemi Szakasz
Horog Pál	Gödöllő HÉV Forgalmi Csomópont – utazó
Karaba György	Gödöllő HÉV Forgalmi Csomópont – nem utazó
Katona-Pető Péter	Ráckeve HÉV Forgalmi Csomópont – nem utazó
Kovács István	Gödöllő HÉV Járműbiztosítás
Márton Rudolfné	Csepel HÉV Járműfenntartás
Nagy Károly	Gödöllő HÉV Járműjavítás
Németh János	Szentendre HÉV Járműbiztosítás
Paróczai Gyula	Szentendre HÉV Forgalmi Csomópont – utazó
Pethes Balázs	Gödöllő HÉV Járműbiztosítás
Piffkó Tamás Tibor	Gödöllő HÉV Forgalmi Csomópont – nem utazó
Pozsár Szilveszter	Gödöllő HÉV Járműbiztosítás
Sárközi Marianna	Szentendre HÉV Járműfenntartás
Szekeres Tibor	Szentendre HÉV Forgalmi Csomópont – nem utazó
Tagscherer Gábor	Szentendre HÉV Járműjavítás
Török Szilvia	Gödöllő HÉV Forgalmi Csomópont – nem utazó
Vilcsék Ferenc	HÉV Energiaellátási Szakasz
Vogel László	Szentendre HÉV Járműjavítás

Elismerést kaptak a HÉV-nél töltött 45 év után:

Borsa Géza	HÉV Távköz., Jelző és Bizber. Szakasz
Korcsok János	HÉV Vasúti jármű minőségellenőrzés
Molnár Gyula	Szentendre HÉV Járműbiztosítás
Nemes László	HÉV Felsővezeték és Kábelüzemi Szakasz
Pap Ferenc	HÉV Távköz., Jelző és Bizber. Szakasz
Torzsa József	HÉV Felsővezeték és Kábelüzemi Szakasz

Elismerést kapott a HÉV-nél töltött 50 év után:

Kozma Miklós Csaba	HÉV Energiaellátási Szakasz
--------------------	-----------------------------

Életmentés Jászberényben

– kollégánk gyors és szakszerű segítségének köszönheti életét egy kerékpáros

Polgár József, a jászberényi autóbuszos járműfenntartási telephely autószerelő csoport-vezetője május 16-án a telephely előtti parkolóban arra lett figyelmes, hogy a közúton egy kerékpáros férfi leszáll a biciklijéről, és mereven néz maga elé, majd összeesik. Kollégánk felismerte a helyzetet, és azonnal rohant a kerékpárhoz segítséget nyújtani, miközben hívta a segélyhívó vonalat. Utólag megtudta: az idős ember tüdőembóliát kapott, és azonnali segítségnyújtás nélkül biztosan nem élte volna túl az esetet.

A már eszméletlen kerékpárosnak nem volt légzése, és a pulzusa sem volt tapintható. József – mint gyakorlott életmentő – azonnal megkezdte és mintegy 7 percen keresztül folytatta az újraélesztést, amíg a mentőautó, majd a mentőhelikopter meg nem érkezett a helyszínre. Kollégánk gyors helyzetfelismerésének és szakszerű, életmentő beavatkozásának köszönhetően az eszméletlen embert sikerült olyan állapotba hozni, hogy a jászberényi kórházba tudták szállítani. Az életmentés ideje alatt a telephely munkatársai Csanádi György főművezető vezetésével irányították a közút forgalmát, és biztosították a helikopter biztonságos leszállását a telephelyen.

Polgár József úgy tudja: a 71 éves bácsi tüdőembóliát kapott, és már túl van az életveszélyen, de ha nem kapott volna azonnali segítséget, valószínűleg nem élte volna túl az esetet. Kollégánkat arról kérdeztük, honnan szerzett életmentési gyakorlatot. Mint kiderült, József a Jászfákóhalma Polgárőr Egyesület tagja 2013 óta. Polgárőrként többször mentett már életet, a Balatonon például

társaival együtt a fagyhaláltól óvott meg néhány ittas fiataalt. Ha nincs szükség aktív beavatkozásra, akkor járőrözésben, a déli határkerítés védelmében vagy éppen értékmegőrzési feladatokban vesz részt országszerte az Egyesület tagjaként. A defibrillátor használatára hivatalos keretek között még nem képezték ki, de nem jelentene gondot számára az sem – bár, mint hangsúlyozza, az újraélesztést egészen más egy oktatóbábnál alkalmazni, mint egy élő, életveszélyben lévő emberen.

Kollégánk 2016-ban egy kft.-nél kezdte autószerelő pályafutását tanulóként, majd 2018-ban társaságunk egyik jogelőd vállalatához, a Középkelet-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.-hez került. Jelenleg autószerelő csoportvezetőként végzi munkáját Jászberényben. Egy másfél éves kislánya van, akinek, ha most még nem is, később mesél majd a helytállásáról, és biztosak vagyunk benne, hogy kiváló példát fog mutatni neki. Addig is a kollégáival, vezetőivel együtt valamennyien nagyon büszkék vagyunk Polgár Józsefekre!



Utazzunk vissza a '80-as évekbe, és éljük át a tengerparti nyaralások hangulatát a Retró Istria expressz éjszakai vonattal, amely idén nyáron ismét közlekedik Budapest és az Isztriai-félsziget népszerű üdülőhelyei között. Akár már 23 eurótól eljuthatunk az Adriai-tengerhez, ha a kedvező ár és a stresszmentes utazás a legfontosabb szempont a nyaralás megtervezésekor, de FIP-igazolvánnyal a fülkés kocsikban már 3 euróért is lehet utazni.

A Retró Istria expresszvonalat 2025. június 27-től augusztus 31-ig naponta közlekedik Budapest és Koper, illetve Rijeka (Fiume) között. A Budapest-Keleti pályaudvarról este 21 óra 17 perckor induló járatra Magyarországon Székesfehérváron, a Balaton északi partján és Zalaegerszeg-Ola állomáson is fel lehet szállni.

A vonat a reggeli órákban érkezik a szlovén fővárosba, Ljubljanába, majd érinti a cseppkőbarlangjáról nevezetes Postojna városát is. A Rijekába tartó vonatrészt fontosabb megállója Opatija-Matulji (Abbázia), ahonnan a városközpont busszal vagy taxival érhető el. Rijekából több üdülőhely – Lovran, Krk – is megközelíthető busszal vagy hajóval.

Koperből, a vasútállomás melletti buszpályaudvarról sűrűn indulnak buszjáratok a szlovén tengerpart üdülőhelyeire, valamint Triesztbe. Pula egy átszállással érhető el Divača állomáson (10-20 perces csatlakozással) késő délelőtti érkezéssel.

A Retró Istria expressz alacsonyabb komfortfokozatú, régebbi járművekkel közlekedik, amelyek az 1970-es és '80-as évekből származnak, és közel eredeti állapotukban járnak. A kocsikban nincs légkondicionálás és konnektor, viszont a lehúzható ablakok hozzájárulnak a korhű hangulathoz.

A vonaton különböző szolgáltatások közül választhatnak az utasok: a legkedvezőbb áron elérhető ülőkocsik mellett fülkés fekvőhelyes és hálókocsik is közlekednek.

A helyjegy az ülőkocsiba (6 fős fülke) 3 €, a fekvőhelyes kocsiba 6 ágyas fülkéjébe 14 €, 4 ágyas fülkébe 20 €, a hálókocsi 3 ágyas fülkéjébe 27 €, 2 ágyasba 40 €, míg 1 ágyas fülkébe 70 €.

Interrail bérlettel, valamint FIP-szabadjeggyel utazók a helyjegyet az Elvira felületen online is megvásárolhatják.



Kerékpárok minden célállomásra szállíthatók korlátozott számban (3-3 darab), kötelező helyfoglalással 5 €-ért. Szlovénia (Ljubljana, Koper) felé a nappal közlekedő Citadella InterCity további kerékpárszállítási lehetőséget biztosít (8 darab kerékpár).

Állatok (pl. macska, kutya, madár) az ülőkocsiban zárt tárolóeszközben díjmentesen szállíthatók. Kutya ülőkocsiban szállítóeszköz nélkül is szállíthatók, ekkor kutyamenetjegy váltása szükséges. Fekvő- és hálókocsikban állatok nem szállíthatók. Fontos: kutya- és kerékpárjegy csak a pénztárakban vásárolható.

Molnár Zsolt

Az amerikai gépszörny

RGH 20 C2



Folytatjuk a MÁV-csoport járműveit bemutató sorozatunkat, ezúttal a MÁV Pályaműködtetési Zrt. vasúti karbantartó nagygépet, a RGH 20 C2 vágányköszörűgépet járjuk körbe. A MÁV egykori leányvállalata, az FKG 2020-ban négy munkagépet rendelt, ezek közül három már munkába állt az elmúlt években. Az új vasúti munkagép egy technológiapótló berendezés, hiszen ilyen teljesítményű köszörűgép eddig nem volt a MÁV-csoport flottájában.

A járművet az Egyesült Államokban a HARSCO RAIL üzemében gyártották le, majd hajón szállították Németországba, onnan a jármű két kocsiszekrénye egy-egy hatalmas tréleren érkezett a MÁV FKG központi telephelyére.

A nagy teljesítményű, számítógéppel vezérelt sínköszörűgéppel hatékonyan lehet elvégezni a vasúti sínek karbantartási, felújítási munkáit. A vágányköszörűgéppel elvégzett munkálatoknak köszönhetően a sínromlás és a sínhibák kialakulásának ideje késleltethető, a sínek, vágányok élettartama növelhető, a közlekedés zaja is csökkenthető. A gép alkalmas a felületi sínhibák – hullámos sínkopás, gördülőterheléses fáradásból eredő sínhibák – eltávolítására, csökkentésére. Az 52 tonnás munkagép kettő egységből áll, mindkét egységen teljes értékű vezetőállás és egy segédfülke található. A gép működtetésének, munkafolyamatainak ellenőrzésére szolgáló fedélzeti videó- és üzemfelügyeleti rendszer van kiépítve, így folyamatosan ellenőrizhető a munkafolyamat.

A MÁV-csoport több mint 7000 kilométeres vágányhálózatnak a karbantartásáért felel, amihez elengedhetetlen a korszerű géppark. 2020-ban a négy nagyvasúti munkagép beszerzésére összesen 25 200 000 euró összegben kötött szerződést a MÁV FKG a két nyertes vállalkozóval. A közbeszerzésen nyertes Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen GmbH a szerződés keretében egy nagy teljesítményű RM 85-750 UHR N ágyazatrostáló gépet, egy nagy teljesítményű DGS NG dinamikus vágánystabilizáló gépet és egy UNIMAT 08-4X4/4S kitérő- és vágányszabályozó gépet szállított le 2021-ben. Ezek a gépek a munkába állásuk óta többek között az 1-es vonal Biatorbágy–Szárliget–Tatabánya közötti szakaszán, a 100a Cegléd–Abony–Szolnok szakaszon, valamint az ország számos más vasútvonalán végeztek karbantartási munkálatokat. A három géphez csatlakozott most a RGH 20C2 típusú sínköszörűgép. Az új gépek nagyobb hatékonysággal képesek elvégezni a vasúttársaság saját pályakarbantartási és felújítási munkáit, így a karbantartásra fordított idő is csökkenthető.

Az RGH 20 C2 vágányköszörűgép műszaki paraméterei az iparági elvárásoknak megfelelően fejlett kialakítást és nagy teljesítményt biztosítanak. A gép normál nyomtávra készült (1435 mm), teljes hossza az ütközők között 26 500 mm, szélessége 2657 mm, magassága a sínkoronaszinttől mérve 3420 mm. A forgócsaptávolság 7620 mm, míg a tengelytávolság a forgószármolyban 1800 mm. A kerékpárok futókörátmérője 840 mm.

A gép minimális munkavégzési ívsugara 150 méter, tömege 52 tonna, tengelyenkénti maximális terhelése legfeljebb 14 tonna. A meghajtásról egy Caterpillar C13 típusú, vízhűtéses dízelmotor gondoskodik, amely 388 kW teljesítmény leadására képes. Az üzemanyagtartály űrtartalma 1500 liter. A jármű saját meghajtással és vontatva is maximum 100 km/h sebességgel közlekedhet.

A gép alkalmas 48, 54 és 60 kg/m tömegű sínrendszerek köszörülésére. Összesen 20 db köszörűkövel van felszerelve, amelyekkel a munkavégzési sebesség 2 és 16 km/h között állítható, jellemzően 3–10 km/h közötti értéken dolgozik. A segédkocsi tengelytávolsága 2260 mm, kerékatmérője 127 mm.

A köszörűkorongok külön vezérelhetők és működtethetők, ami lehetővé teszi a pontos és rugalmas megmunkálást. A korongok átmérője 152 és 279 mm között változik, vastagságuk 80 mm. Maximális fordulatszámuk 5800 fordulat/perc, és a hozzájuk tartozó meghajtómotor teljesítménye akár 17 kW-ig állítható. A fejszögtartomány jobbra 75°, balra 45°. A köszörülés utáni sínfelület érdessége nem haladja meg a 10 mikrométert. A víztartály térfogata 3000 liter, amely a köszörülés során keletkező hő és por hatékony kezelését szolgálja.

Ez a gép a modern vasúti pályafenntartás hatékony eszköze, képes precízen visszaállítani a sínprofilokat, növelve ezzel a pálya élettartamát és a közlekedés biztonságát.

Molnár Zsolt





Óvodások látogattak autóbuszos telephelyeinkre



Az MÁV Személyszállítási Zrt. állomásai, telephelyei kedvelt helyszínei a tanulmányi kirándulásoknak, a különböző iskolai és óvodai programoknak. A közösségi közlekedéssel való megismerkedést nem lehet elég korán elkezdni, a biztonságos utazás tudnivalóit pedig részletesen meg kell ismertetni a gyerekekkel – tudja ezt jól minden pedagógus. Legutóbb az egri autóbuszos járműfenntartási telephelyen, illetve a Budapest, Népliget autóbusz-állomáson fogadtak óvodás csoportokat munkatársaink, és ellátogattak egy ózdi óvodába is.

Május 14-én az egri autóbuszos járműfenntartási telephelyre érkeztek a Felsőtárkányi Óvoda és Bölcsőde nagycsoportosai, hogy „testközelből” ismerhessék meg a közösségi közlekedést, az autóbuszokat, a javítóműhelyeket, a járműmentést. **Bódi Gáborné Ferenczi Katalin** járműfenntartási telephelyvezető és munkatársai bemutatták az ovisoknak az autóbuszok tankolását, mosását. A szervizműhelyben és a nagycsarnokban a javítás folyamatával ismerkedhettek a gyerekek. Eger helyi közlekedésének a 6 darab elektromos meghajtású, BYD K9UD típusú jármű is aktív és kedvelt résztvevője, így az óvodások az elektromos buszok töltőállomását is megtekintették. Minden gyermek felszállhatott a DAF mentőautóba, ami különösen nagy sikert aratott. Ezután megismerkedtek a forgalomirányítás fő feladataival, majd zárásként tettek egy kört a BYD e-busszal a járműfenntartási telepen. A felsőtárkányi ovisok apró ajándékokat is kaptak társaságunktól. Másnap látványos rajzokon örökítették meg az élményt, amely láthatóan nagyon kedves volt számukra. Köszönjük az egri kollégáinknak, hogy lehetővé tették a látogatást, és megismertették a gyerekekkel társaságunk feladatait!

A Budapest XVIII. kerületében található Napraforgó Óvoda nagycsoportosai az autóbusz-vezetői szakmával és a buszközlekedés fontos tudnivalóival ismerkedtek a népligeti állomáson május 7-én. Az óvónők különböző szakmákat szeretnének testközelből bemutatni a gyerekeknek, akiknek egyike **Jász Attilának**, társaságunk autóbusz-vezetőjének

a kislánya. Attila a szükséges engedélyek beszerzése után örömmel ajánlotta fel közreműködését, az ovisok így a Népligetben ismerhették meg az állomás és a buszvezetők életét. Megtudták, hogyan vehetnek jegyet az utasok, hol várakozhatnak a járatokra, hogyan utazhatnak, vagy éppen hol játszhatnak a várakozás ideje alatt a várótermi gyereksarokban. Attila ezután megmutatta a buszát, és ismertette a napi feladatait, majd játékos kérdéseket tett fel a gyerekeknek. Kérdések persze tőlük is érkeztek: a pályaudvarra éppen befutó emeletes autóbusz és a csuklós járművek például nagyon megmozgatták a fantáziájukat.

Számos alkalommal nem az ovisok, iskolások jönnek hozzánk, hanem mi megyünk hozzájuk. Ez történt május 21-én is, amikor az Ózdi Városközponti Óvodák Katona József úti központi intézményének gyermeknap rendezvényére látogatott az ózdi autóbuszos forgalmi telephely Irisbus-Crossway típusú busza, hogy itt is testközelből ismerkedhessenek meg az ovisok a közösségi közlekedés járműveivel és jellemzőivel. A lufikkal, dekorációval díszített autóbusz és a vezetője szerdán délelőtt több mint 100 kíváncsi óvodás napját tette szebbé, akik minden kérdésükre választ kaptak kollégáinktól. A gyermekek mindig csillogó szemmel figyelik a hatalmas buszokat – nem volt ez másképp ezúttal sem. Az autóbusz-bemutatót követően légvár, arcfestés, ügyességi vetélkedők és nassolnivalók várták a kicsiket gyermeknap alkalmából az ózdi óvodában.

Meghirdette a 80. évadát a MÁV Szimfonikus Zenekar



A fővárosi Gerbeaud cukrászdában tartott sajtótájékoztatón mutatta be a 2025/26-os évad programját **Lendvai György** ügyvezető igazgató és **Farkas Róbert** vezető karmester.

Egy minden szempontból kimagasló koncertszezon tudhat maga mögött a zenekar: elnyerték ugyanis a Bartók Rádió Zenei Díját „Az év hangversenye” kategóriában, ahogyan a Fidelio – „Az Év Koncertje 2024” elismerést is. Így vágnak neki az új évadnak, amely jubileumi, immár a nyolcvanadik.

A zenekar ezúttal öt bérletes sorozattal várja a közönségét, olyan rangos helyszíneken, mint a Zeneakadémia, a Műpa, a Festetics Palota és a Magyar Nemzeti Múzeum. A koncerteken kiváló magyar és nemzetközi szólisták, karmesterek lépnek fel, még sokszínűbbé téve a repertoárt, amely az örök értékű művek bemutatásán túl számos új szerzeményt, magyarországi premiért és ősbemutatót is felvonultat. Az évadnyitó hangversenyen hallhatja például a közönség először Bánkóvi Gyula LOCO című művét, melyet a zenekar számára komponált az első személyszállító vonat elindulásának 200. évfordulójára. Az ősbemutatón kívül a híres amerikai jazz-zenész, Wynton Marsalis Trombitaversenyének hazai premierje is elhangzik majd, míg az évadban a karmesterként is népszerű Vajda Gergely zeneszerző ...fantasia concertante... című művével Kurtág György 100. születésnapja előtt tisztelegnek. Különlegességnek ígérkezik Fazıl Say Mother Earth című zongoraversenye is, amely a szerző előadásában debütál hazánkban, illetve a Ránki család közös fellépése a MÁV Szimfonikusokkal, melyen a zongorairodalom ritkán előadott hármasszerzőit hallhatja a közönség.

Farkas Róbert vezető karmester kiemelte, hogy a zenekar progresszivitását az tükrözi leginkább, hogy több kortárs zenemű is bemutatásra kerül az új évadban. Ezenkívül ismertette azokat az együttműködéseket, amelyek egyrészt emelik a MÁV Szimfoniku-

sok presztízsét, másrészt hozzájárulnak a fiatal tehetségek szakmai támogatásához.

A sajtótájékoztató vendége volt Bánkóvi Gyula zeneszerző is, aki a LOCO című, készülő művéről számolt be szerkesztőségünknek:

„Tavaly a Bartók rádióban hallottam – amelynek vezető szerkesztője is vagyok – hogy 199 éve indult el a vasúti személyszállítás Stockton és Darlington között. Akkoriban vendégeskedett a Lemezelő című rádióműsorunkban Lendvai György – aki mint hegedűs számos alkalommal játszott a White Angels című vonósnégyesemmel a Somogyi Kvartettben –, én pedig megkérdeztem tőle, hogy volna-e kedvük fogadni a bicentenáriumra egy új, nagyzenekarra komponált művet. Tetszett neki az ötlet!

A komponálás első szakasza – legalábbis az én esetemben – kissé nehezen megy, de amint megvan az első két-három hang, onnantól azok meghatározzák a darab egészét. A LOCO 10-12 perc hosszúságú lesz, és olyannak szánom, amelyről egy laikus ember is azonnal meg tudja állapítani, hogy ez a vasúttal kapcsolatos, ebben a vonat is benne van.

Természetesen inspirálnak az élményeim, amikor például egy vasútállomáson vagyok, a hallottakat „elteszem”, azokat zenei folyamatba rendezem, és elgondolkozom, hogy átalakítva hogyan szólalhatnak majd meg. Ez nem mellékes, hiszen – a MÁV Szimfonikusok esetében – akusztikus hangszerekkel játszható hangokat kell létrehoznom. Annyit megígérhetek, hogy nagyon lendületes, határozott ritmikus darab lesz a LOCO!”

Az új évad teljes repertoárja megtalálható a mavzenekar.hu oldalon.

Leveletek érkezett az Ügyfélszolgálatra!

Mindig, mindenhol egymásra figyelve

Bárki, bármikor szorulhat idegenek segítségére. Akár a gyermekünk, a szüleink vagy mi magunk.
Szívmelengető, ha egy ilyen helyzetben számíthatunk az embertársainkra. Utasaink is számítanak a munkatársainkra a váratlan helyzetekben, és nagyon hálásak minden apró segítségért és odafigyelésért – ezt számos köszönőlevél bizonyítja!

A 2025. május 11-én 17:05-kor Szilvásváradról Egerbe induló buszjárat vezetőjének ezt írta egy édesanya: „Az utazás során a lányom rosszul lett, és Ön ebben a helyzetben rendkívüli türelemmel, odafigyeléssel és együttérzéssel sietett a segítségére. Az Ön figyelmes, segítőkész hozzáállása óriási megnyugvást jelentett az utazás során a lányom számára. Odafigyelése és az, hogy minden öntől telhetőt megtett annak érdekében, hogy gyermekem biztonságban Egerbe megérkezzen, mély, maradandó hálát és örök köszönetet hagyott benne.”



Kovács Béla ózdi autóbusz-vezető elmondta: csak annyi tűnt fel neki, hogy a Szilvásváradról utazó fiatal lány Bélapátfalván, az ipartelepi buszmegállóban szállt le, ahol ritkán szokott lenni leszálló. A többi utastól érdeklődött, akik szerint rosszullét lehetett az ok. Kollégánk azonnal leszállt a kislány után, ásványvízzel sietett a segítségére. A fiatal jelezte neki, hogy majd felszáll egy következő járatra, ne várja őt. Béla ezt nem hagyta annyiban, hiszen az utas aznap valószínűleg nem tudott volna menetrend szerinti busszal továbbutazni már, és a környék sem olyan volt, ahol a fiataalt magára hagyta volna. Néhány perc után együtt visszaszálltak a járatra, és Béla megkérte az utasokat, hogy az első ülésre engedjék leültni a kislányt. Mire beértek Egerbe, jobban lett, és biztonságban tudott leszállni a céljánál. A köszönőlevél is bizonyítja, hogy mély nyomot hagyott benne a kollégánk embersége.

Közeleg a nyári hőségriadók időszaka, a hasonló esetek sajnos egyre gyakoribbak lesznek. Kovács Béla sokéves pályafutása során számos rosszullét esetén segített már az utasainak. Valószínűleg idén nyáron is nagy szüksége lesz az empátiára neki és minden kollégának, akik a MÁV Személyszállítási Zrt. utasaival napi kapcsolatban vannak.

Az odafigyelés néha egy egészen apró gesztus formájában is rengeteget jelent. Egy másik édesanya annak a buszvezetőnek hálát, aki május 15-én a Kál-Kápolnáról 17 órakor Egerbe induló járatot vezetett:

„A kisfiam 15 hónapos, imádja a buszokat, az úton is mindig nagyon nézi őket, mutat rájuk. A fent említett sofőr észrevette, hogy a gyermekem „majd’ kiesik” a babakocsiból, annyira nézi a buszt, mire dudált egyet neki. Ráadásul nem hosszan és hangosan, amitől egészen biztosan megijedt volna, hanem épp csak egy kicsit, ettől a fiam nagyon boldog lett, mosolygott, nevetett. Ezek az apró dolgok nagyon emberiek, egy kisgyereknek pedig óriási élményt jelentenek, így egy anyuka napját is bearanyozzák, és kicsit visszaadják az emberségbe vetett hitét.”

Koós Tamás, a Heves vármegyei autóbuszos forgalmi üzem kollégája elmondta: Feldebrőn áthaladva tűnt fel neki a család és az, hogy a kisgyermek szinte kiugrik a babakocsiból, annyira lelkesen integet, mutogat a busznak. Egy kedves gesztusként „köszönt” neki egy rövid dudálással. Amikor a telephelyvezetője felhívta a köszönőlevél miatt, meg is ijedt hirtelen, hogy esetleg panasz lett belőle, de ennek valójában pont az ellenkezője történt.

Tamásnak két hasonló korú gyermeke van, akik szintén imádják a járműveket – a fő, hogy minél nagyobb legyen a gép, mentő, tűzoltó, busz, bármi jöhet! Így pláne érthető, hogy kollégánk különösen figyel a kicsikre. Ő maga – bár vezetni is nagyon szeret – elsősorban a folyamatos kommunikációt, az utasokkal való kapcsolattartást kedveli a munkájában. Mint mondja, a koronavírus-járvány során nehezen élte meg, hogy el van választva az utasoktól, nem tud egy-egy kedves szót váltani velük. Ezt a hozzáállást értékeli az utasok is, ezt abból is látja, ahogyan elbúcsúznak tőle egy-egy járat után. Tamás 2008-tól dolgozik a társaságunk kötelékében, kezdetben tartalék szolgálatosként, ennek során alaposan megismerte a környező megyéket is. Vele is előfordult, hogy nemcsak a kedvességére, de a segítségére is szorultak az utasok: néhány napja például egy fiatal lány elájult a járatán, neki segített.

Két kollégát emeltünk most ki a beérkezett köszönőlevelek apropóján, de csaknem 15 ezer munkatársunk kerül nap mint nap közvetlen kapcsolatba utasainkkal, hasonló esetekről valószínűleg bármelyikük be tudna számolni. Figyeljünk ezután is egymásra mindig, mindenhol!

Tisztelt MÁV-csoport!

Szeretnék egy nagyon pozitív visszajelzést adni ma Önöknek a kolléganőjükről.

Tudom, hogy én csak egy egyszerű felhasználó vagyok, de nagyon sokat segített a 2025. 04. 30-án hívott MÁVDirekt telefonos ügyfélszolgálaton a kolléganőjük.

Olyan régi mítoszokat sikerült megfejtennem a segítségével, amelyeket egyetlen kalauzzal együtt sem tudtunk eddig megoldani. Nem azért mert nem segítették, hanem nem tudták olyan jól elmagyarázni, hogy egy nem szakmabeli is megértse.

Olyan tippjei, ötletei és mérhetetlen sok türelme és kedvessége volt, hogy már rég találkoztam ennyire segítőkész és jó fej, ügyfélszolgálaton dolgozóval. Hihetetlen sok erő és akarat kell ahhoz, hogy naponta sok ügyféllel tudjanak ugyanolyan türelemmel és békével foglalkozni.

Tudtomon kívül olyan témában is kértem a segítségét, amely nem is hozzá tartozik, mégis maximálisan jól el tudta magyarázni. Bizonyára vannak nálam jóval „nehezebb” telefonálók is.

A dicséret Tigyi Tímea kolléganőnket illeti.



Le a tetővel!

Városnéző buszok az 1960-as években

A huszadik század első felében a buszozás általában helyváltoztatási lehetőség volt, semmi egyéb. A kevés kivétel azoknak az élelmes vállalkozóknak köszönhető, akik rájöttek, hogy akár örömforrás is lehet, ha megfelelő járművel és megfelelő helyszíneken közlekedik az autóbusz. A 20. század derekán az élménybuszok meghódították Magyarországot is.

Az 1960-as éveket nem véletlenül nevezik az idegenforgalom évtizedének. Elsősorban annak volt ez köszönhető, hogy világszerte tömegessé vált a repülés, ami a nemzetközi turizmus megsokszorozódását jelentette. Ám míg egy amerikainak, egy japánnak vagy egy nyugat-európainak az efféle világutazás egyáltalán nem jelentett legyőzhetetlen akadályt, nálunk a többség nem engedhette meg magának az efféle luxust, gyakran nem is engedélyezték. Ráadásul egy magyar állampolgár legálisan csak azt az 50 dollárt birtokolhatta, amelyet lakossági valutakeretként háromévente adtak neki. A nyaralás kapcsán a legtöbben abban reménykedtek, hogy elcsíphetnek egy ún. szakszervezeti beutalót, amely nagyon olcsó üdülést jelentett, akik lemaradtak, azok több pénzért mehettek az IBUSZ-szal, vagy szervezhették maguk az útjukat. Ugyanakkor az idegenforgalmi hagyományokkal rendelkező településeknek is bővíteniük kellett a szolgáltatásokat. Véltetően ebből származott az ötlet, hogy különleges járműveket is forgalomba állítsanak.

Kicsi kocsi

Az ötvenes évek végétől az Ikarus-gyárban a kreativitás sosem látott méreteket öltött, számos busz prototípusa ekkor készült, de gyártottak hűtőkocsit is. Ennek ellenére a budapesti buszvállalat, a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) járműjavító főműhelyének 1960-ban sikerült nagyobb feltűnést keltenie a csuklós buszaival, amely szerelvényeket régi Ikarusokból és Tr-5 típusú járművekből állították össze. A FAÜ lépését kényszer szülte; a fővárosi hatalmas járműhiányt nagyobb méretű buszokkal kívánták enyhíteni, ám mivel az Ikarus még nem fejlesztette ki a saját csuklósát, maradt a barkácsolás. No meg lelkesedés.

Különösen azok részéről, akik „külföldi kiküldetésen” vettek részt, például 1958-ban eljutottak a brüsszeli világkiállításra, ahol a legkülönlegesebb jármű az olyan ajtó nélküli mikrobuszból és két ugyancsak nyitott pótkocsiból álló, ún. autóvonat volt, amelyekkel a

világkiállítás rászoruló vagy lustább vendégeit szolgálták ki. A FAÜ illetékesek később arról számolt be, hogy Leningrádban látott először „autóbuszvonalat”, de voltaképp lényegtelen, hogy honnan jött, az a fontosabb, hogy megszületett a budapesti mikrobusztervezési ideája, és 1961-ben saját tervezésben és kivitelezésben a FAÜ Gyömrői úti autóbusz-javító főműhelyben elkészült az első két mikrobusztervezési, amelyek egy-egy lengyel Nysa mikrobuszból és két-két házilag pótkocsiból álltak. A járműveket 1962. május elsején a Margit-szigeten állították forgalomba, pár hét után azonban átvitték őket a Budapesti Nemzetközi Vásárra, ahol a közönséget szállították hatalmas sikerrel. A vásárt követően a szerelvények visszakérültek a Margit-szigetre – immár menetrend szerint. Mi több, a szolgáltatás színvonalának emelése érdekében tizenkét kalauznőnek meg kellett tanulnia és le kellett vizsgáznia a Margit-sziget nevezetességeiből – ők lettek az idegymunkás idegenvezetők. 1962-ben öt, 1963-ban pedig még egy egység készült. A Nysa vontatta szerelvények 1975-ig közlekedtek, olykor a Városligetben, a budai Várban és a Római parton is.

Hívjátok a formatervezőt!

De nem csak a FAÜ-nél indult be mikrobuszos turizmus. 1962-ben a Volán elődjének tekinthető Mávaút is megindította a szerelvényeit, amelyeknek a „mozdonya” is egyedi tervezésű volt, Finta László, az Ikarus formatervezője alkotta. Amúgy a motor e járműveknél is Nysából származott. Az első szerelvény 1962 nyarára készült el, és augusztus 20-án állt forgalomba Tihany és Balatonfüred között, a második pedig augusztus 26-án Székesfehérváron. A nagy sikerre való tekintettel a Mávaút vezetése úgy döntött, hogy a következő szezonra további tíz mikrobusztervezőt gyártanak a társaság főműhelyében. Ellentétben a FAÜ hagyományos „buszos” kék-ezüst fényezésével a Mávaút járművei élénk színeket kaptak, és miután a terveknek megfelelően 1963-ra elkészült további öt szerelvény, nemcsak a Balatonnál, hanem egy sor városban (Szeged, Debrecen, Kaposvár, Pécs, Győr stb.) megjelentek a kedves kis járművek.

A Magyarországon közlekedő buszok szűkek voltak és sötétek, s ezen nem sokat segített a megfelelő külső megjelenés. Ennek fényében valószínű forradalmat jelentett FAÜ 1962-es meglepetése, a tető nélküli Ikarus 620-as busz, amelyet szintén a Budapesti Nemzetközi Vásáron állítottak ki.

Ugyanaz buszban

A különleges, kimondottan szép vonalvezetésű kocsi nemcsak az utasok és a járókelők tetszését nyerte el, de a budapesti idegenforgalom afféle ikonjává is vált. A következő évben még kettő készült a FAÜ főműhelyében, de ugyanabban az évben a Közlekedés-bélyegsorozaton meg is örökítették 30 fillér értékben, és akkoriban nem készíthetett olyan, a főváros látványosságait bemutató film, melyben ne került volna elő, bár az eredeti Ikarus 620-as tervezőjének, Finta Lászlónak az indoklása szinte más szférákba helyezte a voltaképp hétköznapi járművet. „A jármű erkölcsi értékének határát karosszériája, pontosabban formája határozza meg. Ez érthető is,



hiszen a technikában nem szükséges és nem is célszerű az új mindenáron való keresése” – mondta Finta László, aki meglehetősen sajátos választ adott erre a problémára. A Mávaút részére egy teljesen eredeti városnéző buszt tervezett, ahogyan akkoriban nevezték, a Panoráma buszt.

„A Panoráma autóbusz születésének történetéről a MÁVAUT igazgatója, Tóth Mihály elvtárs több érdekességet is említett. Az autóbusz-különjáratok utasai éppúgy, mint az ilyen túrákat szervező IBUSZ vezetősége már jó ideje kérte, hogy állítsanak be teljesen nyitható buszokat is, amelyek messzemenően tudják szolgálni az utasok kényelmét és jól tudják biztosítani az ilyen járatoknál megkívánt tökéletes kilátást. Az ilyen természetű kívánságok és későbbi javaslatok, mint a példa bizonyítja, jó talajba hullottak” – írta 1963-ban az Autó-Motor, hozzátéve, hogy a FAÜ városnéző buszainak fogadtatása alapján ők is biztosak lehettek a sikerben. „A MÁVAUT-osok azonban most valóban merészet alkottak, és Finta László, az Ikarus formatervezőjének közreműködésével egy olyan vonalvezetésű autóbust állítottak elő, amely az országhatárokon túl is joggal kelt majd feltűnést, elismerést” – az Autó-Motor ezzel azt sugallta, hogy a „Panoráma autóbusz” valamiféle prototípusjármű lehet. De erről szó sem volt. A valóban egyedi megjelenésű jármű alapja az Ikarus 31-es típus volt, a mátyásföldi gyár legolcsóbb munkásbusza. Ezzel együtt a Mávaút két ilyen busszal végigjárta a hatvanas évek összes hazai turistacélpontját, de ahogy a FAÜ buszai, úgy ezek is „elfáradtak” a hetvenes évek közepére. A következő évtizedben mintha elveszett volna a tető nélküli buszok varázsa. De nagy valószínűséggel erről nem a buszok tehetnek, hanem az autók. Magyarországon ugyanis ekkortól váltak tömegessé az autóeladások, és az emberek szívesebben nézték a saját kocsijukból a látványosságokat. De a történet úgy kerek, hogy megemlékezzünk arról is, hogy az egyik budapesti városnéző busz Pécsre került, 1980-ig használták a Volán színeiben.

Legát Tibor



Öt évtized a vágányok mentén

A HÉV idei jubileumi kitüntetésátadójának rangidős ünnepeltje: Kozma Miklós villanyszerelő csoportvezető. Kozma Miklós valójában csak 8 éve dolgozik a MÁV-csoportnál, hiszen 2017 előtt a HÉV a BKV-hoz tartozott. Feladata azonban évtizedek óta változatlan: a helyi érdekű vasút létesítményeinek, energiaellátási rendszereinek karbantartása és javítása. A Távközlési, Energiaellátási és Biztosítóberendezés-üzemeltetési (TEB) Főnökség energiaellátási szakaszának villanyszerelő csoportvezetője idén a legidősebb „törzsgárdatag” a MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV-üzletágánál: a szakember a május 8-i kitüntetésátadón 50 éves jubileumi elismerést vehetett át.

Ötven év alatt minden téren nagyot változott a világ, de kezdjük az elején! Hogyan indult a HÉV-es pályafutásod? Volt családi indíttatás a pályaválasztásnál?

Családi előzmény nem játszott szerepet benne, de már az általános iskolában is sokat barkácsoltam, fizikaórákon szerettem meg az elektronikát és a villanyszerelést. Az autószerelés is érdekelt. Az általános iskola után szakmunkásképzőbe kerültem, ahol villanyszerelő ipari tanulóként leginkább a BKV-nál dolgoztam. Amikor felszabadultam, szakmunkásként a metrónál, majd 1981-től a HÉV-nél is kaptam feladatokat.

Mik voltak a főbb állomások, feladatok a karriered során?

A metró után a BKV-n belül több területen is dolgoztam villanyszerelőként: a Kálvin téri forgalomirányító központban, a Fehér úti metró járműtelep-beüzemelésén, a Kőér utcai járműtelepen, metróépítésnél, majd újra a Kálvin téren és éjszakánként a Kőér utcában, ahonnan 1991-ben elment az akkori csoportvezető, és felkértek a pozíció betöltésére – azóta is itt vagyok.

Mik voltak a legnagyobb kihívások?

Mindig tervezetten dolgoztunk, a mi munkánkban nem jellemző a

haváriahelyzet. Hálózati villanyszerelőként elsősorban a 0,4 kV-os hálózatok javítását, karbantartását, üzemeltetését végezzük, a térvilágítás, a váltófűtés, az épületek villamosenergia-ellátásának karbantartása a feladat. A TEB Főnökség energiaellátási szakasza egyébként elsősorban a vontatási gépházak energiaellátásáért és a 0,4 kV-os hálózat javításáért, karbantartásáért felel.

Hogyan változott a technika, a szakmai háttér 50 év alatt?

A hálózati villanyszerelés eszközei természetesen korszerűsödtek, dizájnosabbak lettek, de a szakma alapjai nem változtak, így nem jelentett gondot, hogy lépést tartsak az évtizedekkel. Remek szerelési leírások vannak, ha új eszközök érkeztek, megtaláltuk az alkalmazás módját. Elsősorban a gyengeáramú területen kellett képeznem magam, egyes berendezések már PLC-vel (programozható logikai vezérlővel) működnek, a bekötésüket, üzemeltetésüket meg kellett ismernem.

Hogy látod, milyen fejlesztések a legsürgetőbbek a HÉV-nél?

A járműállomány és a pálya fejlesztése egyértelműen halaszthatatlan a folyamatos karbantartás ellenére is. A mi területünkön pedig az állomások elosztóinak, hálózati eszközeinek a cseréje lenne sürgető, de ez is forrásigényes, ráadásul folyamatosan üzemben vannak, így nehéz cserélni a berendezéseket.

Milyen kollektívát irányítasz?

Összesen ötven vagyunk a gödöllői vonal hálózati villanyszerelői csapatában, ezt a csoportot irányítom, és részt veszek a napi munkában is. Egy átlagos napon elsősorban a reggeli hibajelentés áttekintése alapján dolgozunk. Mindenki tudja: ami elromolhat, az el is romlik, tehát sosem unatkozunk. Ha éppen még sincs meghibásodás, akkor karbantartást, megelőzést végzünk.

A kollégáid minden bizonnyal fiatalabbak. Mik a tapasztalataid az ifjabb generációkkal?

A közvetlen kollégáim is ötven pluszosok, egy fiatal műszerész van, aki idén végezte el a villanyszerelő-iskolát. Összeszokott csapat, nem jellemző a fluktuáció, van, akivel 35 éve együtt dolgozunk. Az egészen fiatalokban egyelőre még kevésbé látom, az ambíciót, a szakma szeretetét ezen a területen, őket a modern technológiák és a játékok érdeklik inkább.

Te sosem éreztedél készletet a váltásra más irányba?

Az én generációm a stabilitást, a biztonságot nagyra értékeli. Lettek volna lehetőségeim, de mindig beigazolódtak a megérzéseim, amikor egy elsőre jobbnak látszó vállalat előbb-utóbb megszűnt, vagy éppen óriásira nőtt az ott dolgozók munkaterhe. Én jó helyen voltam az egész pályafutásom során – ajánlom másoknak is!

Kevesen mondhatják el magukról, hogy ötvenéves munkaviszonyral rendelkeznek, ráadásul még most sem készülsz nyugdíjba. Jól bírod a terhelést!

A szakmunkásképző iskola időtartama is beleszámít a jogviszonyba, hiszen egy hetet iskolába jártunk, egy hetet dolgoztunk, nyáron pedig 2 hónap szakmai gyakorlat következett különböző területeken ipari tanulóként, tehát 14 éves koromtól számít a munkaviszonyom. Egy évem lenne még a nyugdíjig, de az egészségi állapotomtól és a lehetőségektől függően még két évig szeretnék itt lenni. A feleségem már nyugdíjas, de még ő is dolgozik.

Milyen kitüntetések kaptál a pályafutásod alatt?

Ifjú szakmunkás kitüntetést kaptam a 80-as évek elején, kétszer kiváló dolgozó voltam, majd a vezérigazgató-helyettesi dicséret ezüst fokozata következett, most pedig az 50 éves jubileumi elismerés zárja a sort.

Vannak tervek a nyugdíjas évekre?

Nem tervezgetünk, majd kialakul. Két lányom van, de unokák még nincsenek. Addigra hátha megérkeznek, és legalább lesz időnk foglalkozni velük, besegíteni. Különösebb hobbi nincs, azaz valójában a szakmám a hobbi, de ha nyugdíjba megyek, legfeljebb a ház körüli javítások jöhetnek szóba ezen a téren. Pihenés, kikapcsolódás, utazgatás, mozi, színház – ezekre készülünk.

Egy kis HÉV-történelem

Kozma Miklós az idén 138 éves HÉV-történelem bő egyharmadának részese volt. De hogyan indult a HÉV?

Az első, tíz kilométeres és gőzmozdony vontatta vonalat 1887. augusztus 7-én adták át Budapest-Közvágóhíd és Soroksár között, ezt még abban az évben meghosszabbították Harasztiig, majd 1892-ben Ráckeveig. A gödöllői vonal első, a Keleti pályaudvartól Cinkotáig megépített szakaszát 1888. július 20-án adták át, ebben az évben épült ki a szentendrei kapcsolat is. 1912-ben nyitották meg a ráckevei HÉV szárnyvonalaként az első csepeli HÉV-et, majd 1951-ben megépült a Boráros térre vezető csepeli gyorsvasút. 2011-től a BKV járatszámozásában a szentendrei HÉV H5, a ráckevei H6, a csepeli H7, a gödöllői H8 (Gödöllő) és H9 (Csömör) megnevezéssel szerepelt.

A HÉV 2017-től a MÁV-csoport része, előbb MÁV-HÉV Zrt. néven leányvállalatként, majd 2025. január 1-jétől a MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV-üzletágaként. Előtte, 1968. és 2016. között a BKV-hez tartozott.

A MÁV-csoport országos busz- és vasúthálózatához képest a mindössze 100 km-es HÉV-vonalhálózat kicsinek számít. Menetrendszerűségben és utasszámban azonban a HÉV uralja az elővárosi szolgáltatási szegmenst, így jelentőségében egyáltalán nem kicsi.

Ujj Zsuzsanna





Állomások és vasutasok – Szikszó: a málházó és a téesz bikái

A nemzeti vasúttársaság vasútvonalain számos állomás van, ezeket szokás volt besorolni valamelyik kategóriába. Így például vannak fővonalai és mellékvonalai állomások, vannak nagy-, közepes- és kisállomások. Ez attól függ, hogy egy adott állomás mekkora forgalmat bonyolít le 24 óra alatt, vagyis mennyi vonat közlekedik. Aztán van még kereskedelmi forgalomra megnyitott és meg nem nyitott állomás, bár ezeket inkább régebben említették így az utasítások. Mindenesetre egy kezdő forgalmi vasutasnak vagy egy kényelmesebb tempót kedvelő vasutasnak a középállomás volt az álma. Nem akartam lusta vasutast írni, nehogy sértődés essék, de azért vannak olyanok is. A pályakezdő arra vágyott, hogy a tanulmányok, vasúti ismeretek megkezdése után ilyen középállomásra osszak be. S hogy miért? Egyrészt a pályakezdőnek nem árt, ha először kisebb vonatforgalmú állomásra kerül, ott jól begyakorolhatja a vonatforgalom szervezését, lebonyolítását. Másrészt a közösség, a vasutasok nagy családja – ahogy mondani szokás – itt jön elő igazán. Jó közösség, jó sztorik, amelyeket a vasút meg az élet hoz. No meg amit a vasutasok produkálnak egy-egy helyzetben. Ilyen állomás Szikszó is.

A 70-es évek közepén szép májusi hajnalra ébredt a szikszói vasútállomás, az a nap is úgy indult, mint a többi. Csendes volt az a hajnal, kis harmattal érkezett, amely szépen beborította a kisváros vasútállomását és a környező legelőket, réteket, a Magyar-hegyet is – az egész Hernád-völgyet. A madarak már bőszen énekeltek, amint a fáradt emberek az első hajnali vonathoz ballagtak a nagyállomás felé vezető hosszú, egyenes úton. Megálltak még az állomásnál található kis „gomba” (bódé) előtt, ahol Tirpák néni forró teával, kávéval várta a munkásokat. A bátrabbak megittak egy stampedli pálinkát, marta is a gyomrukát rendesen, de legalább végleg felébredtek az éjjeli bódult álomból. Megindulni látszott az élet. Messziről vonatfütytőt és gőzmozdonydohogást, zakatolást hozott a májusi enyhe szellő. Aztán egyszer csak hirtelen befutott a hajnali vonat.

Nagyon takaros volt az állomás, szépen rendezett. Az állomásiak vigyáztak a rendre és a tisztaságra. Pedáns állomás, így is lehetne mondani. Ámde az ottani vasutasok is pedánsak s nagyon szorgalmasak voltak. Ők még azok közé a vasutasok közé tartoztak, akik együtt éltek, mozogtak a vasúttal, közös volt a sorsuk. Meg aztán értették és szerették is a szakmájukat, a munkát nem kényszerből, hanem hivatásként, kellő elhivatottsággal és alázattal végezték. Meglátszott az eredménye. Nos, azon a hajnalon korán betoppant Bodnár Bálint, az öreg málházó, a mindenes. A szolgálati kerékpárral tekert be a nem túl messze lévő házuktól. Már nem volt fiatal, de szikár alkatát nem törte meg nagyon az idő vasfoga. Csak annyira, amennyire kellett. Talán csak az arcára húzott mély barázdát az eltelt időszak vaskéje. Keményen és szorgalmasan dolgozott a vasúton, de otthon a ház körül is iparkodott.

Bálint bácsinak amúgy sok dolga volt az állomáson, nem volt könnyű élete. A málházónak főként az volt a dolga, hogy a személyvonatokkal érkező expressz- és poggyászárukat levegye a paklikocsiból, amit meg ott adtak fel az utasok, annak intézte a sorsát. Aztán az állomás rendben tartását is rábízták, amit mindennap becsülettel elvégzett. Máskor meg elszalajtották a postára, a téeszbe vagy éppen ahová kellett. Szóval nélkülözhetetlen ember volt. Ma már nincs ilyen beosztásban ténykedő ember a vasúton, elvitte azt is a gőzmozdony, messze, a távoli nosztalgia különös világába.

A peronos munka végeztével meglocsolta a virágokat. Két rózsakert is volt az első vágány melletti kis parkban, tele szebbnél szebb és különféle színben pompázó csodálatos rózsákkal. Ilyenkor hajnalban különös illatot árasztottak. Erősebbet, mint napközben. Ilyenkor lélegezhetnek gyorsabban – gondolta Bálint, ezért az illatorgia. A gazokat is kicsipkedte a tövek közül, majd meglocsolta a pázsitot, a legvégén a gyöngykavicsot gereblyézte át. Ragyogott az állomás – ezt már a pontban hétkor szolgálatba álló állomásfőnök nyugtázta. Gyönyörködte szemét a birtokán, jólesett a szemnek a rendezett környék. Az orra alatt dünyögött egy-két dicsérő szót Bálintnak, aztán ment a forgalmi irodába eligazítást tartani. Fövenyessy Pista bácsi is pedáns, korrekt ember volt. Ő még azok közé a vasutasok közé tartozott, akik tudták, mi a rend a vasúton. Szép egyenruhájában feszített, amikor a vonatot várták a forgalmistával együtt az épület előtti téren. De azon a napon más is történt a megszokotton kívül.

Történt egyszer, hogy nem érték el telefonon a téeszirodát, pedig nagyon fontos lett volna. Jelezték ugyanis Miskolcra, hogy küldik az élőállat-szállító kocsikat, s ha berakják, még aznap elküldhetik a gyorsstherrel Budapestre, oda is a vágóhídi iparvágányokhoz. Abban az időben még volt téesz, volt élőállat-szállítás a vasúton, és volt budapesti vágóhíd. Bálintot küldték hát, hogy keressen valami illetékest, de rögvést. Az öreg málházó aztán sebtében felpattant a Csepel-gyártmányú szolgálati biciklijére, s nyakába vette a kisvárost. Útközben szóltak neki, hogy menjen csak a téeszpincébe, a Magyar-hegybe, mert ott ünnepel a vezetőség, minden használható, értelmes ember ott tölti ezt a szép

májusi napot. Bálintnak egyből felcsillant a szeme a pince szó hallatán. Ahol pince van, ott bizony bor is akad, s csak csurran neki is egy kicsi abból a finom, aranyló színű nedűből, mert hát nem vetette meg a finom bort.

Már messziről hallotta a pince környékéről a jókedvű embereket, aztán megérkezett, s látta, hogy valóban mindenki ott van, aki számít. Rögtön megkínálták egy pohár borral, de mert jó huzatja volt, követte több pohár is. Mire az ünneplők vezetőségi köréhez ért, már eltelt egy kis idő. Végre az agronómusnak mondhatta el kissé már aggódva, hogy bizony vinni kéne már ki a bikákat az állomásra, mert talán már ott is vannak a marhavagonok. – Jó, jó – nyugtatta a szakember Bálintot, de előbb igyunk még egy pohárka bort, meg aztán hallgassuk meg a téeszelnök köszöntőjét, s utána intézkedek bikaszállítás ügyben. Bálint nem sokat vitakozott, rábólintott a javaslatra, s le is hajtotta a torkán a pohár bort, ami igencsak jólesett neki.

S mindeközben az állomáson igencsak aggódtak már. A főtéren álló templomok régen elütötték a delet. Aggódtak, mert se Bálintnak, se a téeszautóknak, a bikáknak nyoma sem volt, pedig a vagonok már a rakodóvágányon várakoztak az élőrakodóhoz beállítva. Ezért hát nem volt mit tenni, fel kellett kutatni Bálintot. Maga az állomásfőnök kerekedett fel, s mihelyt ő is a pincéhez ért, rápirított, de istenesen a málházójára. Szegény ember pedig behúzott nyakkal, félhomályos tekintettel, borgőzősen mentegetőzött. Fogta volna rá a kialakult kelletlen helyzetet már mindenre és mindenkire, de ez nemigen sikerült. Ment, bújt volna ő már a föld alá szívesen szegyenében. Aztán a főnök határozottan hazaküldte, s ő maga vette kezébe az irányítást. Ha késve is, de csak kiszállítják a vágásra felhízalt bikákat, ezért rákapcsoltak a téeszerek is. Mire a tolatós tehervonat megérkezett, mindegyik kocsit berakodták, a bikák mérgesen bámultak kifelé a marhavagonból, a téeszerek és a vasutasok meg örültek, hogy végül mégis sikerült az akció. Még áldomást is ittak. Bár ha Bálinton múlt volna, ezek a bikák még mindig a téesztelep istállóiban élvezhették volna azt a szép májusi napot.

Kavalecz Imre



A Városmajori Szabadtéri Színpad 30% kedvezménnyel kínál jegyeket számos előadására

Munkatársaink az APROPO30 kuponkóddal 30% kedvezménnyel válthatnak jegyet a szabadtéri téátrum legtöbb előadására. A jegyek kosárba helyezését követően a „Kuponkód” mezőbe kell beírni a megadott kódot, így lehet érvényesíteni a kedvezményt. A kedvezmény csak az alábbi ajánlatban szereplő előadásokra érvényesíthető az adott esemény kezdetéig.

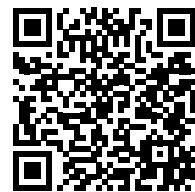


Barabás Lőrinc Quartet & SENA koncert

2025. június 24. 20:00

Kuponkód: APROPO30

A New Yorkban rendszeresen koncertező Barabás Lőrinc trombitás és zeneszerző a budapesti improvizatív zenei élet egyik meghatározó szereplője és mozgatórugója. Ahogy a tavalyi nagy sikerű városmajori koncerten, úgy a formáció idén is az Irie Maffiából ismert énekesnővel, Sena Dagaduval egészül ki, akivel a kétezres években közösen készített Ekletric-számokat is felelevenítik majd.



Farkasházi Réka és a Tintanyúl: Társasjáték

2025. június 29. 10:30

Kuponkód: APROPO30

Amióta 2006-ban az öttagú zenekar elkezdte a kortárs gyerekvers-irodalmat zenei formában népszerűsíteni, azóta minden koncert egy varázslatos utazás, amelyben a zene és a szavak egyesülnek, hogy szórakoztassák és elgondolkodtassák a legkisebbeket és a felnőtteket egyaránt. Az igényes, élő előadások, a gondosan kiválasztott szövegek és a zenei kreativitás együttesen biztosítják, hogy minden egyes előadás valódi élmény legyen.



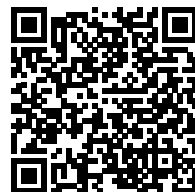
Csetepaté Chioggiában

A Városmajori Szabadtéri Színpad és a Miskolci Nemzeti Színház közös bemutatója

2025. július 4. 19:00

Kuponkód: APROPO30

Mélyen emberi figurák és komikus, „olaszos” élethelyzetek kelnek életre Goldoni e méltán sokat játszott darabjában, amelyet most a Városmajori Szabadtéri Színpad és a Miskolci Nemzeti Színház közös bemutatójaként tűzünk műsorunkra. A Miskolci Nemzeti Színház biztosan nem kell bemutatni a fővárosi közönségnek, hiszen lehengerlő előadásaik évek óta elkápráztatják színházunk nézőit, illetve a Szemle Plusz zsűrizett versenyprogramunkon is rendre kiválóan szerepelnek.



Anima Musicae Kamarazenekar: Kis éji parkzene klasszikus zenei koncert

2025. július 5. 20:00

Kuponkód: APROPO30

Újdonságot hoztunk a Városmajor repertoárjába a komolyzene-kedvelő közönségnek.

Anima Musicae – a zene lelke. A kreatív vonósműhelyből induló zenekar mára Európa rangos koncerttermeinek és fesztiváljainak vendége, Magyarország meghatározó kamaraegyüttese.

Az Anima Musicae Kamarazenekar városmajori műsora:

- W. A. Mozart: D-dúr Divertimento Kv.136
- Felix Mendelssohn – Bartholdy: d-moll hegedűverseny
- Pjotr Iljics Csajkovszkij: C-dúr Vonósszerenád



L'art Pour l'art Légitársaság: Fölszáradt a páva

2025. július 16. 20:00

Kuponkód: APROPO30

A L'art pour l'art Légitársaság első sikeres műsora után máris itt van a második nagy sikerű előadás, amelynek címe önmagáért beszél. Hiszen az a szerencsétlen páva tényleg fölszáradt, bár erre még mi magunk sem voltunk fölkészülve, hát még a Kedves Közönség! Valószínűleg az történt, hogy egy darabig ott állt az állat, és csendben párolgott, aztán sutty, fölszáradt...



Sweet Charity

2025. augusztus 6. 19:00

Kuponkód: APROPO30

Fellini Cabiria éjszakai című filmje alapján készült a musical, amely a boldogságát harcosan és szabadszájúan kereső Charityról szól. A fiatal lány minden férfiban az igazít véli megtalálni, de a klasszikus bohóctréfák szabályai szerint oly vehemensen szeret, hogy természetesen mindig csalódnia kell.



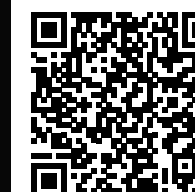
ROMAZURI – Cigány művészeti napok

2025. július 4–6. / Kristály Színtér

Kuponkód: APROPO30

Július 4. és 6. között rendhagyó mulatsággal várjuk a nézőket a Kristályban, a program egyaránt felöleli a zenét, a táncot, a színházat, a képzőművészetet, a divatot, a költészetet, a gasztronómiát, és kerekasztal-beszélgetésekkel is kiegészül. Szeretnénk egy színes, pezsgő hétfévét szentelni a cigány kultúrának, de nem a többségi társadalom szemüvegén keresztül mutatnánk be a legnagyobb magyarországi kisebbség életét, hanem jeles művészeik aspektusából, akik műveiken keresztül beszélnek arról, milyen mélységek és magasságok fogalmazódnak meg bennük a saját életükről, sorsukról.

Velünk lesznek Snétberger Ferenc és tanítványai, a Várkonyi Csibészek, Bangó Margit, Szőke Nikolett, a Kis Rajkó zenekar, CiSz Gypsy Soloist zenekar, Csík Laci, a Tarnabodi Csillagfény Gyermekkorús vagy az Utcaszínház fiatal feltörekvő tehetségei és még sokan mások!



Zsenge és édes – a borsó

A piacon sétálva tapasztaljuk, hogy a kis asztalokon már halomban állnak a zöld hüvelyesek, a pult mögött ülők pedig szorgosan fejtik a zsenge borsószemeket. Hiába éretlenek még, ilyenkor a legfinomabbak – akár nyersen is. S közben már a szánkban érezzük a leves finom ízét, ezért sietve veszünk néhány kilót. Muszáj többet vásárolni, mert a hazaúton úgys fogyni fog belőle, és a fagyaszóban is ott a helye egész évben. A zöldborsó ugyanis egy igazi jolly joker a konyhában.

Egyik legrégebbi kultúrnövényünk, a borsó Közép-Ázsiából indult világhódító útjára. Bár hosszú utat kellett megjárnia, a siker végül nem maradt el. Míg őseink kezdetben kizárólag az állatok takarmányozására használták, később is sokáig csak szárított formában fogyasztották, de a sárga- vagy felesborsó korántsem olyan népszerű, mint éretlen változata. A zsenge zöld az igazi, amit az európai nemesség a 17. században kezdett el felfedezni. Azóta viszont a zöldborsó már konyhai sztár, minden háztartásban megtalálható akár frissen fejtve, akár konzerv- vagy fagyasz-

tott változatban. Igaz ugyan, hogy az egyik legkiválóbban tartósítható növényféle, ilyenkor, júniusban vétek lenne kihagyni a friss borsószemek megkóstolását. A fejtéstől sem kell megijedni, bátran álljunk neki otthon, sőt a gyerekeket is bevonhatjuk. Csoportosan nagyszerű közösségi program, de ha magunkra hagynak ezzel a feladattal, akár a kedvenc sorozatunk nézése közben is csinálhatjuk. A néhány mozdulatos munka hamar rutinná válik, csak arra kell vigyázni, nehogy túl sokat kóstolgasunk közben belőle.



Nem minden cukorborsó

A friss zöldborsó édes, mint a cukor, talán emiatt hívják – sokszor tévesen – cukorborsónak. Azonban ez félrevezető lehet, ugyanis a cukorborsó a zöldborsó egyik fajtája, amiből nem kell a szemeket kiszedni, hanem a héjával együtt lehet elfogyasztani. Felismerni arról lehet, hogy általában szélesebb, mint a hagyományos borsók, és a szemek mérete kisebb.

A klasszikus kerti borsó a kifejtős borsó. Itt arra kell figyelni, hogy a gyönyörű, sima, kerek szemek csak frissen édesek, az idő múlásával a benne lévő cukor keményítővé alakul.

A harmadik fajtát, a velőborsót a ráncosságáról lehet felismerni. Lehet, hogy nem olyan szép, mint a kifejtős társa, azonban sokkal tovább megőrzi a frissességét és az édességét, ha hosszú távra vásárolunk be, érdemes ezt a fajtát választani.

A zöldborsó, mint minden zöldség és gyümölcs, számos pozitív tulajdonsággal rendelkezik. Rendkívül magas a fehérje-, ugyanakkor alacsony a kalóriatartalma. Gazdag esszenciális aminosavakban, vitaminokban, ásványi anyagokban és rostban, így javíthatja a vércukorszint szabályozását, az emésztést, és segítheti a szív egészséges működését.

A klasszikus borsóleves, -főzelék és rizibizi mellett megéri tehát kísérletezni és kipróbálni új finomságokat, különösen úgy, hogy biztos mindig akad otthon egy kis zöldborsó.

Zöldborsókrémleves fetával

Hozzávalók: 50 dkg zöldborsó, 1 ek. vaj, 1 cs újhagyma, 7 dl alaplé, 2 ek. citromlé, fetasajt, só, ízlés szerint friss menta

Elkészítés: Egy lábasban megolvasztjuk a vajat, belekeverjük a felkarikázott újhagymát, és pár percig pároljuk. Hozzáadjuk a zöldborsót, átkeverjük, felöntjük az alaplével, és kb. 10 perc alatt puhára főzzük. Ha kell, sózzuk, majd botmixerrel krémesítjük. Ekkor jöhet bele a citromlé, végül tálaláskor megszórjuk friss mentalevelekkel és fetával.



Zöldborsóhummusz

Hozzávalók: 60 dkg megtisztított zöldborsó, 2-3 ek. olívaolaj, 2 ek. tahini (szezámkрем), 2-3 evőkanál frissen facsart citromlé, 2 szál újhagyma, 1 nagy csokor friss petrezselyemzöld, só

Elkészítés: A zöldborsót puhára főzzük és leszűrjük. Összekeverjük a citromlével, az apróra vágott petrezselyemmel, a felkarikázott újhagymával, sóval, olajjal, majd botmixerrel pürésítjük. Tálalás előtt még egy kevés olajjal meglocsoljuk.



Borsósaláta

Hozzávalók: 10 dkg fejtett zöldborsó, 10 dkg cukorborsó, 2 ek. olívaolaj, 1 fej lila hagyma, 1 db citrom, 10 dkg római saláta, só

Elkészítés: Az alapanyagokat összevágjuk, megsózzuk, meglocsoljuk az olívaolajjal és a citrommal, majd alaposan összekeverjük.



Sajtkrémes-zöldborsós penne

Hozzávalók: 50 dkg pennetészta, 15 dkg bacon, 2 doboz krémsajt, 50 dkg zöldborsó, só, bors, 1 ek. olívaolaj

Elkészítés: A tésztát megfőzzük, és közben elkészítjük a feltétet. A bacont felkockázzuk, és addig pirítjuk az olívaolajon, amíg ki nem sül teljesen a zsírja. Mehet rá a zöldborsó, majd a sajtkrémek is. Megvárjuk, amíg felforr, majd ízlés szerint sózzuk, borsozzuk. Ha egy picit besűrűsödött a szósz, akkor készen is vagyunk, összekeverjük a tésztával, és jöhet a tálalás.

Csohány Domitilla

Nyolcadik alkalommal rendezték meg a Sportbarátok Focitornáját



Nyolcadik alkalommal idén május 9-én Sportbarátok Focitornáját a salgótarjáni Városi Sportcentrum salakos pályáin. A sporteseménnyel Kálmán Zoltán korábbi kiváló játékvezetőre is emlékeztek. A tornán idén hét csapat vett részt, melyből 5 MÁV-csoporton belülről érkezett. A jó hangulat és a közös sportélmény miatt jövőre is tervezik a torna megrendezését.

Immár nyolcadik alkalommal rendezték meg a Sportbarátok Focitornáját, amely egyben a IV. Kálmán Zoltán-emléktorna is. A tornán idén hét csapat vett részt (Karancsvölgye, MÁV Keleti pályaudvar, MÁV Miskolc, Volánbusz, Fortuna Rail Hatvan, Focibarátok, Varga Gábor csapattársai), a többségük állandósult az elmúlt években, míg újonnan indult a tornán a Varga Gábor csapattársai együttese, ők a közelmúltban elhunyt barátjuk, a korábbi kiváló játékvezető emléke előtt is adóztak a szereplésükkel. – Nyolc évvel korábban egy születésnap összejövetelen került szóba, hogy a jelen lévő MÁV-dolgozók és a volt játékvezető társai játszhatnak egymás ellen egy barátságos mérkőzést.

Az első alkalommal így két csapatról szólt a torna, majd később mások is jelezték részvételi szándékukat, így bővült a meghívott csapatok száma. Az eredményhirdetésekor Lovasi János főszervező megköszönte minden támogatónak a segítségét, valamint a megjelent sportemberek megjelenését. Ezt követően átadták a díjakat, majd jó hangulatban elfogyasztották az ebédet.

A torna végeredménye: 1. Varga Gábor csapattársai, 2. Fortuna Rail Hatvan, 3. Volánbusz, 4. Karancsvölgye, 5. MÁV Miskolc, 6. Focibarátok, 7. MÁV Keleti pályaudvar.



Májusban ismét megrendezte a pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság a „Best Of Pályavasúti Horgász” elnevezésű versenyét. A múlt évi, jó hangulatú esemény helyszíne nem változott, ismét a Batéi-tó adott otthont a nemes versengésnek. 15 pályavasúti kolléga vett részt a megmérettetésen, többüket a családjuk is elkísérte. A sorsolást követően a munkatársaink hamar elfoglalták a helyeiket, gyorsan kipakolták a horgászfelszerelésüket, és várták a verseny kezdetét jelző dudaszót. Az időjárás sajnos nem kedvezett az összegyűlteknek. A versenyt két szektorban bonyolították le. Fortuna úgy döntött, hogy a profikat az „A” szektorba, míg a félprofikat a „B” szektorba sorolja. A verseny kezdetét követően az első halak gyorsan jelentkeztek, kollégáink egymás után fogták a szebbnél szebb koi pontyokat. A múlt évi nyertes is hamar megfogta a maga „aranyhalat”, egy 3545 g-os koi pontyot. Az „A” szektorban jobban haraptak a halak. Már az elején látszott, hogy Kristóf Géza és Sárkány Marcel külön versenyt fog vívni. Jól sikerült helyet sorsolniuk, és mivel jó horgász hírében is állnak, megállás nélkül kapásuk volt. A halak védelme érdekében a reggeli technikai értekezleten kihirdetésre került a 20 kg-os száklimit, amire mindenkinek figyelnie kellett. A verseny félidejében Kristóf Géza és Sárkány Marcel is időközi mérlegelést kért. A mérés alapján az „A” szektorban Géza vezetett Marcel előtt 2 kilogrammal. A „B” szektorban nem igazán akart beindulni a verseny, így a kollégák lemaradtak az „A” szektorhoz képest. A verseny második felének elején Lángi János Krisztián állomásfőnök megfogta élete tükörpontyát – legnagyobb öröme egy 7250 grammos példány került a horga végére. Ekkorra már volt pár kisebb hala, így esélyessé vált akár a szektor megnyerésére is. A helyszínre kilátogató pályavasúti területi igazgató, Szabó Csaba próbálta biztatni: csak egy „halnyira” van előtte a múlt évi győztes, Nagy Gábor. Az ösztönzésnek eleget téve rövid időn belül horogra akadt egy újabb, ezúttal 4 kilogrammos tükörponty. Mint később kiderült, ezen „igazgatói hal” jelentette Krisztiánnak a sektorelsőséget és az összetett második helyezést.



A kellemetlen időjárás a verseny végére szertefoszlott, még a nap is kisütött. A 15 órai dudaszó a verseny végét jelezte. A fogások mérését követően az eredményhirdetésig egy kiadós bagolyással várták a kicsit meghűlt horgászokat és családtagjaikat a szervezők.

Az összesítés után az alábbi egyéni eredmények születtek:

I. helyezett			
Kristóf Géza	Állomásfőnökség – Kaposvár		42 425 g
II. helyezett			
Lángi János Krisztián	Állomásfőnökség – Siófok		14 850 g
III. helyezett			
Sárkány Marcel	PFT Pécs		37 175 g
Legnagyobb hal			
Lángi János Krisztián	Állomásfőnökség – Siófok		7 250 g

A 15 horgász 163,7 kg halat fogott a verseny 5 órája alatt, eredményükhöz gratulálunk! Folytatás – az igazgatóság ígérete szerint – ez év augusztusában várható Dombóváron.

Nyár végi és őszi utazások a Volántourist kínálatában

A MÁV Személyszállítási Zrt. utazási irodája, a Volántourist ezúttal belföldi kalandozásokra, illetve dél-erdélyi barangolásra, olasz kalandokra és antik görög körutazásra hívja mindazokat, akik már a nyár végi, őszi kikapcsolódásukat tervezik. Tartsatok velünk!

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 Korinthuszi-csatornánál, és felfedezzük Epidaurusz híres színházát. Athénban megismerkedünk a demokrácia és a nyugati civilizáció szülőhelyével: Akropolisz, Plaka és őrségváltás 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.

Barangolás Dél-Erdélyben

A szeptember 8-tól 13-ig tartó kirándulásunk során Erdély és a Déli-Kárpátok mesés tájain járunk. Arad főterén kezdjük utunkat, ahol tisztelgünk az aradi vértanúk emléke előtt, majd a barokk stílusú máriaradnai búcsújáró templom meglátogatása után rövid sétával zárjuk napunkat Déván. A lenyűgöző vajdahunyadi vár után Nagyszeben szász városközpontját és a Brukenthal-palotát fedezzük fel. Fogaras középkori várkastélya, majd Brassó gótikus Fekete temploma idézi meg Erdély gazdag múltját. Háromszéken Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely székely hangulata, Zágonban pedig Mikes Kelemen emlékhelye vár. Sinaiában Európa egyik legszebb kastélya, a Peleş fogad lenyűgöző díszítésével, majd Törösváron a „Drakula-kastély” rejtélyes falai között kalandozunk. Az Al-Dunán hajózva a Kazán-szoros vadregényes tájai kínálnak különleges látványt – a Duna itt pár száz méteres sziklás mederbe szorul. A zárónapon Herkulesfürdő gyógy-

vizét és Temesvár pezsgő városképét csodálhatjuk meg. „Kis Bécs” hangulata és a Monarchia emlékei teszik teljessé az élményt. Történelmi helyszínek, legendák, székely hagyományok és lélegzetelállító tájak egy élménnyel teli erdélyi utazáson!

A csodás Cinque Terre és Elba szigete

A szeptember 10-től 14-ig tartó utunkon varázslatos olasz kalandra hívjuk utasainkat. A toszkán vidék legszebb tájaiban gyönyörködhetünk e tartalmas és élményekben gazdag utazás során. Szállásunk a bájos Montecatini Termében lesz, ahol termálfürdők, hangulatos utcák és akár egy esti kirándulás is vár ránk Montecatini Alto középkori városrészébe – síklóval a hegytetőre. Másnap pihenés vagy fakultatív kirándulás Elba szigetére, Napóleon száműzetésének helyszínére. Megnézzük a villáját Portoferraióban, majd sétálunk a festői Porto Azzurróban. A harmadik napon a mesés Cinque Terre településeit járjuk be: Riomaggiore, Vernazza és Monterosso varázslatos látványt, ízeket és hangulatot kínálnak. A nap végén hajóval csodáljuk meg a partvidéket. Ezután a reneszánsz Medici-villát látogatjuk meg Poggio a Caianóban, majd megnézzük Pisa híres ferde tornyát, végül Lucca hangulatos óvárosát, ahol fák nőnek a tornyok tetején. Hazautazás előtt rövid séta vár ránk Pistoia gyönyörű főterén, a dóm, a harangtorony és városháza árnyékában. Toszkána igazi gyöngyszeme Olaszországnak, ezt az utazást kár lenne kihagyni!

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 idegen-

vezetővel 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 Pantheont, 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 utunkat egy kellemes sétával. Történelem, kultúra, tengerpart és mesés ízek – mindez egy élményekben gazdag olasz körúton.

Belföldi ajánlatok

Augusztus 1–3. között Kelet-Magyarországon kalandozhatunk, ahol a Tisza-tó természeti kincseivel, a Nyírség fővárosa, Nyíregyháza nevezetességeivel és a frissen felújított tiszadobi Andrássy-kastéllyal ismerkedhetünk meg a háromnapos utazás során.

Augusztus 19–21. között a Debreceni Virágkarneválé a főszerep, de a Hortobágy csodálatos világát és Debrecen további látnivalóit is megismerhetjük.

Szeptember 12–14. között a Szarvasi szilvanapokra és a Dél-Alföld kincseinek, Szarvas, Gyula, Szabadkígyós és Békéscsaba nevezetességeinek felfedezésére hívja az érdeklődőket a Volántourist.

Mátraházai Üdülőház

Nyárelőtől ősztől főszezon ajánlatokkal várja a csendes erdei környezetre vágyókat a Volántourist üdülőháza Mátraházán.

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

kétágyas szobában: 27.000 Ft/szoba/éj

háromágyas szobában: 36.400 Ft/szoba/éj

További részletekről és 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>



Lezárult a MÁV+ nyereményjáték

Köszönjük a részvételét annak a mintegy 1000 kollégánknak, akik hétről hétre figyelték a hírlevelünket, és választ kerestek a feltett kérdéseinkre. A sorsolás május 14-én megtörtént, a győzteseket értesítettük. Az ajándécsomagok – várhatóan – június első felében megérkeznek a szolgálati helyekre. A főnyereményeket – az 5 táblagépet – a budapesti Telekom Campuson vehetik át a legszerencsésebb játékosok.



A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2025. június 23.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujzag@mavcsoport.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: **A szentendrei járműtelep az új szervezeti felállásban a MÁV Személyszállítási Zrt., HÉV Műszaki és Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi Szervezethez tartozik mint Jármű-üzemeltetési Igazgatóság.**
A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Kissné Mester Gyöngyi** olvasónknak!

ÁLMODOZÓ MERENGŐ	UGYANI PÁROS SUGÁR!	ÉNEKES DÚDOLJA	VAN BELÖLE ITT-OTT	CSOMAGO-LOANYAG	EDUÁRD, BECÉZVE	FEHÉR SZÍNŰ FÜSZER	HÉT VÉGE!	TÁVOZÁS-KOR EL-KÖSZÖNŐ	PENÉSZ KÖZEPÉ!	BERÁMOL, BEPAKOL	MÁGNESES INDUKCIÓ JELE PLATT	TEJ-CSEPP!	MARGARÉ-TÁHOZ HASONLO VIRÁG	ERDŐ-GAZDASÁG (RÖV.)	2.
AZ IDEI JULIÁLISOKAT ORSZÁG-SZERTÉ NEGY HELY-SZÍNI TARTJUK: 1.										KELLŐ SZÁMBAN PATKÓ-SZEGEK!					
MEG-TALÁLÓ							LAJTORJA KOHOL-MÁNY, KITALÁLÁS					... ÉS UGYANAZ OSZKÁR BECÉZVE			
ÁGYLÁB!	GYOM-NOVÉNY ... NEKI; NEM BAJ					NÉMA FÓBIA! FESZÍTŐ-ESZKÖZ		UBORKAFÜ SZAPORÁZ-SA LÉPTEIT					HÍD KÖZEPÉ! KÖBOR J. EGYÜTTÉSE		
FINOM MORZSA!		KÉT DÍJ! CSEVEG, DISKURÁL			LEGÉNYRE JELLEMZŐ LEPÉNY-SZELET!				EGYSZIKÚ NOVÉNY KÉT PILOTA!						
ROVARÓLÓ MÉRÉG			VISSZA-HATÁS BANK-UTALVÁNY						LÁTTÁRA; ELŐTTE ÓRIÁS						
MŰVÉSZI ALKOTÁS				3. ILONA A BARÁTNŐI KÖZÖTT					...FOROG TENGERI HAL						
ESÉSSSEL KAPCSO-LATOS					MENTSÉG, KIBÚVÓ TITKON KIFIGYEL				ITALY (RÖV.) JAPÁN ÓRAMÁRKA		KERÉK RÉSZÉ HÍDTARTÓ OSZLOP				
KÉK A KÖKENY ... DAL					NAGY VARÁZSLÓ FIZETŐ-ESZKÖZ			MEGÁLLÁS, SZÜNET ELTULAJ-DONIT				KÖLTŐI SÓHAJ IDEGEN LEVEGŐ			
AGY RÉSZÉ!	LENYÚZOTT FEJBŐR CSUK					ITT VAN PL. POLINEZIA OROSZLÁN (LAT.)							A MÁSODIK BETŰNK NUMERO (RÖV.)		
A KÖZE-LEBBIEK				LEHEL NÉV-VÁLTOZATA KÉT OBSITOS!			SZINUSZ (RÖV.) RÉSZBEN VEDLIKI		OSZTRÁK VÁROS POST OF-FICE (RÖV.)						
MÉLY KONYHAI EDÉNY			MESEMONDOK (ELEK) ÉKELO!						IZZÉ...; APRÓRA EKE KÖZEPÉ!						
STRÁZSA		4.											... DIT; AZT MONDJÁK		

Az éjszaka hősei

– Végre! Végre! Végre! Elkezdődött a nyári szünet – ujjongott Vili. Persze az iskola végét minden gyerek várta, jöhettek a strandolások, utazások, fagyizások, de Vilinek emellett más tervei is voltak: kitalálta, hogy beköltözik a Természettudományi Múzeumba – ez volt ugyanis a kedvenc helye. Iskolaidőben sajnos csak a hétvégeken lehetett ott, a vakáció alatt azonban szinte bármikor. Vili egyszerűen imádta ezt a múzeumot. Hiába volt már itt százszor, ahogy belépett, újra és újra ámulatba ejtette a feje fölötti hatalmas bálnacsontváz. Hosszan csodálta, és gondolatban már egy ilyen óriással úszott a kék óceán végtelen hullámai között. Mindent tudott a föld legnagyobb állatairól, hogy ők is ugyanúgy beszélnek, énekelnek, gondolkodnak és éreznek, nevetnek, sírnak vagy játszanak, mint mi. Biztos volt benne, hogy egyszer találkozni fog egy igazi bálnával is, és akkor örök barátok lesznek. Vilinek természetesen sok más kedvence is volt a múzeumban, a dinók, a mamut, a nagy fehér cápa és a szebbnél szebb ásványok. Mindennap más-más teremben töltötte az idejét, és addig nem mozdult, amíg mindent el nem olvasott és meg nem tudott az ottani élőlényekről. Egy nap annyira belemerült a rókák tanulmányozásába, hogy a fáradtságtól elaludt. Amikor felébredt, sötét volt, csak néhány jelzőfény világított. A csend is szokatlanul gyanús volt. Vili hamar rájött, hogy a múzeum már bezárt, azt pedig senki sem vette észre, hogy ő egy alagútban alszik, de a kislíut ez egy csöppet sem zavarta. Sőt élvezte, hogy most övé, egyes-egyedül csakis az övé az egész múzeum. Rohangált a kedvenc helyei között, megnézte, hogy éjszaka még félelmetesebb-e a cápa, amikor hirtelen valami furcsa zajt hallott.
– A bálna csontjait egy dobozba rakjátok, különben nehezebb lesz újból összerakni, mint A föld adományát a Lego Ninjaból – szolt egy rekedt hang a távolból.
– Ááá! Segítség! Megtámadott valami fenevad! – kiabált valaki eszeveszetten az Afrika teremből.
– Idióta! Csak az oroszlán dőlt a nyakadba. Vigyázz, nehogy baja legyen! Mindent sértetlenül kell leszállítanunk – vetette oda egy morcona figura.
– Mi a csuda folyik itt? – tanakodott magában Vili, majd hamar rájött, hogy valakik ki akarják rabolni a múzeumot. De miért? És hogyan? És hogy viszik el ezeket az óriásokat? És hová? – cikáztak a gondolatok a fejében, ám sok ideje nem volt a válaszok keresésére, azonnal cselekednie kellett! A kislíu hamar rájött, hogy egyedül nem tudja megállítani a rablóbandát...
Ekkor eszébe jutott egy régi legenda. A történet szerint létezik a városban egy supercsoapat, amely minden gazfickónak ellátja a baját. Ha zúr van, ott teremnek és segítenek. A bökkenő csak az volt, hogy igazából még soha, senki sem látta őket, így az sem volt biztos, hogy egyáltalán léteznek. Ha mégis léteznének, Vilinek fogalma sem volt róla, hogyan értesítse őket.



A rablók már majdnem mindent összeszedtek, amit akartak. Vili tehetetlen volt. Döbbenet figyelte, ahogy a tolvajok felpakoltak a kint várakozó kamionokra. A múzeum szinte kiürült. A sofőrök beindították a motorokat, és a karaván elindult az értékes zsákmánnyal. – Jaj, neeeee! – kiabálta utánuk Vili, és ahogy szaladt a kamionok után, egy nagy szikrázást vett észre a távolban.
Egy áramszedő volt az. Vili segélykiáltása célba ért. A titokzatos supercsoapat vette a jelet. A négy, békésen szundikáló HÉV-nek egyszerre pattant ki a szeme.
– Mi történt? – kérdezték riadtan a HÉV-ek.
– Egy pillanat és mindjárt bemérem – szolt egyikük. – Meg is van! Ez hihetetlen! Kirabolták a Természettudományi Múzeumot. Gyerünk, a város szélén még el tudjuk kapni őket!
Azzal a supercsoapat tagjai feltették a kendőiket, és azonnal akcióba lendültek. A titokzatos hősök ugyanis HÉV-motorvonatok voltak. Senki sem tudta róluk, de egyszer egy dörgedelmes viharban nekik, négyüknek zárlatos lett az áramszedőjük. Nagy bajuk nem lett, de egy idő után észrevették, hogy ha valaki bajba kerül, és segítséget kér, azt ők meghallják. Sőt gyorsabbá váltak, és nemcsak a sínen, hanem bárhol tudtak közlekedni. A titkukat azonban senkinek sem árulták el, de ha éjszaka valami baj történt a városban, ők azonnal ott teremtek és segítettek. Most sem volt ez másként. Egyikük beállt egy kereszteződésbe, és amikor az összes kamion odaért, a többi HÉV körbekerítette őket, és nem mozdultak. A rablók hiába szitkozód-tak, moccanni sem tudtak. Mire a rendőrök odaértek, a HÉV-ek újból békésen szunyókáltak, csak amikor Vili is megérkezett, akkor kacsintott az egyikük a kislíúra. Vili ekkor jött rá, hogy a titokzatos supercsoapat nem csak legenda. A Hős Éjszakai Vonatoknak hála még aznap éjjel visszakért minden a helyére, így másnap reggel, mintha mi sem történt volna, ismét tárt ajtókkal várta a múzeum a gyerekeket. Vili is ott volt az első látogatók között, és ahogy mindig, tátott szájjal csodálta az óriási bálna csontjait, és gondolatban már messze-messze járt, valahol az óceánon, ahol együtt úszott a legjobb barátjával.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt



Múzeumok Éjszakája

2025
JÚNIUS

21.

**Idén is szeretettel várjuk
az érdeklődőket a MÁV-csoport
alábbi helyszínein!**



MÁV CSOPORT

1. Bunkermúzeum Veszprém
2. Domaszéki Vasúti Múzeum
3. MÁV Pályaműködtetési Zrt. Debrecen vasútállomás
4. MÁV Pályaműködtetési Zrt., Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság, Területi Forgalomirányítási Csoport Szeged
5. MÁV Pályaműködtetési Zrt., Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság, MÁV-székház, a Vasúttörténeti Alapítvány székhelye
6. MÁV Személyszállítási Zrt., Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Szeged; Telephely Szeged
7. MÁV Személyszállítási Zrt., Volán Műszaki telephely, Hatvan
8. MÁV Személyszállítási Zrt., JBI Szeged Szentesi Telephely, Vasúttörténeti Alapítvány Szentesi Gépészeti Gyűjteménye
9. MÁV Személyszállítási Zrt., Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóság, Nagykanizsa telephely
10. MÁV Szolgáltató Központ Zrt., Archivum
11. Múzeum megálló Dombóvár
12. Pusztaszabolcs–Dombóvár és Dombóvár–Pécs KÖFI-Központ
13. Szentkúti Vasúttörténeti Emlékhely Petőfiszállás vasútállomáson
14. Vasútmodellező Alkotóműhely, Vasúti relikviagyűjtők kecskeméti galériája

Bővebb információ:

www.mavcsoport.hu/muzeumok-ejszakaja



Főszervező:
KULTURÁLIS ÉS INNOVÁCIÓS
MINISZTERIUM

Médiapartner:



Együttműködő partner:



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

HUN
REN

