

MÁV CSOPORT

magazin



Tolnay Lajos-díjasok Kitüntetésátadások

KITÜNTETÉSÁTADÁS

Gratulálunk a MÁV-csoport vállalati és központi kitüntetésátadásának kitüntetettjeinek!

HÍREK

Megújult a vasútvonal Békéscsaba és Lőkösháza között; Idén is megrendezték a forgalombiztonsági és szakmai vetélkedőt a HÉV-nél; Befejeződött a Keleti egy hónapon át tartó felújítása; Idén is megrendezték a forgalombiztonsági és szakmai vetélkedőt a HÉV-nél; Állomásfelújítási programot indított a MÁV-csoport; November 8-án újra Utasellátó Nap a Keletiben!

EGÉSZSÉG PROGRAM

Tabuk nélkül a női egészségről – dr. Ambrus Zoltánnal, a Vasútegészségügyi Kft. budapesti rendelőintézetének szülész-nőgyógyászával beszélgettünk

MUNKATÁRSUNK

Földesi László forgalomirányítót, Prezsnyák Jánost, a MÁV Személyszállítási Zrt. pécsi járműfenntartási telephelyének művezetőjét és Wildhoffer Zsoltot, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. felügyeleti pályamesterét kérdeztük

RÓLUNK

Helyszínélőink akcióban, vasúton és közúton is; Volános szerelem, buszos esküvő Lentiben; Drónnal a vagyonbiztonságért; Székely Tamás, a MÁV-szignál feltalálója

BÜSZKESÉGEINK

A közlekedés szolgálatában egy életen át

ANNO

Tolnay Lajos – Az első elnök, az első vezér; Mikó Imrére emlékezünk

ÉLETMÓD

Birs – aranyat ér!

SZABADIDŐ

Sínen vagyunk a hegyekben is!; A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút kisvasúti napja; A „legrendezettebb vasútállomás”

4

26

31

32

38

44

46

50

52

50 ÉLETMÓD
Birs – aranyat ér!



4 KITÜNTETÉSÁTADÁS
A MÁV-csoport vállalati és központi
kitüntetésátadásának kitüntetettjei

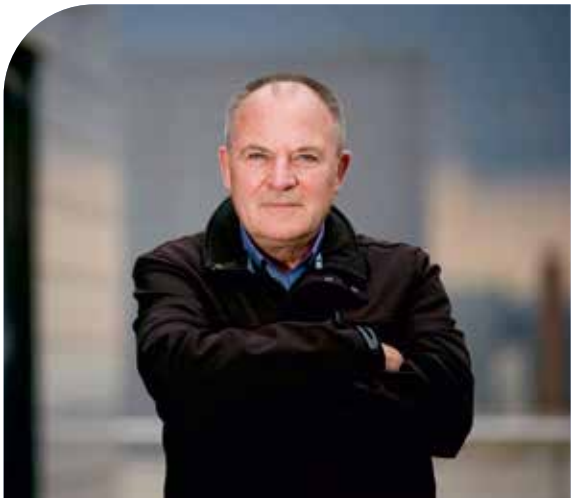


28
HÍREK
Idén is megrendezték
a forgalombiztonsági
és szakmai vetélkedőt
a HÉV-nél



53
SZABADIDŐ
A Balatonfenyvesi
Gazdasági Vasút
kisvasúti napja

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 Zsolt, Szórád Zsófia; Ujj Zsuzsanna
Cím: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; E-mail: ujsag@mavcsoport.hu;
Fotók: pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsódi Balázs, Volánbusz;
Nyomdai előkészítés: Papp János; Korrektor: Barta Éva



Jegyzet

Az október eleji kitüntetésátadó ünnepségen számos kollégánk, köztük én is, kaptunk elismerést, kitüntetést. Elismerték a hivatásunkat, mérlegre tették az eddigi munkánkat, s a mérleg nyelve a kiváló munka felé billent. Jómagam ugyanúgy örülök a kollégák elismerésének, mint a magaménak. Együtt dolgozunk, egy csapatot alkotunk, ismerjük egymást már fél szavakból is. A kollégák már tudják egymás gondolatát, elég csupán egy gesztus, egy arc kifejezés vagy a tekintet, a lélek tükrének átsugárzása. Így működik, megy a vasút, mert a vasútnak állandóan mennie kell. Egy-egy kitüntetés mögött nemcsak a kiválasztott, de a munkatársai is ott vannak, hiszen csapatmunkában dolgozunk. Köszönet ezért mindenkinek!

Mi, a kitüntetettek a legjobbak lehetünk a vasutasok közül. Letettünk valami olyat az asztalra, amelyben benne van a szakmai tudás, a szakismeret és a sok tapasztalat. Hivatásunkat igyekeztünk felsőfokon végezni nap mint nap, minden egyes szolgálatban. A kollégákkal együtt a hátukon cipeljük a vasúti közlekedést. A mi sikerünk mindannyiunk sikere is.

Ezért hát tisztelet a kitüntetett kollégáknak! Velük örülünk, mert osztozunk velük jóban és rosszban, a megoldásra váró feladatokban egyaránt. Együtt oldjuk meg a problémákat, és ez így van rendjén. Ahogy idén is a tízpontos miniszteri vállalásokat. Mert tudjuk, hogy olyan ügyet szolgálunk, amely az utasoknak fontos, amely az utazást komfortosabbá, a szolgáltatásunkat jobbá teszi, és ez a vasút jó hírnevét öregbíti.

Gratulálunk minden kitüntetettnek!

Kavalecz Imre
kommunikációs szakértő
MÁV Zrt.

MÁV-csoport kitüntetésátadás

Október 1-jén és 2-án a MÁV-csoportnál dolgozó munkatársak elismeréseket vehettek át vezetőiktől. Vállalati kitüntetésben a MÁV Zrt. részéről 13-an, a MÁV Személyszállítási Zrt. részéről 107-en, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. munkatársai közül 42-en, a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-től pedig 92-en részesültek. Magasabb szintű kitüntést 176 kollégánk érdemelt ki, amelyből három a Tolnay Lajos – Községi Közlekedésért-díj volt.

A központi kitüntetésátadó ünnepségen Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója köszöntötte a kitüntetetteket. Az elhangzott beszédet – szerkesztett formában – teljes terjedelmében közöljük.

Ünnepi beszéd

Helyettes államtitkár Úr, igen tisztelt Elnök Úr, tisztelt Vezérigazgató Asszony, tisztelt Vezérigazgató Urak!

Hölgyeim és Uraim, tisztelt Kollégáink! Mindenekelőtt engedjék meg nekem, hogy külön is köszöntsem Lepsényi István elnök urat, a MÁV Zrt. Igazgatóságának elnökét és Mosóczy László urat, egykori kollégánkat és vezetőnket, a GYSEV Igazgatóságának elnökét. Köszönjük szépen, hogy itt vagytok, elnök urak. Rajtunk a világ szeme. Békésebb időkben ez a mondat csupa pozitív jelentést hordozna. Manapság azonban legalább annyira fenyegető, mint amennyire megtisztelő üzenete van. A közszolgáltatás ugyanis – amit a MÁV-csoport nyújt Magyarországnak – ma nem csak a közfigyelemnek áll a középpontjában, hanem bizony politikai vitáknak is. Ez pedig alaposan megnehezíti a dolgunkat, hiszen zajban mindig nehezebb összpontosítani a feladatainkra. Pedig a mi hivatásunk esetében az odafigyelés, a zavartalan figyelem talán lényegesebb is, mint más szakmákban. Lényeges a normál időkben, és különösen lényeges olyan rendkívüli időkben, mint amilyenek a mostaniak is, amikor a kevésből kell egyre többet kihozni, amikor a régiből kell újat csinálnunk, amikor úgy kell minden erőforrással a jelenre összpontosítanunk, hogy ne mondjunk le a jövő fejlesztéseiről sem. Bár itt, az Orient Csarnokban ma is különböző korosztályok képviseltetik magukat, egy szempontból mégis egy nemzedékhez tartozunk: a közlekedésiek közös nemzedékéhez. Ahhoz a nagy generációhoz, amelyet emberöltők múlva majd valamilyen közös jelzővel illetnek az utódok. Talán úgy, hogy az integráció nemzedéke, esetleg a kihívások nemzedéke, vagy talán úgy, hogy a korszakváltás nemzedéke. Én leginkább ezt szeretném.

Az ugyanis bizonyos, hogy minden, ma a MÁV-csoportnál dolgozó kollégát összeköt és meghatároz egy alapélmény. Nevezetesen, hogy éppen akkor vagyunk felelősek Magyarország közlekedéséért, amikor két önmagában is nagy kihívás ér össze és találkozik egymással. Az egyik az, hogy a hazai tömegközlekedés, és különösen a magyar vasút, mára valóban műszaki tartalékai végére ért. Amit a megörökölt rendszerekből ki lehetett hozni, azt kihoztuk, vagy a közvetlen elődeink kihozták belőle. Az infrastruktúra és a gördülőállomány bizonyos szegmenseiben egyszerűen nincsen több tartalék, elmentünk a falig. Már csak előre mehetünk. Karbantartás helyett felújítás kell, leleményes újrahajósítás helyett új építész.

A másik kihívás pedig az, hogy ez a fordulópont épp az elmúlt évtizedek egyik legnehezebb gazdasági helyzetében talál meg minket.



Olyan korban, amikor politikai viták zajlanak a létfontosságú fejlesztési forrásokról. És amikor a világpolitika fejleményei, nem utolsósorban a szomszédunkban dúló háború miatt általában is nehezebb a gazdasági helyzet szerte Európában. Innen szép nyerni, ahogy mondani szokás. És ha nyereségről még nem is beszélhetünk, helyállásról igen. Győzelmi jelentést nem adhatunk, de azt azért kijelenthetjük, hogy pályán vagyunk, meccsben vagyunk. Nem hozunk szégyent az elődeinkre, és nem hozunk csalódást a szurkolóinknak sem. Az igazi szurkolóinknak. Mert vegyük észre, hogy a hangos ellendrukkerek táborában valójában kisebb, mint a sokszor csendes, de annál hűségesebb igazi szurkolóké. Az elismerő szavaim ezért hadd legyenek ezzel kapcsolatosak, és azokat hadd terjesszem ki a mai nap ünnepeltjein túl a közösségi közlekedés hűségese barátaira, a törekvéseinket támogató utasokra és a MÁV-csoport minden, itt jelen nem lévő munkavállalójára is. Ma, egy céges ünnepen hadd beszéljek rólunk, magunkról egy kicsit hosszabban. Ez a több mint 50 000 ember ugyanis nap mint nap eredményesen néz szembe ezzel a kettős kihívással: egyszerre dolgozik a jelenért és a jövőért.

Hölgyeim és Uraim! Nagy megtiszteltetés, hogy a nagy elődök utódaként ma én lehetek a MÁV-csoport első embere. Egy Önök közül, egy közületek, aki gyermekvasutas kora óta része ennek a világnak, és aki nem tud ennél szebb kihívást elképzelni, még akkor sem, amikor a hétköznapi bizony nem olyan ünnepélyesek és fennkölte, mint ez a mostani pillanat. A mai azonban ünnepnap. A jeles napok pedig az ünnepelésen kívül alkalmasak arra is, hogy egy pillanatra megálljunk, és egy kicsit fentről tekintsünk az elmúlt évben, években végzett munkára. Ha ugyanis így teszünk, azt látjuk, hogy van mire büszkének lennünk: egymásra. Akkor láthatjuk, hogy olyan fordulatot hajtottunk végre a mögöttünk hagyott néhány évben, amely biztatást jelenthet a következő időszakra is. Hogy csak a legfontosabbakat említsük: átszerveztük a cégcsoportot, és rövid idő alatt be is laktuk ezt az új struktúrát. Vagyis képessé váltunk arra, hogy a hatalmas régi rendszert új szervezetben

működtessük. A magunkon kezdett reformokat aztán a szolgáltatásainkkal folytattuk, az utasok oldalán. Megtettük az eddigi legnagyobb lépést a nemzeti tarifaközösség felé a vármegye- bérletek és országbérletek kidolgozásával és bevezetésével. Az új bérletekre pedig új tarifarendszert építettünk, amely túlzás nélkül milliók számára tette egyszerűbbé és olcsóbbá is a MÁV-csoporttal való utazást.

Mindezekkel párhuzamosan előkészítettük és elkezdjük megvalósítani az olyan rövid távú programjainkat is, amelyek sok szakterületet érintenek ugyan – azaz sokfélék –, de egy valamiben, a célkitűzéseikben viszont nagyon is azonosak. A cél, hogy egytől egyig segítsenek jobbra tenni a szolgáltatásainkat, növelni az utasok elégedettségét. Ennek a rendszerszemléletű változásnak lehet az eredménye az a fordulat, amelynek köszönhetően új fejezetet kezdetünk a MÁV-csoport történetében. Hogy az állandó tűzoltás után – és persze egy kicsit mellette – végre újra stratégiában is gondolkodjunk, kicsit távolabbra tekintsünk.

A közösségi közlekedésnek ugyanis ez a legszebb és leginkább lelkesítő időtávja: a jövő idő. Nincs ugyanis vita abban, hogy a közösségi közlekedés előtt nagy jövő áll. Ennek kedvez a korszak, a közlekedési szokások változása. Kedvez a munkaerőpiac és vele az ingázási igények változása. Ennek kedvez a zöldközlekedési megoldások iránti igény növekedése, és ennek kedvez a digitalizáció jelensége is.

A jövő a vasúté, a jövő az autóbuzos személyszállításé, azaz a jövő a közösségi közlekedési közszolgáltatásoké. A jövő mindazoké, akik ezeknek a nagyszerű rendszereknek a működését lehetővé teszik. Közülük pedig azoké, akik nemcsak működtetik a közlekedést, de hivatásuk gyakorlása során példát mutatnak a többieknek és az utánunk jövő nemzedékeknek is.

Elismerés és hála tehát a példaképeknek, jók között a legjobb szakembereknek, önöknek.

Köszönöm a figyelmet.



Változás és állandóság

Vállalati kitüntetésátadás 2025



A változások korát éljük. Az emberiség történelme során talán még soha nem változott olyan gyors ütemben a környezetünk, mint most, a 21. században.

Különösen igaz ez a MÁV-csoportra, hiszen az ország legnagyobb és első számú közlekedési társaságaként nemcsak állandó mozgásban, hanem állandó változásban is vagyunk. Így megy ez már több mint másfél évszázada. Változik az infrastruktúra, a járművek, a menetrendek és a menetidők, a tulajdonos és a társasági forma, hol egy cégbe tömörülve, hol önálló lábakon állva, mégis mindig szoros együttműködésben.

Két dolog nem változott sohasem: a cél, azaz az utas- és áruszállítás, illetve az itt dolgozók elköteleződése. Mert jó munkaerő nélkül a gépezet már leállt volna, s leállna most, a robotok korában is. Mert a munkavállalók a stabilitás alapjai. A jó munkaerő pedig egy biztos pont az állandóan változó világban, aki megérdemli a dicséretet és az elismerést. Ez az év is sok változást hozott a MÁV-csoport életébe, a hagyományaink azonban állandóak, köztük a kitüntetésátadó ünnepségek is, ahol legkiválóbb kollégáink teljesítményét ismeri el és köszöni meg a cégvezetés. A vállalati kitüntetésátadó ünnepségeket 2025. október 1-jén tartották a cégcsoport tagjai a Vasúttörténeti Parkban. Délelőtt 10 órakor a MÁV Zrt. és a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. munkatársai ünnepeltek. Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója beszédében most is kiemelte az elmúlt időszak legnagyobb változását, hogy ettől az évtől kezdve új struktúrában működik a nemzet közlekedési vállalata. Az átállás sikeresen lezajlott, azonban megpihenni továbbra sem lehet. A közelmúltban megfogalmazott 10 pontos vállalás teljesítéséhez minden munkatárs kiemelkedő teljesítményére szükség van, hogy az utazás ne csak olcsóbb, de jobb is legyen. Dr. Bada János, a MÁV Szolgáltató Központ vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy

szervezetük mára túllépett a MÁV-csoporton, hiszen az ország legnagyobb back office intézményeként több nemzeti vállalat háttértámogatásáért felelnek. Délben már a MÁV Személyszállítási Zrt. munkatársai kezdték meg az ünnepséget. Dr. Kormányos László vezérigazgató az integráció és a változások javára írta, hogy olyan új hagyományokkal bővült az immár egységes MÁV-Volán-HÉV önálló személyszállítási vállalat, mint az Érték Rend díj. Ez a kezdeményezés túlmutat a szakmaiságon – emberségről, segítőkészségről és együttérzésről tanúskodik, ami minden itt dolgozó számára követendő példa. Délután 15 órától a pályások, azaz a MÁV Pályaműködtetési Zrt. munkatársai vehették át kitüntetéseiket első önálló ünnepségükön. Németh Réka vezérigazgató a gratulációkon túl elismerően beszélt a társaság állomásfelújítási programjáról, az önerőből megvalósuló mellékvonalak rekonstrukciójáról, valamint a munkatársak, helyi közösségek pozitív hozzáállásáról, amit egy „Brigáderseny” eredményeként idén először egy vándorkupával is jutalmaztak. A vállalati átadóünnepségek hivatalos programelemeit kisfilmek és a MÁV Szimfonikusok Zenekar előadásai tették még emlékezetesebbé.

MÁV Zrt. vállalati kitüntetésátadás

MÁV Zrt. vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült

Gazdasági Vezérigazgató-helyettesi Szervezet

Ágoston Levente
projektfelügyeleti szakmai irányító
Projektfelügyelet és Pályázati Koordináció

Dr. Komjáti Zoltánné
Rauschenberger Erzsébet
kontrollingszakértő
Csoport és Központi Kontrolling

Kőrössy László Imre
pénzügyi szakértő
Finanszírozás

Paragi József Mihály
informatikai szolgáltatás
fejlesztés vezető
Informatikai Szolgáltatás Fejlesztés

Stratégiai Vezérigazgató-helyettesi Szervezet

Csonka Barnabás
infrastruktúra-szakértő
Közlekedési Szolgáltatások Főigazgatóság

Molnár Gergely
stratégiai kiemelt szakértő
Stratégiai Vezérigazgató-helyettes Szervezet

Szőllősi Szabolcs
utasmenedzser
Országos Haváriaközpont

MÁV Zrt. vezérigazgatói dicséretben részesült

Dr. Kólya-Kovács Klára
kiemelt szakértő
Jog és Portfólióirányítás Főigazgatóság

Lukács Hajnalka Veronika
nemzetközi szakértő
Nemzetközi Igazgatóság

Lukács Richárd
kiemelt szakértő
Belső Ellenőrzési Csoportirányítás

Simon Ferenc József
beruházás és gazdaságvédelem igazgató
Beruházás és Gazdaságvédelem Igazgatóság

Szelepcsényi Csaba
kiemelt szakértő
Kabinet

Dr. Werner Petra
senior megfeleléstámogatás szakértő
Megfeleléstámogatás

MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vállalati kitüntetésátadás

MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vezetői dicséretben részesült

Dr. Antalfi Júlia
közbeszerzési szakértő
IT Beszerzés Támogatás

Barna Gábor
raktárvezető
Raktárbázis Debrecen

Bercziné Keszthelyi Emőke Henrietta
kontroller
Társasági Kontrolling

Búza Katalin
számvetési koordinátor
Pénzforgalmi Könyvelés

Ceglédiné Ónodi Katalin
kategóriamenedzser
Beruházás és Tárgyi Eszköz Beszerzés

Czinege Fanni
kategóriamenedzser
Szolgáltatás Beszerzés

Dombai Alexandra
képzésfejlesztési szakértő
BGOK Képzésfejlesztés és Szabályozás

Gólya Marianna
ügyfélszolgálati referens
Humán Ügyfélszolgálat

Guruz Gábor János
humán szolgáltatás csoportvezető
Bér- és TB Számfejtés

Gyulai Éva
kiemelt fejlesztő szakértő
Menedzsment Eszközök és Hitelesítés

KITÜNTETÉSÁTADÁS

Józsa Patrícia
személyszállítási bejövő számla
könyvelés vezető
Személyszállítási Bejövő Számla Könyvelés

Jutasi Fanni
számvetési szakértő
Kimenő Számla és Pénzforgalmi Könyvelés

Kálóczi Katalin
ügyfélszolgálati referens
Humán Ügyfélszolgálat

Kelemen Péter József
központi irattár szakmai irányító
Ügyviteli Szolgáltatások Igazgatóság

Kóczi Andrea Éva
készletgazdálkodási referens
Általános Anyag Készletgazdálkodás

Koncz György
raktárvezető
Raktárbázis Szolnok

Kovács György
alkalmazásfejlesztő
WEB és Mobiltechnológia

Lucski Zsolt
IT HD szakértő
IT Ügyfélszolgálat

Dr. Medovarszki Livia
jogtanácsos
Közbeszerzési Jog

Molnár Ferenc Krisztián
humán szolgáltatás csoportvezető
Bér- és TB Számfejtés

Muskovits Nikolett
közbeszerzési szakértő
Stratégiai Beszerzés

Nacsa István
vezető rendszermérnök
Távközlési és Hálózati Rendszerek

Németh Tamás
vasúti tanfolyamszervező
BGOK Tanfolyami Képzés

Oláhné Palkovics Mária
számvetési szakelőadó
Vasúti Személyszállítási
Számvetési Szolgáltatás

Opóczki Péter
anyag- és eszközkezelési szakelőadó
Eszköznyilvántartás

Simon Beáta
pénzügyi és számvetési munkatárs
Társasági Pénzügy és Számvitel

Szecsődi Krisztina
adószakértő
Adózási Igazgatóság

Szujó Tibor
üzemanyagellátás támogatás szakértő
Üzemanyagellátás Fejlesztés és Támogatás

Vágány Péter
raktárvezető
Raktárbázis Ferencváros

Weisz Tamás
végponti szolgáltatások
területi koordinátor
Végponti Infrastruktúra Igazgatóság

**MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
vezérigazgatói dicséretben
részesült**

Dr. Ábrahám Gabriella Nikolett
kategóriamenedzser
Gépészeti Szakanyag Beszerzés

Alföldi Antal
üzgyviteli szolgáltatások igazgató
Ügyviteli Szolgáltatások Igazgatóság

Bori Attila
készletgazdálkodási koordinátor
Vasúti Jármű Szakanyag Készletgazdálkodás

Pécsi Zoltán
alkalmazásfejlesztő
Digitális Fejlesztési Igazgatóság

Rajkóné Borosi Krisztina
VOLÁNBUSZ adózási helyettes
Adózási Igazgatóság

Sluch Edit
beszámolási szakértő
Számviteli Igazgatóság

Styaszny Gábor
készletgazdálkodás koordinátor
Közúti Jármű Szakanyag Készletgazdálkodás

Szabó József
szakoktató
BGOK Iskolarendszerű Képzés

Szemerédi Zsuzsanna
bérszámfejtési szolgáltatások igazgató
Bérszámfejtési Szolgáltatások Igazgatóság

Dr. Sztezsarán Viktória
kategóriamenedzser
Szolgáltatás Beszerzés

Szűcs Tibor Gyula
beszámolási szakértő
Számviteli Igazgatóság

Zoltán Gábor
raktárbázis-vezető
KJSZR Budapest Raktárbázis

**MÁV Személyszállítási
Zrt. vállalati
kitüntetésátadás**

**MÁV Személyszállítási Zrt.
vezérigazgató-helyettesi
dicséretben részesült**

Dr. Apró Attila Lajos
senior helyi közszolgáltatási szakértő
Szolgáltatásmenedzsment Főigazgatóság

Asztalos Zoltán Lászlóné
karbantartási előadó
Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Szeged

Berki Mariann
bevételellenőrzési-koordinátor
Személyszállítási Szolgáltatásfelügyeleti
Igazgatóság

Buzási István
autóbusz-vezető
Nyugati Autóbuszos Forgalmi Régió

Csécsei Gábor
senior forgalomtechnikai szakértő
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Dirner Péter
senior műszaki ellenőr
Autóbuszos Műszaki Főigazgatóság

Erdei Attiláné
forgalmi működéstámogató munkatárs
Központi Autóbuszos Forgalmi Régió

Fábián Zoltán
jármű reszortos
Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Pécs

Grégász Anita
menetlevél-rögzítő
Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

Guginé Bodzsár Lukrécia
központi diszpécser
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Hangya Éva Zsuzsanna
támogatáskoordináció vezető
Projektiroda

Herczegné Donkó Ildikó
vezető elszámoltató
Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság
Közép Régió

Horváth Szabolcs
autóbusz-vezető
Nyugati Autóbuszos Forgalmi Régió

Horváth Tibor
karbantartó
Autóbuszos Infrastruktúra-fenntartási
Régió Nyugat

Jurkovics János
autóbusz-vezető
Központi Autóbuszos Forgalmi Régió

Kiss Franciska
vezető jegyvizsgáló
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Budapest

Kiss Zoltánné
személyzetirányító
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Debrecen

Kókai István János
előmunkás
HÉV Infrastruktúra Üzemeltetési
Igazgatóság

Koós Bence
forgalmi telephelyvezető
Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

Kormány Gábor
központi diszpécser
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Kovács Máté
jegyvizsgáló személyzeti szakértő
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szeged

Kovácsné Bancsi Teréz
forgalmi működéstámogató
munkatárs
Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

Kozma István
vezető jegyvizsgáló
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Miskolc

Makkai-Takács Erika
értékesítési főmunkatárs
Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság





Mihály Lenke
felszolgáló-szakács
Utasellátó Igazgatóság

Osztás István Zsolt
munkaidőbeosztás-készítő
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szeged

Pádár Martin
utastájékoztatói szakértő
Szolgáltatásmenedzsment Főigazgatóság

Pflug Gergely
vontatási reszortos
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Pécs

Rózsás János
tisztítási átvévo
Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Miskolc

Serfőző Sándor
senior járműkontroll-szakértő
Autóbuszos Járműműszaki Igazgatóság

Siposné Laczó Ildikó
forgalomirányító munkatárs
Nyugati Autóbuszos Forgalmi Régió

Számpli Norbert Ferenc
üzemanyag kútk kezelő
Autóbuszos Műszaki Főigazgatóság

Tóth István
forgalomfelügyeleti és zavarelhárító főmunkatárs
Központi Autóbuszos Forgalmi Régió

Török Tímea
menedzserasszisztens
Nyugati Autóbuszos Forgalmi Régió

Varga Mihály
járműszerelő
Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Balassagyarmat

Vékony György
hálózati személyszállítási főirányító
Vasúti Üzemirányítás

Viszkok-Kerekes Aliz
forgalmi üzemgazdász
Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

**MÁV Személyszállítási Zrt.
vezérigazgatói dicséretben
részesült**

Balku Anett
döntés-előkészítő szakértő
Működéstámogatási Igazgatóság

Baranyai Attila
járműszerelő
Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság
Szombathely

Baráz Csongor Dömötör
üzemviteli szakelődő
Vasúti Üzemeltetési Főigazgatóság

Bednárík Tibor
vasúti üzemirányítás-vezető
Vasúti Üzemirányítás

Csippán András
túrvezető
Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság
Közép Régió

Dr. Csorba Judit Éva
jogtanácsos
Jogi Főigazgatóság

Doszpod Zoltán
mozdonyvezető
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szeged

Erős Péter
fődiszpécser
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Fehér Márta
biztonsági szakértő
Biztonsági Főigazgatóság

Horváth Gábor
vizsgáló főkalauz
Személyszállítás Szolgáltatásfelügyelet
Igazgatóság

Kapusné Lott Andrea
vezénylő
Központi Autóbuszos Forgalmi Régió

Kiesswetter Walter
szolgáltatásfelügyeleti koordinátor
Személyszállítás Szolgáltatásfelügyelet Igazgatóság

Kiss Dániel Áron
autóbuszos üzemeltetési
működéstámogatás vezető
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Kiszely Nándor Balázs
szolgáltatásszervezési szakértő
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Kneisz Ágota
belső ellenőrzési szakértő
Belső Ellenőrzési Igazgatóság

Krémer István
autóbusz-vezető
Központi Autóbuszos Forgalmi Régió

Kurucz Henrik
forgalmi üzemmérnök
Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

Lázár András Ferencné
forgalmi üzemgazdász
Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

Lovas Sándor
vontatási reszortos
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Debrecen

Málovics János
senior szolgáltatásszervezési szakértő
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Mezeiné Zugfil Adrienn
nemzetközi személypéztáros
Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság
Nyugat Régió

Molnár Zoltán
forgalmi telephelyvezető
Nyugati Autóbuszos Forgalmi Régió

Murár Tibor
műszaki átvévo
Vasúti Műszaki Főigazgatóság

Németh Edit
forgalomirányító munkatárs
Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

Pethő Attila
karosszérialakatos
Autóbuszos Járműfenntartási Régió Nyugat

Petrozsényi Sándor
kocsivizsgáló
Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Miskolc

Popucza Krisztián Tivadar
műszaki művezető
Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Szeged

Pribek János
autóbusz-vezető
Nyugati Autóbuszos Forgalmi Régió

Sándor László
vezető jegyvizsgáló
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szeged

Sápi Imre
HÉV üzemegységi diszpécser
HÉV Forgalmi Igazgatóság

Schmidt Csongor
forgalomirányítási szakértő
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Sütő László Miklós
műszaki szakértő

Vasúti Műszaki Főigazgatóság

Szabó Csaba András
diszpécser-csoportvezető

Autóbuszos Műszaki Diszpécser Szolgálatok

Szedlmajer Mihály
mozdonyvezető

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szombathely

Szűcs Orsolya
forgalmi üzemgazdász

Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

Takács István
forgalmi működéstámogató munkatárs
Keleti Autóbuszos Forgalmi Régió

Tamics János
forgalomirányító munkatárs
Nyugati Autóbuszos Forgalmi Régió

Tarjányi Balázs
karbantartó
Autóbuszos Infrastruktúra-fenntartási Régió Kelet

Tóth Zoltán
szervizmester
Autóbuszos Járműfenntartási Régió Központ

Trupulai Attila Bálint
oktató mozdonyvezető
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Budapest

Tunner-Berencsi Noémi
szervezetmenedzsment és koordináció vezető
Szervezetmenedzsment és Koordináció

Vanicsek Richárd
személyszállítási szakértő
Vasúti Üzemeltetési Főigazgatóság

Virág József
forgalomirányító munkatárs
Központi Autóbuszos Forgalmi Régió

Zoller Sándor
szolgáltatásszervezési főmunkatárs
Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

MÁV Személyszállítási Zrt.
Érték Rend elismerésben
részesült

Abkorovics Balázs
mozdonyvezető
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Miskolc

Alker Viktor
vezető jegyvizsgáló

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Debrecen Püspökladány Telephely

Bolega Gergő József
mozdonyvezető

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Budapest Ferencváros Telephely

Bozóné Szekeres Zsuzsanna
pénztáros

Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság
Eger Telephely

Csík Rudolf
autóbusz-vezető

Autóbuszos Forgalmi Üzem Komárom-Esztergom
vármegye Oroszlány Telephely

Daragó Zoltánné
pénztáros

Autóbuszos Forgalmi Üzem Heves vármegye
Eger Telephely

Horváth Ágnes
vezető jegyvizsgáló

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Debrecen Nyíregyháza Telephely

Hörömpő István
autóbusz-vezető

Dél-Budai Autóbuszos Forgalmi Üzem
Érd Telephely

Kádár Gábor
autóbusz-vezető

Dél-Budai Autóbuszos Forgalmi Üzem
Érd Telephely

Kiss Miklós
mozdonyvezető

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Budapest Ferencváros Telephely

Kőhegyi Árpád
mozdonyvezető

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szeged

Krakker Tamás
mozdonyvezető

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szombathely Tapolca Telephely

Lévai Norbert
autóbusz-vezető

Dél-Budai Autóbuszos Forgalmi Üzem
Érd Telephely

Molnárné Ács Judit
nemzetközi személypénztáros

Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság
Füzesabony Telephely

Nagy Csaba István
TramTrain-ellenőr

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szeged

Németh Imre
vezető jegyvizsgáló

Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Pécs

Orosz Magdolna
számadó és jegypénztáros
Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság
Martonvásár Telephely

Pipis Pál Attila
autóbusz-vezető

Autóbuszos Forgalmi Üzem Csongrád-Csanád
vármegye Hódmezővásárhely Telephely

Polyák Péter
autóbusz-vezető

Autóbuszos Forgalmi Üzem Heves vármegye
Gyöngyös Telephely

Pusomi Dezsőné
B+N Zrt. munkavállaló
Füzesabony Telephely B+N Zrt.

Radics János
vezető jegyvizsgáló
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Budapest Cegléd Telephely

Rózsa László Péter
autóbusz-vezető

Dél-Budai Autóbuszos Forgalmi Üzem
Agglomeráció

Simon Antal
autóbusz-vezető

Dél-Budai Autóbuszos Forgalmi Üzem
Érd Telephely

Soós László Viktor
vezető jegyvizsgáló
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Debrecen ideiglenesen Siófok Telephely

Szigetvári János
vezető jegyvizsgáló
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szeged Szentcsaba Telephely

Vargáné Lovász Roxána Dalma
vezető jegyvizsgáló
Vasút Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Miskolc

Zsákné Szabó Ida Eszter
nemzetközi személypénztáros
Személyes és Partneri Értékesítési Igazgatóság
Hatvan Telephely



MÁV Pályaműködtetési Zrt. vállalati kitüntetésátadás

MÁV Pályaműködtetési Zrt. igazgatói dicséretben részesült

Ábrányi János kitűzőmérnök Nyíregyháza Fő-építésvezetőség
Bacsó Csaba Pál forgalmi szolgálattevő Állomásfőnökség Hegyeshalom
Balogh Gyula forgalmi szolgálattevő Állomásfőnökség Budapest-Déli
Bartal Tamás területi hídász szakértő Területi Pályalétesítményi Osztály Budapest
Benkő Csaba vonalgondozó Pályafenntartási Szakasz Szerencs
Bodor János Zsolt mester Távközlési Szakasz Cegléd
Csikó Istvánné rendelkező forgalmi szolgálattevő Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Sajószentpéter
Decsi László tolatásvezető Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Fehér József karbantartó szakmunkás Területi Ingatlankezelési Egység Szolnok
Felhő Ferenc váltókezelő, helyszíni állítású Állomásfőnökség Bácsalmás, Jánoshalma állomás
Fodor Judit előkészítő mérnök Pályakarbantartási Igazgatóság Pályaépítési Iroda
Imre Etelka általános pályavasúti előadó Területi Ingatlankezelési Egység Szeged
Imre Lajos területi pályavasúti szakértő Forgalomirányítási Csoport Budapest

Kalóné Kecskés Rita forgalmi üzemmérnök Területi Forgalmi Osztály Debrecen-Miskolc
Kánai Zoltán ingatlankezelési művezető Területi Ingatlankezelési Egység Budapest
Keizer László tolatásvezető Állomásfőnökség Győr
Kelemen Ferenc Zoltán szakaszmérnök Pályafenntartási Főnökség Békéscsaba
Kelemen János főrendelkező Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Nyíregyháza
Kenesei Dezső Zoltán váltókezelő, helyszíni állítású Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs Pécs-Külváros
Kiss József előmunkás Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Pályafenntartási Szakasz Debrecen
Kissné Szilágyi Krisztina forgalmi szolgálattevő Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Debrecen
Kocsis László felügyeleti pályamester Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Pályafenntartási Szakasz Rákoshegy
Komjáthy Rita Zsuzsanna ingatlankezelési szakelőadó Területi Ingatlankezelési és Zöldterület Karbantartási Osztály Debrecen-Miskolc
Kovács Zoltán előmunkás Pályafenntartási Szakasz Fényeslitke
Kovácsné Móráth Zsuzsanna általános pályavasúti előadó Felsővezetéki és Alállomási Főnökség Budapest-Kelet
Kővári Attila beosztott mester Távközlési Szakasz Pécs
Lernerné Nagy Mária műszaki szakelőadó Biztosítóberendezési Főnökség Miskolc
Molnár Gábor műszaki szakelőadó Pálya és Mérnöki Létesítmények Főigazgatóság Budapest Divízió

Munkácsi Tamás váltókezelő, helyszíni állítású Állomásfőnökség Budapest-Keleti
Némethné Nagy Bernadett ingatlankezelési szakelőadó Területi Ingatlankezelési és Zöldterület Karbantartási Osztály Budapest
Patera Borisz Mihály szakaszmérnök Biztosítóberendezési Főnökség Budapest Kelet
Péli Krisztina műszaki kontroller Pálya és Mérnöki Létesítmények Főigazgatóság Budapest Divízió
Salamon János váltókezelő, helyszíni állítású Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs Szekszárd
Sándor Gyula forgalmi vonalirányító Forgalomirányítási Csoport Szeged
Soós Gábor építésvezető Kiskunfélegyháza Főépítésvezetőség
Szabó Béla rendelkező forgalmi szolgálattevő Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Tuzsér
Szekeres Sándor karbantartó szakmunkás Területi Ingatlankezelési Egység Nagykanizsa
Szépné Kónya Judit Ibolya területi pályavasúti szakértő Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged
Sztranyákné Szlanka Adrien általános pályavasúti előadó Pályafenntartási Szakasz Kiskőrös
Tóth Csaba Ferenc beosztott mester Távközlő Szakasz Kazincbarcika
Vastag Zoltán vonalgondozó Pályafenntartási Szakasz Fonyód
MÁV Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült
Bányai Gyula felügyeleti pályamester Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs Pályafenntartási Főnökség Dombóvár

Bányai Miklós forgalmi vonalirányító Forgalomirányítási Csoport Debrecen
Berta Barbara monitoring szakértő Kontrolling Igazgatóság Beruházás Kontrolling
Bodnár Enikő Judit forgalmi technológiai szakelőadó Területi Forgalmi Osztály Debrecen-Miskolc
Boruzs Gyula karbantartó szakmunkás Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged Területi Ingatlankezelési Egység Békéscsaba
Cselle Lajos állomásfőnök Fényeslitke Rendező Állomásfőnökség
Darmos Attila felépítményvizsgáló Központi Felépítményvizsgáló Igazgatóság
Dobó Mariann területi pályavasúti szakértő Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged
Duma Attila karbantartó szakmunkás Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Területi Ingatlankezelési Egység Hatvan
Fazekas Katalin Nóra humánpolitikai szakértő Szervezet- és Működésfejlesztés
Fekete Endre pályalétesítményi szakértő Pályafelügyeleti Igazgatóság Pályafenntartás
Földes György forgalmi üzemmérnök Területi Forgalmi Osztály Debrecen-Miskolc
Földházi Péter anyagvizsgáló mérnök Központi Felépítményvizsgáló Igazgatóság
Gajda Gyula mester Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged Biztosítóberendezési Szakasz Szeged
Győri-Dani Zoltán területi főüzemirányító Forgalomirányítási Csoport Budapest

Horgos Dániel pályalétesítményi szakértő Pályafelügyeleti Igazgatóság Műtárgy felügyelet
Horváth István szakaszmérnök Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Pályafenntartási Szakasz Székesfehérvár
Horváth Martina ingatlankezelési vezetőmérnök Területi Ingatlankezelési és Zöldterület Karbantartási Főnökség Budapest-Nyugat
Hunya József értékesítés és projekt-előkészítési szakértő Pályalétesítményi Működéstámogatás
János Zoltán Erik pénzügyi szakértő Pályavasúti Technológiai Rendszerek Főigazgatóság
Juhász Gábor mester Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Energiaellátási Főnökség Komárom
Juhász József területi ingatlankezelési és zöldterület-karbantartási osztályvezető Területi Ingatlankezelési és Zöldterület Karbantartási Osztály Szeged
Kadenckiné Ellés Gabriella forgalmi üzemmérnök Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Területi Forgalmi Osztály
Kadlecsek Bálint erősáramú főnökség vezető Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Energiaellátási Főnökség Budapest
Kecsmárné Szulics Éva térfőnök Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Eperjeske Rendező Állomásfőnökség
Kispál Péter Géza értékesítés és projekt-előkészítési szakértő Pályalétesítményi Működéstámogatás
Kiss Barnabás fejlesztőmérnök Technológiai Rendszerüzemeltetési Igazgatóság
Kocsis Barna Tibor területi gazdálkodási szakértő Kontrolling Igazgatóság Területi Operatív Gazdálkodás Debrecen-Miskolc

Koncsik Róbert főrendelkező Állomásfőnökség Budapest-Déli
Kósa Attila rendelkező forgalmi szolgálattevő Állomásfőnökség Kőbánya-Kispest
Kotán Béla területi pályavasúti szakértő Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc
Kovács József szakaszmérnök Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Erősáramú Főnökség Miskolc
Kovács Katalin Erzsébet minőségirányítási szakértő Integrált Rendszer és Folyamatmenedzsment
Mihály Gábor kiterőlakatos Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Pályafenntartási Szakasz Ferencváros
Molnár Zsolt járműszerelő Pálya és Mérnöki Létesítmények Főigazgatóság Vasúti Járműszerviz
Nagy Ambrus Ágnes eszközgazdálkodási koordinátor Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs Területi TEB Osztály
Nagy Enikő értékesítés és projekt-előkészítési szakértő Pályalétesítményi Működéstámogatás
Nagy Zoltán Lajos forgalmi szakértő Forgalmi Technológia és Utastájékoztatás
Nánási Károly felügyeleti pályamester Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Pályafenntartási Szakasz Szolnok
Nyéki Tibor területi irányítási rendszer koordinátor Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc
Papp Endre rendelkező forgalmi szolgálattevő Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Papp Mária Ildikó pályalétesítményi szakértő Pályafelügyeleti Igazgatóság Pályafenntartás

Pásztor Sándor
szakaszmérnök

Pályavasúti Területi Igazgatóság Távközlési Főnökség Szeged

Pék István
tolatásvezető

Állomásfőnökség Budapest-Keleti

Péter Attila
vasúti járművezető és munkagépkészelő
Pécs Divízió Dombóvár Főépítésvezetőség

Plankóné Ferenczi Enikő
reklamációkezelő szakelőadó
Pályavasúti Szolgáltatások Igazgatóság
Pályavasúti Szolgáltatástervezés és Elszámolás

Rácz Antal
vezénylőtiszt
Területi Forgalmi Osztály Debrecen-Miskolc

Radeczky János
területi főüzemirányító
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Forgalomirányítási Csoport Miskolc

Séder Istvánné
forgalmi üzemmérnök
Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Területi Forgalmi Osztály

Simonné Fazekas Zsuzsanna
általános pályavasúti előadó
Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Pályafenntartási Szakasz Bátaszék

Siti István
pályamunkás, betanított munkás
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Pályafenntartási Szakasz Fényeslitke

Sós Zoltán
vonalkezelő
Pályafenntartási Főnökség Miskolc

Szabó Erika
rendelkező forgalmi szolgálattevő
Állomásfőnökség Kőbánya-Kispest

Szabó István
biztosítóberendezési diszpécser
Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest
Biztosítóberendezési Főnökség Budapest-Nyugat

Szabó-Gamos István
területi forgalmi szakértő
Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest
Területi Forgalmi Osztály

Szalai Tibor
forgalmi vonalirányító
Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Forgalomirányítási Csoport

Széll Valéria
területi vagyongazdálkodási szakértő
Kontrolling Igazgatóság
Területi Operatív Gazdálkodás Pécs

Szivos Lajos Zoltán
mester
Pályavasúti Területi Igazgatóság Erősáramú Főnökség Szeged

Tóth András
mester
Biztosítóberendezési Főnökség Budapest Kelet

Turi Attila
felügyeleti pályamester
Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest
Pályafenntartási Szakasz Budapest-Ferencváros

Visnyei Tibor
rendszerfelügyeleti szakelőadó
Forgalmi Igazgatóság Forgalomirányítás

Vitkóné Vajda Ágnes
értékesítési szakértő
Pályavasúti Szolgáltatások Igazgatóság
Pályavasúti Szolgáltatástervezés és Elszámolás

Vizi Attila
területi pályavasúti szakértő
Területi Ingatlankezelési és Zöldterület
Karbantartási Osztály Budapest

MÁV Pályaműködtetési Zrt.
vezérigazgatói dicséretben
részesült

Balázs László
szakaszmérnök
Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Pályafenntartási Főnökség

Fehérné Drabbant Andrea
jogi asszisztens
Jogi Igazgatóság

Fejős Norbert
előkészítő mérnök
Pályakarbantartási Igazgatóság
Pályaépítési Iroda

Fekete Viktor István
kiemelt tervezőmérnök
Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság
Műszaki Tervezés

Ficsor Zsolt
erősáramú vezetőmérnök
Felsővezetéki és Alállomási Főnökség
Budapest-Kelet

Győr Sándor
forgalmi szakértő
Forgalmi Igazgatóság Forgalomirányítás

Hasulyó József
beosztott mester
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Biztosítóberendezési Szakasz Fényeslitke

Hudácskó Csaba
területi ingatlankezelési egységvezető
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc
Területi Ingatlankezelési Egység Nyíregyháza

Hufnágel Simon Péter
műszaki előadó
Technológiai Rendszerüzemeltetési Igazgatóság

Kecskeméti Csaba
állomásfőnök
Állomásfőnökség Ferencváros

Keresi-Fazekas Andrea
humánpolitikai szakértő
Humánerőforrás Gazdálkodási Igazgatóság

Kiss Balázs
műszaki tervezési főmérnök
Fejlesztés és Projektelőkészítés Igazgatóság
Műszaki Tervezés

Kondrát Tibor
fegyveres biztonsági őrseg területi parancsnok
Biztonsági Igazgatóság

Kovács Dénes
pénzügyi szakértő
Pénzügyi Igazgatóság
Pályavasúti Operatív Pénzügy

Mészáros Ferenc
főpályamester
Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged
Pályafenntartási Szakasz Békéscsaba

Oláh János
biztosítóberendezési vonalellenőr
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Biztosítóberendezési Főnökség Debrecen

Suhajda Balázs
kiemelt szakértő
Vezérigazgatói Kabinet

Szalay Attila
szakaszmérnök
Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Biztosítóberendezési Főnökség

Szőke Sándor
főpályamester
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Pályafenntartási Szakasz Karcag

Tarjányi Huba
pályalétesítményi szakértő
Pályafelügyeleti Igazgatóság
Diagnosztikai Elemzés

Tóth Hajnalka
kiemelt szakértő
Forgalmi és Üzemviteli Főigazgatóság

Tóth Mihály
mester
Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged
Biztosítóberendezési Szakasz Vésztő

Tóthné Csugány Mária
döntés-előkészítő szakértő
Kontrolling Igazgatóság Pályavasúti
Operatív Szolgáltatásmenedzsment

Vári Tamás
forgalomirányítási koordinátor
Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged
Forgalomirányítási Csoport



Életutak – Életműdíjak

Központi kitüntetésátadás 2025



Szakmaszeretet, hivatástudat, lojalitás és kimagasló tudás. A MÁV-csoport munkavállalói közül sokan büszkélkedhetnek ezekkel a jelzőkkel, ezt bizonyítja a 2025. október 2-án megtartott központi kitüntetésátadó ünnepség is.

A Vasúttörténeti Park Orient Csarnoka teljes pompájában várta azokat a munkavállalókat és családtagjaikat, akik hosszú évek, évtizedek óta (26 kitüntetett már 50 éve) hittel és alázattal teljesítik szolgálatukat a közösségi közlekedés fejlesztése érdekében. Példaképek ők, akik hisznek a cégcsoportban, és a cégcsoport is hisz bennük. A díjak átadása előtt dr. Kerékyártó János közlekedési stratégiáért és hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkár köszöntötte a közönséget, majd Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója méltatta a meghívottakat, valamint a társaság valamennyi dolgozóját, akik a nap 24 órájában, akár havaria-helyzetben vagy szélsőséges körülmények között sokszor erőn felül teljesítenek azért, hogy

a közösségi közlekedés ne csak olcsóbb, hanem még jobb legyen. Az idei elismerések – vezérigazgatói oklevelek; Közlekedés szolgálatában eltöltött 50 évért; Közlekedés szolgálatáért bronz, ezüst és aranya fokozat; Közösségi közlekedésért kitüntetések; és Tolnay Lajos-díj – átadása egyszerre jelképezte a múltat és a jövőt, a hagyományt és a haladást. Idén ugyanis utoljára egy ember, Kavalecz Imre, a MÁV korábbi szóvivője és arca, a MÁVINFORM alapítója vehette át a Vasút Szolgálatáért arany fokozatot, akinek Hegyi Zsolt mondta el a méltatását. A hagyományos díj ezzel a szimbolikus gesztussal megszűnt, ettől kezdve kizárólag csoportszinten, a közösségi közlekedés egészében lehet és kell gondolkodni.

Magasabb szintű kitüntetések átadása

A KÖZLEKEDÉS SZOLGÁLTÁBAN ELTÖLTÖTT 50 ÉVÉRT JÁRO ELISMERÉST VEHETETT ÁT

Bársony István
felépítményvizsgáló
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Központi Felépítményvizsgáló Igazgatóság

Bartus József
területi infrastruktúra-fenntartási szakértő
MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Infrastruktúra Fenntartási Üzem Kelet

Bodnár József
biztosítóberendezési diszpécser, KÜT-elnök
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc

Buzásné Putz Erzsébet
kiemelt szakértő, MTSZSZ-elnök
MÁV Pályaműködtetési Zrt. HR Főigazgatóság

Egedi László
alállomási műszerész
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Technikai Budapest-Istvántelek

Fodor László
CNC megmunkáló
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Gépészeti Igazgatóság Művezetőség

Földesi László
távkezelt állomások forgalomirányítója
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Püspökladány

Hágen Béla
áramellátó műszerész
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Biztosítóberendezés Javító Szakasz Miskolc

Haulis Ferenc
biztosítóberendezési műszerész
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely Biztosítóberendezés Javító Szakasz Szombathely

Hidvégi János
szakoktató
MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ Iskolarendszerű Képzés

Hosszú Sándor
vezető váltókezelő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs Dombóvár

KITÜNTETÉSÁTADÁS

Huzián Lajos
váltókezelő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest MOHA-rakodó

Imre János
főpályamester
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Pályafenntartási Szakasz Budapest Ferencváros

Jóna István
művezető
MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Járműfenntartási Telep Tatabánya

Kerényi Lajos
felsővezeték-szerelő csoportvezető
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged Felsővezetéki Szakasz Békéscsaba

Kertész Ferenc
váltókezelő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti területi Igazgatóság Szombathely Tapolca

Lopocsi Zoltán
külsős mozdonyfelvigyázó
MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Karbantartási Műhely Pécs

Német Mihály
műszaki szakelőadó
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti TEB Igazgatóság Pályavasúti Erőszárm

Oprende László
rendelkező forgalmi szolgálattevő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen-Miskolc Tiszaújváros

Papp László
biztosítóberendezés, áramellátás és diagnosztika technológia szakmai irányító
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Technológiai Rendszerüzemeltetési Igazgatóság Biztosítóberendezés, Áramellátás és Diagnosztika Technológia

Pernyéz Antal
autószerelő
MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Járműfenntartási Telep Jászberény

Rangits János
rendelkező forgalmi szolgálattevő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs Kaposvár

Rontó József
külsős forgalmi szolgálattevő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Ferencváros

Szabó Lajos
forgalmi szolgálattevő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest Balatonfűzfő

Bottyán József
üzemi mérnök

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Budapest

Darnai Tünde Anna
műszaki szakelőadó

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Területi Ingatlankezelési és Zöldterület
Karbantartási Főnökség Debrecen

Demeter Miklós

autóbuszos járműfenntartási üzemvezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Járműfenntartási Régió Kelet

Dóka Zoltán
forgalmi üzemgazdász

MÁV Személyszállítási Zrt. Nyugat Forgalmi Régió

Erdei Éva
vezető jegyvizsgáló

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási
Igazgatóság Szeged

Fekete János
vezetőmérnök

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Erőssáramú Főnökség Szeged

Galuska András
vasútszakmai oktató

MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Humánerőforrás Főigazgatóság
Baross Gábor Oktatási Központ-Képzési Igazgatóság

Hága Antalné
humánpolitikai szakértő

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályaorientáció és Toborzás

Hajnal József
műszaki szakértő

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Műszaki Főigazgatóság

Halmai Zsolt Béla
SAP modulgazda

MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Digitális Megoldások Főigazgatóság
SAP és BI rendszer Üzemeltetési Igazgatóság

Hardi Tünde

autóbuszos forgalmi telephelyvezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Nyugat Forgalmi Régió

Horesta István
fődiszpécser

MÁV Zrt. Országos Haváriaközpont

Józsa Csaba
projektszakértő

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Műszaki Főigazgatóság

Karsai Ádám
hálózati főüzemirányító

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Forgalmi Igazgatóság Forgalomirányítás

Kondákor Sándor Vilmos
mozdonyvezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási
Igazgatóság Pécs

Kovács Zoltán
biztonsági szakértő

MÁV Személyszállítási Zrt. Biztonsági Főigazgatóság

Kökény István
járműszerelő

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság Szeged

Krizsánné Tóth Krisztina
területi ingatlankezelési és zöldterület-karbantartási osztályvezető
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Területi Ingatlankezelési és Zöldterület
Karbantartási Osztály Budapest

Kuruczné Jeneses Valéria
általános ügyviteli előadó

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási
Igazgatóság Budapest

Lazanyi Gábor
járműfenntartási régiós koordinátor

MÁV Személyszállítási Zrt. Járműfenntartási Régió Központ

Lévai János
szervizautós

MÁV Személyszállítási Zrt. Járműfenntartási Régió Kelet

Molnár Márta
területi forgalmi osztályvezető
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Területi Forgalmi Osztály Budapest

Nagy László
autóbusz-vezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Kelet Forgalmi Régió

Pataki Csanád József
publikációs koordinátor

MÁV Személyszállítási Zrt. Szolgáltatásmenedzsment Főigazgatóság

Pék Attila Patrik
autóbuszos forgalomirányítás vezető
MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Rada Tiborné
menedzserasszisztens
MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV Üzemeltetési Főigazgatóság

Rakonczay Csaba
műszaki szakértő

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Műszaki Főigazgatóság

Sikolya László Zoltán
járműenergetikai szakértő
MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Járműműszaki Igazgatóság

Soós Károly
pályalétesítményi szakértő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályafelügyeleti Igazgatóság Pályafenntartás

Szabó István
üzemviteli szakelőadó

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Üzemeltetési Főigazgatóság

Szilágyi Tibor
fejlesztési és beruházási főigazgató
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság

Szöllőskei Zoltán
szolgáltatásszervezési munkatárs
MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Terjék Attila
forgalomirányító munkatárs
MÁV Személyszállítási Zrt. Kelet Forgalmi Régió

Tóth Zoltán
autóbuszos forgalmi üzemvezető
MÁV Személyszállítási Zrt. Kelet Forgalmi Régió

Trajter Zoltán
mozdonyvezető
MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási
Igazgatóság Budapest

Végh Zoltán János
területi forgalmi osztályvezető
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Területi Forgalmi Osztály Debrecen-Miskolc

Zámbó Tibor
mester
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Felsővezetéki Szakasz Sárbogárd

**A Közlekedés Szolgálatáért
EZÜST fokozatú kitüntetésben
részesült**

Adorján Károly János
vezénylő
MÁV Személyszállítási Zrt. Nyugat Forgalmi Régió

Bognár Sándor
mozdonyvezető
MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási
Igazgatóság Szombathely

Debreczeni-Kis Ildikó
munkaidőbeosztás-készítő
MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási
Igazgatóság Szeged

Domsikné Kolozsi Katalin
területi forgalmi szakértő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Területi Forgalmi Osztály Szeged

Dorgai Zoltán
főpályamester

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság
Debrecen-Miskolc Pályafenntartási Szakasz Szerencs

Fáncsi Attila
vezető jegyvizsgáló
MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Szombathely

Fónagy László
fő-építésvezető
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pálya és Mérnöki Létesítmények Főigazgatóság
Miskolc Főépítésvezetőség

Dr. Friedrich Vilmos László
közbeszerzési szakértő
MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Beszerzési Főigazgatóság Beszerzési
Működéstámogatási Igazgatóság

Hartmann Edit
operatív személyzeti és partnerértékesítési vezető
MÁV Személyszállítási Zrt. Operatív Személyzeti és
Partneri Értékesítés

Hetesi István
külsős forgalmi szolgálattelvő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs
Dombóvár

Holhos Imre
járműgazdálkodó szakértő
MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Miskolc

Homolya János
autóbusz-vezető
MÁV Személyszállítási Zrt. Központi Forgalmi Régió

Imre János
főpályamester
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest
Pályafenntartási Szakasz Budapest-Ferencváros

Dr. Kispál-Király Livia
kiemelt szakértő
MÁV Pályaműködtetési Zrt. Általános Vezérigazgató-helyettes Szervezet

Klemencsics Gábor János
oktató mozdonyvezető
MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Pécs

Kovács László
szolgáltatás szervezési szakértő
MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Lajtos László
értékesítési koordinátor
MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Műszaki Szolgáltatásmenedzsment

A Közlekedés Szolgálatáért ARANY fokozatú kitüntetésben részesült

Lukács Gábor
műszaki szakelőadó

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Ingatlanfenntartási és
Gazdálkodási Főigazgatóság Ingatlanfenntartás

Menkó Mihály

autóbuszos forgalmi üzemvezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Kelet Forgalmi Régió

Mónus László

fő-építésvezető

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pécs Divízió Gyékényes Fő-építésvezetőség

Müller Lajos

műszaki szakértő

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Műszaki Főigazgatóság

Németh Csaba János

telephelyvezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Nyugat Forgalmi Régió

Novák Imre Erik

autóbuszos szolgáltatásszervezési vezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Simon Sándor

területi mérnöki lebonyolítás tervezés vezető

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság
Területi Mérnöki Iroda Szeged

Szécsi Pál

telephelyvezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Járműfenntartási Régió Kelet

Szepesiné Bagoly Gyöngyi

forgalmi régiós koordinátor

MÁV Személyszállítási Zrt. Kelet Forgalmi Régió

Tar Gyula

üzemeltetési és műszaki vezető

Záhony-Port Zrt. Központ

Turu Norbert

járműgazdálkodási szakértő

MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Járműműszaki Igazgatóság

Vajda Ferenc

munkaidőbeosztás-készítő

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Pécs

Varga Pál

technológiai rendszermérnök

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Távközlési Főnökség Debrecen

Dr. Zalahegyi Tímea

kiemelt szakértő

MÁV Zrt. Jog és Portfólióirányítás Főigazgatóság

Babos József János

autóbusz-vezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Nyugat Forgalmi Régió

Bakos Krisztina

kontrolling főigazgató

MÁV Zrt. Kontrolling Főigazgatóság

Bancsó Sándor

pályafenntartási főnökségvezető

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest
Pályafenntartási Főnökség Budapest Ferencváros

Barna Sándor

kontrolling igazgató

MÁV Személyszállítási Zrt. Gazdasági Főigazgatóság

Béres Sándor

oktató mozdonyvezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Budapest Miskolc

Bimbóné Bálint Ildikó

forgalmi régiós koordinátor

MÁV Személyszállítási Zrt. Kelet Forgalmi Régió

Bodó Lajos

autóbusz-vezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Központi Forgalmi Régió

Borbély Ernő Pál

személyszállítási ügyeletes

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Budapest

Böröcz Gábor

hírközlési művezető

MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV Infrastruktúra
Üzemeltetési Igazgatóság

Czufoka Tímea

operatív SZPÉ régiós koordinátor

MÁV Személyszállítási Zrt. Értékesítési
Főigazgatóság/SZPÉ Közép Régió

Fáskerti Gábor

lebonyolítástechnikai főmérnök

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság
Lebonyolítás Tervezés

Gadnai Mihály

biztosítóberendezési főnökségvezető

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság
Debrecen-Miskolc Biztosítóberendezési Főnökség Miskolc

Garamvölgyi Mihály Gyula

pályavasúti területi igazgató

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság
Debrecen-Miskolc

Kallus Tihamér

területi forgalmi szakmai irányító

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Területi Forgalmi Osztály
Debrecen-Miskolc

Kóthy Zoltán

vasúti műszaki szolgáltatásmenedzsment vezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Műszaki Szolgáltatásmenedzsment

Kovács Imre

állomásfőnök

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest
Állomásfőnökség Budapest-Keleti

Milos Szabolcs

szállítás szakmai irányító

MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Logisztikai Főigazgatóság
Szállítási és Flottakezelési Igazgatóság

Orosz József Zoltán

vasúti járműszerelő

MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV Járműüzemeltetési Igazgatóság

Puszpán János

területi műszaki irányító

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs

Tamásné Nagy Margit

vezető jegyvizsgáló

MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Területi és Személyszállítási Igazgatóság
Miskolc

Tóth Axel Roland

műtárgyfelügyelet-vezető

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályafelügyeleti Igazgatóság
Műtárgy Felügyelet

Tóth Gábor

autóbuszos helyközi közszolgáltatás vezető

MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Dr. Tura Szvetlána

humánerőforrás-főigazgató

MÁV Személyszállítási Zrt. Humánerőforrás Főigazgatóság

Dr. Vidák Renáta Katalin

senior döntés-előkészítő szakértő

MÁV Személyszállítási Zrt. Működéstámogatási Igazgatóság

Vörös Gyula

főpályamester

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged
Pályafenntartási Szakasz Kiskunfélegyháza

Közösségi közlekedés szolgálatáért kitüntetést vehetett át

Óberling József

rendőr ezredes

Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztály

Keresztes Péter

kuratóriumi elnök

Gyermekvasutasokért Alapítvány

Vasút Szolgálatáért Arany elismerést vehett át

Kavalecz Imre

kommunikációs szakértő

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Tolnay Lajos – Közösségi Közlekedésért díjat vehetett át

Bodnár József

biztosítóberendezési diszpécser, KÜT-elnök

MÁV Pályaműködtetési Zrt. Biztosítóberendezési Főnökség Miskolc

Kameniczky Ákos Péter

autóbuszos üzemeltetési főigazgató

MÁV Személyszállítási Zrt. Autóbuszos Üzemeltetési Főigazgatóság

Laskay Lóránt

üzleti vezérigazgató-helyettes

MÁV Személyszállítási Zrt. Üzleti Vezérigazgató-helyettes Szervezet



Megújult a vasútvonal Békéscsaba és Lőkösháza között

Újabb mérföldkövet jelent a magyar vasúti közlekedésben a Békéscsaba és Lőkösháza közötti harminc kilométer hosszú vasútvonal komplex felújítása. Mivel a szakasz a nemzetközi korridor része, a beruházás révén a belföldi és a nemzetközi személy- és áruszállításban is jelentős javulás érhető el.

Ünnepélyes keretek között adták át szeptember 23-án a Békéscsaba és Lőkösháza (országhatár) közötti korszerűsített vonalat, amely Magyarország egyik fontos vasúti áruforgatási folyosójának legszűkebb keresztmetszete. Az Építési és Közlekedési Minisztérium beruházása nettó 186,219 milliárd forint vissza nem térítendő európai uniós támogatással, Magyarország Helyreállítási és Ellenállóképességi Tervének részeként valósult meg. Az RRF-5.2.3-23-2023-00001 számú, „Vasúthálózat szűk keresztmetszet

kiváltás TEN-T korridoron (Békéscsaba–Lőkösháza)” projekt kulcsfontosságú fejlesztés, amely a vasúti személyszállítás szolgáltatási színvonalának javulása mellett hozzájárul a Magyarország és Európa közötti gazdasági kapcsolatok erősítéséhez is. Az ünnepségen részt vett Orbán Viktor, Magyarország miniszterelnöke és Lázár János építési és közlekedési miniszter, valamint a MÁV-csoport vezetői, Lepsényi István elnök, Négrádi Tamás főigazgató és Mondli Miklós területi igazgató.

Magas rangú kitüntetést vehetett át a MÁV-csoport két felsővezetője

Az Építési és Közlekedési Minisztérium ünnepélyes keretek között tüntette ki a közlekedés területén kiemelkedő szakmai munkát végző szakembereket. A Széchenyi István születésnapja alkalmából megrendezett díjátadó eseményen dr. Nemeskéri-Kutlán Endre, a MÁV Zrt. Jog és Portfólióirányítás főigazgatója és Kazai Katalin, a MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese vehetett át kitüntetést.

Kitüntetést azok a szakemberek kaphattak, akik munkájukkal, teljesítményükkel jelentősen hozzájárulnak a hazai közlekedés biztonságához, fejlesztéséhez és fenntarthatóságához. Az építési és közlekedési miniszter által adományozott díjakat Csepreghy Nándor miniszterhelyettes és Nagy Bálint közlekedésért felelős államtitkár adták át. Munkatársaink kitüntetéséhez gratulálunk!



A közlekedés érdekében végzett magas színvonalú, eredményes munkájáért Közlekedésért Erdemérem elismerésben részesült:

dr. Nemeskéri-Kutlán Endre, a MÁV Zrt. Jog és Portfólióirányítás főigazgatója



Kiemelkedő, tartósan magas színvonalú szakmai tevékenységéért Miniszteri Elismerő Oklevelet vehetett át:

Kazai Katalin, a MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese

Befejeződött a Keleti egy hónapon át tartó felújítása

Szeptember 21-én befejeztük az elmúlt időszak legnagyobb műszaki felújítását a Keleti pályaudvaron, ahol augusztus 25-től éjjel-nappal és hétvégén is dolgoztak kollégáink. Egy hónap után visszatért a megszokott élet a történelmi főépület csarnokába és peronjaira: munkagépek helyett ismét a személyszállító vonatok vették birtokba a pályahálózatot, amelyek újra a Keletiig közlekednek, nem csupán az ideiglenes végállomásokig és átszállópontokig.

Ezzel véget ért a közel egy hónapos ideiglenes forgalmi rend az ország legforgalmasabb nagyállomása térségében, de utómunkák még folyamatosan lesznek egészen a decemberi menetrendváltásig. A sebességkorlátozások csak ekkor szűnnek meg teljeskörűen, és ettől kezdve közlekedhetnek majd a vonatok a forgalmi rend szerinti 40, 60, illetve 80 km/órás sebességgel is a főpályaudvar hálózatán.

A nagyszabású műszaki felújítás során váltókat, felsővezetékét, biztosítóberendezéseket javítottunk és síneket, talpfákat, illetve betonalkatokat cseréltünk. A cél az volt, hogy a Keletiben pontosabban, megbízhatóbban indíthassuk és fogadassuk a győri, a hatvani–miskolci, a pécsi és az újszászi–békéscsabai vonalon közlekedő vonatok.

A főpályaudvar lezárása idejére kialakított ideiglenes közlekedési rend hatékonyan működött, és jelentősebb fennakadások nélkül biztosította naponta az ingázást, ami természetesen nem történhetett volna meg utasaink együttműködése és megértése nélkül. Köszönjük mindannyiuknak a támogatást, munkatársainknak pedig a megfeszített és profi munkát, amelynek köszönhetően határidőre és a meghatározott költségkereten belül, mégis a tervezettnél több felújítást sikerült megvalósítanunk az elmúlt szűk egy hónap során.



Idén is megrendezték a forgalombiztonsági és szakmai vetélkedőt a HÉV-nél



A cinkotai járműtelep adott otthont a több évtizedes múlttal rendelkező, hagyományos forgalombiztonsági és szakmai vetélkedőnek, ahol a MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV munkatársai három kategóriában bizonyíthatták tudásukat. A versenyt ezúttal is izgalmas feladatok, szakmai kihívások és jó hangulat kísérte.

A vetélkedőben három kategóriában – forgalmi szolgálattevő, forgalmi járművezető és járműfenntartási járművezető – versenyeztek a kollégák. Az elődöntő megmérettetései során döntőbe juthatott 9-9 fő forgalmi szolgálattevő és forgalmi járművezető, valamint 6 fő járműfenntartási vezető. A vetélkedőt dr. Kormányos László vezérigazgató úr, a zsűri elnöke, Kazai Katalin vezérigazgató-helyettes asszony, valamint Géber Péter Pál oktatási igazgató úr nyitotta meg. A verseny ezúttal is az elméleti feladatlapok kitöltésével kezdődött, amiben a versenyzők a munkakörüknek megfelelő kérdéseket tartalmazó tesztlapot töltötték ki. Ezt követően elkezdődtek a gyakorlati feladatok, amelyekben a forgalmistáknak egy tolatási feladatot kellett elvégezniük MXA motorvonattal. A forgalmi járművezetőknek 6 perc alatt, egy hibaelhárítás után a szerelvény előtti pályakocsit kellett megmozdítaniuk úgy, hogy a pálya mellett lévő felfestett vonalak között álljon meg, lehetőleg a középső két vonal között. A járműfenntartási járművezetők feladata MXA motorvonat hibaelhárítása volt időre. A versenyzők további pontokat tudtak még szerezni izgalmas HÉV- és szakismereti kvízkérdésekkel. A forgalmi szolgál-

lattevő kategória első helyét Forgács-Incze Sándor (Ráckeve) szerezte meg, mögötte Leidl István (Csepel) és Rhédey Gábor (Gödöllő) végzett. A forgalmi járművezetők között Mezey Zoltán (Szentendre) bizonyult a legjobbnak, a képzeletbeli dobogó második fokára Szűcs Tamás (Szentendre), a harmadikra Fekete Antal (Csepel) állhatott fel. A járműfenntartási járművezetőkénél a végső sorrend: Skadra Sándor (Ráckeve), Szűcs Attila (Gödöllő), Somodi Csaba Sándor (Szentendre). Szakszervezeti felajánlás alapján különdíjban részesültek kategóriánként a legtöbb pontot szerző 4. helyezett versenyzők is. Az egyéni megmérettetések mellett a csomópontok is versengtek egymással, így az eredményhirdetésekor Ráckeve csomópont vehette át a legjobb szolgálatnak járó kupát. A MÁV Személyszállítási Zrt. menedzsmentje elkötelezett abban, hogy munkatársainkat a versenyben elért helyezésekért kiemelten jutalmazza, így a korábbi évekhez hasonlóan a résztvevők és a helyezést elért kollégák magas összegű díjazásban részesültek. Ezúton is gratulálunk minden résztvevőnek!

Szórád Zsófia

Állomásfelújítási programot indított a MÁV-csoport

Országos kiterjedésű állomásfelújítási programot indított a MÁV-csoport: 14 vármegyében több mint harminc helyszínen újulnak meg az utasforgalmi létesítmények. Ez a beruházás a MÁV által üzemeltetett hálózat jelentős részét érinti.

Az infrastruktúra fejlesztése és a járműbeszerzés mellett kiemelt figyelmet fordít a cégcsoport arra, hogy az utasok számára minden részlet figyelembe véve javítsa a szolgáltatási színvonalat. A komfortérzetet ugyanis alapvetően meghatározza, hogy honnan indulunk, illetve hová érkezünk. Az utaskomfort az állomásépületek felújítása révén is sokat javul. Erre a programra 15 milliárd forintot költ a MÁV-csoport, egyrészt saját költségvetéséből, illetve a Magyar Falu Program forrásaiból.

Ebből adódóan két alprogram szerint épülnek át az állomások. Egyrészt húsz helyszínen – Ács, Balmazújváros, Berettyóújfalú, Deme-cser, Esztergom-Kertváros, Felsőzsolca, Gárdony, Gyula, (az eredeti, történelmi épület újjászűletése a cél) Jászberény, Kőbánya alsó, Leányvár, Magyarbárhelyes, Martonvásár, Mátészalka, Nyíradony, Poroszló, Salgótarján, Szekszárd, Tokaj, Villány – a meglévő felvételi épületet újítja meg a vasúttársaság. A beruházások révén az utazóközönség újszerű épületeket vehet igénybe: megújul a létesítmények homlokzata és tetőszerkezete, a nyílászárók cseréje mellett a kivitelezők átépítik és korszerűsítik a mosdókat, az épületeket akadálymentesítik, a munkák befejeztével pedig klimatizált várótermek fogadják az utasokat. Az épületek környezete is rendezettebb lesz, egyúttal a mozgásukban korlátozott utasok is könnyebben tudnak közlekedni.

Másrészt a Magyar Falu Program részeként 13 megállóhelyen – Aranyosapáti, Bashalom, Győrasszonyfa, Kisvarsány, Nyírbogát, Ópályi, Pécsudvard, Püspökhatvan, Sárrétudvari, Szaltnak, Szerp, Tiszaalpár, Tiszajenő alsó – vadonatúj kis méretű, hűtött-fűtött váróhelyiséget tartalmazó, könnyűszerkezetes épület fogadhatja az utasokat. Ezen a vidéki állomásokon korábban vagy egyáltalán nem volt épület, vagy annak állapota oly mértékben leromlott, hogy a létesítményt el kellett bontani. A Magyar Falu Program keretében a vasúttársaság kétféle milliárd forintot fordít a kormányzati támogatást vehető igénybe vasútállomások fejlesztésére.

A MÁV-csoport alighogy meghirdette a programot, augusztusban négy állomáson el is kezdődtek a munkák. Esztergom-Kertvárosban, Leányváron, Balmazújvárosban és Poroszlón a kivitelezők már megkezdtek a felújítást. További húsz állomáson ősszel indul a kivitelezés,

a többi helyszín esetében a MÁV már szerződést kötött a tervezővel, így ez a munka is elindult.

Esztergom-Kertváros állomáson az utasforgalmi terek komplex megújítását végzik el, új, tágas, modern és klimatizált várótermet alakítanak ki, a mosdóhelyiséget és az épület környezetét is akadálymentesítik. Megújul a felvételi épületek külső homlokzata, az épület környezetét pedig új, minőségi burkolatokkal látják el a kivitelezők. Leányváron felújítják és akadálymentesítik az állomásépületet, a beruházás magában foglalja az utasforgalmi terek, az utasváró és a mosdóblokk teljes körű megújítását is. Rendezik az épület környezetét, és összehangolják a korábbi fejlesztések területeivel, valamint egy, az épület szélén lévő utasváró felé vezető, illetve utasforgalmat segítő terelőutat is kialakítanak.

Balmazújvárosban az épülettömb kívülről részlegesen újul meg. Akadálymentes rámpa épül a nyári váró irányából a jelenleg nem használt bejáratához, a középső épülettömböt pedig lebontják. A meglévő könnyűszerkezetes falak és nyílászárók bontását követően a bérlemény jelenlegi területével bővül a nyári váró. A délnyugati épülettömbön csak külső, karbantartási jellegű felújítást végeznek a kivitelezők a homlokzatok és a homlokzati nyílászárók festésével-mázolásával. Átéptül a váróterem, emellett új WC lesz kialakítva az eddigi pénztár helyén, megújulnak az állomáshoz vezető aluljárók is.

A munkálatok a Debrecen és Füzesabony között vezető 108-as vasútvonalon, a Tisza-tó partján található Poroszló állomásán is elkezdődtek. A felújítás során a nyílászárók cseréjével és a vakolat felújításával megújul a felvételi épület homlokzata, továbbá a kivitelezők teljesen korszerűsítik a várótermet, ahol új burkolat és légkondicionáló berendezés is épül. Az utasok kényelmét és az akadálymentes közlekedést rámpa és új járdaburkolat segíti majd elő, emellett kerékpárpont létesül tárolókkal és kültéri bútorokkal. A környezet rendezése részeként kukatároló, csapadékvíz-elvezetés és szikkasztó épül, valamint tervbe van véve a szolgálati helyiségek belső felújítása is. A projektben egy akadálymentes parkoló kialakítása is megvalósulhat. Itt a tervek szerint jövő év március végén egy teljesen megújult állomást vehetnek igénybe az utasok.

Putsay Gábor



November 8-án újra Utasellátó Nap a Keletiben!

Európai szintű vasúti vendéglátás több mint 120 vonatban: ez az Utasellátó, ami 77 éve vállalatunk része és a magyar vasút talán legnépszerűbb szolgáltatása.



A november 8-ai, már-már hagyományosnak mondható Utasellátó Napon minden vendéglátásra alkalmas kocsitípusból kiállítunk egyet a Keleti pályaudvar 6. vágányán, ahol a lelkes látogatók nemcsak megtekinthetik, de ki is próbálhatják az étkező- és bisztrókocsik kínálatát. Az esemény ezzel persze nem ér véget: profi vezetők segítségével ingyenes – de regisztrációhoz kötött – városi sétákat szervezünk, melyek során különleges, soha nem hallott történeteket ismerhet meg mindenki a pályaudvar elmúlt 141 évéből. A Keletiben tett túrát egy exkluzív látogatás zárja a homlokzat tetején: vendégeink 43 méter magasból tekinthetnek végig a történelmi Budapestre.

A 6. vágány melletti rendezvényen arcfestés, kézműves-foglalkozások és előkarácsonyi hangulat várja a kisgyermekes családokat, különleges kínálat az ingyenceteket és impozáns járműflotta a vasútrajongókat. Részletes programterv a magazin.mavcsoport.hu és a mavcsoport.hu oldalon érhető el.



Tabuk nélkül – a női egészségről



A női test egy csoda: misztikus és varázslatos, törekeny és ellenálló, állandóan változó, mégis egy harmonikus egész – az új élet bölcsője. Figyelnünk és vigyázni kell rá, hogy a testi-lelki egyensúly fennmaradjon, hiszen az mind a magánéletünkre, mind a munkánkra kihat. A női egészség megőrzésének fontosságáról dr. Ambrus Zoltánnal, a Vasútegészségügyi Kft. budapesti rendelőintézetének szülész-nőgyógyászával beszélgettünk.

Most biztosan sok férfi azonnal továbblapoz, hiszen ez a téma nem érinti őket, pedig fontos lenne, hogy megismerjék az okokat és a miérteket, illetve ha kell, felismerjenek bizonyos tüneteket.

Így van, de tapasztalatból mondhatom, hogy szerencsére vannak jól tájékozott férfiak is. Sok páciensünknel előfordul ugyanis, hogy csak azért keresnek fel minket, mert már nem tudtak ellenállni a férjük vagy a párjuk hosszas unszolásának.

Az intim betegségek még mindig ennyire kényes témák?

Leginkább magamból tudok kiindulni, az ember szeret halogatni. Ha nem fáj, nem okoz kellemetlenséget, akkor minek elmenni, várakozni a vizsgálatra. Ha pedig jelentkezik valamilyen tünet, rá lehet keresni a neten.

Az internet megbízható diagnózist ad?

Jellemzően nem, hiszen bárki beírhat bármilyen ostobaságot. Ennek egy előnye van, ijesztőbb esetekben ez végül betereli a pácienseket az orvoshoz. Vannak azért megbízható oldalak is, pl. a Royal College, az angliai nőgyógyásztársaság honlapja, vagy néhány híres kórház, mint a New York-i Mount Sinai Hospital oldala, ahol nagyon komoly magyarázatokat, segítségket adnak.

A legpraktikusabb mégis az lenne, ha mindenki rendszeresen eljárna az ingyenes szűrővizsgálatokra, hiszen könnyebb egy betegséget megelőzni vagy nagyon korai stádiumban észrevenni és úgy gyógyítani, mint később, akut esetben. A nőgyógyászatban belül mely betegségeket lehet könnyen felismerni és jó eséllyel gyógyítani?

Ma a nőgyógyászat területén a két leginkább ilyen terület a méhnyakrák és az emlőrák. A szűrővizsgálatok mai fejlettségi szintjén ott tartunk, hogy senkinek sem kellene meghalnia ilyen betegségekben.

Ezek a tumoros megbetegedések jól szűrhetők, és a terápiás lehetőségek is nagyon jók, tehát ha találunk valamit, azt hatékonyan lehet gyógyítani.

Milyen gyakran érdemes ezeket a vizsgálatokat elvégezni?

A méhnyakrák globális betegség, amelynek fő okozója a HPV-vírus. Magyarországon a kialakult szokás alapján évenkénti szűrést javasolunk, de egyéntől függően azt mondanám, hogy 1–3 év között mindegyik ajánlott a szűrővizsgálat, hiszen a hazai hivatalos javaslat a 3 évenkénti méhnyakszűrés.

A HPV-vírus ellen ma már létezik oltás, a 7. osztályos tanulók ezt ingyenesen igényelhetik. Mennyire hatékony ez az oltás, és később, felnőttkorban érdemes lehet-e beadatni?

Ez a vírus több millió éve velünk él, tehát már az immunrendszerünk is jól ismeri, sajnos azonban mégsem tudja mindenkinek a szervezete legyőzni, és ez rákos elváltozáshoz vezethet. Most már több mint 20 éve elérhető az oltás, és nagyon jó, látványos eredményei vannak. Ráadásul iskoláskorban nemcsak a lányoknak, hanem a fiúknak is érdemes lehet beadatni. Ezzel nemcsak az egyénet tudjuk megvédeni, hanem széles körű áttoltottsággal a nyájimmunitás kialakulása miatt egy nagyobb közösséget is.

A leggyakoribb rákos megbetegedés a nők körében az emlőrák, ami szűrővizsgálattal nagyon korán felismerhető. Akkor miért ilyen magas ez a szám?

Sajnos még mindig nagyon sokakat kell meggyőzni a szűrővizsgálatok elvégzéséről. Mi minden esetben hangsúlyozzuk az önvizsgálatot, emellett azonban nagyon fontos a mammográfia, hiszen az a tapinthatatlan, kis méretű elváltozásokat is ki tudja mutatni. Ez egy egyszerű, néhány perces röntgenvizsgálat, 45 éves kor felett mindenkinek ajánlott.

Az interjú a magazin.mavcsoport.hu oldalon az Egészség Program menüpontban folytatódik.

Csohány Domitilla

50 év a vasút szolgálatában – Szervusz, Laci bácsi!

Nem akármilyen emberhez, vasutas kollégához mentem riportra a püspökladányi vasúti csomópontra Molnár Dani kollégámmal, aki a fotókat készítette. Már útközben filozofáltunk Danival, vajon hogyan lehet eltölteni kerek 50 évet a vasútnál. Vajon milyen ember lehet az, aki öt évtizedet lehúz egyfolytában a vasúti szolgálatban? S ami még jobban izgatott bennünket, hogyan viselte, nem fásult-e bele ebbe a hosszú munkaviszonyba emberünk. Előljáróban csak annyit: Földesi László forgalomirányító mindenre rácsáfol, ma is életvidám, jó egészségnek örvend, a vasút iránti tisztelete, lojalitása töretlen.

Püspökladány vasútállomás forgalmas vasúti csomópont a Budapest–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony vonalon. Elágazó állomás is, innen indulnak Biharkeresztes felé a belföldi és a nemzetközi vonatok. A Szeghalom felé utazóknak is itt kell átszállniuk. 1700 fős napi utasforgalom, 142 személyszállító vonat, ebből 85 átmenő, 28 induló és 29 érkező. Körülbelül 20 tehervonat és 22 egyéb vonat (mozdony és szerelvény) fordul itt meg 24 óra alatt – tudtam meg Gyarmatiné Nemes Beáta állomásfőnök asszonytól.

Megérkezésünkkor még csendes volt az állomás, de a körülötte lévő parkolóhelyek rendre megteltek, a kerékpártárolóknál rengeteg bringa árulkodott arról, hogy itt bizony sokan utaznak vonattal. Diákok és munkába igyekvők szállják meg a reggeli debreceni vo-

natokat, délután pedig akár a méhraj érkeznek vonattal a hazatérők. A délutáni csúcsforgalomra még várni kell. Néhány utas azért így is akad a peronokon vagy a hatalmas lombos gesztenyefák alatti padokon. Szeretem a gesztenyefás állomásokat. Régi korokat idéznek fel, amikor még jelentős esemény, ritka élmény volt az utazás. Ezek a vasúti gesztenyefák – már amelyek megmaradtak – nagy idők tanúi is lehettek. Elgondolom, mennyien pihentek meg a lombjaik alatt, s nemcsak az utasok, hanem a kísérőik is. Átmegy az állomás előtti téren egy álmos macska, a hamburgerezőből veszi az irányt a vágányok felé. Majd eltűnik az egyik peronon. Megvan a bejáratott helye, talán ő egy vasutas macska. Máshol vasutas kutyákat látni, ragaszkodnak ők is a vasúthoz.

Mint ahogy ragaszkodott a vasút világához Földesi László, a távkezelt állomások forgalomirányítója a MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen–Miskolc Területi Forgalmi Osztályhoz tartozó püspökladányi állomásfőnökségen. Augusztus 14-én 50 éves MÁV-munkaviszonnal rendelkezett. Ez a tény, évforduló magáért beszél.

Földesi Lászlót tények elé állította az édesapja 1975 nyarán, miután elvégezte a középiskolát – emlékszik vissza. – Na, fiam, most már el kell menned dolgozni – mondta apám. Így aztán munka után néztem, de nem akartam a szakmában elhelyezkedni, mezőgazdasági gépszerelő képzést szereztem. Körbenéztem a vasútnál, sétáltam az állomáson. Éppen arra járt Bene Lajos állomásfőnök, aki a szárnya alá vett. Forgalmi gyakornoknak vettem fel, hosszas tanulási időszak következett. A tanulás nemcsak elméletben történt, hanem gyakorlatban is: voltam kocsifelíró, vonatátvevő, váltókezelő. Aztán csak elsajátítottam a forgalmi munkákat. Megcsináltam a nagyforgalmi vizsgát, majd az önállóító forgalmi vizsgát is. Kiváló oktatók voltak itt helyben. Tőlük és a helyi forgalmi emberektől lehetett ellesni a szakmát. Ámde vizsgáznom kellett személypénztárból, árupénztárból is. Így az összes szakvizsgát megszereztem, ami a vasúton lényeges volt. Hét év után lettem rendelkező forgalmi szolgálattevő, az első önálló szolgálatom 1982 júliusában volt.

Földesi László elmondta, hogy azóta is a forgalmi pályán mozog. Nagyon komoly, mérnök kollégái vannak, sok a fiatal. A megbecsülés a munkatársak között kölcsönös. A technika korszerűbb, ma már nem kell annyi ember ide, amennyi régen volt. Amikor kezdte a pályát, egy eligazításkor 20 fő volt jelen. Három tolatómozdony állt rendelkezésükre, mindegyiket ellátták munkával. Ezer kocsi is megmozgott annak idején. 12 órából 12 órát végigdolgoztak, nem volt megállás, szünet. A rendelkező beosztásra nagyon készültek, előtte belopódtak a forgalmi irodába, ellesték a szakmát, a fortélyokat. Mert az van itt bőven. Nem csak a vasúti utasításokból lehetett megtanulni a szakmát. Sőt, a gyakorlatban volt az igazi tudás. Szerették, vágytak arra a fontos beosztásra. Rangot jelentett egy állomáson rendelkező forgalmi szolgálattevőnek lenni. Az öreg rókák nem féltették a tudásukat, átadták nekünk. Ez még most is így van a vasútnál.

László végigjárta a vasúton azt a bizonyos ranglétrát. Megfogta a munkát mindenkor, azt a beosztást látta el, ahová osztották. Vele beszélgetve egyre jobban azt éreztem, hogy egy jó értelemben vett megszállott, a vasút megszállottja. Ahogy a Moldova-könyvben is szerepel. Szereti a feszített munkatempót, azt a ritmust, amiben még jelenleg is dolgozik. Aztán az a bizonyos mozdonyfűst őt is megcsapta, de rendesen. Kitartó ember a munkában, de otthon a családban is. Sárrétudvariban élnek. Felesége mindig kitartóan támogatja, neki is köszönheti ezt az ötven évet. Mindig érezte a gondoskodást, azt a biztos családi háttérrel, ami szükséges volt ahhoz, hogy minden szolgálatba kipihenten, felkészülve érkezzen. Két fia és egy lánya van, büszke rájuk, bár nem a vasútnál helyezkedtek el. Diplomás fiatalok, megtalálták más területen a számításait.

A vasútnál állandóan tanulni kell, akár a jó papnak, aki mindig tanul. Másikfelől elvész az ember, visszafejlődik. Én követtem a technikát, elsajátítottam a különféle technológiákat. Egyidőben – négy évig – vezénylő is voltam, a Tisztképző elvégzése után, 2000-től 122 embert kellett szolgálatba vezényelnem nagy felelősséggel. Figyelembe kellett venni A Munka Törvénykönyvét, a Kollektív Szerződést, a helyi utasításokat. Ámde a legfontosabb az emberség.

Mindenkinek volt, van kérése, ezt igyekeztem teljesíteni. Vágytam vissza a forgalomhoz, közvetlenül a sínek mellé a vonatforgalmat irányítani. Ez az életem. A Tisztképző után vittek volna az Igazgatóságba is, nem mentem. Mert itt szeretek lenni vonatközelben.

Szervusz, Laci bácsi! Így köszönnek neki a peronon a fiatal kollégák. Ezt már a fotózásnál tapasztaljuk. Földesi László örül ennek a köszöntésnek, mert közvetlenséget, ugyanakkor tiszteletet is érez eme üdvözlés hallatán. Mindegyikük dolgozott a keze alatt, sok ismeretet átadott, de nem szégyelli: ő is tanult, tanul a fiataloktól. Komoly embereknek tartja őket, akikre számíthat a vasút. Úgy tűnik, Földesi László év végén át tudja adni a stafétabotot, lesz kinek. Arról pedig, hogy hiányozni fog-e a vasút, az aktív pörgős szolgálat, ezt mondta: – A vasút világa, a vonatok zaja, a kedves kollégák közötti beszélgetések nagyon fognak hiányozni. December 12-én tervezem az utolsó szolgálatot. 68 éves vagyok, most szépen lezárul egy hosszú korszak az életemben.

Földesi László püspökladányi forgalomirányító igazi vasutas, forgalmi ember. Életpályája hűség és kitartás a forgalmászszakmához, a vasúthoz, a vasutasok nagy családjához. Utolsó mohikán ő abban a korosztályban, akik egész életük során a vasútnak áldozták tudásukat, önmagukat. 50 évnyi szolgálata példa lehet mások számára is. Mert a hűség, a lojalitás és a kitartás mind olyan erények, melyekkel az ember elboldogulhat és tiszteletet érdemel.

Kavalecz Imre





Pécsi autóbuszos művezető kollégánk magas szintű állami elismerésben részesült

Az augusztus 20-i nemzeti ünnepünk alkalmából Prezsnyák János, a MÁV Személyszállítási Zrt. pécsi járműfenntartási telephelyének művezetője Magyarország köztársasági elnöke által adományozott, magas állami kitüntetésben részesült. Kollégánk a pécsi közösségi közlekedés autóbuszparkjának javítása és karbantartása érdekében több mint öt évtizeden át odaadással végzett munkájáért a Magyar Ezüst Érdemkereszt polgári tagozatát vehette át Lázár János építési és közlekedési minisztertől. Jánost 50 éves pályafutásának emlékezetes állomásairól kérdeztük.

Feladataidat a vezetőid véleménye szerint is töretlen kitartással, motiváltsággal, az évek folyamán megszerzett rengeteg tapasztalattal végzed, több alkalommal részesültél különböző elismerésekben, 2024 decembere óta pedig nyugdíjasként dolgozol. Hogyan kerültél a Volánbuszhoz 50 évvel ezelőtt, és hogyan alakult a pályád az eltelt évtizedek alatt?

Autószerelő-tanulóként kerültem a társaság jogelődjéhez, a Volán 12-es vállalatához 1975-ben. Máig emlékszem: 500 forintos ösztöndíjat kaptunk, ami akkoriban komoly összegnek számított. Tanulóéveim 1979-ig tartottak, majd az akkor nemrég átadott diagnosztikára kerültem. Az állományt Ikarus 66-os farmotoros buszok, 180-asok, a

200-as sorozat különböző típusai és Skodák alkották Pécs környékén is. Mint minden kezdő szakember, én is végigjártam az „oktatókört” gyakorlott szerelők mellett, majd diagnosztikusi pozíciót kaptam. Feladatom volt a javítás előtti és utáni átvizsgálás, az egyes és kettes szemlék végrehajtása. Diagnosztikusként az illetékes csoportvezető helyetteseként vezető szerelő, később csoportvezető, majd 2009-től művezető lettem, és azóta is ebben a beosztásban igyekszem a lehető legjobban hasznosítani a tapasztalataimat, amelyek – talán szerénytelenség nélkül mondhatom – ilyen hosszú idő után bőven rendelkezésemre állnak. A sorozatos vállalati átalakítások alapvetően nem befolyásolták a feladatainkat, hiszen a buszoknak mindig menniük kell, inkább csak az adminisztráció változott. Jelenleg 14 fő, az autószerelők és a lakatosok tartoznak hozzám

Mi motivált arra, hogy évtizedeken át hűséges maradj a vállalatodhoz? Volt olyan pillanat, amikor elgondolkodtál a pályamódosításon, vagy mindig biztos voltál abban, hogy ez a te utad?

A diagnosztikában óriási változást hoztak a számítógépek. Ma már jóformán csak így lehet megtalálni a hibát a modern gépjárműveken. Sokat kellett tanulnom hozzá, de érdekelték ezek a változások, nem okoztak problémát.

És maga a járműjavítás is könnyebb lett ezáltal?

Nem igazán, hiszen sokkal bonyolultabbá váltak a gépek az elektronika fejlődésével. A diagnosztikát sem úgy kell elképzelni, hogy a számítógép egyértelműen megmondja, hogy mi a baj, hanem számos lehetőséget felvet. A hibajelenség ismeretében a szakember tapasztalata is kell ahhoz, hogy megtaláljuk a valódi okot.

Mi okozza a legnagyobb nehézséget a munkádban?

Talán az anyagellátás folyamata, hiszen nincs akkora raktárkészlet, hogy mindig minden rendelkezésre álljon, és sokszor várni kell az alkatrészeire. Emellett a képzett jelentkezők hiánya is nagy probléma. Találkoztam a jelentkezők, sőt a felvett kollégák között is a szakácstól a matrózsig számtalan foglalkozással. Az autószerelői képzettségük is megvan, csak épp nem dolgoztak a szakmájukban. Ilyenkor tapasztalt szakemberrel párosítom össze az új kollégát, és ha érdekli a feladat, és sikerélménye is van, az jelenti a legjobb motivációt. Van, aki beválik, és van, aki nem. A fiatalabb generációt a legnehezebb megszólítani és megtartani. Ma már kevesebb lehetőségük van a szakmai gyakorlatra a tanulmányaik során, itt, nálunk tanulják meg a fogásokat – már akiket valóban érdekel. Aki már otthon, a szüleivel is szerelt, érdeklődött a szakma iránt, az itt is beválik.

Mit jelent számodra ez a magas szintű állami kitüntetés?

Először nagyon meglepődtem, de aztán elöntött a büszkeség. Az ünnepségen megilletődtem, hiszen magas beosztású kitüntetettek közé kerültem, ez nagy megtiszteltetés.

Úgy érzed, hogy ez inkább személyes elismerés vagy az egész telephely és közösség munkájának az értékelése is?

Természetesen sok embernek vagyok hálás, akik közvetve vagy közvetlenül segítettek a pályámat. A tanárait, kollégáim, vezetőim, családtagjaim mind hozzájárultak a több mint 50 éves teljesítményhez.

Hogyan fogadta a családot a hírt?

Nagyon büszkék rám! A házasságomból három lányom született, de a feleségem sajnos már elhunyt. Az élettársam 10 éve talált rám a Facebookon – egyidőben naponta írtam egy-egy vidám versikét, amelyek ma is elérhetők az oldalamon, ez tetszett meg neki először –, neki is vannak gyermekei, így igazi mozaikcsalád vagyunk. Már három dédunokám is van.



Milyen tanácsot adnál a fiatal szakembereknek, akik most lépnek erre a pályára?

Figyeljenek az idősebbek tanácsaira, hiszen a tapasztalat ebben a szakmában kincset ér. És minden lehetséges forrás segítségével fejlesszék magukat! A mai generációknak nem kell bemutatni az internet lehetőségeit, és már itt a mesterséges intelligencia is – a határ a csillagos ég.

Tavaly óta nyugdíj mellett dolgozol. Meddig tervezed?

Ha továbbra is megújítják a szerződésemet, akkor addig, ameddig az egészségem engedi. És amíg csak szükség van rám. Nem szeretnék tétlenül üldögélni otthon!

Reméljük, tapasztalt szakember kollégánk még sokáig, jó egészséggel segíti munkájával és tanácsaival társaságunkat és ifjabb munkatársait. Szeretettel gratulálunk a magas szintű kitüntetéshez!

Ujj Zsuzsanna



VARRÓGÉP, KANÁL ÉS KASZAÉL

A szomszédok még tűrik – bár leginkább flexszel dolgozik, a családja támogatja, noha nehezen férnek el az alkotásoktól, ő maga pedig szakadatlan kitartással formál annak ellenére, hogy perfekcionista, így az alkotásait hajlamos a végtelenségig tökéletesíteni. Wildhoffer Zsoltról, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. felügyeleti pályamesteréről van szó, aki fémszobrászként számtalan elhasznált, kidobásra ítélt hulladékból alkotja meg a valóság látványos és elvont interpretációját. Szobraiban fellelhető gyermekkori rollerének a kereke, a szomszéd varrógépe, evőeszközök, vasúti csavarok, konzervnyitó, sínrögzítő kengyel, kaszaél, de kazánalkatrész is. Interjúnkban a nem mindennapi alkotások létrejöttének háttéréről faggattuk kollégánkat.

A gyermekkori vadgesztenyefigura-építő tevékenység jutott először eszembe a szobraidról, hiszen a termés és némi hurkapálca felhasználásával hamar létrejött egy-egy zsiráf vagy emberalak, itt azonban összetettebb folyamatról van szó. Fémmegmunkálás, hegesztés, forrasztás. Milyen tudás kell mindehhez?

Alapvetően lakatos és elektrotechnikus vagyok, a szoborkészítésnél persze leginkább az elsőnek veszem hasznát. A hegesztésre, fémmegmunkálásra való képességem megvolt, a különbség csak annyi, hogy régebben – a szakmámból adódóan – ajtókeretet, ablakrácsot és ezekhez hasonló funkcionális eszközöket készítettem a szabadidőmben, és nem végeztem semmilyen alkotótevékenységet. Az előző munkahelyemen szélérőművek karbantartásával foglalkoztam, innen kerültem a vasútra – négy éve dolgozom felügyeleti pályamesterként a MÁV-csoportnál.



A technikai tudáson túl az arányok helyes érzékelése is fontos. A szobraidat elnézve ezen a téren sem ütközlök problémába. Művészet ez?

Úgy gondolom, hogy művész az, aki el tudja magában képzelni az alkotást, amit aztán meg is valósít. Az én szobraim nagy része nem saját ötletből születik – az internetről gyűjtök inspirációt –, így semmiképp sem nevezném művészetnek. A helyes arányok pedig kevésbé az anatómiának, mintsem a mateknak köszönhetők: mindent matematikai aggyal látok. A szobroknál ez úgy történik, hogy valahonnan elindul a folyamat, tehát van egy fix alkatrész, aminek megvan a kompozícióban szánt szerepe, hozzá igazítom az elképzelést és az arányokat. Olyan viszont már előfordult, hogy előkerült a gyerek Búvár Zsebkönyve, mialatt a pelikán csőrét formáltam.

Melyik volt az első műved? Egyáltalán mi indított arra, hogy fémszobrászatba kezdj?

Az első egy párt ábrázolt, pontosabban egy leánykérést, és evőeszközökből készült. Gyűrű is van a kompozícióban, azt egy vakondtúrásban találtam. Itt fontos elmondanom, hogy a szobraim 98%-a fém- és fahulladékból készül, csak a legvégső esetben vásárolok hozzájuk alkatrészeket. Visszakanyarodva az eredeti témához: három éve kirándulni voltunk a cseszneki várnál, ott pillantottam meg a példaképem, Rónaszéki Zoltán alkotásait. Ő már hivatásos fémszobrász, tőle jött az inspiráció, hogy ezzel kezdjek foglalkozni. Kint volt a Facebook-oldalának a neve, onnan nőtte ki magát az egész.

Készült már vasúti hulladékból szobrod? Esetleg van olyan, amely csak abból készült?

Igen, abszolút. Rengeteg fémhulladék van a sínek mellett, ami nem vasúti, hanem például a vonatról esik le. Minden helyszínbemjárás után megfogadom, hogy legközelebb viszek egy táskát – végül persze so-sincs nálam –, mert mindig lehajolok valamiért. Ha az a valami nagy, akkor egy szelvénykő vagy egy felsővezeték-tartó oszlop közelében lerakom, és később visszamegyek érte. Az asztalon látható kaméleon például a szőnyi megállóhely életvédelmi kapujának egy alkatrészéből alakult át: cserélnem kellett a lánckereket, ez lett a talapzat. Maga az állat pedig egy veszélyesáru-szállító szerelvényről leesett tábla.



„Vasúti” kaméleon fémágon csimpaszkodik

Van abban valami megindító, hogy szemétre, az életciklusuk végén járó tárgyakra csapsz le, és adsz nekik új életet. Ilyen megközelítésből el szoktál gondolkodni a tevékenységed értelmén?

Azt hiszem nem. Ha ez így lenne, akkor inkább az állagmegóvás lenne a célom, és nem tudnék a darabokra úgy tekinteni, mint egyszerű alkatrészekre. Az viszont érdekes, hogy mindenképpen új, más funkciója lesz az adott eszköznek, egy Singer varrógép mondjuk könnyen válhat repülővé a kezem alatt.

Az alkotó örül, ha látják a munkáját, te hol tudtad eddig bemutatni a szobrokat?

Valójában csak a Facebook-oldalamon. Ugyan felmerül néha-néha, hogy valahova ki lehetne tenni a szobrokat, de ezek a tervek általában elsikkadnak. Van persze jó tapasztalatom is, például falunapon többször voltunk kiállítani a kisfiammal, illetve nagy büszkeség, hogy az RTL Klub reggeli műsorába Szőnyi Feri barátom – aki most jött meg Kanadából 12 500 km lebiciklizése után – bevitte a neki készített szobromat.

Amikor éppen nincsenek „sehol” az alkotások, hol tartod a súlyos mennyiségű vasat? Mekkora helyet kellett kiszakítanod a házból ahhoz, hogy kényelmes méretű műhelyed legyen?

Az elkészült dolgaim bent vannak a lakásban – gyakorlatilag mindenhol –, a kilencéves kisfiam már sokszor el is mondta, hogy „minek csinálod újat, mert már nincs hova rakni”. Van még egy kis műhelyem, azt is saját magam építettem fel, ott tárolom a begyűjtött alkatrészeket és a régi satumát, amit még a gyerekkoromból „hoztam” magammal.

Zoltán repertoárjában egészen nagy alkotások is megtalálhatók. Ha egyszer kapnál egy megbízatást – mondjuk a MÁV-tól –, hogy készíts egy hatalmas, fémhulladékból készült mozdony-szobrot, elvállalnád? Létre tudnád hozni?

Nem gondolkoztam még ekkorában, de mindenben benne van a vágy, hogy maradandót alkosson. A megvalósítással nem lenne gond, inkább a pontos elképzelés riaszthatna vissza.

Végül jöjjön néhány leg!

Melyik figurát volt a legnehezebb megalkotnod?

A lámpáshal volt a legnehezebb, itt fémet és fát is használtam, illetve elektronikát is beleépítettem.

Melyik igényelte a legfinomabb kézimunkát?

Talán a mozdony, abban van a legtöbb alkatrész.

Melyik volt a legnagyobb?

Nem szempont a méret, a legnagyobbakat is itt láthatod az asztalon.

Az alkotásokról készültfényképek a magazin.mavcsoport.hu oldalon a Munkatársunk menüpontban tekinthetők meg

Benke Máté



Helyszínelőink akcióban, vasúton és közúton is



A balesetek sajnos a MÁV-csoport mindennapjainak részét képezik, kötött pályán és közúton egyaránt. Helyszínelőinket, forgalmi zavarelhárítóinkat, üzembiztonsági koordinátorainkat nap mint nap ellátják feladatokkal a kisebb-nagyobb ütközések, és a személyi sérülések sem számítanak ritkaságnak. Buszos és vasúti helyszínelő kollégáinkkal beszélgettünk arról, hogy ők hogyan élik meg ezeket a baleseteket.

Közút: óriási a buszvezetők felelőssége, figyelmük egy másodpercre sem lankadhat

Idén júliusban súlyos baleset érte az egyik menetrend szerinti Volán-járatunkat: Sárkeresztes és Székesfehérvár között egy szemből érkező személygépkocsi áttért a busz sávjába, és frontálisan nekiütközött. A gépkocsi vezetője a helyszínen elhunyt, mintegy 10 utas megsérült, autóbusz-vezetőnk pedig különösen súlyos sérüléseket szenvedett. A helyszínelési feladatokat **Bátor Attila**, a Fejér vármegyei forgalmi üzem forgalomfelügyeleti és zavarelhárítási munkatársa végezte. Attila megrendülten mesélt a történetekről és a munkája során szerzett tapasztalatairól.

Mi fogadott a baleset helyszínén, és milyen feladatokat kellett ellátnod?

Mindkét jármű súlyosan roncsolódott. A sérültek közül már csak az autóbusz-vezető volt a helyszínen, a mentőben, de nem volt olyan állapotban, hogy kommunikáljak vele. Felvettem a kapcsolatot a helyszínelő rendőrökkel, akik felvázolták a történeteket. Közösén elkezdttük beazonosítani a baleset pontos helyét, felmértük, hogyan

játszódhatott le az ütközés pillanata, és feltérképeztük, dokumentáltuk a teljes helyszínt fényképekkel. A rendőrségtől is kikérjük a baleseti jelentéseket, de mindig jó, ha saját képeink is vannak. Ezután átnéztem az autóbust, és tájékoztattam a hatóság képviselőit a rongálódás mértékéről. Az autóbusz szétszóródott alkatrészei között, a jármű alatt találtuk meg a tachográfot, a jármű „fekete dobozát”, aminek segítségével a rendőrök meghatározzák, mekkora volt a sebessége az ütközés pillanatában. Ezután összegyűjtöttem, szelektáltam a fennmaradt csomagokat is, hogy ha jelentkeznek az utasok, a hozzátartozók, át tudjuk adni nekik.

A helyszínelés dokumentálásával véget érnek a feladataid egy-egy eset kapcsán?

A részletes, precíz dokumentáció nagyon fontos, hiszen a baleset-biztosítással foglalkozó kollégáink is ebből dolgoznak tovább. Emellett rendszeresen elemezzük a baleseteket, és felhasználjuk az oktatások során. Korábban a feladatköröm részét képezte az autóbusz-vezetők oktatása is, amióta pedig az Oktatási Centrum beolvadt a BGOK-ba, velük is megosztjuk a tapasztalatainkat, ők pedig igény szerint beépítik az oktatási tematikába.

Milyen technikai segédeszközök segítenek a munkavégzésben?

A mi szakmánknak is megvannak a maga eszközei: a fényképezőgép mellett többek között mérőkocsit, magasságmérő rudat használunk, de a terelőkúpok is nagyon hasznosak, hiszen sokszor szó szerint az életünket védik: a helyszínelés során gyakran folyamatos forgalomban dolgozunk, és bizony volt már, hogy gyakorlatilag fejest ugrottunk az árokba, elkerülendő, hogy elgázoljanak.

Hogy látod, mik a buszbalesetek leggyakoribb okai?

A közlekedési morál sajnos bőven hagy kívánnivalót maga után. Rendszeres például, hogy az autósok bevágnak a busz elé. Az utazási szokások terén is elkél az edukáció: az utasok sem mindig vigyáznak, nem kapaszkodnak, és hirtelen fékezésnél dominóként dőlnek el, ez sajnos mindennapos. Bár autóbusz-vezetőink kivétel nélkül tapasztalt, rátermett szakemberek, olyan is előfordul, hogy az ő hibájuk miatt következik be egy baleset: leginkább a követési távolság be nem tartása vagy kanyarodáskor a busz végének „sodrása” jelent rizikó-faktort. A munkájuk szüntelen, megfeszített figyelmet igényel, hiszen akár 100 utas élete, testi épsége is múlhat rajtuk – a sajátjukról nem is beszélve.

Vasút: sokan elfelejtik, hogy mindig a vonat az erősebb!

Egy vasúti balesetvizsgáló munkája egyszerre izgalmas, felelősségteljes és emberileg megterhelő. Rendszeresen érkeznek a híradások a vasúti átjáróban történt ütközésről, gázolásokról, de a helyszínelői feladatokat szintén megkövetelő műszaki vagy emberi hiba okozta baleset is előfordul. **Fucskó Ádám**, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. Vasútbiztonsági Igazgatóságának budapesti üzembiztonsági koordinátora ezekről mesélt.

Hogyan, mikor kerültél a vasúthoz, és mi vezetett oda, hogy azon belül is a baleseti helyszínelés mellett döntöttél?

Gyermekvasutas voltam 1998 és 2002 között, már ekkor „megcsapott a mozdony füstje”, majd műszaki szakközépiskolában és technikumban is gépész szakirányú végzettséget szereztem. Ezután elvégeztem Győrben a közlekedésmérnöki szakot, ahol végül mesterdiplomát is kaptam. Közben 2010-ben sikerült a MÁV-nál elhelyezkednem, Dabason és Albertfalván kezdtem váltókezelőként. A 30-as vonal átépítésekor járműszerelő lettem Istvántelken, öt évig Desiro motorvonatokkal foglalkoztam. Innen a Keleti pályaudvarra kerültem az esztergami helyre, majd CAF-reszortosnak: az éppen felújított CAF-kocsik vizsgálatának beosztását, tervezését, futásbiztonsági méréseit végeztem. A közlekedésmérnöki mesterképzéssel párhu-

zamosan az egyetemen a felsőfokú balesetvizsgáló tanfolyamot is elvégeztem, majd a tisztképzőt is, és a pályafutásomnak köszönhetően széles körű műszaki és forgalmi ismeretekkel, kellő tapasztalattal rendelkeztem. Így egy üresedés miatt 2017-ben végül átköröztem balesetvizsgálónak, majd 2025-ben felkérték üzembiztonsági koordinátornak, amit elvállaltam.

Hány balesetnél helyszínelnél már?

2018 májusa óta közel 350 készenlétet adtam, és szinte minden napra jut legalább egy baleset, így körülbelül 300-szor helyszíneltem. Szerencsére ez nem mindig jelent sérülést, gázolást, hiszen egy felsővezeték-szakadás, áramszedőtörés vagy kábelvágás is igényel helyszínelői közreműködést és vizsgálatot. Az ok lehet műszaki hiba vagy személyi mulasztás. Amikor gépjárművel ütközünk, akkor pedig többnyire egyértelmű, hogy nem a vasút a hibás.

Melyek voltak a legmeggrázóbb, legsúlyosabb eseteid?

Pályafutásom alatt elég sok közfeltűnést keltő balesetet helyszíneltem. Mindegyik esemény más és más jellegű. 2021 őszén Hegyeshalom állomáson például két osztrák vonat közlekedett egymással szemben egy kommunikációs hiba miatt. 2022 nyarán Bátorbágy és Herceghalom állomások között utoléréses baleset történt, ahol két tehervonat ütközött össze, több kocsi kisiklott. 2023 decemberében egy üres tartályvonat siklott ki Nagymaros állomáson, ahol négy kocsi felborult, és a forgalomban is nagy fennakadás keletkezett. A szokatlanul meleg időjárás és az előtte lehullott nagy mennyiségű csapadék meggyengítette a pályát, ez vezetett az eseményhez. 2024-ben Budapest-Keleti pályaudvaron is én helyszíneltem a siklást. Szerencsére személyi sérülés egyik baleset esetében sem történt. Hosszú a sor, mindegyik tanulságos eset.

Van olyan történeted, amikor a gyors reakálás megelőzött egy nagyobb bajt?

Tavaly augusztus végén a Budapest-Keleti pályaudvaron kisiklott a Kolozsvár felől érkező Claudiopolis InterCity több kocsija. Néhány másodperccel utána is érkezett egy vonat, amelynek a vezetője gyorsfékzással állította meg a szerelvényt, elkerülve, hogy a kisiklott kocsiknak ütközzön. Súlyos balesetet, személyi sérüléseket előzött meg a mozdonyvezető azonnali reakálása.

A baleseti helyszínelőkkel készült interjú teljes terjedelmében a magazin.mavcsoport.hu oldalon a Rólunk menüpontban olvasható.

Ujj Zsuzsanna



Volános szerelem, buszos esküvő Lentiben



Hóbor Barbara, a MÁV Személyszállítási Zrt. pénztárosa és Végh Szabolcs autóbusz-vezető nemcsak szeretett hivatásukat, de közös jövőjüket is a Volánnak köszönhetik. Egy vállalati kiránduláson kezdődött a kapcsolatuk még 2015-ben, idén szeptember 20-án pedig házasságot kötöttek. A nagy nap eseményeiből Szabolcs autóbusza sem maradhatott ki, csodás esküvői fotókon örökítették meg a szívüknek kedves járművet. Az újdonsült házaspárral a megismerkedésükről, az esküvőjükről és a munkájukról is beszélgettünk.

Hóbor Barbara 2017-ben került társaságunk jogelődjéhez, 2019 óta pénztáros Lentiben az autóbusz-állomáson, Végh Szabolcs pedig autóbusz-vezető szintén a Lentiben található forgalmi telephely kötelékében. Bár megismerkedésükkor Barbi még nem dolgozott a Volánnál, kapcsolatukat mégis a társaságnak köszönhetik. Édesapja buszvezető volt a Zala Volánnál, és – bár már gimnazistaként is rendszeresen utazott Szabi járatain – 2015-ben egy balatoni, volános kiránduláson kezdődött a kapcsolatuk. A kétnapos, családosi vállalati rendezvény során Szabolcs vezette az apukája autóbuszát. Kolléganőnk nevetve meséli: már lilult a szája

a Balatonban, de akkor sem hagyták abba a beszélgetést! „A Volán hozott össze minket” – mondja. Szabolcs 2010 augusztusától dolgozik a társaságunknál, gyermek-kori álma vált valóra azzal, hogy autóbusz-vezető lehet. Mallorcán kérte meg Barbi kezét két évvel ezelőtt, annak is a legmagasabb pontján, jelentős, spontán összegyűlt nézőközönség előtt, viharos tetszésnyilvánítás közepette. Barbi szerint nem is lehetett volna ennél romantikusabb. Ez már egy jó kezdet, a folytatás pedig még jobb: kollégáink idén szeptember 20-án összeházasodtak! Lentiben tartott esküvőjüknek

Szabolcs Credo Inovell típusú autóbusza is részese volt: csodás esküvői fotók készültek a kedves munkaeszközzel. A szertartások után hagyományos, 100 fős lagzit tartottak Zalaegerszegen. Az esküvőt közösen szervezték, a vőlegény legfontosabb kérése az volt, hogy a templomban láthassa először esküvői ruhában a menyasszonyát. Kedvenc közös számuk, az Én ott leszek! a Halott Pénztől, az esküvőről sem hiányozhatott, hiszen a kapcsolatuk hitvallása is ez. Mindketten imádnak utazni – bár, ha tehetik, nem busszal, hanem autóval vagy repülővel mennek –, de idén az esküvő szervezése miatt a Balatonra sem jutottak el. Szerencsére csodás álomnászútra készültek. Kollégáink arról is meséltek, mit szeretnek és mit kedvelnek kevésbé a munkájukban. Barbara lelkesen sorolta: mindig is vonzotta ez a világ, buszvezető édesapjának munkahelyi közege. Amikor szóltak neki, hogy van üresedés, nagyon örült, és egyből élt a lehetőséggel. Kezdként mindenbe betanították, volt elszámoltató, menetlevél-feldolgozó, információs és pénztáros is, 2019-ben került a mostani helyére. „Nagyon szeretem benne, hogy egy cseppet sem unalmas! Nemcsak a kasszát kell kezelnem, de kapcsolatba kerülök a vásárlókkal, megtanultam kezelni a helyzeteket, problémákat. Nagy a felelősség, a pontosság fontos számomra. Nincs két egyfor-

ma nap, mindig változatos a munka, új kihívások érnek, új kapcsolatokat alakítok ki. A legnagyobb nehézség? Talán az újdonságok elfogadtatása. Az utasok ragaszkodnak a megszokotthoz, nem értik, mi miért változik, sokszor nem akarják elfogadni a fejlesztéseket. Szóval a problémamegoldó képesség, a türelem elengedhetetlen ehhez a munkához” – meséli.

Szabolcs szerint bár az elmúlt 15 évben sok minden változott, egyre több és bonyolultabb a feladat, de továbbra is a vezetés a szíve csücske – Barbi mellett természetesen –, és a kollektívát, a társaságot is nagyon kedveli. A legnagyobb kihívást számára az utasok hozzáállása jelenti. A szolgáltatásnyújtás folyamatában természetesen az utas az első, de bizony vannak esetek, emberek, amiket és akiket nehéz kezelni. Fizikai atrocitás még nem érte, de az alapvető viselkedési normák betartásának hiánya időnként megviseli. Többször hallgatta, hogy csak annyi a dolga, hogy jó pénzért tekerje a volánt. Sokan nem látják azt, hogy korán kell kelni, este végezni, türelmesnek lenni, mások hibáját is kivédeni az utakon, akár 80-100 ember életéért felelősséget vállalni, takarítani, tankolni, jegyet kiadni, bérletet ellenőrizni – és még hosszú a feladatok listája.

Természetesen pozitív élmények is érik őket nap mint nap. A buszvezetők által megtalált, elhagyott iratok tulajdonosát Barbi megkereste a közösségi médiában, és felvette vele a kapcsolatot, amit hatalmas kozmetikai ajándéksomaggal, pezsgővel, a közösségi oldalon tett lelkes bejegyzéssel köszönt meg az utas. De egyébként is a mindennapjaik része, hogy mindenben segítik az utasokat, amiben csak lehetséges, és sokszor kapnak érte köszönetet, hálás szavak, csoki, rajz, köszönőlap formájában egyaránt.

Hogy mik a jövőbeni terveik? Minden téren folyamatosan fejlődni, szakmailag és a magánéletben egyaránt. Bár régebben Barbi dolgozott fel Szabi menetleveleit, ma már nincs szakmai kapcsolatuk, de a Volánnál képzelik el a jövőjüket mindketten, hiszen nagyon szeretik a hivatásukat. „Biztos munkahely, jó juttatások, ez a mai világban sokat számít!” – mondják mindketten. Akik pedig a munkahelyükön remélik megtalálni párjukat, azoknak azt üzenik: próbálkozzanak bátran, nincs mit veszíteni, de amit nyerhetnek, az a boldogság! Mi is sok boldogságot kívánunk friss házaspárunk kollégáinknak!

Ujj Zsuzsanna

Drónnal a vagyonbiztonságért



A dróntechnológia az elmúlt években robbanásszerű fejlődésen ment keresztül, így a készülék ma már nem csupán egy látványos eszköz a levegőben, hanem a gazdasági innováció egyik legdinamikusabban fejlődő területe. A drónok alkalmazása új távlatokat nyithat, alkalmazásuk számos szektorban jelenthet áttörést, ahol új megoldásokat kínálnak a hatékonyság, a biztonság és a fenntarthatóság terén.

A pilóta nélküli légi járművek számos előnyt kínálnak a hagyományos biztonsági rendszerekkel, intézkedésekkel szemben, beleértve a jobb lefedettséget, a gyorsabb válaszidőt és az alacsonyabb költségeket. A drónok integrálása a vagyonvédelmi rendszerekbe új távlatok nyit meg a biztonsági szakmával foglalkozók körében, vagyonvédelmi alkalmazásuk nem csupán technológiai újítás, hanem szemléletváltás is a biztonság területén.

A MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóságának Vagyonvédelmi Igazgatósága az elmúlt időszakban három hétvégén keresztül tesztelte a Ferencvárosi rendező pályaudvaron a **DJI Dock 2 típusú drón** vagyonvédelmi célú felhasználását. Az eszköz bevetését az elszaporodott vagyonvédelmi cselekmények, a nagy terület ily módon történő gyors átvizsgálhatósága, valamint a pontosabb ellenőrzési igény indokolta.

A tapasztalatok kedvezőek voltak, hiszen a drón számos olyan funkcióval rendelkezik, amely hatékonyan támogatja a vagyonbiztonságot:

- 3D szkennelés (kiegészítővel),
- nagy látószögű objektív,
- légi felvételek készítése (panorámakép),
- folyamatos tápellátási lehetőség, magas rendelkezésre állás lehetősége (kiegészítővel),
- egyéb módon meg nem közelíthető belátási szög biztosítása balesetknél, egyéb eseményeknél,
- visz nyereség és egyéb tárol anyagok mennyiségének visszatérő egyszerű vizsgálata AI alkalmazásával,
- gyorsabb reagálási képesség biztosítása, az állapotfelmérés hatékonysága

Vagyonvédelem szempontjából a drón sok értékes tulajdonsággal rendelkezik, amelyek közül kiemelkedik az eszköz repülés során készített felvételeinek belátási szöge, a mozgékonyasága és az autonóm repülési lehetőségek. Fizikai tulajdonságai lehetővé teszik nagyobb területek gyors, átfogó ellenőrzését és a valós időben történő észlelést. Kiemelendő az **infravörös képalkotás**, amely sötétben is jól láthatóvá teszi a környezetet, és segíti a nehezen megközelíthető vagy rosszul megvilágított területek vizsgálatát – még korlátozott látási viszonyok között is.

A rendszer előnye, hogy automatikusan képes a kijelölt területek bejárására, és riasztás esetén gyorsan a problémás ponthoz irányítható. Ez jelentősen lerövidíti a reagálási időt, valamint növeli a vagyonvédelmi és biztonsági intézkedések hatékonyságát. AI alkalmazásával képes az emberek felismerésére, így az árudézmálások visszaszorításában jelentős szerepet vállalhat a közeljövőben.

A próbaidőszak azt mutatta, hogy a **DJI Dock 2** megbízható és sokoldalú eszköz, amely a MÁV területén zajló jövőbeli biztonságtechnikai fejlesztésekben fontos szerepet kaphat.

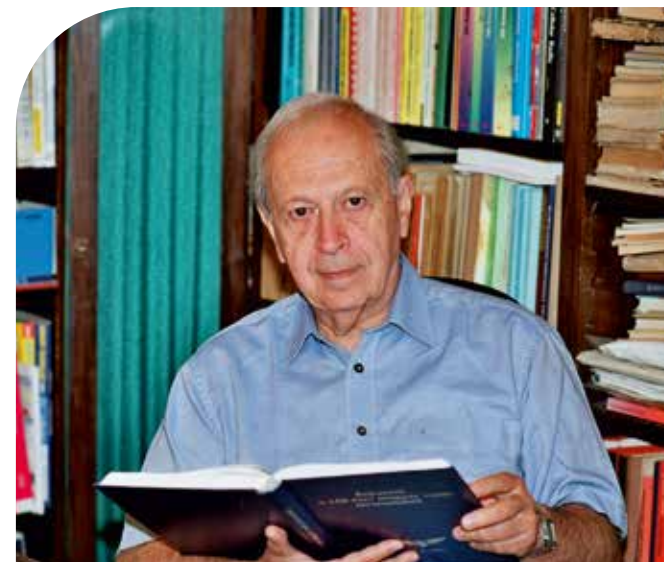
A drónok vagyonvédelmi célú alkalmazása szervezetünk részéről egy tudatos stratégiai döntés. A cikkben bemutatott tesztidőszak során elért eredmények egyértelműen igazolták, hogy az innovatív megoldások gyakorlati integrálása jelentősen növeli a biztonság szintjét, így a védelem nem csupán célkitűzés, hanem kézzelfogható eredményként is megvalósul.

*MÁV Zrt. Biztonsági főigazgatóság
Vagyonvédelmi Igazgatóság*

„Egy legenda elment, de öröksége még hosszú időn keresztül velünk marad”

Életének 100. évében elhunyt Székely Tamás, a MÁV-szignál feltalálója, a vállalat egykori munkatársa. Emléke előtt szeptember 24-én a MÁV-csoport országos megmozdulással tiszteltget, ekkor minden hangosbemondóból felhangzott a szerző jól ismert dallama.

1964-ben üzembe állították a vasúttársaság új, MÁVOX elnevezésű hangrendszerét, melyet a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség Rádió- és Készülékfejlesztési Csoportja – és annak vezetője, Székely Tamás – pontosan ismert...



A kezdetek

1972-ben – amikor nyugat-európai mintára felmerült az igény egy egységes szignál bevezetésére – a közlekedési társaság jelígis pályázatot írt ki, amelynek egyérteleműek voltak a követelményei: az új dallam legyen egyszerű és „fülbemászó”, frekvenciakészlete essék a hangosítóeszközök beszédsvájába, induljon hangsúlyosan, ne „záruljon le”, hangkészlete pedig ne legyen szokatlan harmóniájú, ijesztő, de álmosító sem.

A készülék

Mindezek előtt nem sokkal Székely Tamás is feladatot kapott: egy szignál megszólaltatására képes szerkezet megtervezésére kérték fel, amely elkészült, és a DG-1 (dallamgenerátor 1) elnevezést kapta. Az eredmény egy mozgó elemek nélküli, integrált áramkörök, tranzistorok, ellenállások segítségével megépített, teljes egészében elektronikus eszköz, az általa keltett hangok pedig a MÁVOX berendezésein keresztül is jól hallhatók voltak.

Ahol a történetek összeérnek

Székely Tamástól csupán a dallamgenerátor-készülék tervezését várták, de titokban ő maga is benevezett a pályázatra. 1972 júliusában ő volt az, aki a MÁV vezetőiből álló zsűri számára egy másik épületből, telefonvonalon játszotta le sorban a pályaműveket. Végül a D-A-H-A-Fisz-G-Fisz dallamot a 30 pályamunka közül nyertesnek választották ki. A győztes a dallamért 3000, a jövőbeli lejátszások jogdíjaiért pedig további 5000 forintot kapott.



Székely Tamás 1952-ben, mint fiatal, kezdő villamos mérnök, többek között kidolgozta az URH rádiók gurító-dombi alkalmazását, majd a 60-as évek kezdetétől az állomási kocsifelírói, valamint a rádiós menetirányítói országos hálózat koncepcióját és megvalósításának irányítását végezte.

A Keleti pályaudvaron debütált

A „Tilinkó” becenéven elhíresült dallam a DG-1 dallamgenerátor segítségével 1973 októberében csendült fel először a Keleti pályaudvaron. Az egyéves kísérleti szakaszban a MÁV utasai olyannyira megszerették, hogy a mintapéldány alapján elkezdtek a DG-1 sorozatgyártását az Elektronikus Mérőköszülékek Gyárában. 1973 decemberéig a nagyobb, 1974 folyamán már a kisebb állomásokon is bevezették a szignált, majd a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztályának 1974. november 4-én kiadott rendelkezése alapján első egységes megszólaltatására 1974. november 7-én került sor. Így vált a MÁV-szignál a közösségi közlekedést használók mindennapjainak részévé.

Benke Máté

A közlekedés szolgálatában egy életem át

A vállalatcsoport legendás kollégái minden szinten képviseltetik magukat. Ők azok, akik a munkájukkal, elszántságukkal és szakmai életútjukkal beírták nevüket a közlekedés nagykönyvébe, akik meghatározzák munkaközösségük alapvető hangulatát, munkára való készségét. Közülük is kiemelkedők azon igazgatóink, akik ebben az évben vonultak nyugdíjba vidéki igazgatóságaink éléről. Most nekik tettük fel a kérdéseinket, hogy így nyerjünk betekintést abba a szemléletbe és hozzáállásba, amely hosszú éveken át meghatározta egy-egy terület szakmai életét.

Mi az, amire a legszívesebben emlékszik vissza?

Mindenre! Biztberesként a fenntartási szakaszon kezdtem dolgozni, itt ismerkedtem meg a „vasutasok igazi nagy családjával”. A közös munka, az egymásrautaltság, a jó kollegiális és emberi kapcsolatok fontosságának felismerése végigkísérte pályafutásomat. 46 év szolgálai idő után vonultam nyugdíjba. Ilyen hosszú időn át csak úgy tudtam becsülettel szolgálni, hogy azzal foglalkozhattam, ami nagyon érdekelt, a munkám pedig folyamatosan szakmai sikereket hozott. Lehetőségem volt a tudásomat folyamatosan fejleszteni, mialatt kiváló emberekkel dolgozhattam együtt, akiknek a segítő támogatására mindig számíthattam. Emellett a „háttérben” körbevett a szerető családom. Pályafutásom alatt természetesen előfordultak nehezebb feladatok és időszakok is, de ezeket sem felejttem, mivel nagyon sokat lehetett belőlük tanulni, a nehézségek leküzdése pedig tovább erősített.

Melyik volt a legnagyobb – akár emberi, akár szakmai szempontból – elért eredménye?

A töretlen igyekezet. Pályafutásom alatt mindig igyekeztem a legjobban végezni a munkámat. Fáradhatatlanul, szakszerűen, folyamatosan a jobbat keresve, nagy igyekezettel minél jobb eredményt elérni, támogatni kollégáimat, jó példával elől járni. Együtt a vasúttért.

Lukács György pályavasúti területi igazgató, MÁV Pályaműködtetési Zrt.



Vezetői munkája során mit tekintett a legfontosabb feladatának?

Közel fél évszázados – 49 éves –, elkötelezett vasúti pályafutásom során jelentős szakmai ismeretekkel és tapasztalattal rendelkeztem az általam irányított területet illetően. Jó szívvel gondolok vissza vasúti szolgálatom minden egyes percére. A cégcsoportnál eltöltött évek alatt nagyszerű emberi és szakmai kvalitású vezetőkkel dolgozhattam, részükről a bizalom folyamatosan érezhető volt. Ahhoz, hogy a munkámat az elvárásoknak megfelelően elláthassam, kellett egy kiváló képességű, együtt gondolkodó munkavállalói csapat is. Őket a „csapatok csapatának” neveztem. Vezetői munkám során elsőrendű feladatommak tekintettem a szolgáltatások színvonalának emelését – a szolgáltatéképítelés csökkentését, az üzemenkészség növelését, a hatékony foglalkoztatást –, folyamatos fejlesztését és az ügyfélközpontú szemlélet megteremtését – a menetrendszerűséget, a minőségi utastájékoztatást és a járműtisztaságot. Célom a vezetőtársaimmal közösen a stratégiai együttgondolkodás mellett a fenntartási tevékenység piaci körülmények közé szervezésének elősegítése volt. Vallom, hogy a legjobb egyéni képességekkel felvértezve is csak egy jól együttműködő csapat lehet sikeres!

Nagy Alfonz igazgató, MÁV Személyszállítási Zrt.



Gallovich Gusztáv igazgató, MÁV Személyszállítási Zrt.

Visszanézve mi a legmegnyugtatóbb e hosszú és szép szakmai életút határvonalánál állva?

A mögöttem hagyott sok-sok év alatt számos beosztásban volt feladatom a kollégák munkájának szervezése, a tevékenységük irányítása. Állomásfőnökként, telephelyvezetőként, csomóponti vezetőként és igazgatóként is sikerült kialakítanom azt a tiszteletteljes kapcsolatrendszert, melynek eredménye, hogy távozásomkor a kollégák is és magam is jó szívvel, jó érzéssel gondolhatunk vissza az együtt töltött évekre. Pályafutásom alatt rengeteg rendkívül értékes szakembert, munkatársat, barátot ismerhettem meg. Ezek az emlékek hosszan elkísérnek az utamon.

Melyik feladat teljesítése tölti el a legnagyobb büszkeséggel?

A pályafutásom kezdetétől fogva folyamatos szervezeti változások jellemezték az akkor még egységes MÁV-ot, majd később MÁV-csoportot. Az egyik átszervezésnek tevékeny részese voltam: 2003-ban került sor a SZESZA önálló szervezetté alakulására. Akkor igazi kihívást jelentett a személyszállítási csomópontok kialakítása, megszervezése – mindez meglehetősen mostoha körülmények között. Ekkor – csomóponti üzemeltetési koordinátorként – számtalan nehézséget kellett leküzdeni, például a feljelentkezési helyek távfelügyeletét, a vezénylési és elszámolási okmányok informatikai támogatással való ellátását, az ellenőrzési rendszer kialakítását, működtetését, hogy csak a legfontosabbakat említsem. Kollégáimmal sikeresek voltunk, elismert és jól működő szervezeti egységet alakítottunk ki és működtettünk öt éven át a következő szervezeti változásig.

Mi a legemlékezetesebb esemény, amely meghatározta vasúti pályafutását?

Nagyon nehéz erre a kérdésre válaszolni. 1979-ben kezdtem pályafutásomat, ez volt az első és utolsó munkahelyem. Több szolgálati helyen dolgoztam, mindegyiknek volt valamilyen varázsa, ebből adódóan sok kedves emlék fűz valamennyihez. Nagyon szívesen emlékszem vissza azokra a kollégákra, akik az új területeken segítettek a beilleszkedésem, tanulásom. Szeretném megemlíteni az első vezetőm nevét, Képes Gáborét, aki valóban Vezető volt, nemcsak főnök. A tőle tanultak, ellesett viselkedésminták végigkísérték egész pályafutásomat a kezdetektől a végéig.

Pályafutásának mely szakasza hozta a legnagyobb eredményeket?

A legnagyobb eredményeket mind emberi, mind szakmai szempontból az elmúlt 12 év hozta, amit Miskolcon töltöttem. Elfogadtam a felkínált lehetőséget, és ez volt életem legjobb döntése. Olyan emberi sikereket érhettem el, amelyek nélkül nem lehetett volna azokat a szakmai eredményeket elérni, amelyekkel büszkélkedhet a miskolci terület. Nem túl régen – szűk körben – tartottunk egy kis búcsúbeszélgetést, amelyen 35-40 fő vett részt. Annak ellenére, hogy a családom Miskolctól 170 km-re élt, a feleségemet és engem is megtiszteltek a „miskolci címmel”, és azt mondták, hogyha Miskolcon járunk, akkor mi hazamegyünk. Úgy gondolom, hogy ettől nagyobb elismerést egyetlenegy ember sem kaphat attól a közösségtől, amelyben 12 évet eltöltött.

Garamvölgyi Mihály területi igazgató, MÁV Pályaműködtetési Zrt.





Az első elnök, az első vezér

Tolnay Lajos 1871-ben vette át a MÁV irányítását, és amely működésének 13 éve alatt vált modern, nemzetközi szinten is jelentős állami vasúttársasággá.

„A lényegbeli változást, az igazi fordulatot Tolnay Lajos, a MÁV első elnök-vezérigazgatója hozta azzal, hogy a 2500 holdon szőlőt telepített, majd a faluban családi házakat és iskolát építtetett. Az utóbbi 1897-ben készült el, ezért szívesen tekintjük a falu újjászületésének ezt a dátumot. A neves egyéniség emléke előtt május 28-tól egy bronz mellszoborral, Kampfl József művével tisztelgünk” – nyilatkozta 25 évvel ezelőtt Inárcs polgármestere, ám ahogy már akkor is az volt, úgy ma is felfoghatatlan, hogy a 19. században mennyi minden beleférhetett egy ember életébe.

A sokoldalúság évszázada

Petőfi Sándor 26 évesen lezárt, komplett költői életművet hagyott ránk, miközben munkássága újságíróként és műfordítóként is fontosnak és színvonalasnak tekinthető, ellentétben vándorszínészi karrierjével, de említhetnénk Mikó Imrét is, aki hosszú életét leélhette volna erdélyi arisztokrataként úgy, hogy csak a birtokaival foglalkozik, ő azonban politikusként, jogászként, színházigazgatóként, múzeumalapítóként is hatalmas művet alkotott, és még nem is említettük mulhatatlan érdemeit a kiegyezés utáni évek közlekedési minisztereként... S ennek mentén Tolnay Lajos alkotó tevékenységét is hosszasan sorolhatnánk, bár az inárcsi „városalapítás” vélhetően nem történt volna meg, ha vasúti karrierje nem ér véget épp a csúcson... De ne szaladjunk előre!

Mikó Imre életműve ugyanúgy „örök példa” lehet számunkra, mint Petőfié, ám az ő nevét nem csak ezért kell most megemlíteni. Az erdélyi gróf volt az, aki idejekorán felismerte, hogy a magyar vasút ügye csakis állami szerepvállalás mellett válhat olyan országos üggyé, amely a nemzet gyarapodását is szolgálja, és nem csak egy jó üzlet a korai kapitalizmus tisztázatlan viszonyai között. Mikó nevéhez fűződik a MÁV megalapítása 1868-ban, illetve a Pest–Losonc vasútvonal felvásárlása (ingatlanokkal együtt), amely a kezdő löketet adta az állami vasútnak, hogy később az viharos sebességgel váljon megkerülhetetlen szereplő-jévé a magyar gazdaságnak. Tolnay Lajos voltaképp ennek a viharoknak volt a felkorbácsolója, ő volt a végrehajtó, aki képes volt a gyakorlatban is igazolni Mikó Imre elméletét. Minden bizonnyal személyesen is ismerték egymást, ám hivatalos munkakapcsolat nem volt közöttük. Mikó Imrének, a színház- és múzeumpártoló arisztokratának idegen pálya volt a kapitalizmus csatatere, ahol nemcsak a vasúti pályák épültek viharos gyorsasággal, de a zavaros – a törvényteleniségtől sem visszariadó – kapcsolatrendszerek is. Ezek a technikai-tudományos fejlődést épphogy hátráltatták, megnyitva a teret különféle panamáknak és egyéb zavaros ügyeknek, legfőképp a korrupciónak. Noha Mikó Imre személyesen is megtapasztalhatta, milyen az, amikor valakit politikai okokból vádolnak igaztalanul, hiszen 1849-ben, a szabadságharc leverése után a kolozsváriak árulónak tekintették a város előző

évi feladása miatt, az osztrákok viszont felelősségre vonták az 1848-as szerepvállalásáért. Nem tudták elítélni, de birtokát évekre lefoglalták. Az akkor 44 éves nemes, ha nem is könnyen, de túltette magát ezen, ám amikor 1870-ben az ellenzék és a sajtó őt is megvádolta mindenféle kétes ügyek kapcsán, már 65 éves volt, és valószínűleg nem érzett magában kellő erőt, hogy felvegye a kesztyűt, és inkább lemondott. Így Tolnay Lajost a MÁV első vezetőjének nem ő, hanem utódja, Gorove István nevezte ki.

Ám ha lehet ilyet mondani, Tolnay vasút iránti elköteleződése a véletlen műve is lehetett. A későbbi elnök-vezérigazgató 1837-ben született Pesten, apja jogász volt, aki a Coburg hercegi család jogtanácsosaként, illetve táblabíróként a legjobb körökbe is bejutott. Fiát azonban jobban érdekelték a műszaki tanulmányok. 1854-ben került a József Ipartanodába (a későbbi Műegyetemre), de 1857-ben kénytelen volt megszakítani tanulmányait. Az osztrák hadsereg altisztjeként vett részt 1859. augusztus 16-án a híres solferinói csatával záruló, osztrák–francia háborúban, amely az első lépése volt az egyesült és független Olaszország születésének, de a Habsburg Birodalom pusztulásának is.

A magyarok besorozása gyakran előfordult. A mintegy 200 ezer fős osztrák hadsereg gyalogosainak fele magyar volt. Tolnay helyzete azért volt szerencsésebb a bajtársainál, mert műszaki ismeretei révén nem a csatatéren kellett helyállnia, hanem az út- vagy hidépítésben.

A 3T: tehetség, tapasztalatlanság, természet

Az itt szerzett rutin egyértelműen a hasznára vált, de a vasút iránti lelkesedését is innen datálhatjuk. Pályáját a diploma megszerzése után, 1862-ben a Magyar Északi Vasúttársaság vasúttervező- építő- és szervező mérnökeként kezdte, ahol közreműködött a majdani első MÁV-vonal, a Pest–Hatvan



közötti vasúti összeköttetés megtervezésében és kiépítésében. 1865-től a Kassa–Oderbergi Vasúttársaság főmérnöki feladatait látta el, 1870-től pedig a Duna–Dráva Vasúttársaság hívta meg építési igazgatónak. A miniszteri felkérés 1871-ben érkezett – bár Tolnay addigi rövid, ám szárnyaló karrierje tükrében nem kizárt, hogy a mindössze 34 éves mérnököt egyszerűen „bedobták a mély vízbe”. Hiszen olyan bonyolult feladattal bízták meg, amely nem sok sikerrel kecsegtetett. A MÁV a kezdeti időkben szinte l’art pour l’art módon működött, olyan dörzsölt szakemberek irányításával, nem tudtak magyarul, és inkább a saját pecsenyéjüket sütögették. Így a különféle üzletkötéseknél a „nemzeti érdekérvényesítés” a legutolsók közé. Ezt ismerte fel a kormány, Tolnaytól pedig olyan szabályrendszer megalkotását és végrehajtását várták, amely keretet ad a MÁV működésének. Gorove István 1871-ben a Országos Vasútépítészeti Igazgatóság élére helyezte, ahol nagyon rövid belül sikerült rendet tennie. Már 1872. február 16-án a MÁV igazgató tanácsosává, az államvasutak üzleti igazgatóságának ideiglenes vezetőjévé is kinevezték. Augusztus 1-jétől pedig megszüntették a vasútépítészetet, és az összes államköltségen épülő vasút ügyét összevonták, Tolnay Lajos pedig a létrejött MÁV-igazgatóság első embere lett.

Számokban

„Működésének első évében Magyarországon 966 km (853 km magán- és 113 km állami) vasút épült, vagyis tetőzött a vasútépítési láz. Az ellenállással mit sem törődve Tolnay ilyen hangulatban intézkedett 1873-ban a pályafenntartási főnökségek megszüntetéséről és 19 szakaszmérnökség megszervezésével a pályafenntartás és -felügyelet megerősítéséről. Tolnay érdeme annak a (Budapest–Zimony, Budapest–Győr stb.) vasúthálózatnak a kiépítése, mely alapvető szerepet játszott Budapest országos központtá válásában, gazdasági fellendülésében. A növekvő tarifaverseny fékezésére 1874-ben új tarifarendszert vezetett be, és a kocsirakományi árakra a Monarchia legalacsonyabb díjtételeit állapította meg. Tolnay programjával az 1875-től kormányra került Sza-badelvű Párt, illetve Tisza Kálmán kormánya is egyetértett, s minden segítséget megadott a vasúthálózat egyesítéséhez és egységes hálózattá szervezéséhez” – írta munkásságának első öt évéről Czagány Lajos 1998-ban, a Honismeret folyóiratban, de az Északi Járműjavító, a budapesti összekötő vasúti híd, legfőképpen pedig a Keleti pályaudvar olyan műtárgyak, amelyek ugyancsak Tolnay Lajoshoz köthetők. Elnöksége idején több mint 30 vonalon 1700 km állami vasút épült, s az államosított vonalak hossza 2000 km fölé emelkedett – sorolja a hivatkozott írás, melynek szerzője Tolnay Lajos érdemei közt említi azt is, hogy kidolgozta és bevezette a MÁV új helyzetének megfelelő szolgálati és illetményszabályzatot, amelyet a szerző szerint később „csak rontani lehetett – javítani alig.”

A sors kegyetlen tréfája, hogy Tolnay Lajos működésének zenitjén, az 1880-as évek elején egy ugyancsak markáns személyiség, a nem kevésbé tehetséges Baross Gábor lépett a magyar vasúttörténet színpadára közlekedési államtitkárként, és akinek homlokegyenest más elképzelései voltak a vasútról, mint Tolnaynak. A magyar közlekedés történetének egyik legnagyobb tragédiája, hogy kibékíthetetlen ellentétük voltaképpen hátráltatta a magyar vasút ügyét. Azokban az időkben, amelyeket teljes joggal nevezünk aranykornak.

Mi lett volna, ha képesek együttműködni?

Legát Tibor

„Minden érdeket kielégíteni lehetetlen volt”

Mikó Imrére emlékezünk



A kiegyezés utáni első közlekedési miniszter, az állami vasúttársaság alapítója 220 éve született. Ha ehhez hozzátesszük, hogy Mikó Imre az élete derekán, 62 éves korában vált a vasút fontos alakjává, előtte a 19. századi erdélyi politikai-kulturális élet meghatározó szereplőjeként és formálójaként már egy komplett életművet tudhatott magáénak, mindjárt érthető, hogy a kortársak miért nevezték őt Erdély Széchenyijének.

Mikó Imre emlékét csak egy krisztinavárosi utca, az egykori Generalwiesen Gasse (Generálisrét utca) őrzi Budapesten, amelyet három évvel a miniszter halála után, 1879-ben neveztek el így. Tíz évvel később avatták fel a mellszobrát Kolozsváron, majd 1899-ben ott is elneveztek róla egy utcát. De ezután több mint kilencven évnek kellett eltelnie, hogy Mikó Imre neve ismét az emlékezet tárgya legyen.

Neves mozdonyok

Az 1992-es vasutasnap Keleti pályaudvaron rendezett központi ünnepségét egy névadó tette igazán különlegessé. A 6. vágányon négy V63-as villamos mozdony sorakozott fel, a peronon pedig Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, Csárádi János, a MÁV vezérigazgatója és Papp Pál, a Vasutas Szakszervezet elnöke vélhetően abban a tudatban hallgatta Kisteleki Mihály gépészeti és járműfenntartási főosztályvezető ünnepi beszédét, hogy a magyar

vasúttörténet jelentős epizódjának résztvevői. A Ganz-MÁVAG V63-as mozdonyai azzal együtt is a legújabbaknak számítottak, hogy az 1980-as években álltak forgalomba. De illett rájuk a „vadászjármű” kifejezés is, mivel 1992-ben jelentős átalakításokat eszközöltek rajtuk. „Ez a négy villamos mozdony a magyar vasút közforgalomban közlekedő legkorszerűbb vontató járműve. Ezek az első hazai gyártmányú, 160 km/óra sebességre alkalmas villamos mozdonyok, melyeket a MÁV Északi Járműjavító Üzemében építettek át. Módosították a hajtóművet, korszerű elektronikus sebességmérőt, adatrögzítő berendezést építettek be, a homlokablakot nagy sebességre alkalmas konstrukcióra cserélték, s új digitális kijelzésű éberségi és vonatmegállító berendezéssel látták el” – mondotta Kisteleki Mihály, és azzal zárta ünnepi beszédét, hogy ezek a szériajárműveket meghaladó mozdonyok méltók arra, hogy a vasúti közlekedésünk nagyjainak a nevét viseljék, a V63-138 Kandó Kálmánét, a V63-143 Baross Gáborét, a V63-156 Széchenyi Istvánét...



Az egybegyűltek számára e három név minden bizonnyal ismerősen csengett, ám a negyedik, a V63-155 mozdony névadójáról, Mikó Imréről túl sokat nem tudhattak azonkívül, hogy a kiegyezés után ő lett az első közlekedési miniszter, egyúttal az állami vasút, azaz a MÁV alapító atyja.

Három év

Mikó 1867-ben úgy foglalta el a miniszteri székét, hogy magával vitt egy olyan vasúti koncepciót is, amely Széchenyi harminc évvel korábbi elképzeléseinek szellemében, ám az azóta eltelt időszak tapasztalatainak birtokában, azok felhasználásával alkotja meg és alakítja át Magyarország vasúti hálózatát – Magyarország érdekeinek szem előtt tartásával. A kortárs közlekedéspolitikusok között Mikó Imre volt az első, aki felismerte, hogy állami szerepvállalás nélkül a vasúti fejlesztések nagyon könnyen válhatnak „öncélúvá”; értve ezalatt azt a kézenfekvő, ám akkoriban jelentéktelennek tartott tényt, hogy a vasutakat működtető magáncégek számára egyedül a profit számít, mindent ennek rendelnek alá. Ez szerencsés esetben megegyezik az ország érdekeivel, máskor meg nem. Mikó Imre számára az első pillanattól nyilvánvaló volt, hogy hosszú távon ez odavezethet, hogy a vasúttársaságok diktálják a feltételeket, sőt zsarolni is tudják az államot, ezt pedig egyetlen, stabilitásra törekvő ország sem engedheti meg magának.

Széchenyi terve az volt, hogy a vasúti beruházásokat állami intézmény felügyelje, Mikó azonban ennél tovább ment: az állami beruházásokat az állami intézmény hajtsa végre. Sikert ért meggyőznie a kormányt, majd az országgyűlést is arról, hogy vegyen fel kölcsönöket új vasútvonalak építésére, illetve a már meglévők megvásárlására. Az első ilyen egy mindössze egyéves társulatnak, az Északi Vasútnak a felvásárlása volt, amely 1867-ben nyitotta meg egyetlen vonalát Pest és Salgótarján között, beleértve a második pesti indóházat, a Józsefvá-

rosi pályaudvart. Az építkezés végére azonban a vállalatnak elfogyott a pénze, üzemeltetésre nem futotta, és egy éven belül csődbe jutott. Így a MÁV viszonylag olcsón és egyetlen kapavágás nélkül vásárolhatott egy több mint 120 kilométeres vasútvonalat, illetve egy pesti pályaudvart. Az állami vasúttársaság, amelyet 1869-ben neveztek el Magyar Királyi Államvasutaknak, kezdetben kivásárlásos alapon bővült. Az állami szerepvállalás erősödésének jele, hogy egy-egy nehéz anyagi helyzetbe kerülő magánvasutat is az állam tudott csak megváltani, ami végeredményben a magyar vasúti hálózat addig nem látott fejlődését indította el; a minisztersége idején számos vasúti fejlesztés foglaltatott törvénybe, például a Zakány és Zágráb, a Hatvan és Miskolc, a Székesfehérvár és Graz vagy éppen a Kiscell és Győr közötti vonalak. De az addig teljesen mellőzött erdélyi területek vasúti kiépítésének megindulása is a nevéhez fűződik. 1867–1873 között Erdélyben két fő vonalat építettek ki Nagyvárad és Brassó, illetve Arad és Brassó között.

Ugyancsak Mikó miniszterségének idején jött létre a MÁV nyugdíj-intézete, és az ő rendelkezése volt, hogy a belépést „az államvasutak hivatalnokai és szolgálói” részére 35 éves korig kötelezővé tette. Ezzel sikerült nagyon hamar elindítani azt a tőkefelhalmozási folyamatot, amelynek nyomán a vasutasok munkája irigylet „nyugdíjasállássá” vált.

Távol a politikától

Ma már nyilvánvaló, hogy Mikó Imre hároméves minisztersége nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a következő évtizedekben a magyar vasút a világ élvonalába kerüljön. Mondhatnánk úgyis, hogy Mikó Imre volt, aki megtette a szükséges előkészületeket, hogy a magyar vasút szárnyalni tudjon. Ám ezt a kortársak nem minden esetben ismerték fel, és ha fel is ismerték – politikai okokból, ellentétes gazdasági érdekek miatt –, gyakran nem vettek róla tudomást. Mikót az ellenfelei leginkább azzal támadták, hogy nem ért a közlekedéshez, ő pedig nem volt felvértezve a nemtelen támadásokkal szemben. 1870. április 21-én lemondott.

„Önzéstelen lélekkel s országunk köz javára célzó igaz igyekezettel kívántam a körülmények közt lehetővé mindig megtenni. Amde a nehézségek számosak, s a gépezet új, a várakozások és remények az érdekek szerint szerteszét ágazók voltak, elannyira, hogy minden érdeket kielégíteni lehetetlen volt” – indokolta lemondását a többség sajnálatára. Nem is lehet bukásnak mondani, inkább pályatévésztésnek. Mikó Imre ugyanis felette állt a hétköznapi politikának, az igazságot és a tisztességet előbbre tartotta a pártérdekekénél. „Ugyanazon jóakarat, ugyanazon ész, ugyanazon tevékenység, mely egy magánembernél pártkülönbösg nélkül mindenki osztatlan tiszteletét vívja ki, hivatalos állásban, ha mindjárt az eredmény tiszszerte nagyobb lenne is, legjobb esetben úgy vétetik, mint tartozó kötelesség...” – állapította meg közvetlenül a lemondása után a Reform című lap szerzője, majd a nagy példaképet állítva elé, így folytatta: „Ha gróf Széchenyi István nem mint egyszerű polgár, hanem mint miniszter teszi vala az akadémiaért, a dunai közlekedésért, az ország fővárosáért s a talán a jövőendő Magyarországaért mindazt, amit tett, nem lesz vala képes ellenfelétől a »legnagyobb magyar« címet kinyerni, hanem e helyett nevét és életét minden alkalommal ezerféle karrikatúrákban látta volna élő szemeivel.”

Mikó Imre 1876-ban 71 éves korában hunyt el, ezrek kísérték utolsó útjára Kolozsváron. A temetés után tudatták, hogy az elhunyt 60 ezer forint értékű, kamatozó záloglevelet adományozott a sepsiszentgyörgyi református tanodának – amit háromévi miniszteri fizetéséből és képviselői napidíjaiból vásárolt.

Az 1992-es mozdonynévadó után, 1997-ben a Magyar Tudományos Akadémia és a MÁV Mikó Imre-díjat alapított, ami a vasutasok egyik legnagyobb elismerése, 2002-ben pedig az Erdélyi Magyar Közművelődési Egyesület is létrehozta a Gróf Mikó Imre-díjat. Mindezek ellenére Mikó Imre életét és munkásságát még mindig fájoan kevesen ismerik Magyarországon.

Legát Tibor

Birs – aranyat ér!

Lehet alma, lehet körte, egy biztos, a birs – formájától függetlenül – ősszel aransárga színben pompázva várja a szüretet. Innen ered régi neve is: aranyalma. Mára ez az ősi gyümölcs sajnos kissé a háttérbe szorult, pedig finom illatával, zamatos ízével, sokoldalúságával és jótékony hatásaival minden konyhában ott lenne a helye. Minket már rabul ejtett, mutatjuk, miért.

Az eredetileg a Közel-Keletről származó, melegkedvelő birs mindenhol jól érzi magát, ahol a szőlő, így hazánk ideális termőhely a faj számára. Ennek ellenére egyre kevesebb kertben ültetik, pedig ez a gyümölcsfa önmagában is mutató. Levelei sötétzöldek, nagy virágai rózsaszínes árnyalatúak, a termése pedig, akárcsak a lomboszata, ősze aransárgává változik. (Aphrodité híres aranyalmája valószínűleg szintén egy birs lehetett.) Ez a szín jelzi a gyümölcs érettségét is, illetve az, ha a héja elveszíti szőrös borítását.

A birs igazán sokoldalú. Talán a legillatosabb a gyümölcsök közül, ezért is tették ki régen a gerendákra vagy a szekrény tetejére – az egész házat hangulatossá varázsolta. Hónapokig eláll, így érdemes nagyobb mennyiséget is beszerezni télire, ugyanis gyógyhatásai messze megelőzik az almáét és a körtéét. A gyümölcsök közül a birsnek a legmagasabb a pektintartalma, ami leköti a méreganyagokat. Leve nyákoldó és nyugtató hatású. A birs igen hatásos az emésztési problémák kezelésére, amit a híres spanyol vándorló lo-vag, Don Quijote is alátámaszt, hiszen a regényben birssal javasolja

gyógyítani szolgálja, Sancho Panza gyomorrontását. Rendkívül magas a C-vitamin-tartalma, ezáltal erősíti az immunrendszert. Vastartalmának köszönhetően kiváló vérszegénység ellen. Magja antiszeptikus, vírusölő és gyulladáscsökkentő hatású.

S hogy ennyi pozitív tulajdonság ellenére, mégis miért mellőzik sokan ezt az évezredek csodaszert? Valószínűleg a feldolgozása miatt, az ugyanis kemény dió. Pontosabban kőkemény munka, nem véletlenül hívják a magház körüli részt kősejtnak. Egy jó kés azonban csodákra képes, negyedelés után eltávolítható a nem kívánt rész. Még egy titok: a nagyobb, körte formájú birsek általában puhább húsúak, és kisebb a köves részük, ezért érdemes azokat keresni. Aki azonban nem ijed meg egy kis kihívástól, fantasztikus fogásokat készíthet a levesektől a főételeken át a desszertekig, ugyanis nyersen a fanyar íze miatt nem fogyasztjuk. Sültve-főve azonban tökéletes! Kiváló húsok mellé vagy káposztás ételekbe, kompótnak, dzsemnek, süteménynek, pálinkának, és természetesen nem hiányozhat a sorból az unikális birsalmasajt sem.

Birsalmapite

Hozzávalók: A tésztához: 225 g vaj, 300 g liszt, 50 g porcukor, 1 csipet só, 3 ek. jeges víz

A töltelékhez: 7 db birsalma, 1 db citrom, 12,5 dkg cukor, 4,5 dl almalé (lehetőleg 100%-os), 2 cs vaníliás pudingpor, 1 tojás a kenéshez, 3 ek. fahéjas cukor

Elkészítés: Először elkészítjük a tésztát. A hozzávalókból gyors mozdulatokkal tésztát gyúrunk. Nem kell túldolgozni a tésztát. Ha készen vagyunk, fóliába csomagoljuk és hűtőbe tesszük legalább 30 percre, de akár egy éjszakára is pihentetni.

A töltelékhez a birsalmákat megpucoljuk, felkockázzuk, és meglocsoljuk a citrom kifacsart levével. A cukrot megolvasztjuk egy lábasban, majd hozzáadjuk a birsalmát, a citrom reszelt héját, és felöntjük 3 dl almaléval. Így pároljuk lefedve kb. 5 percig. Közben a két tasak pudingport elkeverjük a maradék 1,5 dl almaléval, majd hozzáadjuk a birshez, és további 1 percig főzzük óvatosan kevergetve.

A tésztát kinyújtjuk, és egy kivajazott piteformába terítjük. A széleit levágjuk és félretesszük. Megtöltjük a töltelékkel, majd a maradék tésztát felcsikozva vagy más kis formára szabdalva a pite tetejére tesszük. Alaposan átkenjük a felvert tojással, majd megszórjuk fahéjas cukorral. 170 fokban kb. egy óra alatt aranybarnára sütjük. Tálalás előtt megvárjuk, hogy a pite kihűljön, mert csak így lehet szépen szeletelni.

Birsalmakrémleves túrógombócokkal

Hozzávalók: 3 db nagyobb birs, 250 ml tejszín, 1 citrom leve, 5 ek. cukor, ½ tk. őrölt fahéj, só, bors, 1,5 l víz, 20 dkg tehéntúró, 4 szelet bacon, darált dió

Elkészítés: A birsalmákat megmossuk, meghámozzuk, negyedeljük, kicsumázzuk és felkockázzuk. A fűszerekkel és a citromlével együtt feltesszük főni a vízben. Közben elkészítjük az apró túrógombócokat. A bacont felkockázzuk és megpirítjuk, majd összekeverjük a túróval. Apró, kb. 3 cm-es gombócokat formázunk a masszából, majd a golyócskákat meghempergetjük a darált dióban. Amikor a birs megpuhult, botmixerrel krémesítjük a levest. A túrógombócokkal együtt tálaljuk, melegen és hidegen is tökéletes.



Birsalmás kacsasült

Hozzávalók: 1 egész pecsenyekacsa, 50-70 dkg birsalma, egész szegfűszeg, kacsaszőr, só, fehér bors

Elkészítés: A birsalmákat meghámozzuk, felnegyedeljük és kicsumázzuk. A kacsá belsejét sózzuk-borsozzuk, megtöltjük birsalmával, majd a külső felét is besózzuk. Egy tepsit kizsírunk, belehelyezzük a kacsát, és mellé fektetjük a megmaradt birsalmákat, amelyekbe szegfűszeget tűzdelünk. Végül egy kevés vizet öntünk alá, és gyakori locsolgatás mellett pirosra sütjük. A kacsá belsejéből és a tepsiből kiszedjük a birsalmákat, összetörjük, majd a pecsenyelével együtt sűrű péppé főzzük. Burgonyakörettel tálaljuk.



Birsalmalekvár

Hozzávalók: 1,2 kg birs, 400 g kristálycukor, 1 db citrom leve, 0,5 l víz

Elkészítés: A birsalmákat megmossuk, meghámozzuk, negyedeljük, kicsumázzuk és felkockázzuk. Felöntjük kevés vízzel, és puhára főzzük, majd botmixerrel pürésítjük. Hozzáadjuk a cukrot és a citromlevet, és addig főzzük, amíg hígabb lekvárállagot kapunk (kb. 15 perc). Mivel a birs sok pektint tartalmaz, hiába tűnik a lábasban folyósabbnak a lekvár, a végeredmény akkor is tökéletes lesz, mert hűlés közben a birsdzsem szépen besűrűsödik. Még forrón csírátlanított üvegekbe töltjük a lekvárt, 5 percre fejtetőre állítjuk, majd visszafordítjuk, és száraz dunsztban hűlni hagyjuk.



Fűszeres birsalmakompót

Hozzávalók: 2 kg birsalma, 4-5 db csillagánizs, 2 db citrom, 2-3 ág kakukkfű, cukor

Elkészítés: A birsalmákat meghámozzuk, negyedeljük és kicsumázzuk. Kis kockákra vágjuk, majd azonnal citromos vízbe tesszük, hogy ne barnuljon meg. Ha elkészültünk, leöntjük róla az áztatóvizet, felöntjük tiszta vízzel, és elkezdjük főzni. Hozzáadjuk a felkarikázott citromot, a csillagánizst, illetve a kakukkfűvet és a cukrot ízlés szerint. A kompót akkor van kész, ha egy kanállal könnyedén át tudjuk vágni a birsalmadarabokat. Fogyaszthatjuk azonnal hidegen és melegen is sülték mellé vagy önmagában finom őszi csemegeként. Ha későbbre is szeretnénk eltenni belőle, a kész kompótot még forrón csírátlanított üvegekbe adagoljuk, lezárjuk, és száraz dunsztban hagyjuk kihűlni.



Csohány Domitilla

Sínen vagyunk a hegyekben is!

A MÁV-csoport integrációja következtében idén július elsejétől az Utasellátóhoz került át a Mátraházai Üdülőház, amelyet eddig a Volántourist üzemeltetett. Ezzel pedig az Utasellátó már nemcsak a fedélzeten, hanem a hegyekben is a vendégek szolgálatában áll.

A Mátraházán található Üdülőház 719 méter magasságban, erdővel övezve helyezkedik el, kitűnő négy évszakos kirándulócélpont a hazánk legmagasabb pontjára vezető út lábánál.

A Volán-megálló mellett található, és elhelyezkedéséből adódóan a fővárosból is könnyen, közösségi közlekedéssel is elérhető. Budapest-ről legegyszerűbben a Stadionok autóbusz-pályaudvarról induló közvetlen járatral lehet odautazni. Emellett az autóval érkezők számára is biztosított a kényelmes parkolás lehetősége.

Az üdülőházban 8 szoba van, melyből egy akadálymentesített, maximum 24 fő elszállásolása lehetséges. A vendégek kényelmét a légkondicionált szobákhoz tartozó fürdőszoba, kábeltevé, wifi és a szintén fedélzeti elemeket tartalmazó szobai bekészítés szolgálja, ami tartalmazza az ikonikus Utasellátó-terméket, a csokirolót is.

Ideális választás akár egy egynapos kirándulás közben elfogyasztott ebéd helyszíneként, akár egy többnapos kikapcsolódás esetén a megpihenésre, étkezésre. Az üdülőházban töltött este után frissen tudunk indulni a mátrai túrákra, de számos hangulatos erdei barangolás kiindulópontja is lehet.

Az étlapon az étkezőkocsikról megismert közkedvelt ételekkel várja a túrázókat és a vendégeket az Utasellátó. A kínálatban megtalálható többek között a gulyásleves, a csirkepaprikás galuskával, a klasszikus Start burger és a csak itt kapható, új, extra sajtos Volán burger is. A büfében pedig a bisztrókocsikról ismert kínálattal találkozhat az idelátogató vendég.

Az Üdülőház az év minden napján várja a látogatókat, étkezési lehetőség pedig mindennap reggel 7 és este 8 óra között elérhető. Az étteremben és a szállásnál SZÉP-kártyával is lehet fizetni.

A szobaárban foglalt reggeli kínálata is a járatok fedélzetén nyújtott szolgáltatás elemeit tartalmazza, mint a meleg (tojásos ételek, főtt virsli, croissant) és a hideg reggelik (hidegtál, müzli, zabkása), amelyek mellé 100%-os gyümölcslevet és választható forró italt is biztosítunk.

Az Utasellátó 77. évfordulójának alkalmából november 8-tól mindenki számára, akinek van arcképes igazolványa, kétéjszakás vagy afeletti foglalás esetén a szobaárban foglalt reggeli mellé az éjszakák és a vendégek számáraval megegyező számú meleg vacsorát is biztosítanak díjmentesen.

A kedvezményt kizárólag közvetlenül a QR-kódon elérhető linken keresztül indított foglalások esetén tudják biztosítani.

Molnár Zsolt



A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút kisvasúti napja

Idén 28. alkalommal rendeztük meg a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút kisvasúti napját. A 75. születésnapját ünneplő gazdasági vasút megünneplésére idén is nagyon sok érdeklődő érkezett, ők gőzösös különvonattal utazhattak Somogyszentpálra, míg Balatonfenyvesen családi vetélkedővel és tiszteletbeli mozdonyvezető avatásával készültünk a számukra. A kisvasút népszerűségét mutatja, hogy tavaly 86 ezren választották, ebben az évben pedig már 81 ezren utaztak a Nagy-Berek tájait átszelő kisvonattal.



A „legrendezettebb vasútállomás”

Eltelt egy újabb év, és a Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság ismét eredményt hirdethetett a hetedik alkalommal megrendezett „Legrendezettebb vasútállomás” versenyét követően. A szokásoknak megfelelően két kategóriában osztottak ki kitüntetések: „csatolt állomásként”, illetve „székhelyállomásként” mérhették meg önmagukat és teljesítményüket kollégáink. Az állomások dolgozói egymással összefogva, közös összefüggéseken szépítették, virágosították, díszítették a környezetüket. A rendezett állomásokra az ott dolgozók büszkén, mintegy második otthonként tekintenek, viszont legalább ennyire fontosnak tartjuk az utazóközönség elégedettségét is, akik így egy megszépült, esztétikus környezetben várakozhatnak vonatukra.

Hasonlóan az elmúlt évekhez a szakmából összeállított bírálóbizottság járta és pontozta a benevezett 24 állomást. A bírálás nehézségét mutatja, hogy igen szoros eredmények születtek, különbséget tenni sokszor nagyon nehéz volt. A pontszámok összesítése után „székhelyállomás” kategóriában Fonyód lett a győztes – Balatonszentgyörgy és Somogy-szob előtt végzett, míg a „csatolt állomás” csoportban Darány bizonyult a legjobbnak, megelőzve Szentát és Berzencét. A díjátadáson Szabó Csaba területi igazgató mondott köszöntő beszédet, majd átadta a serlegeket és az okleveleket. Bizunk benne, hogy a jövőben is folytatódik ez a hagyomány mind utasaink, mind munkatársaink örömeire!

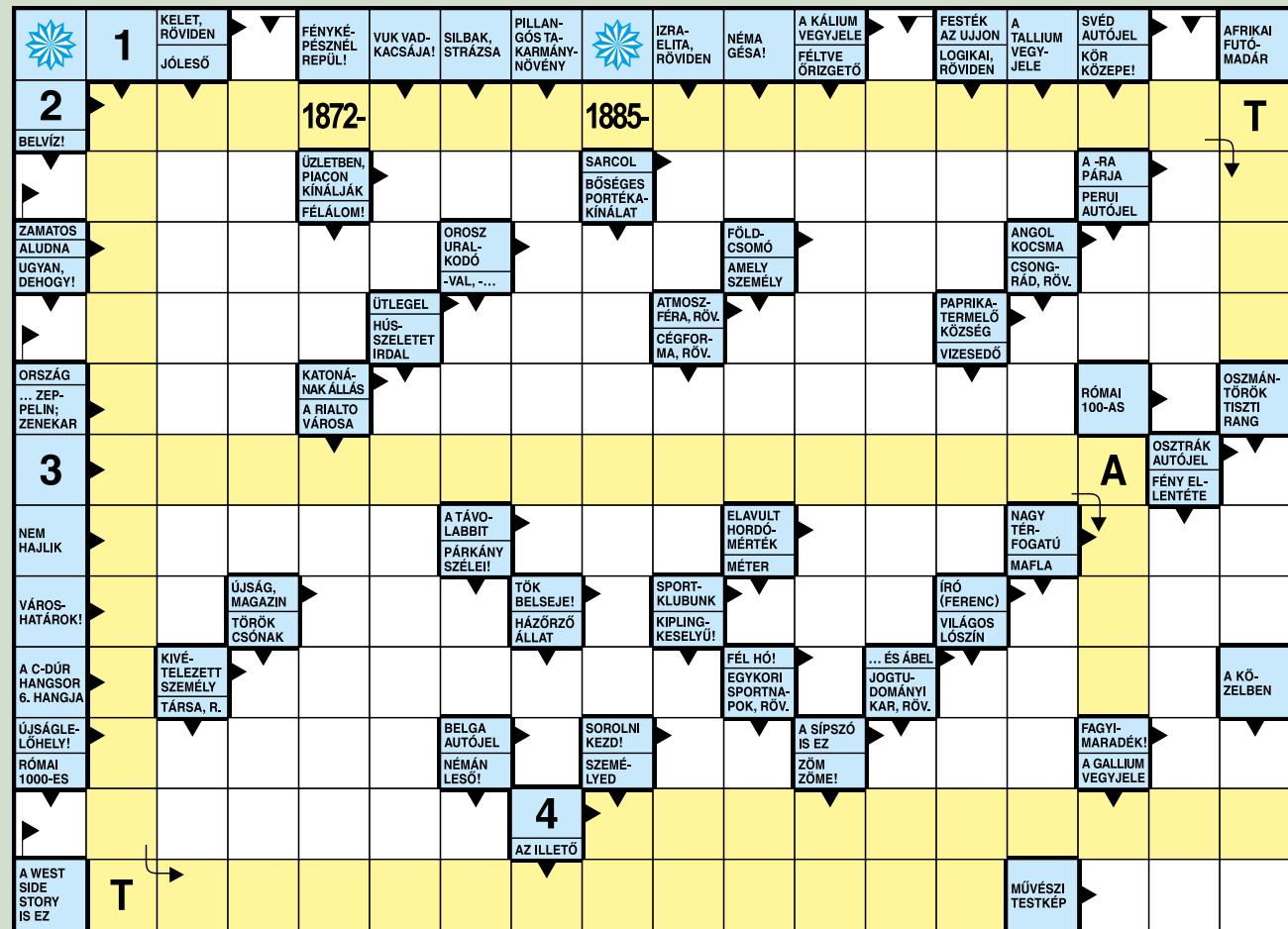


A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2025. október 21.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujzag@mavcsoport.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése: **Idén 183 tisztet avattak a vasutasnapon!**

A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **dr. Simon Rita** olvasónknak!



Árvízi hősök

– Helló! Halihó! Szép jó reggelt mindenkinek! – köszöntötte hangosan barátait Teó, a villanymozdony. – Ma szerencsére csodálatos időnk lesz – állapította meg Teó, miközben az eget kémlelte. – A hőmérséklet ideális, az ég kék, sehol egy felhő, teljes a szélcsend és alacsony a páratartalom. Még hajnali köd sincs. Szuper! – és a mozdony már ment is feljegyezni a legfrissebb adatokat.

– Reggelt! – pöfögték néhányan unottan. – Minek ez az állandó hajcihő? Ha esik, esik, ha fúj, fúj, nekünk akkor is mennünk kell – károgta néhányan, de a kék-fehér mozdony csöppet sem foglalkozott ezzel, Teó ugyanis csak a tudománynak élt, és persze az utasoknak. Messze hátul, a peronoktól távol, de még a mozdonyszínen is túl állt egy kis házíká, sokan azt sem tudták, hogy létezik. Pedig csoda dolgok történtek ott, ez volt ugyanis Teó titkos birodalma, ahol a jegyzetein és a megfigyelésein kívül egy hatalmas gépezetet is működtetett. A kis ház tetején radarok és szondák sorakoztak, mellettük szélmérő forgott, a falon hőmérő volt. Nem hiányozhatott a csapadékmérő sem, a bejárat felett pedig Teó büszkesége, egy barométer állt. Az időjárás-előrejelző szerkezetet a mozdony saját maga fejlesztette, és egy kis fűtőházban rejtette el, amelyből jó idő esetén előjött egy mozdony, rossz idő esetén viszont bent maradt. És ez még mind semmi! Teó az épületen belül egy egész időjárás-csapatot foglalkoztatott. Különleges, üvegfalú masinájában hangyák meneteltek és békák kuruttyoltak – mindezt persze tudományos alapon. A villanymozdony esténként a feljegyzéseit és a statisztikáit nézte, hatalmas táblázatokat hasonlított össze, ami alapján tūpontos előrejelzéseket készített nemcsak a következő napra, hanem egy-két hétre előre is.

Egy őszi napon azonban váratlan dolog történt, pedig ez a reggel is úgy indult, mint máskor. Teó vidáman köszöntött mindenkit, majd ki lelkesebben, ki lustábban ment a dolgára. Délutánra ugyan jósolt egy kis esőt, de ebben nem volt semmi extra. Mindenesetre indulás előtt még egyszer hátrament a kis házhoz, ahol különös érzés kerítette hatalmába. A békák néma csendben várakoztak, még csak elő sem bújtak, meghúzódta a levelek alatt, pedig ilyenkor már mindig kint szoktak ugrálni. – De ha nagy eső jönne, hangosan brekegnének – tanakodott magában a mozdony. – Mindenesetre furcsa. Meglehetősen furcsa... Nézzük, mit csinálnak a hangyák! – mondta hangosan, majd elgondolkodott. A hangyák ide-oda szaladgáltak. – Mi a szösz van ezekkel? – értetlenkedett Teó. – Most vagy erre, vagy arra, ilyen összevisszaságot még nem láttam. Sokáig azonban nem tanulmányozhatta a viselkedésüket, mert indulnia kellett, előtte azonban vetett még egy pillantást az időjárásjelző mozdonyra, ami egyértelműen jó időt jelzett. Teó ez valamelyest megnyugtatta, és már rohant is dolgozni. Útközben a barátainak, Kormányosnak, a volánbusznak és Szakinak, a HÉV-mozdonynak is elmesélte a rejtélyes jelenséget, de ők is értetlenül álltak az eset előtt. Amint Teó visszatért az útvjáról, azonnal a kis házhoz sietett, ahol nem akart hinni a szemének: az ajtó fölötti mozdony folyamatosan ki-be járt, előre-hátra, előre-hátra, majd letört a fűtőház ajtaja. A békák olyan hangosan brekegtek, mint még soha, de nem ám a vízparton, ahol mindig koncertezni szoktak! Nem! Hanem elbújva, fedezékben, szinte kiabáltak. A hangyák pedig tömött sorokban vonultak, ráadásul még a tojásaikat is magukkal vitték. Teó gyorsan a jegyzeteihez sietett, lapozott, számolt, tervezett, majd felkiáltott: – Jaj, ne! – és rohant riadót fújni.

– Árvíz? Ne viccelj, Teó! – nevettek a többiek. Ha árvíz közeledne, arról már rég tudnánk, hiszen emelkedne a folyók vízszintje.

– Nem-nem-nem! Nem árvíz, villámárvíz – hadarta izgatottan Teó. – Azt hiszem, délután villámárvíz fogja előnteni a környéket.



Voltak, akik nem hittek Teó előrejelzésének, hiszen egy kis eső még nem a világ vége. Voltak, akik megijedtek, és voltak, akik nem tudták, most mitévők legyenek.

– Tervet kell készítenünk, és azonnal munkához kell látnunk – szólalt meg végül Szaki, a HÉV-mozdony. – Ha valóban ekkora eső és vihar csap le ránk, az autók biztos, hogy nem fognak tudni közlekedni, mindenkit nekünk kell majd biztonságban hazajuttatnunk. Kormányos, te szervezd meg a mentesítő buszokat, addig én kitalálom, hogyan védhetjük meg a síneket és a hidakat.

A volánbusz egy magaslatra terelt egy egész flottányi buszt, ott várakoztak készenlétben. A mozdonyok teherkocsikkal szállítottak homokzsákokat a vasúti töltésekhez. A kritikus részekén az egész töltést fóliával is becsomagolták, hogy ki ne mossa a víz a köveket a sínek alól. A HÉV-alagutakat a biztonság kedvéért már most lezárták. – De mi lesz a vasúti hidakkal? – tanakodott továbbra is Szaki, amikor hirtelen felkiáltott: – Kő kell ide! – A hidakra tehát kövekkel megrakott vasúti kocsikat húztak, hogy lesüllyazzák azokat. – No, ezzel megvolnánk – nyugtázta Szaki, de esőnek egyelőre híre-hamva sem volt. Eltelt egy óra, kettő, de semmi. Ám ekkor hirtelen hatalmas szél kerekedett, és megjelent néhány esőcsepp a járművek szélvédőjén. Majd megint semmi.

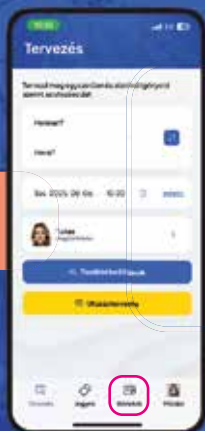
– Ennyi? Két csepp eső miatt dolgoztunk ennyit? – kérdezték páran, de alighogy ezt kimondták, leszakadt az ég. Mintha dézsából öntötték volna a vizet, egy perc után már az utakon hömpölygött az áradat, a csatornák nem tudták elnyelni a vizet. Az autók elakadtak, az emberek menekültek, a szél törte az ágakat és fákat csavart ki. A mozdonyok és HÉV-ek vártak és kitartottak, a buszok pedig elindultak az utasokért. Hatalmas kerekekkel a nagy vízben is egész jól haladtak. Az ablakból egy kisfiú csodálkozva szólt oda az anyukájának: – Ott úszik egy autó! – S valóban. A víz felkapott néhány kisebb kocsit, és vitte magával. Teó és Szaki ekkor összezártak, és finoman felfogták az úszó járgányokat. A villámárvíz nem tartott sokáig, mégis annyi eső esett egy óra alatt, mint egyébként három hónap alatt szokott. Az utakon és a síneken még néhány napig takarítani kellett, de senkinek sem esett a baja, és a gondos előkészületeknek hála, nem keletkezett nagy kár. Teó rengeteg köszönőlevelet kapott, és a levelek között ott lapult egy meghívó is. Mindhármutat vártak egy közös ünneplésre a Vasúttörténeti Parkba. A három jó barát egyszerre érkezett, s amikor begurultak a nagy csarnokba, akkor jött az igazi meglepetés. A reflektorok rájuk irányultak, és mindenki őket tapsolta. Még kitüntetést is kaptak a találmányukért, segítőkészségükért, kitartó munkájukért. Teó díja most is ott lóg a kis ház falán, és azóta is ugyanolyan lelkesen mondja minden reggel az időjárás-előrejelzéseit.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

új vállalati országbérlet vásárlása **5+1 lépésben**



1

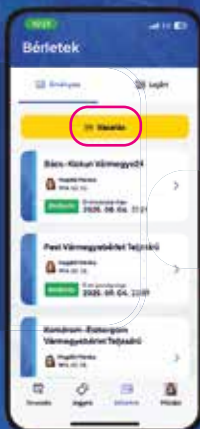


BÉRLETEK MENÜPONT

A képernyő
alján válaszd
a „Bérletek”
menüpontot!

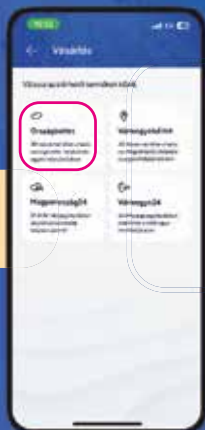
VÁSÁRLÁS GOMB

Érintsd meg
a sárga
„Vásárlás”
gombot!



2

3

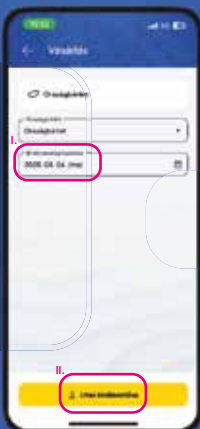


ORSZÁGBÉRLET

A különféle
díjtermékek
közül válaszd az
„Országbérlet”-et!

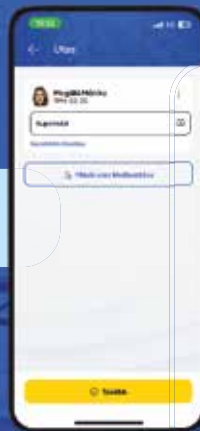
ÉRVÉNYESSÉG

Állítsd be, melyik
naptól legyen
érvényes a bérlet,
majd nyomd meg
a képernyő alján a
sárga gombot!



4

5



UTAS VÁLASZTÁSA

Ellenőrizd, hogy
a bérletet saját
magadnak vásárolod-e,
és helyesek-e az
adataid! Ha nem,
válaszd a „Másik
utas kiválasztása”
gombot, add meg
a saját adataidat,
tölts fel arcképet!
Írd be az augusztus
elején kapott
bérpapírról a kupon-
kódot, majd
kattints a „Tovább”
gombra!



**VÉGÜL FIZESD KI AZ
ADMINISZTRÁCIÓS DÍJAT!**



**Gyenge térérő?
Nem akadály!**
Vállalati ország-
bérletedet
a widget
segítségével
villámgyorsan,
2–3 másodpercen
belül bemutathatod
báhol, bármikor.
Utazz akadályok
nélkül!