

MÁV CSOPORT

magazin



Megszokott csapat,
új megjelenés

CÍMLAPSZTORI

Munkaköri fotózás a MÁV Személyszállítási Zrt.-nél

HÍREK

Dobogón az ország- és vármegyebérllet: rangos nemzetközi versenyen lett bronzérmes a magyar tarifaközösség!; Állami kitüntetést vehetett át kollégánk, Schvéd Norbert; Már több, mint 110 nemzetközi tehervonat haladt végig a BuBe-n; Magyar Vasút 360° konferencia; Szakmai párbeszéd a mobilitás jövőjéről; Újra indulnak zárandokvonatok a csíksomlyói búcsúra

HUMÁN

A pályaorientáció új korszaka – Hogyan szólítsuk meg a fiatal generációt?; Esélyegyenlőség a MÁV-csoportnál – mindenki számít; Tavaszi állásbörzék

ADÓ 1%

Ajánljuk fel az adónk 1 százalékát!

MUNKATÁRSUNK

Erdei utakon, vadak nyomában – interjú Csontos Csabával; Digitális ékszerek – Szabó Lajos CD-gyűjtő kollégánkkal beszélgettünk; Életmentés a Hortobágy EuroCityn

KÉPEKBEN

Tavaszi menüvel várja majd az utasokat az Utasellátó!

SZOLGÁLTATÁSAINK

Új lendületben a flotta: már több mint 70 mozdony megérkezett!

RÓLUNK

A megelőzés a legfontosabb: idén is folytatódnak a közlekedésbiztonsági kampányok; Fennállásának 30. évfordulóját ünnepli a Vasutas Nyugdíjpénztár

NEMZETKÖZI

Hírek a nemzetközi vasúti világból

ÁLLOMÁSOK

Szikszó-Vásártér, ahol régen valóban nagy vásárok voltak

ANNO

Indóház Debrecenben – „Pályaudvar fogadá lengő lobogói alatt”; A Ganz-gyár prototípus mellékvonali motor- és pótkocsijai

ÉLETMÓD

Spárgát a tányérra!

SZABADIDŐ

Áprilisi túraajánló családoknak; Kalandozások idén nyáron a Volántouristtal; Utazzunk vonattal Nógrádba!



38 ÉLETMÓD

Spárgát a tányérra!

4

6

12

16

18

24

26

28

30

32

34

38

40



26 SZOLGÁLTATÁSAINK

Új lendületben a flotta: több mint 70 mozdony megérkezett!



18 MUNKATÁRSUNK

Erdei utakon, vadak nyomában



42 SZABADIDŐ

Kalandozások idén nyáron a Volántouristtal

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Benke Máté; **Szerzők:** Benke Máté, Csohány Domitilla, Ernhaft Evelin, Kavalecz Imre, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Nemeskéri-Kutlán Márton; Pál Dorottya; Putsay Gábor, Ujj Zsuzsanna
Cím: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mavcsoport.hu;
Fotók: pixabay, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsódi Balázs; Kandó Zsombor
Nyomdai előkészítés: Papp János; **Korrektor:** Barta Éva
ISSN1785-8372



Jegyzet

Az első benyomás mindig meghatározó – ennek jelentőségét fotósként különösen átérzem, hiszen egy-egy pillanat többet mondhat el ezer szónál is. En a képekkel mesélek. Egy évvel ezelőtt nagy fába vágtam a fejszemet, mert azóta olyanról kell mesélnem, olyat kell új szemszögből megmutatnom, amit mindenki ismer, ugyanis a MÁV-csoport egyik fotósa lettem.

Márpedig a MÁV-ot mindenki ismeri. Mindenkinnek van elménye és véleménye róla – nekem is volt. Ez a kép azonban rengeteget változott, amióta belülről látom ezt a hatalmas gépezetet. Járom az állomásokat, pályaudvarokat, műhelyeket, garázsokat és irodákat, látom az embereket, akik nap mint nap működtetik ezt a millió fogaskerékből felépülő rendszert. Segítenek, együttműködnek, összetartanak. Mindenhol bizalommal fogadnak, elmagyarázzák a folyamatokat és megmutatják a titkaikat. Őszintén, szakszerűen, elhivatottan. Csapatban.

Ezt felismerve tudatosult bennem, hogy jó helyen vagyok. Mert a csapat a legfontosabb. Ezt a nagyapám tanította meg nekem, amikor még fociztam. 22 éves koromig – édes- apámmal együtt – nagyon sok mérkőzésre elkísért, ott ült szakadó esőben is a lelátón, és mindig elmondta: a győzelem nem egyéni teljesítmény, hanem a közösség érdeme. Akkor még nem sejtettem, hogy ezek a leckék egy évvel ezelőtt, a MÁV-csoporthoz csatlakozva nyernek majd igazán értelmet. A futball megtanított a fegyelemre, a kitartásra és legfőképpen a csapatjátékra.

Ma már egy másik csapat tagja vagyok, a MÁV-csoporté, és bár a stoplist fényképezőgépre, a gypet pedig vasúti pályára cseréltem, az elv ugyanaz maradt: csak együtt sikerülhet. Nagyapám sajnos már nincs velünk, de tudom, hogy ha most látna, egy ilyen nagy múltú közösség tagjaként, büszkén húzná ki magát. Ő a munka becsületében és a közösség erejében hitt – ezeket az értékeket igyekszem én is képviselni a munkám során.

Ebben a lapszámban olyan történeteket és fejlesztéseket mutatunk be, amelyek mögött szintén ez a sokszor láthatatlan, de nélkülözhetetlen csapatmunka áll. Mert bár az irányok különbözőek, a célunk közös.

Kandó Zsombor

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Munkaköri fotózás a MÁV Személyszállítási Zrt.-nél



Márciusban több mint 40 kollégánk vett részt munkaköri fotózáson, hogy személyükkel népszerűsítsék a vasúttársaságot és a munkaköreinket a szélesebb nyilvánosság körében. A fényképezésen olyan szakmák is feltűntek, amelyekkel korábban csak ritkán vagy egyáltalán nem lehetett ebben a formában találkozni, így együtt dolgozhattunk járműkarpitós, járműfényező, gépi forgácsoló, buszos forgalomirányító vagy éppen karosszérialakatos kollégáinkkal is. A fényképekből egy kis ízelítőt közlünk az újságban, hogy olvasóink is megismerkedhessenek a közlekedési társaság legújabb arcaival. A fotók egyik különlegessége, hogy kollégáink már az új MÁV-csoportos egyenruhákat viselik, amelyek kiosztása folyamatosan zajlik.



Kollégáinkat köszöntöttük a közösségi közlekedés járművezetőinek és dolgozóinak világnapján

Március 18-án azokat a munkatársainkat köszöntöttük, akik az év minden napján, a nap 24 órájában mozgásban tartják az országot. Legyen szó kora hajnali indulásról, éjszakai műszakról vagy kihívást jelentő időjárási körülményekről, rátok mindig lehet számítani. A jeles napról Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója is megemlékezett, a Facebookon közzétett posztjában kiemelte: „Kollégáink felelőssége, szakmai tudása és elkötelezettsége biztosítja, hogy utasaink mindennap biztonságosan és kiszámíthatóan eljussanak úti céljukhoz.”

Köszönjük a munkátokat, és balesetmentes utat kívánunk mindannyiótoknak!



Állami kitüntetést vehetett át kollégánk, Schvéd Norbert

A MÁV Rail Tours Kft. ügyvezető igazgatója és a Magyar Vasúttörténeti Park vezetője Magyar Arany Érdemkereszt kitüntetésben részesült. Kollégánk hosszú évek óta szívvel-lélekkel dolgozik a vasúti kulturális örökség megőrzéséért, és azért, hogy a magyar vasút múltja ne csak megmaradjon, hanem élő, átélhető élménnyé váljon a következő generációk számára is. Schvéd Norbert a kitüntetés átvételekor elmondta: „Nagyon megtisztelő számomra az elismerés, de szeretném hangsúlyozni, hogy ez elsősorban a közös munkának és sok ember támogatásának az eredménye. Minden kollégám, partnerem, barátom és a családom is hozzájárult ahhoz, hogy ma itt lehetek, az ő szakértelmük és támogatásuk nélkül ez nem jöhetett volna létre.”

Munkatársunk kitüntetéséhez gratulálunk!

Dobogón az ország- és vármegyebérlet: rangos nemzetközi versenyen lett bronzérmes a magyar tarifaközösség!

A londoni Transport Ticketing Global konferencia keretében meghirdetett Transport Ticketing Awards 2026 versenyen a MÁV-csoport 3. helyezést ért el Magyarország integrált jegyrendszerével, vagyis az ország- és vármegyebérletekre épülő tarifaközösséggel. A rangos szakmai fórumon Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója is részt vett, sőt előadást is tartott a magyar tarifarendszerről és az ország- és vármegyebérletek bevezetésének tapasztalatairól.

A díjról és a konferenciáról bővebben Hegyi Zsolt Facebook-oldalán lehet olvasni.



Már több, mint 110 nemzetközi tehervonat haladt végig a BuBe-n

A teherforgalom lassan egy hónapja elindult a teljesen újjáépített 150-es vonalon, már több, mint 110 nemzetközi tehervonat haladt végig rajta. A következő nagy mérföldkő a 160 km/órás sebességgel közlekedő személyforgalom elindulása lesz.

Ennek több feltétele is van: a sokat emlegetett vonatbefejező rendszer üzembe helyezése, a vonal minden részletére – így az ETCS-re is – kiterjedő független, TÜV vizsgálat lezárása, vagy éppen az ide dedikált járművek engedélyez-

tetése és az itt szolgálatot teljesítő szakemberek képzése. A személyszállítás csak a vonatbefejező rendszer (ETCS) éles üzembe helyezése után tud megindulni, hiszen első a biztonság.

Március végén egy újabb, fontos lépés történt, két Taurus mozdonyt indult Szerbiába, hogy megkezdődhessenek az ottani mozdonyvezetők célirányos oktatása ezekre a magyarországi vontatójárművekre is.

Magyar Vasút 360° konferencia



A magyar vasúti ágazat egyik kiemelt szakmai eseményeként került megrendezésre a Magyar Vasút 360° konferencia. A budapesti eseményen számos jelentős, jövőt meghatározó fejlesztési irányról is szó esett, így megemlítsre került a távolsági motorvonatok beszerzésére vonatkozó stratégiai elképzelés is.

Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója kiemelte, hogy flottánkba 2030-ig körülbelül 100, jellemzően 150 férőhelyes használt motorvonat érkezik, a távolsági járműparknál pedig szakítani kell azzal a gyakorlattal, hogy csak az IC-vonatoknál törekszünk a minőségi kiszolgálásra, ezért egységes távolsági motorvonatflottában látja a jövőt.

Az eseményen jelen volt az Építési és Közlekedési Minisztérium helyettes államtitkára, Kerékgyártó János is, aki elmondta:

„A nagyobb utazási igény kielégítésére járműkorszerűsítési és vontatóállomány-bővítési program indult.”

A hazai vasúti közlekedés terén négy paradigmát kell megváltoztatni – mondta el Hegyi Zsolt –, majd ismertette azokat:

- az infrastruktúra kiszámítható módon történő fenntartása (legyen előre ismert és kellő nagyságú forrás);
- az „elugrás”: követni kell a világtrendeket a sebességben is;
- az utasokat érintő szolgáltatások további fejlesztése, a megvalósuló tarifaközösség és az utastájékoztató ezen a téren csak az első lépés;
- minőségi járműállomány kell a mostani, „szedett-vedett” flotta helyett.

A 100 mozdony bérletével kapcsolatban elhangzott, hogy a döntés szolgáltatás fenntartásában kulcsfontosságú volt – most körülbelül 70-nél tartunk, míg az év második felére nagyjából meglesz a 100 –,

csupán 5–10 évre szól, és ezen idő alatt a távolsági forgalomban szükséges motorvonatok beszerzéséről gondoskodni kell.

A konferencián a MÁV-csoport egyébként meghatározó szereplőként vett részt. A hazai vasúti rendszer legnagyobb integrált közlekedési szolgáltatójaként a vállalatcsoport vezetői több szekcióban is bemutatták a magyar vasút aktuális fejlesztési irányait, a szolgáltatásfejlesztési törekvéseket, valamint az ágazat előtt álló stratégiai kihívásokat.

A rendezvény különösen fontos fórum volt a MÁV-csoport számára, hiszen lehetőséget adott arra, hogy a szakmai partnerekkel és döntéshozókkal közösen vizsgálják meg a vasút versenyképességének erősítését és a fenntartható közlekedési rendszerek jövőjét.

A konferencia programjában a MÁV-csoport több vezető szakembere is előadóként szerepelt, akik különböző szakterületeket képviseltek, például a személyszállítást, az infrastruktúra-üzemeltetést, az informatikai fejlesztéseket és a humán területek aktuális kérdéseit.

A Magyar Vasút 360° konferencia nem csupán szakmai rendezvény volt, hanem olyan platform is, ahol a vasúti ágazat szereplői közösen formálhatják a közösségi közlekedés jövőjét. A MÁV-csoport aktív részvétele jól mutatja a vállalatcsoport elkötelezettségét amellett, hogy a magyar vasúti közlekedés fejlődésének meghatározó alakítója legyen, és hozzájáruljon egy hatékonyabb, fenntarthatóbb és utasbarát közlekedési rendszer kialakításához.



Újra indulnak zarándokvonatok a csíksomlyói búcsúra

A Kárpáteurópa Utazási Iroda és a MÁV Személyszállítási Zrt. immár 19. alkalommal indítja útnak az Össznmzeti zarándokvonatot, a Székely gyorsot és a Csíksomlyó expresszt. A közel fél kilométer hosszú szerelvény a Tamási Áron emlékére díszített Bombardier Traxx mozdony élén 2026. május 22–25. között utaztatja a zarándokokat Erdélybe, Székelyföldre, a csíksomlyói búcsúra és a történelmi Magyarország ezeréves határához.

Az össznmzeti zarándoklat egyik legjelentősebb jelképe a Csíksomlyó expressz, amely minden évben több ezer zarándokot szállít a pünkösdi búcsú helyszínére. A szerelvény Szombathelyről indul útnak, majd Sopron, Győr, Komárom és Tatabánya érintésével halad a főváros felé. Budán egyesül a Székely gyors zarándokvonattal, így a Kárpát-medence különböző pontjairól érkező magyar hívek közösen folytatják útjukat Erdély felé. Az immár hagyományos össznmzeti zarándokvonat ezt követően Szolnok és Békéscsaba irányába halad tovább, majd a határon túl Alcsík és Felcsík vidéke felé tartva érkezik meg Csíksomlyóra. Az út nem csupán utazás, hanem közösségi és lelki élmény is. A zarándokok

imádsággal, énekkel és találkozásokkal készülnek a pünkösdi búcsúra, miközben a vonat a magyar nemzeti összetartozás egyik különleges, mozgó jelképévé válik. A 16 kocsis vonatban két étkezőkocsi várja a zarándokokat négycsillagos kiszolgálással, népzenevel, idegenvezetéssel és adománygyűjtéssel a gyimesbükkí árkvá jávára. A vonat egyik idei díszvendége Varga Miklós énekes-színész lesz.

A sajtótájékoztatón Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója elmondta, hogy több mint 20 ezer zarándokot szállítottunk az elmúlt években a program keretében, és bízunk benne, hogy idén is sokan veszik igénybe az Össznmzeti zarándokvonatot.



Szakmai párbeszéd a mobilitás jövőjéről

A XXI. „Regionális közlekedés aktuális kérdései” konferencia a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) szervezésében valósult meg Debrecenben. A hazai közlekedési szakma egyik legfontosabb fórumán a közlekedési ágazat meghatározó szereplői – szakpolitikai döntéshozók, közlekedési vállalatok vezetői, kutatók és szakértők – vitatták meg a regionális mobilitás aktuális kihívásait és fejlesztési irányait. A konferencia kiemelt témája a közösségi közlekedés integrációja, a vasúti és a közúti személyszállítás együttműködése, valamint az egységes közszolgáltatási modell jövője volt. A szakmai programban több, MÁV-csoporthoz kötődő előadás is hangsúlyos szerepet kapott.

A konferencia plenáris szekciójában Sukta Csaba, a MÁV Zrt. kabinetfőnöke A MÁV-csoport-integráció eredményei országszerte és Hajdú-Bihar vármegyében című előadásában ismertette az átalakult MÁV-csoport csoportirányítói eredményeit, a holdingműködés hatásait, stratégiai és fejlesztési elképzeléseit. Előadásában hangsúlyozta, hogy a magyar közösségi közlekedés jövője a rendszerszintű együttműködésben és az integrált szolgáltatásban rejlik, amely felé a csoportintegráció nagyszabású lépést jelentett. „A cégcsoport rendelkezésre álló erőforrásainak és kapacitásainak koncentrált kezelése, a tulajdonossal történő közvetlen együttműködés garanciát jelent minden feladat és probléma eredményes megoldására” – fogalmazott. Ismertette a MÁV-csoport aktuális debreceni és Hajdú-Bihar vármegyei fejlesztéseit is, köztük a vármegye- és országbérletek elfogadását a Debreceni Közlekedési Vállalat járatain, a lezajlott és a küszöbönálló infrastruktúra-fejlesztéseket, járműbeszerzéseket és szolgáltatásfejlesztési programokat, amelyek egy közös mobilitási rendszer részeként szolgálják az utasok kényelmét és az ország gazdasági fejlődését.

„Sín és aszfalt szimbiózisa” – Az egységes állami személyszállítási modell első tapasztalatai és jövőképe című előadásában Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója fejtette ki az integrált vasúti és autóbuzos szolgáltatás kialakításának eredményeit. Előadásában rámutatott arra, hogy az új szervezeti modell nem pusztán struktúraváltás, hanem szolgáltatási szemléletváltás is. „A MÁV-csoport számára az integráció jegyében töltött év után a 2026-os év egyértelműen az integrált közösségi közlekedési rendszer további erősítésének időszaka. Célunk, hogy az autóbuzos és vasúti szolgáltatásaink menetrendi és szolgáltatási szinten is egyetlen, összehangolt hálózatként működjenek, amely kiszámíthatóbb, gyorsabb és kényelmesebb utazási lehetőséget biztosít az utasok számára. Ennek érdekében több térségben – a Budapest–Kelebia vasútvonal környezetétől a Mátra térségéig, valamint a Balaton és a Dunántúl fontos kapcsolatain – új, a vasúti közlekedéssel szoro-

san összehangolt autóbuzs-menetrendi struktúrákat vezetünk be. A szolgáltatásminőség javítása mellett kiemelt feladatunk a nagy volumenű infrastruktúra-fejlesztésekre való felkészülés, a vasúti járműstratégia megújítása, valamint olyan kulcsprojektek támogatása, mint a Budapest–Belgrád vasúti kapcsolat személyszállítási szolgáltatásának elindítása. Meggyőződésünk, hogy a közlekedési módok közötti integráció mélyítése nem csupán szervezési kérdés, hanem a jövő fenntartható, versenyképes és utasbarát közösségi közlekedésének az alapja. Mindezek a lépések egy közös célt szolgálnak: hogy a MÁV-csoport valóban a nemzet közlekedési vállalataként nyújtson magas színvonalú, megbízható mobilitási szolgáltatást Magyarországon minden térségében.” Dr. Kormányos László hangsúlyozta, hogy a vasúti gerinchálózat és az autóbuzos ráhordó rendszer összehangolása révén hatékonyabb menetrendi kapcsolatok, jobb hálózati lefedettség és kiszámíthatóbb szolgáltatás érhető el az utasok számára.

A konferencia további szakmai programjában dr. Denke Zsolt közlekedésstratégiai szakértő, a MÁV Zrt. munkatársa tartott előadást az integrált közforgalmú személyszállítási rendszer kialakításának stratégiai kérdéseiről. Előadásában hangsúlyozta, hogy a jövő közlekedési rendszere adatvezérelt, hálózati logikájú és utasközpontú kell legyen. Kitért arra, hogy az integrált közforgalmú személyszállítási rendszerben teljes utazási láncban gondolkozva „ajtótól ajtóig” szolgáltatást kell kínálni, amelyhez elengedhetetlen a helyi és helyközi szolgáltatások menetrendi, tarifális, utastájékoztatói integrációja.

A konferencia ismét bebizonyította, hogy a regionális mobilitás fejlesztése szoros együttműködést igényel a közlekedési szolgáltatók, az állami döntéshozók és a szakmai szervezetek között. A MÁV-csoport vezetőinek előadásai világossá tették: a jövő közösségi közlekedése integrált, fenntartható és utasközpontú rendszerként működhet sikeresen – ahol a vasút és az autóbuzs egymást kiegészítve, egyetlen mobilitási hálózat részeként szolgálja az országot és a régió fejlődését.

A pályaaorientáció új korszaka Hogyan szólítsuk meg a fiatal generációt?



A MÁV Pályaműködtetési Zrt. és a MÁV Személyszállítási Zrt. pályaaorientációval foglalkozó munkatársai közös projektet indítottak a pályaaorientációs módszertan megújítására.

A munkaerőpiac gyors változásai egyre nagyobb kihívás elé állítják a vállalatokat abban, hogyan mutassák be szakmáikat és lehetőségeiket a fiatal generáció számára. A pályaaorientáció ma már nem csupán bemutatkozás, hanem valódi kapcsolatépítés a jövő munkavállalóival. Ahhoz azonban, hogy ez a kapcsolat valóban létrejöhessen, a vállalati pályaaorientációs tevékenységet is meg kell újítani.

A közös projekt célja, hogy a pályaaorientációs munkatársak olyan korszerű módszertani eszköztárat alakítsanak ki, amely támogatja a fiatalok aktív bevonását, és segíti a szakmák élményszerű bemutatását. A fejlesztés során a résztvevők közösen dolgoznak ki új gyakorlatokat, interaktív feladatokat és digitális megoldásokat, amelyek a jövőben a pályaaorientációs rendezvényeken és iskolai programokon is alkalmazhatók lesznek.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a hagyományos prezentációkkal és előadásokkal a fiatal korosztály figyelme ma már nehezen köthető le. Az információk passzív befogadása helyett a diákok inkább olyan élményeket keresnek, amelyekben aktívan részt vehetnek. Fontos számukra, hogy kérdezhessenek, kipróbálhassanak dolgokat, és saját tapasztalatot szerezhessenek. Ez különösen igaz azokra az eseményekre, ahol a vállalatok a szakmáikat, technológiáikat vagy a munkakultúrájukat szeretnék bemutatni.

Éppen ezért a pályaaorientációs programok tervezésekor egyre fontosabb szempont, hogy az alkalmazott módszerek illeszkedjenek az esemény jellegéhez, és valódi bevonódást teremtsenek. A klasszikus prezentációk helyett érdemes interaktív feladatokat alkalmazni, amelyek lehetőséget adnak a fiataloknak az aktív részvételre. Ilyen lehet például egy rövid problémamegoldó gyakorlat, egy csapatban megoldandó kihívás vagy akár egy szimulációs feladat, amely egy-egy szakma mindennapi helyzetét modellezi. Keressük a digitális megoldásokat is. Ezek azért is fontosak, mert az érintett generációk számára vonzóbbak, mint a papíralapú feladatok, de még környezetkímélőbbek is azoknál. Számunkra fontos, hogy a fenntarthatóságot képviseljük a rendezvényeinken is.

Az interaktív módszerek nemcsak a figyelmet tartják fenn, hanem segítik a fiatalokat abban is, hogy személyes élményeken keresztül ismerjék meg a vállalat működését. A közös feladatok során kérdések merülnek fel, beszélgetések indulnak el, és sokkal közvetlenebb kapcsolat alakul ki a diákok és a vállalat munkatársai között.

A pályaaorientáció megújítása tehát nem csupán módszertani kérdés, hanem stratégiai jelentőségű befektetés is. Azok a vállalatok, amelyek képesek élményszerű, interaktív programokat kínálni, sokkal nagyobb eséllyel tudják felkelteni a fiatalok érdeklődését, és hosszabb távon is tudnak kapcsolatot építeni velük. A jövő pályaaorientációja az élményről, a közös gondolkodásról és az inspirálásról szól – mert az igazi pályaválasztás legtöbbször a személyes találkozásokból születik.

Pályaaorientáció projekt szervező csapata



Esélyegyenlőség a MÁV-csoportnál: mindenki számít

A modern munkahelyek egyik legfontosabb kérdése, hogy minden munkavállaló számára biztosítottak legyenek az egyenlő lehetőségek – a munkába lépéstől a szakmai fejlődésen át egészen a mindennapi munkakörülményekig. A közlekedés világában ez különösen fontos: a vasúti és közösségi közlekedési szolgáltatások mögött sokféle szakma, tapasztalat és élethelyzet áll, amelyek együtt alkotják azt a közösséget, amely nap mint nap működteti az ország egyik legfontosabb közlekedési rendszerét.

A MÁV-csoportnál az esélyegyenlőség nem csupán jogszabályi kötelezettség, hanem a vállalati kultúra egyik alapértéke. Célunk, hogy minden munkavállaló – életkortól, nemtől, családi helyzet-től vagy egészségi állapottól függetlenül – biztonságban, megbecsülve és kiszámítható feltételek mellett végezhesse a munkáját.

A vasúti és közúti munkakörök sokszínűsége jól tükrözi a társadalom sokszínűségét is. A pályakezdő fiataloktól a több évtizedes tapasztalattal rendelkező szakemberekig, a kisgyermekes szülőktől a nyugdíj előtt álló munkavállalókig sokféle élethelyzet találkozhat a mindennapi munkavégzés során. A vállalat törekszik arra, hogy ezekre az eltérő helyzetekre érzékenyen reagáljon, és olyan megoldásokat alakítson ki, amelyek segítik a munka és a magánélet összehangolását, a szakmai fejlődést és a munkahelyi biztonságot.

Kiemelt figyelmet kapnak azok a kollégák is, akik valamilyen okból több támogatásra szorulhatnak: például kisgyermeket nevelnek, megváltozott munkaképességgel dolgoznak, vagy hosszabb szakmai pálya után új kihívások elé néznek. Az ő tapasztalatuk, tudásuk és elkötelezettségük ugyanis ugyanolyan értéket jelent a vasút számára.

A **2025–2030 közötti Esélyegyenlőségi Terv** elfogadásra került, és ez a dokumentum adja a keretet ahhoz, hogy folyamatosan

dolgozzunk a munkahelyi egyenlőség erősítésén. A terv célja, hogy a munkavállalók számára támogató és biztonságos környezetet biztosítson, figyelembe véve a különböző élethelyzeteket – legyen szó családi feladatokról, életkori sajátosságokról vagy egészségi állapotról. Mindezt úgy alakítjuk, hogy mindenki naprakész információt kapjon, és rendszeresen tájékoztassuk a kollégákat az elért eredményekről és a további intézkedésekről.

Fontos része a törekvésnek a **nők és férfiak közötti esélyegyenlőség erősítése** is.

Misszióknak tekintjük, hogy mindenki – nemtől függetlenül – egyenlő megbecsülést kapjon, és azonos lehetőségekkel rendelkezzen a szakmai fejlődés, az előrelépés és a munka-magánélet egyensúlyának megteremtése terén.

Az esélyegyenlőség tehát nem egy távoli fogalom, hanem a mindennapi munkakultúránk része. Arról szól, hogy figyelünk egymásra, tiszteletben tartjuk egymás helyzetét, és együtt alakítunk ki egy olyan munkahelyi környezetet, ahol minden kolléga érték.

A MÁV-csoport ereje nemcsak a sínparókban és a járművekben rejlik, hanem azokban az emberekben is, akik nap mint nap működtetik. És mi mindenki számára biztosítjuk, hogy a lehetőségek adottak legyenek, mert a sokszínűség erőforrás, nem akadály.





JOBVERSE Állásbörze 2026 tavasz

A 2026. március 4-5. között a budapesti BOK Csarnokban megrendezett JOBVERSE Állásbörze ismét a hazai munkaerőpiac egyik legmeghatározóbb eseményének bizonyult. A rendezvényen idén 109 kiállító mutatta be állásajánlatait, a két nap alatt pedig közel 12 500 érdeklődő látogatott ki a helyszínre, ami kiemelkedő toborzási potenciált jelentett a résztvevő vállalatok számára.

A MÁV-csoport, mint az ország egyik legnagyobb foglalkoztatója, idén is egyedi arculatú standdal képviselte magát. Az érdeklődők közvetlenül a csoport vállalatának toborzással foglalkozó kollégáitól kaphattak hiteles tájékoztatást az aktuális pozícióiról.

Kiemelt figyelmet kapott a vasútbiztonsági szerencsekerék, amely a szórakoztatás mellett a biztonságtudatos közlekedésre is ráirányította a figyelmet.



Műegyetemi Állásbörze

A 2026. március 10-11. között megrendezett 59. Műegyetemi Állásbörze ismét bebizonyította, hogy az ország egyik legfontosabb stratégiai találkozási pontja a műszaki felsőoktatás és a munkaerőpiac szereplői között. Az esemény két napja alatt összesen 9000 látogató kereste fel a helyszínt, ami stabil érdeklődést mutat a hallgatók és frissdiplomások körében. A kiállítói oldalon 105 vállalat képviseltette magát, lefedve a gazdaság szinte minden meghatározó szegmensét.

A MÁV-csoport standjánál a gépészmérnök, közlekedésmérnök és építőmérnök hallgatók mutatták a legélénkebb érdeklődést.

A vállalat humán kollégái részletes felvilágosítást adtak a vállalatcsoport aktuális nyitott pozícióiról, a diplomás pályakezdő programokról, valamint a szakmai gyakorlati helyekről és ösztöndíjlehetőségekről.

A standnál zajló szakmai beszélgetéseket változatos aktivitásokkal tették emlékezetessé. A hallgatók részéről érkező kérdések elsősorban a technológiai modernizációra, a hosszú távú karrierutakra és a bérén kívüli juttatási csomagokra irányultak.

A 2026-os tavaszi börze sikeresen zárult. A gépész- és közlekedési fókuszú hallgatók magas száma megerősíti, hogy a vállalat továbbra is az egyik legvonzóbb célpont a jövő mérnökei számára.



Ajánljuk fel az adónk 1 százalékát!

Idén se felejtünk el rendelkezni a személyi jövedelemadónk 1 százalékáról! Támogathatjuk a MÁV-csoport által kitüntetett figyelemben részesülő, munkatársaink segélyezésére, művelődésére, sportolására, hagyományőrzésére létrehozott szervezeteket is, amelyeket most összegyűjtöttünk. Minden segítség számít, köszönjük a felajánlásait!

Gyermekvasút

A Gyermekvasutasokért Alapítvány küldetése a gyermekvasutasok szabadidős programjainak szervezése és támogatása. A gyermekvasutas csoportok a szolgálatokon kívül is összetartó közösséget alkotnak, a közösen eltöltött évek alatt felejthetetlen élmények részesei lesznek a gyerekek, többnapos kirándulásokon, nyári táborozáson és más izgalmas programokon vesznek részt.

Adószám: 18075144-2-42

Vasúttörténeti Park

A Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány a rendezvényeivel sok örömet ad kicsiknek és nagyoknak, fontos kincseket őriz: a magyar vasút járműveinek történelmi darabjait. Járműparkjának folyamatos karbantartásához, örökségünk megőrzéséhez munka-vállalóként is hozzájárulhatunk.

Adószám: 18168341-2-42

Vasúttörténeti Alapítvány

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik eddig is az alapítványnak szánták a támogatásukat, melyet a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez, kiállításokon való megjelenítéséhez, valamint aktuális rendezvényeik költségeinek fedezésére használtak és használnak.

Adószám: 18450716-1-06

„Egészség a Legnagyobb Érték” Közhazsnú Alapítvány

Az alapítvány támogatásokból tudja fejleszteni a célkitűzéseinek megfelelően a vasútegészségügyi ellátórendszer igénybe vevő betegek részére nyújtandó ellátás színvonalát. Az összegyűlt adományokat a betegellátást segítő orvosi eszközök, illetve az orvosok, szakdolgozók képzésének támogatására fordítjuk.

Adószám: 18450266-2-06

Vasúti Hidak Alapítvány

A Vasúti Hidak Alapítvány 1996 óta, azaz immár 30 éve végzi szakmai tevékenységét a vasúti hidász-szakma támogatása érdekében. Munkánk célja elsősorban a vasúti hidász szakemberek tudásának fejlesztése, az új szakmai ismeretek átadása és a szakmai közösség erősítése. Kiemelt figyelmet fordítunk az értékmérésre (pl. a Vasúttörténeti Parkban található hidak fenntartása) és a szakma nagyjainak elismerésére (pl. emléktábla-állítások, megemlékezések). Tevékenységünk részletes bemutatása a www.vha.hu honlapon érhető el. Kérjük, hogy amennyiben egyetért Alapítványunk céljaival, úgy adója 1%-át ajánlja fel a Vasúti Hidak Alapítvány javára.

Adószám: 18456877-2-43

MÁV Szimfonikus Zenekar

Köszönjük, ha személyi jövedelemadója 1%-ával a MÁV Szimfonikus Zenekart támogatja, hogy a jövőben is magas színvonalú hangversenyekkel örvendeztethesse meg a közönséget!

Adószám: 18056721-2-43

Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesület

Tagjai és szimpatizánsai 1997 óta rendszeresen támogatják egyesületünket az szja 1%-ának felajánlásával. Ez idáig 182,12 millió Ft bevételünk keletkezett a felajánlásokból, amelyet teljes egészében tagjaink segélyezésére fordítottunk. A személyi jövedelemadóból származó, 1%-os bevételeinket továbbra is a tagjaink segélyezésére kívánjuk fordítani.

Kérjük, hogy segélyezési forrásaink bővítéséhez járuljon hozzá adója 1%-ával!

Adószám: 19653613-2-42

MÁV Vasutas Sport Club

A szervezet kilenc szakosztállyal (futó, horgász, kerékpáros, labdarúgó, torna, tenisz, természetjáró, tollaslabda, darts) várja a sportolni vágyó vasutasokat és családtagjaikat. A szervezők az idei évben tovább szeretnék bővíteni a sportolási lehetőségek körét, hogy még vonzóbbá tegyék az egyesületet. Köszönik az eddigi támogatásokat, kérik, az idén se felejtkezzenek meg róluk.

Adószám: 19804132-1-42

Az EMBERÉRT Alapítvány

AZ EMBERÉRT Alapítvány a célcsoporton belül az egyedüli olyan közhasznú tevékenységet végző szervezet, mely a segítségre szoruló munkatársait, nyugdíjasait és családtagjaikat támogatja pénzügyileg. Anyagi segítséget nyújt a rendkívüli vagy hirtelen megváltozott élethelyzetben. Segítséget biztosít a családi megélhetéshez, gyermekek neveléséhez, oktatásához, családtagok segélyezéséhez és a betegségek megelőzését is elősegíti.

Adószám: 18892073-1-43

VOKE

A Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület közhasznú szervezetként látja el a vasutas közművelődési, kulturális, szabadidős és oktatási tevékenységét nemzetközi, országos, regionális és helyi szinteken a munkahelyi és területi igényeket figyelembe véve, építve a hagyományokra, a jelen igényeire, valamint a megfogalmazódott lokális elvárásokra. Kiemelt feladatunknak tekintjük a vasutaskultúra támogatását, a vasutasklubok, a településeken működő vasutasintézmények tevékenységének koordinálását, segítését. Minde mellett ellátjuk a támogatóink és a minisztériumok vezetése előtt a vasutas kulturális tevékenység érdekképviseletét.

Adószám: 18054406-1-42

Szolnoki MÁV Sportegyesület

A szervezet nyolc szakosztályban (atlétika, birkózás, kosárlabda, sumo, súlyemelés, természetjárás, teke, vívás) biztosít sportolási lehetőséget a vasutas kollégáknak és a külsősöknek is. Számos programot, versenyt szerveznek. Szolnok Véső úti Sporttelepén várják az érdeklődőket.

Adószám: 19866774-2-16

EVVK Explorer Vasutas Világjáró Klub

Az Ön támogatása is fontos nekünk. Kérjük, rendelkezzen az EVVK Explorer Vasutas Világjáró Klub javára adója 1%-nak felajánlásával. Az így nyert összeget ingyenes túráink bővítésére és irodabútor-vásárlásra szeretnénk fordítani. Önnek csak néhány kattintás, számunkra lehetőség a közös jövőre!

Adószám: 18356519-1-13

ERDEI UTAKON, VADAK NYOMÁBAN

A Budapest-Ferencváros csomóponton nem akármilyen kollégánk kezeli a gurítódombon lévő szolgálati helyen a vágányfékeket és a berendezés asztalát. Csontos Csaba ugyanis ha nem a gurítótoronyban dolgozik, akkor – szabadidejében – az erdőt, rétet és a csenderest, a tisztásokat járja. Máskor meg egy magaslesről figyel a természetet és a vadakat. Vasutas kollégánk ugyanis vadász, idén negyven éve. Ám nemcsak ez jeles évforduló az életében. Huszonkét éve vasutas, és huszonöt éve játszik vadászkürtön a Pipacs Vadászkürt Egyesületben. Mindkét területet hivatásának érzi: a vasutat is, a vadászatot is.

Kezdjük a beszélgetést a vasútszakmával! Hogyan kerültél a vasúthoz? Annyi bizonyos, hogy 22 éve dolgozol a MÁV-nál, most 57 éves vagy, így természetszerűleg volt más előéleled, amelyet ugyebár nem a vasútnál töltöttél.

Valóban nem a vasútnál kezdtem a pályafutásomat – kezdi a beszélgetést Csontos Csaba. Az édesapám mellett az építkezéseknél dolgoztam, de felszolgáló is voltam, ilyen képzésem is van. A szabadidőmben alkalmanként most is felszolgálók különféle helyeken, főleg nagyobb rendezvények alkalmából. Bírtam a munkát, de a különféle adók miatt úgy döntöttem, keresek magamnak egy állást, munkahelyet. Egyik vadásztársam javasolta a vasutat, mégpedig Ferencvárost. Jelentkeztem is oda, és 22 évvel ezelőtt Nyíri András, az akkori főnök vett fel. A gurítódombon kezdtem, ma is ott vagyok. Nagyon szeretem ezt a munkát, egy 12 órás műszakban hárman teljesítünk szolgálatot. Kezelem a vágányféket és a berendezés asztalát. Nagy figyelem szükséges, hiszen a gurítóról viszonylag nagy sebességgel leguruló kocsikat le kell fékezni, hogy jóval kisebb sebességgel haladjanak a megfelelő irányvágányokra. Minden kocsi más fékezést igényel, úgy a rakott, mint az üres tehervagonok. Sőt, figyelembe kell venni az időjárást is, nagy szélben

nagyobb fékezés szükséges. A technológia alkalmazását az eső, a köd és minden más befolyásolja az évszakok változásakor. Nagy rutint kellett szereznem ahhoz, hogy immár hibátlanul dolgozhassak.

Csontos Csaba megemlítette, hogy régebben egy szolgálat alatt akár 800 teherkocsit is gurítottak, rendeztek a megfelelő irányba. Mostanában jóval kevesebb, körülbelül 150 kocsi elosztásáról kell gondoskodniuk a rendező pályaudvaron. Ennek több oka is van, főleg az, hogy manapság irányvonatokkal továbbítják a rakományt. Az úgynevezett egyesekocsis fuvar, a vegyes elegy egy vonatnál sokkal kevesebb, mint akár 20-22 évvel ezelőtt. Amde így is szükség van Ferencvárosra, sok tehervonat halad rajta keresztül, és indítanak is innen irányvonatokat, vagy mozdonycsere után más irányba, más vasútvonal felé veszik az útjukat. Gurítódomb nélkül pedig ez lehetetlen volna. Ferencváros még most is a vasút fordítókorongja, ahogy régen elnevezték. Fontos, nélkülözhetetlen szerepe van az ország keleti és nyugati területének vasúti forgalmában. Ferencváros speciális, kiemelt, különleges hely. Tudják ezt az ott dolgozók, Csontos Csaba is, és ennek figyelembevételével, nagy odafigyeléssel dolgoznak. Hibázni nem lehet, mert az az egész ország teherfuvarozására, szállítmányozási feladataira kihatással lenne. S nem jó irányba.



Akkor térjük át egy homlokegyenesen más pályára, hivatásra! Viszonylag kevés vasutas van, aki vadászember is. Te az vagy, sőt egy vadásztársaság vezető embere, amellel vadászkürtön is játszol. Mikor és hol, hogyan kezdődött a vadászpályafutásod?

Már gyerekkoromban rajongtam az erdőért, a természetért, a vadászatért – idézi fel a kezdeteket Csontos Csaba. Nagypapám és apám is vadászott, mindig vittek magukkal a különféle vadászatokra. A nagypapám nyakában ültem, amikor lőtte a fácánokat, nyulakat. Így szinte beleszülettem ebbe az életformába. Szeretem a természetet, a vadak világát. A vadászat nemcsak abból áll, hogy kedvünkre kilőjük a vadakat. Sokkal inkább a helyes vadgazdálkodásról és egyben a természet védelméről szól. Jelenleg a vadásztársaság alelnöke vagyok, szervezem a vadászkatákat, irányítom a munkát. Jó emberek társasága alakult ki, semmi összetűzés nem volt az elmúlt időszakban. Egyébként ezt a vadásztársaságot a nagypapám alapította 1963-ban. Az elnöke is volt a társaságnak, ahogy az apám is. Amikor én is vadász lettem, három generáció vadászott együtt.

Mindig is helyben vadásztál, vagy volt kitekintés más területekre?

1997 előtt a Börzsönyben, Királyréten vadászott az édesapám – emlékszik vissza a régi időre Csaba. Apám biztatására én is oda kerültem vadásztagnak. Gyönyörű helyen volt a vadászterület, kiváló, nemes vadakkal. De történt egy jelentős változás, ugyanis az ottani erdészet visszavette a vadászati jogot, így a vadásztársaságunk 1997-ben megszűnt. Ez hatalmas veszteség volt számomra is, mert

azt hittem, hogy 30 évesen derékba tört a vadászkarrierem. Aztán jobbra fordultak a dolgok. Egy pécsi barátom vadászkürtanfolyamokat szervezett, így aztán jelentkeztem én is. Megtanultam a vadászkürt használatát, amit aztán itt, a helyi vadásztársaságnál kamatoztattam. Mára már 16-an vagyunk, akik vadászkürtön játszunk.

Különleges fűvös hangszer a vadászkürt. Mire használták annak idején a vadászkürtöt, és mire most?

A vadászkürt története nagyon régi. Amikor még nem voltak korszerű technikák, akkor a vadászkürttel jelzéseket továbbítottak a vadászoknak és a közreműködő hajtóknak – magyarázza a vasutas vadász. A különböző szignálokkal, kürtjelekkel irányították a vadászatot. A kürtjelek adták hírlát a vadászoknak a haladási és mozgási irányokat vagy a vadászat szünetelését és persze a vadászat végét. Ma is használjuk vadászat alkalmával is a vadászkürtöt, de igazából már csak a vadászat végén, amikor az elejtett vadakat szépen sorba rakjuk a terítőken, s akkor kürtölünk a vad és a vadászat tiszteltére. Megható az ilyen, vadászatot záró momentum. A Pipacs Vadászkürt Egyesületben játszunk vadászkürtön, jómagam már 25 éve. Jó minőségű hangszereink vannak. A kürtösökkel koncertet is adunk, de vadászati rendezvényeken, vadászbálon is szívesen közreműködünk.

Említetted a terítéket, mit jelent ez? Ez is hozzátartozik a vadászathoz, a hagyományokhoz a vadász kultúrában?

A teríték ősi hagyományokra tekint vissza. Mivel tiszteljük a vadat, egy-egy vadászat után az elejtett vadakat egy tisztáson szépen egymás mellé sorba rendezzük – ismerteti a szertartást a vadászunk. A fekvő vadak közé és a teríték köré többnyire fenyőágakat helyezünk el, s a teríték négy sarkán tüzet, máglyát rakunk. Az égő tűz egyrészt tisztelt az elejtett vadnak, másrészt megidézi a lélekvándorlást. Ide tartozik az is, hogy az elejtett vad vérző sebébe egy töret faágat mártunk, és azt a vadásznak adjuk át, aki megköszönve a sikeres vadászat lehetőségét a kis faágat, vagyis a töretet a vadászkalapjába tűzi. Ezt addig hordja, amíg egy újabb vadat nem lő. Nem véletlen a töret kifejezés, ugyanis azt az ágacskát nem bicskával vágjuk le, hanem letörjük a fáról vagy bokorról. Két töret van, a másikat a vad szájába helyezzük, vagy a sebre, ahol a találat érte. Ez a hagyomány a siker, az ünnep és a tisztelet kifejezése. Záró eseményként felhangzik a kürtösöktől a vadászat végét jelző szignál.

Csontos Csaba vallja, hogy a vasút és a vadászat is az életéhez tartozik. Mindkét területet szereti, nem tudna élni nélkülük. Tavaly októberben nagy megtiszteltetés érte. Nagy István agrárminiszter ünnepélyes keretek között átadta számára a Magyar Vadászatért érdemrendet. Amikor aztán befejezték a beszélgetést, felmászott még egy kis időre az egyik magaslesre. Ferencvárosban, a szolgálati helyén is „magaslesen” tartózkodik, a gurítódombon, az irányítótoronyban. Míg az albertirsai magaslesről a természetet, az erdőt, mezőt és a vadakat figyeli, addig a ferencvárosi „magaslesről”, az irányítótoronyból a szeme a vágánymező pászta, és a leguruló teherkocsikra ügyel. Ki hinné, hogy Ferencvárosban is megfordulnak vadak, amelyeket látni a toronyból. Nappal fácánok repkednek a sínek között, éjjel pedig előmerészkednek a közeli rejtékhelyről az éjszaka gyermekei, a rókák és a baglyok. Így hát Csontos Csaba vágányfékkel kezelő kollégánk olykor a munkahelyén is szembetalálkozik vadakkal. Igaz, ott puská nincs, az ott pihen a vadászházban. Majd aztán a 12 órás vasúti szolgálat befejeztével ismét útra kel az erdei utakon a vadak nyomában.

Kavalecz Imre

Digitális ékszerek – interjú Szabó Lajos CD-gyűjtővel



A streamingszolgáltatók és a videómegosztó portálok világába rendkívül rövid idő alatt beleszokott az emberiség. Olyan gyorsasággal vesztek ki a köztudatból a piacokat csaknem 120 évig uraló fizikai hanghordozók, mintha sosem lettek volna: a gramofonlemezek, a vinylek – vagy ahogy a legtöbben hívják, bakelitek –, az orsós szalagok, a magnókazetták és a CD-lemezek is egy elmúlt világ tartozékai, mégis velünk vannak. Ellenére, hogy a lejátszók kikerültek a laptopokból, autókból vagy hifi-rendszerekből, van egy elszánt és számottevő tömeg, akik kitartanak a technika mellett. Kollégánk, Szabó Lajos is közéjük tartozik, hiszen CD-lemezeket gyűjt már 30 éve. 1996 tavaszán vette az első lejátszóját, a csillogó korongokból álló kollekció pedig 1500-nál is több darabot számlál – közöttük számos ritkaság is fellelhető. Interjúnkban a CD-gyűjtés szépségeiről kérdeztük munkatársunkat.

Miért tart ki valaki a fizikai hanghordozók mellett 2026-ban?

Ezek a lemezek kézzelfoghatók, a borítójuk látható, van bennük szöveggönyv, és a minőségüket is jobbnak találom egy Youtube-ra feltöltött hangfelvételénél. Ettől függetlenül nem utasítom el a streamingszolgáltatókat, ha például futok, én is azokon keresztül hallgatom zenét. De van még egy ok, ami miatt a fizikai hanghordozóknál maradok: támogatom a zenekart a megvásárlással, és ez így van rendjén, mert tisztetem a zenészt. Aki egy kicsit is ismeri a szakmát, az tudja, hogy nagyon nagy befektetés egy bandát működtetni és alkotni. Kérdezhetnéd persze, hogy miért nem bakelit, hiszen ott még nagyobb a borító, ami már önmagában is komoly művészeti értéket képvisel, és a vajt fülűek a hangminőségét is nagyobbra becsülik.

Meg is kérdezem. Miért maradtál a CD-nél?

Az ember a 80-as, 90-es években tudta, hogy van CD, de megfizethetetlen volt az ára – úgy a lemezeknek, mint a lejátszóknak. Jól emlékszem, amikor a metálújságban írtak az új technikáról: léptethető, nem recseg, nem akad. Érdekesnek tűnt, de amikor munkába álltam Záhonyban 1990-ben, 5000 forint volt a keresetem, a lejátszó pedig 6000-be került. A 90-es évek közepén kezdett el átfordulni az arány, megfizethetőbbé vált egy CD-lemez, és teret hódított a technika is. Akkoriban már könnyebb feladat volt megvenni egy CD-játszót, mint tűt szerezni a régi lemezjátszókba. És azt se felejtjük, hogy az új készülék technikailag egyszerűen többet kínált a megszokottnál, azaz a lemeznél és a kazettánál.

Az bizonyos, hogy nem recseg, nem akad, és a szalagot sem tépi be... Fel tudod idézni az első élményt, amikor meghallottál egy CD-t?

Épp egy boltba mentem be, ahol ismerős volt az eladó: a fülemre tett egy fejhallgatót. Lejátszott egy dalt, én pedig olyan neszeket is kihallottam, amelyeket egy csehszlovák lemezjátszón vagy egy átmágnesezett magnószalagon sose lettem volna képes. Akkoriban voltak kazettáim és bakelitjeim is, de az élmény hatására mindet elosztogattam – amit ma már sajnállok, hiszen ezekkel kezdődött a gyűjtői szenvedélyem –, innentől fogva már csak a CD érdekelt. Ez a gyűjtemény, ami itt mögöttem látható, 1996 márciusa óta épül. Az első CD-lejátszóm is 96-ban vettem Pécssett, miután megláttam egy kirakatban.

Különleges lemezeket és kazettákat hol lehetett beszerezni? Ma már szinte elképzelhetetlen, hogy volt idő, amikor ez kihívást jelentett.

Mátészalkán volt egy könyvesbolt, ott vettük a lemezeket, a lengyel piacon mentek a kalózkazetták. Én már akkoriban is törekedtem rá, hogy az eredeti anyagokat szerezzem be, de egészen más világ vett körbe minket. Külföldi hanganyagokat szinte csak kalózkazettákon lehetett hazavinni, én a Metallica LP-eket is így szereztem. Az Edda-sort a könyvesboltban vettem, ahogyan a Bikini-lemezeket, a Lord- és Pokolgép-kiadványokat. Arra jól emlékszem, hogy sokszor kértem otthon pénzt fizika- és matematikakönyvekre, de aztán kazetta lett belőlük.

Ezek rögtön be is robbantották a gyűjtési szenvedélyedet?

Persze, de inkább a CD-kre szűkíteném a kérdést. A Hungaroton a 90-es években elkezdte újra kiadni a régebbi, sikeres albumokat. Az engem érdeklőket általában megvásároltam, havonta 3-4 lemezt vettem. Mivel zenét a mondanivalója miatt hallgatom előszörban – a gyűjtés csak a második –, a lemezwásárlás mindig aránylott a szabadidőmhöz. Tehát ha nem értem rá, lassabban bővült a gyűjtemény. Időt kell szánni egy-egy hanganyag befogadására, és én ezt sohasem mulasztom el. Ennek az eredménye az is, hogy több száz lemezt kívülről tudok.



Az István, a király című rockopera CD-kiadványa 1988-ból. Érdekeség, hogy ez a lemez volt az első, hazánkban sorozatban gyártott compact disc, azaz CD, amely a Videoton, a Magyar Hitelbank Rt. és a Hungaroton tulajdonában lévő új gyárból kikerült.

Minden gyűjtő részesül benne párszor, hogy fillérékért vagy ajándékba igazi ritkaságot kap. Mi volt a legszerencsésebb, a legjobb fogásod?

A Vaterán találtam ritka Bikini-lemezeket, azonnal megvásároltam mindet, és elmentem értük Gyöngyösre. Mivel a hölgy látta, hogy megbízható vagyok, felhívott a lakására, hogy válogassak a teljes gyűjteményből. Éltem a lehetőséggel, és a férje különlegeségeihez – akivel éppen rosszban volt – olcsón jutottam hozzá. De vásároltam már Edda-kiadványt is, a Győzni fogunk album az Auto Foto neve alatt csak pár száz példányban jelent meg. A 90-es évek eleje érdekes gyűjtői ritkaságokkal szolgál, hiszen ekkor még kevés CD-t gyártottak, mert alig vették, és már kevés lemez készült, mert kifele ment a divatból a vinyl.

Neked melyik a legdrágább kincsed, a gyűjteményed legfontosabb darabja?

Az ára miatt a Lord Fehér Galamb lemeze. Kötődés tekintetében viszont a Lord – Szemedben a csillagok CD. Édesanyám ezt vette meg nekem utoljára a halála előtt. Egyébként nem szeretem a legeket, igyekszem az összes lemezt sokat hallgatni.

Milyen hangrendszered van?

Sony CD-lejátszót használok több hangfallal. A „belépőknek” csak annyit mondanék, hogy fontos ebbe invesztálni, az erősítő és a hangfal minősége kardinális, mert egy rosszabb hangrendszeren nem az szólal meg, amit a zenekar hallatni szándékozott.

Kapcsolódik valamilyen különleges rítus a zenehallgatáshoz?

Ha zenét hallgatom, akkor csak zenét hallgatom. Nem olvasok, nem tévézek mellette, mert nem tudok egyszerre a kettőre figyelni. A szövegre, a mögöttes mondanivalóra jobban tud koncentrálni az ember, ha egyszerre egy dologgal foglalkozik. Így feltáruznak az összefüggések, íve lesz az anyagnak.

Változtatott benned valamit ez a fajta figyelem?

Igen. Az idő múlásával például képes lettem másként látni az előadókat. Voltak, akiket nagyon nem szerettem a 80-as, 90-es években, de az idő múlásával felismertem, hogy ők is teremtettek egyfajta értéket. Így vált számomra érdekessé az Exotic zenekar és az Első Emelet. Amikor ezt az érdeklődést észrevettem magamon, megörültem, mert a bizonyítéka volt annak, hogy ennyi idősen is változik még az ember ízlése. Arra jöttem rá, hogy a zeneszerető emberek kíváncsiak maradnak, én például már komolyzenét is hallgatom, amit sose gondoltam volna.

A MÁV-os munkád is hozott már magával új lemezeket?

1990-ben kezdtem Záhonyban mint váltókezelő, kocsirendező. 1994-ben Debrecenbe helyeztek, 97-ben már szolgálattevő voltam, jelenleg KÖFI-irányítóként tevékenykedem. Az, hogy a kollégáktól kapok lemezt, nem jellemző, inkább én szoktam kölcsönadni egy-egy példányt, viszont egyszer Romániába kellett mennem egy CD-ért – Magyarországra nem postázták –, ott pedig az egyik ismerős személypénztáros családja vette át nekem a korongot. Nagy örömmel tértem vele haza!

Az István, a király című rockopera CD-kiadványa 1988-ból. Érdekeség, hogy ez a lemez volt az első, hazánkban sorozatban gyártott compact disc, azaz CD, amely a Videoton, a Magyar Hitelbank Rt. és a Hungaroton tulajdonában lévő új gyárból kikerült.

Benke Máté

ÉLETMENTÉS A HORTOBÁGY EURO CITYN

Bár február 20-án délelőtt az ország nagy része ismét a rendkívüli időjárás, a csúszós utak és a szakadó hó miatt aggódott, a Hortobágy EuroCity nem a hóhelyzet miatt volt jelentős késésben Tatabányánál. Egy 50 év körüli férfi eszméletét veszítette a vonaton. Brecska Balázs és Kalányos Róbert győri nemzetközi vezető jegyvizsgálók gyors reagálással, határozott fellépéssel és példamutató együttműködéssel kezdték meg az újraélesztést, és a mentőszolgálat kiérkezéséig folyamatosan küzdöttek az utas életéért. Noha korábban egyikük sem került még ilyen helyzetbe, kollégáink lélekjelenlétből, szakmai felkészültségből és emberségből is jelesre vizsgáztak. Helytállásuk nemcsak az érintett utas számára volt sorsdöntő, hanem mindannyiunk számára példaértékű. Páros interjúnkban az átételekről meséltek.

Az utasoktól tudtátok meg, hogy valami baj történt: orvost kerestek a vonaton. Mi a teendőtök ilyen esetekben, és mi történt azon a napon?

Róbert: Természetesen ilyenkor azonnal segítséget kell nyújtani. Hívunk kell a 112-t és a forgalomirányítást is értesítenünk kell, de ebben az esetben az életmentés sürgőssége elsőbbséget élvezett az utóbbival szemben.

Balázs: Mi a Nyíregyházáról Bécs felé közlekedő Hortobágy EuroCity járatral a Keleti pályaudvarról 8:40-kor indultunk. Tatabánya előtt a vonat hátsó részében, az 1. osztálynál jártunk, amikor

szóltak az utasok, hogy orvosra van szükség. Mindketten azonnal a 414-es kocsi felé indultunk.

Milyen állapotban volt az utas?

Róbert: Az 50 év körüli férfi eszméletlen volt, sem pulzust, sem légzést nem tapasztaltunk. A 112-es segélyhívót egy másik utas már értesítette, így a diszpécser részletes utasításait követve lefektük, majd Balázs azonnal megkezdte a szívmasszázszt, amit egy idő után én folytattam. A mentősök kiérkezéséig sikerült folyamatosan fenntartani az újraélesztést.

Balázs: Körülbelül 20 percig nyomtuk a megadott ütemre a mellkasát, és talán vett néhány lélegzetet, de nem tért eszméletre. A szakemberek is legalább egy órát küzdöttek az életéért, defibrillátorra is több alkalommal szükség volt. Végül szerencsére stabil állapotban szállították el.

Milyen intézkedésekre volt szükség a többi utas biztonsága érdekében?

Balázs: A mentősök rengeteg eszközt használtak, azok mind ott heverték a kocsiban, amit így az esetleges fertőzésveszély miatt annak ellenére is le kellett zárunk, hogy nem történt haláleset.

Róbert: Az utasokat az üzemirányítással egyeztetve egy másik vonatra szállítottuk át. Az egy órával később érkező Railjet mellénk állt, átvette őket, így Győrön, Mosonmagyaróváron és Hegyeshalmon át zavartalanul folytathatták útjukat Bécs felé.

Hogyan éltétek meg a nehéz percek? Meg tudtátok őrizni a nyugalmatokat?

Róbert: Abban a pillanatban a sürgető cselekvési, segítségnyújtási szándékon kívül nem éreztem semmi mást – legfeljebb annyi tűnt fel, hogy nagyon meleg volt. Nem egy könnyen kétségbe eső típus vagyok, jó a lélekjelenlétem. Ez Balázsról is elmondható. Egy dolog azonban bosszantó volt. Az utasok nagyon kíváncsiak voltak, nehezen értették meg, hogy térre, levegőre van szükség. Azon sem lepődtem volna meg, ha előkapják a telefont, és videóznak, de szerencsére erre nem került sor. Bízom benne, hogy – a közvélekedéssel ellentétben – mindenkiben van annyi emberség, hogy nem tesz ilyet.

„A kapott visszajelzések szerint sokan érzik úgy – talán én magam is így éreztem eddig –, hogy nem is tudnám hirtelen, mit tennék ilyen helyzetben. Márpedig bárkivel, bármikor előfordulhat, hogy segítséget kell nyújtania.”

Balázs: A közösségi médiában így is azonnal szárnyra kapott a hír, hogy haláleset történt a Hortobágy EuroCityn. A cáfolat is rögtön érkezett, és a mai napig olvasható a MÁV 1-es vonal nevű Facebook-csoportban: „Nem hunyt el! A kalauzok újraélesztették, és stabil állapotban szállították a kórházba!” Majd így sorjázta a hozzászólások: „Gratulálok a sikeres újraélesztéshez!” „Áldja meg az ég a kalauzokat!” Ez jólesett, mert nekem az első percekben azért átfutott a fejemben, hogyan fogok tudni segíteni, helytállni. De aztán az éles helyzetben az ember már valóban nem gondolkodik, csak cselekszik. Azonkívül, hogy végeztem a mellkaskompressziót, és a segélyhívó utasításait követtem, minden más kiesett.

Részesültetek korábban elsősegély- vagy újraélesztési képzésben? Mennyire tudtatok az ott tanultakra támaszkodni?

Balázs: Alapvetően a jogosítvány megszerzésekor tanultam meg az újraélesztés lépéseit, illetve néhány éve a vállalatnál is volt egy ilyen képzés. De – annak ellenére, hogy 1997 óta, csaknem 3 évtizede dolgozom a MÁV-nál vezető jegyvizsgálóként – még sosem kellett újraélesztést végrehajtanom. Sokszor hívtam már mentőt, de soha nem eszméletét veszett utashoz.

Róbert: Én az előző munkahelyemen üzemi elsősegélynyújtó voltam, évente kellett képzésre mennem, hiszen amit nem használ rendszeresen az ember, azt elfelejti. Öt évvel ezelőtt kerültem a MÁV-hoz, először belföldi, majd vezető jegyvizsgálóként, 3 éve pedig már nemzetközi jegyvizsgálóként is dolgozom, de én sem kerültem még ilyen helyzetbe. Szerencsére az is el tudja végezni az újraélesztést, aki soha nem tanulta vagy gyakorolta, hiszen a 112 diszpécser folyamatosan adja az utasításokat. Még a szívmasszázs ütemét is számolta nekünk.

Hogyan dolgozza fel az ember egy ilyen intenzív helyzet élményét?

Balázs: Közben sem volt idő idegeskedni, de utólag sem vettem észre magamon stresszreakciót. Jó érzés volt, hogy segítettünk. Utána folytattuk tovább a szolgálatot. A kollégáimnak, a családomnak persze elmeséltem az esetet, de egyébként mire hazaértem – a Facebook-posztoknak köszönhetően – már tudott róla a feleségem is. **Róbert:** A 10, 16 és 20 éves lányaimnak és a szintén vasutas feleségemnek persze én is elmeséltem, akik nagyon büszkék voltak rám. A legkisebb lányom még csak egyéves. Ahogyan Balázs is mondja, nagyon jó tudni, hogy életben volt az utas, amikor elvitték a mentősök. Csak azért van hiányérzetünk, mert nem tudjuk, később mi lett vele. Természetesen nem amiatt, hogy köszönetet, dicséretet várnánk, de nagyon megnyugtatóna minket, ha tudnánk, hogy rendben van. Utólag abba is belegondoltunk, hogy milyen lelkiismereti problémát okozhatott volna, ha elhunyt volna a helyszínen. Lehet, hogy magunkat okoltuk volna.

Mit üzentek a kollégáknak, mit tehetnek, hogy felkészültek legyenek, ha bárkinek a segítségükre van szüksége? Hiszen mindenki kerülhet ilyen helyzetbe, és nemcsak a munkahelyén, hanem bárhol máshol is.

Róbert: Minden eset váratlan és eltérő, nem tudsz előre mindenre felkészülni, de egy a lényeg: a lélekjelenlét. Azonnal hívni a 112-t, és a diszpécserre hagyatkozva csak tenni, amit ő mond.

Balázs: Én arra is gondoltam, hogy jó lenne egy képzés a MÁV-nál, ahol felfrissíthetjük az egészségügyi alapsmereteket. Bár a MÁV-os szerelvényeken nincs defibrillátor, de egyes állomásokon és például a Railjeten is van. Jó lenne megtanulni a használatát. De addig is: a legfontosabb valóban megőrizni a hidegvért, nem pánikolni, hanem cselekedni, követni a 112 diszpécserének utasításait.

Gratulálunk és köszönjük Brecska Balázsnak és Kalányos Róbertnek a helytállásukat! Kollégáink természetesen bekerültek az idei ÉrtékRend díj jelöltjei közé is.

Ujj Zsuzsanna

Új menüvel várja majd az utasokat az Utasellátó!

A korábbi évszakoknak megfelelően idén is megújítja étlapját az Utasellátó. Az új menüben amerikai hamburgerrel, barackos gombóccal, új szószokkal és sajtgolyókkal is várjuk az utasokat az étkezőkocsikon, de a Prémium váróban is új süteménnyel készülünk.



Új lendületben a flotta: több mint 70 mozdony megérkezett

A MÁV-csoport mozdonyflotta-megújítási programja új, jól látható mérföldköhöz ért: már több mint 70 korszerű mozdony érkezett meg társaságunkhoz a 2025-ös 10 pontos vállalás keretében, ami kézzelfogható előrelépést jelent a szolgáltatási színvonal és az üzembiztonság javításában. Ez a szám önmagában is figyelemre méltó, de igazán akkor nyeri el a jelentőségét, ha mögé tesszük az elmúlt évek egyik legnagyobb kihívását: az előregedett vontatójármű-állomány megújításának sürgető feladatát.

A magyar vasút mindennapi működését hosszú időn át olyan mozdonyok tartották mozgásban, amelyek közül sok 40-60 éves konstrukcióra épült, így a fenntartásuk egyre nagyobb erőfeszítést igényelt, miközben a meghibásodások kockázata is nőtt. A flottafiatalítás ezért nem egyszerűen műszaki fejlesztés, hanem szolgáltatási és szervezeti fordulópont is: célja, hogy kiszámíthatóbb közlekedést, stabilabb menetrendet és korszerűbb munkakörnyezetet teremtsen kollégáink számára is.

A megújulás egyik fontos eleme, hogy a MÁV-csoport több forrásból ütemezetten von be korszerű járműveket a napi üzembe. A flottába érkező gépek között megtalálhatók a Siemens Vectron mozdonyok, amelyek akár 200 km/órás sebességre is képesek, és a nagyobb teljesítményigényű, nemzetközi vagy belföldi forgalomban is komoly előnyt jelentenek. Ugyancsak fontos szerepet kapnak a bérelt Siemens Eurosprinter mozdonyok, amelyek már a hazai InterCity- és a nemzetközi közlekedésben is bizonyítanak. A flottaszínekben munkába álló Alstom Astride mozdonyok újabb minőségi lépést jelentenek, különösen a Budapest és Pécs közötti Mecsek InterCityk továbbításában. A nem villamosított vonalak kiszolgálásában pedig a dán eredetű Henschel dízelmozdonyok hoztak érdemi javulást, mivel korszerűbb és megbízhatóbb alternatívát kínálnak a koros dízelflotta egy részének kiváltására.

A megérkezett mozdonyok jelentősége abban áll, hogy a fejlesztés eredménye már nem kizárólag tervekben vagy szerződésekből létezik, hanem nap mint nap megjelenik a vonalakon, a fordákban és az utasok által érzékelhető működésben. Az újabb járművek magasabb rendelkezésre állása, korszerű fedélzeti rendszerei és több esetben többáramrendszerű képessége egyaránt hozzájárulnak ahhoz, hogy kevesebb legyen a műszaki eredetű fennakadás, és rugalmasabbá váljon az üzem. Ez különösen fontos a nemzetközi forgalomban, ahol a mozdonycsere csökkentése és az interoperábilis működés közvetlenül hat a pontosságra és a versenyképességre.

A műszaki, üzemeltetési, beszerzési és forgalmi területek összehangolt munkája nélkül nem lenne lehetséges ilyen ütemben új járműveket forgalomba állítani, honosítani, felkészíteni és beilleszteni a napi működésbe. A projekt azt üzeni minden kollégának, hogy a MÁV-csoport nem csupán reagál a kihívásokra, hanem tudatosan építi a jövő vasútját: egy megbízhatóbb, korszerűbb és vonzóbb szolgáltatást nyújtó rendszert.

A már több mint 70 megérkezett mozdony ezért nemcsak egy fontos számadat, hanem a megújulás látható bizonyítéka is. Olyan eredmény, amelyre a vállalat minden területén méltán lehetünk büszkéek, mert egyszerre szolgálja az utasok érdekeit, a kollégák munkáját és a magyar vasút hosszú távú versenyképességét.

Molnár Zsolt



A megelőzés a legfontosabb: idén is folytatódnak a közlekedésbiztonsági kampányok



Nézz körül, érz haza biztonságban! Közös az üzenete a MÁV-csoport 2022-ben indított, illetve a Közlekedéstudományi és Építésügyi Minőség-ellenőrző Intézet (KTI) Volán Egyesülettel közös, tavaly kezdeményezett kampányának. Közös bennük az is, hogy idén is folytatódnak, hiszen a figyelemfelhívásra továbbra is óriási szükség van. Tavaly még mindig számos, összesen 57 baleset történt a MÁV hálózatán a vasúti átjárókban, ezekben tizenkilencen veszítették életüket. De a közutakon sem javul a helyzet. A KTI és a Volán Egyesülés március 12-én a forgalmas debreceni – köztük buszmegállóknál található – gyalogátkelőknél festett figyelemfelhívó piktogramokat a járdára. A Nézz körül! kampány debreceni sajtótájékoztatóján Menkó Mihály, a MÁV Személyszállítási Zrt. autóbuszos forgalmi régióigazgatója képviselte a MÁV-csoportot.

A Ne használj fülhallgatót! és a Ne mobilozz a zebrán! feliratú piktogramok arra figyelmeztetik a gyalogosokat, hogy ne tompítsák, ne zárják ki érzékszerveiket, amikor közlekednek, hiszen a felelősségteljes és biztonságos közlekedés alapja, hogy a forgalomra figyeljenek. A KTI és a Volán Egyesülés kampánya tavaly májusban Kecskeméten vette kezdetét, szeptemberben Miskolcon folytatódott, idén március 12-én pedig megérkezett Debrecenbe is, ahol hat helyszínen, köztük a Nagyállomás autóbusz-megállóhelyeinél található gyalogos-átkelőhelyeknél festették fel a piktogramokat.

A sajtótájékoztató elején a résztvevőket dr. Barcsa Lajos, Debrecen alpolgármestere köszöntötte. „Egy város akkor fejlődik igazán, ha nem csak beruházások valósulnak meg, hanem a lakók a mindennapokban is figyelnek egymásra. A gyalogosok biztonsága érdekében is fontos a felelősségteljes magatartás mind a gépjárművezetők, mind a gyalogosok részéről. Magyarországon a közlekedési balesetek 36 százaléka a zebrákon történik. Debrecenben az átlagosnál jobb a helyzet: 2019 és 2024 között 163 gyalogos szenvedett sérülést kijelölt gyalogos-átkelőhelyen. Hamarosan okoszebrák telepítésével is tovább javítunk a helyzeten” – mondta el az alpolgármester.

Menkó Mihály, a MÁV Személyszállítási Zrt. autóbuszos forgalmi régióigazgatója kiemelte: a gyalogosok a közlekedési rendszer legvédtelenebb résztvevői, a többi közlekedő részéről fokozott figyelmet igényel a védelmük. De ez nem működik a közreműködésük nélkül, hiszen a gyalogátkelőhely biztonsága a járművezetők figyelme és a közlekedési környezet megfelelő kialakítása mellett a gyalogosok odafigyelésén is múlik. Egy autóbusz fékútja hosszabb, mint egy személygépkocsié, és a vezetője több tucat utas biztonságáért is felel, egy hirtelen fékezés súlyos következményekkel járhat. „A MÁV-csoport közlekedésbiztonsági kampányának fókuszában elsősorban a vasúti átjárók állnak,

hiszen ott történnek a legsúlyosabb balesetek. Már idén is 11 baleset történt a vasúti átjárókban, 6 halálos áldozatot követelve, ezért társaságunk továbbra is nagyon fontosnak tartja a közlekedők folyamatos edukálását. A MÁV-csoport a balesetek megelőzése érdekében tavaly nyáron 42, nagy gyalogosforgalmat bonyolító, balatoni vasúti átjáróban festett fel figyelmeztető piktogramokat, ezzel felhívva a figyelmet a közlekedés közbeni telefonálás és fülhallgató-használat veszélyeire. Emellett tavaly szeptemberben csatlakoztunk a KTI és a Volán Egyesülés kampányához, többek között a miskolci autóbusz-állomás aszfaltjára is felkerültek ezek a piktogramok. Társaságunk örömmel működik közre minden olyan kezdeményezésben, amely növeli a közlekedés résztvevőinek biztonságát” – mondta el a régióigazgató úr.

Berzai Zsolt alezredes, az ORFK balesetmegelőzési osztályvezetője arra hívta fel a figyelmet, hogy a balesetek megelőzése mindannyiunk közös feladata. A felfestett piktogramok arra figyelmeztetik a gyalogosokat, hogy nézzenek fel, és figyeljenek, mielőtt az úttestre lépnek. Berta Tamás, a KTI közlekedésbiztonsági igazgatóhelyettese hangsúlyozta, hogy a gyengébb közlekedők védelme az új KRESZ-ben kiemelt fontosságú, hiszen hat év alatt több mint 5 ezren sérültek meg a gyalogátkelőhelyeken országsszerte. Természetesen nagyon fontos az egyéni felelősség, a meggyőződési kötelezettség szerepe is: jelenleg a gyalogosok 4%-a telefont nézve, további 4% telefonálva, 15% pedig fülhallgatóval kel át a zebrán, és nem győződik meg róla, megadják-e neki az elsőbbséget. Károlyi Péter, a DKV Zrt. kommunikációs vezetője is ismertette közlekedésbiztonsági céljaikat, dr. Tukacs László József, a Volán Egyesülés vezérigazgatója pedig a jelenlegi kampány célkitűzéseit mutatta be, hangsúlyozva: több mint harminc éve működő szakmai szervezetük kiemelten fontosnak tartja, hogy részt vegyen a közlekedés biztonságosabbá tételében. Debrecenben hat helyszínen összesen mintegy 30 piktogramot festenek fel a napokban.

Fennállásának 30. évfordulóját ünnepli a Vasutas Nyugdíjpénztár



30 évvel ezelőtt egy rendkívül ingadozó pénzügyi környezetben jött létre a Vasutas Nyugdíjpénztár a munkavállalók és a szakszervezetek közötti összefogás egyik eredményeként.

Az alakuló közgyűlésen meghatározták az egységes tagdíj mértékét, a tagdíj alapok közötti felosztási arányát, és megválasztották a vezető testületek tagjait. Az alapításhoz mindössze 15 alapítótagra lett volna szükség, a vasutasok azonban 104 alapítótaggal képviselték magukat, a Nyugdíjpénztár pedig megkapta a működési engedélyt. A tagok tömegesen léptek be, 1996 végére a létszámuk meghaladta a 11.000 főt, amely mára 36.227 tagra duzzadt.

A Vasutas Nyugdíjpénztár teljes vagyona napjainkban 63,3 Mrd Ft, a tartalékok pedig meghaladták az 510 M forintot. A szektorban jelen lévő és aktív 19 önkéntes pénztár közül a Vasutas Nyugdíjpénztár a taglétszáma alapján a középmezőnyben, egészen pontosan a 7. helyen található.

Harminc éve alatt a Nyugdíjpénztár rengeteg kihívással találkozott, a szervezetnek a 2025-ös évben a lakáscélú felhasználás miatt egy új területen kellett bizonyítania, de az akadályt jól vette, az év végéig közel 5.000 igényt érkezett, és 4,5 Mrd forintot utalt ki az igénylő tagok részére.

„Ez a jubileum nem csupán egy szám” – mondják a cég képviselői: a közösség erejét, a vasutasok összetartását és bizalmát jelképezi.

Az összetartás az eredményekben is jelentkezik, 2025-ben a fedezeti portfólión realizált éves bruttó hozamráta elérte a 7,8 százalékot, a nettó hozamráta a 7,61 százalékot.

A fedezeti tartalékra vonatkozó 10 éves, 2016–2025. évekre vonatkozó, átlagos nettó – költségekkel csökkentett – hozamrátája 5,19 százalék volt. A fedezeti tartalékra vonatkozó 15 éves, 2011–2025. évekre vonatkozó, átlagos nettó – költségekkel csökkentett – hozamrátája 5,64 százalék volt. A fedezeti tartalékra vonatkozó 20 éves, 2006–2025. évekre vonatkozó, átlagos nettó – költségekkel csökkentett – hozamrátája 5,71 százalék volt, amely ezekben a kategóriákban meghaladta a referencia-hozamráta értékét.

A szervezet büszke arra, hogy a nyugdíjas évekre történő felkészülésben – a hullámzó gazdasági környezet és kihívások ellenére is – stabil, kiszámítható és megbízható pénzügyi hátteret biztosíthat tagjainak immár 30 éve.

Hírek a nemzetközi vasúti világból



Új stratégiával pörgeti fel a flottacserét az Amtrak

Az amerikai vasúttársaság a járműpark egységesítésével és a beszállítói verseny fokozásával gyorsítaná fel a több mint negyvenéves távolsági kocsijainak cseréjét. Az első új járművek a tervek szerint a 2030-as évek elején állhatnak forgalomba.

A Szövetségi Vasúti Hivatallal (FRA) közösen elvégzett felülvizsgálat után az Amtrak hamarosan kiírja a hivatalos tendert az új, amerikai gyártású és éjszakai utazásra is alkalmas kocsik beszerzésére. Az új stratégia a vegyes flotta üzemeltetési nehézségein és a korábbi iparági visszajelzéseken alapul, célja pedig a kockázatok csökkentése és az egységesebb utasélmény megteremtése.

A távolsági kocsik cseréje egy sokkal átfogóbb modernizációs program része. Ennek keretében a megrendelt 125 Siemens Charger mozdonyból már 79 megérkezett, tavaly augusztusban forgalomba álltak az új generációs Alstom Acela nagy sebességű motorvonatok, idén pedig debütálnak a rövidebb távokra szánt Siemens Airo ingavonatok is.

Mivel a jelenlegi távolsági flotta nagy része már több mint négy évtizede szolgál, az Amtrak addig is folyamatos állapotfelmérésekkel gondoskodik a veterán kocsik biztonságos és megbízható üzemben tartásáról, amíg az új járművek meg nem érkeznek.

A fedélzeti jegyértékesítést fejleszti Luxemburg

Luxemburg nemzeti vasúttársasága (CFL) modernizálja a fedélzeti jegyértékesítési és ellenőrzési rendszerét. A fejlesztés során a CFL egy új, okostelefon-alapú platformra tér át, amelyet a Bixolon által szállított, Bluetooth-képes, SPP-R310 típusú mobilnyomtatókkal integrálnak.

Bár Luxemburgban a belföldi tömegközlekedés alapvetően ingyenes, az első osztályú és a határon átnyúló nemzetközi utazásokhoz továbbra is jegyváltás szükséges. Az új okoseszközös rendszer rugalmasabb és hatékonyabb megoldást nyújt a jegyvizsgálók számára. A Bixolon kompakt és strapabíró nyomtatói gyors, megbízható jegykiadást biztosítanak biztonsági papírra, emellett hosszú akkumulátor-üzemidővel bírnak.

A zökkenőmentes Bluetooth-kapcsolat révén a nyomtatók azonnal kommunikálnak a CFL egyedi mobilalkalmazásával. Ez a digitális átállás lehetővé teszi a vasúti személyzet számára a gyorsabb munkavégzést, ezáltal növelve az utasok utazás közbeni kiszolgálásának színvonalát.



Akkumulátoros Flirtökökkel zöldíti tovább regionális vonalait az ÖBB

Hét újabb villamos-akkumulátoros hajtású motorvonatot szerez be az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) a svájci Stadlertől. A 2029-re forgalomba álló járművek az alsó-ausztriai régióban segítik a dízelüzem kiváltását.

A 2028-ban érkező és a 2029-es menetrendváltással munkába álló, 4750-es sorozatú szerelvények a jelenleg használt dízelmotorvonatokat (a Jenbachereket és a Desirókat) fogják felváltani. Az új járművek olyan alsó-ausztriai villamosítatlan vonalakon – például a Kamptalbahnon és az Erlaufthalbahnon – fognak közlekedni, ahol a jövőben sem tervezik a felsővezeték kiépítését.

A mostani megrendelés az 2023-ban megkötött, összesen akár 120 vonat lehívását is lehetővé tevő keretszerződés része, ami tovább erősíti a hibrid üzem szerepét az ÖBB stratégiájában. A Flirt Akku szerelvények felsővezeték alatt és a saját akkumulátoraik segítségével is képesek haladni, a fedélzeten pedig több mint 160 ülőhely, tágas, akadálymentes többcélú terek, valamint hálózati és USB-C töltők szolgálják majd az utasok kényelmét.

A beszerzéssel a vasúttársaság a teljes vonalhálózat drága és időigényes villamosítása nélkül is gyorsan csökkentheti a környezetterhelését. A hét új motorvonat révén évente mintegy félmillió liter gázolajat takarítanak meg, megelőzve ezzel 1200 tonna szén-dioxid levegőbe jutását.

Állami flottakezelőhöz kerülnek a finn vasút járművei a piacnyitás jegyében

A finn személyszállítási piac liberalizációjának előkészítéseként a nemzeti vasúttársaság (VR) átadja a pályáztatott vonalakon használt járműveit egy állami tulajdonú flottakezelőnek. A lépés célja, hogy a jövőbeli tendereken induló új vasútállalatok is hozzáférjenek a megfelelő szerelvényekhez.

A mintegy 250 millió eurós (körülbelül 94 milliárd forint) eszközátadás háttérében a finn kormány vasúti versenyt élénkítő terve áll. A gördülőállományt átvevő Suomen Ostoliikennekalusto eredetileg a VR

leányvállalata volt, azonban tavaly novemberben közvetlen állami tulajdonba került. A szétválasztás garantálja, hogy a szolgáltatásokra pályázó összes ajánlattevő egyenlő eséllyel férhessen hozzá a helyi infrastruktúrának megfelelő, 1524 milliméter széles nyomtávú járművekhez, a jövőbeli beruházásokba pedig a VR-nek már nem lesz beleszólása.

Az átadás két ütemben valósul meg. A március elején lezáruló első fázisban a regionális forgalomban használt járművek – köztük Stadler Sm7-es villamos motorvonatok, dízel motorvonatok és éjszakai kocsik – cserélnek gazdát. A második, az év későbbi részében esedékes ütem az újonnan gyártott éjszakai és autószállító kocsikat érinti majd.

A Railway Gazette információira hivatkozó cikk szerint a tranzakció a VR számára pénzügyileg semleges marad. Mivel a vasúttársaság az idei év során tőketörlesztéseket teljesít az államnak, a flotta átadása nem befolyásolja érdemben a cég adósságszolgálati képességét és üzemi nyereségét.

Molnár Zsolt



Állomások és vasutasok Szikszó-Vásártér, ahol régen valóban nagy vásárok voltak



A szikszói emberek azzal dicsekedhetnek, hogy két állomásuk is van. Az egyik a nagyállomás, a másik a kisállomás, hivatalosan Szikszó-Vásártér megállóhely. Ez utóbbiról szól ez az írás, annak köszönhetően, hogy a több évig lepusztult állomásépület most végre kívül-belül megújult, és új funkciót is kapott. Megtelt léttel, az utasok is szívesen visszatértek. Ez a történet példa arra, hogy az önkormányzat kitartó törekvése, illetve a MÁV szándéka közös nevezőre talált, és megszületett az elhatározás: nem bontják le az épületet, hanem közösen felújítják. Jó döntés volt. Mára már méltó módon fogadhatja az utasokat a megállóhely, és a város is használhatja az egyik részét. Nem is akármilyen célra, ilyen nemigen található máshol. Ámde még maradjon titok, majd a végén kiderül.

Szikszó-Vásártér megállóhely sok mindent megélt már, látott vásárra igyekvő utasokat, hajnali munkásokat, akik a műszakba ingáztak a miskolci gyárakba, kora reggel induló diákokat, akik a miskolci gimnáziumokba és középiskolákba vették az irányt, hogy éppen odaérjenek, amikor megszólal az első órát jelző csengő. Meg persze vasutasok is szálltak fel a Hidasnémetiből Miskolcra tartó vonatokra. Délután és este pedig jöttek haza, akkor is itt szálltak le. Ennek a megállónak mindig is sok utasa volt. Még talán több is, mint az egy kilométerre fekvő nagyállomásnak. Mára sem változott ez az utazási helyzetkép. Az utasforgalom alakulása a városon belüli lakosság elhelyezkedéstől függött és függ ma is. Ugyanis a lakosság kétharmada a kisállomáshoz lakik közelebb. Sőt, itt találhatók az iskolák, s innen egyenesen a városközpontba vezet az út. A nagyállomáshoz közel van a kórház, de ez annyira nem utasnövelő vasúti szempontból.

A 70-es évek előtt még nem volt itt váróterem. Mindössze a sorompó mellett állt egy takaros bakterház, ahonnan értelem szerűen a teljes csapórudas sorompót kezelték. Mellette egy italt árusító bódé foglalta el a helyet. Ott nem kakaót és tejet, hanem sört és pálinkát árultak. Meg bambit, csokirolót és cukorkát. Népszerű volt a hely, főként a délután és este hazatérők, aztán meg a helyi vásáron részt vevők körében is. Érdeemes megemlíteni, hogy a megálló közvetlen közelében egy hatalmas területen állat- és kirakodóvásárokat tartottak. Ezért is a neve ennek a szolgálati helynek Szikszó-Vásártér. Itt történt meg az az eset, hogy egy néni eladásra szánt kacsáival érkezett a vonattal. A kacsák természetesen a paklikocsiban, más nevén a poggyászkocsi-ban élvezték az utazást, természetesen ketrecekbe zárva. A vásári kínálatot bővítették volna. Persze ha az a volna nem lett volna. Ugyanis rosszul rögzítették a ketrecek kis ajtajait, amelyek a zötykölődés

hatására kinyíltak, s a kacsák a poggyászkocsi belsejébe kiszabadulva hápogtak, mert nem volt ismerős számukra a hely. Amikor a vonat megállt, és kinyitották a kocsi ajtaját, a kacsák ijedtükben kirepültek, és eltogyogtak a peronon. Ki erre, ki arra. A legtöbb kacsát azért mégis sikerült befogni, de páran elszeleltek. Azt mondják, azon a hétvégén a bakterné asszony kacsalevest, fokhagymával sült kacsamellet és kacsacombot tett az asztalra a déli harangszókor kezdődő ebédén.

Aztán egyszer csak új épületet emeltek a sínek melletti peronhoz. Szép, mívés formájú épület lett, tele ablakkal, melyek a váróterembe és a szolgálati helyiségbe is engedtek kellő fényt a nappali órákban. Jegykiadó pénztáros adta itt a menetjegyeket. A régi korok emberei szép egyenruhát hordtak, még a vonatknál ki is álltak az iroda elé, figyelték az utasforgalmat. Kereki Gyula volt a vezető állomáskezelő. Így hívták a megállóhelyeken szolgálatot teljesítő vezető embert, nem állomásfőnökné. Gyula bácsi igazi, régi vágású vasutas volt, akire a pontosság és a precíz munkavégzés volt jellemző. Fegyelmezett vasutasként ismerték, aki a megállóhelyen is rendet tartott. Kollégái – Krajnyák István, Vigóczkiné Ilona és Osztermanné Marika – is ugyanilyen emberek voltak. Így teltek a napok, az évek és az évtizedek. Aztán egyszer csak úgy döntöttek, hogy megszüntetik a jegykiadást, az ott dolgozók nyugdíjba vonultak. Elszállt ezzel a hagyomány, az a légkör, amelyet az ott dolgozók teremtettek meg. Elszállt a rend és a tisztaság is. Nemhiába mondják: annak a háznak, melynek nincs gazdája, megpecsételődött a sorsa. Ilyen a személyzet nélküli vasúti megálló is. Így aztán folyamatosan leromlott, lepusztult az egykor szebb napokat látott kisállomás épülete. Sok éven át így is maradt, és lassacskán a város szégyenfoltja lett. A nyílászárókat kifeszítették és ellopták, csakúgy, mint a váróterem nagy cserépkályháját. Kifosztott, meggyalázott épület lett. Hosszú időre.

A város vezetése ebbe nem nyugodott bele, ezért jó pár éve kezdeményezték a vasútnál az épület felújítását. Ámde a vasútnál is lassan forog olykor – bizonyos helyzetekben – az idő kereke. Hosszas próbálkozások, egyeztetések és tervezések után megváltozott a helyzet, s végre mára megvalósult az álom. Sok szakember, építőmunkás



szorgalmas munkájának köszönhetően újra ragyog az épület. Három fázisban végezték el a rekonstrukciót. Elsőként a lapos tető szigetelése kívánt alapos munkát. Majd következett az épület külső tatarozása, a nyílászárók kicserélése, az utasváró kialakítása. A harmadik ütemben az épület belső kétharmad részének – amely most közösségi tér – a felújítása következett. Talán sosem volt még ilyen szép – mondják egyesek. Az épületkülső egyedi színe harmonizál a vasúti állomás-épülettel. A belső tér is átalakult. Megtalálták az épület funkcióját is, a kisebb rész lett a váróterem, ahol korszerű körülmények között várhatják az utasok a vonatot, és válthatnak menetjegyet a jegykiadó automatából.

Az épület nagyobbik részében edzőtermet alakítottak ki a helyi sportegyesületben küzdősportot űző fiatalok számára. Ezt már Szikszó város polgármestere, Sváb Antal ismerteti meg velem. Ritka az ilyen funkció a vasút melletti épületben – mondja a polgármester –, nagyon egyedi is persze, egyáltalán nem szokványos. De mi merészen belevágtunk, és sikerrel jártunk. Ma már több korcsoportban a hét minden egyes napján folynak az edzések. Nemcsak a szikszói fiatalok járnak ide, hanem a környék számos településéről is. S vonattal érkeznek a fiatalok. Az épület közös rekonstrukciója a vasúttal összesen mintegy 120 millió forintba került. Az épület mindkét oldalán elhasználandó peron és a tartózkodó is megújult, térkő váltotta fel a repedezett bitumént. Természetesen térfelügyelő kamerát is felszereltek, azokon keresztül felügyeli az épületet a helyi rendőrség.

Persze ki venné a bátorságot akár csak egy kisebb rongálásra, amikor benn bokszolnak az erős, izmos fiatalok? Senki, így ez is a megállóhely közös felújításának, működtetésének egyik hozadéka. Kiemelhető még, hogy az immár edzőteremnek használt rész belsejét az edzésre járó fiatalok vállalkozó szülei újították fel – vállalva minden költséget és munkát. Akárhogy is, a lényeg, hogy eme példás együttműködés keretében újra méltó szolgáltatást vehetnek igénybe a Szikszó-Vásártérről vonattal induló és ide érkező utasok. Itt a Hernád InterCity is megáll, így még kíváncsabb volt a pozitív változás. Az önkormányzat és a lakosság is magáénak érzi az állomást, vigyáznak rá és óvják. Majd tavasszal kivirágzik a megállóhely: a város kertészetéből biztosított virágokkal a köz munkások varázsolják újjá az állomást.

Kavalecz Imre



Indóház Debrecenben

„Pályaudvar fogadá lengő lobogói alatt”

A debreceni nagyállomás sokak számára nem a mostani, hanem az 1900–1902-ben épült, nagy ívű vasúti létesítményt jelenti, noha egyre kevesebben vannak, akik látták még épségben az 1944-ben szétbombázott állomást. Debrecennek azonban volt egy még „elsőbb” nagyállomása is, amely 1857-től működött a századfordulóig, és csak nagyon rövid ideig számított kiemelkedőnek.

A forradalom és szabadságharc utáni depresszió nyolcadik évében a korszak legnépszerűbb képes hetilapja, a Vasárnapi Ujság olyan nemzeti érdekektől fűtött, gazdagon illusztrált cikkel jelentkezett, amilyen csak nagy ritkán jelenhetett meg következmények nélkül azokban a szomorú években. Igaz volt ez annak ellenére is, hogy a szöveg egyik főszereplőjének, az egy évvel korábban alapított Tiszavidéki Vasút-társaságnak a székhelye Bécsben volt, és szinte kizárólagosan német néven – Theiss-Eisenbahn – szerepelt a nyilvánosság előtt.

Ció-áció-modernizáció

Ám még ezzel együtt is 1857 végén olyan mérföldkövéhez érkezett a magyar vasút, amelyet semmiképp nem lehetett összemosni Ferenc József dicsőítésével: Debrecenben átadták a vasútállomást. Abban a városban, ahol 1849. április 14-én a Nagytemplomban ülésező országgyűlés kimondta a Habsburg–Lotharingiai-ház trónfosztását. Ugyanezen a napon kormányzóvá választották Kossuth Lajost. Biztosak lehetünk abban, hogy békeidőben az akkor Szolnokig közlekedő vasút pályáját a Magyar Középponti Vasút tulajdonosi irányítása alatt Debrecenig bizonyosan meghosszabbítják, bár ennek már akkor sem volt semmi jelentősége. A bukott szabadságharc a Magyar Középponti

Vasút végét is jelentette, a csődbe jutott társaság 1850-ben minden vagyonát eladta az államnak, az új tulajdonos az Osztrák Délkeleti Államvasút lett, amely folytatta az építkezést – nyolcezer kubikost mozgósítva – a mocsaras területek felszámolásával. A töltés 1854-re készült el, ám ugyanebben az évben a császár úgy döntött, hogy az állam nem finanszírozza tovább a vasútépítést. A debreceni beruházás is megakadt, és csak 1856 végén, a Tiszavidéki Vasút színre lépésével kapott új lendületet, s a 121 kilométeres Szolnok–Debrecen szakasz teljesen kiépült alig egy év alatt. Az építkezés itt nem ért véget: a Debrecenről Nyíregyházára és onnan tovább Miskolcra tartó vonalszakaszt a vasúttársaság 1859. május 24-én nyitotta meg. Addigra a társaság két, ugyancsak jelentősnek mondható alföldi vonalat építtetett ki: Szajol és Arad, illetve Püspökladány és Nagyvárad között.

Úgyhogy aligha csodálkozhatunk a Vasárnapi Ujság szerzőjének lelkesedésén. Mert ha elnyomásban és a bécsi érdekeket szem előtt tartva is, de végeredményben olyan nagyságrendű modernizáció zajlott, amely Kelet-Magyarországon példa nélkül állt az 1850-es években. Kis túlzással mondhatnánk azt is, hogy a magyar nyelvű képes hetilap szerkesztőinek jó okuk volt rá, hogy jelképpé magasztosítsák az új pályaudvart.



A szép indóház

„A debreceni vaspálya-tér fekszik a n.-várad-utczai kapu, ispotály-templom és katonai kórház között eső téren, mely ezelőtt és idők óta a városból kihordott szemét-, s trágyahalmoknak, és mély gödrös helyeken posványos tócsáknak volt százados rabja, – hol ezelőtt mindent képzelhettünk, csak vaspályatért nem; – s im most rövid idő eltelése után mindenki, még a legelfogultabb lélek is magasztalva csodálja a szorgalom, emberi erő és ipar áldás-dús, szép eredményeit, a város valódi díszére váló, mintegy átvarázsolt tereket” – lelkesedett a cikk szerzője, majd részletesen beszámolt az építkezésről. Ebből tudható, hogy az építők 1856 telét inkább csak átvészelték, az igazi munka tavasszal kezdődött, és mintegy 200 állandó pályaeépítő „találá itt folyton kenyerét”.

A cikket két rajz egészítette ki, amelyeket Kallós Kálmán helyi rajztanár készített. A hiteles ábrázolásokból sejteni lehet, hogy nagy kiterjedésű, de építészetileg jelentősnek nem mondható mű született, ami ennek ellenére is hatalmas szenzáció lehetett akkoriban. Különösen úgy, ha figyelembe vesszük, hogy miként hasznosították addig a vasútnak kellő területet biztosító ingatlant.

Váróteremből a 20. századba

Mivel a Tiszavidéki Vasút vezetőségének fantáziáját kizárólag a profitmaximálás izgatta, egyáltalán nem foglalkoztak azzal, hogy eredeti építészeti ötleteket valósítsanak meg. De ekkor még a települések vezetői sem gondoltak „városimázsra”, arra meg különösen nem, hogy épp e tekintetben lehet hatalmas szerepe a vasútállomásoknak. A vasút térhódítása nyomán ugyanis olyan helyzet állott elő a 19. század második felétől kezdve (Magyarországon az 1870-es évek végétől), hogy a városba érkezők túlnyomó többsége a vonatról leszállva szerezhetette első – gyakran döntő – benyomásait egy-egy településről. A vasútállomások környékén pedig hamar kialakult



egy afféle szolgáltató negyed. Legfőképp a vendéglátásra fókuszálva, ami elsősorban csak éttermeket és kocsmákat jelentett, ugyanakkor borbélyműhelyt és bordélyházat, úri szabóságot és divatszalon, játékboltot és koszorúkészítőt is. De szélhámosokat, hamiskártyásokat, zsebtolvajokat és álkoldusok seregét is. De ne szaladjunk előre, hiszen az 1850-es évek végén a debreceni vasútállomáson (ahogy bárhol másutt az országban) senki el nem képzelhette, hogy a következő évtizedekben mekkora fejlődés vár a magyar vasútra.

Az viszont szemet szűrni már akkor is, ha egy állomás kiemelkedett a többi közül. A debreceni állomás 1857-ben még kiemelkedő volt. Ám miután a Tiszavidéki Vasút szinte ugyanilyen épületeket emelt Miskolcon és Nagyváradon, Debrecen is csak átlagosnak volt mondható. Vagy még annak sem. A Vasárnapi Ujság helyi levelezője az 1859. május 5-i, Szent György-napi vásár apropóján küldött kritikus szöveget, és a panaszáradat elől a vasút sem térhetett ki. „Olly türelmetlenül várjuk már pár év óta, hogy a debreceni indóház körül egy kis lombot, egy kevés virágot lássunk; másfelé, távolabb Debreczentől még a közbeeső állomás és órházak mellett is kellemesen tekintenek a csinos virágágyak, lombos fák az elrobogó utasokra, itt nincs semmi, itt elenyészik a messziről jött finomabb izlés is.”

Az igazi nagy

A következő negyven évben Debrecen és a vasút fejlődése megállíthatatlannak tűnt még az állomás dekorálását illetően is. A helyi vasutasok különösen akkor tették oda magukat, ha illusztris vendégek érkeztek. Ezek közül talán Tisza Kálmán 1875-ös látogatása a legtanulságosabb: a későbbi miniszterelnök ugyanis kampányeseményen vett részt, ami abból állt, hogy Budapestről indulva minden nagyobb állomáson megállt, ahol a szavazói őt magát köszöntötték. Tisza egyedül a zászlókkal fellobogózott és virágdíszekbe öltöztetett debreceni állomáson időzött hosszabban – mintegy három órát. Hasonló díszletek közé érkezett 1888-ban Baross Gábor is az országjárása során. Utóbb kiderült, hogy a kiváló diplomáciai érzékkel rendelkező debreceni városatyák azért rendelték mindent befedő virágtakarót, hogy eltakarják az egyre lerobbantabb állapotba került állomás sebeit, ugyanakkor így akarták a vasminiszter tudtára adni, hogy jó lenne újat, eredetit építeni – ugyanis 1880 óta Debrecen is a MÁV szolgálatában állott. Baross Gábor aznap új állomást ígért, ám azok a fránya körülmények már csak a századforduló után alakultak kedvezően. Kétéves megfeszített munkát követően a régi állomás elemeinek felhasználásával épült meg Pfaff Ferenc csodapalotáját, amit sokan azért mosolyogtak meg, mert hatalmas, íves bejárata a Keletihez hasonló fejpályaudvart sejtetett, noha Debrecenben csak átmenő forgalom volt és van ma is. A helyieknek idő kellett ahhoz, hogy megszeressék, de ez igazából csak akkor történt meg, amikor már késő volt. A 1950-es években szóba sem jöhetett, hogy az új állomást Pfaff eredeti terve alapján építsék fel. Sőt ilyet még gondolni sem volt szabad.

Legát Tibor

A Ganz-gyár prototípus mellékvonali motor- és pótkocsijai a MÁV, a GySEV és az ACsEV (SzCsV) részére (1926)

Tavaly decemberben a MÁV Zrt. kiadásában jelent meg Szécsey István legújabb könyve „100 év a magyar vasút szolgálatában. A MÁV és más hazai vasutak két- és háromtengelyes Ganz motor- és pótkocsijai 1926-tól napjainkig” címmel, amely erről és a további évekről szól. A MÁV-csoport Magazin szándéka, hogy a témát külön is bemutassa. A soron következő cikket itt olvashatják.

1924–25-ben a MÁV a mellékvonali motorkocsi témájával élénken foglalkozott. Gőzmotorkocsik már nem, csak belső égésű motoros járművek jöttek szóba. Dr. Veress Gábor igazgatósági szakelőadó 1925 márciusában német és osztrák tanulmányúton volt, hogy tájékozódjon a motorkocsikról a gyáraknál és a vasutaknál. Ekkor Dániában, Hollandiában és Svédországban már több német típus üzemelt. A német, az osztrák és a svájci vasutak ilyen járművek forgalomba állítását tervezték.

A MÁV a hazai viszonyokra szóló tanulmányt készített. A m. kir. Kereskedelemügyi Minisztériumhoz (KKM) küldött anyagban a tapasztalatszerzést szolgáló motorkocsiüzem bevezetését kérvényezte. Mivel a hazai ipar ilyen motorkocsikat még nem gyártott, a MÁV a projekt gyors indítása érdekében külföldi típusok beszerzését javasolta. Egyidejűleg a hazai gyárakat próbakocsik készítésére biztatták, hogy a külföldtől való függetlenség és az itthoni munkaerő-foglalkoztatás végett a motorkocsikat később magyar gyáraktól lehessen beszerezni.

A KKM 1925 őszén két külföldi motorkocsi vásárlását engedélyezte. A MÁV a belső égésű motoros kocsik fejlesztésében vezető németekhez fordult. 1925 őszén egy DWK, majd 1926 elején egy EVA motorkocsit rendeltek. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GySEV) már 1924 végétől foglalkozott a motorkocsitémával, és szintén német cégekkel tárgyalt.

A MÁV felhívására a hazai gyártók közül elsőként a m. kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyár (MÁVAG) és a Ganz és Társa-Danubius, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. (Ganz) reagált. Az előbbi a MÁV-főműhelyekkel közösen külföldi gépi berendezést épített régi gőzmotorkocsikból átalakított járművekbe, az utóbbi terméke saját fő- és részegységeken alapult. Később más hazai gyárak is jelentkeztek.

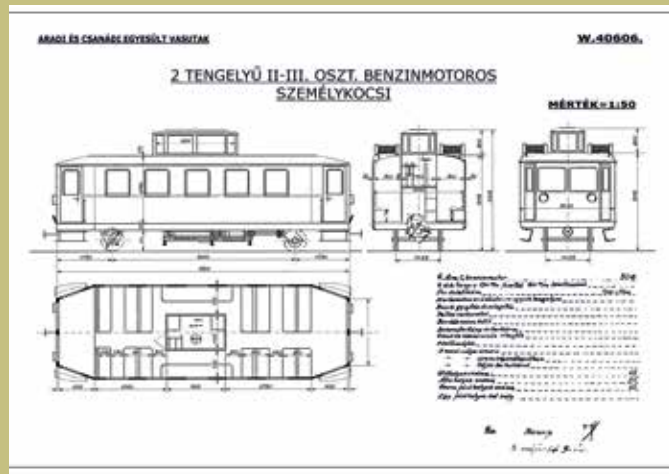
Jelen írás a Ganz által a MÁV, a GySEV és az Arad–Csanádi Egyesült Vasutak (ACsEV) részére szállított, kéttengelyes mellékvonali motor- és pótkocsikat ismerteti.

A Ganz 1924-ben a belső égésű motoros kocsi fejlesztését két úton kezdte meg. Máستól vásárolt gépi berendezésű, saját járműszerkezetű típus vagy önálló fejlesztés jött szóba. Az előbbihez kül- és belföldi cégektől 75 és 150 LE (55 és 110 kW) teljesítményű gépi berendezésre kértek ajánlatokat.

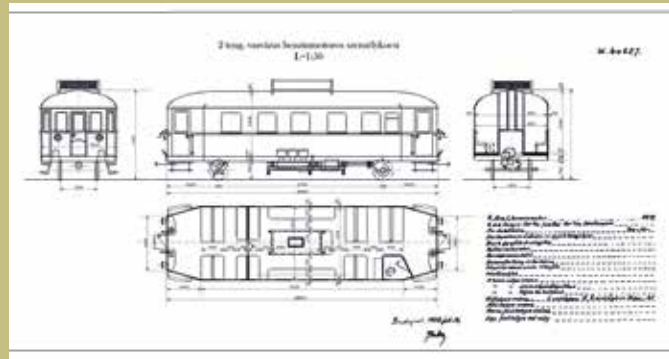
Emellett Zelovich Kornél, a m. kir. József Műegyetem tanára (volt MÁV-igazgató) ötletére Zámor Ferenc igazgató és Jób Imre főmérnök vezetésével kéttengelyes, pótkocsit is vontató, saját fejlesztésű, gépi berendezésű motor- és azonos járműszerkezetű pótkocsit terveztek. A munkába dr. Veress Gábort, a MÁV Igazgatóság szakelőadóját, később a MÁV Szegedi Üzletvezetőség vezetőjét, Mattyók Gézát és másokat is bevonták.

A gyár 1925 májusában az ACsEV-nek 50 LE (36 kW) teljesítményű, 4 hengeres IV AmC benzinmotoros, 45 ülőhelyes, 2–3. osztályú motorkocsit

ajánlott. A MÁV részére júliusban nagyobb, 85 LE (62 kW) teljesítményű, 6 hengeres VI AmC1 benzinmotoros, 48 ülőhelyes, 2–3. osztályú ülőhelyes típust kínáltak. A motorkocsihoz pótkocsi is tartozott.



A Ganz 1925. május 9-i ajánlati jellegrajza az ACsEV-nek



A Ganz 1925. július 19-i kínálata a MÁV-nak

Az új típusnál a vasútiüzem biztonságának betartása mellett kis tömeget kellett elérni. Így a motor- és a pótkocsik szekrényváza – hazánkban a kéttengelyes vontatott járművek közül elsőként – acélból szegecseléssel készült. A kerekek futókörmérője 920 mm-ről 750-re csökkent. A tömegcsökkentés miatt önműködő központi vonó- és ütközőkészüléket alkalmaztak.

Erőforrásnak a Ganz Am-benzinmotorok 6-hengeres, 75 LE (55 kW) teljesítményű AmC1 típusát szánták. A motor a 3. osztályú utastérbe nyúlva az alvázra rögzített keretre került. Felette utasülések voltak.

Zámorék a mechanikus erőátvitelt választották, bár sokak szerint a villamos erőátvitel célszerűbb lett volna a gyárhoz szorosan kötődő Ganz-féle Villamossági Rt. miatt. A döntést a jobb hatásfok, a kisebb tömeg és ár indokolta.

A 6700 mm tengelytávú motorkocsiba kifelé nyíló ajtókon át szálltak be. A vezetőállás szerelvényei a pulton és az oldalfalakon voltak. A motorkocsi két termében 12 másod- és 38 harmadosztályú ülőhely volt. Az utastereket a motor hűtővizével fűtötték, majd a folyadék a tetőn lévő aeroplan-típusú hűtőbe került.

A motorkocsi járműrészével azonos pótkocsinál befelé nyíló ajtók voltak. A két, kályhafűtésű utasteremben 12 másod- és 40 harmadosztályú ülőhely volt. A motorkocsi harmadosztályú utasterméből, a pótkocsi egyik előteréből vízőblítésű WC nyílt.

A Ganz 1925 őszén prototípusként 4 motor- és 3 pótkocsit vett gyártásba. Októberben a MÁV-val egy motor- és pótkocsiból álló szerelvény fél éves próbájáról egyeztek meg. A GySEV 1925. október 15-én 3 motor- és 2 pótkocsit rendelt. Egy szerelvényt az ACsEV-nek szántak.

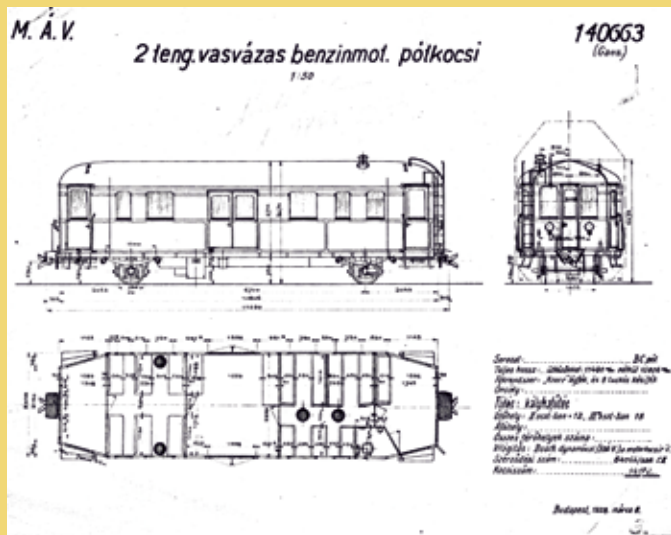
A Ganz-gyárban a 2140/258 munkaszámú, BCmot 351 pályaszámú, Zámor Ferenc által tervezett Ganz-Boirault központi vonó- és ütközőkészülékes motor-, illetve a 2140/264 munka- és BCx 44120-as pótkocsi 1926. május 21-én sikeres hatósági vizsgát tett. A gyári tulajdonú szerelvény a Budapest–Keleti motorgarázshoz került.

A két jármű a pécsi Fűtőházfőnökségnél tartott több hónapos próbái után, 1926. szeptember 30-án a szentesi Fűtőházfőnökséghez került. Október 1-jén a Szentesről induló szolnoki, hódmezővásárhelyi és kiskunfélegyházi vonalakon, a más típusú BCmot 350, BCamot 312 és 313 számú motorkocsikkal együtt megkezdődött a motorvonatüzem. A MÁV a prototípus szerelvényt a fél éves próbaüzem végével, 1926. december 12-én (vagy 23-án) 114 720 pengő áron megvette a gyártól.

A GySEV-nek a 2140/266 munkaszámon gyártott motorkocsik az M11 és M12, a 2140/267-es pótkocsi az Mp111 pályaszámot kapta. A járműveken a Kürtössy Attila által tervezett központi vonó- és ütközőkészülék volt. Az M11–Mp111 szerelvény 1926. május 21-én, az M12-es június 8-án vizsgázott. 1926. júniusban 37 500 pengőért egy poggyásztér nélküli pótkocsit rendeltek. A 2140/295 munka- és Mp112 pályaszámú járművet 1927. február 23-án vették át.



1926. május végén megkezdte a MÁV-nál a fél éves próbaüzemét a BCmot 351 motor- és a BCx 44120 pótkocsiból álló prototípus Ganz szerelvény



E jellegrajz a MÁV BCx 44120 pályaszámú prototípus, poggyásztérrel pótkocsiját ábrázolja

A GySEV motoros járművei a Sopron–Celldömölk vonalon álltak üzembe. Az 1927. május 15-től érvényes menetrendben itt a vegyesvonatok mellett napi 3 motorvonatpár közlekedett. A 78 km utat az előbbieket 220-245, a motorvonatok 126-138 perc alatt tették meg. Ganz kocsik jártak a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút (FHÉV) magyar és osztrák szakaszain is.

Az ACsEV a magyar motoros vontatásban üttörő feladatot játszó társaság volt. Egy prototípus szerelvényt az 1923. január 1-től a GySEV által kezelt vonalakra is szántak. A 2140/265 munkaszámú M12 motor- és a 2140/266 munkaszámú Mp 201 pótkocsi 1926. május 12-én vizsgázott. A járművek az ACsEV makói motorszínházhoz kerültek.



Az ACsEV M12 motor- és Mp 201 pótkocsiból álló Ganz szerelvénye Makón

A gyár 1926. december 17-i igazgatósági ülésének jegyzőkönyvében már jövőbe mutató eredményekről is írtak:

„Szép sikereket értünk el sinautóinkkal és mótoros kocsikkal, amely utóbbi eredetileg saját költségünkre építettünk és a MÁV-nak kipróbálás céljából rendelkezésére bocsátottuk. E próbák eredménye gyanánt a MÁV-tól 12 mótoros kocsira és 18 pótkocsira rendelést kaptunk.”

Szécsey István

A tavasz slágere egy vékony, roppanós zöldség, ami olyan tulajdonságokkal bír, hogy sokaknak receptre kellene felírni. Az íze egyedi és karakteres, elkészíteni pedig gyerekjáték, hiszen pillanatok alatt királyi fogást varázsolhatunk belőle. Használjuk ki a spárgaszezon minden pillanatát, mert csak bő egy hónapunk van rá, és a frissessége különösen jól fog esni a nehéz téli ételek után.

A piacok pultjain sorra tűnnek fel a fehér és zöld kötegekben sorakozó, szinte vigyázban álló, nyílegyenes spárgák. Érdeemes megragadni őket, hiszen csak ilyenkor, április végétől június elejéig érhetők el frissen. Már az ókorban gyógynövényként tisztelték ezt az Ázsiában és Európában, köztük Magyarországon is őshonos évelőt, termesztani azonban csak a 16. században kezdték el a főúri udvarokban. Mindig is királyi fogásnak számított, nem véletlenül, hiszen annyira mutatós a tányéron, állaga hol selymesen lágy, hol roppanósan üde, az íze pedig semmihez sem hasonlítható. Az áttörést a 20. század hozta el a spárga számára, amikor nagy területeken kezdték el termesztani, így azóta már bárki számára elérhető. Németországban például annyira népszerűvé vált, hogy mostanra nemzeti ételnek számít. Mi még itt nem tartunk, pedig hazánk is jelentős spárgatermesztő ország, de szerencsére nálunk is egyre többen fedezik fel e zöldség nagyszerűségét.

A spárga vízajtó hatásának köszönhetően természetes méregtelenítő. Kiemelten magas a kálium- és folsavtartalma, de más tápanyagokban, vitaminokban, antioxidánsokban és rostban is gazdag. Támogatja az emésztést, erősíti az immunrendszert, hozzájárul a szív- és érrendszer egészségéhez, miközben alacsony kalóriatartalmának köszönhetően ideális a fogyókúrázók számára is. Egyedül a köszvényben szenvedőknek kell mértéket tartaniuk, mivel purintartalma szintén jelentős.

Azok, akik eddig valamiért tartottak a spárga elkészítésétől, valószínűleg a fás szára miatt tették. Ez azonban ne legyen akadály, hiszen a megoldás egyszerű; ettől a résztől meg kell szabadulni, még akkor is, ha egy nagyobb darab fog a komposztban kikötni. Az sem mindegy, melyik típusú spárgát hogyan készítjük elő, és mire használjuk. Most azonban lehull a lepel, eláruljuk a titkokat és fortélyokat, hogy idén tavasszal mindenből spárgarajongó válhasson.



Spárgakrémleves

Hozzávalók: 1 kg fehér spárga, 2 cs újhagyma fehér részei, 4 ek. vaj, 2 l zöldséglaplé, 2 dl tejszín, só, őrölt fehér bors

Elkészítés: Egy nagy fazékban olvasszunk fel 3 evőkanál vajat, és enyhén pirítsuk meg rajta a felkarikázott újhagymát! Ezután adjuk hozzá a megpucolt, 2-3 cm-es darabokra vágott spárgát. Keverjük össze, öntsük fel az alaplével, sózzuk-borsozzuk, és fedő alatt főzzük puhára a spárgát (kb. 15-20 perc). Botmixerrel krémesítsük, a tökéletes állag elérése érdekében paszírozzuk is át. Adjuk hozzá a tejszínt, és melegítsük fel újra. A legvégén keverjük hozzá a maradék vajat, így még sűrűbb és fényesebb lesz a levesünk.

Melyiket a három közül?

A spárgának három fajtája létezik, kissé eltérő tulajdonságokkal.

- **FEHÉR:** a legismertebb változat, pedig ennek a legalacsonyabb a vitamintartalma. Fehér színét annak köszönheti, hogy teljesen a föld alatt növekszik, így nem éri napfény. Íze enyhe, bármilyen típusú spárgás ételhez használható. Fontos, hogy zöldségfőzéskor az egész „sípót” meg kell hámozni, és az alsó fás részt le kell vágni. Nyersen nem fogyasztjuk. Mivel ez a legvastagabb szárú spárga, hosszabb főzési időt igényel.
- **ZÖLD:** friss, ropogós és fűszeres. A föld felett növekszik, ennek köszönheti élénkzöld színét, kellemes aromáit és vitamin-, valamint ásványianyag-bőségét. Nem szükséges teljesen meghámozni, a fás résztől azonban itt is meg kell szabadulni. Ez nagyon egyszerű, alul hajlítsuk meg kézzel, és ahol elpattan, onnan élvezhető a felső csúcs, sőt a rügy is bátran fogyasztható, akár nyersen is. Ha hőkezelt, annak van a legkevesebb időre szüksége az elkészítéshez. Sütve, főzve, grillezve is ideális.
- **LILA:** igazi kuriózum. Íze edesebb a többi változatnál. Csodás színét annak köszönheti, hogy a növekedés során csak a csúcsa bújik ki a földből. Lila árnyalatát azonban a főzés során elveszítheti, így a legjobb nyersen fogyasztani.

Spárgás-sajtos quiche

Hozzávalók a tésztához: 20 dkg liszt, ½ teáskanál só, 12 dkg vaj lehűtve, kis darabokban, 4-5 evőkanál jéghideg víz (egy sietős vacsorához előhűtött leveles tésztát is használhatunk)

A töltelékhez: 25 dkg zöld spárga, 1 cs újhagyma, 1 dkg vaj, 1-2 gerezd fokhagyma, 5 db tojás, 2,5 dl habtejszín, 5 dkg trappista sajt, 5 dkg cheddar sajt, só, őrölt bors

Elkészítés: A spárgát megmossuk, fás szárát letörjük, majd nagyobb darabokra vágjuk. Egy serpenyőben vajon megpirítjuk a felkarikázott újhagymával együtt, közben sózzuk, borsozzuk, reszelt fokhagymával ízesítjük, és ha kész, félretesszük hűlni.

A quiche tésztájához kimérjük a lisztet egy tálba, belekeverjük a sőt, hozzáadjuk a hideg vajat, és a kezünkkel, gyors mozdulatokkal az egészet összemorzsoljuk. Hozzáadjuk a hideg vizet, és gyorsan egybegyúrjuk. Fóliába csomagoljuk, és 20 percre a hűtőbe tesszük. Közben a süttő előmelegítjük 200 fokra. Miután a tészta lehűlt, enyhén beliszteztet deszkán nyújtjuk ki a piteformánál kicsit nagyobbra. Emeljük a tésztát a formába, igazítsuk bele, és óvatosan nyomkodjuk körben a széléhez! A túllógó felesleget vágjuk le, és pótoljuk ki vele



a hiányosabb részeket, ha vannak. Szurkáljuk meg villával, majd 10 perc alatt süssük elő a tésztát!

A töltelékhez üssük fel a tojásokat és verjük habosra. Szórjunk rá ¾ teáskanál sőt, és öntsük bele a tejszínt! Reszeljük bele a sajtokat, és keverjük el alaposan, majd adjuk hozzá a spárgát, és az egészet öntsük a tésztára! Ha tudjuk, a csúcsokat szépen rendezgessük el a pite tetején! Kb. 35 perc alatt süssük készre! Szeletelés előtt hagyjuk teljesen kihűlni!

Csahány Domitilla



Spárgás rizottó

Hozzávalók: 1 köteg spárga, 2 ek. olívaolaj, 1+1 ek. vaj, 1 db vöröshagyma, 2 gerezd fokhagyma, 30 dkg rizottórizs, 1,5 dl száraz fehérbor, 1 l alaplé, só, őrölt bors, 5 dkg parmezán sajt

Elkészítés: A spárgák alsó, fás részeit távolítsuk el, mossuk meg, majd vágjuk kisebb darabokra. A finomra vágott vöröshagymát pároljuk üvegesre az olívaolaj-vaj keverékén! Keverjük hozzá a zúzott fokhagymát, majd adjuk hozzá a rizst! Pirítsuk néhány percig, amíg áttetszővé válik, majd öntsük hozzá a fehérbort. Folyamatosan kevergetve addig főzzük, amíg az alkohol elpárolog. Kezdjük hozzáadni az alaplevet úgy, hogy mindig csak akkor pótoljuk, amikor a rizs már beszívta azt. Amikor majdnem puha a rizs, adjuk hozzá a spárgát, és főzzük még kb. 10 percig. Akkor van kész, ha a rizs teljesen megpuhul, a spárga pedig még kicsit roppanós marad. Ízlés szerint sózzuk-borsozzuk, majd vegyük le a tűzről, és keverjük hozzá a maradék vajat, valamint a reszelt parmezánt.

Áprilisi túraajánló családoknak

A tavasz az ébredés időszaka, a természet ekkor rázza le magáról fakó téli álmát. Az erdőt elborítják a fehér és lila színben pompázó odvaskeltikék, a napfény pedig még üdeződebbé teszi a friss rügyeket, a gyorsan bomló új leveleket. A túrázás ilyenkor egészen más dimenziót nyit meg előttünk: a nedves föld, a hajtások és a vadvirágok illata tiszta levegővel keveredik, mi pedig úgy érezhetjük, érdemes volt átvészelni a hosszú hideg telet. Az ébredés mindig ránk köszönt. A túrázás az egyik legegyszerűbb és legtermészetesebb mozgásforma, amely kortól és edzettségi szinttől függetlenül szinte bárki számára elérhető. Nem igényel különleges felszerelést, mégis komplex módon hat a szervezetre és a mentális állapotra is.

Útnak indulni több okból is megéri, ezek közül a legfontosabb talán a látvány: A fák még nem zárták össze lombkoronájukat, így a kilátópontokról messzebbre látni, és a napfény is könnyebben hatol el a földre. A hideg csendet felváltja a madarak éneke, a megáradt patakok csobogása pedig lelkünket is felvértézi minden nehézséggel szemben. A hőmérséklet is a túrázóknak kedvez ilyenkor, hiszen a tikkasztó hőség helyett lágy napsütés melegíti a talajt.

Ha még egy kis motivációra van szükségünk a túrák megkezdéséhez, nyúlunk vissza kulturális örökségünkhöz! Érdemes ilyenkor visszaneézni Rockenbauer Pál nagysikerű gyalogos országjáró

televíziós sorozatának, a „Másfélmillió lépés Magyarországon”-nak az epizódjait, amely lépésről lépésre vezet minket végig az Országos Kéktúra főbb állomásain.

A természetben tett séták vagy hosszabb kirándulások nemcsak kikapcsolódást nyújtanak, hanem jelentős egészségügyi előnyökkel is járnak.

Fizikai szempontból a túrázás kiváló állóképesség-fejlesztő tevékenység. A folyamatos, közepes intenzitású mozgás erősíti a szív- és érrendszert, javítja a keringést, és hozzájárul a vérnyomás normalizálásához. Rendszeres túrázással csökkenthető a

szívbetegségek és a 2-es típusú cukorbetegség kialakulásának kockázata is. Emellett segíti a testsúly kontrollját, hiszen egy hosszabb túra során jelentős mennyiségű kalória égethető el. Az izmok és az ízületek szempontjából szintén rendkívül hasznos. A változatos terep – emelkedők, lejtők, egyenetlen talaj – megdolgoztatja a láb-, törzs- és hátizmokat, miközben javítja az egyensúlyt és a koordinációt. A rendszeres mozgás hozzájárul az ízületek rugalmasságának megőrzéséhez, és csökkentheti a mozgásszervi panaszok kialakulását.

A túrázás mentális hatásai legalább ennyire fontosak. A természetben töltött idő bizonyítottan csökkenti a stresszt, mérsékli a szorongást, és javítja a hangulatot. A friss levegő, a zöld környezet és a csend segít kiszakadni a mindennapi rohanásból, ami különösen fontos a mai, felgyorsult életmódban. Sokak számára a túrázás egyfajta „mentális feltöltődés”, amely növeli a koncentrációt és a kreativitást is.

További előnye, hogy közösségi élményt is nyújthat. Családdal, barátokkal vagy akár szervezett túracsoportokkal is végezhető, így erősíti a társas kapcsolatokat. Ugyanakkor egyedül is remek lehetőség az elmélyülésre és az önmagunkkal töltött minőségi időre. Összességében a túrázás egyszerre szolgálja a test és a lélek egészségét, rendszeres gyakorlásával nemcsak fittebbé és ellenállóbbá válhatunk, hanem kiegyensúlyozottabbak és energikusabbak is leszünk a mindennapokban.

Benke Máté

Explorer Klub túraajánlója

Április 18. Vértess: Mária-szakadék, Vitányvár + kilátó: szurdok és várrom

Térképezd fel az Explorer Klub tapasztalt túrázóival a Vértess rejtett kincseit egy 10-16 km-es körtúrán! A csapat Szárligetből indul, innen haladnak át a vadregényes Mária-szakadékon, majd meglátogatják a romantikus Vitányvár impozáns romjait is. A túra legmagasabb pontja a Körtvélyesi-kilátó, ahonnan lenyűgöző középhegységi panoráma tárul a résztvevők elé. Változatos terep, természetközeli élmények és történelmi helyszínek várnak minden csatlakozót, sőt, a szervezők még egy apró, elhagyott erdei temetőt is az útvonalba csempészték.

MÁV-csoport munkavállalói a túrán ingyen vehetnek részt, ehhez a jelentkezés során csupán a máv kuponkódot szükséges felhasználni.

A túrára jelentkezni az Explorer Klub honlapján, a www.explorerklub.hu oldalon lehetséges.

Kalandozások idén nyáron a Volántouristtal

Ezúttal nyári körutazásokra hív a Volántourist: hegyek, tengerpartok, történelmi városok és ikonikus látnivalók várják az utazás szerelmeseit júliusban és augusztusban. A Júliai-Alpok mesés tájaitól az Isztriai-félsziget mediterrán városkáin, Toszkána művészeti kincsein vagy a Loire-völgy királyi kastélyain át a Magas-Tátra csúcsáig változatos úti célok közül választhatunk – mindenki megtalálhatja a számára tökéletes nyári élményt.

A Júliai-Alpok természeti csodái Szlovéniában és Olaszországban

A július 3–5-ig tartó utazásunk során a mesés Jasna-tó partján, majd az Isonzó folyó mentén kirándulunk. Bovec környékén elmerülünk az I. világháborús történelmi emlékekben. Felfedezzük a lenyűgöző Kozjak-vízesést, Olaszországban pedig a Fusinei-tavak csodás hegyi tájait. A Lussari-hegyről páratlan panoráma tárul elénk. Tarvisio városában a híres piacon kincsekre lelhetünk. Az 1600 méteren fekvő Velika Planina festői fennsíkján túrázunk, ahol pásztorházak, legelésző tehenek, friss alpesi levegő mellett csodás kilátás nyílik a Kamniško–Savinjai-Alpok csúcsaira.

Isztriai emlék, tengerparti pihenéssel

A július 5–9-ig tartó kirándulásunkon az Isztriai-félsziget gyöngyszemeit, legszebb és leghangulatosabb városait látogatjuk meg. Programunkon a tengerparti pihenés és a gazdag történelmi örökség tökéletes harmóniát alkot. Opatija elegáns, pálmás tengerpartjával, sétányával kezdődik a kaland, majd Rovinj és Porec mediterrán hangulata, ókori templomai és bájos halászkikötői varázsolják el utasainkat. A Brijuni-szigeteken egyedülálló természeti és történelmi látnivalók tárulnak elénk, míg Pula grandiózus római emlékei lenyűgöző időutazásra hívnak. Séta a hangulatos halászfaluban Fazanában. Megismerjük még Motovun középkori kisvárosát és a festői szépségű szlovéniai Pirant, mielőtt elbúcsúznánk az Adriától. Ez az utazás a pihenés, a kultúra és a természet tökéletes kombinációja, felejthetetlen élmény a horvát tengerpart szerelmeseinek.

Toszkána ezer arca és a Cinque Terre színei

A július 30-tól augusztus 4-ig tartó körutazásunk során Olaszország egyik leglátogatottabb vidékére utazunk. Toszkána igazi gyöngyszem, páratlan atmoszférával rendelkezik. Kalandozásunk Montecatini Terméből indul, a híres termálfürdők és romantikus utcák városából, ahol már az első pillanattól érezhetjük Olaszország egyedülálló varázsát. A reneszánsz művészet fővárosában, Firenzében az egyik legnagyobb élmény a Ponte Vecchio, a Santa Croce templom és a Dóm lenyűgöző látványa. A város híres piacán, a Mercato Centralén pedig a helyi ízekkel is megismerkedhetünk. Siena középkori utcáin sétálva úgy érezhetjük, mintha visszarepülnénk az időben, miközben megtekintjük a híres Piazza del Campót és a város lenyűgöző dómját. Pisa ikonikus ferde tornya és a „Csodák mezeje” is elmaradhatatlan látnivaló, amely a történelem egy darabját tárja elénk. A természet kedvelői a festői Cinque Terrét fedezhetik fel, ahol az öt színes, tengerparti falu szinte a sziklákra épült, és hajóval vagy vonattal bejárva gyönyörködhetünk a lenyűgöző panorámában. A túra során Carrarában Michelangelo híres márványait is felfedezhetjük egy izgalmas bányatúrán, majd pihenhetünk Viareggio homokos tengerpartján, ahol a pezsgő sétány és a tengerparti strandolás garantáltan kikapcsolódást nyújt. Útban hazafelé még rövid látogatást teszünk a középkori emlékművekben gazdag Pistoia városában.

Sorrentói emlék: Capri, Vezúv és a Nápolyi-öböl

Július 26–31-ig egy különleges kirándulást kínálunk, melyben felfedezzük a Nápolyi-öböl és a Sorrentói-félsziget mesés tájait. Nápoly



történelmi utcái, a Posillipo-domb panorámája és a spanyol negyed hangulata felejthetetlen élményt nyújt. Caprin hajózunk a Faraglioni-sziklákhöz, felkapaszkodunk Anacapribá, megcsodáljuk a San Michele-villát és kóstoljuk a helyi limoncellót. A Sorrentói-félszigeten Positanóban, Amalfiban és Ravellóban, az elbűvölő tengerparti városkákban barangolunk, majd a Vezúv kráterénél a lenyűgöző panorámát élvezzük, a programot pedig helyi borokkal és ingyencsékkel zárjuk.

Élmények a Magas-Tátrában

Az augusztus 4–7-ig tartó szlovák kirándulásunk alkalmával megismerhetjük a Felvidék rejtett kincseit. Utazásunkat a történelmi Selmecbányán, a Magyar Királyság legjelentősebb bányavárosában kezdjük, mely ma a világörökség része. Zólyomnál, a Garam folyó kanyarulatában álló reneszánsz várkastélyban gyönyörködhetünk. Zakopanében megcsodáljuk a jellegzetes gorál építészetet, felmegyünk a Gubalóvkára a panorámáért, megnézzük a fatemplomot és a híres-ségek temetőjét, majd a piacon helyi sajtokat és kézműves termékeket kóstolhatunk. Megcsodáljuk a Magas-Tátra legszebb helyeit: a Csorba-tavat, Ótátrafüredet, a híres késmárki fatemplomot és Thököly Imre mauzóleumát. Kirándulásunk méltó lezárásaként Lőcsén, a történelmi Szepes vármegye központjában teszünk rövid sétát.

Királyok nyomában

Az augusztus 5-11-ig tartó utunk során Franciaország legszebb vidékeire indulunk, ahol királyi kastélyok, történelmi városok és mesés tájak várnak ránk. Utunk első állomása Reims, ahol a francia királyok koronázótemplomát, a lenyűgöző reimsi székesegyházat fedezzük fel. Párizsban sétálunk a hangulatos Montmartre negyedben, megcsodáljuk a Moulin Rouge épületét, felnézünk az ikonikus Eiffel-toronyra, megállunk a diadalívnél, és sétálunk a Louvre múzeum és a Notre-Dame székesegyház környékén. A város történelmi utcái és pezsgő hangulata igazi élményt nyújtanak. Kirándulásunk csúcspontja a pompás versailles-i kastély, majd Orléans és a festői Loire-völgy következik, ahol a monumentális Chambord és a keccses Chenonceau kastélyokat látogatjuk meg, valamint barangolunk Amboise hangulatos utcáin. Hazafelé a Nancy és Strasbourg történelmi belvárosában tett séta keretezi francia körutazásunkat.

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



Utazzunk vonattal Nógrádba!

A tavasz érkezése mindig új lendületet ad a kirándulások szerelmeseinek. A hosszabb nappalok, a melegebb idő és a friss, zöldbe boruló táj szinte hívogatják az embert egy hétvégi kimozdulásra. Ilyenkor különösen jó érzés, ha tudunk olyan úti célt választani, amely könnyen, kényelmesen elérhető, mégis valódi élményt nyújt. Nógrád pontosan ilyen: nincs messze a fővárostól, de egészen más világba érkezünk meg.

A következőkben egy olyan tavaszi kirándulás élményeit foglalom össze, amely egyszerre szól az utazás öröméről és egy új település felfedezésének izgalmairól. Lássuk tehát, milyen élményt kínál egy tavaszi utazás Nógrádra, vasúton megközelítve!

Az utunk Budapest-Nyugati pályaudvar harmadik vágányán kezdődik. Körülbelül fél óra alatt gyorsan és kényelmesen jutunk el Vác városába. Vácon átszállás következik, innen ágazik ki a 75-ös számú Vác–Balassagyarmat vasútvonal, amely az ország egyik legforgalmasabb mellékvonala. A csatlakozás gördülékeny, a Bz motorkocsi pedig hamarosan elindul velünk a Börzsöny felé.

A vonalon az elmúlt időszakban jelentős korszerűsítési munkák zajlottak. 2025 őszén a Magyarokútnál történt kisiklást követően nem csupán a baleset helyszínét állították helyre, hanem átfogó fejlesztési program indult az egész szakaszon. Vác és Szokolya között szinte teljes körű megújulás valósult meg, a további szakaszokon pedig olyan beavatkozások történtek, amelyek hosszú távon is megbízhatóbb, gyorsabb közlekedést tesznek lehetővé. Utasként ez az gyakorlatban is érezhető: az utazás egyenletesebb, csendesebb és az új szakaszon valóban zökkenőmentes. Szó szerint az.

Nógrád állomáson leszállva rögtön érezzük a Börzsöny közelségét. A település apró, rendezett község, amely a hegység déli peremén

fekszik. Az állomástól néhány perc sétára már a falu utcáin járunk, a magasba emelkedő várrom pedig mutatja az irányt. Kényelmes tempóban nagyjából tizenöt-húsz perc alatt érhetünk fel a vár aljához. Két útvonal közül választhatunk: az egyik meredekebb, rövidebb kapaszkodó, amely gyorsabban vezet fel, a másik lankásan kanyarog a domboldalon, így családok és kevésbé rutinos kirándulók számára is jól járható.

A vár lábához érve az út már határozottabban emelkedik, innen egy meredekebb szakaszon lehet feljutni a romokig.

A nógrádi vár Magyarország egyik legkorábbi, szabálytalan alaprajzú, belső toronnyal rendelkező kővára. A Börzsöny déli peremén a mintegy hatvan méterrel kiemelkedő, 255 méter magas fennsíkron áll, ahonnan kiválóan belátható a környék. Az erődítmény már a 11. században létezett, később királyi birtok volt, majd IV. (Kun) László a Váci egyházmegyének adományozta. A 15. században Báthory Miklós püspök idején jelentősen átépítették, ekkor emelték a ma is meghatározó, háromszintes öregtoronyt. A vár a török időkben többször gazdát cserélt, végső pusztulását azonban nem ostrom, hanem egy 1685-ös villámcsapás okozta: a toronyba csapó villám felrobbantotta az ott tárolt lőport, és ezzel gyakorlatilag megpecsételte a vár sorsát. A rom azóta a magyar történelem látványos



„Ahogy közelebb érünk, egyre jobban kirajzolódnak a megmaradt falak és az öregtorony csonkja. Felérve érezhető igazán a vár egykori mérete. A monumentális kőmaradványok és a környező táj panorámája együtt adják meg azt az élményt, amiért érdemes vállalni a felfelé vezető utat.”

tanúja, amelyet az elmúlt évtizedekben több ütemben állagmegóvási munkákkal tettek biztonságosabban látogathatóvá; 2025 tavaszától részlegesen ismét megnyílt az érdeklődők előtt.

Fentről lenyűgöző panoráma tárul elénk. Tiszta időben messzire ellátni a Börzsöny hullámzó vonulatai felé, a környező falvak háztetői és a zöldellő dombok pedig festői látványt nyújtanak. Tavasszal különösen élénk a táj: friss lombok, virágzó gyümölcsfák és a fővároshoz képest sokkal tisztább levegő együtt nyújtanak valódi feltöltődést.

A vár bejárása után érdemes időt szánni magára a településre is. Nógrád megőrizte falusias jellegét és palóc hagyományait. A gondozott porták, a csendes utcák és a természet közelsége barátságos, otthonos atmoszférát áraszt. Kirándulásunk során egy helyi vendéglátóhelyen ebédeltünk, ahol házas fogásokkal és bőséges adagokkal vártak bennünket. A vidéki konyha egyszerűsége, az alapanyagok frissessége és a közvetlen kiszolgálás jól illeszkedett a nap hangulatához.

A délután gyorsan elrepült, a Bz motorkocsi pontosan érkezett, majd visszaindult Vácra, ahol rövid várakozást követően már a Budapest felé tartó zónázón találtuk magunkat. Feltöltődve és élményekkel tele érkezünk meg a fővárosba.

Nógrád abszolút ideális választás egy tavaszi hétvégi kiruccanáshoz. A vasúti megközelítés egyszerű és megbízható, az út maga is élményt jelent, a célállomáson pedig csodás természet, történelmi emlék és lenyűgöző panoráma vár. Pároknak, családoknak és baráti társaságoknak egyaránt jó szívvel ajánlom, hiszen a túra közepes erőfeszítést igényel, és mindössze egy rövid vonatút választ el bennünket attól, hogy kiszakadjunk a városi forgatagból. Egy napra vagy akár egy teljes hétvégére átadhatjuk magunkat a Börzsöny szépségének, nyugalmának.

Nemeskéri-Kutlán Márton



165 éves a Buda–Nagykanizsa vasútvonal

Március 3-án és 4-én – a programsorozat újabb állomásaként – kollégáink Siófokon fogadtak 427 gyermeket, akik játékos módon, élményeken keresztül ismerkedhettek meg a vasút izgalmaival. Nem volt hiány szakmai bemutatókban és gyakorlati foglalkozásokban sem, hiszen a MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pécsi Területi Igazgatóságának munkatársai gondoskodtak róla, hogy a gyermekek ne csak megtekintsék, de meg is értsék az összefüggéseket. Az előadásokon ezúttal a távközlési szakma képviseltette magát, a szakemberek műszaki elemekkel tarkítva engedtek betekintést a technikai megoldások rejtelseibe. A gyermekek ki-próbálhatták a forrasztást, és az optikai szál működésével is megismerkedhettek, nem csoda hát, hogy a gyakorlati feladatok és bemutatók megragadták a figyelmüket, többekben talán fokozva az érdeklődést a műszaki pálya iránt.

A játékos feladatok megoldása és a kvízkérdések helyes megválaszolása után minden résztvevő apró ajándékban részesült, ami tovább erősítette az élményszerű tanulás sikerességét. A rendezvény célja továbbra is az volt, hogy a fiatal generációk számára bemutassa a vasút múltját, jelenét és jövőjét, valamint erősítse a vasút iránti elköteleződést.



Szelek szárnyán

Ragyogó napsütés, virágzó fák és mezők, kellemes meleg... A pompás tavaszi napon vidáman zakatoltak a vonatok, hiszen ilyen szép időben még a kedve is jobb mindenkinek. Kivéve Balunak, a kis Bz motorvonatnak. Ő ugyanis már régóta csak arra vágyott, hogy feltámadjon a szél, és fújjon-fújjon jó sokáig. No, nem egy tornádó erősségű, mindent elsöprő, fákat kicsavaró dörgedelemlre áhítozott, hanem egy közepesen erős, jól érezhető és leginkább hosszan tartó szeles időre. A többiek nehezteltek is rá emiatt, hiszen ki szeretné elrontani ezt az idilli pillanatot? Az elsőre furcsának tűnő vágy mögött azonban egy meglehetősen egyszerű magyarázat állt: Balu imádott sárkányt eregetni. Márpedig a papírsárkány reptetéséhez mindenképpen szükség volt szélre. A szeszélyes április azonban nem hagyta cserben Balut, és sokszor váltogatta hangulatát. A szikrázó napot bármikor felválthatta egy heves jégeső, és olyan is gyakran megesett, hogy a teljes szélcsend – amikor még a legvékonyabb pókháló sem mozdult meg – hirtelen olyan erős szellőkésbe csapott át, amely a kalapot is lefújta az emberek fejről.

És Balu pont ezekre a pillanatokra várt! Ilyenkor fogta a színes papírsárkányát, és rohant a nagy rétre, hogy megreptesse azt. A csodaszép sárkány pedig szállt és szállt, magasan, olyan magasan, hogy mindenki jól láthatta, és miatta még a néha kellemetlennek tűnő szél is elviselhetővé vált. A kis Bz-nek mindene volt a gyönyörű papírsárkánya. Félte, óvta mindentől. Más egyáltalán nem nyúlhatott hozzá. A fákat mindig messze elkerülte, nehogy a sárkány beleakadjon, vagy egy ág kilyukassza valahol. A röptető zsinórt is duplán kötötte a visszapillantó tükrére, nehogy véletlenül kioldódjon.

Am egy nap szörnyű dolog történt. Amikor Balu a kedvenc sárkányát röptette, épp egy nagy, fekete madár szállt keresztül a rét fölött. Igaz ugyan, hogy a tarka papírsárkányt ügyesen kikerülte, de az átlátszó zsinórt már nem láthatta, és hegyes csőrrel éppen neki ment annak. A zsinór elszakadt, a sárkány pedig repült tovább a szelek szárnyán, csak éppen Balutól egyre messzebb és messzebb. A motorvonat legszívesebben sírt és toporzékolt volna, hiába mondta a varjú, hogy: Kár! Kár! – Balu fájdalmán ez sem enyhített. A csodaszép papírsárkány csak repült és repült, olyan szabadon, mint előtte még soha. Elhagyta a rétet, s közben a motorvonat most először rimázkodott azért, hogy álljon el a szél. De április tréfás kedvében volt, így esze ágában sem volt elhessegetni a szelet. Balu számára a máskor oly kedves fuvallat hirtelen elviselhetetlen ellen-séggé vált, és csak rohant az imádott sárkánya után. A sárkány eközben békésen szállt tovább, míg egy erdő fölött meg nem pihent. A zsinórja belegabalyodott egy fa ágába. Balu már majdnem utolérte, ám ekkor egy mókus rága át a zsinórt. Hogy direkt volt-e vagy véletlenül, tán sosem derül ki, a sárkány minden-esetre tovább folytatta önálló útját, Balu pedig aggódva robogott utána. Hosszan tartott az üldözés, amikor is a sárkány egy faluba érve ismét megállásra kényszerült. Ezúttal egy villanyoszlop tetején épülő gólyafészek vékony ágaiban akadt meg a zsinórja. – Most végre elkaplak! – kiáltotta a kis Bz.



Am gólya papa éppen ekkor végezte az utolsó simításokat a fészken. Sietnie kellett, mert nemsokára érkeztek a tojások! A nagy izgalomban és rendezkedésben azonban észre sem vette, hogy hosszú csőrrel lelökte a zsinórt az ág végéről, így a papírsárkány ismét tovaszállt, mielőtt Balu odaérhetett volna. A motorvonat azonban nem adta fel, fáradhatatlanul követte kedvencét, ami egyre gyorsabban és gyorsabban repült tovább. Sokáig úgy tűnt, hogy Balunak nincs esélye a sárkány nyomába érni, de ekkor szerencsére ismét megálljt parancsolt a zsinór. Most egy vasútállomás tetején, a cserepek közé szorult be a vége. Balu nagyon megörült. – Hazai pálya! – gondolta, itt biztos elkapom a kis csibészt! Épp a villanymozdonnyokkal egyezkedett, hogy vajon felér-e odáig az áramszedőjük, amikor a sárkány ismét elrepült. Ezúttal egy nyest volt a hunyó. Ahogy a tetőn szaladt végig, pont rálépett arra a cserépre, amelyik alá beakadt a zsinór. A cserép megmozdult, a zsinór kiszabadult, a papírsárkány pedig ismét a magasba emelkedett, és folytatta útját az ismeretlenbe. Balu már a fél országot átszelte a sárkánya miatt, de az csak nem akart megállni. A szél megállás nélkül fújt továbbra is. Átrepült hegyeket és dombokat, folyókat és patakokat, városokat és falvakat. Végül a Balatonhoz ért, ahol olyan szellőkészek voltak, hogy a zsinór teljesen felcsavarodott egy vitorlás árbócára. Balunak fogalma sem volt, hogy szedje le onnét, de nem is volt rá szükség, mert a sárkány – egy sirály segítségével – ismét megszökött, és a hatalmas tó túlsó oldala felé tartott. Balu igencsak megharagudott a sárkányra, és már nem volt hajlandó megkerülni miatta a tavat. Ki tudja, hol járt volna már, mire ő körbejárja a tavat... Így hát fáradtan és szomorúan úgy döntött, hazaindul. Útközben nem szólt senkihez, csak magában mérgelődött, mert rettenetesen dühös volt a szélre, hogy mindig a másik irányba fújta a sárkányát. Sokáig tartott a hazaut, talán még soha nem érezte ilyen végtelenül hosszúnak egyik útját sem. Közben a széllel is meg kellett küzdenie, mert néha olyan viharos erővel tombolt, mintha vissza akarná fordítani őt. De Balu nem hátrált. Csalódottan ért haza, pedig már a szél is elállt. És csak ekkor vette észre, hogy valaki már nagyon várt rá. A papírsárkány ott feküdt a mozdonyszín bejáratánál, éppen úgy, ahogy máskor is pihenni szokott a szélcsendes napokon. Mert az április sem gonosz ám, csak egy kicsit szeszélyes!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2026. április 24.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**A hazai kerékpáros turizmus egyik ékköve a Tisza-tó.**”

A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Kovics Andrea** olvasónknak!

1	OLASZ AUTÓJEL PAPÍR- PÉNZÜNK	2	VAGYIS, TEHÁT	LÓ FUTÁS- MÓDJA	VÍZI MŰTÁRGY	ROSKAD OXIGÉN EJTSD, RÖVIDEN	ÉSZAK, RÖVIDEN PÉLDÁUL A KELET	KÉS LÉNYEGE IDÉNY VÉGE!	RÓMAI 4-ES	ÖNKORMÁNYZATI FÁJDAL- MAS FEL- KIÁLTÁS	SPORTE- GYESÜLET, RÖVIDEN	BÓR GYÓGYÍR A BÁNATRA	BELSŐ LÉNYEGET ÉSZLELO
DÖRÖGNI KEZD! ÉLÉS, ÉLET		DÖN- TETLEN A GRUN- DON!											D
						NÉMÁN LÓGO! INJEKCIÓ JELZŐJE		MIRIUTA: VOLT VÁ- LOGATOTT FOCISTÁNK					
LITER ELUTASI- TÓ HOZZÁ- ÁLLÁS								VÍZEL- VEZETŐ	MARÓ HATÁSÚ	PEZSGÓT HÚT SZIBÉRI- AI FOLYÓ			
1											ANGOL SÖRFÉLE RAGASZ- TÓSZER		
3			BORÓKA- ÍZU ITAL (... IT BE (BEATLES)				SPANYOL FERFINÉV DECEMBER- RENKÉNT			FEKETE I. MALACA! FUND- MENTUM			
...KÖNIG; GOETHE MŰVE A VAS VEGYJELE		EVEZÉS KELLEKE JÁTEK- PÉNZ				FRANCIA KÁRTYÁ- VAL ŪZIK „B”							
				SÉRÜLÉS HELYE CSIBU- KOZIK				VALÉRIA, BECÉZVE A HAJNAL IS TESZI!			ANÓDVÉG! ALATTA FESZKEL A FECSEKE		
RÁDIUSZ TORMÁT APRIT TÉL VÉGE!	ÁLLJ! NE TOVÁBB! KELET, RÖVIDEN				LUSTA, NÉPIESEN ... BÉLA; RENDEZŐ				FRANCIA ÁRI! ROMÁNIAI FOLYÓ			RÉGI TAVALYI LONCIKA	
TALAJ- MŰVELŐ ESZKÖZ		TÖLTÖTT SÜTEMENY ALKALOM, RÖVIDEN					GYÓGY- SZER RÓMAI 100-AS						
HAJVÉG! FOGOR- VONÁL MONDJUK!	CSUKÁS I. KUTYA- HÓSE FÉL TULL!							SVÉD AUTÓJEL A VÖLGYBE		KÖLTŐ (ZOLTÁN) GÉPKO- CSI, RÖV.			
				EGÉSZSÉ- GET RONT KÉRDŐ- SZÓCSKA			CSEKÉLY MÉRTÉK- BEN NITROGÉN			SOROLNI KEZD! SPANYOL AUTÓJEL			RÓMAI 1-ES
A TŰL- OLDALRA CSÚSZTAT	S												



**Anyák napja alkalmából szeretettel köszöntjük
gyermeket nevelő hölgy kollégáinkat.
Köszönjük a mindennapi gondoskodást,
erőt és példamutatást!**