

MÁV CSOPORT

magazin



Tisztavatás – 2026

TISZTAVATÁS

146 tiszt tett esküt a 76. vasutasnap tisztavató ünnepségén június 10-én a Magyar Vasúttörténeti Parkban; Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter köszöntője; Hegyi Zsoltnak, a MÁV Zrt. vezérigazgatójának ünnepi beszéde

JULIÁLIS

Megtartottuk a juliálisokat, országosan 4 helyszínen: Budapesten, Nyíregyházán, Szolnokon és Dombóváron

RÓLUNK

Indul a Baross Gábor Vasútfejlesztési Program; Vasútünnep Komlón; Személyi változások a társaság felsővezetésében

SZOLGÁLTATÁSAINK

Utazz az Adriára az arcképeseddel! Retrólázban dübörgött a Balaton

HUMÁN

Már kerekesszékekkel is igénybe vehető az idén 20 éves kerti vasút; Önbizalom-növelde; Duális kiválasztás a Széchenyi István Egyetemen; Sikerral zárultak a Lelki Egészségnapok Debrecenben; Tanérvázró JAMBoree

MUNKATÁRSUNK

Pálinkás József nyugdíjas mozdonyvezetővel és Ughy Zsolt hagyományörző kollégánkkal beszélgettünk

MŰVÉSZET

„A kíváncsiság végigkísérte a pályafutásomat” – interjú Fodor András nagybőgőssel és kottatárossal

ANNO

180 éves a magyar vasút; Az első gőzös a tüzes városba ment

ÉLETMÓD

Jeges nyári csodák

SZABADIDŐ

Több mint sportklub – megújult a MVSC elnöksége; Őszi élményutak a Volántouristtal

4

12

20

25

28

32

36

38

42

44

28

RÓLUNK

Indul a Baross Gábor
Vasútfejlesztési
Program

12

JULIÁLIS

Megtartottuk
a juliálisokat

44

SZABADIDŐ

Őszi élményutak 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, Kavalecz Imre, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Nemeskéri-Kutlán Márton, Putsay Gábor, Tálos Lőrinc, Ujj Zsuzsanna **Cím:** 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mavcsoport.hu; **Fotók:** pixabay, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsődi Balázs, Kandó Zsombor **Nyomdai előkészítés:** Papp János; **Korrektor:** Barta Éva ISSN1785-8372



Jegyzet

Vasutas pályafutásomat 2001-ben kezdtem Mezőhegyesen mint jegyvizsgáló. A szolgálat, a „vasutas lét” fokozatosan vált az életem részévé, közben pedig a ranglétra minden fokát bejártam, még állomásfőnöki pozícióban is kipróbálhattam magamat. A hagyományörzés, az elődeink tisztelete teljes pályafutásom alatt körbelengte az érdeklődésemet, melynek legkiemelkedőbb eleme az a monarchia korabeli egyenruha, amelyet magam készítettem el hosszas kutatómunka után. Megható és örömteli, hogy ebben az uniformisban képviselhettem a MÁV-csoportot a magyar vasút létrejöttének 180. évfordulóján – több ünnepségen is.

Részt venni ezeken a rendezvényeken felemelő érzés, külön megtiszteltetés, hogy miniszter úrral, vezérigazgató úrral, a vállalat vezetőivel és munkatársaival személyesen is találkozhattam a tisztavatáson. Jól tudom: apró láncszem vagyok a MÁV-csoport gépezetében, a vasúti forgalom lebonyolításában, de az ehhez hasonló hagyományos eseményeken talán egy kicsit büszkébb, mint általában. Meghívást azért kaptam, mert az öltözetemmel képes vagyok érzékeltetni azt a majd két évszázados történelmet, amelyet a hátunk mögött hagytunk – sőt, talán vissza is repíthetnek sokakat az időben –, de a hagyományörzés nem csak erről szól. Elkötelezett tevékenység, melynek során ápolhatom az elődeink emlékét és tovább erősíthetem a MÁV-csoport helyét a jelenben. Ehhez hitre és rászánt időre egyaránt szükség van, a cél viszont nemes, engem pedig örömmel tölt el, hogy a művelője lehetek.

Szlama Benedek

forgalmi szolgálattevő,
vasúti hagyományörző



40 ÉLETMÓD

Jeges nyári csodák

Tisztavatás – 2026

A felsőfokú szakmai képzések sikeres teljesítését követően 146 tiszt tett esküt a 76. vasutasnap tisztavató ünnepségén június 10-én a Magyar Vasúttörténeti Park Orient Csarnokában. Ebben az évben a MÁV személyszállítási, a MÁV pályaműködtető és a GYSEV új tisztjei tettek fogadalmat, ők teljesítették a Baross Gábor Oktatási Központ felsőfokú forgalmi, pályalétesítményi, biztosítóberendezés-mesteri, távközlőmesteri, személyszállítási, vontatási és autóbuszos forgalmi képzéseit.

Miután Dobás László, a MÁV SZK Humánerőforrás Főigazgatóságának képzési igazgatója jelentést tett Hegyi Zsolt vezérigazgatónak, a fogadalom szövegét Hegedűs Gyula Péter, a felsőfokú biztosítóberendezés-mesteri tanfolyam hallgatója mondta elő.

Az új vasutas tisztakat és a meghívott vendégeket idén Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter, illetve Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte. Az idén 180 éves magyar vasút tiszteletére a MÁV-csoport különleges bélyegeket bocsátott ki. A bélyegsorozatról a MÁV Kommunikációs Igazgatósága készített rövidfilmet, amelynek bemutatása szintén az avatási program részét képezte.

Ebben az évben hat hallgató végzett kitűnő eredménnyel, a kitüntetést Vitézy Dávidtól és Hegyi Zsolttól vehették át a kollégák.

A hagyományokhoz híven a 76. vasutasnapon is a MÁV Szimfonikus Zenekar játszott. A tisztavató ünnepség Eduard Strauss Szabad a pálya című gyors polkájával kezdődött és Johann Strauss Császárkeringőjével zárult.

Kitűnő eredménnyel végeztek:

Felsőfokú üzemeltetési-vontatási

Felsőfokú üzemeltetési-vontatási

Felsőfokú személyszállítási kereskedelmi tisztképző

Felsőfokú személyszállítási kereskedelmi tisztképző

Felsőfokú személyszállítási technológiai tisztképző

Felsőfokú személyszállítási technológiai tisztképző

Bak János Krisztián

Csányi Endre

Bokor Zoltánné

Mezeiné Zugfíli Adrienn

Szabó Dávid

Szabó Eszter Dollí

MÁV Személyszállítási Zrt.

MÁV Személyszállítási Zrt.

MÁV Személyszállítási Zrt.

MÁV Személyszállítási Zrt.

MÁV Személyszállítási Zrt.

MÁV Személyszállítási Zrt.



Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter ünnepi köszöntője

Kedves Tisztek! Kedves Vendégeink! Köszöntök mindenkit!

Nagy megtiszteltetés, hogy itt lehetek a frissen avatott tisztek társaságában, akiknek ezúton is gratulálok tisztte avatásukhoz. És nagy öröm itt lenni a Vasúttörténeti Parkban, a Vasutasnapon, hiszen azt gondolom, hogy a Közlekedési és Beruházási Minisztérium legnagyobb gazdasági társasága a MÁV-csoport, és nyilvánvalóan a közvélemény szemében, az utasok szemében, a társadalom szemében a legfontosabb közlekedési közszolgáltatás az, amit ezen a társaságcsoponton keresztül kínál a magyar állam az ügyfelei, az állampolgárok számára.

És az elvárás óriási. Nyilvánvalóan mindenki látja és követi a magyar közélet alakulását. Azt gondolom, teljesen világos az, hogy az április 12-i választások után létrejött új magyar kormány kifejezett prioritásként tekint a vasútra és egyébként tágabb értelemben a közösségi közlekedés fejlesztésére is, és az én feladatom – sok más mellett – ez.

Éppen ezért engedjék meg, hogy Magyar Péter miniszterelnök nevében is köszöntsem Önöket, és elmondjam, hogy szeretnénk teljesen új alapra helyezni mindazt, ahogy a magyar állam, a magyar kormányzat a vasúthoz viszonyul, és azt is, mennyi forrást tudunk a fejlesztésére fordítani. E tekintetben az elmúlt néhány hét, amióta ez a kormány megalakult, azt gondolom, hogy érdemi előrelépést tudott felmutatni. Éppen ezekben a percekben is zajlik a pénzügyminiszterek tanácsulése, ahol a 27 európai uniós tagállam pénzügyminisztere ma délig dönt arról, hogy Magyarország helyreállítási tervét jóváhagyja, azt a több ezer milliárd forintos forrást, amelyről már gyakorlatilag mindenki lemondott a magyar közvéleményben. Emlékszem, a választások előtt néhány héttel az ilyen jellegű elemző podcastokban arról beszélt mindenki, hogy ha meg is nyeri a TISZA a választást, lehetetlen, hogy ezt a pénzt haza lehessen már hozni. Minden várakozásom szerint arról fog ma délben döntés születni, hogy mégiscsak hazahozzuk ezt az uniós forrást.

Ebből a pénzből pedig a vasút az egyik legnagyobb nyertes és kedvezményezett lesz. Összességében, ha összeadjuk a járműpark fejlesztésére és az infrastruktúra fejlesztésére így megnyíló, felszabaduló és hazahozott forrásokat, azok közelebb vannak a 2000 milliárd forinthez, mint az 1500-hoz. Ez tehát óriási lehetőség, óriási esély és persze óriási feladat is a vasúti ágazat számára.

Nyilvánvalóan ez azt is jelenti, hogy akkor érdemes ennyi pénzt elkölteni az infrastruktúra és a járműpark fejlesztésére, hogyha ezzel egyidejűleg a MÁV-csoportot minden szempontból meg tudjuk újítani, és képesek vagyunk arra, hogy egy teljesen 21. századi működésű, kultúrájú, reflexekkel bíró társaságcsoporthként érkezünk meg a 21. század derekára. Azt gondolom, hogy ez a közös feladatunk. Én ebben számítok a magyar vasútnál és a Volánnál dolgozó minden kollégára.

Azt gondolom, hogy mára a magyar vasút ügye, a magyar közösségi közlekedés ügye, a magyar helyközi buszközlekedés ügye is elérte a közélet érdeklődésének azt a szintjét, hogy a csoport minden dolgozója azt tapasztalja, hogy az utasok részéről is egyre nagyobb az elvárás.

Hogy milyen színvonalú a szolgáltatás, hogy működik-e a klíma, milyen gyors az eljutás, versenyképesek vagyunk-e, összeomlik-e az applikáció vagy működik? Mindenki ismeri a maga példáját a maga területén. Én az ilyen típusú nyomásnak örülök – ezért dolgoztam is rajta. Mert azt gondolom, hogy az az ágazat indul jó esélyekkel, ahol a társadalom igénye világosan az, hogy ez menjen jobban. Mert az adófizetők befizetéseit mégiscsak a politika osztja szét, a politika érzi azt, hogy milyen prioritások vannak egy országban, mit várnak a választók – nyilván a demokratikus legitimációval működő kormányoknak az egyik nagyon fontos alapvető szempontja, hogy jól működjenek.

Ebből a szempontból az, hogy a közösségi közlekedés ügye ennyire fókuszba tudott az elmúlt időszakban kerülni, és hogy ezek az elvárások ilyen módon megjelentek – még ha ezt megélni néha a dolgozóknak nehezebb is, mint korábban –, pozitív dolog szerintem, mert arra készíten minden döntéshozót, hogy bizony erre a területre költeni kell, bizony a magyar közösségi közlekedés ügyét fejleszteni kell. Korábban száz- és ezermilliárdok ömlöttek autópályafejlesztésre, hogy csak a közlekedési ágazaton belül maradjunk, és most ne beszéljünk másról.

Egyfajta társadalmi igény leképeződése volt 20 évvel ezelőtt – amikor a magyar autópálya-hálózat gyakorlatilag alig-alig érte el az országhatárokat, és a megyeszékhelyeknek is csak egy kis részét – az egyre erősödő társadalmi nyomás annak érdekében, hogy ezen változtassunk. Mára eljutottunk oda, hogy az ausztriai autópálya-hálózattal, gyorsforgalmi úthálózattal összemérhető a magyar, mégis még mindig az a helyzet, hogy ezermilliárdok vándorolnak az útépítő világba. Kell utat építeni. Azt gondolom, hogy inkább az egy és két számjegyű utak rendbetételével kellene foglalkoznunk a közeljövőben. De nagyon fontos az is, hogy a vasutat, a közösségi közlekedést az ágazatot megillető helyre tegyük a fejlesztéspolitikában, és én úgy fogom fel, hogy ez az én feladatom.

Éppen ezért arról is be tudok számolni, hogy ezekből az uniós forrásokból egyrészt egy körülbelül 700 milliárd forintos – óriási szám – összeget hoztunk haza, amely a HÉV-flotta és az InterCity-flotta cseréjét szolgálja. Az InterCityket nem tudjuk teljesen lecserélni, ebből a HÉV-eket is csak nagyrészt, de azért ez egy óriási beruházás. Gyakorlatilag azt jelenti, hogy a szentendrei, ráckevei, csepeli HÉV teljes flottáját, a pécsi, szegedi IC-k, a debreceni, miskolci kör-IC-k teljes flottáját és még néhány IC-t le tudunk vadonatúj motorvonatokra cserélni. De azt is fontos látni és elmondani, hogy ez együtt kell járjon egy szervezeti megújulással, egy szervezeti átalakítással. Szeretném aláhúzni, hogy mindenkinek a munkájára továbbra is számítnunk, de egy kicsit más szervezeti felállásban kell működnie. Ez abból a tényből ered, hogy – mint ezt egyébként már sokszor sokan elmondták a MÁV-dolgozók előtt – az európai uniós szabályok szerint a közvetlen odaítélés, tehát a verseny nélkül való megbízás a vasúti szolgáltatások ellátására legkésőbb 2033-ig lehetséges az uniós jog szerint, és van, ahol ez már előbb is lejár.

Tehát nekünk közösen fel kell készülnünk, hogy egy olyan működési formában is helyt tudjunk állni – a magyar állam szervezetei, cégei és



a közszolgáltatások helyt tudjanak állni –, ahol versenyhelyzetben is meg kell majd méretetnie magát a közszolgáltatóknak. Azt gondolom, hogy ez tud működési hatékonyságot javítani, tud új szemléleteket meghonosítani, de tud félelmet is okozni azokban, akik ezekben a szervezetekben „működnek”. Ezért fontos ezekről nyíltan és őszintén beszélnünk. Szerintünk a végeredménye ennek az kell legyen, hogy mindenki megtalálja benne a helyét, a munkáját, a megbecsülését, miközben jó színvonalú szolgáltatást tudunk az utasainknak nyújtani. Ennek érdekében fogunk tevékenykedni.

Ennek a szervezeti átalakulásnak a részeként létrejön rövidesen az Országos Közlekedésszervező, amelynek a feladata az lesz, hogy egyfajta megrendelő szervezetként az egész ország helyközi, regionális közlekedésében ellássa a közlekedésszervezési feladatokat, és azokat a közszolgáltatási szerződéseket megkösse, amelyeket ma nagyon egyszerű megkötni, mert jelenleg egy szereplővel, a MÁV Személyszállítási Zrt.-vel van megkötve buszra és vonatra is, HÉV-re is. De a jövőben ez egy diverzifikáltabb rendszer lesz. Több tender folyamatosan megjelenő közszolgáltatási szerződésekkel, ami nyilván nagyobb felkészültséget, erősebb koordinációt igényel, és lássuk be, hogy bár egy cégben működik a Volán és a MÁV, azért jócskán van még összehangolnivaló a buszos és vasúti közlekedésben.

Emellett pedig létrejön egy gördülőállomány-kezelő a vasútnál, ami gyakorlatilag egy állami vonatlízingcég lesz. Nagyon egyszerű oka van, hogy miért kell létrehozunk, és miért az veszi a vonatokat, és nem a MÁV. Az Európai Unió csak úgy engedte ezt a pénzt hazahozni, hogyha ebben nincsen versenytorzítás. Tehát ha esetleg a szentendrei HÉV üzemeltetését 2043-ban más cég nyeri el, mint a MÁV Személyszállítási Zrt., akkor is egyenlő hozzáférése legyen ezekhez az eszközökhöz, tehát ne torzítsa az esetleges későbbi versenyt önmagában az, hogy most járműveket veszünk.

Tehát átalakulás vár a szektorra sok szempontból, de még egyszer szeretném aláhúzni, hogy összességében azt gondolom, hogy ez minőségibb szolgáltatást és szervezeti értelemben erősebb közösségi közlekedési szektort fog hozni. Mindenkire számítunk, hogy ezt az átalakítást közösen véghezvigyük.

Emellett a MÁV mint szervezet is jelentős erősödésen megy át már most is, ennek része az infrastruktúra. Ugyanis jelentős uniós források lesznek vasúti pályahálózat-fejlesztésre, állomások fejlesztésére. Számos nagy beruházást – amelyeket egyes korábbi miniszterek lehet, hogy leállítottak – szeretnénk újraindítani. Egy nagy volumenű vasúti beruházási programot, a Baross Gábor Vasútfejlesztési Tervet fogjuk útnak indítani, és ebben azt a döntést hoztuk meg, hogy azt a működésképtelen struktúrát, ahogy ez ma működik, és valójában arra van kitalálva, hogy ne épüljön semmi – és ezt egyébként teljesíti is, hiszen a minisztériumon belül zajlik a vasúti beruházások menedzsméntje –, átalakítjuk. És hosszú-hosszú évtizedek után egy olyan helyzet jön újra létre, hogy a kormány megbízza annyira a MÁV-csoportban, hogy rábízsa a saját maga fejlesztését.

Több mint 20 éve az a helyzet, hogy a mindenkori magyar kormányok azt mondták, hogy a vasútfejlesztés olyan fontos dolog, hogy nem lehet a MÁV-ra bízni. Éppen ezért hol a Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő, hol a minisztérium maga látta el ezt a feladatot, mondván, hogy a MÁV nem biztos, hogy szervezetiileg képes arra, hogy nagyon összetett, nagy uniós beruházásokat menedzseljen. A múltat én most nem értékelném, lehet, hogy ebben néha volt is igazság, lehet, hogy aztán kevesebb. Azt gondolom, hogy 2026-ban megérett az idő arra,

hogy a MÁV – a pillanatkép alapján ma még nem vagyunk képesek rá – legyen képes ellátni ezt a feladatot. Az ÖBB-nél, a francia vagy olasz pályahálózat-működtetőnél vagy a Deutsche Bahn infra cégénél magától értetődő az, hogy minden nagy vasúti beruházásnak a menedzsméntje a pályaműködtetőn belül zajlik. Tűzzük ki azt a célt, hogy a MÁV is képes legyen erre!

És cáfoljunk rá közösen arra, amit ilyenkor mindig ellenérvként elmondanak, hogy „de fog jönni a rengeteg üzemeltetői észrevétel, a rengeteg kötözködés, a rengeteg régi technológiához való ragaszkodás, az innovációra való képtelenség, a MÁV úgyse tud ilyen nagy beruházásokat megcsinálni, mert el fog akadni abban, hogy mi van a 100 évvel ezelőtti utasításban”. Cáfoljunk rá erre közösen, mert a MÁV igenis képes a saját maga megújítását, a saját maga innovációját vezérelni! És én azért hiszek abban, hogy ezt meg kell csinálnunk, mert az a típusú szervezeti működés, ahol azt mondjuk, hogy a MÁV egy régi valami, és kell valami más helyette, és kell, aki menedzseli a megújítását, mert megújulásra képtelen a vasúttársaság, oda vezet, hogy aztán tényleg soha nem is fog megújulni.

Tehát ez egy olyan irányítási filozófia, amelynek az a vége, hogy mindig olyan MÁV lesz, amelyre aztán végül nem merjük rábízni a saját beruházásait. Szerintem nekünk azt a célt kell kitűznünk, hogy a MÁV igenis álljon készen arra, hogy akár egy több mint 1000 milliárd forintos, akár 2000 milliárd forintos vasútfelvezetési portfóliót profin menedzsel, és nem azért rak be 50 évvel ezelőtti technológiákat különböző helyekre, mert azt szoktuk meg, hanem képes arra – ahogy ezt mondjuk az osztrák vagy a dán pályavasút megteszi –, hogy mindig a fejlődésre való igényességi szándék vezérelje. Én abban hiszek, hogy ha ezt közösen létrehozuk, azt fogja eredményezni, hogy mindenkor meglesz az intézményi háttér ahhoz, hogy a vasút tovább fejlődjön, és nem annak lesz kitéve a magyar vasútfejlesztés ügye, hogy éppen milyen színvonalú a minisztérium működése.

Tehát azt szeretném ezzel csak elmondani, és azért fejtettem ki ilyen részletesen, hogy érdemben, mélyen és messze a négyéves ciklusokban való tervezésen túl gondolkodik a kormányzat arról, hogyan kell a magyar vasutat, a magyar közösségi közlekedést megújítani. Nyilván pontosan látjuk azt is, hogy miközben ilyen nagy terveket kell szövnünk, a mindennapokban óriási krízisek vannak: a túlbürokratizált, túlcentralizált beszerzések, a logisztikai folyamatok szétesése. Most itt nem is mennék bele minden részletébe annak, hogy milyen működési kultúra az oka annak, ami az elmúlt években létrejött. Talán mindenki láthatta, hogy bizonyos kulcspontokon avatkoztunk be először, amikor a MÁV-csoport átalakítását megkezdjük. Ennek volt oka, volt indoka, és arra kértem a kollégákat, újakat és régieket is, hogy elsőként minden más stratégiai, fejlesztési feladatunk mellett azt érezzük el, hogy legyen alkatrész a buszgarázsokban, hogy legyen alkatrész a HÉV-kocsi-színekben, hogy az a típusú normál működési kultúra helyreálljon, amelyet az elmúlt évek szerintem sajnos elég jelentősen roncoltak.

Tehát rengeteg a feladat, és pontosan tudom – elég régóta a közlekedési szektor környékén élek, mozgok, dolgozom –, hogy ezeket a feladatokat csak a munkavállalókkal partnerségben és közösen tudjuk elvégezni. Úgy ezt az egészet nem lehet sikerre vinni, hogyha főlülről lefelé egyfajta hatalmi göggel, mindent jobban tudva mindig a minisztérium mondja meg, hogy mit hogyan kell csinálni. Ebben számítunk Önökre, számítunk a partnerségükre, és ezúton is szívből gratulálok mindenkinek, akiket ma itt tisztté avattak. Jó munkát, jó szolgálatot kívánok!



Hegy Zsoltnak, a MÁV Zrt. vezérigazgatójának ünnepi beszéde

Tisztelt Miniszter Úr, tisztelt Elnök Urak, tisztelt Vezérigazgató Asszonyok és Urak, kedves Vendégeink, kedves Tiszt Kollégák! Mindenekelőtt engedjék meg, hogy őszintén gratuláljak Önöknek, és köszöntsem a MÁV-csoport és a GYSEV tisztjeit.

Ma 146 új tiszt tett esküt. Ez nem csupán egy formális esemény, hanem a vasutas- és autóbuszos közösség egyik legfontosabb és legmeghatározóbb pillanata – olyan mérföldkő, amely felelősséget, elköteleződést és hivatást jelent egy egész életre.

Ma a MÁV személyszállítási, a MÁV pályaműködtető és a GYSEV új tisztjeit avatjuk.

Különböző szervezetektől érkeztek, de ettől a naptól biztosan egy közösséghez tartoznak. Mindannyiuknak tisztelettel gratulálok. A közösségi közlekedés szolgálata összeköt minket, közös a felelősségünk, közös a célunk és közös az elköteleződés is, amelyet az utasokért és egymásért végzünk.

Hölgyeim és Uraim!

Tavaly a vasúti közlekedés 200 éves európai történetét ünnepeltük. Idén pedig egy különösen fontos magyar mérföldkőhöz érkezünk: 180 éve, 1846. július 15-én indult el az első menetrend szerinti vonat Magyarországon, Pest és Vác között.

Ez nemcsak egy történelmi dátum. Ez egy mozzanat, amelyből egy egész ország közlekedési rendszere nőtt ki. A Pest–Vác vonal ezért nemcsak egy vasútvonal volt, hanem egy új korszak kezdete, és ez a korszak ma is tart.

Tisztelt Kollégák!

A magyar vasút most olyan időszak előtt áll, amelyben valódi lehetőség nyílik a megújulásra. Elkezdődött a vasút fejlesztésének új időszaka.

Új, korszerű motorvonatok érkezhetnek, és lehetőség nyílik a HÉV-flotta teljes megújítására is. Olyan fejlesztések indulhatnak el, amelyek nemcsak a járműveket, a pályát, hanem az utazási élményt is alapjaiban javítják.

A cél világos: egy olyan országos közösségi közlekedési rendszer, amely kiszámítható, gyors, biztonságos és kényelmes – amely méltó a 21. század elvárásaihoz.

Egy modern vasút nemcsak infrastruktúrából és járművekből áll, a vasút mögött emberek vannak. Ezért a vasút reneszánsza csak akkor lehet teljes, ha azok is érzik ennek az eredményét, akik nap mint nap működtetik ezt a rendszert. Az utas és a vasutas élete ugyanis nem két külön cél. Jó szolgáltatást csak olyan közösség tud nyújtani, amelynek tagjai felkészültek, de érzik a megbecsülést és a biztonságot is. Mindennap megtapasztalják, hogy munkájuknak valódi értéke van. Ehhez hozzátartozik a kiszámítható életpálya, a megfelelő munkakörülmények és a versenyképes bér kérdése is.

Több ezer kollégánk hősiességének köszönhetően az országos vasúti közlekedés egy percre sem állt le sem a januári hófrász, sem a júniusi hóhullám alatt. Pedig hány kollégánk dolgozik a 21.

században 19. századi körülmények között, ahol sokszor a fűtés is kihívás, nemhogy a nyári hőség elleni védekezés. Világos, hogy erre sokkal jobban kell figyelni. A MÁV-csoport megújítása csak akkor lehet sikeres, ha a fejlesztésekhez és a működéshez biztosítottak a szükséges feltételek, és ebben a kormányzatnak is fontos szerepe van. Hiszen ahol az indokolt béremelés több tízmilliárd forintos fedezetét éveken át kizárólag a működésből kell előteremteni, az végeredményben mindig a beruházásokból és a fejlesztésekből hiányzik, azaz hosszú távon éppen azt a szolgáltatási színvonalat veszélyezteti, amelynek javításán mind az ötvenezren dolgozunk.

A célunk ezért az, hogy egyszerre fejlődjön a vasút, javuljon az utasok élménye, és erősödjön azoknak a megbecsülése, akik ezt a rendszert nap mint nap működtetik.

Kedves Vasutas Tisztek!

A vasút jövőjéhez nemcsak beruházásra, hanem tudásra is szükség van. Önök most friss vizsgával, friss tudással és új felelősséggel érkezhetnek ebbe a közösségbe. Abban is számítok Önökre, hogy legjobb tudásukkal nemcsak a saját munkájukat végzik majd magas színvonalon, hanem segítik és támogatják a kollégáikat is. A közlekedési szakma mindig is komoly ismereteket követelt, de a tudás akkor ér igazán sokat, ha használható. Nemcsak tankönyvi tudásra van szükség, hanem olyan ismeretekre is, amelyek a mindennapi munkában valóban segítenek. Az új járművek, az új rendszerek fejlesztése és a digitalizáció is ezt kívánja meg. Olyan MÁV-ot szeretnénk, ahol a mesterséges intelligencia nem adatvédelmi incidens, hanem olyan eszköz, amely segíti a munkát, támogatja a döntéseket, és jobb szolgáltatást tesz lehetővé.

Kedves Kollégáim, Önök ma ennek a közösségnek aktív tagjaivá válnak, nemcsak esküt tettek, hanem egy hivatást is vállaltak. Arra kérem Önöket, hogy ezt a hivatást tartsák meg méltósággal, kitartással és szakmai büszkeséggel, mert ez nem egy állás, hanem szolgálat.

Kívánom, hogy ezt a szerepet büszkén és biztos kézzel töltsék be.

Sok sikert kívánok a pályájukhoz!





Budapest, Vasúttörténeti Park: ünnep és szórakozás a mozdonyóriások között

Színes programok, finom falatok és igazi fesztiválhangulat várta a résztvevőket idén is Európa legnagyobb szabadtéri vasúti interaktív parkjában, a Vasúttörténeti Parkban megrendezett 76. budapesti juliálison. A hatalmas mozdonyok és terepasztalok, kiállítások, vasúti relikviák között a kollégák és hozzátartozók egyszerre élhették át a vasút múltjának különleges atmoszféráját és egy vidám, családi közösségi rendezvény pezsgését.



A több mint 10 000 ezer látogatót az esemény fővédnöke, **Hegyi Zsolt**, a MÁV Zrt. vezérigazgatója köszöntötte. A megnyitó után a legkisebbek vették birtokba a színpad előtti teret: a Minimanó zenekar vidám dallamai gyorsan meghozták a jókedvet. A délelőtti másik nagy kedvence Kapusi Szabi bábszínházának előadása volt, ahol Vitéz László és az elásott kincs története szórakoztatta a kicsiket. Ezután Rubia és a flamenco varázsolt mediterrán hangulatot a parkba, a lendületes ritmusok és látványos táncok sokakat a színpad elé csábítottak. A színpadon kívül is folyamatosan zajlott az élet. A legkisebbek a babajátszótér biztonságos világában ismerkedhettek a játék örömeivel, míg a nagyobbakat ugrálóvár, az arcfestés és a csillámtetoválás várta. A „Tekerdj a vízárt!” program nemcsak mozgásra ösztönözte a résztvevőket, hanem a fenntarthatóság fontosságára is felhívta a figyelmet. A kerti vasút egész nap fáradhatatlanul szállította az utasait, és sokan figyelték kíváncsian a fordítókorong működését is. A SubSoccer asztalifoci mérkőzései remek hangulatot teremtettek, a logikai, ügyességi és társasjátékok pedig a stratégiai gondolkodást és az együttműködést tették próbára. Mindeközben a bográcsok alatt folyamatosan égett a tűz, és egyre csábítóbb illatok lengték be a parkot. A főzőverseny résztvevői ismét kitettek magukért, miközben a kispályás labdarúgó-bajnokság csapatai is sportszerű, izgalmas mérkőzéseken mérték össze tudásukat. A délutáni eredményhirdetésen a legjobbak méltó elismerésben részesültek, de a nap végére minden résztvevő győztesnek érezhette magát. A rendezvény zárásához közeledve ismét a nagyszínpad felé fordult a figyelem. Vastag Csaba koncertje megtöltötte az Orient csarnokot és környékét, a közönség együtt énekelt a jól ismert dalokat az előadóval. Végül DJ adott méltó lezárást az élményekben gazdag napnak. A budapesti juliális, a MÁV-os közösség ünnepe egyszerre szólt a találkozásokról, a kikapcsolódásról és a közös élményekről. A Vasúttörténeti Park különleges környezete, a változatos programok és a jó társaság ismét emlékeztetett erre a nyári napot minden résztvevő számára.





Nyíregyháza-Sóstó Múzeumfalu: népzene, hagyomány és családi programok

A nyíregyházi juliálisnak idén is a közkedvelt, árnyas és hagyományokban bővelkedő Sóstói Múzeumfalu adott otthont. A különleges környezetben a múlt értékei és a jelen közösségi élményei találkozhattak egymással – és a mintegy 7000 lelkes résztvevővel.

A Vasutas Nyugdíjas Klub Énekkara és a Százszorszép Táncsoport nyitotta a programok sorát, majd a – juliálisoknál is idősebb – Szabolcsi Koncert Fúvószenekar és Majorette Csoport előadása teremtett fesztiválhangulatot.



A megnyitón **Dr. Simon Enikő**, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vezérigazgatója köszöntötte a nyíregyházi kollégákat nemcsak a juliális, hanem a magyar vasút 180 éves jubileuma alkalmából is, amelynek megünneplésére változatos programokkal készül a vállalatcsoport. Kiemelte a nyári szezon kihívásainak kezelése során elért eredményeket, valamint az új közlekedési kormányzattal közösen megkezdett fejlesztéseket, amelyeknek köszönhetően új korszak kezdődhet a közösségi közlekedés színvonalának emelésében. Végezetül köszönetet mondott a munkavállalók kitartó helytállásáért, és arra buzdította őket, hogy legyenek büszkék a közösségükhöz tartozásra. A hivatalos megnyitót követően a Szenior Örömtánc résztvevői bizonyították, hogy a mozgás és a jókedv valóban kortalan, míg a Borbányai Margaréta Egyesület férfitárlárdája – többségében nyugdíjas vasutasok – a hagyományos közösségi éneklés szépségét idézte meg. Ezután Naninski és Figaro artista-előadása és interaktív gyermekmúsora töltötte meg nevetéssel a Múzeumfalu területét, majd a Kék Nefelejcs Dalkör és a VOX Együttes gondoskodott a zenei élményekről. A gyermekeket csillámtetoválás, kézműves-foglalkozások, íjászat és egy húsz elemből álló népi játszótér várta, míg az óriásbuborék-show kicsiket és nagyokat egyaránt lenyűgözött. A helyi termelők kóstolója és vására igazi gasztronómiai élményt kínált, lehetőséget teremtve arra is, hogy a látogatók megismerjék a térség ízeit és kézműves termékeit.

A féksarudobó és a főzőverseny eredményhirdetése előtt **Hadnagy Attila** pályavasúti területi igazgató házigazdaként értékelte a rendezvényt és a versenyek résztvevőinek örömteli aktivitását. A korábbi éveknél is több, 12 jókedvű kollektíva küzdött a győztes fakanálért. Minden csapat kitett magáért, mindenki bevetette a gondosan őrzött titkos hozzávalókat, nehéz feladat elé állítva a zsűrit. A főzőverseny különdíját végül a Kocsisok csapata nyerte el a nyíregyházi kocsiműhelyből, sparhelton sült, vasalt csirkecombjuk a hagyományok előtt tisztelegve és titkos fűszerezéssel aratott nagy sikert. Harmadik helyen az Eper Team hamburgere végzett, szintén a kocsiműhelyből, bizonyítva, hogy egy mindennapi étel is lehet különleges, ha szívvel-lélekkel készítik. Házi húspogácsa és speciális mártás adta az erősségét, amelynek receptjét szintén titokban tartották a készítőik. Második helyezett a Fakanál-bűvölők lettek – a VDSZSZ nyíregyházi csapata –, akik füstölt sonkás, paradicsomos szabolcsi töltött káposztával nyűgözték le a zsűrit. A főzőverseny győztese a kisvárdai és város-naményi Infúziós Buszos Búgócsigák csapata lett egy íz, hagyományos, csülkös bagulyással. A buszos ágazat szabolcsi képviselői szívüket-lelküket beadták a versenybe, és hálásan megköszönték, hogy részt vehettek a rendezvényen. A féksarudobó verseny is a nyíregyházi Juliális hagyományos programja, stabil mezőnnyel, hiszen ugyanazok nyertek, mint tavaly. A nők között Antal-Barabás Alina nyíregyházi szakaszmérnök lett a győztes, aki tavalyi teljesítményét 30 centiméterrel meghaladva, 8,7 m-rel új rekordot állított fel. A férfiak között szintén egy ismétlő bajnok, Kocsis Zoltán aratott diadalt, 14,3 méteres teljesítménnyel. A délután folyamán a Mórícz Zsigmond Színház művészei, Illyés Ákos és Kuthy Patrícia előadása ért el hatalmas sikert, majd az Ámokfutók és a Vannás Együttes fellépése zárta a programot.

A rendezvény idén is nagy hangsúlyt fektetett a társadalmi felelősségvállalásra és a prevencióra. A rendőrségi közlekedés-biztonsági és baleset-megelőzési bemutatók hasznos tanácsokkal látták el az érdeklődőket, akik még az övszimulátor megdöbbenő hatását is megtapasztalhatták. Az Áldozatsegítő Központ kitelepülése fontos információkat nyújtott a segítségnyújtás lehetőségeiről. Az egészség nagy kincs, ez látszott a Vasútegészségügy és a MÁV HR Egészségprogramjának szakembereinél sorban álló érdeklődők, illetve a segíteni akaró vradók számán is. A rendezvény vendégei idén is kedvezményes belépőjegyre jogosító kuponokat válthattak a Nyíregyházi Állatparkba és az Aquarius Élményparkba.





Dombóvár-Szigeterdő: gyermekzsivaj, közösségi élmények és helyi látványosságok

Közösségi élmények, gyermekzsivaj és finom illatok töltötték meg a dombóvári Szigeterdőt is a 76. juliális alkalmából. A rendezvény egész nap változatos programokkal várta a mintegy kétezer résztvevőt, akik együtt ünnepelhették a nyár egyik legkedveltebb közösségi eseményét.



Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója fővédnöki beszédében hangsúlyozta, hogy a MÁV-csoport közel 50 ezer munkavállalója egy nagy családot alkot, akiknek elhivatott és összehangolt munkája elengedhetetlen Magyarország közösségi közlekedésének működtetéséhez. Kiemelte a vállalatcsoport szervezeti integrációjának jelentőségét, méltatta a munkavállalók elkötelezett munkáját és rendkívüli teljesítményét, hiszen sokszor szélsőséges időjárási körülmények között biztosítják a közlekedést. Elismerését fejezte ki lojalitásukért, és hangsúlyozta, hogy bár a fejlődés folyamatosan zajlik a szolgáltatások javítása érdekében, ez a nap a munkatársaké és a kapcsolódásé, hiszen a MÁV valódi erejét az elkötelezett munkavállalók adják.

A nap zenei alaphangulatáról már a reggeli órákban a Pécsi Vasutas Koncertfűvös Zenekar gondoskodott, amely a megnyitó előtt és után is ünnepi dallamokkal köszöntötte a résztvevőket. A délelőtti folyamán a Bolhazsák Zenekar interaktív gyermekműsora mozgatta meg a közönséget, a vidám dallamok és a közös játék pedig hamar magával ragadta a családokat.

Már a délelőtti órákban megtelt étellel a rendezvény helyszíne. A kézművesek és ízek sétányán egész nap pezsgő élet fogadta a látogatókat. A legkisebbek számára a játszóház, a gyermeksarok és a kézműves-foglalkozások kínáltak izgalmas kapcsolódást, miközben az arcfestés és a csillámtetoválás színesebbé tette a napot. Nagy sikert aratott a minijárat és az

ugrálóvárak is. A cukorágyú garantáltan mosolyt csalt a gyerekek arcára, az óriásbuborék-show pedig kicsiket és nagyokat egyaránt lenyűgözött.

A hagyományok és a helyi értékek iránt érdeklődőket több program is nyitott kapukkal várta. A látogatók egész nap megtekinthették a dombóvári vasúti gyűjteményeket a Múzeum Megállóban és Dombóvár-alsó állomás volt szolgálati lakásában. A Kaposvárról érkező, felújított „faros” rejtő busz szállította a vasútállomásra érkezőket a juliális helyszínére. Szekszárdról és Barcsról is érkeztek nosztalgia-autóbuszok, amelyek szintén segítettek a vendégek közlekedését. Mindeközben a sportpályákon is zajlott az élet. A kispályás labdarúgó torna 5 csapata sportszerű és izgalmas mérkőzéseken mérte össze tudását, a tizenegyesrúgó verseny pedig szurkolók és játékosok számára egyaránt izgalmas pillanatokat tartogatott. A főzőverseny bográcsaiban közben inycsiklandó fogások készültek, a 14 csapat pedig ezúttal sem csak a győzelemért, hanem a közös élményekért is versengett.

A színpadon a Black Café, Tajti Boy és sztárfellépőként Gájer Bálint koncertje, majd a Vasutas Slágerek Henivel című műsor szórakoztatta a közönséget, és retró diszkó zárta a programokat. A délutáni eredményhirdetéseken eközben a versenyek legjobbjai vehették át megérdemelt elismeréseket. A gyermekek tizenegyesrúgó versenyén sorrendben Baricz Ádám, Kis Gergő és Sántha Marcell diadalmaskodott, míg a kispályás labdarúgó torna 1. helyezette a Tezserton, 2. helyezette a Tolnai Bokafogó, 3. helyezette pedig Barcs csapata lett. A főzőverseny győztese a Donneri Táltosok, második a Vágányúti Gourmet, a harmadik helyet pedig a Somogyszobi Táltosok szerezték meg, akik emellett a legszebb, legbarátságosabb főzőhely különdíját is hazavihették.

A rendezvény fontos célja volt idén is a biztonságos közlekedés és az egészségtudatosság népszerűsítése. A rendőrség közlekedésbiztonsági és baleset-megelőzési programjai a mindennapi odafigyelés fontosságára hívták fel a figyelmet játékos formában, nagy hangsúlyt fektetve a kerékpáros közlekedés szabályainak bemutatására és a veszélyhelyzet elkerülésére. A Pécsi Áldozatsegítő Központ és a MÁV-csoport Egészségprogramja hasznos információkkal és tanácsokkal, illetve egészségügyi szűrővel és masszázsszal várták az érdeklődőket.

A közösség ereje, a családi hangulat és a változatos programok együtt teremtettek igazán emlékezetes élményeket Dombóváron is. A nap végére minden résztvevő számos új élménnyel gazdagabban, a találkozás örömeivel és mosollyal térhetett haza.





Szolnok-Tiszaliget: hullámok és dallamok – strand, zene és nyári feltöltődés

A nyár, a vízpart és a közösségi élmények tökéletes találkozásának adott otthont idén a szolnoki juliális, amelyet új helyszínen, a frissen átadott Tiszaligeti Strandfürdőben rendeztünk meg. A rendezvény látványos mazzorettbemutatóval vette kezdetét. Az ezt követő hivatalos megnyitón Németh Réka, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgatója fővédnökként köszöntötte a csaknem 5500 résztvevőt.



A délelőtti órákban modern tánc és hastánc, hip-hop és a MÁV–Kodály vegyes kórus koncertje tette színessé a programot. A déli órákban a „Jó ebédhez szól a nótá” program keretében Mulatós Kata szórakoztatta a közönséget, miközben a résztvevők már az eredményhirdetésre készülődtek. A délután folyamán a színpadot a sztárfellépők vették birtokba: Varga Viktor lendületes koncertje után Márió, a harmonikás gondoskodott a fergeteges hangulatról, a napot pedig DJ Ron nagy sikerű vízidiszkója zárta.

A színpadon kívül is folyamatosan zajlott az élet. Nyolc különböző strandmedence állt a résztvevők rendelkezésére egész nap, így sokan a vízben kerestek felfrissülést a programok között. A vízizumba-foglalkozások Szandi vezetésével igazi közösségi élménnyé váltak, a medencéből kiszűrődő zene és nevetés pedig messziről jelezte, hogy a mozgás és a jókedv kéz a kézben jár. A gyermekeket játszótér és óriásbuborék-show várta, míg a sportosabb résztvevők a streetworkout, illetve a strandröplabda- és víziröplabdapályákon, valamint a dekázó- és lengőtekeversenyeken teheték próbára ügyességüket. A sakk- és ultiverseny résztvevői eközben stratégiai gondolkodásban mérhették össze tudásukat. Sakkbán végül Maisztrovics Péter diadalmaszkodott Kovács Sándor és Seres László előtt, utibban pedig Szűcs Lajos, Szabó István és Háda Menyhért nyerte el az első három helyezést. A lengőteke győztese – női, férfi- és ifjúsági kategóriában – Megyesi Tifani, Balázs Ernő és Megyesi Tibor lett, a dekázóversenyt pedig Balogh Dóra Panna, Csóka Gábor és Nagy Zsolt Krisztián nyerték.

A szervezők Szolnokon is nagy hangsúlyt fektettek az egészségmegőrzésre és a prevencióra. A MÁV Kórház egészségügyi szűrési egész nap várták az érdeklődőket, az Áldozatsegítő Központ kitelepülése pedig hasznos információkkal szolgált a látogatók számára. A relaxátor nyugodt környezetet biztosított a feltöltődéshez, míg az ezosátorban Anita kártyajóslása kínált különleges élményt azoknak, akik egy kis misztikumra is nyitottak voltak.

A közösségépítéshez remek lehetőséget adott a napsütéses nyári nap, a sok-sok program és a találkozás öröme – ezt a távozó látogatók is lelkesen megerősítették a nap végén. A Tiszaligeti Strandfürdő különleges környezete, a zene, a sport és a közös élmények együtt tették emlékeztessé ezt a napot minden résztvevő számára.



Új korszak kezdődik a magyar vasút történetében

A július 22-én bejelentett Baross Gábor Fejlesztési Terv egy kormányciklusokon átívelő, 10 éves időszakot felölelő nagyszabású program, amelyet Magyar Péter miniszterelnök és Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter ismertetett a Rákospalota-Újpest vasútállomáson. A 3550 milliárd forintos összköltségvetésű beruházássorozat elsődleges célja a magyar vasúti közlekedés teljes modernizálása, amelyet a döntéshozók osztrák mintára és tempóban terveznek végrehajtani.

A program egyik legfontosabb sarokköve a rendkívül előregedett járműpark megújítása, amelynek keretében a vasúti járművek **40-50 éves átlagéletkorát a felére csökkentik**. Ezzel párhuzamosan a vasúti pályák korszerűsítését is zászlajára tűzte a projekt a **100 kilométeres óránkénti átlagsebesség** elérése érdekében. Ezek a lépések együttesen garantálják majd a versenyképes utazási időt a távolsági forgalomban, miközben egy megbízhatóbb regionális hálózat és egy vonzóbb elővárosi közlekedés jön létre.

A fejlesztési terv stratégiai fontosságú eleme a **Budapest fővárossal való szoros partnerség**, amely biztosítja az elővárosi és a városi közlekedés hatékony összekapcsolását. A személyszállítás mellett a terv a környezetvédelmi és gazdasági szempontokra is nagy hangsúlyt fektet, így a legfontosabb feladatok közé sorolja a hazai utakon futó **kamionforgalom jelentős részének vasútra terelését** is.

A miniszterelnök szerint a vasút állapota az ország versenyképessége szempontjából is kiemelt fontosságú. Több évtizedes lemaradást kell most a Baross Gábor programmal ledolgozni. Ez egy kormányciklusokon átívelő, 10 évig tartó program, a teljes keret 3550 milliárd forint. Lengyelországban 20 évvel ezelőtt a magyarnál is keservebb állapotok voltak, mostanra pedig jóval előttünk járunk.

A Baross Gábor Vasútfejlesztési Terv osztrák tempóban zajlik a 10 éves időszak alatt – közölte Vitézy Dávid. A program alapvető célkitűzése közé tartozik a vasúti kocsik és mozdonyok 40-50 éves átlagéletkorának a felezése, valamint a fővonalakon a 100 kilométeres átlagsebesség elérése. Ezzel együtt kiemelt cél a versenyképes utazási idő, a megbízható regionális hálózat és vonzó elővárosi forgalom kialakítása, továbbá partnerség Budapesttel. A legfontosabb feladatok között szerepel a kamionforgalom egy részének vasútra terelése is. A közlekedési és beruházási miniszter hangsúlyozta, hogy mindehhez rendelkezésre áll a szükséges, többségében uniós forrás. Ebből 700 milliárd forint már meg is érkezett a minisztériumhoz. A fejlesztés melletti indokként elmondta például, hogy az esztergomi és a fehérvári vasútvonal felújítása óta megduplázódott az utasforgalom.

A miniszter külön kitért a budapesti és a vidéki konkrét beruházási tervekre. Mint mondta, egy-egy projekt 7-8 év alatt valósítható meg, ennek fele az előkészítéssel telik. Szinte az egész magyar vasúthálózaton jelentős beruházások lesznek 10 év alatt. A program részeként 35 új InterCity-szerelvényt és 42 új HÉV-et szereznének be, megkezdénék a tíz legforgalmasabb vasútállomás felújítását, valamint átalakítanák az utasközpontú szolgáltatásokat.

Kelet-Magyarországon az egyik legjelentősebb vonalfelújítás Debrecen és Nyíregyháza között lesz, itt a pálya 160 km/h-s sebességre épül át, és minden állomáson akadálymentes peronok létesülnek. Debrecenben az új nagy pályaudvart közösen venné igénybe a vasút

és az autóbusz. Lesz TramTrain típusú elővárosi vonal az 1-es villamos meghosszabbításával. A projekt tervezése már majdnem kész, még az idén lezárják. Ugyancsak folyamatban van a Kazincbarcika–Miskolc–Tiszaújváros TramTrain rendszerű közlekedés előkészítése. A Debrecen–Mátészalka vonalon kiépül a felsővezeték és megújul a pálya is. Egerben is átfogó vasúti fejlesztés lesz, itt is egymás mellé kerülnek a vonatok és a buszok. Szolnok állomáson 48 milliárd forintból vágányfelújítás kezdődik, hogy ne 20 km/h-val közlekedjenek a vonatok a váltókon. Második ütemben jönnek a peronok, aztán az állomásépület. Újszászon is megszűnnek a sebességkorlátozások, és a tervek szerint átépül az Újszász–Nagykátá vonal, ahol szintén nagyon lassú a közlekedés. Átépül a Kiskunfélegyháza–Szeged vonal is, itt gyorsabb lesz a közlekedés – a tervek szerint 160 km/h – és nagyobb a pályakapacitás, hogy ne álljanak meg sűrűn az IC-vonatok, és a teherszállítás is zavartalanabb legyen. A terv, hogy Budapest és Szeged között 15 perccel csökkenjen az IC menetideje.



A Dunántúlon Almásfüzitő és Komárom között megújul a pálya 41 milliárd forintból. Itt kisebb nyomvonal-korrekciónak is lesz annak érdekében, hogy a vonatok 160 km/h-val közlekedjenek, itt már a kiviteli tender kezdődhet. Győr város dolgozik egy koncepción, ott is létesülhet HÉV-szerű elővárosi közlekedés. A tervezéssel kezdődik a Székesfehérvár–Veszprém–Szombathely vonal felújítása. Ezt a GYSEV üzemelteti, a tervezés közösen zajlik a MÁV-val. Székesfehérváron intermodális csomópont létesül. A dél-balatoni vonalon Székesfehérvár és Lepsény között kiépül a második vágány, a szakasz 160 km/h-s közlekedésre lesz alkalmas, és lesz egy leágazás Balatonakaratya felé



A QR kód beolvasásával megtekinthető a teljes vasútfejlesztési tervet összefoglaló prezentáció:

<https://cdn.kormany.hu/uploads/sheets/4/48/48b/48bfe969a5eda99733c-11b4958e5322.pdf>



is a 29-es észak-balatoni vonalra. Megindul a balatoni állomások rekonstrukciója, akadálymentesítéssel, közösségi terekkel, állomásépületekkel. Az egyik legnagyobb projekt a 40-es vonal felújítása lesz Pusztaszabolcs és Pécs között. A cél, hogy óránként legyen IC Pécsre Budapestről, megszűnjének a késések, és méltó állomások fogadják az IC-k utasait. Az IC-vonatok sűrítése érdekében leginkább a Pusztaszabolcs–Rétság és a Szentlőrinc–Pécs szakasz épülne át, 160 km/h-val is közlekedhetnének a szerelvények. A tervek között szerepel a Zalaszentiván–Nagykanizsa vonal villamosítása is, itt 100 km/h-ra emelkedne a sebesség. Megújulna a vonal Szombathely és Kőszeg között is, és kiépül a felsővezeték. A regionális vonalakon az akkumulációs kapacitást is fejleszteni kell, mert oda-vissza nem tudnak közlekedni egy töltéssel a vonatok. A tervek szerint a Hatvan–Salgótarján–Somoskőújfalu vonalon akkumulátoros vonatokot helyeznek forgalomba. Új fő tájépítész is lesz a MÁV-nál. Minden fát nem lehet megmenteni a vasút mentén, de ezt a szempontot is figyelembe kell venni – közölte Vitézy Dávid.

Budapesten is jelentős beruházások lesznek. A fővárosban és az agglomerációban él az ország harmada, itt van a legnagyobb utasszám. Zuglót és Rákospalotát kötőtpályás és közúti felüljáróval kötnék össze, és Rákospalota–Újpest vasútállomásig hosszabbítanák meg az M3-as metró. Két új megálló épül, és akár négy év alatt is megvalósítható ez a beruházás. A Déli pályaudvar teljeskörűen megújul, rögtön meg is kezdődik a munka. Emellett korszerűsíténe a Kis-Gellért-hegyi alagutat azért, hogy az emeletes motorvonatok is elférjenek, és ne az utolsó szakaszon szedjenek össze a vonatok jelentős késést. Budapest és Törökbálint között négy vágányra épül át a pálya, Ferencváros állomáson



megvalósul az átemelés a személy- és teherforgalom szétválasztása érdekében. Fontos projekt a Kőbánya felső és Rákos állomás közötti vasúti szakasz átépítése, jelenleg a miskolci IC-k itt sokat késnek. P+R parkolófejlesztési program indul Pest megyében.

A szentendrei HÉV-vonal megújítása 175 milliárd forintba kerül a járműveken felül. Liftek épülnek, Szentendrén és Pomázon új intermodális csomópont létesül, alacsony padlós, légkondicionált szerelvények érkeznek. Heteken, hónapokon belül elindul ez a beruházás. A csepeli és ráckevei HÉV-ek esetében 2030-ra lesznek meg a tervek a Kálvin téri bekötés érdekében. A pályát és az állomásokat is felújítják, 226 milliárd forint jut erre uniós pénzből. Megújul a gödöllői és a csömöri HÉV is. A tervek között szerepel a Nyugati tér fejlesztése is, és tovább épül a budai fonódó villamos. Ezzel és a déli körvasút átadásával Nádkert megállónál lesz lehetőség közvetlen átszállásra vonatról villamosra és fordítva.

Az ország egyik legforgalmasabb hídja, a Gubacsi híd is megújul. Itt évente 7300 tehervonat halad át. Budapestre újabb CAF villamosok érkeznek, és akadálymentes peronok segítik a közlekedést.



A Baross Gábor Tervvel az elmúlt évtizedek legnagyobb vasútfejlesztési programja indul el Magyarországon. A MÁV-csoport meghatározó szerepet vállal a beruházások előkészítésében és megvalósításában, ezért most bővítjük beruházási szervezetünket. Beruházási projektvezetőket és beruházási mérnököket keresünk.

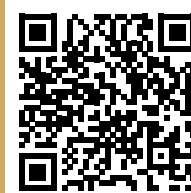
Ha szeretnél olyan fejlesztéseken dolgozni, amelyek hosszú távon alakítják a magyar vasút jövőjét, vagy van olyan barátod, ismerősöd, akinek szívesen ajánlanád a lehetőséget, ne habozz!

Várjuk jelentkezéseket augusztus 31-ig.

Részletek:

Beruházási mérnök:
<https://karrier.mavcsoport.hu/allasajanlataink/24915>

Beruházási projektvezető:
<https://karrier.mavcsoport.hu/allasajanlataink/24912>



Vasútünnep Komlón

Embert és motorvonatot nem kímélő hőségben rendezte meg a MÁV-csoport a 47-es, Dombóvár-Komló vasútvonal újranyitásához kapcsolódó ünnepséget, és közlekedtete a sokak által várt nosztalgiajáratokat, mégis valóságos népünnepéllé vált az esemény. A 2023 óta csak teherforgalmat bonyolító vonalra vizs-

Dombóvár és Pécs között, Godisánál ágazik ki a Budapestet Péccsel összekötő 40-es fővonalból a 47-es, amely Komlót kapcsolja be az ország vasúti vérkeringésébe. Ezen a vonalon a 2009-es évek óta többször is szünetelt, újraindult, aztán alig járt, majd újra szünetelt a személyforgalom. Az, hogy éppen elérhető-e vasúton Baranya megye második legnagyobb városából, a 24 ezres becsült népességű Komlóról a közeli megyeszékhely és a távoli főváros – mindig is afféle vidék- és vasútfejlesztési barométerként működött: nemcsak azt lehetett leolvasni róla, mennyire fontos az aktuális döntéshozóknak Komló és a környező kistételek, hanem azt is, hogy általában látnak-e fantáziát a vasút fejlesztésében. Nem véletlen, hogy a komlói lokálpatrióták és a tömegközlekedés fontosságát hangsúlyozó szakemberek, civil szervezetek három éve, a 2023-as újbóli szünetelés kezdete óta küzdöttek azért, hogy visszatérjen a személyszállítás a teherforgalmat egyébként bonyolító vonalon.

Amikor 2010-ben, egy év szünet után indult újra abban lehetett reménykedni, hogy véget ér vonalbezárások korszaka. Az évtized elején a regionális vonalak fejlesztésének mintaprojektjévé vált 106-os, Debrecen-Nagykerek, ahol az állomások felújítása, a menetrend fejlesztése és a Desirók megjelenése után jelentősen megnőtt az utaslétszám. Ha épp ellenkezőleg, Komló felé újra szünetel a személyszállítás, akkor – az eddigi tapasztalatok alapján – számítani lehet rá, hogy pár éven belül még a síneket is felszedik Debrecennél. Biztos nem véletlen az sem, hogy Vitézy Dávid miniszteri megnevezése utáni első – még nem hivatalos – útja is Komlóra vezetett, ahol bejelentette a személyforgalom újraindításának szándékát. Azóta nem csak újra ütemes me-

netrend szerint járnak a vonatok Komlóra, illetve Komlóról Dombóvárra és Sásdra, de az új közlekedési és beruházási miniszter Magyar Péter miniszterelnökkel az oldalán mutatta be a Baross Gábor Vasútfejlesztési Tervet is, melynek keretében 2035-ig 3550 milliárd forintnyi forrást fordítanak vasúti és városi kötőtpályás fejlesztésekre.

Több ezren várták a gőzöst

A helyi civilek szervezte tavaszi emlékmenet – melyen Vitézy Dávid is részt vett – sikere előre vetítette hogyan fogják fogadni a legendás 424-es Bivalyt augusztus első napján, amikor nemcsak a személyforgalom indult újra a kényszerszünet után, hanem legendás járművekkel is lehetett utazni a dél-dunántúli retróhétvége keretében. A tervek szerint a MÁV egyetlen máig üzemképes BVmot 434-esével – azaz egy Samuval – és egy 424-es „Bivaly” gőzössel lehetett volna utazni Kaposvárra, illetve onnan Dombóvár érintésével Komlóra és vissza.

Igaz, a Samu Kurd állomáson megadta magát a hőségnek, így késve érkezett Dombóvárra, ahol – az eredtileg tervezett Kaposvár helyett – végül mégis át lehetett szállni a 424-esre. Az ünnepi hangulatra és az utazóközönség összetételére jellemző, hogy a kényszerpihenőt sokan arra használták ki, hogy videóra vegyék a segélygép érkezését és azt, hogy a Samut egy Gigant húzza. Az sem mindennapos látvány, hogy maga az illetékes miniszter tájékoztatja az utazóközönséget a tűző napon az üzemzavar okáról és arról, várhatóan mikor és hogyan folytatja útját a szerelvény. Márpedig így történt.



A vasútfotósokat, a régi mozdonyok és szerelvények rajongóit, az újranyitáért küzdő civileket azonban nem tántorította el a részvételtől a 40 Celsius fok közeli hőmérsékleti maximumok és a '90-es években épült Samu motorvonatok kérdéses hatékonyságú klímaberendezése, illetve az sem, hogy a gőzvontatású Zobák Expresszen egy régi vicc szerint „a légkondicionáló berendezést az ablakok lehúzásával lehetett üzembe helyezni”. A jegyeket a nosztalgiajáratra így is villámgyorsan elkapkodták, a gőzöst pedig hosszú kocsisor kísérte Komló belvárosi, az autóbusz-pályaudvar közvetlen szomszédságában található pályaudvaráig. Az úton minden ívben vasútfotósok, az átjáróknál, a lakott területeken, az érintett megállóknál integető, mobiltelefonnal fotózó-videózó emberek, magyar zászlók, a gőzös sípjának dudálással válaszoló autósok.

Fejlesztések a 47-esen

Az újranyitást megelőző hetekben kollégáink rengeteg feladatot elvégeztek, elsősorban a felvételi épületeken, állomásokon, az utastájékoztatás terén – hiszen teherforgalom, ha nem is sűrű eddig is volt a vonalon. Komlón és az érintett megállóhelyeken összesen 15 millió forint értékben végeztünk karbantartási munkákat. A 47-es vonal valamennyi megállóhelyén hirdetménytartó oszlopokat helyezünk ki

az utastájékoztatás érdekében. Komló állomáson egy szabványos fali utastájékoztató vitrint szereltünk fel és egy, a vonatok adatait megjelenítő információs oszlop telepítését készítjük elő. A valós idejű, dinamikus utastájékoztatás fejlesztéseként Mecsekpölöske megállóhely – vasúti helyszínként először – e-papír terminált kap.

Természetesen pályakarbantartási munkákat is kellett végezni – összesen 116 millió 320 ezer Forint értékben –, hiszen a cél a 60 km/órás sebesség elérése, a lassújelek felszámolása, hogy az utasok a buszos pótláshoz, illetve a párhuzamos buszjáratokhoz képest 8-10 percet nyerhessenek menetidőben. Ezek során 750 tonna zúzottkővet pótolunk az ágyazatban, 6500 furatot javítottunk meg a vasbetonaljakon és 18,4 km hosszban szabályoztuk a pályát. E mellett hét útátjárót bontottunk fel és építettünk vissza a szabályozott szakaszon Mindszentgodisa, Magyarszék, Mecsekpölöske, Mecsekjános településeken és Komlón. A következő lépés a biztosító berendezés korszerűsítése lesz, hogy a belvárosi átjáróban jelentősen csökkenteni lehessen a sorompók zárva tartási idejét.

Köszönjük az újranyitás előkészületeiben és az ünnepség megszervezésében részt vevő kollégák áldozatos munkáját! Ez az ünnep nem jöhetett volna létre nélkülük.

Tálos Lőrinc

SZEMÉLYI VÁLTOZÁSOK A TÁRSASÁG FELSŐVEZETÉSÉBEN



2026. július 10-i hatállyal módosult a MÁV Zrt. szervezeti felépítése. Ezen strukturális és személyi változások a társaságcsoporthoz nemrég megkezdett átfogó modernizációs és hatékonyságnövelő programjához kapcsolódnak.

A szervezeti változás eredményeképpen az IT biztonsági és digitalizációs főigazgatóság – új néven, jövőbeni feladataihoz illeszkedve – csoportszintű digitalizációs főigazgatósággént folytatja tevékenységét, míg a Kutatás és fejlesztési igazgatóság önálló működése megszűnt.

A HR Főigazgatóság a gazdasági vezérigazgató-helyettesi szervezettől az újonnan létrejött HR, jogi és portfólió-irányítási vezérigazgató-helyettesi szervezethez kerül át, melynek vezetését **dr. Nemeskéri-Kutlán Endre** látja el.

A MÁV Zrt. HR, jogi és portfólióirányítási vezérigazgató-helyettesi szervezetében – igazodva a kormányzati célok megvalósításához és az újonnan kialakuló vállalati struktúra felépüléséhez – személyi változások valósultak meg, így július 15-étől az alábbi kinevezések léptek érvénybe.



A HR Főigazgatóságot megbízott főigazgatóként változatlanul **Kovács Tamás** vezeti, aki emellett a HR gazdálkodási igazgatói feladatait is ellátja.

A HR Főigazgatóságon új szervezeti egységként létrejött a **HR Stratégiai Igazgatóság**, mely a stratégiai HR működés erősítésére, a szervezeti képességek fejlesztésére és a hosszú távú vállalati célok támogatására fókuszál majd. Fő feladata lesz a humán tevékenység csoportszintű megújításához szükséges lépések meghatározása, kialakítása és a leányvállalatokkal közösen történő végrehajtása. Ezen stratégiai feladatokra **Zsoldos Marianna** kapott felkérést 2026. július 15. napjától. Az új stratégiai HR-igazgató több mint 25 éves vezetői és HR szakmai tapasztalatot hoz magával, amelyet többek között közlekedési, ipari, biztosítási, tanácsadói és termelővállalati környezetben szerzett. Pályafutása során számos szervezeti átalakítási, változásmenedzsmenti és működésfejlesztési programban vállalt meghatározó szerepet. A közlekedés világa sem ismeretlen számára, hiszen korábban már dolgozott a MÁV Zrt.-nél HR-vezetői pozícióban, ahol komplex HR-rendszerek és szervezetfejlesztési programok megvalósításában vett részt. Szakmai tapasztalata kiterjed HR-stratégia, a szervezetfejlesztés, vezetőfejlesztés, a kompenzációs rendszerek, a munkaügyi kapcsolatok és a változás menedzsment területére is.



A Jogi és Portfólióirányítási Főigazgatóság vezetője **dr. Bihary László** lett, aki csaknem 15 éve dolgozik a MÁV Zrt.-nél társasági jogi területen jogtanácsosként és különböző vezetői munkakörökben. A Jogi és Portfólióirányítási Főigazgatóság elsődleges feladata a vasúttársaság és a cégcsoport jogszerű működésének biztosítása, a vállalati vagyon (portfólió) stratégiai szintű kezelése, valamint a bíróságok és hatóságok előtti teljes körű jogi képviselet ellátása.



A Főigazgatóság portfólióirányítási igazgatóságát a jövőben **dr. Zalahegyi Tímea** vezeti, aki az elmúlt években is a csoportirányítás megvalósításán dolgozott.



A jogi igazgatóság és egyúttal a munkajogi szervezet irányítását **dr. Tar Zsanett** látja el, aki közel 8 éve működik közre sikeresen a Társaság munkajogi feladatainak megoldásában.



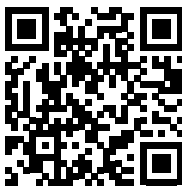
A jogi igazgatóság általános és társasági jog szervezeti egységének vezetésére **dr. Bertusné dr. Laczkó Judit** kapott megbízatást.



Utazz az Adriára az arcképeseddel!



Az Adria InterCityvel idén nyáron is kényelmesen, éjszakai utazással érhetjük el a horvát tengerpartot, ráadásul a MÁV-csoport és a GYSEV munkatársainak a menetkedvezményi lehetőségek hatalmas előnyt jelentenek. A legfontosabb tudnivaló, hogy a kollégák a magáncélú utazásaikhoz a FIP-szabadjegyek és a FIP-igazolvány mellett idén a MÁV és a GYSEV arcképes igazolványaival is jelentős kedvezményeket tudnak igénybe venni, és kedvező feltételekkel tudnak utazni. Ezáltal az autóbuszos és a HÉV-üzletág kollégáinak is lehetősége nyílik a kedvezményes nemzetközi vasúti utazási lehetőség kipróbálására.



Az Adria InterCity a MÁV-csoport egyik legnépszerűbb és legmagasabb színvonalú nemzetközi járata, amely közvetlen összeköttetést teremt Budapest és a dalmát tengerpart fővárosa, Split között. A járat a nyári főszezonban heti 3-4 alkalommal közlekedik, így kiváló lehetőséget biztosít egy hosszabb nyaralás vagy akár egy rövidebb tengerparti kiruccanás megtervezésére. A vonat a kora esti órákban indul Budapesti-Keleti pályaudvarról, és a Balaton déli partját érintve, az éjszakát átszelve érkezik meg másnap reggel a horvát tengerpartra. A gördülő szállodaként is emlegetett szerelvény háló- és fekvőhelyes kocsikkal, valamint hangulatos étkezőkocsival várja az utasokat, garantálva a pihentető utazást.

Utazás FIP menetkedvezményi okmányokkal

A korábbi évekkel megegyezően, a FIP-menetkedvezményre jogosult kollégák a magáncélú FIP-szelvényükkel már 36 eurótól válhatnak jegyet, viszont egy szelvényvel csak egyszer lehet Horvátországba közvetlenül utazni. A jegyek a nemzetközi vasúti jegyértékesítéssel foglalkozó pénztárainkban és a jegy.mav.hu oldalon a „FIP Szabadjegy (magáncélú)” megnevezésű, nemzetközi kedvezmény kiválasztásával érhetők el.

Utazás arcképes igazolvánnyal

Idei újdonságként viszont a MÁV és a GYSEV arcképes igazolványával rendelkezők (családtag és nyugdíjas is) FIP-szabadjegy igénylése nélkül is jogosultak egy másik kedvezményre, amely a szezonon belül ráadásul többször is használható, a határátlépések száma nincs korlátozva. Ezek a jegyek korlátlan számban 56 eurótól érhetők el a jegy.mav.hu oldalon (a pénztárakban nem) a „Vasúti utazási igazolvány” megnevezésű, nemzetközi kedvezmény kiválasztásával.

Aki spontán rövid nyaraláson gondolkodik, és akár csak egy napra, hétvégére utazna a tengerhez, bármikor érdemes a közeli napokra keresnie, ugyanis az arcképes igazolvánnyal akár ennél kedvezőbb árat is találhat – a szabad helyek függvényében.

A háló- és fekvőhelyes kocsik közötti választás alapvetően meghatározza az utazási élményt és az ehhez kapcsolódó felárak mértékét.

Az Adria InterCity egyik legnagyobb vonzereje az Utasellátó által üzemeltetett étkezőkocsi, amely az utazás teljes időtartama alatt egészen Splitig nyitva tart. A hangulatos kocsiban az utasok, köztük a nyaralásra tartó munkatársak elfogyaszthatnak egy frissen csapolt sört, minőségi magyar borokat, vagy megkóstolhatják a klasszikus vasúti gasztronómia remekeit, köztük a népszerű START Burgert. Az esti indulás után az étkezőkocsi a szerelvény közösségi központjává válik, ahol kényelmes körülmények között lehet ráhangolódni a nyaralásra. A háló- és fekvőhelyes felárak ráadásul tartalmazzák a reggelit is, amelyet az utasok igény szerint az étkezőkocsiban vagy a saját fülkéjükben is elfogyaszthatnak.

A horvát tengerpart felé vezető út önmagában is különleges élményt kínál, különösen a reggeli órákban. Miután a vonat átlépi a határt, és áthalad Zágrábon, a Dinári-hegység lenyűgöző vonulatai között kanyarogva ereszkedik le a tengerpartra. A hálókocsik ablakából élénk tárlat sziklás hegyoldalak és a lassan felbukkanó Adria-tenger látványa garantáltan megalapozza a nyaralás hangulatát. Split vasútállomása közvetlenül a kikötő és az óváros mellett található, így a megérkezést követően azonnal megkezdhetjük a város felfedezését vagy a kompokkal való továbbutazást a szigetek felé.

Bár az arcképes és a FIP-igazolványok hatalmas anyagi könnyebbséget jelentenek, a helyek korlátozott száma miatt a tervezés elengedhetetlen. Az Adria InterCity járatain a nyári főszezonban a helyek rendkívül gyorsan fogynak, ezért a kötelező háló- vagy fekvőhelyes felárakat érdemes már hetekkel az utazás előtt megváltani. A kedvezményes jegyek megvásárlására elsősorban a jegy.mav.hu oldalon van lehetőség, ugyanis itt minden lehetséges kedvezménytípus elérhető.

Molnár Zsolt

Retrólázban dübörgött a Balaton

Július első hétvégéjén ismét hatalmas sikerrel rendeztük meg a sokak által várt Balatoni Retró Hétvégét. A július 4–5-i esemény mostanra európai szinten is kiemelkedő vasútbarát programmá nőtte ki magát, amelyre nemcsak hazánkból, hanem külföldről is rengetegen érkeztek. A múltidéző hangulatról a Balaton északi és nyugati partján fekvő vasútvonalakon közlekedő, korhű mozdonyok és autentikus szerelvények gondoskodtak. A rendezvény zökkenőmentes lebonyolítása a kollégák heteken át tartó, összehangolt munkájának volt köszönhető, amellyel ismét felejthetetlen utazási élményt nyújtottunk utasainknak.

Szombaton egy nosztalgikus hangulatú, különleges mentesítővonat, a Levendula expressz indult Budapest-Keleti pályaudvarról Tapolcára, majd vasárnap este tért vissza a fővárosba. Ezen a járaton nemcsak a járművek, hanem a prémium fedélzeti szolgáltatások is megidéztek a klasszikus utazások aranykorát. A szerelvényben a poznani és győri gyorsvonati kocsik, valamint az ikonikus vastag csíkos kocsik mellett a Pannónia étkezőkocsi és a sokak által kedvelt Komfortkocsi is közlekedett. A vonatot M41-es Csörgők továbbították szinkronüzemben, amely már önmagában is különleges fotótémát szolgáltatott a vonal mentén várakozóknak.

A Balaton-parti vasútvonalakon, kiemelten Balatonfüred és Tapolca, valamint Keszthely és Szombathely között ismét forgalomba állt a magyar vasúttörténet színe-java. A 26-os és 29-es számú vasútvonalakon a legendás vontatójárművek és az eredeti arculatukat viselő személykocsik kápráztatták el az utazóközönséget. A lebonyolítás során a vasútüzemi kihívásokat is sikerrel kezeltük, bizonyítva a szakmai csapatunk felkészültségét.

A rendezvény gerincét az idén is a klasszikus dízel- és gőzmozdonyok adták, amelyek teljesítették a sűrített menetrendi feladatokat. A Balaton partján végigvonuló gépek hangja és látványa igazi időutazást garantált minden résztvevőnek. Különleges évfordulót is ünnepeltünk, hiszen a sorozatgyártásának 60. évébe lépő M40 114-es Púpos is kivette a részét a munkából.

A hétvége során az alábbi ikonikus vontatójárművek teljesítették szolgálatot:

- A népszerű Nohabok közül az M61 001 és az M61 019 kápráztatta el a közönséget.
- A klasszikus M62-es Szergejek közül az M62 001 és az M62 116 dolgozott a vonatok élén.
- A 424 247-es gőzmozdony szombaton a Csabai Tekergő expresszvonatot továbbította a 29-es vonalon.
- A villamosított szakaszon, Budapest-Déli és Balatonfüred között a V43 1008-as Szili és a V63 056-as Gigant kapott szerepet.
- A vonatok továbbításában aktívan részt vettek a megbízható M41-es Csörgők is, mégpedig szinkronüzemben.

A 80-as és 90-es évek balatoni vasúti hangulatát idén többféle autentikus kocsiból álló szerelvény idézte fel. A járművek belső terének és külső arculatának gondos előkészítése a karbantartó bázisaink kiváló munkáját dicséri. Az utasok a jegy.mav.hu oldalon grafikusán is lefoglalhatták a helyüket, ami nagyban segítette az előzetes tervezést.



A hétvége során a következő vonatok közlekedtek:

- Két telikék szerelvény róta a köröket; az egyik Ap és By kocsikkal, a másik Bhv kocsikkal és BDbh kerékpárszállítóval.
- Az olajzöld szerelvényben a MÁV Rail Tours Aba 2305-ös kocsija, Bhv kocsi és Db poggyászkocsi kapott helyet.
- A 60-as és 70-es éveket egy hétkocsis, vékony csíkos gyorsvonati szerelvény képviselte Ad, Bd és Dd kocsikkal.
- A vastag csíkos szerelvény Bo és Bd kocsikkal, poggyászkocsival kiegészítve róta a kilométereket.
- A retró 1. osztályú kocsik (a telikék Ap, az olajzöld Aba és a vékony csíkos Ad) az idei évben helyjegyes másodosztályú kocsiként közlekedtek. Ezekben a járművekben az utazási élményt fedélzeti ellátással tettük teljessé. Az utasok a jegyárban foglaltan üdítőt, frissítőkendőt, retró logós kávékekszet és egy tematikus „Ön útiterve” kiadványt kaptak.

Utasellátó a fedélzeten

A retró hétvége elképzelhetetlen lett volna az Utasellátó hagyományos ízei és szolgáltatásai nélkül. A Levendula expressz komfortkocsijába jegyet váltók számára kiemelt fedélzeti ellátást biztosítottunk. A felszállás után üdvözlőitallal, sajtóvalogatással, friss bagettel és retró szendvicsekkel vártuk a vendégeket. A fizetős kínálatban olyan különlegességek is szerepeltek, mint a Kék Hullám koktél, az Utas Üdítő, vagy a Púpos mozdonyok évfordulójára készített grafikus csatos üveges barackpálinka.

Az étkezőkocsikban a magyar konyha klasszikusai tértek vissza a sínekre. A menü szerepelt a marhapörkölt galuskával, a hortobágyi palacsinta, a somlói galuska, a hideg gyümölcsleves és a hagyományos krumplis tészta is. A prémium osztályon utazókat a Kék Hullám InterCity járatokon üdvözlőpezsgővel és retró palacsintával fogadták a kollégáink. A szerelvények ülőhelyes kocsijaiban a minibár-szolgáltatásnak köszönhetően mindenki hozzájuthatott a klasszikus Utasellátó csokirolóhoz, a Traubisodához vagy épp egy hideg Kőbányaihoz.

Ikarus buszok a Balaton-felvidéken

A vasúti programokat idén is a Volánbusz retró járatai egészítették ki, amelyek tökéletes összhangban működtek a vonatok menetrendjével. A 71-es úton, Balatonfüred és Tapolca között veteránkorú Ikarus autóbuszok biztosítottak nosztalgikus utazási lehetőséget.

A flotta öt lenyűgöző járműből állt, amelyek folyamatosan közlekedtek a kijelölt útvonalon:

- Két „faros” Ikarus (VOL-066 és FAROS-1) képviselte a legkorábbi korszakot.
- Három „kétszázás” modell, köztük egy 260-as és két 266-os típus (AA-IK-260, AA-IK-266, MNZ-589) szállította az érdeklődőket.

A járatok Zánka-Köveskál, Badacsonyi és Hegymagas érintésével közlekedtek. Zánka-Köveskál vasútállomáson a menetrendet úgy alakítottuk ki, hogy az utasoknak és a fotósoknak lehetőségük nyíljon megörökíteni a retró személyvonatokat és az Ikarus autóbuszok látványos együttállását. Az utasok a közúti nosztalgiajáratokat a 4990 forintos retró napijeggyel vagy a helyszínen váltott vonaljeggyel vehették igénybe, így a Balaton24 térségében a közösségi közlekedés múltjának teljes spektrumát átélhették.

Molnár Zsolt

Már kerekesszékekkel is igénybe vehető az idén 20 éves kerti vasút

A Vasúttörténeti Park egyik legkedveltebb interaktív attrakciója, a kerti vasút idén ünnepli üzembe helyezésének 20. évfordulóját. A gyermekek számára létrehozott szemléltető vasúti pálya az elmúlt két évtized során folyamatos fejlesztéseken ment keresztül. Az idei év egyik legjelentősebb újdonsága, hogy a kerti vasút immár a kerekesszékekkel közlekedő látogatók számára is hozzáférhetővé vált.

A tanulmányúttól a jubileumig

A kerti vasút létrehozását egy strasshofi tanulmányút előzte meg, ahol a Vasúttörténeti Park és a MÁV Nosztalgia Kft. vezetői, valamint a későbbi üzemvezető, Dolgos Károly tanulmányozták a helyi vasúti múzeum hasonló létesítményének működését. Az ötletek nyomán megvalósult attrakciót 2006. augusztus 20-án adták át a közönségnek. A gyermekek számára kialakított kerti vasút nem csupán szórakoztató program, hanem oktatási célokat is szolgál: játékos formában ismereti meg a fiatalokat a vasúti jelzésekkel és a biztonságos közlekedés alapjaival. A vonal és a járművek a valódi vasút működését mintázzák, ezért a szerelvényeket kizárólag képzett személyzet vezetheti. A pálya mentén elhelyezett fényjelzőkön a MÁV-nál alkalmazott sebességjelzési rendszernek megfelelő jelzési képek jelennek meg.

Az elmúlt két évtized során a kerti vasút folyamatosan fejlődött: az eredeti nyomvonal új pályaszakaszokkal bővült, a járműállomány pedig új kismozdonyokkal és személykocsikkal gazdagodott. A 2010-ben átadott bővítést még ugyanabban az évben egy újabb nyomvonal-korrekció követte, amelynek eredményeként a pálya hossza tovább növekedett.

A kerti vasút járműparkja az évek során számos különleges és nagy gonddal megalkotott modellel gazdagodott. 2009-ben a kerti vasúti műhelyben megkezdődött az M61-es sorozatú mozdonymodell építése. Ezt követően, 2012-ben a Park vezetése egy vasútbarát szponzor támogatásával megvásárolta a Varga József által épített, a Szilvásvárad-i Erdei Vasúton szolgáló, MÁV 394-es sorozatú „Szilvi” kismozdony 1:4 méretarányú modelljét. A Magyar Vasúttörténeti Park megnyitásának 15. évfordulóján a látogatók birtokba vehették a vasútbarátok körében különösen népszerű Nohab (M61) kismozdony modelljét is.

A járműállomány bővítése ezt követően sem állt meg: 2021-ben az Mk49-es dízelmozdony, valamint a négy Cax személykocsiból álló szerelvény csatlakozott a flottához. A jelentős fejlesztések közé tartozik a legendás 424-es gőzmozdony működőképese, gőzüzemű modellje, amely a mozdonysorozat centenáriuma alkalmából 2024-ben készült el.

Legújabb fejlesztés: kerekesszékes utasok számára kialakított személykocsi

A kerti vasút legújabb büszkesége a 2026-ban elkészült, kerekesszékes utasok szállítására is alkalmas személykocsi, amely a Bax sorozatú, keskeny nyomközű, négytengelyes személykocsi mintájára 1:4 méretarányban készült el. A fejlesztés középpontjában az a törekvés állt, hogy a vasúti élmény minél több látogató számára váljon elérhetővé, függetlenül attól, hogy milyen közlekedési lehetőségekkel érkezik a Parkba.

A különleges kialakítású kocsi középső szekciója oldalra kifordítható, így a kerekesszék biztonságosan és kényelmesen felhelyezhető a járműre. A tervezők a kísérők igényeire is gondoltak: a mozgatható rész mögött külön ülőhelyet alakítottak ki, míg az első szekcióban a szerelvény vezetője és a vezetőasztal kapott helyet, ahonnan az erre alkalmas mozdonyt vezérelni lehet.

A fejlesztés túlmutat egy új jármű üzembe állításán: fontos lépés a látogatói élmény szélesebb körű hozzáférhetősége érdekében. A próbaüzem során a kocsit üresen és terheléssel egyaránt sikeresen tesztelték, így a jövőben a kerekesszékekkel közlekedő vendégek is teljes értékű részesei lehetnek a kerti vasút nyújtotta élménynek.



Önbizalom-növelde

A program megálmodója Komócsin Laura MCC, a Business Coach Kft. ügyvezető igazgatója, aki a szakmai munkája során azzal szembesült, hogy a magyar ügyfeleinek az önbizalma alulmarad a nemzetközi ügyfeleihez képest. A hipotézisének igazolására indított egy nemzetközi kutatást, ahol sajnos beigazolódott a gyanú, hogy a magyarok önbizalma tényleg alulmarad a nemzetközi átlaghoz képest. Szakmai célkitűzése azon dolgozni, hogy a magyarok is elérjék a nemzetközi átlagot, ebből a célból hozta létre az Önbizalom-növelde.

A pályaorientációs és toborzási szervezet munkatársai is elvégezték a nagyköveti kurzust azzal a céllal, hogy a programot beépítsék a duális hallgatók kompetenciafejlesztésébe. Az első alkalom megszervezésére még Laura közreműködésével június végén került sor.

Célunk, hogy a hallgatók ne csupán magas szintű szakmai tudással, hanem stabilabb önbizalommal, tudatosabb önismerettel és magabiztosabb kommunikációs készségekkel lépjenek a munka világába.

A hallgatók – egy személyre szóló önbizalomteszt kitöltésével – visszajelzést kaptak arról, milyen területeken érzik magukat

erősnek, és hol érdemes még fejlődniük. Ezekre az eredményekre építve a program segített tudatosítani a saját erősségeiket, és eszközöket kaptak arra vonatkozóan, hogyan tudják csökkenteni a teljesítmény okozta szorongást.

Hosszú távon az önismeret fejlesztése és ezáltal az önbizalom növelése nemcsak egyéni szinten hoz eredményeket, hanem vállalati szinten is értéket teremt. Az Önbizalom-növelde tapasztalatai is megerősítették, hogy a szakmai tudás mellett az önismeret és a magabiztos fellépés is kulcsfontosságú szerepet játszik a sikeres karrierindításban.

Duális kiválasztás a Széchenyi István Egyetemen

Idén is megtartottuk a duális képzésünkre jelentkező hallgatók számára szervezett csoportos kiválasztási napot a Széchenyi István Egyetemen. Az esemény egyszerre szolgálta a kiválasztási folyamatot és azt a célt, hogy a jelentkezők átfogó képet kapjanak vállalatunk működéséről, valamint a választott szakterületek mindennapjairól.

A programon jelen voltak azoknak a területeknek a mentorai, amelyeket a hallgatók korábban megjelöltek érdeklődési körként, valamint humán kollégák, akik szakmai és személyes oldalról is támogatták az eseményt. A mentorok részletesen bemutatták az egyes szakterületek feladatait, kihívásait és fejlődési lehetőségeit, így a hallgatók első kézből kaphattak képet arról, milyen munkakörnyezet és szakmai tartalom vár rájuk a duális képzés során.

A nap egyéni interjúkkal indult, ahol a jelentkezők személyes motivációjukról, eddigi tapasztalataikról és szakmai érdeklődésükről beszélgethettek. Ezek az interjúk nemcsak a kiválasztást segítették, hanem lehetőséget adtak arra is, hogy a hallgatók megmutassák, hogyan gondolkodnak, milyen célokat tűztek ki maguk elé, és milyen értékeket tartanak fontosnak a munkában. Az egyéni beszélgetéseket követően csoportos feladatok során figyelhettük meg együttműködési



készségüket, problémamegoldó gondolkodásukat és kommunikációjukat. A feladatok kifejezetten úgy lettek összeállítva, hogy a hallgatók saját teljesítménye mellett a csoportban való együttműködésüket is megfigyelhették. Az esemény végig nyitott, lendületes és támogató légkörben zajlott: a mentorok aktívan kérdezték a hallgatókat, őszinte és építő visszajelzéseket adtak, miközben azt is igyekeztek felderíteni, mennyire illenének a szervezet kultúrájába. A résztvevők láthatóan élvezték a közös munkát, és sokan kiemelték, hogy az esemény segített nekik tisztábban látni, melyik szakterület illik hozzájuk a leginkább. A nap végére nemcsak a kiválasztási folyamat lépett előre, hanem a hallgatók is gazdagabbak lettek egy olyan élménnyel, amely közelebb hozta őket a vállalati működéshez és a jövőbeli szakmai szerepükhöz. Reméljük, hogy ősszel minél többüket köszönhetjük a duális hallgatóink között.

Tanévzáró JAMBoree

A MÁV-csoport standja volt az egyik legnépszerűbb helyszín az V. Tanévzáró JAMBoree pályaaorientációs rendezvényen, a szegedi IH Rendezvényközpontban. A 2026. június 10–11-én zajló kétnapos eseményen összesen közel 950 középiskolás vett részt, akik Szegedről, valamint a térség több településéről érkeztek, hogy megismerkedjenek a különböző szakmákkal, képzési lehetőségekkel és pályautakkal.

A diákok nagy számban keresték fel a MÁV-csoport standját, ahol munkatársaink interaktív feladatokkal és szakmai bemutatókkal várták őket. A MÁV-csoport standjánál a Távközlési Főnökség Szeged, a Pályalétesítményi Osztály, a Forgalmi Terület Szeged, a Biztosítóberendezési Főnökség Szeged és a Humánpartner Szervezet Szeged képviselői várták az érdeklődő diákokat.

A stand egyik legnépszerűbb eleme a Biztosítóberendezési Főnökség által bemutatott INNOMÁV terepasztal volt, ahol a középiskolások játékos formában ismerkedhettek meg a vasúti biztosítóberendezések működésével, a vasúti közlekedés biztonságát szolgáló rendszerekkel és a vasúti szakmák mindennapjaival. A terepasztal segítségével a résztvevők átfogó képet kaphattak a vasúti forgalom biztonságos lebonyolítását támogató technológiákról és az ezekhez kapcsolódó szakterületekről.

A Távközlési Főnökség munkatársai optikai szálhegesztési bemutatóval készültek, amelyet a diákok maguk is kipróbálhattak. Emellett kvízek, szakmai játékok és interaktív feladatok tették még élményszerűbbé a pályaaorientációs programot.

Kollégáink tájékoztatást adtak a MÁV-csoportnál elérhető szakmai lehetőségekről, a duális szakképző partneriskolákról, valamint

a különböző vasúti szakterületekhez kapcsolódó karrierutakról. A látogatók aktívan bekapcsolódtak a gyakorlati bemutatókba, és közvetlenül kérdezhettek a vasúti szakmákról.

A résztvevők visszajelzései alapján a MÁV-csoport standja az esemény egyik legnépszerűbb helyszíne volt. A fiatalok különösen értékelték a gyakorlati bemutatókat és azt a lehetőséget, hogy közvetlenül találkozhattak a különböző szakterületeken dolgozó munkatársakkal.

Az eseményen tapasztalt nyitottság, az aktív részvétel és a számos érdeklődő kérdés alapján úgy érezzük, sikerült bemutatnunk a fiataloknak a vasút világának sokszínűségét és az ahhoz kapcsolódó hivatások értékeit, és közülük többen a jövőben ezen a pályán képzelik el szakmai életútjukat.

Ezúton is köszönjük a Junior Achievement Magyarország munkatársainak a színvonalas szervezést és a részvételi lehetőséget. Bízunk benne, hogy jövőre ismét találkozhatunk a Tanévzáró JAMBoree rendezvényen, és tovább népszerűsíthetjük a vasúti szakmákat az érdeklődő fiatalok körében.

Kazár Ádám

fotó: JA, Magyarország

Sikerrel zárultak a Lelki Egészségnapok Debrecenben

A mindennapok rohanásában gyakran természetesnek vesszük, hogy a feladatok, a határidők és a folyamatos helytállás kerülnek a figyelmünk középpontjába. Május 14–15-én azonban számos kollégánk tudatosan megállt egy pillanatra, és a lelki egészségét helyezte előtérbe a Debrecenben megrendezett Lelki Egészségnapokon.

A Támogatlak program közössége immár ötödik alkalommal szervezte meg a rendezvényt, amelynek ezúttal a debreceni Nagyállomás adott otthont, több mint 350 látogatóval. A programsorozat második vidéki helyszíne ismét bebizonyította, hogy egyre nagyobb igény mutatkozik arra, hogy beszéljünk a lelki jóllétről, és közösen keressük azokat az eszközöket, amelyek segítenek megőrizni a belső egyensúlyunkat.

A két nap különleges erejét adta, hogy a vállalatcsoport számos területéről érkeztek résztvevők. A MÁV Személyszállítás, a MÁV Pályaműködtetés és a MÁV SZK munkatársai egyaránt képviseltették magukat vezetői, szellemi és fizikai munkakörökből. Jó volt látni, hogy a lelki egészség ügye valóban összeköt bennünket, függetlenül attól, ki milyen területen dolgozik. Az esemény iránti elköteleződést jól mutatja, hogy huszonöt kollégánk több mint száz kilométert utazott azért, hogy részt vehessen a programokon, míg negyvennégyen mindkét napon bekapcsolódtak az eseményekbe. Ezek a számok nemcsak a rendezvény sikeréről mesélnek, hanem arról is, hogy egyre többen érzik fontosnak a mentális egészség megőrzését.

A résztvevőket idén is gazdag és sokszínű programkínálat várta. Ismert mentálhigiénés szakemberek előadásai, a Támogatlak program trénerai által vezetett interaktív minitréningek, személyes beszélgetések és önismereti percek segítettek a feltöltődést és az új nézőpontok felfedezését. A programok gyakorlati ötleteket és használható eszközöket adtak ahhoz, hogyan kezeljük a mindennapi kihívásokat, miként figyeljünk jobban önmagunkra és egymásra. Nagy érdeklődés kísérte a filmklubot is, ahol egy-egy elgondolkodtató kisjátékfilm megtekintése után közös beszélgetésre került sor. A résztvevők nemcsak a filmek üzeneteit dolgozták fel együtt, hanem saját tapasztalataikat és gondolataikat is megosztották egymással. Ezek a beszélgetések

ismét megmutatták, milyen sokat jelent, ha teret adunk az őszinte párbeszédnek. Az idei rendezvény újdonságai, a miniműhelyek és a mentálhigiénés teadélutánok szintén nagy népszerűségnek örvendtek.

Ghymesné Halmai Krisztina szervezet- és működésfejlesztés-vezető (MÁV Pályaműködtetési Zrt.):

„A Lelki Egészségnapokat azért hoztuk el Debrecenbe, mert fontosnak tartjuk, hogy a mentálhigiénés program minél több kollégánkhoz eljusson országszerte. Ezek az alkalmak lehetőséget adnak a feltöltődésre, a tanulásra és a tapasztalatcserére, miközben erősítik a közösséget is. Olyan gyakorlati tudást adnak, amely a munkában és a magánéletben egyaránt hasznosítható.”

Mlecsenkov András szervezetfejlesztés- és pályaaorientáció-vezető (MÁV Személyszállítási Zrt.):

„Egy sikeres vállalat működéséhez nemcsak megfelelő létszámra és eszközökre van szükség, hanem motivált, elkötelezett munkatársakra is. Különösen igaz ez egy szolgáltató vállalat esetében, ahol a munkatársak közérzete közvetlenül hat az utasélményre. Ezért kiemelten fontos számunkra a mentális egészség támogatása, és nagy öröm, hogy a Lelki Egészségnapok évek óta népszerű és értékes kezdeményezés.”

Köszönjük minden résztvevőnek, előadónak és szervezőnek, hogy együtt tehetjük ezt a két napot valódi feltöltődéssé és közös élménnyé.

A Lelki Egészségnapok inspiráló előadásairól készült teljes felvételek elérhetők a www.megallo.mavcsoport.hu Támogatlak rovatában.

A Támogatlak program csapata



JÓZSI, AKI KISVASUTAT ÉPÍTETT A KERTJÉBEN

A legtöbb vasutas a szolgálat végén hazamegy, és maga mögött hagyja a vasutat. Vannak persze olyanok is, akiknek a vasút nem csupán munka, hanem hobbi is. Pálinkás József kétség kívül az utóbbiak közé tartozik. A nyugdíjas mozdonyvezető neve ma már sok vasútbarát számára ismerősen cseng, hiszen Pusztaszabolcson, a saját kertjében hozott létre egy olyan különleges kisvasutat, amely nemcsak egy gyűjtői kuriózum, hanem egy darabka megmentett magyar ipar- és vasúttörténet is.

A vasút szeretete már fiatalon kezdődött

Pálinkás József 1981-ben jelentkezett a MÁV-hoz mozdonyvezető-gyakornoknak. A pályafutását Pusztaszabolcson kezdte, majd a gyakornoki évek után sikeresen levizsgázott mozdonyvezetőnek. A vasút azonban számára soha nem merült ki a szolgálatban eltöltött órákban. Már fiatalon elkezdte gyűjteni a vasúthoz kapcsolódó tárgyakat, dokumentumokat. A nagyvasút mellett különösen közel álltak hozzá a kisvasutak és azok a járművek, amelyek az évek során fokozatosan eltűntek a magyar ipartelepekről.

A fordulópontot egy 2000 körül megvásárolt pusztaszabolcsi ház jelentette. Az ingatlanhoz nagy telek tartozott, ráadásul a kert végében a Dunaújváros felé vezető vasútvonal húzódik. A helyszín szinte kínálta magát egy különleges terv megvalósításához.

Így kezdődött minden...

Az első elképzelés még viszonylag egyszerű volt: létrehozni egy szabadtéri vasúti gyűjteményt. A telken helyet kaptak az egykori Ercsi gazdasági vasút kocsijai, egy nagyvasúti pályamesteri

vágánygépkocsi, egy kézihajtány és számos más vasúti relikvia. A gyűjtemény azonban egyre bővült, József pedig folyamatosan kereste az újabb lehetőségeket.

Egy régi emlék végül meghatározta a későbbi fejlesztések irányát. Az 1980-as évek közepén járt a százhalombattai téglagyárban, ahol akkor még működött a kisvasút. Az ott látott apró mozdonyok és kocsik mély nyomot hagytak benne. Évekkel később kíváncsiságból ismét felkereste a helyet. A látvány azonban szomorú volt. A gyár nagyrészt eltűnt, a kisvasút nyomtalanul megszűnt, csupán néhány méternyi sín emlékeztetett a hajdani üzemre.

A legtöbbben valószínűleg legyintettek volna a megmaradt sínszálakra. Pálinkás József azonban másképp gondolkodott. Hosszú utánajárás következett, mire sikerült megszereznie az engedélyeket, végül a százhalombattai önkormányzat hozzájárult ahhoz, hogy a még megmaradt pályát elbontsa és megmentse. A sínanyag így nem a kohóban végezte, hanem új életet kapott Pusztaszabolcson.

A szerencse is József mellé állt. Munkahelyén éppen pályafelújítás zajlott, így néhány leselejtezett talpfát is sikerült megmentenie. Lassan minden adott volt egy saját kisvasút megépítéséhez.

Járművek nyomában

A sínek önmagukban még nem jelentenek vasutat. Járművekre is szükség volt. A Kisvasutasok Baráti Körének segítségével jutott el a mázai téglagyárba, ahol használaton kívüli kisvasúti járművekre bukkant. Itt került hozzá az első kismozdony és több téglaszállító kocsi. Ezek a járművek meghatározták a pálya nyomtávolságát is: a választás a 600 milliméteres ipari kisvasúti nyomtávra esett.

Az első mozdony azonban nem volt jó állapotban. Hiányoztak alkatrészek, amelyek beszerzése egyre nehezebbé vált, hiszen az ország ipari kisvasútjai sorra szűntek meg. József ezért bejárta az országot, téglagyarakat, ipartelepeket keresett fel.

A legemlékezetesebb mentőakció talán a szentesi téglagyárhoz kötődik. Amikor értesült a bezárásáról, azonnal útnak indult. Mire megérkezett, már javában zajlott a bontás. A vasúti járművek egy részét lángvágóval darabolták fel. A gyors közbelépésnek köszönhetően azonban számos érték megmenekült. Egy mozdony, egy csille, váltók, fordítókorong, sínanyag és számos alkatrész került Pusztaszabolcsra. A vasútbarátok összefogásának eredményeként pedig a gyár többi járműve sem veszett el.

Ez a történet jól mutatja, hogy a kerti kisvasút nem pusztán magángyűjtemény. Sok esetben olyan járművek kaptak itt új esélyt, amelyek máskülönben örökre eltűntek volna.

Egyre hosszabb pálya, egyre nagyobb gyűjtemény

Az évek során a gyűjtemény folyamatosan gyarapodott. Székesfehérvárról, Dunaújvárosból, Bodajkról, Dudarról, Mázáról és számos más helyszínről érkeztek újabb járművek. Volt olyan kocsi, amely egy ipari telepről került elő, másik egy istállóban várta sorsa jobbra fordulását, de olyan is akadt, amelyet egy tó közeléből sikerült megmentenie.

Azóta a kisvasút tovább fejlődött. Napjainkra a pályahálózat hossza megközelíti a 800 métert, így a látogatók ma már egy még nagyobb és összetettebb rendszert láthatnak.

Több mint hobbi...

A pusztaszabolcsi kerti kisvasút különlegessége nem pusztán a méretében rejlik. A gyűjtemény számos olyan magyar ipari vasúti járművet őriz, amelyekből mára alig maradt fenn néhány példány. Ezek a mozdonyok és kocsik egy olyan korszak emlékei, amikor a téglagyárak, bányák és különféle üzemek a mindennapi termelés fontos részei voltak. A látogatók számára ezért a hely nem csupán szórakozást kínál. Egyfajta időutazás is, amely megmutatja a magyar ipar és a kisvasutak kevésbé ismert világát.



A pusztaszabolcsi kert azonban jóval többet rejt néhány mozdonymnál és vasúti kocsinál. József az évtizedek során egy különleges vasúttörténeti gyűjteményt is létrehozott, amely szervesen kapcsolódik a kisvasúthoz. A gyűjteményben több egykori vasutas használati tárgy, dokumentum, jelvény, lámpa, műszer és más relikvia található, amelyek a magyar vasút múltjának különböző korszakait idézik meg.

A legkülönlegesebb darabok közé két eredeti vezetőasztal tartozik, amelyeket Pálinkás József megmentett az utókor számára. A berendezések nem csupán kiállítási tárgyak: a látogatók testközelből is megtapasztalhatják, milyen környezetben dolgoztak egykor a mozdonyvezetők. A gondosan berendezett vezetőasztalok és a körülöttük elhelyezett relikviák szinte életre keltik a vasút történetét.

Aki ellátogat hozzá, gyorsan rájön, hogy számára a vasút jóval több egyszerű hobbinál. Szabadidejének jelentős részét ma is a gyűjtemény, a kisvasút és a járművek gondozása tölti ki. Amikor a Hárman a pályán csapatával forgatási céllal felkerestük, órákon át, fáradhatatlan lelkesedéssel mesélt a járművekről, a megmentésük történetéről és a gyűjtemény különleges darabjairól. Vendégszeretete és a vasút iránti szeretete az első pillanattól érezhető volt. Nem véletlen, hogy az évek során számtalan vasútbarát, család és érdeklődő fordult meg nála, akiket ma is örömmel fogad, és szívesen kalauzol végig saját vasutas világában.

Egy álom, ami ma is épül

A legtöbb ember egy kertben pihenőhelyet vagy díszkertet alakít ki. József ehelyett egy működő kisvasutat és múzeumot épített. Olyat, amely több mint két évtizede fejlődik, és amelynek története ma sem ért véget. A pálya folyamatosan megújul, a járművek felújítása továbbra is zajlik, és a gyűjtemény minden évben újabb érdeklődőket vonz. Talán ez bizonyítja leginkább, hogy a vasút nem csupán közlekedési eszköz. Sokak számára életre szóló szenvedély, amely a szolgálat befejezése után sem ér véget.

Nekem, a cikk szerzőjének is volt lehetőségem ellátogatni Pusztaszabolcsra, és személyesen kipróbálni a különleges kerti kisvasutat. A látogatásról videó is készült, amely megtekinthető a Hárman a pályán YouTube-csatornán. Aki szeretné közelebbről is megismerni ezt az egyedülálló vasúti világot, annak érdemes megnéznie a filmünket – és ha teheti, személyesen is felkeresni a kisvasutat.

A lehetőséget ezúton is köszönöm Pálinkás Józsefnek, aki bebizonyította, hogy egy mozdonyvezető álma akár egy egész kertet is megtölthet sínekkel, mozdonyokkal és vasúti különlegességekkel.

Nemeskéri-Kutlán Márton



Hagyományörző



A vasutasmundért szabadidejében középkori ruházatra, a féklakatosi kalapácsot korabeli fegyverekre cseréli le hagyományörző vasutas kollégánk, Ughy Zsolt.

Van köztünk – vasutasok között – számos olyan ember, aki a vasutas-élethivatása mellett különféle, más mesterséget is űz. Sokan a természetjárást vagy a sport és kirándulás szeretetét hangsúlyozzák, de vannak köztünk vadászok és horgászok is jócskán. S vannak olyanok, akik szívesen sütnek, főznek akár egy-egy rendezvényen. Mindezekről a Magazinban rendszeresen beszámolunk. Most is így teszünk, ám ez alkalommal egy még különlegesebb, igen ritka mesterséget mutatunk be. Ughy Zsolt dombóvári kocsivizsgáló többedmagával járja az országot középkori ruházatban és korabeli fegyverekkel. Bemutatókat tartanak a közönség nagy érdeklődésére. Mindezek a két gyermekét is elbűvölték, így ők is követik apjukat a hagyományok útján.

Zsolt, mikor kerültél a vasúthoz, és milyen motiváció vezérelt, hogy ezt a műszaki szakmát választottad?

– A vasúthoz 2014 szeptemberében szegődtem el édesapám hivatását követve, aki a dombóvári kocsivizsgálók művezetője volt akkor – kezdi a beszélgetést Ughy Zsolt kocsivizsgáló féklakatos. – Érdekelt a terület, a vonatok, a személykocsik világa, főként a műszaki részük. Akkor a Rail Cargo Hungaria létszámába tartoztam, onnan iskoláztak be a szükséges szakmai ismeretek elsajátításához. Elvégeztem a vonat fel- és átvevő, illetve kocsi-vizsgáló-tanfolyamot, majd munkába álltam Dombóváron. Fő feladatom a vonatok, illetve a személykocsik műszaki vizsgálata, ezen belül a fékpróbák megtartása, az ajtózáráások ellenőrzése, ha szükséges, akkor a kisebb javítások elvégzése. Egy 12 órás műszak alatt akár 15 vonat vizsgálatát is elvégezzük. Nekem nem jelent problémát a több műszak, az éjszakai szolgálat. Annak is megvan a varázsa. A vasút folyamatos üzem, a működésben részt vevőknek, így nekünk is folyamatos szolgálatot kell ellátnunk. Mi is egy kerék vagyunk a nagy gépezetben, a vasúti rendszerben.

Jelenleg a személyszállítási üzletág munkatársa vagy. A kocsivizsgáló felelősségteljes munkát végez, nagyban hozzájárul a biztonságos vonatközlekedés megteremtéséhez. Mik azok a szempontok, amelyekre a munkád során figyelned kell?

– Valóban felelősek vagyunk egy-egy adott vonat műszaki vizsgálatánál. Minden műszaki paramétert figyelembe kell vennünk, főleg a vasúti kerékpár, a forgószámoly, a fékek állapotának vizsgálatakor. Sajnos a személykocsik korosodtak, sokkal több a hibaszázalék, az alkatrészek elkoptak. Egy emlékezetes szolgálatot megemlítek. Egyik alkalommal egy tehervonatot tévedésből felénk irányítottak. Számunkra ez csak annyiban volt esemény, hogy amikor megvizsgáltuk a vonatszerelvényt, az egyik kocsinál súlyos műszaki hibát találtunk. A tehervagonnál fölprugótörést észleltünk, ami bizony üzemveszélyes sérülés. A járművet azonnal kisoroztattuk. Minden szolgálatban, műszakban teljes odafigyelésre kell törekednünk, nem hibázhatunk, mert annak következményei lehetnek. A vonatoknak csakis

jó műszaki állapotú, üzemszerű kocsikkal engedhetjük ki az állomásról, úgymond a kezünk alól. A színvonalasabb munka érdekében vannak tanfolyamok, oktatások. Egy ilyen műszaki szakembernek állandóan képeznie kell önmagát. Másként nem lehet teljes értékű munkát végezni.

A dombóvári telepen összesen 24 fő dolgozik, hozzájuk tartozik Kaposvár és Sárbogárd is, így három terület felügyeletét látják el. Ughy Zsolt elmondása szerint idősödő munkaközösség az övék, de vannak 40 év alattiak, ő 34 éves. Hosszú távra tervez, tisztképzőt is végzett. A szakmájához megfelelő magasabb képesítést szerzett a BGOK műszaki vonat-előkészítési tanfolyamon, 2021-től 2022-ig tanult a levelező rendszerben. Zsolt említette a felelősséget is. A kívülről nem is gondolnak ebbe bele, sőt azt hiszik, hogy a vonat mellett nagy kalapáccsal elsétáló vasutasnak könnyű dolga van, hiszen csak ütögeti a kerekeket. Ezért is hasznosnak vélem például a Magyar Vasúttörténeti Park egyik szemléltetőeszközét. A fordítókorong melletti területen, ahol a mozdonyok sorakoznak fel, kiállítotak egy vasúti kerékpárt. Ennek egyik kerekén szemmel láthatóan is törés, repedés található. A látogatók az ott elhelyezett kalapáccsal ütögethetik a kerék felületét. Az ép kerék szépen cseng, akár egy harang, a másik, a hibás kerék tompa hangot ad ki. A látogatók így könnyűszerrel megértik, miért fontos és elengedhetetlen a kocsivizsgáló munkája, a kerékütköztetés is a vonatvizsgálatkor.

A vasúti, szakmai életpálya után térjünk rá arra a különleges szabadidős tevékenységre, amelyben részt veszél! Bár sokkal több ez, mint csak egy szabadidős tevékenység, már-már azt mondanám, ez egy jó értelemben vett megszállottság. Hogyan kerültél kapcsolatba a hagyományörzéssel, és milyen munkát végeznek az egyesületben?



– Valóban több ez, mint egy egyszerű szabadidős tevékenység – mondja a kollégánk. A Kígyócska Hagyományörző Egyesületben 20 fő végez aktív és nagyon lelkes munkát. Én szeretem a történelmet, így ennek a szeretete vonzott oda, egyik ismerősöm által kerültem az Iloncsuk szabadcsapatba. Az Iloncsuk név kígyócskát jelent. A név eredete utal a 13. században a tártárjárás környékén betelepülő nemzetségre is, melynek a neve Iluncsok volt. A csapat fő tevékenysége a kunok harcmódorának megismertetése és megjelenítése a mai kor emberének. Az alapítás helye nem véletlenül Kunszentmiklós. Különböző rendezvényeken tartunk bemutatókat. Számos kutatómunkát elvégeztünk és folytatunk jelenleg is. Így rekonstruáltuk az öltözetet, a megjelenési formát, továbbá a fegyverzetet és a harcmódort. A viselet az anyagában és a kialakításban is korhűnek számít. A fegyverek nem löszerszámok, hiszen abban az időben azt még nem ismerték. Így a bemutatók során szabályt, harci baltát, lándzsát és íjakat használunk. Ezek ellen a többrétegű ruha és a páncélzat védi a testet.

Merre jártatok eddig bemutatókon, volt külföldi út is? Milyen témákat dolgoztok fel a rendezvényeken, bemutatókon?

– Főként itthon tartunk bemutatókat, elmegyünk oda, ahová meghívnak minket. Eddig minden évben részt vettünk augusztus 20-án a Hősök útja rendezvényen Zsámbékon. Voltunk Lengyelországban, a Felvidéken és Délvidéken, no meg Erdélyben is – sorolja Zsolt. Nagy figyelem kíséri minket, szinte minden korosztály érdeklődést mutat a tevékenységünk iránt. Fontos és kiemelt lesz számunka idén a mohácsi csata 500. évfordulója. Az augusztus 28-tól 30-ig megrendezett rendezvényen török gyalogságként veszünk részt. A török koron felül kutatjuk és meg is jelenítjük a 48/49-es szabadságharc idejét, tematikáját. Mindezek bemutatása előtt rengeteg kutatást végzünk, főként a levéltárakban. Manapság már az interneten is sok anyag található, sok megosztásból tudunk válogatni. A kun babák, vagyis az ősi szobrok is nagy segítséget jelentenek ahhoz, hogy még hitelesebbek legyünk. A szobrokon láthatjuk a különféle felszereléseket, öltözeteket, még a hajviseletet is szépen kidolgozott állapotban. A sírleletek is sok támpontot adtak. Érdekes még, hogy a székelyderzsi templomban olyan eredeti freskók találhatók, amelyek a kunok életét mutatják be. Az egyik ilyen freskó ábrázolja, amint Szent László király a kun vitézzel harcol. A kunnal való viadal több templomi ábrázoláson is szerepel – sorolja Ughy Zsolt.

Kollégánk két gyermeke is hódol a hagyományörzésnek. A 8 éves fia, Kapolcs és a 11 éves lánya, Édua is szereti, tiszteli és ápolja a hagyományokat. A nevük is árulkodó. Édua – kun lánynev, jelentése felkelő hold. Édua IV. Kun László szeretője volt. A fia a nevét Kapolcs vezérről kapta. A vezér 1091-ben Magyarország ellen indított hadjáratot, melyben László király győzedelmeskedett. Akkor szokás volt, hogy a legyőzött túlévőket letelepítette, s a települést a vezérről nevezhették el. Így született meg a dunántúli Kapolcs. Ughy Zsolt két gyermeke tehát továbbviszi a hagyományápolás szent küldetését. Ám azt még nem tudják, vajon lesz-e belőlük vasutas. Még a jövő titka, ám ha igen, akkor bizony ők lennének a harmadik generációs vasutasok a családban. Mindannyiunk öröme.

Kavalecz Imre

„A kíváncsiság végigkísérte a pályafutásomat”

Csaknem hét évtizedet dolgozott a MÁV Szimfonikus Zenekarnál Fodor András nagybőgős és kottatáros. András a napokban vonult 89 évesen végleg nyugdíjba, a kollégák nagy szeretetben búcsúztatták el. A hosszú életút számtalan fordulatot hozott számára. Ebből néhány részletet megosztott az olvasókkal is.

Meglehetősen hosszú életutat járt be, és csaknem hetven évet töltött egy munkahelyen, a MÁV Szimfonikus Zenekarnál. Ilyenkor szinte magától adódik a kérdés, hogy családi vonatkozású-e a zene iránti érdeklődés.

Részben. Kolozsváron születtem 1937-ben, majd a második világháború végén édesapámat málenkij robotra hurcolták el, édesanyám pedig utána hunyt el. Miután végleg árván maradtunk, az öcsémet a budapesti keresztapja fogadta magához, viszont a család ehhez csak úgy járult hozzá, ha vele együtt én is Budapestre költözhetek. Így kerültünk pesti nevelőszülőkhöz 1950 júniusában. A nevelőszüleim belvárosi polgárok voltak, így szinte kötelező volt a zenetanulás. Először zongorázni kezdtem, ami viszont nem állt túl közel hozzám, így a nevelőanyám egyik barátjának a tanácsára a nagybőgőnél kötöttem ki. Ami megnyugvást is jelentett számomra, mert a tandíj tizedannyiba került a nevelőszüleimnek, mint a zongora oktatása. Ugyan a nagybőgőt addig nem igazán ismertem, de a kíváncsiságom erősebb volt annál, mint hogy nemet mondjak erre a lehetőségre. Ez a kíváncsiság az egész pályafutásomat végigkísérte, mindig fogékony voltam az „új dolgok” megismerésére.

Milyen volt a gyermekkor, a román hatóságok nem nehezítették meg az áttelepülést?

A Vöröskereszt gyermekcsereprogramja részeként zajlott az áttelepülésünk. Úgy emlékszem, hogy ezzel nem volt probléma,

némi adminisztratív tévedést leszámítva. Jómagam ugyanis Tóth Endreként láttam meg a napvilágot, ám mivel a románok nem tettek különbséget az Endre és az András között, így lettem hivatalosan, vagyis román állampolgárként Andrej. Amikor átkerültem Magyarországra, a nevelőapám vezetéknevét vettem fel, és így az Andrej után Fodor András lettem. Az akkori időszak sok fordulatot hozott a mi életünkben is.

Hogyan alakult a zenei pályafutása, miután a nagybőgőnél kötött ki?

A gimnázium mellett a Bartók Béla Zeneművészeti Szakiskola növendékeként tanultam a zenét, ahol időnként kiderült, hogy nincsenek olyan zenei alapjaim, mint a társaimnak. Ez ugyanakkor nem szegte a kedvemet, igyekeztem felvenni a ritmust. Az érettségi után, 1955-ben műszaki pályára szerettem volna menni, de kétszeri próbálkozásra sem vettek fel. Nyilván ebben szerepet játszott az is, hogy a nevelőszüleimnek belvárosi ruhaszalonja volt, amit abban az időben a hatóságok sem néztek túl jó szemmel. Így végül szolfézs- és nagybőgőtanári diplomát szereztem.

Hogyan és mikor került a MÁV Szimfonikusokhoz?

Tulajdonképpen ez is a véletlen műve volt, másrészt ismét az újdonság megismerése utáni vágy hajtott. Akkoriban sok vállalatnak és szervezetnek volt külön zenekara, amelyek nem hivatásszerűen,



sokkal inkább a saját maguk és a munkavállalók szórakoztatására zenéltek. Így fizetést nem kaptunk, de például kifizették a villamosjegyemet, ami akkoriban oda-vissza viszonylatban 2 forint 80 fillérbe került. Az ötvenes évek végén a Mélyépítő Vállalat zenekarának is tagja voltam. A véletlen úgy hozta, hogy a MÁV-zenekar egyik munkatársának is ott volt dolga, és ő felajánlotta nekem, hogy lenne egy hely a MÁV Szimfonikus Zenekarnál. Egyik nagybőgősük beteg lett, akit helyettesíteni kellett. Így kerültem a zenekarhoz 1959 tavaszán. Nekem újdonságot jelentett, hogy itt a tagok fizetést kaptak, vagyis abból éltek az emberek, hogy zenéltek. Néhány előadást követően megkérdezték, hogy lenne-e kedvem a zenekarnál maradni, mire én igent mondtam. Innen mentem nyugdíjba 1997 szeptemberében.

Milyen volt az élet a zenekarnál?

Úgy is mondhatnám, hogy pezsgett az élet körülöttem. Új emberként a zenakar minden megmozdulásában részt vehettem. Személy szerint mindenhol jól éreztem magam, igyekeztem mindent kipróbálni, amit lehetett. Ugyanakkor alkalmazkodnunk kellett a körülményekhez. Akkoriban a MÁV, így a zenekar is félkatonai szervezetként működött, ami abban is megnyilvánult, hogy nekünk egyenruhában kellett utaznunk, és a fellépéskor is azt kellett viselnünk. A tányersapkával együtt. A zenei életet a rendszerváltás előtt az Országos Filharmónia szervezte, teljhatalmúan rendelkezett a kultúra zenei része felett. A zenekart is a Filharmónia látta el munkával, megmondták, hogy mikor, hová kell mennünk és mit kell játszunk. Megkaptuk a kottákat is.



A rendszerváltás milyen változást hozott a zenekarnál?

Alapvető változást hozott a zenekar életében, ugyanis a Filharmónia akkortól egyre kevésbé látott el minket munkával, fokozatosan saját magunknak kellett a fellépéseinket megszervezni. A külföldieket is. Az önálló tevékenységgel együtt kottatárosra is szüksége volt a zenekarnak. Megszűnt az, hogy a Filharmónia állította össze számunkra a kottakészletet.

Őn hogyan lett a zenekar kottatárának a vezetője?

Mivel a fellépéseinkhez innentől saját kottákra volt szükség, ezek egy idő után összegyűltek, amelyeket azonosítani, rendszerezni kellett. Mivel én hivatalosan 1997 szeptemberében nyugdíjas lettem, a zenekar vezetése felkért arra, hogy rendezzem össze, rendszerezem és gyűjtsem mappába az addigra összegyűlt kottákat. Addig is foglalkoztak ilyen tevékenységgel a zenekarnál, viszont kiderült, hogy ez a feladat teljes embert kíván. Mivel a vezetés elégedett volt a munkámmal, megkérdezték, hogy lenne-e kedvem folytatni. Igent mondtam, kottatárosként, illetve a kottatár vezetőjeként 2026. július 7-éig dolgoztam, a zenekar tagjai akkor búcsúztattak el. Rendkívül megható pillanatokat élhettem át. A társulat hosszú álló tapssal ünnepelt, Lendvai György igazgató úr is köszöntőt mondott. Emlékbe, búcsúajándékként egy ezüst nagybőgőmedált kaptam, amelynek hátoldalára a két évszám lett gravírozva: 1959 és 2026. Összességében csaknem 68 évig szolgáltam a MÁV Szimfonikus Zenekarnál.

Mely művet vagy műveket játszotta a legszívesebben?

Az egyik kedvencem Giuseppe Verditől a Messa da Requiem volt, de Csajkovszkij szimfóniáit is nagyon szívesen játszottam. A zene mindig élményt jelentett számomra.

A karmesterekkel milyen volt a viszonya?

Nagyon szerettem, amikor Oberfrank Géza vagy Erdélyi Miklós vezényelt, Ferencsik Jánosról nem is beszélve. A külföldiek közül pedig egyértelműen Kobayashi Ken-Ichiro vitte a prímet. Vele különleges a zenekar kapcsolata. Ő is nagyon kedvel minket az első találkozásunk óta, ami 1974-ben volt. Ennek az egyik jele, hogy ha Európába látogat, azt elsősorban miattunk teszi.

Most, hogy tényleg nyugdíjba vonul, mihez kezd?

Valószínűleg sokat kertészkedek, és kottát írok. Amire nem volt lehetőségem vagy időm a munkahelyen, arra mindenképpen sort szeretnék keríteni.

Putsay Gábor

A 180 éves magyar vasút



Különleges vonat közlekedett július 15-én a Nyugatiból, éppen 180 évvel azután, hogy az első magyar gőzvontatású szerelvény útnak eredt Vác felé. A nosztalgiaszerelvényt a 424-es „Bivaly” húzta – természetesen Vácig, majd onnan vissza – összesen háromszor. Az első vonat indulása előtt sajtótájékoztatót és koszorúzást tartottunk a pályaudvaron, melyen részt vett Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter, Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója és Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója.

Az exkluzív vonatos utazásról kollégánk, Putsay Gábor írt beszámolót:

Rendhagyó eseménnyel emlékezett meg a MÁV-csoport, ezen belül a MÁV Rail Tours a magyar vasút születésnapjáról. A 180. évforduló napján gőzmozdony-vontatású jubileumi különjáratok közlekedtek Budapest és Vác között.

Pestről 1846. július 15-én indult útjára az első menetrend szerinti gőzvontatású személyvonat, 180 évvel később pedig ugyanezen a napon szintén gőzmozdony húzott ki egy szerelvényt a Nyugati pályaudvarról. Csak éppen nem a Pest nevű gőzmozdony, mint annak idején, hanem a 424-es Bivaly. A menetrendi vonatokon kívül ugyanis különjáratokat is közlekedtetett a MÁV-csoport 2026. július 15-én, így ünnepelve az első magyarországi vasútvonal, a váci megnyitásának évfordulóját.

A Nyugati 10. számú vágányáról három jubileumi szerelvény indult Vácra és vissza július 15-én: 8.55-kor, 12.55-kor és 16.55-kor. A MÁV komoly hagyományokkal rendelkezik ezen a téren is. A 150 éves fennállás tiszteletére 1996-ban egy 220-as sorozatú gőzmozdony (220.194) továbbította Budapest és Vác között az ünnepi szerelvényt, míg a tíz évvel ezelőtti 170. évfordulón már az ideihez hasonlóan

szintén egy 424-es. Most a 424.247-es Bivalyon volt a sor, amelyet a MÁV Rail Tours lelkes munkatársai készítettek fel a jeles eseményre. A Bivaly számára egyébként a mai 70-es vonal sem ismeretlen, ugyanis 1971-ig, a Budapest–Vác–Szob vonal villamosításáig rendszeresen továbbították itt a személy- és teherszállító vonatokat. Sőt az első 424-es műtanrendőri próbáját is Budapest és Nagymaros között tartotta a MÁV 1924. április 22-én, amikor a mozdony 110 kilométeres óránkénti sebességet ért el.

A 180. évforduló tiszteletére tartott Gőzfelhős kiránduláson a MÁV Rail Tours legszebb muzeális kocsijaiban utazhattak a vendégek, és megismerkedhettek a „boldog békeidők” vasúti utazásainak hangulatával. Például átélhették újból azt az élményt, ahogy a gőzmozdony vontatta szerelvény lassan, de méltóságteljesen veszi fel az utazó-sebességet. Ezeken az utazáson a Bivaly odafelé nyolcvan, visszafelé a fordított üzem miatt – mivel Vácra nem áll rendelkezésre mozdonyfordító berendezés – ötven kilométeres sebességgel vontatta a szerelvényeket.

A jubileumi járatokban nyolc kocsit közlekedtetett a MÁV Rail Tours, a Gőzfelhős kirándulás utasai első, másod- és harmadosztályú kocsik közül választhattak, emellett a vonaton két nosztalgia-étkezőkocsi, és

sörkocsi is rendelkezésre állt. Utóbbiban az utasok az italok és a harapnivaló mellett különböző ajándéktárgyakat, képeslapokat és bélyegeket is vásárolhattak. Többek között a 180 éves magyar vasút tiszteletére készített különleges bélyegeket. Sőt, postaszolgálat is működött a járatokon, így aki képeslapot kívánt küldeni ismerőseinek vagy szeretteinek, megtehet-e az utazás részeként.

Rendkívül népszerű volt az utasok körében mind a három napközbeni oda-vissza járat. Jól mutatta mindezt az is, hogy az online értékesítési rendszerben már napokkal az utazás előtt elfogyott az összes jegy. A vasútbarátok és az évfordulót ünneplők mellett elsősorban kisgyermekes családok utaztak az ünnepi szerelvényeken – járatonként 250 utassal közlekedett a különvonat –, és láthatóan az apróságok is nagyon élvezték az utazást. Emellett népszerűek voltak azok az állomások is – Rákospalota-Újpest, Dunakeszi, Göd – ahol a szerelvény megállt, és útközben is sokan fényképezték a Bivaly által vontatott nyolckocsis szerelvényt. A váci tartózkodás alatt, amíg a vonat visszaindult, végig lehetett járni a különleges kocsikat, de a legérdekesebb mozzanat mégis a mozdonyforduló volt. Sokan megcsodálták, ahogy a 424-es fűjtatva rátolat a szerelvényre, a peron végén szinte egy gombostűt sem lehetett leejteni, annyian kísérték figyelemmel ezt az eseményt.

A jubileumi rendezvény ismét bizonyította, hogy mennyire fogékony még mindig a vasút és az utazás iránt érdeklődő közönség az ilyen jellegű rendezvényekre, és egy jól megszervezett program az embereknek milyen élményt jelent.



Az első gőzös a tüzes városba ment



Az első magyar vonat 1846. július 15-én indult Pestről József nádor vezényletével, és a 10 perces dunakeszi pihenővel együtt is 59 perc alatt érkezett Vádra, ahol az ünnepi csillogás helyett másféle fények fogadták a 250 fős kompániát.

„A város végén felültünk a szekérre mintegy 130-an, s ezen utat Manchesterig, egy óra és fél minута alatt tettük meg. De néha 58 s még 57 minута alatt is megfutja ezen utat a Gőzszekér. Sem madár, sem a legsebesebb vágatató ló, ily gyorsasággal nem haladhat. Különösen gyönyör nemét érzi az ember, midőn egyik városból, csak nem egyszerre a más messze városban teremhet” – írta Bölöni Farkas Sándor az 1834-ben megjelent Utazások Észak-Amerikában című könyvének bevezető fejezetében a brit vasúti állapotokról, de a korabeli magyar olvasóknak igen jelentős képzelőerővel kellett ahhoz rendelkezniük, hogy bármi is megképződjön a fejükben, ami az említett szekérhez hasonlatos. Ugyanakkor a szerzőnek is próbára tette a fantáziáját, ha ugyanezt a hazai viszonyokra próbálta volna kiterjeszteni; a magyar infrastruktúra akkoriban nem sokban különbözött attól, amely legutoljára talán Mátyás király idején volt korszerűnek mondható.

13 találat

Bölöni Farkas meg sem próbált nagyot álmodni, de egy másik tapasztalt szemtanú, gróf Széchenyi István – már csak az eltérő vagyoni helyzete miatt is – bátrabbnak bizonyult. Mint oly sok más nyugati újdonság esetében, a vasúttal kapcsolatosan is a legnagyobb magyar tette meg az első bizonytalan lépéseket, amelyek a reformkorban

csak-csak eljutottak az értő közönséghez is. Mindez annyiban nem volt előzmények nélküli, hogy míg a korszak találmányainak, technikai újításainak nagy része csak lassanként, sok évtizedes késéssel terjedt el, az 1825-ben George Stephenson jóvoltából megszülető vasút már az 1830-as években meghódította Európát és Amerikát, így 1831-ben elkészült az első osztrák birodalmi hálózati terv is, de ebből a magyar területek teljesen kimaradtak. Ám ennek köszönhetően Széchenyi ideáját a kortárs nemesek sem csak a gróf legújabb hóbortjaként könyvelhették el, hanem olyan projektnek, amely a császári udvar fantáziáját is megmozgatta. Széchenyi fellépése mellett ennek tudható be, hogy az 1832–1836-os országgyűlés végén megszületett az első hazai vasúti terv, amely nem csak afféle szándéknyilatkozat, reménytelen óhaj volt. A történelmi XXV. törvénycikkben kimondták, hogy 13 vasútvonal épüljön, és itt szabályozták a vasútépítések protokollját is, a finanszírozást, a kisajátítást és az engedélyezést, ami persze uralkodói jogkör maradt.

Vácon át Bécsbe

Széchenyi egy állami tulajdonú vasúttársaság megalakítását tartotta volna a jó megoldásnak, de ennek az 1830-as évek gazdasági körülményei közepette nem volt realitása. Az 1836-os törvényben, amely

„Az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról” címet kapta, leszögezték, hogy azok a vállalkozások, amelyek „az Ország kereskedésének előmenetelét eszközölő víz-csatornák, vas-utak [...] saját költségeiken leendő megkésztését vállalják magokra, a jelen Törvény által engedett kedvezéseket használhatják”. Az 1830-as évek végén két olyan bécsi bankár jelentkezett, akiket komolyan lehetett venni, Sina György, az Osztrák Nemzeti Bank igazgatója és Ullmann Móric, a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank alapítója és első igazgatója. Azért az utóbbi kapta meg 1844 tavaszán az engedélyezési okiratot, mert az első vonalat Pozsony érintésével építtette volna ki Bécsig, míg Sina a rövidebb, de Pozsonyt elkerülő vonalat preferálta. Ullmann Móric Rothschild Bankház támogatta társaságának, a Magyar Középponti Vasútnak két év sem kellett, hogy megépítse a bécsi vonal első, Pest és Vác közötti, 33,6 kilométeres szakaszát. A projektben magyar vállalkozók legfeljebb a síncsavarok elkészítésében tudtak részt venni, az acélsíneket Walesből és Poroszországból, az első két mozdonyt a belga Cockerill gyárból hozták, a Pest és Buda neveket adták nekik. A leendő mozdonyvezetőket egy angol oktató, Thomas Young tanította be, az első magyar mozdonyvezetőt Pesti Ferencnek hívták.

Nagyobb gyorsasággal Pestre

A vasútnak köszönhetően Pest jelentős épülettel is gazdagodott: a mai Nyugati pályaudvar helyén épült, klasszicista stílusú indóház évtizedekig az egyik legimpozánsabb városi középületnek számított, bár az ünnepi eseményre még nem készült el. Az első vonat indulásáról legrészletesebben a Budapesti Híradó írt: „1846. évi Julius 15-én délutáni 3 órakor rendkívüli mozgás támadt Pest városában. A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a sorkatonaság és a polgári őrsereg díszes egyenruhában tisztelgett; a főnemesség és királyi hivatalnokok

fényes hintóikban, az uracsok sebes tillburykban vágatva érkeztek; mert négy órára ki volt tűzve az első magyar gőzmozdonyos vasút ünnepélyes átadója.” A cikkben részletesen beszámolnak a Vácig tartó utazásról, melynek diszvendége s főszereplője József főherceg volt. Ám Vác szó szerint katasztrófával fogadta a jeles vendégeket, a városban ugyanis tűzvész tombolt. „A városban félrevertik a harangot, és az épen nádor ő fensége elibe készült káptalan, előljárárság és lakosság visszatekintvén házaikra, azokból rémülve egy komor füstből álló nagy oszlopot lát a felhőkbe nyúlni, mire nádor ő fensége csakhamar a vészhelyre irányozó lépteit, honnan már a siránkozó hordozóskodók megmentendő holmijukkal mindenfelé futkostak. Természetes, hogy az elrémült városban, hol a házfedeleket leöntötték vagy lebontották, a pesti vendégek hamar elszéledtek, egyenként visszatérvén a pályaudvarhoz, honnan a szerencsétlen történet által lehangoltatott kedélylyel visszamentünk nagyobb gyorsasággal Pestre.”

Elakadva

Alig egy év múlva, 1847. szeptember 1-jén adták át a Szolnokig tartó első szakaszt, amely éppen háromszor olyan hosszú volt, mint a váci, és a nagyságrendnek megfelelően a megnyitójára már 16 kocsiból álló vonatot indítottak, tiszteletére a ceglédi állomáson még diadalkaput is állítottak. A mintegy 700 fős vendégereget az alig háromórás út után Szolnokon nem a vácihoz hasonló kellemetlen meglepetés fogadta, hanem pazar villásreggeli. Ekkor még kevesen gondolták, hogy ezt követően a magyar vasút története több évtizedre megakad, és a következő húsz év vasúti fejlesztése az osztrákok műve lesz. Az igazi aranykor pedig csak jókora késéssel 1880 után vette kezdetét – elősorban a helyi érdekű vasutak elterjedésének, illetve a megerősödött állami vasút határozott elképzeléseinek köszönhetően.

Legát Tibor

Magyar középponti vasút.
Endemépi menetrend 1846-ik évi Julius 15-től Augustus 15-ig.
Vastag betűkkel jelölt vonatok egyedül ünnep- és vasárnapokon érvényesek.
Fuvarok, Equipagek és lovak szállítása további hirdetésig elmaradt.
 Kiosztók két éves kornakig ellen tartva bérmentesek. Gyermkek két év-
 től tíz éves korukig minden osztály kocsikban az árjegyzék szerinti
 mértékben felül fizetnek.
 Minden utasnak 25 fontnyi poggyászt bérmentesen vihet magával, hogya
 en állhelye alatt elfér.
 A' t. ca. utasok minden vonat indulás előtt legalább egy negyedórával
 megjelenni, valamint a' kőben eső állomásokon a' vonat érkezését
 megvárni kérelem.
 A' postások 3 perccsel, a' poggyás-szállítási hivatalok fél órával az in-
 dalás előtt beérkeznek.

52.21.1

A vonatok naponként indulnak:

	Pestől	Dunakeszi	Vádra
Régeli 8 órak.	Pestől	Dunakeszi	Vádra
Délut. 4 órak.	Dunakeszi	Pestől	Vádra
Este 7 órak.	Pestől	Dunakeszi	Vádra
Régeli 8 órak.	Pestől	Dunakeszi	Vádra
Délut. 4 órak.	Dunakeszi	Pestől	Vádra
Este 7 órak.	Pestől	Dunakeszi	Vádra

Árjegyzék egy személyért pengő pénzben:

	Pestől	Dunakeszi	Vádra
1. osztályú kocsik	10	15	20
2. osztályú kocsik	5	7	10
3. osztályú kocsik	3	4	6
4. osztályú kocsik	2	3	4
5. osztályú kocsik	1	2	3
6. osztályú kocsik	0	1	2
7. osztályú kocsik	0	0	1
8. osztályú kocsik	0	0	0
9. osztályú kocsik	0	0	0
10. osztályú kocsik	0	0	0
11. osztályú kocsik	0	0	0
12. osztályú kocsik	0	0	0
13. osztályú kocsik	0	0	0
14. osztályú kocsik	0	0	0
15. osztályú kocsik	0	0	0
16. osztályú kocsik	0	0	0
17. osztályú kocsik	0	0	0
18. osztályú kocsik	0	0	0
19. osztályú kocsik	0	0	0
20. osztályú kocsik	0	0	0
21. osztályú kocsik	0	0	0
22. osztályú kocsik	0	0	0
23. osztályú kocsik	0	0	0
24. osztályú kocsik	0	0	0
25. osztályú kocsik	0	0	0
26. osztályú kocsik	0	0	0
27. osztályú kocsik	0	0	0
28. osztályú kocsik	0	0	0
29. osztályú kocsik	0	0	0
30. osztályú kocsik	0	0	0
31. osztályú kocsik	0	0	0
32. osztályú kocsik	0	0	0
33. osztályú kocsik	0	0	0
34. osztályú kocsik	0	0	0
35. osztályú kocsik	0	0	0
36. osztályú kocsik	0	0	0
37. osztályú kocsik	0	0	0
38. osztályú kocsik	0	0	0
39. osztályú kocsik	0	0	0
40. osztályú kocsik	0	0	0
41. osztályú kocsik	0	0	0
42. osztályú kocsik	0	0	0
43. osztályú kocsik	0	0	0
44. osztályú kocsik	0	0	0
45. osztályú kocsik	0	0	0
46. osztályú kocsik	0	0	0
47. osztályú kocsik	0	0	0
48. osztályú kocsik	0	0	0
49. osztályú kocsik	0	0	0
50. osztályú kocsik	0	0	0
51. osztályú kocsik	0	0	0
52. osztályú kocsik	0	0	0
53. osztályú kocsik	0	0	0
54. osztályú kocsik	0	0	0
55. osztályú kocsik	0	0	0
56. osztályú kocsik	0	0	0
57. osztályú kocsik	0	0	0
58. osztályú kocsik	0	0	0
59. osztályú kocsik	0	0	0
60. osztályú kocsik	0	0	0
61. osztályú kocsik	0	0	0
62. osztályú kocsik	0	0	0
63. osztályú kocsik	0	0	0
64. osztályú kocsik	0	0	0
65. osztályú kocsik	0	0	0
66. osztályú kocsik	0	0	0
67. osztályú kocsik	0	0	0
68. osztályú kocsik	0	0	0
69. osztályú kocsik	0	0	0
70. osztályú kocsik	0	0	0
71. osztályú kocsik	0	0	0
72. osztályú kocsik	0	0	0
73. osztályú kocsik	0	0	0
74. osztályú kocsik	0	0	0
75. osztályú kocsik	0	0	0
76. osztályú kocsik	0	0	0
77. osztályú kocsik	0	0	0
78. osztályú kocsik	0	0	0
79. osztályú kocsik	0	0	0
80. osztályú kocsik	0	0	0
81. osztályú kocsik	0	0	0
82. osztályú kocsik	0	0	0
83. osztályú kocsik	0	0	0
84. osztályú kocsik	0	0	0
85. osztályú kocsik	0	0	0
86. osztályú kocsik	0	0	0
87. osztályú kocsik	0	0	0
88. osztályú kocsik	0	0	0
89. osztályú kocsik	0	0	0
90. osztályú kocsik	0	0	0
91. osztályú kocsik	0	0	0
92. osztályú kocsik	0	0	0
93. osztályú kocsik	0	0	0
94. osztályú kocsik	0	0	0
95. osztályú kocsik	0	0	0
96. osztályú kocsik	0	0	0
97. osztályú kocsik	0	0	0
98. osztályú kocsik	0	0	0
99. osztályú kocsik	0	0	0
100. osztályú kocsik	0	0	0



Jeges nyári csodák

Napfény, tengerpart és egy színes *koktél* vagy gyümölcsökkel teli limonádé a kezünkben... Ma már a nyaralás elmaradhatatlan kellékei a ránézésre is ellenállhatatlan jeges italcsodák, de nem is kell olyan messzire mennünk, a hazai éttermek, bisztrók, kávézók teraszain is bőséges a kínálat. A népszerű hűsítőket azonban otthon is elkészíthetjük, ráadásul jóval olcsóbban. Dobd fel a nyarat vagy a kerti partit egy laza koktéllal vagy egy jéghideg fissítővel!

A nélkülözhetetlen víz

A nyári hidratálás szükségességéről rengeteget hallani, mégsem lehet elégszer ismételni. Mivel testünk kétharmadát víz alkotja, szervezetünk megfelelő működése érdekében elengedhetetlen a megfelelő folyadékbevitel biztosítása. Már az enyhe vízhiány is fáradtságot, fejfájást, rossz közérzetet, lassabb reakciókat, alacsonyabb koncentrációs képességet, továbbá gyengébb fizikai és szellemi teljesítményt okozhat, a kiszáradás pedig súlyos szervi következményekkel is járhat – különösen gyerekek és idősek esetében. Rendkívüli kánikula esetén ezért is osztunk utasainknak palackos vizet, ilyenkor egyszerűen muszáj inni, akár napi 3-4 litert is.

A legideálisabb a natúr víz fogyasztása, emellett hasznosak a különféle cukormentes gyümölcs- és gyógynövényteák, a citrusfélékkel ízesített ásványvizek, valamint a hígított gyümölcs- és zöldséglevelek. Mindenképpen kerüljük a mesterséges adalékanyagokban gazdag, cukrozott italokat, az édesített szénsavas üdítőket és gyümölcsleveket, illetve a többnyire magas cukortartalommal bíró ivójoghurtokat!

Hibiszkuszos jegestea

Friss, üde és egészséges – nem véletlen, hogy a sivatagban élők is ezt isszák. Élénkvrös színe lenyűgöző, azonnali fogyasztásra készet. Önmagában, bármiféle ízesítő és kiegészítő nélkül is tökéletes, de adhatunk hozzá néhány extrát is.

Hozzávalók: 2 l víz, 30 g hibiszkuszvirág, 2 db citrom, 2 db lime, 200 g ribizli (vagy más piros bogyós gyümölcs), 0,5 csokor menta, 1 kg jég

Elkészítés: Egy éjszakára hideg vízbe beáztatjuk a hibiszkuszvirágot és állni hagyjuk. Reggel leszűrjük, és belefacsarjuk fél citrom levét. Poharakba halmozzuk a jeget, a felszeletelt lime-ot és a maradék citromot karikákra vágva beletesszük, majd ribizlit és mentát is dobunk bele. Rátöltjük a teát, és már ihatjuk is.

Ellenállhatatlan hűsítők

Valljuk be őszintén, csupán csapvizet inni unalmas lenne, és a folyadékpótlás is jelenthet ugyanolyan kulináris élvezetet, mint egy izlésesen tálalt étel, ahol az ízek mellett fontos szerepet kap a látvány, a tálalás és a csábító illatok is.

A nyaralás emlékét megidézve vagy egy kerti partin a családot, barátokat megvendégelve a mesteri fogások mellett az italokkal is elismerést vívhatunk ki magunknak. Elkészítésük egyszerűbb, mint gondolnánk, az eredmény pedig magáért beszél! És ha már ráérettünk az izére, lepjünk meg magunkat is egy laza nyárestén vagy egy ráérős hétfégi reggelen egy jeges csodával!



Uborkás-mentás limonádé

A tökéletes folyadékpótló. A tikkasztó hőségben már a zöld színével is felfrissít, hát még ha megkóstoljuk!

Hozzávalók: 3 l víz, 2 db kígyóuborka, 2 db citrom, 2 db lime, 3 ág menta

Elkészítés: Vékony szeletekre vágjuk a kígyóuborkát, majd egy nagy kancsóba tesszük, és felöntjük a vízzel. Hozzáadunk 1-1 citromot és lime-ot felszeletelve, a maradék citrusokat pedig kifacsarjuk, és a kancsóba öntjük a levét. Teszünk még bele 3 ág mentalevelet összetépkedve, és az egészet betesszük a hűtőbe néhány órára. Jéggel teli poharakba öntve tálaljuk.



Jegeskávé

Amikor kora reggel 30 fokra ébredsz, ez az egyetlen dolog, ami felpörgeti a napodat. Nem is gondolnád, mennyire egyszerű otthon is elkészíteni!

Hozzávalók: 4 db jégkocka, 150 ml tej, 1 gombóc vaníliafagyalt, 30 ml presszókávé

Elkészítés: Fogj egy hosszú poharat, dobáld bele a jégkockákat, öntsd fel tejjel, kanalazz rá egy gombóc vaníliafagyit, és lassan csorgass rá egy adag presszókávét! Fogyasztás előtt keverd össze alaposan, hogy az ízek jól összeérjenek! A tetejét ízlés szerint megszórhatod fahéjjal, kakaóporral, esetleg reszelt csokival is.

És egy ráadás: MÁV-koktél

Az igazán elkötelezetteknek. Egy kék-sárga remekmű, az idei kerti partik sztárja, amivel minden kollégádat leveheted a lábáról!

Hozzávalók: 50 ml vodka, 20 ml Blue Curaçao likőr, 150 ml narancslé, jégkocka

Elkészítés: Egy hosszú poharat tölts meg jéggel, majd öntsd rá a vodkát és a narancslevet! Egy másik pohárban rázd össze alaposan a kék likőrt jéggel, majd lassan, óvatosan öntsd rá a narancsos vodkára! A rétegek nem fognak összekeveredni.

Csahány Domitilla



TÖBB MINT SPORTKLUB MEGÚJULT AZ MVSC ELNÖKSÉGE

Mozgás, egészség, közösség – ez a három a hívószava a MÁV Vasutas Sport Club (MÁV VSC) frissen megválasztott elnökének. Buzás Bálint fiatalos lendülettel és nagyszabású tervekkel vette át májusban az évtizedes hagyományokkal bíró klub elnöki tisztségét. Programjában nemcsak a taglétszám megduplázását és új anyagi források felkutatását ígérte, hanem komplett szemlélet- és életmódváltást is: a mozgás – legyen az egy hétvégi kirándulás vagy versenysport – az alapja mindennek, közösségformáló erejéből a munkavállaló és a munkaadó is csak profitál.

Felsorolni is nehéz, mi mindent csinálsz: Hegyeshalomban vagy nemzetközi jegypénztáros, Sopronban terapeutaként dolgozol, most szerezted meg a diplomádat Pécsen, minden hétvégédet Heves megyében töltöd a családdal, és most Budapesten megválasztottak a MÁV VSC elnökének. Valamit kifejeztetek esetleg?

Valóban soknak és szerteágazónak tűnhet így felsorolva, hogy mi mindent csinállok, de csak első hallásra. Ezek mind összefüggenek egymással, én mindenre egészként, 360 fokos nézőponttal tekintek. Imádok utazni és emberekkel foglalkozni. Hat éve helyezkedtem el a MÁV-nál a frontvonalban nemzetközi jegypénztárasként. Korábban a vendéglátásban dolgoztam, de a Covid alatt pályát kellett módosítanom, és egy nyugdíjas mozdonyvezető rokonom javaslatára jelentkeztem a vasúthoz. Nem sokat haboztam, az emberek mellett a vonatokat is kedvelem. Azóta itt vagyok, és nagyon szeretem a

munkám. Jelenleg Sopronban élek, mert másodállásban itt dolgozom masszázsterapeutaként, mivel reflexológus és természetgyógyász is vagyok. Nagyon fontosnak tartom az egészségmegőrzést, ezért is végeztem el a Pécsi Tudományegyetemen a rekreációképzést, ami most kifejezetten jól jön a Vasutas Sport Club vezetéséhez.

Mert rendszeresen sportolsz is...

Kedvenc sportjaim a túrázás, az úszás és a futás. Régóta kacérkodtam azzal, hogy belépjek a MÁV VSC-be, még Honvári Teréziával, a Természetjáró-szakosztály egykori vezetőjével is sokat egyeztettem erről, csak az egyéb elfoglaltságaim miatt nehéz volt rá időt szakítanom. Végül egy évvel ezelőtt csatlakoztam a természetjárókhoz, most pedig megpályáztam az elnöki tisztséget, és végül én kaptam bizalmat.

Mi motivált az újabb feladatra?

Azért pályáztam meg az elnöki pozíciót, mert nagyon szeretném a vasútnál is megmozgatni az embereket. Ez az új végzettségemből is adódik, a mozgás és a szabadidő hasznos eltöltése szerintem mindeki – az egyén és a munkaadó – számára fontos kell, hogy legyen. Ha ugyanis az emberek vitálisak lesznek vagy lennének, és jobb a közérzetük, akkor az a cég hatékonyságát nagymértékben tudja növelni. És mi lehet jobb, mint egy hatékony munkavállaló? Emellett az egészséges munkavállalók kevesebbet mennek táppénzre, ami mind

„Rengeteg tervem van a MÁV VSC népszerűsítése kapcsán, már mindegyik szakosztályvezetővel fel is vettem a kapcsolatot. Szeretnénk csatlakozni mind a MÁV meglévő sportrendezvényeihez, mind a MÁV-on kívüli, de adott sporthoz kapcsolódó eseményekhez. Szeretnénk a régi együttműködéseket erősíteni és azokat újakkal kiegészíteni.”

a munkáltatónak, mind a munkavállalónak, de még az államnak is egyaránt jó. Bízom benne, hogy a vezetés is belátja, hogy ebbe érdemes befektetni. Nem milliókra gondolok, nekünk az is nagy segítség, ha a tárgyi feltételeket biztosítják, pl. egy termet vagy eszközöket a Tornaszakosztálynak. Ha ezt a kohéziót erősítjük, ha ezen az úton el tudunk indulni, egyszer csak azon vesszük észre magunkat, hogy egy nagy csapat, egy nagy közösség alakult. Azt gondolom, a MÁV már elindult ezen az úton, hiszen a HR egészségprogramja is ezt szorgalmazza, így jól kiegészíthetjük egymást. Én ezt szeretném erősíteni, ezen fogok dolgozni. Sőt ennek érdekében munkáim és a MÁV VSC vezetése mellett akár további önkéntes munkákat is szívesen vállalom, hogy ezt az egészségvonalat tovább népszerűsítsük.

Milyen újításokat tervezel még a klub életében?

Rengeteg tervem van a MÁV VSC népszerűsítése kapcsán, már mindegyik szakosztályvezetővel fel is vettem a kapcsolatot. Szeretnénk csatlakozni mind a MÁV meglévő sportrendezvényeihez, mind a MÁV-on kívüli, de adott sporthoz kapcsolódó eseményekhez. Szeretnénk a régi együttműködéseket erősíteni és azokat újakkal kiegészíteni.

Céлом továbbá a taglétszám növelése. Most kb. 500 fős a taglétszámunk, amiből kb. 300 fő a ténylegesen aktív tag. Ezt a létszámot az 5 éves mandátumom alatt szeretném megduplázni, tehát 1000 főre növelni a tagjaink számát. Szeretném, hogy a hírünk az egész MÁV-csoportban elterjedjen, és meghatározó szereplővé váljunk. Az a célom, hogy hidat képezzünk a közösségen belül a volánosok, szesások, SZK-sok között, hogy jobban megismerjék egymást a különböző területeken dolgozók. Ez már el is kezdődött, a szakosztályokban a vasutasok mellett kezdenek megjelenni a volánosok is. Nemrég például többen nagyon komoly tudással és felkészültséggel most csatlakoztak a Kerékpáros-szakosztályhoz, és máris bemutatkozhattak egy neves eseményen, a Tour de Zalakaros versenyen.

A közösségépítést külön rendezvényekkel is igyekszünk majd elérni, például úgy, hogy a Túra- és Futószakosztály egy-egy eseménye után közös bográcsozást tartunk. Így talán azokat is meg tudjuk szólítani, akik jelenleg még nem tagok. A mozgósításba a szakszervezeteket is megpróbálom majd bevonni.

Természetesen nemcsak az itt dolgozókat várjuk, hanem a családtagjaikat is, hozzánk lehet csatlakozni kívülről is. Ez mindenkinek

jó lehet, hiszen a mozgáson túl soha nem lehet tudni, ki mikor keres éppen új állást, és lehet, hogy később valaki amiatt fog a vasúthoz jelentkezni, mert már vannak itt ismerősei. Én mindig teljeskörűen gondolkodom, a vasútnak is jó, ha a hiányszakmákat akár így, a kapcsolatokon keresztül fel tudjuk tölteni.

Új szakosztályok indítása is szerepel a tervek között?

Jelenleg kilenc szakosztályunk működik, és az elsődleges cél, hogy ezeket erősítsük. Természetesen felmerült további sportok bevonása is.

Az új pénzügyi vezetőnk például szorgalmazná egy kosárlabda-szakosztály alapítását, én magam pedig egy úszószakosztály gondolatával kacérkodom, de az elsődleges mindenképpen a már működő szakosztályok erősítése.

Emellett mind szponzori, mind pályázati szempontból szeretnénk kiaknázni a lehetőségeket. A bevételeinket elsősorban a nevezési díjak térítésére fordítanánk, de az összetartozás erősítése és az egységes megjelenés szempontjából fontos lenne az egyenpólók és jelvények beszerzése is. Több szakosztállynál – például futball, tollaslabda – a terembérlési díjak is jelentősek, ehhez is szeretnénk támogatást biztosítani.

Helyileg hol működnek a szakosztályok, ez egy fővárosi vagy országos szervezet?

A tagok többsége budapesti vagy környékbeli, de pl. a Futószakosztálynak vannak tagjai mindenhol, Péctől Debrecen át a nyugati országrészig. Tehát bárki csatlakozhat az egész országból.

Az új tagok mekkora költségre számíthatnak?

A tagdíjunk jelképes, 4000 Ft egy évre. Szerintem ez bárki számára vállalható költség, és ezért a szakosztályában – vagy akár többen is – bármennyi eseményen részt vehet.

A közeli vagy távolabbi jövőben milyen nagyobb események várhatók?

A nyár végére szeretnénk egy saját rendezvényt, ahol mindenki bemutatkozhat, megismerkedhetünk egymással, akár játékos feladatokon keresztül is. Ősszel szeretnénk csatlakozni a MÁV-csoport egészség- és sportnapjához. Azt gondolom, minden irányba érdemes nyitnunk, nemcsak a cégcsoporton belül, hanem például az ágazaton belül a külföldi vállalatok sportegyesületei felé is. Tehát ez az időszak a nyitás időszaka lehet, és úgy érzem, hogy ebben számíthatok támogatókra.

Távlati terveim között szerepel egy nagy jubileumi esemény is. Az MVSC 1948 óta működik, így 2 év múlva 80 évesek leszünk, ezt méltóképpen szeretném megünnepelni, hiszen ez a nagy múltú klub megérdemli a figyelmet.

Csohány Domitilla

Őszi élménykörutak:

fedezzük fel Európa kincseit a Volántouristtal!

Szeptemberi és októberi tematikus utazásaival Európa legszebb tájaira kalauzolja az utazni vágyókat a Volántourist. Legyen szó Csehország történelmi városairól, Olaszország reneszánsz pompájáról és ingyenc gasztrokalandjairól vagy a horvát Krk szigetének mediterrán nyugalmáról, az ajánlatok a tartalmas programok, a kulturális kincsek és a felejthetetlen élmények tökéletes ötvözetét kínálják.

Cseh csodák

Szeptember 23–27. között egy tartalmas csehországi körutazásra hívunk, ahol festői városok, világhírű látnivalók és különleges élmények várnak rád. Telc főteréről indulunk, majd Kutna Hora történelmi belvárosát fedezzük fel a Szent Borbála-templommal és az egyedülálló Csontkápolnával. Ezután Prágába érkezünk, ahol az „Arany Prága” legszebb helyszíneit járjuk be: Hradcsin, Szent Vitus-székesegyház, Károly híd, Óváros tér és Vencel tér, a napot pedig egy kellemes esti hajózás zárja a Moldván. Másnap a Skoda Múzeumban betekintést nyerünk az autógyártás történetébe, majd a „Cseh Paradicsom” látványos sziklaformációi között túrázunk Rumcájsz mesés világában, végül Jicin barokk hangulatú belvárosát fedezzük fel. Karlovy Vary elegáns fürdővárosa és gyógyforrásai után Chodová Planában sörfőzde-látogatás és kóstoló színesíti a programot. Végül Český Krumlov romantikus óvárosa ad méltó lezárást az utazásnak, mielőtt hazatérünk.

Az északolasz tóvidék varázsa

Oktober 8–11. között éld át velünk az Észak-Olaszország legszebb tavai és történelmi városai által kínált különleges élményeket! Utazásunk során ellátogatunk a római alapítású Vicenzába, ahol Andrea Palladio világhírű épületei és a hangulatos belváros vár bennünket. A program egyik fénypontja a festői Comói-tó, ahol Como történelmi városának megismerése után hajóval jutunk el Bellagióba, majd Menaggióba. A tóparti települések elegáns villái, virágos sétányai és alpesi panorámája felejthetetlen látványt nyújtanak. Kirándulást teszünk

a Lago Maggiore partján is, ahol hajóval fedezzük fel a híres Borromeói-szigeteket, kastélyaikkal és csodálatos botanikus kertjeikkel. Hazafelé pedig a Garda-tó gyöngyszemét, Sirmionét keressük fel, ahol a középkori óváros, a Scaligeri-vár és a tópart varázslatos hangulata teszi teljessé az utazást.

Bella, bella Itália: olasz nagykörút

A szeptember 25. és október 2. közötti, közkedvelt olaszországi körutazásunk során Itália legszebb kulturális és természeti kincseit fedezzük fel. Lenyűgöző városok és mediterrán csodák várnak ránk! Firenzében barangolunk, a reneszánsz bölcsőjében, ahol Michelangelo és Leonardo nyomában járva megcsodáljuk a híres dómot, a Ponte Vecchiót és a Santa Croce-templomot. Rómában helyi idegenvezetővel látogatjuk meg a Colosseumot, a Vatikánt, a Trevi-kutat és Róma egyéb történelmi emlékeit, többek között a Palatinus-dombot, a Forum Romanumot, a San Pietro in Vincoli templomot, a Spanyol lépcsőt, a Pantheon, majd továbbindulunk a festői Sorrentói-félszigetre. Egész napos hajókirándulás vár Capri szigetén az öblök, barlangok és a Faraglioni-sziklák között hajózva. Anacapriban pazar kilátásban gyönyörködhetünk, majd limoncellót kóstolhatunk. Pompejiben időutazásra indulunk a Vezúv eltemette ókori város romjai közt, végül az Amalfi-part lélegzetelállító szépsége varázsol el minket. A Nápoly történelmi belvárosában tett látogatás után hazafelé Bolognában zárjuk utunkat egy kellemes sétával. Történelem, kultúra, tengerpart és mesés ízek – mindez egy élményekben gazdag olasz körúton.

Gasztroélmények a Garda-tónál – Ízek és tájak Olaszországban

Az október 10–12-ig tartó háromnapos programunkon gasztrotúrára hívjuk az ingyencet és az utazás szerelmeseit a Garda-tó varázslatos vidékére. Az utazás első állomása Verona, a szerelem és romantika városa, ahol a főbb nevezetességek megtekintése után szabadprogram keretében élvezhetjük a középkori város hangulatát. A második napon egész napos gasztrotúra vár ránk helyi idegenvezető kíséretében. Garda városában hajóra szállunk, majd Gargnanóban meglátogatjuk a híres ferences kolostort és templomot, ahol régen a szerzetesek citrusféléket termesztettek. Egy családi citromültetvényen betekintést nyerhetünk a citrusfélék termesztésébe, és megkóstolhatjuk a helyben készített citromlikőrt. Ezt követően egy autentikus olajpréselő gazdaságban ismerkedünk az olívaolaj készítésével, ahol kóstoló és vásárlási lehetőség is vár ránk. A nap zárásaként Saló bájos kisvárosában sétálhatunk, és élvezhetjük a tópart nyugalmát. Útban hazafelé két hangulatos hegyi városkát keresünk fel: Marosticát, ahol az élő sakkhagyományok elevenednek meg, majd Bassano del Grappát, a grappa hazáját, ahol kóstolóval egybekötött látogatáson veszünk részt a Grappa Múzeumban. A program gazdag kulturális és gasztronómiai élményeket kínál, egyesítve a természet szépségét az olasz ízek világával.

Olívaszüret Krk szigetén

Kétnapos kirándulásra hívjuk utasainkat október 10–11-ig Horvátország legnagyobb és egyik legváltozatosabb szigetére, Krk szigetére. Programunk a festői Punat-öbölben kezdődik, ahonnan hajóval látogatunk el a nyugodt hangulatú Kosljun-szigetre. Az apró szigetet sűrű növényzet és egy történelmi ferences kolostor teszi különlegessé. Ezt követően Vrbnik városát keressük fel, amely meredek sziklákra épült, hangulatos utcáival és híres boraival a sziget egyik legszebb települése. A nap során lehetőség nyílik a helyi borok megkóstolására is. Másnap betekintést nyerünk a sziget évszázados olívaültetvényi hagyományaiba egy helyi ültetvényen, ahol az olívaolaj-készítés folyamatával is megismerkedünk. A programot egy tradicionális falusi ebéd színesíti, majd Krk városában teszünk kellemes sétát, miközben felfedezzük a település történelmi emlékeit és mediterrán hangulatát. Utazásunk zárásaként a térség egyik legismertebb gasztronómiai különlegességét, a krki sonkát és más helyi finomságokat is megkóstolunk. A két nap során a sziget természeti szépségei, kulturális öröksége és helyi ízei egyaránt felejthetetlen élményeket kínálnak.

A csodás Cinque Terre és Elba szigete

Az október 14–18-ig tartó utunkon varázslatos olasz kalandra hívjuk utasainkat. A toszkán vidék legszebb tájaiban gyönyörködhetünk e tartalmas és élményekben gazdag utazás során. Szállásunk a bájos Montecatini Termében lesz, ahol termálfürdők, hangulatos utcák és akár egy esti kirándulás is vár ránk Montecatini Alto középkori városrészébe – siklóval a hegytetőre. Másnap pihenés vagy fakultatív kirándulás Elba szigetére, Napóleon száműzetésének helyszínére. Megnézzük a villáját Portoferraióban, majd sétálunk a festői Porto Azzurroban. A harmadik napon a mesés Cinque Terre településeit járjuk be: Riomaggiore, Vernazza és Monterosso varázslatos látványt, ízeket és hangulatot kínálnak. A nap végén hajóval csodáljuk meg a partvidéket. Ezután a reneszánsz Medici-villát látogatjuk meg Poggio a Caianóban, majd megnézzük Pisa híres ferde tornyát, végül Lucca hangulatos óvárosát, ahol fák nőnek a tornyok tetején. A hazautazás előtt rövid sétát teszünk Pistoia gyönyörű főterén, a dóm, a harangtorony és a városháza árnyékában. Toszkána Olaszország igazi gyöngyszeme, ezt az utazást kár lenne kihagyni!

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



Különleges hobbik, érdekes emberek

Megjelent a GÉPTÉR legújabb adása

A szerkesztőség ezúttal egy különleges esküvőről is beszámol, amely a vasút kulisszái között zajlott le. A történet főszereplői természetesen a kollégáink: egyikük szabadidejében színjátszással foglalkozik, mozdonyvezető párja pedig utasításokat és szabadjegyeket gyűjt. Egy harmadik munkatársunk is csatlakozott a beszélgetéshez, ő nemcsak gyűjti a gitárokat, hanem meg is szólaltatja azokat. A Géptér vendégei Kókai-Tóth Edit üzleti adminisztráció szakelőadó; Kókai Károly oktató mozdonyvezető és Szűcs András gépjármű-szakoktató voltak. A műsor egy korábbi sorozatához tért vissza a nyári szünet előtti utolsó adásában, amelyben kollégáink érdekes hobbijai kapják a főszerepet. Az adás már meghallgatható a megallo.mavcsoport.hu oldalon, vagy a MÁV-csoport YouTube csatornáján.



A sárga vízimentő



Egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy hatalmas erdő. A hatalmas erdőben béke honolt, a madarak csicseregtek, a mókusok ágról ágra ugráltak, a sünik a levelek között kutattak. Az állatok itt sosem bántották egymást, és jól megfértek egymás mellett a szelíd óriások, a tündérek és a koboldok is. Az óriásgyerekek óriás homokvárakat építettek, és óriás sziklákkal gurigáztak. A tündérek szívárványt rajzoltak az égre, és álomszép hangjukon folyton dúdoltak valamit. A koboldok pedig – hát, ők csak úgy tengették a napjaikat, és ez volt a jobbik eset, mert ha kitaláltak valami tréfát, abban nem sok köszönet volt! Talán még ma is megleshetnének őket az erdő mélyén, ha egy dühös tűzokádó sárkány rájuk nem támadt volna. A tündérek azonnal tova-röppentek, a koboldok futottak, amerre láttak, csak az óriások szálltak szembe a fenevaddal. A sárkány azonban mindegyikük-nél erősebbnek bizonyult. Esztelen tombolásában az erdőt is fel-égette, s amikor az utolsó óriásnak végül sikerült a szörny életét kioltania, a küzdelemben ő maga is halálos sebet kapott. Csak a lánya, egy kedves óriáslány menekült meg, de látva a szörnyű pusztítást és apja halálát, végeláthatatlan sírásba kezdett. Sírt és sírt megállás nélkül, míg a völgy meg nem telt vízzel. Történe-tükre ma már csak kevesek emlékeznek, de a víz, ami a völgyben megmaradt, ma is ott ragyog sokak örömére. Balaton a neve, és a türkizszínű tónak rengeteg rajongója van, közülük is Cirkáló az egyik legnagyobb.

Imádja a Balatont, ha csak teheti, folyton a tavat bámulja. Nézi télen, hóban-fagyban, nézi tavasszal, amikor kiszínesedik a táj, nézi az aranyló őszben is, és természetesen nézi nyáron, amikor a tó környéke megtelik. Ilyenkor tele vannak az utak. Tele vannak a buszok. Tele vannak a vonatok. És tele vannak a hajók, kompok, katamaránok, sőt maga a tó is tele van. Hogy kivel? Hát nyaralókkal. Ilyenkor bizony telt házask a Balaton, és a part egy folyton nyüzsgő, folyton mozgó színes forgatagává válik. Cirkáló egyetlenegy dolgot sajnál csupán, hogy soha nem für-dött még a hatalmas tóban. És nem azért, mert nem tud úszni, itt ugyanis még az úszni nem tudók is bátran lubickolhatnak, olyan alacsony a vízszint. Cirkáló azért nem mártózhat meg a legnagyobb kánikulában sem, mert ő egy Volánbusz. Így legfel-jebb csak ábrándozni szokott arról, hogy egyszer ő is belehajt, és úszik, siklik a nagy tavon, mint egy hajó.

Egy forró júliusi napon Cirkáló éppen szabadnapos volt, így mi sem volt természetesebb számára, mint hogy leguruljon a partra, és onnan figyelje a tavat. A hattyúkat, sirályokat névről ismerte, a békákat a kuruttyolásukról beazonosította, a hajó-kat dudálva köszöntötte, és fél szemmel néha a fürdőzőkre is rá-rápillantott. Messziről felismerte a focis fiúkat, azt a családot, ahol a kisgyerek mindennap egy hatalmas lángost kért ebédre, a másik családot, amely nemcsak várat, de egy egész várost épített homokból.

Egy nap Cirkáló különös dologra lett figyelmes. Egy copfos kislány játszott egyedül a sekély vízben. Először labdázott, majd egy lapáttal a finom homokos iszapot kezdte felpakolni

a gumimatracára. Amikor már elég sok „építőanyagot” pakolt ki, felmászott a gumimatracra, és ott folytatta a várépítést. A kislány azonban úgy belefeledkezett a játékba, hogy észre sem vette, hogy a hullámok egyre beljebb és beljebb sodorták a mat-raccal. Végül már olyan messze járt, hogy a tó hirtelen mély lett, és onnan se gyalog, se a matracal nem tudott kijönni. Hiába kiabált szegény kislány kétségbeesetten, az anyukája elaludt a parton, így nem hallotta meg a segélykiáltását, ahogy senki más sem. Mindenki csak saját magával volt elfoglalva, a hatalmas hangzavarban vékony hangja teljesen elveszett... Egyedül a sárga Volánbusz látott és hallott mindent.

– Mit tegyek? Mit tegyek? Mitévő legyenek? – mondogatta egyre hangosabban és egyre izgatottabban, de hamar rájött, hogy a jajveszékeléssel most nem sokra megy, minden perc számít. A Volánbusz először megpróbált segítséget hívni, de se a vízimen-tőket, se a rendőröket nem találta a közelben. Nem várhatott tovább, érezte, hogy azonnal cselekednie kell, különben nagy baj lehet. Addig-addig jött-ment a parton, míg a strandtól távolabb, a nádas között észrevett egy régi, kiszuperált vízbiciklit, ponto-sabban annak csak az alját.

– Ez olyan, mint egy katamarán – gondolta. Már csak az volt a kérdés, hogy őt vajon elbírnja-e. De ezen már nem gondolkodott sokáig.

– Most vagy soha! – azzal Cirkáló ráugrott a talpakra, a kerekeit odakötözte, a szemét becsukta, és úgy várta, hogy vajon elsülly-lyed-e. Szerencsére a terv bevált, így a busz, vagyis a mentőhajó elindult. Hamar utolérte a kislányt, és gyorsan visszahozta őt a partra.

Az anyuka mindeközben semmit sem vett észre a nagy kaland-ból. Amikor felébredt, a kislánya éppen ugyanott és ugyanolyan boldogan játszott a part közelében, mint mielőtt elbőbiskolt volna. Később már csak azt nem értette, hogy a kislány miért kezdett el rajongani a buszokért, különösen egy sárga Volán-buszért, akinek mindig messziről integetett és köszönt, akár-hányszor csak meglátta...

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

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

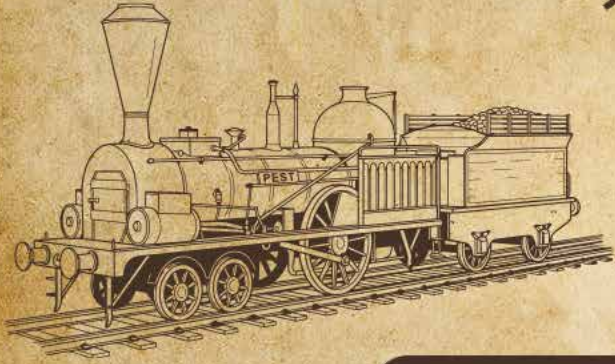
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujsag@mavcsoport.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Minden nap közlekedik a retró istria expressz éjszakai vonatunk.**”

A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Surányi Zsolt** olvasónak!

	INKÁBB A HAR- MADIK HELYRE	KINTRŐL CSÜSZIK	AZ EZÜST VEGY- JELE	SVÁJCI VÁROS	ALBÁN HIRÜGY- NÖKSÉG	KÖRNYÉK	OLDANI KEZD!	NEWTON, RÖVIDEN	KÖR- MÉVEL KAPAR	ÁLLAM- POLGÁR, RÖVIDEN	BIBLIAI SZEMÉLY	TISZTELT, RÖVIDEN	ÖSSZE- ROGY	ÖLTÖNY- KABÁT	ANTONOV REPÜLŐI- NEK BE- TÜJELE	GYORS- POSTA- CÉG	
1																	L
GYÜLÖLNI KEZD								IDŐS BÁCSIKA AZ ŐT IS EZ				MENNYEI ELEDEL SZER- VÁLÓ					
AZ OZMI- UM VEGY- JELE			ZSIVAJ RÉGI ISKOLA- TÍPUS				ESKÜ RÉSZE! TRÉNINGE- ZIK, EDZ			ZSÍRKÓ NEVET- TETŐ SZÍNÉSZ					NÉMA TANÚ! FORGATÓ- CSOPORT		
... STRAITS; BRIT ZENEKAR					AZ EGYIK ÉGTÁJ VÍZKED- VELO FA					BEJGLI JELZŐJE RAGADO- ZÓ MADÁR						UTCA, RÖVIDEN ÓPIUM (RÉGIS)	
2															NAGYOBB EDÉNY A SUGÁR JELE		
	TŰZ- NYELV					OMSZK FOLYÓJA SZÍNÉSZ (FERENC)				ATOM RÉSZE A -KA PÁRJA			VAS- ABRONCS RÁDIUM				NAGY- VÁRAD ROMÁN NEVE
... DAGOVER; NÉMET SZÍN.NŐ				EZRELEK, RÖVIDEN INNEN MÁSHOVÁ				TISZAHÁ- TI FALU A HANSÁG KÖZEPE!					ELŐTAG: ÉLET- CIPŐT PASZTÁZ				
EURÓPA- KUPA, RÖVIDEN				HITE- HAGYÓ FRANCIA SAJTFELE						SOMOGY MEGYEI VÁROS ÍRÓSZER					ÁBRAHÁM VÁROSA MENEKÍT, SZABADIT		
GAUSS JELE		A BEK UTÓDJA PRINCI- PIUM				TEHÁT? HAJÓ HÁTSÓ RÉSZE			ELŐ- EL- LENTETE FŐVÁROSI SP.KLUB				... STONE; SZÍN.NŐ FC GYŐR (FOCIKLUB)				
KERÜLET, RÖVIDEN				SZÖNYEG- ÁRUHAZ A SZÉLEIN JELŐL!				USA-BELI MŰHOLD HÁZÓRZÓ ÁLLAT					AGRÁR- ESZKÖZ DEPÓ KÖZEPE!			DECI- NYÁJ PÁROS BETŰI	
... WOOD; AMERIKAI SZÍNÉSZ							EINSTEI- NIUM BASSZUS, RÖVIDEN			ZALAI VÁROS ÉSZAK, RÖVIDEN							
	D																

180 év, 180 kérdés



online játék a magyar vasút történetéből

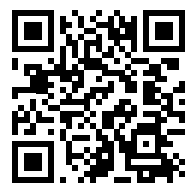
TARTS VELÜNK, JÁTSSZ ÉS NYERJ A MÁV-CSOPORT ONLINE JÁTÉKÁN!

A magyar vasúti közlekedés 180. évfordulója alkalmából online játékot indítottunk, amelynek célja, hogy minél szélesebb körben bemutassuk a hazai vasút másfél évszázadot meghaladó történetének legfontosabb eseményeit és érdekességeit. A feladatok megoldásához tudástár is rendelkezésre áll, amelyben a helyes válaszok egy kis időráfordítással könnyedén megtalálhatók.

A kvízzjáték 2026. július 15. és 2026. december 31. között zajlik. A játék időtartama alatt minden hónap 15-én új tudástár és a hozzá kapcsolódó, a vasút egy-egy korszakát felölelő, 30 kérdésből álló feladatsor válik elérhetővé. A válaszokat minden esetben az adott hónap utolsó napjáig várjuk.

A játék alatt hónapról hónapra, 30 éves időszakokon keresztül fedezhetjük fel a magyar vasút történetének legfontosabb eseményeit és érdekességeit.

A hat egymást követő tudástár és kérdéssor együtt a magyar vasúti közlekedés teljes, 180 éves történetének jelentős mozzanatait öleli fel.



A játék részleteiről itt olvashatnak: <https://megallo.mavcsoport.hu/onlinekviz>