

LXXVI. ÉVFOLYAM

2026. JANUÁR-FEBRUÁR

MÁV CSOPORT

magazin



HÓHELYZET

KÖSZÖNJÜK KOLLÉGÁINK
MUNKÁJÁT!

CÍMLAPSZTORI

Hóhelyzet képekben

VEZETŐI INTERJÚ

Újabb elemekkel bővül az Egészség Program - interjú Hágen Tímeával, a MÁV Zrt. HR főigazgatójával

HÍREK

13%-ot meghaladó keresetnövekedés a MÁV-csoportnál; Már zajlik a BuBe tesztelése; Közel 200 támadás érte kollégáinkat 2025-ben; Újabb tarifaközösség, ezúttal Debrecenben; 2025 a közösségi közlekedés éve volt

HUMÁN

Nyitott Kapuk a Széchenyi István Egyetemen; A MÁV-csoport az EDUCATIO Szakkiállításon

EGÉSZSÉG PROGRAM

Fedezd fel a világot idén is az Explorer Klubbal!

MUNKATÁRSUNK

Szabó Tamás – Az ember, aki súlyokkal írta át a sorsát; 32 év a volán mögött – beszélgetés Varga István buszvezetővel; Interjú Valkai János műszerésszel

RÓLUNK

1000 új busz és 1000 nyertes település; Sikeres előrehaladás és folyamatos fejlesztések a munkakörülmény-javítási programban; Akadálymentes peron épül a Keleti pályaudvaron

JÁRMŰPARK

A FLIRT motorvonatok 20 éve Magyarországon

BÜSZKESÉGÜNK

Milliomosok és egy alezredes találkozója Békéscsabán; Higgadság, bátorság, felelősség – példamutató helytállás az M7-esen

ANNO

A szentendrei HÉV nyomában; Ganz gőzmotorkocsik a XX. század elejéről

ÉLETMÓD

Böjt, amikor a test megtisztul és megújul

SZABADIDŐ

Világjárás fél áron vagy ingyen – Útmutató a FIP nemzetközi utazási kedvezményekhez

4

6

8

12

14

19

24

30

35

38

42

44



24
RÓLUNK
1000 ÚJ BUSZ



30
JÁRMŰPARK
Flirt motorvonatok
20 éve
Magyarországon



44
SZABADIDŐ
FIP jogosultság
volános
kollégáknak is!

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



Jegyzet

Gyerekkoromban alig vártam a telet, vele együtt pedig az első fagyokat és hóesést. Mert a tél egyszerre gyönyörű, izgalmas és vicces. Nem is kellett csalódnom, akkoriban a mínuszok és a vastag hótakaró menetrend szerint érkezett, mi pedig belevetettük magunkat, hogy angyalokkal töltjük meg a parkot, majd megvívtuk a maguk hócsatáit, répaorrú hóembereket építettünk, az iskola udvarán pedig megunt-hatatlanul csúszkáltunk a jégen – miközben mindenkinek fülig ért a szája. Nem mondom, hogy ma is ugyanilyen lelkes vagyok, ha meghallom a havat-jeget ígérő előrejelzést. Most elsősre a hólapátolás, a baleset- és csúszásveszély, és amióta a MÁV-nál dolgozom, a befagyott váltók jutnak eszembe. Majd rögtön ezután a gyerekekre gondolok. Azokra az óvodásokra, akik már csak hallomásból ismerik az igazi telet, pedig a kicsiknek óriási kaland akár az 5-10 centis hó is...

Az új évtől mindig többet és jobbat várunk. 2026 beköszöntött, méghozzá nem is akárhogy! Egyszerre idézte meg a nosztalgikus múltat, és mutatott újat sokaknak azáltal, hogy rögtön az első héten fehérre varázsolta az egész országot Győrtől Szegedig, Miskolctól Pécsig. A tél ismét megmutatta igazi arcát 20-30 cm, sőt helyenként még több hóval, ami sokaknak öröm, másoknak bosszúság, a MÁV-csoportnak pedig kihívás, hiszen a táj csodálatos, a havas játékok vidámak, a közlekedés viszont nehézkes – minden nézőpont kérdése.

Én mégsem bánom, hogy így indult az év. A rendkívüli helyzetekhez már hozzászoktunk, munkatársaink pedig ismét bebizonyították, hogy sokszor a lehetetlent is képesek megoldani. A szakmai tudásnak, együttműködésnek, összefogásnak, helytállásnak és a 0-24 órás szolgáltatnak köszönhetően a MÁV-csoport járművei minden vonalon folyamatosan közlekedtek. Emellett az ország valamennyi várotermét megnyitottuk a rászorulóknak számára.

Kívánom, hogy az év minden további kihívását legalább ilyen sikeresen tudjuk kezelni, és 2026 mindenkinek annyi örömet szerezzen, mint a januári hó a gyerekeknek.

Volcsánszky-Schärmár Katalin
belső kommunikációs vezető
MÁV Zrt.

Hóhelyzet képekben



Az országot szokatlanul nagy hó borította be januárban, amely azontúl, hogy gyönyörűvé varázsolt erdőt, mezőt és várost, nem kevés nehézséget okozott munkatársainknak. Vállalatunknál közel 2300 ember dolgozott éjjel-nappal azon, hogy a hó okozta műszaki és fizikai akadályokat hatékonyan elhárítsa. Ezenfelül – a tél leghidegebb időszakában – nemcsak az utasoknak igyekeztünk segíteni, hanem mindenkinek, akinek rövidebb vagy hosszabb időre menedékre volt szüksége, ezért megnyitottuk az ország valamennyi várótermét. Az extrém hideg idején folyamatosan tisztítottunk mintegy 500 váltót, emellett további 2100 db esetben hó- és jégmentesítést végeztek el munkatársaink.

A MÁV Zrt. Igazgatósága ezért köszönetét fejezi ki a MÁV-csoport munkavállalóinak és menedzsmentjének, hiszen a téli időjárás okozta rendkívüli helyzeteket áldozatos munkával megoldották, a forgalom lebonyolítását lehetővé tették. A szerkesztőség pedig a legszebb havas képekkel szeretne kedveskedik olvasóinknak a búcsúzó tél utolsó hónapjában.



Újabb elemekkel bővül az Egészség Program

Interjú Hágen Tímeával, a MÁV Zrt. HR főigazgatójával

Mióta érhető el a dolgozók számára az Egészség Program?

2025 áprilisától kezdődően indult az Egészség Program, azóta pedig folyamatos fejlesztés alatt áll, hogy minél több lehetőséget tudjunk biztosítani a munkavállalóknak az egészségük megőrzése érdekében.

Nem az első pillanattól kezdve vagy a program felelőse, hiszen júliusban érkezettél a vállalathoz. Beszelnél egy kicsit a szakmai előéletedről, és arról, hogy mi miatt tudod hitelesen képviselni az egészség témakörét?

Fontos megjegyezni, hogy közel harminc évet dolgoztam a foglalkoztatáspolitikai, illetve a munkaerőpiac területén, így a pályám során az elsődleges szempont mindig az ember volt. A MÁV pedig olyan csúcspontja a szakmának, ahol kamatoztathatom mindazt a tapasztalatot, amelyet HR vezetőként szereztem, hiszen több mint 50000 ember tevékenykedik itt, ami rengeteg kihívást rejt magában. A vállalatnál megtalálhatók a fehérgallérosok, a fizikai munkások, más és más élethelyzetből érkezők – a mi feladatunk pedig az, hogy próbáljunk meg minél több lehetőséget, segítséget nyújtani a munkavállalóinknak... De hogy konkrétan is válaszoljak: Az utolsó munkahelyem sporthoz és egészséghez köthető, hiszen a Testnevelési Egyetemről jöttem. Nem túlzok, ha azt mondom, hogy ott a legfontosabb feladatunk az volt, hogy oktatóknak, hallgatóknak és az egyetem munkavállalóinak egyaránt biztosítsuk az egészségügyi, illetve az

egészségmegőrzéssel kapcsolatos programokat. Ezeket a lehetőségeket a MÁV-csoport körében is megpróbáljuk közkinccsé tenni.

Mi az, amit eddig át tudtál hozni?

Az egyetem legfőbb profilja az, hogy egészségesen, sportosan éljünk és táplálkozzunk, ezért borzasztó sok nyilvános és belső előadás hangzik el a témában – ezeket például megpróbálom meghonosítani a közlekedési vállalatnál. De született az intézménnyel egy megállapodás is, amelynek az első látható eredménye a Sport- és Egészségnap volt a tavalyi évben. Idén öt alkalommal tervezzük megmozgatni a csoport munkavállalóit országszerte.

Minden programban visszaköszön az azt kialakító csapat és a felelős vezető gondolkodásmódja. Mi a te hitvallásod, mi az, ami feltétlenül szükséges az egészségmegőrzéshez?

Amikor én átvettem a feladatot, igen kezdetleges fázisban volt még az egészségprogram, és most is csak azt mondhatom: haladó korszakba léptünk – ahhoz, hogy kiforrja magát, beépüljön a munkavállalók mindennapi életébe kell még két-három év. Mivel az én hitvallásom az, hogy a motiváció és az egészség a két legfontosabb tényező ahhoz, hogy 100%-os teljesítményt tudjon nyújtani egy munkavállaló, ebben a szellemben alakul és formálódik maga a program is. Teljesen mindegy hát, hogy melyik vállalati szférába „megyünk bele”, az

egészségmegőrzésnek az első helyen kell állnia. Ez a közös érdek, mert ha a munkavállaló nem úgy tud koncentrálni, nem úgy tud teljesíteni ahogyan arra szükség lenne, akkor, az a szolgáltatások nyújtásának rovására is mehet. A MÁV-nál a dolgozók 70%-a a fizikai állományt erősíti, tehát a kollégáink ki vannak téve az időjárás viszontagságainak, a megterhelésnek. Az ő esetükben kiemelten fontos, hogy olyan programokat indítsunk, amivel felismerhetik vagy kiküszöbölhetik a körülményeikkel összefüggő problémákat. Ezzel a szemlélettel igyekszünk egyre több lehetőséget feltárni, és behozni, beépíteni a vállalat mindennapjaiba. Ezek lehetnek az egészségügyi szűrések, de a kedvezményes szolgáltatásokat kínáló partnerek is ide tartoznak.

Majd egy éve elérhető a program. Hogy áll most az induláshoz képest? Miben tapasztalhatnak bővülést a dolgozók?

A sportprogramon kívül csatlakozunk egészségmegőréssel kapcsolatos kezdeményezésekhez, például a *Bringázz a Munkába!* kihíváshoz, de nyereményekkel ösztönöztük a dohányzásról való leszokást is és Egészséglottó játékot hirdettünk. Annak érdekében, hogy minél szélesebb körbe jussanak el a lehetőségek, fontos a leányvállalatok szerepe a program népszerűsítéseiben. Szükségünk van a leányvállalatok képviselőire és az egészségügyi nagykövetekre is, így koordinációs szerepet is betöltünk. Hogy érthetőbb legyen: a jövőben régiós programok is elképzelhetők, hiszen lehet, hogy egy adott területen van hegy, és ott lehet síelni, vagy túrázni, az alföldön pedig megint más programokat szervezhetünk. Örömmel vesszük minden munkavállalótól, ha eljuttatják hozzánk az egészség- és sportprogramokkal kapcsolatos ötleteiket, javaslatukat.

Ti is tapasztaltok bővülést, azaz fokozódó érdeklődést?

Bizonyos értelemben igen, de az 50000 feletti dolgozói létszám teljes egészét még nem tudjuk elérni, a legnagyobb probléma pedig ebből adódik. Látjuk, hogy egyenlőre nincs olyan fórum, ahol mindenki elérhető lenne sokszor pont azokhoz nem jutnak el a hírek, akik a leginkább érintettek az egészségmegőrzés terén, akik leginkább ki vannak téve a környezeti ártalmaknak, megpróbáltatásoknak. Látjuk, hogy kevés elküldeni valamit hírlevélben, vagy kihelyeztetni a plakátokat a szolgálati helyeken, a személyes jelenlétet nem pótolja semmi. Ezt igazolja az Egészség- és Sportnap is, hiszen az egy fizikailag megfogható, személyes jelenlétet megkívánó esemény volt, amire rengetegen eljöttek. Meg tudtunk vele mozgatni több mint ezer embert, utána pedig rengeteg visszajelzés érkezett arról, hogy legyen még, mert „hallották, hogy jó volt, jönnének”.

A 2025-ös évre vonatkozóan lenne valamilyen megemlítenő észrevételed?

Fontos tapasztalat, hogy nekünk még fejlődnünk kell a munkavállalók hatékony elérésének tekintetében – a jövőben ezért komoly szerepet szánunk az egészségügyi nagyköveteknek. Dolgozói oldalról pedig az, hogy a kollégák tegyenek az egészségükért, tehát éljenek azokkal a lehetőségekkel, amiket mi „odaadunk” nekik.

Lapozzunk az új évre! Ha jól tudom, általatok ismét vizsztatérnek a MÁV-csoportba az ingyenes szűrővizsgálatok, illetve említettet az öt sportprogramot is. Beszelnél ezekről egy kicsit?

A szűrőprogramok valóban elindulnak idén, hál’ istennek igen gyorsan beteltek az időpontok. Remélhetőleg még kiterjedtebb szűrővizsgálatok is elérhetővé válnak később, tettünk ebbe az irányba előzetes lépéseket. A későbbiekben a rekreációra is szeretnénk lehetőséget teremteni, ami annyit takar, hogy az orvosilag diagnosztizált problémák némelyikénél igyekszünk olyan ellátást biztosítani, amelyre nem feltétlenül van lehetősége a munkavállalónak. A másik nagy lépés, hogy sportnapokat szervezünk, kéthavonta követik majd egymást a különböző területeken megrendezett események. Az első Miskolcon lesz, márciusban. Az év során olyan egyetemekkel működünk majd együtt, ahol tudjuk biztosítani a sportlehetőségeket, a helyi orvosi szűréseket, az előadásokat és az egészséggel kapcsolatos tréningeket. Megpróbáljuk tehát az ország valamennyi részét lefedni és megmozgatni. Az előző év tapasztalatából kiindulva ezek jó lehetőségek, mi pedig mindig újabb és újabb sportokat próbálunk beletenni a repertoárba.

A MÁV-csoport hatalmas vállalat, közel 50 ezer fő dolgozói létszámmal. Szerinted lehetséges itt olyan programot alkotni, amely ténylegesen nagy tömegeket érint – akár 10000-es nagyságrendű munkavállalói csoportot?

Abszolút. Most már látom azokat a környezeti- és belső feltételeket, amelyek birtokában azt gondolhatom: itt mindent meg lehet valósítani. HR vezetőként kollégáimmal és a leányvállalatok együttműködésével kifejezett célunk hogy a tavalyi nagyjából 3000-es elért létszámot megtízszerezzük és idén legalább 30000 főt érjünk el különböző egészségügyi- és sportprogramokkal.

Benke Máté

„A sportprogramon kívül csatlakozunk egészségmegőrzéssel kapcsolatos kezdeményezésekhez, például a *Bringázz a Munkába!* kihíváshoz, de nyereményekkel ösztönöztük a dohányzásról való leszokást is és Egészséglottó játékot hirdettünk. Annak érdekében, hogy minél szélesebb körbe jussanak el a lehetőségek, fontos a leányvállalatok szerepe a program népszerűsítéseiben. Szükségünk van a leányvállalatok képviselőire és az egészségügyi nagykövetekre is, így koordinációs szerepet is betöltünk.”

13%-ot meghaladó keresetnövekedés a MÁV-csoportnál

A hároméves bértmegállapodás utolsó évében az eredetileg vállaltnál jóval nagyobb mértékben emelkednek a keresetek a MÁV-csoportnál – erről állapotok meg január 19-én a munkavállalói érdekképviselők, a cégcsoport, valamint az állam tulajdonosi jogait gyakorló Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM) vezetői.

A döntés értelmében 2026 januárjában és februárjában az eredeti bértmegállapodásnak megfelelően 4,7%-os mértékben emelkednek az alapbérek, a megemelt alapbérre azonban már márciustól újabb 4,7%-os emelés érkezik. A kiegészítő bérfejlesztésnek köszönhetően 2026-ban a MÁV-csoportban dolgozók alapbére közel 10%-kal emelkedik.

Ezt a keresetnövekedést ugyanakkor két további, érdemi lépés is kiegészíti. Az eredeti, hároméves megállapodásban rögzített, alanyi jogon járó, 120 ezer forintos SZÉP-kártya-juttatás összege 400 ezer forintra emelkedik, és a kollektív szerződésbe is beépül. A megemelt mértékű SZÉP-kártya-juttatást két lépésben kapják meg a munkavállalók: az első 200 ezer forintos részt márciusban, a második 200 ezer forintos részt pedig júliusban. (A lojalitási juttatás összege és kifizetésének ideje nem változik: a 350 ezer forintos juttatást az idén is decemberben utalják a munkavállalóknak.)

A háromoldalú megállapodás utolsó pontja az egészségpénztári tagdíjak munkáltatói kiegészítésére vonatkozik. Ennek összege január 1-jétől minden pénztártag esetében havi nettó 4000 Ft-ról nettó 7000 Ft-ra nő.

A fenti döntések összességében garantálják a közlekedési vállalat munkavállalóinak, hogy a keresetük az idei esztendőben sem csupán megőrzi, hanem növeli is a vásárlóértékét, hiszen két számjegyű mértékben, összesen 13%-kal növekszik.

Sikeres egyeztetés – a kollégákért.



Idén újra közlekednek a zarándokvonatok



Idén újra közlekednek a Misszió Tours Utazási Iroda és a MÁV-csoport zarándokvonatai. Pünkösdkor már 16. alkalommal indul különvonat Csíksomlyóra, június végén pedig a lengyelországi Czeszochowába és Krakóba, majd ősszel Mátraverebély-Szentkútra és Bodajkra utazhatnak az érdeklődők. A Nyugati pályaudvaron megtartott sajtótájékoztatón cégcsoportunkat Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója képviselte

Már zajlik a BuBe tesztelése

„A Budapest–Belgrád vasútvonalon – vagy ahogy egyre többen hívják: a BuBén – a kor legmodernebb vasúti technológiáját alkalmazzuk. A kiskunhalasi irányítóközpontból például 24 órában figyelik és irányítják majd kollégáink a vonatforgalmat a fővárostól a kelet felé. A váltók, jelzők, sorompók és peronok mind elkészültek, mostantól tesztfázisba lépünk” – közölte Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója, majd megosztotta: „A Soroksár–Kelebia vonalszakasz teljes hosszában megkezdődött a biztosítóberendezések ún. sötétüzeme – még utasok nélkül, de már járművekkel, valós forgalmi szituációkat szimulálva tesszük próbára a pályát.”

Szomorú mérleg 2025-ből: közel 200 támadás érte kollégáinkat



A tavalyi év során sajnos drasztikus emelkedést mutattak a számok, összesen 179 alkalommal érte bántalmazás a vasúti és a közúti közlekedésben dolgozó munkatársainkat.

A legvesélyeztetettebbek továbbra is a vasúti jegyvizsgálók, akiket 126 alkalommal ért atrocitás, különösen a ceglédi, a szobi és a székesfehérvári vonalakon, valamint Ercsi térségében. Az elkövetők nem kímélték a Volán sofőrjeit sem: 48 esetben támadtak rájuk, főként Pest, Szabolcs és Borsod vármegyékben.

Szerencsére a HÉV-vonalakon javult a helyzet, ott az év második felében már nem történt incidens.

A biztonság növelése érdekében vállalatcsoportunk több biztonsági őr és testkamerát vet be a jövőben, illetve ezzel párhuzamosan zajlik a („Ha megütöd, leülöd!”) kampányunk is. Zéró toleranciát hirdetünk a bántalmazásokkal szemben, így minden támadásnak jogi következménye van!

Újabb tarifaközösség: Debrecenbe kéne menni – még hozzá országbérlettel!

VÁRMEGYE- ÉS
ORSZÁGBÉRLET



Utazhatok vele Debrecenben,
sőt egész Hajdú–Biharban...

...**mégis marad
félpénzem!**

Egy bérlet árát megtakaríthatod, mert a helyi vármegye-
és az országbérlet mostantól érvényes a DKV járatain is.



MÁV CSOPORT
A nemzet közlekedési vállalata

Budapest, Csongrád, Ercsi, Esztergom és Érd után az ország második legnépesebb városa, Debrecen is csatlakozik a nemzeti tarifaközösséghez. December 24-től – a város közigazgatási határán belül – immár a helyi DKV-bérleteket is elfogadjuk a MÁV-csoport helyközi járatain, míg a debreceni helyi közlekedésben az ellenőrök elfogadják a Hajdú-Bihar vármegye- és az országbérleteket is. Ezzel a lépéssel havonta akár több tízezer forint megtakarítást is elérhetnek a térségben élő és közlekedő családok. A bevezetés sikerét mutatja, hogy az első hónapban több mint harmincezen vásároltak debreceni vármegyebérletet.

Ugyanakkor a legújabb tarifaközösség nem csupán a Debrecenben és a megyében élőknek jó hír: az ország más tájain élő, Debrecenbe kiránduló utasok szintén sokat spórolhatnak azzal, hogy ezentúl egyetlen bérlet, a MÁV-csoport országbérlete is elegendő lesz számukra a városba való eljutáshoz, valamint a városon belüli közlekedéshez.

A díjtermékfejlesztéssel párhuzamosan erősítettük a térség vasúti szolgáltatását is: a 109-es számú, Debrecen–Tiszaújlak vonalon a menetrendváltástól tovább bővítettük a kínálatot a tanítási időszakban. Reggel a Hajdúböszörmény–Debrecen, valamint a Hajdúnánás–Debrecen vonalon egy-egy, míg délután Debrecen–Hajdúnánás között két új személyvonat közlekedik.

A tarifareform bevezetése óta a fővárosban a BKK járatain is elfogadják a vármegye- és országbérleteket a helyi közösségi közlekedésben, azóta Csongrád, Ercsi, Esztergom és Érd helyi járatai szintúgy igénybe vehetők ezekkel. A Debrecen város önkormányzatával kialakított kölcsönös elfogadási és értékesítési együttműködés alapján december 24-től az ország második legnépesebb települése is csatlakozik a tarifaközösséghez,

ezáltal 200 ezer debreceni és mintegy félmillió Hajdú-Bihar vármegyei lakos számára válik kedvezőbbé az utazás.

– Ezentúl a helyi (DKV) bérleteket elfogadjuk a vonatokon és a helyközi buszjáratokon is Debrecen közigazgatási határán belül, ideértve a DKV által személyi igazolványra, diákigazolványra vagy városkártyára felírt bérleteket is.

– A Hajdú-Bihar vármegyebérletet és az országbérletet pedig kölcsönösen elfogadjuk a DKV, amely értékesíti is a Hajdú-Bihar vármegyebérletet.

A DKV által értékesített helyi és Hajdú-Bihar vármegyebérletet papíralapon is meg lehet vásárolni, de elektronikusan személyi igazolványra, diákigazolványra, városkártyára is rögzíthetik. A buszokon elhelyezett készülékek, illetve a vonatokon a jegyvizsgálók készülékei is be tudják olvasni a DKV által értékesített bérleteket is, ám 2026. január 31-ig türelmi időt alkalmazunk arra az esetre, ha technikai okok vagy tértérő hiánya miatt nem állapítható meg a bérlet érvényessége. Ez idő alatt elhárítjuk az esetlegesen tapasztalható akadályokat, problémákat.

2025 a közösségi közlekedés éve volt Több utas, javuló pontosság, de növekvő elvárások

A világjárványt követően a korábbi évek utasszámai nem tértek vissza automatikusan. A visszarendeződés lassú és fokozatos volt egészen a vármegye- és országbérletekre épülő új tarifarendszer, illetve a tarifaközösség indulásáig.

Az új bérletek közlekedési módtól független, tehát vonaton, VOLÁN-buszon, HÉV-en és TramTrain-en, Budapesten pedig a helyi közlekedésben, a BKK-járatain is biztosított érvényessége egyre több ingázó számára tette vonzó és reális alternatívává a MÁV-csoport szolgáltatásait: az új díjtermékekből a tavaly átlagosan már közel 1 millió darab fogyott havonta.

Ez az utas- és utazásszámok érdemi növekedését is jelenti: a tavalyi évben már 1,1 milliárd utazást szolgáltunk ki a járatainkon, beleértve a MÁV-csoport által biztosított helyi autóbuszokat is. Ez 10%-os növekedés az ugyancsak mérőföldkőnek számító – a Covid előtti utazásszámokat újra elérő –, 2024-es esztendőhöz képest. (A nemzetközi menetdíjbevételek 4%-kal növekedtek, és 2025-ben mintegy 3,3 millió nemzetközi utas is a MÁV-csoport járatait választotta.)

A folyamatosan erősödő forgalmat a pályahálózat célzott felújításával, a lassújelek felszámolásával, valamint a járműállomány tudatos bővítésével, erősítésével igyekeztünk támogatni, hogy a MÁV-csoporttal való utazás ne csupán olcsóbb, de egyre több ember számára egyre jobb szolgáltatást is jelentsen.

A VOLÁN-buszállomány 1000 vadonatúj jármű vásárlásával való megerősítése mellett így külön is említésre érdemes a 100 db korszerű – jobb gyorsulást és takarékosabb működést biztosító – mozdony beszerzése, a használaton kívüli vasúti kocsik felújítása, vagy épp az olyan szolgáltatások bevezetése, mint a késési biztosítás, amellyel a 20 percet meghaladó késések után visszatérítjük utasainknak a jegyár felét.

A tavalyi év során ezen a jogcímen az utasoknak kifizetett 734,8 millió forintnál is fontosabb mutató talán az, hogy a 20+ perces késésben érintett vonat- vagy buszjáratok aránya 3,1% körül alakult, ami közel fele az egy évvel korábbi, 5,9%-os aránynak.

A menetrendszerűség általában is javulást mutatott a 2025-ös évben: a személyszállító vonatok 81,35%-a 6 percnél kisebb késéssel vagy késés nélkül érkezett a célállomásra (a hivatalos statisztika ezeket a járatokat tekinti pontosnak). Ez a 2024-es 78,47%-nál mintegy 3%-kal kedvezőbb érték.

Biztató továbbá, hogy az adatokból az látszik: 2025-ben a menetrendszerűséget sikerült stabilizálni, a pontosság javulását fokozatossá, trendszerűvé tenni. Különösen a nyári főszезon és a decemberi ünnepi időszak menetrendszerűségi adatai voltak szignifikánsan jobbak az előző évinél. 2025 decemberében 83,57%-os

pontossággal közlekedtek a vonatok, ami az előző hónapnál majdnem 7%-kal, az egy évvel korábbinál pedig több mint 5%-kal kedvezőbb adat.

Tavaly nyáron közel 7%-kal pontosabban jártak a vonatok, mint 2024-ben.

A napi menetrendszerűség is kiegyensúlyozottabb volt, mint egy évvel korábban: a napon belüli ingadozás csökkenése és a szélsőséges bezuhanások elmaradtak, még a júliusi katasztrofális viharok idején sem csökkent 65% alá a napi pontosság.

A menetrendszerűség javulása három főbb okra vezethető vissza: a célzott pályafelújításra, azaz a lassújelek feloldására, a korszerűbb mozdonyok szolgálatba állítására és az Országos Haváriaközpont működésére, amelynek köszönhetően a rendkívüli helyzetek kezelése gyorsabbá vált.

A MÁV-csoport a lehetőségei maximális kihasználásával igyekszik megfelelni a változó elvárásoknak. 2026-ban is célunk a menetrendszerűség további, fokozatos javítása: 2030-ig 88% körüli értékre akarjuk emelni a vonatok pontosságát.

A további javulás érdekében folytatódik a nagy teljesítményű mozdonyok üzembe állítása. Az őszi–decemberi rapid pályakarbantartásokat, amelyek immáron a mellékvonalakat is érinthették (pl. Vác–Diósjenő, Hatvan–Salgótarján–Somoskőújfalu vasútvonal), 2026-ban továbbiak követik (pl. a ceglédi vonal leromlott szakaszai, Tokaj térsége, Vámosgyörk–Újszász, Kiskunfélegyháza–Orosháza). Folytatódik a peronokon a szektorjelölések bevezetése az utasok könnyebb elhelyezkedése és a gyorsabb utascseré érdekében. Külsőből áll több nagyprojekt indulása is, amelyektől a szegedi, miskolci IC-vonatok menetidejének érdemi csökkenése és kiszámíthatóságának növekedése várható. Tervünk a 160 km/órás sebesség biztosítása – a 2026 márciusában induló keletibei vonal után – az év végétől a Gyoma–Lőkösháza, majd 2027-től a Szajol–Debrecen vonalszakaszon is. Ezáltal a békéscsabai és debreceni vonalakon is csökkenne a menetidő és nőne a menetrendszerűség.

Tovább bővíthet a feltételes megállás rendszere is, amivel menetidő és vontatási energia takarítható meg.

A regionális és távolsági motorvonatok beszerzése – a kedvezőbb menetdinamikájú, megbízhatóbb, fiatalabb vagy vadonatúj szerelvények beállításával ugyancsak kedvezőbb menetrendszerűséget fog eredményezni.

Molnár Zsolt

Nyitott Kapuk a Széchenyi István Egyetemen szakmai kapcsolatépítés a jövő mérnökeivel



TIÉD A PÁLYA
MÁV CSOPORT

A Széchenyi István Egyetem a 2026-os felsőoktatási felvételi időszakhoz kapcsolódóan 2026. január 20-án ismét megrendezte a „Nyitott Kapuk” elnevezésű nyílt napját. A rendezvény célja az volt, hogy a továbbtanulás előtt álló diákok átfogó tájékoztatást kapjanak az egyetem képzéseiről, a felvételi eljárásról és az egyetemi életéről.

A rendezvényen a MÁV-csoport is képviseltette magát: a vállalat standjánál több száz érdeklődő diák és kísérő fordult meg a nap folyamán. A személyes beszélgetések során sok kérdés érkezett a szakmai gyakorlat, a tanulmányokhoz kapcsolódó munkavégzés és a jövőbeli elhelyezkedési lehetőségek témájában.

Kiemelten hirdettük a Széchenyi István Egyetemen közös duális képzési lehetőségeket a 2026 februárjától harmadik félévüket végző közlekedésmérnöki, építőmérnöki és villamosmérnöki alapszakos hallgatók számára. Az egyetemi duális képzés népszerűsítését a MÁV-csoport munkatársai mellett két duális hallgató is segítette, akik saját tapasztalataik megosztásával hozzájárultak ahhoz, hogy az

érdeklődő fiatalok hiteles képet kapjanak a duális képzés mindennapi gyakorlatáról, a munka és a tanulás összehangolásának lehetséges megoldásairól. A személyes tapasztalatok bemutatása különösen fontos volt, hiszen a hallgatók első kézből kaphattak képet arról, mit jelent a gyakorlatban a duális képzés.

A „Nyitott Kapuk” rendezvény évről évre kiváló alkalmat teremt arra, hogy a MÁV-csoport kollégái közvetlen kapcsolatba lépjenek a jövő mérnökgenerációjával. A visszajelzések alapján az esemény ismételtelen hatékonyan támogatta a fiatalok tudatos pályaválasztását, valamint hozzájárult a duális képzések és a közlekedéshez kapcsolódó mérnöki pályák iránti érdeklődés erősítéséhez.

EDUCATIO 2026 – A jövő kapuja több tízezer fiatal számára

2026 januárjában ismét megnyitotta kapuit Magyarország legnagyobb oktatási rendezvénye, az EDUCATIO Nemzetközi Oktatási Szakkiállítás, amely idén január 8–10. között várta a látogatókat a HUNGEXPO csarnokaiban. A 26. alkalommal megrendezett esemény középpontjában a továbbtanulás, a pályaválasztás és a jövőtervezés állt.

A háromnapos rendezvényre közel 60 000 látogató érkezett, döntő többségük középiskolás diák, akik aktívan keresték a számukra legmegfelelőbb továbbtanulási lehetőségeket.

A kiállítói oldal is rendkívül erős volt, összesen mintegy 150 kiállító mutatkozott be, 18 országból érkeztek felsőoktatási intézmények és oktatási szervezetek, jelen voltak egyetemek, szakképző intézmények, nyelvviskolák és oktatási szolgáltatók is.

Ez a sokszínűség tette lehetővé, hogy a látogatók egyetlen helyen átfogó képet kapjanak a hazai és a nemzetközi továbbtanulási lehetőségekről.

Az oktatási intézmények standjain nemcsak intézményi képviselők, hanem hallgatók is fogadták az érdeklődőket, akik első kézből meséltek az egyetemi életéről, a felvételi követelményekről, ösztöndíjakról, nemzetközi programokról és karrierlehetőségekről.

A szakmai programkínálatot tájékoztató előadások, pályaaorientációs beszélgetések, interaktív bemutatók és workshopok egészítették ki, amelyeknek az volt a célja, hogy a fiatalok tudatos és megalapozott döntéseket hozhassanak a jövőjükéről.

A MÁV-csoport standjánál folyamatos volt az érdeklődés, sok diák folytatott hosszú beszélgetést a vállalati szakemberekkel. Különösen nagy értéket jelentett a tanulók számára, hogy duális hallgatóinktól hallhattak személyes tapasztalatokat arról, miként lehet a duális képzés keretében a tanulmányokat összeegyeztetni a munka világával.

A hasznos információk mellett a fiatalok kipróbálhatták a mozgásimulátort, a VR-alkalmazásunkat, kollégáink segítségével betekintést nyerhettek a különböző szakterületek tevékenységeibe, és különféle kvizekkel játszhattak.

Számos visszajelzés alapján kimondható: az EDUCATIO sok fiatal számára megerősítette, vagy éppen új irányba terelte a továbbtanulási elképzeléseit.

Az EDUCATIO 2026 ismét bebizonyította, hogy kulcsszerepet játszik a magyar fiatalok pályaválasztásában. A közel 60 000 látogató, a nemzetközi szintű kiállítói jelenlét és a gyakorlatorientált programkínálat együtt olyan találkozási pontot hozott létre, ahol a jövő szakemberei valódi, hiteles információk alapján formálhatják terveiket.



Az EDUCATIO nem csupán kiállítás, hanem befektetés a jövőbe!

KALANDRA FEL! FEDEZD FEL A VILÁGOT IDÉN IS AZ EXPLORER KLUBBAL!

Megjelent az Explorer Vasutas Világjáró Klub 2026. évi önköltséges túraterve, a meghirdetett programokra szeretettel várunk minden MÁV-csoport dolgozót, nyugdíjast és azok családtagjait is.



explorerklub.hu/tunaink

A kalandok NEM a strandon kezdődnek

Az Explorer Klub lehetőség arra, hogy – egyszerű körülmények között – megismerd a különböző vasutakat, tájakat, szokásokat, izgalmas kalandokban legyen részed, élményekkel gazdagodj, és egy baráti közösséghez tartozz. Az Explorer Klub túrái nem a luxusról, hanem a kalandról és a felfedezésről szólnak. Ezek a túrák nem költekezésre, városnézésekre épülnek, hanem a vasúti remekművekkel való utazásra. Mert ez is egy élmény! Elég egy matrac, egy jó társaság és a jó hangulat. Nem kell hozzá különleges képesség vagy mesés vagyon, csak bátorság és kíváncsiság.

Ingyenes túrák a MÁV-csoport dolgozóinak, nyugdíjasainak

A fenti körbe tartozók az egyesület honlapján keresztül „máv” kuponkóddal valamennyi „explorer” belföldi túrán ingyen vehetnek részt (1 fő erejéig). Ezek a következők: „Cuha expressz” tavasszal és ősszel; Vértes: Mária-szakadék, Vitányvár; Hollókő és az Isten tenyere kilátó; Fóti-Somlyó; Pécs: Zsolnay-negyed és TV-torony; Bugaci lovas program és hajtányozás; Kutyas program Csömörön; Börzsönyi kisvasutazás és panorámás gyalogtúra.

Híres vasútvonalakon

Vonatokkal az élmények nyomában! Idén rengeteg olyan túrához csatlakozhatsz, ahol vonatokkal utazhatsz a legizgalmasabb úti célokhoz.

Vasút európai szuperexpresszekkel és panorámavonatokkal

Idén is eljuthatsz velünk Olaszországba, Svájcba, hogy megcsodáld az Alpok lenyűgöző hegyeit és vasúti csodáit. Felülhetsz a Bernina, Gleccser, Gornergrat expresszekre – amelyekről olyan panoráma tárul eléd, mint még talán soha. A svájci Jungfrauochbahn, mely Európában legmagasabban fekvő – 3454 m tengerszint feletti – vasútállomásáig visz, szintén átélhető. 2026-ban csak kimondottan vasutasoknak szóló ECO (economy) változatban is elérhető a gleccservasutazás.

Ha már unod az adventi vásárokat, gyere az egyesülettel adventi gleccservasutazásra Svájcba! Igazi téli gleccservasutazás a méteres hófalak között, a szurdokok, óriáshegyek és hófödte csúcsok birodalmában. Ez a legjobb karácsonyi ajándék.

Tavaly a vasútmániásokkal Japánban vonatoztattunk a szuperexpressszel. Idén is több, nagyon érdekes kezdeményezésnek vágunk neki. Az ICE német szuperexpressz vasutasoknak: Bécs–Nürnberg trip + Deutsche Bahn múzeumlátogatás, vasútszakmai program, mellyel belepillanthatsz a nyugati szuperexpresszek, az ÖBB és a DB világába. ICE, TGV, AVE szuperexpresszek: száguldozás az osztrák, német, francia és spanyol vasutakon, egy következő szint a tanulmányi kiránduláson, melyet FIP-pel rendelkezőknek, civil vasútmániásoknak, fotósoknak, vasutasoknak, fanatikuskoknak, mérnököknek és műszaki szakértőknek, gyakorló vasutasoknak is ajánljuk.

Mondhatnánk rekordkísérletnek is: 3 nap alatt 3 fajta szuperexpressz, no, ilyet még nem csináltunk. Az alapötletet az adta, hogy nemcsak Ázsiában vannak szupervasutak és szupervonatok, hanem Európában is, nem is akármilyenek! Ha tovább maradnál, Svájcban még lesz esélyed minőségi vonatok tanulmányozására.

Idén új és hiánypótlók a svájci Belle Epoque (a svájci Orient) express, Pilatus és a Golden Pass expresszek. Ezek a panorámavonatokon a svájci kantonokat járhatod be vagy egy luxusbelsejű, vagy egy múlt századelőt idéző Orient-belsővel rendelkező vonattal. A Pilatusbahn pedig Svájc egyik legszebb csúcására mehatsz fel.

Gyermekeseknek, Harry Potter- és vasútfanatikusoknak is tudunk mit ajánlani; Britanniában, Skóciában híres, világhírű vonatokon utazhat, mint például a Caledonian és a Gözösön. Rádásként még egy gözős-skanzent is meg tudsz nézni, hiszen ez minden vasút- és vonatrajongó számára kötelező program (a Harry Potter után persze). Ennek a túrának az ismétlésére nem sok esély van, így ha velünk akarod ezt átélni, jelentkezz idén! A túra a következővel folytatható, ami önállóan is megállja helyét 2026-ban: a norvég Myrdal–Flam vasútvonal kétségkívül a világ egyik legszebb vasútvonala. Ez a norvégiai vonatút igazi élmény, hiszen 867 m magasságból ereszkedünk le Flamba. A közel egyórás utazás során gyönyörködhetünk a vízesésekben, a hófödte hegyekben és a bájos kis farmokban, amelyek mellett elhaladunk. Pluszélmény lehet még a Bergen–Oslo vonatozás.

Vonatozásnaptár 2026

- Március 14. Cuha völgye (Magyarország)
- Május 22. Bernina expressz (Olaszország, Svájc)
- Május 23. Gleccser expressz (Svájc)
- Május 24. Jungfraubahn (Svájc)
- Május 25. Gornergrathbahn (Svájc)
- Július 25. ICE (Ausztria, Németország)
- Július 26. TVG (Németország, Franciaország, Spanyolország)
- Július 27. AVE (Franciaország, Spanyolország)
- Július 28. Transalpin express (Ausztria, Svájc)
- Július 29. Pilatusbahn (Svájc)
- Július 30. Belle Époque, *Golden Pass Line (Svájc)
- Augusztus 12. Caledonian Sleeper (Egyesült Királyság)
- Augusztus 14. Harry Potter gőzös: Jacobite Stream Train (Egyesült Királyság)
- Augusztus 21. Flamsbana (Norvégia)
- Augusztus 22. Bergen–Oslo panorámavonatozás (Norvégia)
- Szeptember 19. Bezina-völgyi Erdei Vasút (Magyarország)
- Október 10. Cuha völgye (Magyarország)
- December 6. Gleccser expressz (Svájc)

FIP-szabadjeggyel MÁV-családtagokkal, nyugdíjasoknak is

Transalpin expressz: Alpok-túra vasutasoknak, családtagoknak a bécsi vasutas vendéglővel, MÁV-os családi kis könnyű program, az elején egy kisvonatos bécsi éttermmel, egy megengedhető árú grazi megalvással, majd a Transalpinnal, egy alpkobéli vonatozással. Választhatod csak a Vasutas éttermet Bécsben, de a Vytopna-programot is, ezt azoknak ajánljuk, akiket érdekel a vonatozás, az ehhez kapcsolódó gondolkodás, és nem utaztak még a mi üdvöskénnyel, a Railjettel. Bécsben járunk egyet, majd beülünk a kisvonatvilágba, a Vytopnába (modellvasutas étterem), ahol akár egy kóla mellett bámulhatjuk, ahogy a kisvonatok viszik ki a sört vagy a hamburgert. Részben kombinált közlekedéssel, de Olaszországot idén kétszer is meglátogatjuk: milánói kalandozás a Bernina expressszel és egy Szicíliai–Szardínia-túra kapcsán. Szándékunkban áll még ellátogatni Krakkó–Auschwitzba egy szomorú kiállításra. A postojnai barlangvasutazás pedig nagyon jó szlovéniai, takarékos hétvégi kikapcsolódásnak ígérkezik.

2026-ban is járd az utat velünk!

A túrákra jelentkezni az egyesület honlapján lehet: explorerklub.hu.

A honlapunkon a keresőbe írd be az adott túra kulcsszavát!

A MÁV-csoport dolgozói, nyugdíjasai használják a „máv” kuponkódot az ingyenes belföldi túrák igénybeviteléhez a jelentkezés során! Egyes túrák tagsághoz kötöttek (ezt a jelentkezéskor meg tudod tenni).



HOGYAN MARADHAT „BELŐLÜNK” A NAP VÉGÉN IS?

„Amikor túl sok a stressz, különösen felértékelődnek az apró megállások, az úgynevezett mikroszünetek. Ezek néhány perces tudatos pihenők, amelyek segítenek visszabillenteni az energiaszintet.”



A modern munkavállalói lét egyik legnagyobb kihívása nem az időhiány, hanem az állandó túlterheltség. Határidők, váltott műszak, családi logisztika, folyamatos készenlét – miközben gyakran éppen saját feltöltődésünkre nem marad energia. A Támogatlak Program idei Lelki Egészségnapok rendezvényének egyik kiemelt előadása éppen erről a mindannyiunkat érintő problémáról szól: hogyan tudjuk megőrizni az egyensúlyt a munka és a magánélet között a MÁV-os mindennapok valóságában.

Nem az időnk, az energiánk fogy el

Volt már olyan napunk, amikor úgy éreztük, soha nem jutunk a teendőink végére? A munkahelyi feladatok, a családi teendők, a folyamatos rohanás közben úgy érezzük, kifogyunk az időből, és soha nem elég, pedig azt könnyebb beosztani, amiből a nap végére valójában kifogyunk: az energiánk. Gyakran már reggel fáradtan ébredünk, kávéval, energiatallal próbáljuk „felturbózni” magunkat, miközben elfelejtjük: a testünk egyetlen, ő lesz velünk egész életünkön át, és bizony nem cserélhető. Nekünk kell róla gondoskodnunk. A pihenés, az étkezés, az ivás, a mozgás éppúgy alapszükséglet, mint a munkavégzés, mégis gyakran ezek szorulnak a háttérbe.

A test előbb-utóbb jelez: „szorít a torkom”, „összeugrott a gyomrom”, „nehéz a mellem”. Ezek nem véletlen tünetek – a stressz fizikai megnyilvánulásai. Ha pedig folyamatosan túlterheljük magunkat, a feszültség nő, a hibázás esélye is emelkedik, az általános közérzet romlik.

A „családi menetrend” és a MÁV-os ritmus

Az előadás egyik különlegessége az volt, ahogyan a vasúti menetrendet állította párhuzamba a családi élet szervezésével. Ahogyan a vonatforgalom is precíz összehangolást igényel, úgy a mindennapi működésünk is akkor lehet gördülékeny, ha tudatos tervezés áll mögötte – a munkában és a magánéletben egyaránt.

A megoldás nem a „tökéletes beosztás” keresése, hanem a tudatos alkalmazkodás: közös naptárhasználat, előre egyeztetett családi programok és kölcsönös rugalmasság. Nem a naptár napja számít – hanem hogy találunk-e valódi, minőségi együtt töltött időt.

Mikroszünetek – apró újratöltések a nap során

Amikor túl sok a stressz, különösen felértékelődnek az apró megállások, az úgynevezett mikroszünetek. Ezek néhány perces tudatos pihenők, amelyek segítenek visszabillenteni az energiaszintet.

Ebben segít három egyszerű jelenléti kérdés:

- Hol vagyok most?
- Kivel vagyok valójában?
- Mit szeretnék ebből a pillanatból kihozni?

Ehhez elég lehet egy-két perc csend telefon nélkül, három mély lélegzet vagy egy gyors vállkörzés. A legfontosabb: rövid időre megállni, kilépni az automata üzemmódból. Ehhez kapcsolódik az otthoni „pihenőzőna” gondolata is: legyen egy olyan tér, ahol nincs munka-ruha és nincs telefon – egy hely, ami egyértelmű jelzése a feltöltődésnek, nemcsak számunkra, hanem a család számára is.

Három M – az együttműködés alapjai

A munka és magánélet egyensúlyához elengedhetetlen a kapcsolati tisztázás. Ebben segít a **Három M módszer**:

- **Megbeszélés** – kinek mire van szüksége, ki milyen élethelyzetben van
- **Megértés** – türelmes, ítélkezés nélküli meghallgatás
- **Megállapodás** – közös célok és kompromisszumok kialakítása

Ezek segítenek abban, hogy a mindennapi súrlódások ne rejtett feszültségként halmozódjanak, hanem valódi párbeszéd alapjává váljanak.

Szervezési eszközök a mentális teher csökkentésére

Az előadás számos jól használható módszert adott a túlterheltség oldására:

- **Eisenhower-mátrix**: segít különválasztani a valóban fontos feladatokat a sürgős, de kevésbé lényeges teendőtől
- **Pomodoro-technika**: 25 perc teljes fókusz, majd 5 perc pihenő – multitasking nélkül
- **GTD (Get Things Done)**: minden teendő kiírása, rendszerezése, rendszeres átgondolása
- **Időnapló**: az ébren töltött idő feltérképezése, energia-mélypontok felismerése

Ezek nem bonyolult módszerek, mégis jelentősen csökkenthetik a mentális túlterhelést.

Amikor marad belőlünk is

Az előadás legfontosabb üzenete egyértelmű: a munka és magánélet egyensúlya nem a tökéletes arányról szól, hanem a tudatos jelenlétről.

Nem az a cél, hogy minden mindig ideálisan el legyen osztva, hanem hogy felismerjük, mikor kezdünk elfogyni – és időben lépünk saját feltöltődésünk érdekében.

Mert nemcsak az számít, hogy mindenkinek jut-e belőlünk a mindennapok során, hanem az is, hogy a nap végén maradjon belőlünk saját magunk számára is.

Támogatlak Program / Ördögh Erika

Új év, új szokások



Az új év sokak számára a változás ígérétét hordozza. Fogadalmak, tervek, „újrakezdés”, nagy elhatározások születnek ilyenkor – gyakran azonban épp ez a lelkesedés válik nyomássá. Amikor azt érezzük, hogy „most vagy soha”, vagy „ezt most tényleg meg kell változtatnunk”, könnyen kialakulhat stressz, szorongás, később kudarcélmény. Pedig az évváltás akkor tud igazán támogató lenni, ha nem a hibáink számonkérésére használjuk, hanem a saját lelki szükségleteink meghallgatására.

Az év vége és az új év kezdete természetes alkalmat teremt arra, hogy visszatekintsünk: mit sikerült és mit nem sikerült elérnünk, mi ment jól, és mi volt megterhelő a számunkra, valamint mi az, amit el szeretnénk engedni, és mit szándékozunk továbbvinni. Ez a fajta belső összegzés segít tudatosítanunk, milyen lelki állapotból érkezünk az új évbe. Ha megengedjük magunknak a lezárást, és időt adunk a büszkeség és a csalódás érzésének is, akkor az új év valódi átmenet tud lenni. A gond ott kezdődik, amikor a visszatekintést önostorozás kíséri, vagy amikor az elkövetkező évtől irreálisan sokat várunk, mivel a túl nagy, hirtelen célok gyakran több szorongást keltenek bennünk, mint örömet.

Az új év nem azért fontos, mert határvonal a régi és az új énünk között, hanem sokkal inkább azért, mert alkalmat ad arra, hogy tudatosítsuk: hogyan szeretnénk bánni magunkkal a következő hónapokban. Ez a fajta öngondoskodás szólhat apró szokásokról, egészséges határokról, lassú önismereti munkáról, elfogadóbb belső beszédről.

Az új év lehetőséget ad arra, hogy ne „csak változást” akarjunk, hanem tudatosan gondoskodjunk a mentális egészségünkéről: szokások, határok, önreflexió, önelfogadás révén. A változás ilyenkor nem ugrás, hanem lépés.

Hogyan építhetjük be az újrakezdést a szokásaink közé?

- Kezdjük apró, reális szokásokkal! Ne tűzzünk ki „mindent megváltoztató” fogadalmakat, hanem válasszunk 1-2 apróbb, de megvalósíthatóbb célt. Ilyen lehet például napi 5-10 perc mindfulness vagy hála gyakorlat. A cél legyen inkább a folyamat-, mint eredményorientált, mert ez segít elkerülni a túlzott nyomást és a csalódást.
- Ne essünk túlzásokba, kezdjük el csak egyetlen szokással! Azzal, amelyiket a legkönnyebbnek érezzük. A kezdeti sikerélmény önmagában lendületet ad majd a további változásokhoz.
- A sikerélmény – ha azt az egyetlen szokást be tudjuk vezetni – tovább fog vinni bennünket a nagyobb erőt igénylő változások felé.
- Ha pedig több szokás hívogat, és nem tudunk dönteni, adjunk magunknak egy-két hetes tesztidőket! Maradjunk azoknál, amelyek szívből jönnek, amelyek valóban kapcsolódnak!
- Ne azért vezessünk be egy szokást, mert mások szerint az jó, vagy mert mindenki csinálja! A tartós szokás attól marad meg, hogy nekünk ad valamit: nyugalmat, energiát, egy kis teret.

Fontos, hogy nem kell új emberré válnunk az új év miatt január 1-jétől. A változás nem dátumfüggő. Az új év nem határhő, inkább lehetőség, hogy jobban kapcsolódjunk önmagunkhoz.

Támogatlak Program / Pál Dorottya



Szabó Tamás – Az ember, aki súlyokkal írta át a sorsát

Három világbajnoki cím, három Európa-bajnoki arany – és egy életút, ami kivételes akaratéről tanúskodik. Kevés sportoló képes arra, hogy évtizedeken át ne csak fizikailag, hanem lelkileg is a maximumot nyújtsa, Szabó Tamás azonban újra és újra bizonyítja: a kitartás és az elhivatottság valódi példaképpé formál. Kollégánkat súlyemelői karrierjéről kérdeztük.

Kiskunmajsán nőtt fel, jelenleg Kiskunfélegyházán él, de bárhová is sodorta az élet, megőrizte a gyökereit és az értékeit. A sport világa már fiatal korában vonzotta: testnevelésórákon találkozott először a mozgás örömeivel, majd a szegedi középiskolai éveit kezdett komolyabban edzeni egy barátjával. A sorsfordító döntést 2005-ben hozta meg, amikor úgy határozott: a sport több lesz számára hobbinál – életformává válik.

Első versenyén, a 2009-es Kiskun Kupán rögtön dobogós helyezést ért el. Ezután megállíthatatlan lendülettel haladt előre. A 2012-es világbajnoki bronz után egy komoly sérülés sem tudta megállítani: 2015. szeptember 23-án vállizom-leszakadás miatt meg kellett műteni, ezt követően azonban elképesztő elszántsággal tért vissza. Pontosan egy évvel később, 2016. szeptember 23-án már világbajnoki



aranyérmet nyert fekvenyomásban 195 kilóval Szerbiában. Ez az időzítés önmagában is szimbóluma annak, hogy a hit, a türelem és a kemény munka képes csodát tenni.

2019-ben újabb mérőföldkövet ért el: világbajnoki arany mindhárom fogásnemben, majd egy évre rá 670 kilós összteljesítmény – ez már a sporttörténelem része.

Tamás sikerei mögött a család támogató közege, az elképesztő tudatosság és a szívós munka húzódik meg. Edzés módszere egyszerű, de hatékony: ha nem fáj, nem fejlődsz. Az intenzív, jól felépített edzések örömet jelentenek számára, a kihívásokat lehetőségként kezeli. Ugyanez jellemzi az étkezését is: hal, tojás, csirke, hajdina, bulgur – minden falat a teljesítményét szolgálja. Mindezt úgy, hogy közben megtalálja az egyensúlyt: cukormentes fagyalt vagy verseny előtt egy banán is belefér, ha az energiaszint megkívánja.

Munkatársunk a regenerálódásra is komoly figyelmet fordít: vitaminok, fehérje, kreatin, kollagén – testének minden porcikáját értéként kezeli. Az eredmény magáért beszél: 54 évesen is aktívan versenyez, sőt idén is új kihívások várnak rá. A Magyar Kupa után nyáron Európa-bajnokságra készül, ősszel pedig újra világbajnoki címet célsoz meg. A klasszikus fogásnemek mellett bicepszgyakorlatban is indul – a lendületét és a kíváncsiságát máig megőrizte.

Felkészülésének bázisa a Kiskunfélegyházán működő Atlasz Gym, ahol sokan példaképként tekintenek rá. Nem pusztán az ereje, hanem a személyisége miatt is: közvetlensége azonnal oldja a légkört, jelenléte erőt ad másoknak. A teremben és azon kívül is inspirál: a MÁV-nál forgalomirányítóként dolgozik, ez a feladata szintén teljes fókuszot igényel.

Tamás üzenete egyértelmű: a siker titka a rendszeresség, a türelem és az elszántság. Érdemes belevágni valamibe, majd lépésről lépésre haladni, és élvezni az utat. Minden egyes edzés, minden ismétlés közelebb visz önmagunk legjobb változatához.

Keres Borbála – Benke Máté

32 év a volán mögött

Beteljesült egy gyermekkori álmom: pályafutása egészét a volán mögött, és jelentős részét a Volánbusznál, most már a MÁV Személyszállítási Zrt.-nél, illetve jogelőd szervezeteinél tölthette Varga István, a Fejér vármegyei Autóbuszos Forgalmi Üzem székesfehérvári telephelyének buszvezetője, aki idén májusban 32 év szolgálattal és 1 millió balesetmentes kilométerrel a háta mögött vonul nyugdíjba. Szeretett VOLVO buszát két kerékre, motorra cseréli, és előkerül a horgászbót is – bár a volánt nagyon fogja hiányolni, jöhet a jól megérdemelt pihenés. A pályafutásáról beszélgettünk vele.

Miért választottad annak idején a buszvezetői hivatást?

Mindig nagyon szerettem vezetni, ez volt a mindenem, az álomom már kicsi koromban is. Egy állami gazdaságban kezdtem traktoron, teherautón, kisbuszon, majd 32 éve döntöttem úgy, hogy megpróbálom a Volánnál. Nehéz volt bekerülni akkoriban, nagy presztízse volt a szakmának. Helyi járatra tudtak felvenni Székesfehérvárra, mondták is, hogy nem fogom sokáig húzni, túl messziről – Polgárdi-ból – kell bejárnom. Rácáfoltam! 20 éve már helyköziben dolgozom, most a Polgárdi–Székesfehérvár vonalon. Ezt sokkal jobban szeretem, a nagyvárosban óriási volt a forgalom.

Emlékszel még az első munkanapodra? Milyen érzések kavargtak benned?

Rettentően izgultam, féltem attól, hogy sok emberrel kell dolgoznom.

Két hét után le is akartam számolni. Túl nagy volt a felelősség annyi emberrel a hátam mögött. Aztán egy idősebb kolléga jótanácsa segített: amíg meg nem szokod, gondold azt, hogy egyedül vagy a buszon, nincsenek utasok. Azóta számos kollégát tanítottam be én is, és mind-egyiküknek továbbadtam ezt az egyszerű, mégis megtartó gondolatot. Sokuk visszajelzése igazolta: a tanács valóban kapaszkodót adott, amikor a legnagyobb szükségük volt rá.

Mennyit változott a szakma és a közlekedés az elmúlt 32 évben?

Minden változik, sokkal nagyobb a forgalom, több a feladat és a stressz. A közlekedési morál nagyon sokat romlott. Minden összetettebbé vált. Például ha egy autóbusz meghibásodik, az alkatrészek beszerzése hosszabb időt vesz igénybe, a javítás pedig gyakran nem azonnali, hanem türelmet és átgondolt szervezést kíván.

Több mint 1 millió kilométert tettél meg balesetmentesen. Mi a titka annak, hogy ennyi éven át biztonságosan, balesetmentesen közlekedtél?

Büszke vagyok rá, hogy sosem volt saját hibás balesetem, pedig ennyi idő alatt számtalanszor kerültem olyan helyzetbe, hogy csak a rutin, a tapasztalat segített elkerülni egy-egy ütközést. Azt vallo, hogy el kell engedni a sérelmeket, akár a közlekedés résztvevői, akár az utasok részéről érnek.

Vannak e téren az utasokkal is negatív tapasztalataid? Mi volt a legdurvább eset? És a legkedvesebb?

A legdurvább eset az volt, amikor egy tapétavágó kés is előkerült. Ittas volt az utas, ezért nem akartam elvinni. Közölte, hogy mire kiérnek a rendőrök, elvágja a torkomat. Akkor is higgadt maradtam, és szerencsére egy ismerőse segített leszerelni. De sok kedves élményem is van. Nekem a buszom a mindenem. Egy 17 éves VOLVO-val járok, még mindig újak néz ki. Mindennap felmosom, kitakarítom, rendbe rakom. És amikor felszállnak, sokan mondják: „De szeretek ezzel a busszal utazni! Mindig olyan szép tiszta!” És ez feldobja a napomat.

Mit jelentett neked a csapat, a kollégák támogatása? Van olyan közös emlék vagy történet, amelyet szívesen megosztanál?

Én már az „öregek” közé tartozom, a fiatalok nyilván sok mindent másképp látnak. Az idősebb kollégákkal inkább összetartunk, de mindenkivel jól boldogulok. Nem szeretem a konfliktusokat, ha tehetem, inkább elkerülöm őket. Segítünk egymásnak, hiszen „ma én, holnap te” – mindenkinek szüksége lehet a másokra. A legbüszkébb talán arra vagyok, hogy több tucat kollégát én taníthattam be. Az útvonalismereten elmondom nekik a tudnivalókat, és nagyon jó érzés, amikor azt mondják, hogy két forduló alatt többet tanultak, mint másoknál három nap alatt. Sok megható visszajelzést kaptam tőlük, több hónap után is visszajönnek, visszaemlékeznek és megköszönik.

Ha újrakezdhetnéd, ugyanezt a szakmát választanád?

Ezt bizony, ez volt az életcélo, a vezetés. Jól végeztem a munkámat, nem bántam meg, büszke vagyok az elmúlt évekre. A balesetmentes teljesítmény mellett arra is, hogy 2002-ben, még az Alba Volánnál, az Év Gépkocsivezetője lehettem. Óriási motiváció egy ilyen elismerés.

Mit tanácsolnál a fiatal, pályakezdő buszvezetőknek? Mi tesz valakit igazán jó buszvezetővé?

A tisztelet! Tiszteljék az utast, és tiszteljék a buszt is! Aki szívből választja ezt a szakmát, abban megvan a tisztelet, anélkül ez nem megy, nem marad itt hosszú távon. Ha megadjuk az utasnak a tiszteletet az öltözköztünkkel, a busz tisztaságával, a bánásmóddal, akkor az utasoktól is tiszteletet kapunk. Régen persze könnyebb dolgunk volt. Azt mondták a faluban, hogy első a polgármester, második az orvos, harmadik a buszsofőr. Sajnos már nincs ilyen presztízse a szakmánknak. És persze az is fontos, hogy megfelelő „háttértámogatás” legyen az ember mögött otthon is, anélkül nem megy, hiszen sokszor hétvégén, hajnalban, késő este dolgozunk. Nekem a feleségem jelenti ezt a támaszt, nagy erőt, sok támogatást adott a munkámhoz, és nagy segítséget a nehézségek feldolgozásához azzal, hogy mindig mindent megbeszélhettem vele.

Milyen érzésekkel készülsz a nyugdíjasévekre? Milyen terveid vannak, mivel szeretnéd tölteni a felszabaduló időt?

Elfáradtam, pihennék egy nagyot. Sétálok a kiskutyámmal, és újra elkezdek horgászni, motorozni. Van egy szép motorom, kettesben túrázunk a feleségemmel. Májustól már lesz rá idő bőven. 10 kilométerre lakunk a Balatontól, csodálatos a táj. A két gyermekemre és a két unokámra is több idő jut majd.

Mi az, amit biztosan nem fogsz hiányolni, és mi az, amit igen?

A vezetés nagyon fog hiányozni! És a buszom! A kollégáim véleménye szerint pedig a takarítás. De még a hajnal 3 órai ébresztő is, hiszen ezt szoktam meg, szabadnapon is felkelek. Amit pedig biztosan nem fogok hiányolni, az az óriási forgalom, a számtalan stresszhelyzet az utakon.

Szerinted a kollégák és az utasok hogyan emlékeznek majd rád?

Bízom benne, hogy senkinek sincs rossz emléke rólam. Igyekeztem mindenkivel jó kapcsolatot kialakítani, és higgadtan, udvariasan kezelni. Számomra nagy megnyugvás, hogy ennyi időt eltölthettem itt balesetmentesen. Én erre büszke vagyok. Ha voltak is negatív élmények, azt gyorsan magam mögött tudtam hagyni. Az első napok-hetek után, amikor már megszoktam, megszerettem, arra gondoltam: innen szeretnék nyugdíjba menni. Rengeteget köszönhetek az akkori, idős kollégáknak, akik befogadtak, jótanácsokkal láttak el. Mindig igyekeztem ezt visszaadni a fiatalabb generációknak.

Jó egészséget, tartalmas, boldog nyugdíjas éveket kívánunk!

Ujj Zsuzsanna



„LEGINKÁBB A CÉG VÁLTOZOTT KÖRÜLÖTTEM”

Csaknem fél évszázada dolgozik a vasútnál ugyanabban a munkakörben Valkai János műszerész. Pályafutása alatt a biztosítóberendezések működésében, javításában és a hibaelhárításban nagyon komoly szakmai ismeretet és tapasztalatot szerzett, amit, ha lehet, igyekszik átadni a fiatal munkatársaknak.

Meglehetősen szokatlan talán még a MÁV-nál is, hogy valakinek a munkakönyvében mindössze egy bejegyzés szerepel, amit akkor iktattak be, amikor belépett a céghez, miközben csaknem ötven éve dolgozik az államvasútnál.

Való igaz, a kezdettől egészen a nyugdíjazásomig 47 évet és 199 napot dolgoztam összesen a cégnél. A Magyar Államvasutak Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségén 1978. augusztus 31-én kezdtem meg a munkát, és 2026. március 18-án vonulok nyugdíjba. Elektronikai műszerészként helyezkedtem el a MÁV-nál, és azóta is ugyanabban a munkakörben dolgozom.

Hogyan jutott el a MÁV-hoz? Aki ennyi időt tölt a vállalatnál, illetve most már a vállalatcsoportnál, általában rendelkezik valamilyen „családi háttérrel”.

Volt a családban anno mozdonyvezető és váltókezelő is, de egészen addig, amíg nem léptem be a MÁV-hoz, tulajdonképpen semmi közöm nem volt a vasúthoz. Dunavarsányban laktunk, a szakközépiskola elvégzése után a szüleimet megkértem arra, hogy az utolsó nyarat utazással, pihenéssel és bulizással tölthessem el, viszont egy feltételt szabtak: augusztus végén munkát kellett találnom. Egyik ismerősöm a településről a MÁV-nál dolgozott biztosítóberendezési lakatosként, ő hívta fel a figyelmemet arra, hogy műszerészt keresnek a cégnél. Ekkor léptem be a MÁV-hoz, a Horog utcában található főnökségen kaptam

kézhez a munkakönyvem, és a taksonyi biztosítóberendezési szakaszra vezényeltek. Ugyan műszerészként helyezkedtem el, viszont az akkori főnököm ragaszkodott ahhoz, hogy valamennyi területen szerezzek ismereteket, így kezdetben én is biztosítóberendezési lakatosként dolgoztam. Taksonyban volt a szakasz székhelye, a kollégáimmal a Soroksári úttól Dömsödön tartó szakaszt jártuk be. Olajozás, kenés, segédmunka, takarítás volt kezdetben a reszortom, a főnököm azt mondta: „ha hibát akarsz elhárítani, ezt is meg kell tanulnod.” A 150-es vonalon akkoriban vonóvezetékes berendezések és mechanikus jelzők működtek. A Soroksári úttól Dömsödön tartó szakasszal együtt Soroksár és Dunaharaszti állomások biztosítóberendezéseinek a felügyeletét láttuk el. Amikor letelt a próbaidő, akkor tettek be a felügyelet alá. Tulajdonképpen elmondhatom, hogy a szolgálati helyek időnként változtak, de én mindig ugyanabban a munkakörben dolgoztam, mint amire felvettek a céghez. „Leginkább a cég változott körülöttem.”

Milyen volt akkoriban a Budapest–Kelebia közötti 150-es vonalon a szolgálat?

Nekem a kezdetektől jó dolgom volt, szerettem a munkámat, készenléti szolgálatot láttam el, a szakaszomon valamennyi forgalmistát és váltókezelőt ismertem. Nagyon jó közösség alakult ki, volt úgy, hogy ha a forgalmi szolgálattelvő nem tudott átállítani egy váltót, mi kerékpárra pattantunk, és a pálya mentén tekerve mentünk segíteni.

De nem számított, fiatalok és jókedvűek voltunk, szerettük a munkánkat, és majd kicsattantunk az egészségtől. A hetvenes évek végén és a nyolcvanas évek első felében villamosították a 150-est, és 1980-ban telepítették először, mégpedig Dömsöd állomáson a D55-ös biztosítóberendezést. Egyébként ekkoriban a 150-es remek, jól karbantartott vasútvonal volt, jelentős belföldi és nemzetközi személy- és áruforgalom zajlott itt. Kiskunhalas maradt egyedül egészen mostanáig vonóvezetékes.

Mennyit keresett 1978-ban egy elektronikai műszerész a MÁV-nál, és hogyan lehetett kijönni a fizetésből?

Egészen pontosan 13 forint 50 filléres órabérrel helyezkedtem el az államvasútnál. Akkoriban ez nem számított rossz fizetésnek, de azért végesek voltak a lehetőségeink. Ha lehet így fogalmazni, tulajdonképpen az anyagi helyzetünknek és a lakhatási lehetőségeinknek köszönhetem, hogy Ferencvárosba kerültem. Azzal együtt, hogy 1985-ben megnősültem, saját lakásról álmodni sem mertünk. Mivel szerettünk volna a feleségemmel normális és saját otthonba költözni, komolyan megfordult a fejemben, hogy más területen helyezkedek el, még a házmesterségen is gondolkodtam. A MÁV egyik vezetője tudomást szerzett a „terveimről”, és azt mondta: „jó szakemberként kár lenne veszni hagyni ezt a céget és az állást pláne úgy, hogy két tanfolyamot elvégeztél.” Így alkut ajánlott, megígérte nekem, ha átjövök Ferencvárosba dolgozni, a szakszervezet segítségével kijár nekem egy szolgálati lakást. Így is történt, Ferencvárosban 1986-ban helyezkedtem el, azóta egy kis megszakítással, pontosabban szolgálatihely-váltással, de ott dolgozom. Nagyon kellett a Fradiba ember, és én megragadtam a lehetőséget.

Milyen továbbképzéseken vett részt?

A belépésemtől számítva egy év elteltével, 1979-ben áramellátó műszerész tanfolyamra iratkoztam be, amit 1980-ban a D55-ös telepítések miatt az általános biztosítóberendezési tanfolyam követett. A speciális D70-es tanfolyamra 1988 tavaszán jelentkeztem, ez is három hónapos kurzus volt. Tulajdonképpen akkor már eldöntötte a MÁV vezetése, hogy Ferencváros állomáson kiépül a D70-es biztosítóberendezés, így a munkatársak továbbképzése is elkezdődött. Nagyon hasznos és jó tanfolyamok voltak, a MÁV akkori biztosítóberendezési szaktekintélyei oktattak minket.

Miért volt annyira vonzó a Fradiban dolgozni?

Akkoriban is a MÁV egyik legnagyobb forgalmat bonyolító pályaudvara volt. A D70-es biztosítóberendezést 1990-ben kezdték el telepíteni az állomásra, a beruházással 1994-ben végzett a MÁV. Szakmailag is komoly kihívást jelentett a munka, hiszen a közös hibaelhárító szolgálat, amelynek én is a tagja voltam, nemcsak a Fradiban, hanem a Keleti pályaudvaron és Kőbánya-Kispesten található biztosítóberendezéseket is felügyelte és javította. Mind a három állomáson ugyanaz a biztosítóberendezés működik. A D70-es szakemberek ezeken az állomásokon, illetve a köztes térségekben látták és látják el jelenleg is a felügyeletet. Először a Keletiben volt a hibaelhárító szolgálat központja, viszont 1995-ben a D70-es végleges üzembe helyezésekor visszamentünk Ferencvárosba. Vagyis némi „keletis” kitérő után ekkortól mind a mai napig ott dolgozom.

Mi az, ami megragadta a vasútnál ebben a szakmában?

Mindig is jóleső érzés volt számomra, hogy ha az ember odament valahová, és tudott segíteni a problémán, onnantól kezdve jöhetett-mehetett a vonat, működött a vasút. Másrészt biztos a fizetés, minden hónap elején ott „csilingel” a pénz a számlán, a kiszámíthatóság sokat jelent.

Véleménye szerint a D70-es biztosítóberendezés mennyire tekinthető megbízható, a kor igényeit kiszolgáló szerkezetnek?

Mindenképpen megbízható. Olyan kifogások merülnek fel időnként szakmai körökben, hogy sok benne a mechanikus alkatrész, és

gyakori karbantartást igényel. Viszont a forgalmi személyzetnek – gondolok például arra, hogy a 70-es tolatóvágányutas berendezés – sokkal több szolgáltatást nyújt, mint a D55-ös. Ezzel együtt a jövő mindenképpen az elektronikus biztosítóberendezéseké. Kevesebb bennük a mozgóalkatrész, és kisebb a fenntartási igényük. Ha nincs szoftverprobléma, a legjobb és legmegbízhatóbb.

A késések ugyanakkor gyakran a biztosítóberendezések meghibásodásából adódnak. Összefüggésbe hozható ez azzal, hogy egy részük meglehetősen régóta működik a MÁV hálózatán?

A hibáink kilencven százaléka kültéri hiba, például eltömődik a sín szigetelése, ellopják vagy megrongálják a kábeleket, a váltóknál az aléptmény tönkremegy, így nehezebben állíthatók. A pálya állapota a biztosítóberendezés működését is befolyásolja. Emellett a magyar hálózaton még meglehetősen gyakoriak a tuskófékkel ellátott kocsik. Fékezés közben a fémforgács eltömíti a szigetelt sínt, ami működési zavarokat okozhat a biztosítóberendezésnél. Szerencsére korszerűsödik a járműpark, mind több tárcsafékes, illetve villamos fékkel ellátott kocsik és motorvonat áll forgalomba, ez sokat jelent.

Mi a véleménye a 150-es vonal felújításáról?

Büszke vagyok arra, hogy megújult a 150-es Budapesttől egészen Kelebiáig, szurkoltam ennek a vonalnak. A MÁV egyik legmostohább vonala volt az elmúlt években. Közvetlenül a felújítás előtt bizonyos szakaszokon már csak negyvennel lehetett közlekedni.

A fiataloknak mit adna át ebből a szakmából?

Igyekszem tanácsokkal segíteni azokat, akik hozzánk kerülnek. A szakmai felkészültség sokat számít, fontos, hogy segítsék egymást. Véleményem szerint a szakmai oktatásra kellene nagyobb hangsúlyt fektetni, sajnos megszűnt az állami szintű biztosítóberendezési szakemberképzés. Jött két új fiatalember a Fradiba, reméljük, hogy beválnak, van bennük szakmai ambíció.

Putsay Gábor



1000 ÚJ BUSZ ÉS 1000 NYERTES TELEPÜLÉS HOGYAN FÜGG ÖSSZE A KÖZLEKEDÉSI ALKOTMÁNY ÉS AZ 1000 ÚJ BUSZ BESZERZÉSE? ÍGY!



Az elmúlt időszakban két olyan közlekedési hír is napvilágot látott, amelyek komolyan érintik a MÁV-csoport autóbuszos személyszállítási szolgáltatását. Az egyik a 10 miniszteri vállalás keretében bejelentett 1000 vadonatúj autóbusz beszerzésére, a másik pedig az új személyszállítási törvényre – vagy ahogy a sajtóban gyakran nevezik – hazánk „közlekedési alkotmányára” vonatkozik. A két hír a mi szempontunkból összefügg, ezért érdemes röviden összefoglalni, melyik döntésnek mi a jelentősége.



Flottamodernizálás és -bővítés

A 10 miniszteri vállalás keretében meghirdetett 1000 vadonatúj autóbusz beszerzése két célt is szolgál: a VOLÁN-flotta bővítését és korszerűsítését. A MÁV-csoport ma országgszerte 5800 autóbuszal végzi a személyszállítást, ezek átlagéletkora közel 11 év. Ez azonban a közlekedési közszolgáltatók világában korántsem számít korosnak. Nem véletlenül. A magyar közlekedési társaságnál évek óta tudatos autóbusz-fiatalítási program zajlik. Ennek első fázisában – 2018 és 2023 között – 2500 új autóbusz érkezett, így 6 év alatt a járműállomány több mint 40 százaléka korszerűsödött.

A program második részét az 1000 új autóbusz beszerzése jelenti, amellyel immár a teljes flotta kétharmadának megújulása történhet meg, ráadásul kevesebb mint egy évtized alatt!

A program végrehajtásával a magyar közlekedési társaság VOLÁN-flottája válik Közép-Európa legnagyobb és legfiatalabb közúti közszolgáltató flottájává. (Az állomány kétharmadát ráadásul hazai gyártású járművek adják, így a járműállomány-fejlesztési program egyben hozzájárul a magyar munkahelyek megteremtéséhez és megőrzéséhez is, hogy a magyarok munkájából a magyaroknak legyen haszna.)



Többletszolgáltatáshoz többletjármű

A flotta erősítésére is szükség van. A MÁV-csoport ugyanis 2025. december 14-től átfogó menetrendi módosításokat vezetett be a VOLÁN-járatok közlekedésében, méghozzá azért, hogy minden eddiginél szélesebb szolgáltatási kínálatot biztosítson az utazóközönségnek. Ennek egyik ösztönzője a megújult Személyszállítási Törvény, azaz a „közlekedési alkotmány”. Az új törvény ugyanis előírja, hogy az országban mindenütt biztosítani kell a személyszállítási alapellátást, amit a közlekedési alkotmány természetesen meg is határoz. A települések és járásközpontjaik között legalább napi 3 pár, a járásközpontok és vármegyeszékhelyeik között pedig napi 2 pár közvetlen járatot kell biztosítanunk az átszállásmentes kapcsolatot. Ennek eredményeképpen csaknem 1000 (egészen pontosan 966) település polgárai számára javul vagy teremődik meg a közösségi közlekedés lehetősége!

A MÁV-csoport ráadásul nem csupán a személyszállítási törvény módosításai, de a megnövekedett utazási igények miatt is menetrendi kínálatbővítést hajt végre, hiszen a tarifareform, az ország- és vármegyeberletek bevezetése az autóbuszvonalainkon is jelentősen növelte a forgalmat. Mindennek kiszolgálásához érthetően még több járműre van szükségünk. Az 1000 új busz beszerzése ezért is fontos. Az új járművek megjelenése azokban a térségekben is segítséget jelent, ahova még nem jut belőlük, mert az ilyen települések, járárok számára is fölszabadítanak olyan használt, de jó állapotú buszokat, amelyek ott előrelépést jelentenek. Az 1000 új busz beszerzése tehát pozitív dominóeffektust indít be, amelynek eredményeképp végül az ország minden szegletében javulhat a szolgáltatás minősége.

Sikeres előrehaladás és folyamatos fejlesztések a munkakörülmény-javítási programban



A MÁV Személyszállítási Zrt. számára kiemelten fontos, hogy a mindennapi munkavégzéshez megfelelő, korszerű és emberközpontú környezetet biztosítson a munkavállalói számára. Ennek jegyében indult el idén a munkakörülmény-javítási program, amelynek keretében országsszerte zajlanak bútorcserék, pihenő- és oktatóhelyiségek, valamint vizesblokkok felújításai, továbbá a szolgálati helyek fűtési-hűtési rendszereinek korszerűsítése is napirenden van.

A program megvalósítása több szálon halad: egyes feladatokat saját hatáskörben, míg másokat közbeszerzési és beszerzési eljárásokon keresztül valósítunk meg. Az eddigi eredmények biztatóak, a munka nemcsak elindult, hanem kézzelfogható előrelépéseket is hozott.

Saját kivitelezésben három helyszínen lezárultak a munkálatok. A kelenföldi buszpályaudvaron már megvalósult a székek és a háztartási gépek beszerzése, ezzel is javítva a kollégák mindennapi komfortját. Tiszaújvárosban november végén, Keszthelyen pedig december elején megkezdődött épületfelújítási munkák január elején befejeződtek, a sofőrpihenők megújultak. A külső vállalkozók bevonásával megvalósuló épületkarbantartási feladatok esetében jelentős előkészítő munka zajlott le az elmúlt időszakban. A KEF keretmegállapodásaihoz történő csatlakozást követően a vonatkozó szerződések novemberben megkötésre kerültek, ezt követően pedig 31 helyszín esetében árajánlatkérések kerültek kiküldésre. A vállalkozókkal közös helyszíni felmérések és a pontos műszaki tartalom meghatározása jelenleg is zajlik.

A beérkező ajánlatok értékelése után a tényleges kivitelezések pedig 2026 első negyedévében indulhatnak el. A klímatelepítések esetében a kivitelezések tervezetten 2026 májusában kezdődhetnek meg. A cél változatlan: a szolgálati helyek klimatizálásával komfortosabb munkakörnyezet biztosítása.

A bútorbiztosítás területén szintén előrelépések történtek. A forgószékek beszerzésére irányuló eljárás lezárult, a szerződés megkötése után indulhatnak a megrendelések és a szállítások.

Összességében elmondható, hogy a munkakörülmény-javítási program jó ütemben halad: több helyszínen már kézzelfogható eredmények születtek, máshol pedig az előkészítés és a szerződéses háttér megteremtése zajlik. A 2026-os év végére pedig mind a 100, várhatóan közel 135 millió forint értékű pályázat eredményes megvalósítása várható, amelyek mind azt a célt szolgálják, hogy a kollégáink korszerűbb, kényelmesebb környezetben végezhesék a mindennapi munkájukat.

Akadálymentes peron épül a Keleti pályaudvaron

„A 12–13. vágány mellett épülő magasperon a Déli Körvasút miatti vágányzár alatt készül el” – mondta el Hegyi Zsolt, a MÁV-csoport vezérigazgatója, majd így folytatta: „A beruházás nemcsak a mindennapi utazást teszi kényelmesebbé, hanem felkészíti a Keletit a Budapest–Belgrád vonalon közlekedő, lépcső nélküli, alacsony padlós nemzetközi motorvonatok fogadására is. A fejlesztés során mintegy 1800 m² peronterület újul meg a teljes rétegrenddel együtt, 34 kábel- és közműakna megemelésével és 500 m² új taktilis burkolat kialakításával a peronon és a csatlakozó járdaszakaszokon.”

Az épülő peronról Facebook-oldalán osztott meg videót a vezérigazgató.



Neked is könnyebb így! Az autóbusz-vezetőink munkáját is egyszerűsíti az elektronikus fizetés



A készpénzmentes – bankkártyás, illetve okoseszközökkel történő – jegy- és bérletváltás tavaly őszre vált lehetővé a helyközi VOLÁN-járatokon. Idén nyáron pedig a QVIK QR-kódos fizetés emelte új szintre a közlekedési digitalizációt Magyarországon. Gyors, biztonságos és korszerű megoldások biztosítják az elektronikus fizetés lehetőségét a mindennapokban már a buszaink fedélzetén is – ráadásul az autóbusz-vezetőink munkáját is gyorsabbá, egyszerűbbé teszik.

Tavaly több mint 5100 autóbuszon, azaz a helyközi forgalomban közlekedő járművek mindegyikén elhelyeztünk elektronikus fizetésre alkalmas POS-terminálokat. Ennek az újításnak köszönhetően a helyközi járatainkon korlátozás nélkül bármilyen összeget kiegyenlíthetnek az utasaink bankkártyával is. Az autóbuszokon a fizikai kártyák használatától az érintésmentes megoldásokig többféle elektronikus fizetési lehetőség áll az utasok rendelkezésére. Ez egy valóban modern, 21. századi fizetési mód, rengeteg előnnyel az utasok és az autóbusz-vezetőink számára egyaránt. Egyszerűbb, gyorsabb, tisztább a szolgáltatásnyújtás, a pénzváltási problémák kiküszöbölhetők, egyszerűsödik az elszámolás, és csökkennek a pénzzárási, pénzfeldolgozási szolgáltatás költségei. Utasaink számára is kényelmes megoldást jelent, hiszen a pontos összeget egyszerűen és gyorsan, kényelmesen, anélkül fizethetik ki, hogy a visszajáróval foglalkozniuk kellene, a fizetés mindössze egyetlen érintéssel elintézhető.

Melyek az eljárás előnyei az autóbusz-vezetőink számára?

Kollégáinknak nem kell előre gondoskodniuk arról, hogy kellő mennyiségű érmével és kisebb címletű bankjeggyel rendelkezzenek. Ez sok kellemetlenségtől kíméli meg az utasokat és a járművezetőket egyaránt. Korábban, ha nem állt rendelkezésre elegendő aprópénz a visszaadás-hoz, az utasunk a visszajárót csak egy helyben kitöltött nyomtatvány segítségével utólag kaphatta meg. Ez nemcsak időigényes volt, hanem gyakran félreértésekhez és vitákhoz is vezetett.

Gyorsabb a beszállítás, kevesebb az idővesztés, hiszen amennyiben az utas előkészül a fizetésre (a kártyáját, okoseszközét kézben és tranzakciókészen tartja), úgy a bankkártyás fizetés rövidebb idő alatt egyetlen érintéssel kivitelezhető.

Fontos a higiéniai szempont is: az autóbusz-vezetőnek a bankkártyás fizetés során nem kell fizikálisan érintkeznie az utastól átvett pénzzel, azaz jóval biztonságosabb számára ez a fizetési mód.

Az online fizetés elterjedésének köszönhetően nincs szüksége arra sem, hogy nagyobb mennyiségű készpénzt, illetve bankjegyet tároljanak, őrizzenek a kollégáink. A bankkártyás bevétel bizonylatait – amennyiben az keletkezik – az elszámolás bizonylataival együtt kell leadniuk. A bevétel leadásakor nincs hiány- vagy többletmegállapítás, mert a POS-adatokat bizonylat igazolja. Bankkártyás fizetés esetén egyébként sincs lehetőség arra, hogy az autóbusz-vezető a visszaadás során hibázzon, nincs tévesztési lehetősége, nem „fizeti el magát”.

Miért jó mindez a társaságunknak is?

Az autóbusz-vezetők elszámolása is egyszerűbbé válik ezáltal: a bankkártyás fizetéseknél elegendő az értékesítési adatok egyeztetése, míg készpénzes fizetés esetén több lépésből álló

ellenőrzési és adminisztrációs folyamatra van szükség. Jelentős költségmegtakarítást érünk el a pénzzzállítás és a pénzfeldolgozás terén, valamint a humán erőforrás kérdése is jobban kezelhető.

Az elektronikus fizetés tehát közös érdek és közös előny – mindannyiunk számára biztonságosabb, tisztább és gördülékenyebb utazást tesz lehetővé. A mai világban már alapvető elvárás, és nem megkerülhető, mindannyiunk számára nagy segítség az elektronikus fizetés.

Jelezzük utasainknak ezt a lehetőséget, segítsük őket a készpénzmentes fizetés folyamatában, hogy még jobb élmény legyen számukra az utazás!



Spisák László, a Dél-Borsodi Autóbuszos Forgalmi Üzem buszvezetője szerint annak ellenére, hogy már számos értékesítési csatornán és online is váltható jegy és bérlet, még mindig sokan vásárolnak a fedélzetén, elsősorban menetjegyet, napijegyet, de akár bérletet is. László Miskolc és Kazincbarcika között közlekedik, Credo típusú csuklós autóbuszán 2024 vége óta lehet elektronikusan is fizetni. Járatán azonban az esetek túlnyomó többségében még mindig készpénzzel vásárolnak, pedig minden esetben felajánlja az elektronikus lehetőséget is. Határozottan állítja, hogy mindenki jobban jár vele. Nemcsak az utasok és a társaság, de a buszvezetők is, hiszen minél kevesebb a készpénzes értékesítés, annál egyszerűbb az elszámolás. Az elektronikus eladások kapcsán az autóbusz-vezetőknek semmilyen további teendője nincs, az elszámolás feladata csak a készpénzes eladásokat terheli. Bár a készpénzes bevételt már a korábbiaknál több helyen, minden JÉ-pénztárban le lehet adni – ő a kazincbarcikai

vasútállomáson szokta megtenni –, még könnyebb dolga lenne, ha csökkenne a készpénz használata.

Aki elektronikusán fizet a járatán, az elsősorban bankkártyával teszi, de a fiatalabbak telefont, okosórát is használnak erre a célra, és esetenként a QR-kódos fizetési lehetőséget is igénybe veszik. Bármelyiket is választják, mindenképpen sokkal egyszerűbb az utas és az autóbusz-vezetők számára is, mint ha fizetendő és visszajáró összeget számolgatnak, netán utólag, nyomtatvány kitöltése után kell kipostázni az utas számára a visszajárót. Technikai probléma sem jellemző, gyorsan, gördülékenyen működik a folyamat. „Örölnék neki, ha sokkal többen fizetnének kártyával, hiszen a beszállítás is sokkal gyorsabb lehetne. Maga a használat is nagyon egyszerű: kiválasztom a terméket, az összeg melletti ikonra nyomva indítom a kártyás fizetést, a terminálon megjelenik az összeg, az utas ráhelyezi a kártyát, és kész is van. Én nagyon szeretem ezt a fejlesztést!” – mondja Spisák László.

A STADLER FLIRT MOTORVONATOK 20 ÉVE MAGYARORSZÁGON

Húsz évvel ezelőtt, 2006 decemberében érkezett meg az első Stadler FLIRT motorvonat Magyarországra, amely esemény mérföldkövet jelentett a hazai vasúti közlekedés modernizációjában. Az első jármű hivatalos bemutatására 2006. december 18-án került sor a Budapest–Székesfehérvár vasútvonalon, majd az üzemi próbák után, 2007 március végén kezdődött meg az utasszállítás. Ez a svájci gyártású, korszerű motorvonat-család azóta a magyar vasúti személyszállítás meghatározó elemévé vált, és a világ legnagyobb FLIRT-flottája máig a MÁV tulajdonában található.

A Stadler FLIRT motorvonatok magyarországi története 2004. április 30-án kezdődött, amikor a MÁV Rt. közbeszerzési felhívást tett közzé 30 darab elővárosi villamos motorvonat szállítására, karbantartására, valamint további 30 darab opciós beszerzésére. Az előminősítési szakaszban hat nemzetközi gyártó jelentkezett: a Siemens AG, az Alstom, a CAF, a Mitsui, a Bombardier és a Stadler Rail. Végül négy cég adott be ajánlatot 2004 szeptemberében: az Alstom a Coradia Duplex, a Bombardier a későbbi Talent 1, a Siemens a Desiro Classic, míg a Stadler Rail a FLIRT 1 típusal versenyzett. A közbeszerzési eljárás rendkívül viharos volt, amelynek során a Siemens és az Alstom ajánlatát is érvénytelennak nyilvánították. Az első eredményhirdetés 2005. március 17-én született: a Stadler Rail lett az első, a Bombardier a második helyezett. A második helyezett azonban jogorvoslati eljárást indított, amely miatt a Közbeszerzések Tanácsa megtiltotta a szerződéskötést. 2005. május 23-án került sor az ismételt ajánlattételre, amelynek eredményeként június 1-jén másodszor is a Stadler Railt hirdették ki győztesnek. A Közbeszerzési Döntőbizottság szeptember 13-án hozott végleges döntésében teljes mértékben elutasította a Bombardier jogorvoslati kérelmét, elismerve a MÁV döntésének jogszerűségét.

Műszaki jellemzők és innovációk

A Stadler FLIRT (Fast Light Innovative Regional Train) egy villamos motorvonatcsalád, amelyet eredetileg a Svájci Szövetségi Vasutak számára fejlesztettek ki, és 2004-ben kezdték szállítani. A FLIRT moduláris felépítésű, csuklós szerkezetű jármű, amely 2-6 kocsiból állhat, és 4-6 hajtott tengellyel rendelkezik. A vona-

tok maximális sebessége 120–200 km/óra között változik, attól függően, hogy melyik verzióról van szó. A magyarországi FLIRT járművek négyrészes, villamos hajtású egységek, amelyek egyáramnemű 25 kV 50 Hz feszültséggel működnek. A későbbi megrendelésekben azonban megjelentek a FLIRT 3 generációhoz tartozó, korszerűbb járművek is. A szerelvények 160 km/óra sebességre képesek, és felszerelték őket az ETCS Level 2 (European Train Control System) európai vonatbefolyásoló rendszerrel. A vonatok alacsony padlójúak, légkondicionáltak, többfunkciós kerékpártároló hellyel, mozgáskorlátozott-barát WC-vel, ingyenes Wi-Fi-csatlakozással és konnektorokkal felszerelték.

A flotta bővülése és fejlődése

A szerződés alapján 2006 márciusában lépett hatályba a Stadlerrel kötött szállítási és karbantartási megállapodás. Az első 30 motorvonat leszállítása folyamatos volt, a 30. jármű 2008. április 7-én tett eredményes hatósági vizsgát. A MÁV időközben lehívta az opciót, és megrendelte a második 30 motorvonatot is, amelyek 2009 januárjától 2010 februárjáig érkeztek meg havi 2 darabos ütemben. Ezzel 60 FLIRT motorvonat állt a MÁV rendelkezésére, amelyek karbantartását teljes egészében a Stadler Rail pusztaszabolcsi telephelyén végezték. 2013-ban a MÁV és a GYSEV közös beszerzést indított: a MÁV 42, a GYSEV 6 újabb motorvonatot rendelt. Ez a 48 járműből álló megrendelés 266,784 millió euró értékű volt, amelyet 100%-ban az EU finanszírozott a 2007–2013-as költségvetési ciklusból. Ezek a járművek 2014 őszétől 2015 szeptemberéig álltak forgalomba, már az új,



kék-fehér-sárga MÁV-arculattal és gyárilag telepített ETCS-rendszerrel. 2015 júniusában további 21 járművet rendelt a MÁV-START Zrt., amelyek 2016. december 11-i menetrendváltással álltak forgalomba. 2016-ra összesen 123 darab FLIRT motorvonat közlekedett a MÁV hálózatán, amely akkor a világ legnagyobb FLIRT-flottáját jelentette.

A GYSEV szerepe és további beszerzések

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) szintén felismerte a FLIRT motorvonatok előnyeit. 2013 októberében készült el az első, 415-500 pályaszámú GYSEV motorvonat a lengyelországi siedlcei üzemben, amely 2013 decemberében kezdte meg az utasszállítást. Ezek a járművek műszakilag megegyeztek a MÁV-vonatokkal, de a GYSEV zöld-sárga arcukat viselték. A 2013-as közös beszerzés keretében a GYSEV további 6 egységet kapott. 2016-ban a GYSEV 10 darab FLIRT 3 generációhoz tartozó, regionális kivitelű vonatot vásárolt 21,7 milliárd forint értékben, amelyeket 2018–2019 folyamán állított üzembe. 2024 őszén pedig



intercity-kivitelű FLIRT vonatokat rendelt, 9 darabos alapmenyiség mellett 2 darab opció lehívásával, amelyeknek forgalomba állítása 2027–2028-ban várható. Ezek az ötrészes, 106 méter hosszú járművek kétáramnemű kialakításúak, 32 első és 248 másodosztályú ülőhellyel rendelkeznek.

Karbantartás és gyártás Magyarországon

A Stadler magyarországi jelenléte túlmutat a járművek szállításán. A MÁV első 30 szerelvényére vonatkozó beszerzési szerződés része volt a gyártó által végzendő, teljes körű karbantartás és tisztítás 30 éves időtartamra. A Stadler 2006-ban megkezdte a pusztaszabolcsi karbantartó bázis kialakítását, megvásárolva a MÁV-tól a korábbi teherkocsi-javító műhely területét. Az 1960-as évekből származó csarnoképületet kibővítve és korszerűsítve négyvágányos műhelyt hoztak létre mosóvágánnyal, kétaknás javítóvágánnyal és kerékesztergával. Az üzembe helyezés 2007 márciusában történt meg. A globális FLIRT-kereslet kielégítésére a Stadler 2009. április 23-án megnyitotta második magyarországi üzemét Szolnok déli iparterületén. A szolnoki gyár a FLIRT típus kocsitestjeinek gyártását végzi: az üres kocsitestek alkotóelemeiből való összeállítását és fényezését. Az első ütemben évente körülbelül 200 darabos kapacitással induló gyár folyamatos bővítések eredményeként a 2020-as évekre már évi körülbelül 700 kocsitestet állít elő, amely a Stadler globális termelésének mintegy 40%-át jelenti. 2013-tól a szolnoki üzem profilja a FLIRT és más típusok forgóvágainak főjavításával és új összeszerelésével bővült.

Üzemeltetési tapasztalatok és energiahatékonyság

A Stadler FLIRT motorvonatok üzemeltetési tapasztalatai bizonyították a típus megbízhatóságát és gazdaságosságát. A teljes 2008-as évre vonatkozó MÁV forgalmi statisztikai adatok igazolták a Stadler Rail motorvonatok versenyajánlatban megfogalmazott energiateljesítmény-adatait. A tényadatok az időközben üzembe állított Bombardier Talent motorvonatokhoz viszonyítva jelentős energiamegtakarítást mutattak, amely a mindkét cég által a verseny során szimulációs számításokkal bemutatott különbséget alátámasztotta. Ez az energiahatékonyság különösen fontos szempont volt a hosszú távú üzemeltetési költségek szempontjából. A járművek karbantartására és tisztítására vonatkozó szerződés feltételei is folyamatosan teljesültek. A 2020–2023 közötti időszakban a MÁV-nál sor került az első 60 szerelvény egységesítésére a későbbi példánnyal: az eredetileg piros-fehér külső színtervet kék-fehér-sárgára cserélték, az utasteret pedig a későbbi példányok magasabb felszereltségével látták el. Ugyanebben az időszakban telepítették az ETCS vonatbefolyásoló rendszer járműfedélzeti elemeit is a MÁV első 60 és a GYSEV első 4 szerelvényén.

Globális siker és magyarországi jelentőség

A Stadler FLIRT a világon is rendkívüli sikertörténet: 2004-es bevezetése óta több mint 2750 egységet rendeltek meg 24 országból. A magyarországi FLIRT-flotta létszáma a leszállításokat követően 133 darabra nőtt a GYSEV-es szerelvényekkel együtt, amely akkoriban a világ legnagyobb FLIRT-flottája volt. A típus globális elterjedésében jelentős szerepet játszik a szolnoki gyár, ahol a világ különböző vasúttársaságai számára készülnek járművek. Az elmúlt két évtized alatt a FLIRT motorvonatok átfomalták a magyar elővárosi vasúti közlekedést, modern, kényelmes és környezetbarát alternatívát kínálva az utasoknak. A Stadler magyarországi jelenléte munkahelyeket teremtett, és hozzájárult a hazai vasúti járműipar fejlődéséhez. Az első motorvonat 2006. december 18-i bemutatása óta eltelt húsz év alatt a FLIRT-típuscsalád bebizonyította életképességét, és továbbra is a magyar vasúti személyszállítás gerincét alkotja. A jövőben a GYSEV által rendelt intercity-kivitelű járművekkel tovább bővül majd a magyarországi flotta, biztosítva a típus hosszú távú jelenlétét hazánkban.

Molnár Zsolt



A ComfortJet Budapestre érkezett

A ComfortJet motorvonatok megjelenése a magyar vasúti hálózaton nem csupán egy új járműtípus bevezetését jelenti, hanem valami olyasmit, amit az ember akkor érez, amikor rájön, hogy egy új világ kezdődik, amelyben talán minden egy kicsit jobb lesz. A Budapest–Pozsony–Prága–Berlin-tengely különös helye lett ennek az átalakulásnak, ahol az utasok évtizedek óta várták már ezt a minőségi ugrást.

A magyar pályákon 2025 decembere óta gördülnek rendszeresen ezek a szerelvények, bár aki figyelt, az már 2024-ben is láthatta őket tesztfutásokon. Rajka felől érkeztek be, és szereztek meg a szükséges engedélyeket. A Cseh Vasutak eldöntötte, hogy minden nemzetközi prémiumjárat a railjet-kategóriát kapja meg, és ezzel tulajdonképpen elismerték, hogy a márkanevek nemcsak címkék, hanem történetek is. Az EuroCity elnevezés mellett megjelent az „rj” jelzés, amely egyszerűnek tűnik, de valójában egy ígéret: hogy az utas pontosan azt kapja, amit ettől az utazástól vár.

Van valami megnyugtató abban, amikor az ember tudja, mire számíthat. A menetrendekben megjelenő „rj” betűk azt mondják, hogy itt modern vonat, tiszta ülések, működő Wi-Fi vár az utasra. Apró dolgok, de talán éppen ezek számítanak a legtöbbet. A ComfortJetek a Budapest–Szob–Pozsony–Prága–Berlin-tengelyen közlekednek, a 70-es számú vasútvonalon keresztül. A Nyugati pályaudvarról indulnak, ahol mindig is különös volt a hangulat: az a fajta pályaudvari zsvaj, amely emlékeztet arra, hogy az utazás még mindig kaland lehet, még ha csak munkába megyünk is.

A Hungária railjet volt az első, amely megkapta az új szerelvényeket. Ez a Budapest–Berlin között közlekedő járat, amely korábban az EC 172/173 számot viselte, most rj 174/175 jelzéssel fut, és aki felszáll rá, az tudja, hogy valami különlegesen hosszú úton van, ahol minden perc számít, és minden kényelmi szolgáltatás hasznossá válik. A Hungária EC magyar szerelvényei pedig hamarosan a Budapest–Belgrád közötti nemzetközi vonatokon fognak teljesíteni. A Metropolitan vonatok is fokozatosan átállnak a Comfort-Jet-üzemre a Budapest–Prága viszonylaton, és ez a változás talán a leglátványosabb. Ahogy az új szerelvények megérkeznek, az ember úgy érzi, mintha egy új korszak kezdődne. Addig is a szlovák szerelvénypáron kívül a csehek saját railjetszerelvényeiket közlekedtetik a Metropolitanokban.

A ComfortJetek megjelenése új mércét állít a Budapest–Prága vonalon. A fix összeállítású szerelvények garantálják a kiszámíthatóságot – az utas mindig tudja, mire számíthat, és ez a kiszámíthatóság önmagában is érték. Minden utazás ugyanolyan színvonalú, minden szolgáltatás ugyanúgy elérhető. A vezérlőkocsis üzemmód a Nyugati pályaudvar fejpályaudvari jellegéből adódó technológiai folyamatokat is egyszerűbbé teszi. Gyorsítja a fordulókat, bár mozdonycsere néha még előfordul a szükséges engedélyek megszerzéséig. Az étkező modernizált változata, a vezeték nélküli töltési lehetőség, a stabilabb Wi-Fi – ezek mind olyan szolgáltatások, amelyek külön-külön nem tűnnek különlegesnek, de együtt megváltoztatják az utazás élményét.

A ComfortJet-flotta – húsz szerelvény – várhatóan 2026 első felére teljes egészében forgalomba áll. Ekkorra ezek a vonatok lesznek a budapesti–prágai viszonylatot meghatározó típusok, és ez az új korszak egyértelműen a modern vasúti közlekedésé lesz.

Molnár Zsolt



NEKÜNK ÍRTÁK...

Tájékoztatom Önöket egy jegyvizsgáló példamutató viselkedéséről.

Törékeny, ötven körüli asszonyról van szó, aki a vonaton utazó és szó szerint őrző, alighanem ittas, rosszabb esetben drog hatása alatt álló házaspár férfi tagjával szemben egyedül tartotta a frontot. Rendőrt hívott, s a peronon egyedül maradt a garázdával (valamint annak feleségével). Eljárása során láthatóan az volt számára a legfontosabb, hogy a többi utast megvédje.

Azt gondolom, a legnagyobb elismerésre és érdemi jutalomra méltó, ahogyan eljár.

Köszönjük Máté Zsoltné kollégánknak a hősiességét, aki a 9796 sz. járaton teljesített szolgálatot 2026. január 18-án.



Nagyon meg szeretném dicsérni kalauz kollégájukat a következő tevékenységei miatt:

előzékenyen tájékoztattott arról, hogy nem működik a mosdó, amikor látta, hogy kisgyerekekkel vagyok, és ajánlotta, hogy menjünk át a másik szerelvénybe, amennyiben erre szükség van. Tájékoztattott arról, hogy 24 órás vármegyenapijegyet véve kedvezőbb áron tudok a jövőben utazni. Hangosan tájékoztatta a Miskolc felé utazókat a csatlakozási lehetőségekről a késés miatt.

Nagyon örülök, hogy ilyen pozitív és jó munkatársat sikerült alkalmazniuk.

Köszönjük Gellér Ferenc jegyvizsgáló kollégánknak a munkáját!

Szeretném kifejezni örömöm a 2026. 01. 09. napon a 717 számú vonaton közlekedő bisztrós Úr iránt. Isteni finom lattét és kiválóan átsütött chilis-marharagus lepényt kaptam tőle. Rendkívül precízen végzi a munkáját, tiszteletteljes mind a fiatalokkal, mind az idősekkel. Kérem, ez a levél találja meg őt, minden jót kívánok neki!

Január 9-én a kisfiam Nyíregyházáról 13:28-kor indult az 562-es számú IC-vel, amely akkor már 1 órással késésben volt.

A vonat végállomása időközben Cegléd lett, amit be is mondott a hangosbemondó, a vonaton – a gyermek elmondása alapján – leszállásra is felszólították őket. Szólnakon így leszállt, majd felhívott, hogy közölje a tényt. Kicsit nehézkes a beszéde, ezért mondtam, keressen valakit az állomáson az ott dolgozók közül, hogy megtudjam, hol van, és tudjam mondani, mit is csináljon. Egy forgalmista hölgynek adta át a telefont, aki tájékoztattott, majd segítette a gyermek hazajutását, ezért kérem, szíveskedjenek tolmácsolni a köszönetemet a segítségért, a gyermek biztonságban megérkezett.

Köszönetemet és elismerésemet szeretném kifejezni dolgozójukkal kapcsolatosan!

2026. 01. 13-án csoportos utazást jelentettem be, azzal a megjegyzéssel, hogy a Budapest-Déliből Veszprém felé 17:30 órakor induló vonattal szeretnénk hazajutni 23 fővel.

17:24 perckor egy Márk nevű (sajnos a vezetéknevét nem jegyeztem meg) fiatalember hívott, aki elmondta, hogy ő lesz a megjelölt vonaton a kalauz, és arról érdeklődik, odaértünk-e, mert úgy látja sok az utas, hogy biztos legyen helyünk.

A csoport időben kiérkezett a pályaudvarra, így már mindannyian a vonaton ültünk. Annyira meglepett ez az empatikus emberi hozzáállás, hogy úgy gondolom, Önöket erről tájékoztatnom kell. Minden tisztelem a kalauz úré, aki ennire szíven viseli az utasok sorsát!

Köszönjük Madzin Márk jegyvizsgáló kollégánk munkáját és utasbarát hozzáállását!

Milliomosok és egy alezredes találkozója Békéscsabán

Négymillió kilométer. Ennyit tett meg balesetmentesen összesen a MÁV-csoport két, Békés vármegyében dolgozó autóbusz-vezetője, Arany István és Jozaf János. A Békés Vármegyei Baleset-megelőzési Bizottság 2022 óta jelképesen elismeri az adott évben legtöbb, baleset nélkül levezetett kilométerért a cégnél jutalomban részesített sofőröket. Tavaly december 18-án Pardi Ildikó r. alezredes, a bizottság titkára, a Békés Vármegyei Rendőr-főkapitányság baleset-megelőzési csoportvezetője látogatott el az autóbusz-pályaudvarra, és gratulált a kiváló volánosoknak.

Arany István immár másodszor szolgált rá a Baleset-megelőzési Bizottság elismerésére, hiszen 2022-ben 1,75 millió balesetmentesen levezetett kilométer után tüntették ki. A figyelmes, a munkáját szerető sofőr azóta is az Orosháza–Pécs vonalon jár, így mostanra összegyűlt a 2 millió km. Változatlanul vallja, hogy a volán mögött a folyamatos figyelem, a koncentráció és a szabályok betartása a legfontosabb. Tapasztalatai szerint a közlekedők egyre feszültebbek, türelmetlenebbek, útjai során szinte mindennap adódik olyan helyzet, amely ezt igazolja. Éppen ezért Arany István pihenten, felkészülten indul útnak, hogy adott esetben a mások hibájából kialakuló veszélyhelyzetekre is megfelelően reagáljon. Mindig megnézi az időjárás-előrejelzést, ha ónos eső, havazás várható, hamarabb indul el a munkába. Ügyel a jármű műszaki állapotára, harminc év autóbusz-vezetői tapasztalattal pontosan tudja, mire számíthat. Például télen jegesedés, illetve hó gátolhatja az ajtó csukódását, ezt is nagy gyakorlattal, gyorsan orvosolni tudja. István elárulta, hogy a családjukban örömteli esemény közeleg, ugyanis fia mérnök-informatikus hallgatóként záróvizsgára készül.

Jozaf János számára is fontos a család, ahogyan kollégája, ő is rendkívül büszke a remekül úszó és focizó 10 éves kislányára. A munkáját igyekszik a lehető legjobban összehangolni a családi élettel. A Békéscsaba–Budapest és Békéscsaba–Miskolc járatokat vezeti, így nem ritka a korai indulás, a késői érkezés, de ezt megszokta már, hiszen eddig 2 millió

km-t vezetett le balesetmentesen. Hálás a feleségének, mert támogatja abban, hogy teljes nyugalommal, odafigyeléssel dolgozzon. Ő is mindig úgy érkezik munkába, hogy legyen ideje indulás előtt átnézni a járművet. Arra törekszik, hogy a többi közlekedővel kölcsönösen segítsék egymást. Próbál mindazok fejével gondolkodni, akikkel találkozik, figyeli a forgalmat, és igyekszik kifürkészni, hogy ki mire készül, mit szeretne az adott helyzetben csinálni, merre szeretne menni. Szerinte az odafigyelés mellett a szerencse és Isten óvása is kell ahhoz, hogy az ember balesetmentes kilométerekben milliomos legyen. Az időjárás Jozaf János szerint is fontos tényező. A 36 éves autóbusz-vezetői pályafutása alatt volt már alkalma mínusz 20 fokkal hidegben, hófúvásban és ónos eső után jégpáncélon is utasokat szállítani. Az utóbbi esetben emlékeztet számára, hogy lovas kocsik is mentek az úton, és még az állatok is elesetek. Nagyon kellett vigyázni, hogy ne veszítse el az irányítást, de mint mondta: megoldott mindent. Mindig az út- és a látási viszonyoknak megfelelően közlekedik. Ő is szereti, amit csinál, mosolyogva jegyzi meg, hogy már az óvodában is buszokat rajzolt. A derű, a nyitottság a dolgozó hétköznapiak is jellemző rá, annak pedig különösen örül, amikor egy-egy céljához megérkező utas a leszálláskor megköszöni neki az utat.

Mi pedig ezúton köszönjük midkettőjük és minden autóbusz-vezető munkáját! Még sok balesetmentes kilométert, jó egészséget kívánunk a MÁV-csoport valamennyi munkatársának.

Békés Vármegyei Rendőr-főkapitányság

Higgadtság, bátorság, felelősség – példamutató helytállás az M7-esen



Egy váratlan vész helyzetben mutatkozik meg igazán, mit jelent a felelősség, az összefogás és a hivatástudat. Az M7-es autópályán történt balesetnél kollégáink gyors döntései és bátor fellépésük nemcsak az utasaik biztonságát szolgálta, hanem emberéletek védelméhez is hozzájárult, méltó módon képviselve mindazokat az értékeket, amelyekre közösségi közlekedési szolgáltatóként büszkék lehetünk.

A közösségi közlekedésben dolgozók mindennapjai jellemzően pontos menetrendekről, felelősségteljes járművezetésről és az utasok biztonságos célba juttatásáról szólnak. Vannak azonban olyan pillanatok, amikor a megszokott feladatokon túlmutató helyzetekkel kell szembenéznük. Ilyenkor nemcsak a szakmai tudás, hanem az emberi hozzáállás, a lélekjelenlét és az egymás iránti felelősségvállalás is kulcsszerepet kap. Egy ilyen rendkívüli esemény történt nemrég az M7-es autópályán, ahol kollégáink példamutató módon járultak hozzá egy súlyos közúti baleset következményeinek enyhítéséhez.

Kovács László és **Végső Zsolt** autóbusz-vezető kollégáink éppen menetrend szerinti járatukat teljesítették december 13-án – László a 1188-as, Zalaegerszegről Budapestre közlekedő járaton, Zsolt pedig mögötte, ugyanennek a hévízi rásegítőjén –, amikor egy baleset helyszínére érkeztek. Az ütközést követően egy személygépkocsi kigyulladt, a lángok pedig rendkívül gyorsan terjedtek, komoly veszélyt jelentve nemcsak az érintettek, hanem a környezetükre is. A helyzet azonnali beavatkozást igényelt. Mire kollégáink odaértek, egy GLS-es kamiont vezető hölgy, valamint az Országos Mentőszolgálat egyik munkatársa már megpróbálta megfékezni a tüzet, ám az erős lángok ellen önerőből nem jártak sikerrel.

László és Zsolt elsőként az autóbuszban utazó utasaik biztonságáról

gondoskodtak: megnyugtatták és kérték őket, maradjanak a fedélzeten. Majd ezt követően, a helyzet gyors felmérése után aktívan bekapcsolódtak a mentésbe. Mérlegelés nélkül, felelősségteljesen cselekedtek – pontosan úgy, ahogyan azt a szakmai és emberi normák megkövetelik.

Az autóbuszban rendelkezésre álló három darab poroltót azonnal bevetették, azonban a tűz intenzitása még ezt is meghaladta. A helyzet komolyságát felismerve a kollégáink nem estek pánikba: higgadtan, józan döntéseket hozva használták fel az autóbuszban mindig megtalálható vizet is, amelyet eredetileg a jármű külső-belső tisztán tartására visznek magukkal. A folyamatos visszahűtésnek köszönhetően végül sikerült megfékezniük, majd teljesen eloltaniuk a tüzet még a tűzoltóság kiérkezése előtt, ezzel jelentősen csökkentve a további károk és veszélyek kockázatát.

„Abban a pillanatban nem volt kérdés, mit kell tennünk. Az utasaink biztonsága volt az első, utána pedig az, hogy segítsünk, ahol csak tudunk. Nem hőstettként éltem meg a segítségnyújtást, hanem kötelességként – emberként és buszvezetőként is. Szomorú, hogy a már ott álló GLS-kamion vezetője hiába próbált poroltót kérni az autósoktól, kamionosoktól, senki nem állt meg. Mindenkinek üzenem, hogy a higgadtság mellett ilyenkor az összefogás a legfontosabb,



Balról jobbra: Kameniczky Ákos, Végső Zsolt, Kovács László, Fajcsák Lajos

hiszen bárki, bármikor kerülhet ilyen helyzetbe. Legalább álljunk meg, és kérdezzük meg, tudunk-e segíteni! Kizárólag azért posztoltam az esetről a Facebookon, hogy erre ösztönözzek mindenkit, és nem a népszerűség kedvéért” – mondta el Kovács László.

A beavatkozás során különösen nagy jelentősége volt az együttműködésnek és az egymás iránti bizalomnak. Kollégáink ezúton is szeretnék megköszönni a GLS-es kolléganőnek a segítséget, aki az első pillanattól kezdve részt vett az oltásban, és példát mutatott abban, mit jelent a közlekedésben dolgozók közötti összefogás és szolidaritás egy kritikus helyzetben.

„Nem gondolkodtunk, ösztönösen cselekedtünk, hiszen az emberélet a legfontosabb, és először azt sem tudtuk, van-e még az égő kocsiiban valaki. Nem mi voltunk az első, egy GLS-kocsit vezető hölgy és egy mentődolgozó már próbált segíteni és segítséget kérni, de kifogytak a poroltók, és az autósok csak bámészkodni, fotózni-videózni lassítottak. Sőt, olyan is volt, aki ránk dudált. Szerencse, hogy volt nálunk víz bőven, azzal sikerült végül eloltanunk a tüzet, majd angolul tolmácsoltam a rendőrök és a külföldi gépkocsivezető között. Az utasaim megtapsoltak, amikor visszazálltam a buszra! – mesélte Végső Zsolt.

Az esemény tehát arra is rávilágított, hogy mennyire fontos a felelősségvállalás a közutakon. Sajnálatos módon több jármű is elhaladt a helyszín mellett anélkül, hogy megálltak volna, noha egyértelműen látható volt, hogy a helyzet kezelése komoly nehézségekbe ütközik. Ugyanakkor voltak olyanok is, akik segítő szándékkal közeledtek, ami megerősíti: a bajban nyújtott támogatás közös ügy, és minden ilyen helyzetben számít.

A baleset sérültjének állapotáról a kollégáink nem rendelkeznek pontos információval, őt a mentőautóban vizsgálták. Ezúton is mielőbbi és teljes felépülést kívánunk neki!

Végül, de nem utolsósorban köszönet illeti az autóbuszban utazókat is, akik a rendkívüli körülmények ellenére türelemmel, megértéssel és együttműködéssel viselték a késést. Kollégáink nevében elnézést kérünk az okozott kellemetlenségekért, és köszönjük, hogy ebben a feszült helyzetben is partnerként viselkedtek. Az eset ismét egyértelműen megmutatta: munkatársaink nemcsak kiváló szakemberek, hanem felelősségteljes, elkötelezett és egymásra odafigyelő emberek is. Olyan kollégák, akik a legnehezebb pillanatokban is készek helytállni – értékeink hiteles képviselőiként.

Büszkék vagyunk Lászlóra és Zsoltra! Természetesen a vezető kollégák őket is jelölték az idei Értékrend díjra. **Fajcsák Lajos** műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes, illetve **Kameniczky Ákos** autóbuszos üzemeltetési főigazgató urak január 9-én személyesen köszönték meg a helytállásukat.

Uji Zsuzsanna



Kovács László zalaegerszegi autóbusz-vezetőt mindenki csak „Kisbáróként” ismeri – ezt jó, ha tudja, aki a Facebookon a posztját keresi. Becenevét az édesapja után örökölte, akit a süködi tsz anyagbeszerzőjeként a felesége mindig vasalt vászonnadrágban, ingben indított munkába. Kifogástalan megjelenése miatt a kollégái és az ismerősei tréfásan csak „Báróként” emlegették. Munkatársunk 13 évig kamionozott, mielőtt Volán-buszvezető lett 2017-ben. Hogy kellett-e már segítséget nyújtania? Történt már hasonló esete, egy Budapest–Zalaegerszeg járat során egy füstölő személyautónál állt meg, amelynél mások – a mostani esethez hasonlóan – szintén nem segítettek. Ott szerencsére csak a kipufogóra folyt fagyálló gőzölgött, nem volt tűz. Egy felszálló idősebb hölgy lábsérülésénél is segédkezett már. Most nagyot nőtt a párja gyermekeinek a számában, és a rokonok, barátok is gratuláltak. László mindezek mellett leginkább a GLS-es hölgy és a mentősök szerepét emeli ki. Csapatmunka volt – mondja.

Végső Zsolt keszthelyi buszvezető három éve volános, előtte 30 évig táncművészként dolgozott, az ExperiDance és Varidance társulatok szólistájaként beutazta a világot. Az utasok szokták mondani neki, hogy nem tűnik klasszikus buszsofőrnek. Bizony nem: 30 évig a turnébusz hátuljában ült, a következő 30-at pedig a volán mögött tervezi. Négyéves kisfia a tűzoltók rajongója, úgyhogy az apuka most otthon is szuperhősnek számít. Dolgozott már helyi, helyközi és távolsági járaton is, váltósofőrként a keszthelyi telephely összes buszán, összes fordaján megfordult e pár év alatt. Vallja, ezt a szakmát csak szerelemből lehet és érdemes csinálni, hiszen a legegyszerűbb része az autóbusz-vezetés. Egy kicsit pszichológusnak, egy kicsit showmannek is kell lenni az utaskiszolgálás során – és mint kiderült, egy kicsit hősnek is.

A szentendrei HÉV nyomában



Némely vasút esetében a nagy fordulóknak nem a pályán tapasztalhatók, hanem a történelmükben. Igaz ez a szentendrei HÉV-re is, amelynek jelentőségét majd száz éven át hiába próbálták hangsúlyozni a vonal mindenkorai üzemeltetői.

„Budapest főváros fejlődésében nem csekély szerep jutott azon helyi érdekű vasútvonalaknak, melyek abból kiindulólág az elmúlt években gyors egymásutánban kiépültek. Nem a mi lapunk feladata e vasutak közgazdasági fontosságát méltatni; mi e vasutak létrejöttében csak a személyforgalom egy bizonyos részének fejlődésére, illetve fejlesztésére látjuk a lehetőséget megadva: a turistaforgalom fejlődésére” – írta 1889 őszén a Turisták Lapja című folyóirat tekintélyes szerzője, dr. Thirring Vilmos, akinek tetszését az a három helyi érdekű vasút nyerte el, amelyeket a lóvasutakért felelős fővárosi cég, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) indított a környéki településeket megcélózva. Az 1887–1888 folyamán megnyíló soroksár–dunaharaszti, cinkotai és szentendrei vonalakon természetesen már nem lovak, hanem gőzmozdonyok vontatták a szerelvényeket, ám a vállalkozásokat eleinte még a költségkímélő gépesítés sem tudta sikeressé tenni.

Végállomások

A BKVT akkoriban egyféle monopólium volt a fővárosi közösségi közlekedésben, ami azért volt döntő fontosságú, mert ha az 1880-as

évek végén egy kisebb cég indítja el a felsorolt vasutakat, bizonyosan csődbe ment volna rövid időn belül. A tőkeerős BKVT-nél azonban tudták, hogy az idő nekik dolgozik, úgyhogy tudomásul vették a haszon elmaradását, viszont a fejlesztésekről így sem feledkeztek meg. Nekik lett igazuk. A HÉV-eknek köszönhető, hogy az addig értéktelen, Budapesten túli földek iránt megnőtt az érdeklődés, parcellázni kezdték őket, ipari övezetek alakultak ki körülöttük, sőt az építkezések miatt egy semmihez sem fogható modernizáció vette kezdetét. De amíg a két pesti HÉV-vonal nőttön-nőtt, újabb és újabb állomásokkal bővült, a fejlődés a szentendrei vonalat elkerülte. Ehhez nagyban hozzájárult, hogy a vasút budapesti végállomása a Filatorigátnál volt, ám oda nem ment ki lóvasút a belvárosból.

Az Óbuda és Szentendre között közlekedő, helyi érdekű vasút 1886-ban kapott zöld utat. A BKVT úgy tervezte, hogy a vasút az óbudai Fő térről indul, és Békásmegyer, Budakalász és Pomáz érintésével érkezik Szentendrére. Csakhogy a hatóságok hallani sem akartak arról, hogy Óbuda „szívét” vasútállomással rondítsák el, ezért olyan tartalmú határozat született, hogy az épülő vasút budapesti végállomását csak a Filatorigátnál lehet megépíteni, ami viszont akkoriban



megközelíthetetlen volt közösségi közlekedési eszközzel. A BKVT ezért kénytelen volt valamiféle csatlakozást létesíteni a Fő tér és a Filatorigát között. A kézenfekvő megoldás a Fő térig közlekedő lóvasút meghosszabbítása lett volna, ám a terepviszonyok ezt nem tették lehetővé. Ezért a helyi érdekűnél jóval szerényebb kapacitású vasutat építettek, amely arra volt hivatott, hogy a HÉV utasait elszállítsa a Fő térre a lóvasúti csatlakozáshoz, vagy fordítva. De mivel e vasutat is külön engedélyeztetni kellett, és e rövidke vonalat – amelynek Óbuda–Filatorigati Gőzmozdonyú Közúti Vasut volt a hivatalos neve – nem tudták a HÉV átadásához igazítani. Így amikor 1888. augusztus 17-én megindult a Filatorigát és Szentendre között, a több mint tizenhat kilométeres vonalon a forgalom, a Szentendrére utazó és a Budapestre érkező utasoknak több mint egy kilométert kellett gyalogolniuk a lóvasúti végállomásig. A Fő téri vasút építése csak az 1888. szeptember 21-i engedélyeztetés után kezdődött, és decemberre lett kész. Az Óbuda–Filatorigati Gőzmozdonyú Közúti Vasut 1888. december 12-én közlekedett először, és hamar népszerűvé vált. A sikerre való tekintettel a BKVT szerette volna a pályáját meghosszabbítani a Lánchíd budai hídfőjéig, és kiváltani vele a lóvasutat, erre azonban nem kaptak engedélyt. A főváros kényszerrel arra, hogy a gőzös járművek nagy ívben elkerüljék Budapest belvárosát.

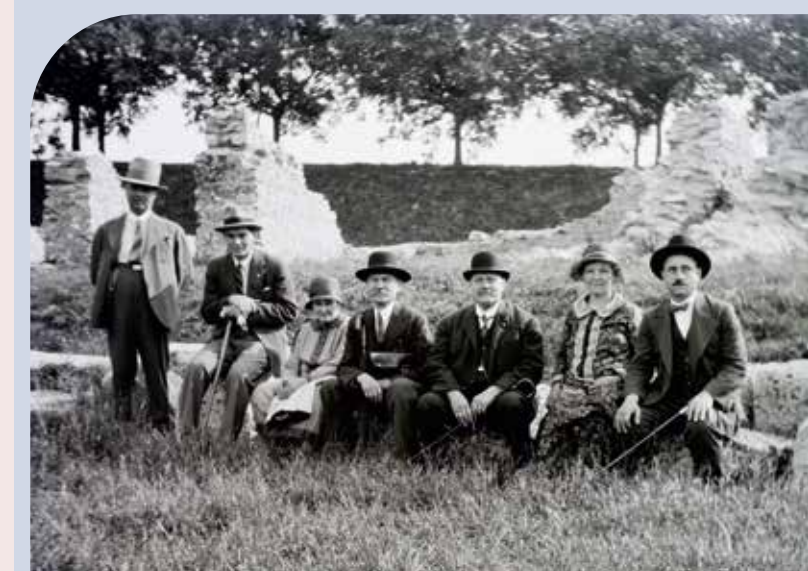
Utazás

Az 1888-as szentendrei HÉV-nek jóval kevesebb állomása volt, mint a mostaninak. Filatorigátnál az állomásépület mellett mozdonyszín, áruraktár és fordítókorong is létesült, Szentendrén csak áruraktár, a két végállomáson kívül csak Pomázon és Budakalászon működött állomás, az ekkor még önálló településnek számító Békásmegyeren megállóhely volt. A vonatokat nem álltak meg sem a mostani Római-fürdőnél, sem Csillaghegyen. Viszont megálltak az Aquincumnál, és ezt megállóhelyet nevezték Római fürdőnek.

A BKVT illetékesei már 1889-ben kiszervezték a HÉV üzemeltetését egy új leányvállalatba, a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaságba (BHÉV), miközben hatalmas terveket szőttek: előmunkálati engedélyt kértek a Pomázról kiágazó Csobánka–Pilisszentkereszt–Pilisszentlélek–Dorog–Esztergom vonal kiépítésére, amelyet 1890. április 29-én meg is kaptak. A hír hallatán nemcsak a környékbeli bányák és erdők tulajdonosai gondolhattak a megkönnyített szállításnak köszönhető jelentős haszonra, de az akkoriban inkább gyerekcipőben, mint turistabakancsban szervezett kirándulók is. „Ha a tervezet a minisztérium által jóváhagyatik, ez esetben csak rövid idő kérdése marad, hogy a fővárosi közönség üdülni vágyó részének a Pilis vidéke, e páratlan Eldorádó megnyitassék” – írta a Turisták Lapja 1891-ben, ám egy évvel később a BHÉV előtt egy sokkal olcsóbb bővítési lehetőség körvonalazódott: a MÁV az óbudai teherszállításai érdekében iparvágányt létesített a Margit híd és a Filatorigát között a Duna-parton. E pálya megépítése után egyúttal lehetővé vált, hogy a szentendrei HÉV-nek se a Filatorigát legyen a

végállomása. De a gyakorlati lehetőség is kézenfekvő volt: a MÁV-nak ugyanis a Duna-parti pályáról valahogy el kellett juttatnia a tehervonatokat a Margit hídtól a Déli pályaudvarig – ahogy akkor nevezték, a Déli vasútig, ez pedig csak a BKVT lóvasúti pályáján, a Margit körúton volt lehetséges. Ezért 1892-ben a MÁV és a BHÉV a kölcsönös bizalom jegyében kötött üzletet, melynek lényege a közös pályahasználat volt, amit szaknyelven péage-nak neveznek – a francia vám, úthasználati díj nyomán. A MÁV tehát vasúti pályát épített a Margit híd budai hídfőjétől az óbudai Leipziger Szeszgyárig, a BHÉV pedig összekötő vágányt a filatorigati végállomásig. A MÁV hivatalosan Duna-jobbparti Gőzmozdonyú Körvasútnak nevezte el a Délitől Óbudáig tartó vonalát, amit 1892. április 7-én adtak át a forgalomnak, míg a filatorigati csatlakozás 1893. szeptember 24-re készült el, s a BHÉV 1895. február 1-jén megnyitotta a Pálffy téri (ma: Bem József tér) új végállomását. Ekkor az Óbudai Hajógyárnál (a mostani Árpád hídnál) is létesítettek megállóhelyet, de a vonatokat a Császárfürdőnél is megálltak, ahol a MÁV rendezte be a körvasúti központját. A Filatorigát–Óbuda, Fő tér között közlekedő gőzöst 1896-ban szüntették meg. A fejlesztések mind a BHÉV, mind a MÁV számára alapvető fontosságúak voltak, és teljesen megváltoztatták Óbuda közlekedését.

Legát Tibor



Ganz gőzmozgorkocsik a XX. század elejéről

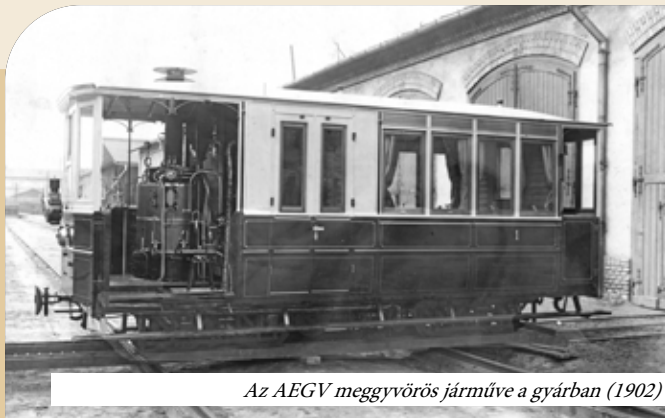
A száz évvel korábbi, belső égésű motoros kocsik előzményei

100 évvel ezelőtt, 1925–26-ban a MÁV, a GySEV és az Arad és Csanádi Egyesült Vasút (ACsEV) üzemében a belső égésű motoros kocsikkal egy új korszak kezdődött. 2025 decemberében a MÁV Zrt. kiadásában jelent meg Szécsy István legújabb könyve a „100 év a magyar vasút szolgálatában; A MÁV és más hazai vasutak két- és háromtengelyes Ganz motor- és pótkocsijai 1926-tól napjainkig” címmel, amely erről és a további évekről szól.

A MÁV-csoport Magazin szándéka, hogy a témát külön is bemutassa. A sort a Ganz gőzmozgorkocsijaival, a 100 éve történt események előzményeivel kezdjük. A gyár történetében a gőzmozgorkocsi a XX. század elején újdonság volt. A mozgorkocsikba beépítésre megvették a francia *De Dion & Bouton* gyártól a közúti járművek, buszok és katonai vontatók hajtására szánt gőzfejlesztő és -motor licencét. Az 1901 és 1908 között készült 109 Ganz-De Dion-Bouton gőzmozgorkocsi és berendezés a gyár hírnevét a hazaiak mellett messzi távoli vasutaknál is növelte. A gőzfejlesztőket az Államvasutak Gépgyára szállította.

Gőzmozgorkocsik belföldi vasutak részére

Boros Béni, az ACsEV igazgatója megfogalmazta, hogy a kis forgalmú mellékvonalak a személy- és a teherforgalom szétválasztásával lesznek gazdaságosak. A témát utódja, Sármezey Endre valósította meg. Sármezey 1901 nyarán egy 25 LE teljesítményű próba *De Dion-Bouton* gőzfejlesztőt és -motort hozatott. Ezzel a Ganz az ACsEV által kezelt, 760 mm nyomtávú Alföldi Első Gazdasági Vasút (AEGV) részére egy forgóváz- as mozgorkocsit gyártott. A 25 km/h sebességű jármű üzeme ígéreates volt.

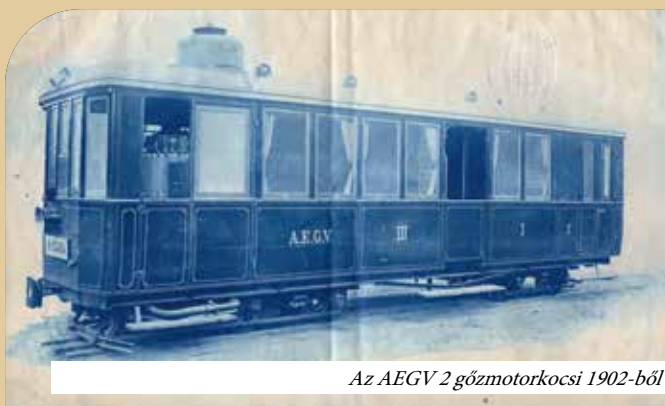


Az AEGV meggvörös járműve a gyárban (1902)

Az új berendezésnek sok ellenzője volt. De Sármezey megnyerte *Asbóth Emil* Ganz-vezérigazgatót az ügynek, aki a projektben a gyár fejlődését és üzleti sikereinek növelését látta. A cég megvette a 35 LE-re növelt teljesítményű De Dion-Bouton berendezés gyártási jogát, és 1902-ben megkezdtek a gőzmozgorkocsi-gyártást.

Az AEGV az első, még francia gépi berendezésű, forgóváz- as gőzmozgorkocsikat 1902 januárjában rendelte. Az 1902–03-ban üzembe álló 3 jármű sebessége sík pályán 55 km/h volt. Az AEGV ezek mellé 1904–05-ben még négy további rendelt a Ganztól.

1903-ban adták át a Békéscsabáról Vésztőre tartó 49 km-es vonalat, ahol elsőként a személyszállítás gőzmozgorkocsikkal, a teherszállítás a m. kir. Államvasutak Gépgyárában készült gőzmozgorkocsikkal indult.



Az AEGV 2 gőzmozgorkocsi 1902-ből

A Ganz az első hazai tervezésű, normál nyomtávú gőzmozgorkocsikat az ACsEV és a *Brassó–Háromszéki Helyiérdekű Vasút* (BHHÉV) részére 1903-ban gyártotta. Az ACsEV Boros Béni 2 és a BHHÉV Motorkocsi 1 és 2 járműveket 35 lóerős berendezés hajtotta. (Sármezey az ACsEV összes gőz- és belső égésű motoros kocsiját a nagy előd iránti tiszteletként *Boros Béni*-ről nevezette el).

A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium támogatta a motor-

kocsiügyet. A Ganz ezután egyik megrendelést a másik után kapta, sőt a MÁV részére is gyárthatott. Az első igény 3 motor- és 4 pótkocsira szólt. A forgóváz- as kialakítás nem volt szükséges a normál nyomtávú pályára engedélyezett tengelyterhelés miatt. Ezért a Ganz a további kocsiknál elhagyta a forgóvázat, és a gőzmozgorkocsi egyleti beállótengelyre szerelte. Az áttevezett kéttengelyes típusból az ACsEV hármat (Boros Béni 3–5), a BHHÉV egyet (Motorkocsi 3) vásárolt.

A MÁV az új járműveknek Debrecenben kocsiszínt épített. 1903. szeptember 1-jén Debrecen és Tiszalök, illetve Nyíregyháza és Tiszapolgári között megindultak az első, rendszeres járatok. A Kaba–Nádudvari HÉV is mozgorkocsiüzemet létesített, és két járművet vett a Ganztól. A MÁV-nak 1904 nyarán három, VIIc jellegű, 50 LE-re növelt teljesítményű típust is szállítottak.

A Déli Vasút 1903 elején egy 35 LE teljesítményű gőzmozgorkocsit rendelt a Ganztól. Az év végére elkészülő és a barcsi fűtőházhoz kerülő Motorkocsi/Motorkocsi 1 jármű fordítókorong nélküli helyeken járt, ezért a hátsó elöterben is volt vezetőállás.

A Ganz gőzmozgorkocsik sikere alapján a MÁV továbbiak beszerzése mellett döntött. 1904. július 25-én a Ganzzal három készlet, 14 új típusú „nagy szekrényes” motor- és 6 pótkocsiról állapotok meg.

A MÁV gőzmozgorkocsi állagába került néhány, a HÉV költségére beszerzett jármű is. A Déli Vasút 1905 elején egy „nagy szekrényes” járművet rendelt. A még 1905-re elkészülő Motorkocsi/Motorkocsi 2 mozgorkocsi honállomása is Barcs volt. Társával együtt Barcs és Slatina között járt.

A Ganz a gőzmozgorkocsi-rendszert továbbfejlesztette: erősebb és nagyobb típusokra volt szükség. Az 1904-ben elkészült kísérleti járműbe két gőzfejlesztő és két tengelyére egy-egy 50 lóerős gőzmozgorkocsi került.

Gőzmozgorkocsik külföldi és további hazai vasutak megrendeléseire

A Ganz gőzmozgorkocsik hazai sikerei a külföldi vasutak figyelmét is felkeltették. Először a Szerb kir. Államvasutak jelentkezett. Az 1903-ban készült, 35 LE teljesítményű, 1435 mm nyomtávú, forgóváz- as mozgorkocsi sík pályán 45 km/h-val haladt. 1904-ben a szerb, 760 mm nyomtávú vonalak részére is készült egy jármű.

A Mährisch–Schlesische Lokalbahn AG 3, 1904-ben gyártott Ringhoffer járművébe 35 lóerős Ganz-De Dion berendezés került. Német tartományi vasutakon több gőzmozgorkocsiba került Ganz-De Dion berendezés. A Hannoveri Gépgyár a Ganztól megvásárolta a gyártási jogot.

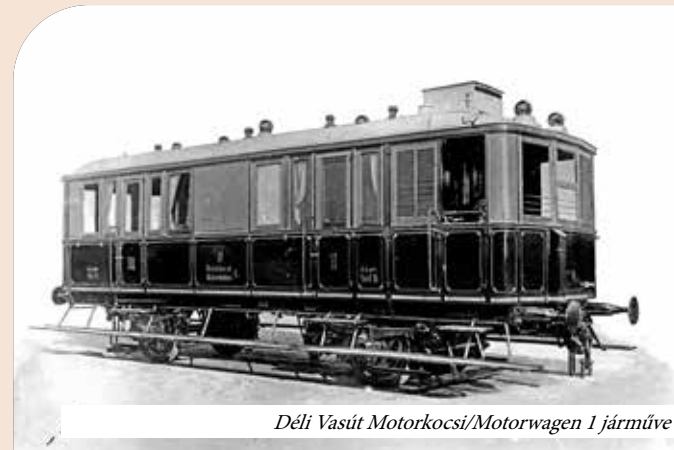
A Ganz gőzmozgorkocsik sikere Oroszországban a közlekedési miniszter figyelmét is felkeltette, aki javaslatot tett a cárnak ilyenek beszerzésére. II. Miklós cár 1903-ban négy járművet engedélyezett. Az Északnyugati Vasútnak 2 darab két- és 1 darab négytengelyes, a cári udvarnak pedig egy luxusjármű készült.

Bulgária is a Ganz gőzmozgorkocsi vásárlója volt. Romániában a Ploiesti–Valeni HÉV rendelt 3-3 járművet. A 80 lóerős, forgóváz- as motor- és kéttengelyes pótkocsikat 1907 májusában adták át.



A Ploiesti–Valeni HÉV gőzmozgorkocsi- és pótkocsiból álló vonata (1907)

A „duplex” mozgorkocsi 1904. március 25-én Budapest-Keleti és Hatvan között vizsgázott. A sikeres próbaüzem ellenére a jármű a nagy tengelyterhelés miatt a szakembereknek nem tetszett. 1905-ben Angliában járt, majd 1906-ban az amerikai *Florida East Coast Railway* megvette. A gyár a teljesítménynövelés másik útjaként 80 lóerős gőzfejlesztőt és -motort fejlesztett.



Déli Vasút Motorkocsi/Motorkocsi 1 járműve

A Ganz gőzmozgorkocsik és gépi berendezéseik az Egyesült Államokban, Kanadába és Japánba is eljutottak. A gyár 1907–08-ban az olasz Ferrovie Adriatico–Appennino (AFA) részére 2 nagy és 3 kis gőzmozgorkocsit szállított.



Az Adriatico–Appennino Vasút kis Ganz-De Dion járműve (1907)

A Ganz gőzmozgorkocsik „csúcsát” jelentették a MÁV által kezelt, Siófok–Mocsoládi HÉV-nek 1907–08-ban szállított forgóváz- as járművek. A hét járműből négy egészen a harmincas évekig közlekedett.



A Siófok–Mocsoládi HÉV egyik forgóváz- as Ganz mozgorkocsija (1907)

Szécsy István és Villányi György

Bőjt, amikor a test megtisztul és megújul

Még csak két hónap telt el az újévi fogadalmak óta, mégis a fogyókúra és az egészséges életmódra történő átállás lendülete talán már kezd egy kicsit alábbhagyni. Ha azonban ezen a holtponton túljutunk, a siker garantált. Ehhez kiváló megoldás egy ősi és univerzális recept, a böjt, amelynek számos változata közül mindenki megtalálhatja a számára ideális kúrát.

A böjt méregtelenítés és öngyógyítás, lemondás és önmegtartóztatás, megújulás és megtisztulás – testnek és szellemnek egyaránt. Egy több ezer éves gyógyír, amit mind a keleti, mind a nyugati orvoslás elismer, és az ókor óta alkalmaz Hippokratésztől Paracelsuson át az ájurvédáig bezárólag. Fontosságát és pozitív hatásait ugyanígy egybehangzóan elismerik a legnagyobb világvallások – keresztény, zsidó, mohamedán, buddhista, hindu – is. Olyan neves tudósok és filozófusok is böjtöltek egy magasabb szellemi és fizikai teljesítmény elérése érdekében, mint Püthagorasz, Platon, Arisztotelész és Szókratész. Aurelianus római császár például ha megbetegedett, soha nem hívatott orvost, hanem magát gyógyította, többnyire böjtöléssel. Tudatosan böjtölni tehát vallási, spirituális vagy egészségügyi okokból is lehet, az eredmény pedig magáért beszél, hiszen minden esetben a javunkra fog válni:

- Csökken a súlyfőlösleg.
- Megtisztul a szervezet a méreganyagoktól.
- Megújulnak a sejtek, és megelőzhető egyes daganatos betegségek kialakulása.
- Javul az energiafelhasználás.
- Nő a szellemi frissesség.

A böjt fajtái

Az igazi, klasszikus böjt azt jelenti, hogy a böjtölő csak vizet fogyaszt. Ez azonban mára jelentősen megváltozott, a szabályok fellazultak, így mindenki a saját igényei vagy az orvos javaslatai alapján szabályozhatja, milyen típusú és időintervallumú táplálékmegevonást iktat be akár a hétköznapi életbe, akár éves rendszerességgel. Sokan nem is tudják, pedig a rövid idejű böjtök minden ember életének részei, hiszen az évések és nem évések váltják egymást, az angol nyelvben ezért nevezik a reggelit breakfastnek, vagyis böjt(meg)törésnek.

Napjaink egyik legújabb és legnépszerűbb étrend- és életmódtrendje az időszakos böjt, ami nem azt szabályozza, hogy mit eszünk, hanem azt, hogy mikor. Az időszakos böjt lényege, hogy meghatározott órákban vagy napokon étkezünk, majd hosszabb ideig tartózkodunk az evéstől. Ilyenkor akár napi 16 órás „étkezési szüneteket” is tarthatunk, például este 6 órakor eszünk utoljára, majd legközelebb másnap délből. Ez a módszer tulajdonképpen nem igényel lehetetlen vállalkásokat, „csupán” a reggeli marad ki, a szervezet mégis gyorsan és jól reagál rá: beindul a fogyás, megváltozik az anyagcsere, valamint csökken a vércukor- és inzulinszint.

Korunk másik népszerű böjt típusa a léböjt, amely során kizárólag víz, gyógytea, nyers gyümölcs- és zöldséglevék fogyasztása engedélyezett. A léböjtkúra általában 3-5 napig tart.

A vallási böjtök közül nálunk természetesen a római katolikus nagyböjt a legismertebb, ami hamvazószerdán (idén február 18-án) kezdődik, és a húsvétot megelőző 40 napon át, egészen nagyszombatig tart. Eredetileg az egész nagyböjt során egy nap csak egyszer, este lehetett enni, de mára ezek a szabályok enyhültek. A 20. századtól a katolikus egyház csak hamvazószerdán és nagypénteken, valamint a többi pénteki napon rendel el szigorú böjtöt. Ez azt jelenti, hogy tilos a hús fogyasztása, és a nap folyamán csak egyszer szabad jóllakni, de megengedett két másik, csökkentett mértékű étkezés.

Aki eddig még nem kísérletezett a böjt egyik változatával sem, itt a remek alkalom, hogy saját egészsége és jobb közérzete érdekében rávegye magát valamelyik módszerre. Ha ez a fajta „koplalás” néhány ezer év alatt nem ment ki a divatból, egy próbát biztosan most is megér! A böjt sikeréhez szerkesztőségünk néhány ínycsiklandó recepttel igyekszik hozzájárulni.

Téli avokádósaláta

Hozzávalók: 3 db érett avokádó, ½ kg kisebb sárgarépa, 2 gerezd fokhagyma, 1 db narancs, 1 db citrom, 1 zacskó vegyes salátalevél, 2 doboz zsásza (vagy egyéb mikrozöldség), 150 g tejföl, 4 ek. pirított mag, 2 csapott tk. római kömény, 1-2 apró, szárított chili, 4 szál kakukkfű, só, bors, olívaolaj, vörösborecet, ciabatta

Elkészítés: A sütőt 180 fokra előmelegítjük, közben a forrásban lévő sós vízben megfőzzük az egész sárgarépákat majdnem puhára, majd leszűrjük és elrendezzük egy tepsiben. Egy mozsárban összetörjük a római köményt, a chilit, a sót és a borsot, majd hozzáadjuk a fokhagymát és a kakukkfűvet, végül pépesre zúzzuk. Adunk hozzá bőségesen olívaolajat és egy nagy löket ecetet, az egészet a répára öntjük, majd alaposan átforgatjuk benne. Mellette készítsük a félbevágott narancsot és citromot a vágott oldalukkal lefelé, és a sütőbe toljuk, amíg a répa aranyszínűre pirul (kb. 25-30 perc). Amíg a répa sül, félbevágjuk az avokádókat, meghámozzuk és hosszában felszeleteljük. Egy nagy tálba tesszük, majd hozzáadjuk a répát is. Konyhai fogóval egy kis tálba a sült narancs és citrom levét befacsarjuk, hozzáadunk ugyanennyi olívaolajat, egy kevés borecetet, majd sózzuk-borsozzuk, és alaposan összekeverjük. A répás avokádóra öntjük, és átforgatjuk a zöldségeket. 4 szelet ciabattát megpirítunk, kis darabokra tépkedjük, és azt is a tálba dobjuk. Az egészet összekeverjük a salátalevelekkel és a zsászával, a tetejére tejfölt kanalazunk, megszórjuk pirított magvakkal, végül permetezzük rá egy kevés olívaolajat.



Spenótos lasagne

Hozzávalók: 1 zacskó lasagnetészta, 400 g fagyasztott spenót, 250 g ricotta vagy juhtúró, kb. 30 g reszelt parmezán vagy trappista sajt, 1-2 gerezd zúzott fokhagyma, só, bors

A besamelszószhoz: 50 g vaj, 2 csapott ek. liszt, 500 ml tej, 100 g görög joghurt, 50 g parmezán vagy más reszelt sajt, só, fehér bors

A tetejére: 50-60 g trappista sajt

Elkészítés: A besamelszószhoz egy lábasban felolvasztjuk a vajat, hozzáadjuk a lisztet, és alacsony lángon kb. 1 perc alatt megpirítjuk. Félrehúzzuk a tűzhelyről, és folyamatos kevergetés közben fokozatosan felöntjük a langyos tejjel. Visszatesszük a tűzhelyre, sózzuk, borsozzuk, és megvárjuk, amíg szépen lassan felforr. Végül hozzáadjuk a joghurtot és a reszelt sajtot, majd forralunk rajta még egyet, amíg a sajt el nem olvad. Ezután a spenótot serpenyőbe tesszük, felöntjük 3-4 ek. vízzel, és felforraljuk. Sózzuk-borsozzuk, majd

Sárgarépakrém-leves

Hozzávalók: ½ kg sárgarépa, 1 db póréhagyma, ½ l húslevesalaplé, 2,5 dl tej, 200 g natúr joghurt, só, bors, aprított petrezselyem

Elkészítés: A sárgarépát és a póréhagymát megtisztítjuk, és vastag szeletekre vágjuk. A levesben puhára főzzük a zöldségeket, majd botmixerrel pürésítjük. Összekeverjük a tejjel, sóval-borssal ízesítjük, és még egyszer felforraljuk. Levesszük a tűzről, és hozzákeverjük a joghurtot, ha kell, még fűszerezzük. Opcionálisan apró narancsdarabokkal vagy reszelt gyömbérrel is gazdagíthatjuk. Tálalás előtt megszórjuk petrezselyemzölddel.



belekeverjük a ricottát, végül a reszelt sajtot is. Addig főzzük, amíg minden krémesre nem olvad. Ezután már csak a rétegezés van hátra. Alul egy réteg besamelmártással kezdünk, erre jön egy réteg tészta, spenót, majd ismét besamel, tészta, spenót, besamel, amíg el nem fogynak a hozzávalók. A tetejét tésztával és besamelszósszal fejezzük be, majd alaposan megszórjuk reszelt sajttal. 200 fokban kb. 35 perc alatt megsütjük. Tálalás előtt egy kicsit állni hagyjuk, csak azután vágjuk fel.

Csohány Domitilla

FIP jogosultság volános kollégáknak is!

Jó hírrel szolgálhatunk a munkavállalóinknak: megnyíltak Európa kapui azok előtt is, akik 2025-től váltak a nagy MÁV-család részévé. A MÁV-START és a Volánbusz integrációjának egyik kézzelfogható előnye, hogy a menetkedvezményi rendszer immár nem áll meg az országhatároknál. 2026. január elsejétől azok a kollégák – kiemelten a volt volános munkatársak –, akik már legalább egy éve rendelkeznek belföldi utazási jogosultsággal, beléphetnek a FIP nemzetközi kedvezményrendszerébe. De mit is jelent ez a mozaikszó a gyakorlatban, és hogyan válthatjuk valóra álmaink európai körútját fillérekből? Cikkünkben közérthetően, lépésről lépésre megyünk végig az új lehetőségeken.

A FIP (Facilities Internationales pour le Personnel) egy nagy múltra visszatekintő nemzetközi egyezmény, amelyet az európai – és néhány Európán kívüli – vasúttársaságok kötöttek egymással. A megállapodás lényege a kölcsönösség: a tagvasutak vállalják, hogy egymás dolgozóinak és azok családtagjainak jelentős utazási kedvezményeket biztosítsanak a saját hálózataikon. Ez a rendszer teszi lehetővé, hogy egy magyar jegyvizsgáló vagy buszsofőr ugyanolyan kiváltságokkal utazhasson a svájci Alpokban, a francia Riviérán vagy éppen Csehországban, mint a helyi kollégái.

A rendszer két fő pilléren nyugszik, amelyeket érdemes egymástól élesen különválasztani, mert más-más utazási célra és gyakoriságra valók: az éves FIP-igazolvány és az eseti FIP-szabadjegy.

A korlátlan szabadság kulcsa: a FIP-igazolvány

Gondoljunk úgy a FIP-igazolványra, mint egy egész évben érvényes „félárú klubkártyára”! Ezt az okmányt évente egyszer kell kiváltani vagy érvényesíttetni, és onnantól kezdve az év minden napján korlátlan számban jogosít fel 50%-os mérséklésű menetjegyek vásárlására a tagvasutak vonalain.

Ez a lehetőség akkor ideális, ha valaki spontán utazó, gyakran ruccan át a szomszédos országokba, vagy olyan sűrűn utazik külföldre, hogy a korlátozott számú ingyenes jegy nem lenne elegendő. A kártya nemcsak a munkavállalónak jár: a jogosult családtagok részére is kiváltható, így a közös családi nyaralások költségei is drasztikusan csökkenthetők. Fontos megjegyezni, hogy bár a menetjegy ára feleződik, az egyéb költségek – mint a helyjegy vagy a fekvőhelyes kocsik felára – teljes áron fizetendők.

Az igazi „bónusz”: a FIP-szabadjegy

A rendszer legvonzóbb eleme kétségtelenül a szabadjegy, amely a gyakorlatban ingyenes utazást jelent. Ez nem egy állandóan zsebben hordható kártya, hanem egy tömb, amelyet konkrét utazásokhoz igényelhetünk.

Az általános szabály szerint évente egy alkalommal váltható ki szabadjegy bármely választott tagvasútra (például a német DB-re vagy az osztrák ÖBB-re). Van azonban egy speciális kivétel: a szomszédos Csehországba és Szlovákiába a munkavállalók évente akár háromszor is kérhetnek ilyen jegyet (családtagok ide is csak egyszer).

Hogyan működik a 4 napos szabály?

A szabadjegy használata némi odafigyelést igényel. A kiállításától számított 3 hónapig érvényes, de ez nem azt jelenti, hogy három hónapig folyamatosan vonatozhatunk vele. A jegyen négy darab dátummező található. Amikor felszállunk a vonatra, be kell írunk az aktuális dátumot az egyik mezőbe. Egy ilyen bejegyzés két napig érvényes: a beírt napon, valamint a következő nap éjfélig (24:00 óráig). Tehát egyetlen szabadjeggyel a gyakorlatban négyszer 2 napnyi, azaz összesen akár 8 napnyi ingyenes utazást is kihozhatunk, ha ügyesen tervezünk.

Ez a jegy az úgynevezett alapidíjat fedezi 100%-ban. Ez azt jelenti, hogy maga az utazás ingyenes, de a kényelmi szolgáltatásokért (helyfoglalás, hálókocsi) és az esetleges gyorsvonati pótdíjegyért itt is fizetni kell a pénztárban.

Kinek és mikor jár a kedvezmény?

Azok a munkatársak igényelhetik a nemzetközi okmányokat, akik már legalább egy éve rendelkeznek a belföldi, arcképes menetkedvezményi igazolvánnyal. Ez a szabály különösen fontos az integrációval érkező új kollégák számára: ha 2025. január 1-jén kapták meg a belföldi igazolványt, akkor 2026. január 1-jén nyílik meg számukra a nemzetközi tér.

A rendszer igazságos, és tükrözi a belföldi jogosultságokat: aki itthon 1. osztályú utazásra jogosult, az külföldön is az 1. osztály kényelmét élvezheti a FIP-jegyeivel, míg a 2. osztályra jogosultak a nemzetközi forgalomban is a másodosztályú kocsikat vehetik igénybe.

Mennyibe kerül az „ingyen” utazás?

Bár az utazás maga díjmentes vagy kedvezményes, az okmányok kiállításának van egy jelképes adminisztrációs díja, amelyet a MÁV pénztáraiban kell befizetni. Az árak barátságosak, különösen, ha összevesszük egy teljes árú nemzetközi vonatjegy árával:

A FIP-szabadjegy szelvényenként (országonként) mindössze 600 Ft. Ezért az összegért cserébe beutazhatjuk például egész Németországot.



A FIP-igazolvány kiállítás díja 2 000 Ft, és az éves érvényesítés is ugyanennyibe kerül.

Ha elveszítjük az igazolványt, a pótlás 4 000 Ft, a megrongálódott kártya cseréje pedig 3 000 Ft.

Érdemes előre tervezni, hiszen az igénylést legkorábban az utazás előtt 2 hónappal lehet beadni, de a biztonság kedvéért ajánlott legalább 1 hónappal az indulás előtt elindítani a folyamatot. A bürokrácia malmai olykor lassan örölnék, és nincs bosszantóbb, mint az indulás előtt izgulni a papírok miatt.

Az igénylés menete mára egyszerűsödött: a MÁV-csoport honlapjáról letölthető formanyomtatványt kell kitölteni, a Humán Ügyfélszolgálattal záradékoltatni, befizetni a díjat és várni az értesítést.

Fontos tudnivalók az utazáshoz

Mielőtt bőröndöt ragadnánk, érdemes tájékozódni az adott országra vonatkozó speciális szabályokról. Bár a FIP-egyezmény keretei közősek, egyes vasutak (például a francia TGV vagy a spanyol AVE vonatok üzemeltetői) korlátozásokat vezethetnek be. Bizonyos csúcsidőszaki járatokra vagy prémiumvonatokra előfordulhat, hogy nem, vagy csak korlátozott számban fogadják el a szabadjegyet. Ezekről a MÁV honlapján található naprakész tájékoztatókból informálódhatunk.

A FIP-igazolvány vagy szabadjegy önmagában nem érvényes úti okmány. Mindig legyen nálunk fényképes személyazonosító igazolvány vagy útlevél. A jegyvizsgáló kérésére ezt is fel kell mutatnunk. Ha ezt megtagadjuk, vagy otthon felejtettük az iratainkat, hiába van nálunk a FIP-jegy, bliccelőnek (jegynélküli utasnak) fognak tekinteni, ami külföldön igen borsos büntetést vonhat maga után.

A FIP-szabadjegyeken és igazolványokon a kedvezmény mértéke országonként változhat. A „100%” jelölés esetén kérhetjük a szabadjegyet, az „50%” jelölésnél pedig a FIP-kártyával válthatunk félárú jegyet. Vannak olyan magánvasutak is, amelyek nem tagjai a rendszernek, így ott teljes árat kell fizetnünk – utazástervezéskor ezt is érdemes ellenőriznünk a térképen.

Miért éri meg belevágni?

A FIP-kedvezmény nem csupán egy juttatás, hanem lehetőség a világ felfedezésére. Egy bécsi adventi kirándulás, egy prágai sörhévége vagy akár egy hosszabb, több országot érintő európai körutazás költségei a töredékére csökkennek. Míg egy átlagos utazónak a vonatjegy a költségvetés egyik legnagyobb tétele, a vasutas munkavállalóknak ez csupán jelképes összeg.

Különösen most, hogy a jogosultak köre bővült, érdemes kihasználni ezt a privilégiumot. Akár a fenntarthatóság, akár a kényelem, akár a spórolás a fő szempont, a vasúti utazás FIP-kedvezménnyel verhetetlen alternatíva. Tervezzenek bátran, böngésszék a menetrendeket, és éljenek a lehetőséggel, amelyet a vasutasszakma nyújt! Jó utat és felejthetetlen élményeket kívánunk minden régi és új jogosultnak!

Molnár Zsolt

Kreatív alkotások a Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóságon

Hatodik alkalommal rendezték meg pécsi kollégáink a Best of „Csináld magad!” elnevezésű háziversenyt, amelyre a dolgozók a saját maguk által készített pályaművekkel jelentkeztek. Az alkotásokat a területi forgalmi egységeken lehetett leadni, innen kerültek át a területi igazgatóság tanácstermébe, ahol november 3. – december 5. között lehetett megtekinteni azokat. Kollégáink ezúttal is sokféle technikát alkalmaztak: előfordult fából, papírból, csuhéból és gyöngyből készült alkotás, de újrahasznosított tárgyak is feltűntek a repertoárban. Huszonhét pályázó összesen harminckilenc pályaművel vett részt a megmérettetésen. A beérkezett műveket a szakmai vezetőkől álló zsűri pontozta, majd megállapították a hivatalos végeredményt. Emellett a látogatók is szavazhattak a kiállított alkotásokra. A versenyen 132 fő voksolt, és nevezte meg az általa legjobbnak vélt három-három alkotást, így kialakítva a közönségszavazás végső eredményét. A látogatók elismerően mondták el, hogy a kiállításra ismételten magas színvonalú, egyedi munkák érkeztek.



A nyertesekről további információ a MÁV-csoport online felületén a Hírvonal rovatban olvasható.

Se előre, se hátra

Edu imádott utazni. Róni a kilométereket, menni a végtelenbe s közben gyönyörködni a tájban. Edunak szerencséje volt, mert rengeteget utazhatott, sőt tulajdonképpen, ha jobban belegondolunk, egész nap mást se csinált, csak járta az utakat, hegyre fel, völgybe le, a síkságot, ahol csak úgy suhantak el egymás után a villanyoszlopok... Néha betért ugyan egy-egy városba, de a legjobban a szabadságot szerette, a szürke aszfaltcsíkot, amin szüntelen a motorzúgás, és ahol nem kellett egyfolytában lassítania. Edu ugyanis egy fiatal, erős, csodaszép Credo volánbusz volt, telis-tele kalandvággyal. Panaszra nem is lehetett oka, hiszen az országúton mindig történt valami. Mert egy volánbusz élete sokszor csupa móka és vidámság, máskor izgalmas és hihetetlen, olykor-olykor pedig veszélyes és kiszámíthatatlan. Aki azt hiszi, Edu élete másból sem áll, mint pályaudvartól pályaudvarig, megállótól megállóig menni és közben várni, míg az utasok föl-le szállnak, hát az bizony téved. Nem is kicsit. Ott van például a defekt, ami bármikor, a legváratlanabb pillanatokban is bekövetkezhet, a köd, amiben semmit sem látni, és a szembe tüző nap, amitől semmit sem látni, a szembejövő, ész nélkül előző sofőrök, akikre szintén Edunak kell vigyáznia, az éppen nem működő közlekedési lámpák, az árokba csúszott autó, amit ő vesz észre először, az elhagyott poggyász, a télen jégpályává változó úttest vagy a vaddisznócsalád, amely éppen az ő orra előtt baktat át az úton keresztbe... És a sort még hosszan sorolhatnánk. Tegnap is történt valami, valami egészen különleges. S hogy Edunak sikerült-e megoldania? Csak figyeljete!

A tegnapi nap is pontosan ugyanúgy kezdődött, mint a többi. Edu kigurult a garázsból, megnézte az asznapi beosztását, aminek nagyon megörült, hiszen jó messzire kellett utaznia, méghozzá autópályán. Edu ezt imádta a legjobban. Nincs megálló, csak a száguldás. Ráadásul hiába volt február, a télnek nyoma sem volt, így kellemes utazásnak nézett elébe. Talán ez lehetett az oka, hogy ennyien indultak nyugatra, az óriási hegyek irányába. Emiatt Edu utastere, csomagtartója és az autópálya is tele volt. A volánbusz rég látott már ekkora forgalmat. Tömött sorokban haladtak, süttött a nap, ám váratlanul minden megváltozott. A kék égbolt szürkévé változott, és szinte a semmiből óriási hópelyhek kezdtek hullani. Az út hamar befehéredett, Edunak pedig valami furcsa, rossz érzése támadt, amit aztán gyorsan elhessegetett. – Mi baj lehet, hiszen nagy a forgalom, azonnal letaposunk a havat az útról – gondolta magában. A felnőttek gyönyörködtek a szállingózó hópelyhekben, a gyerekeknek pedig fülig ért a szájuk.

A hó azonban egyre sűrűbben és gyorsabban esett. Edu ablaktörlője a legmagasabb fokozaton járt, de még így is alig látta az utat, és közben a szél is feltámadt. Viharos erővel tombolt a tél, és a pálya melletti szántóföldről is az útra hordta a hirtelen lehullott havat. Edu ebben a pillanatban piros fényeket vett észre maga előtt, és azonnal satufékezett, így még idejében sikerült megállnia. Nem látta, mi történt, csak azt, hogy minden sávon áll a sor. Eltelt 5 perc, majd 10, egy fél óra, és a sor továbbra is csak állt. Buszok, autók,



teherautók vártak mozdulatlanul, abban bízva, hogy hamarosan továbbhaladhatnak, de semmi. Szépen lassan kezdett mindenki behavazódni. A volánbusz sejtése beigazolódott. Valahol messze, kilométerekkel arrébb, a sor elején egy kamion megcsúszott, és keresztbe fordult az úton. A hó pedig csak esett és esett megállás nélkül, a szél pedig kegyetlenül fújt, így szinte percek alatt ellepte mind az utat, mind a kamion mögött ragadt járműveket. Néhanyan előzni próbáltak, sikertelenül, ők is csak elakadtak. Mások a leállósávon próbálkoztak, de a nagy hóban ők is elakadtak. Hiába érkeztek meg hamarosan a hókotrók, az egész sort eltorlaszoló járművek miatt nem jutottak át az autók seregén, a szél pedig mindenki köré hófalat épített. Senki sem tudott mozdulni se előre, se hátra. A mentőegységek is tehetetlenek voltak, a helyzet pedig egyre súlyosbodott. Órák teltek el a baleset óta. Fogytak az üzemanyagok a járművekből, és ha nem lesz fűtés... Az útra kelt családoknál ráadásul elfogytak a szendvicsek is.

– Valamit tennem kell! Ki kell találnom valamit, méghozzá azonnal, különben mind idefagyunk! – törte a fejét Edu. Ekkor gondolt egy merészet. Emlékezett, hogy van a csomagok között néhány síléc és snowboard is. – A síléc túl kicsi hozzám, de a snowboard talán jó lehet! – és már neki is látott szerelni. Két deszkát a kerekeire csatolt, majd lassú gázt adott és... és sikerült. Edu megindult. Letért az útról, egyenesen a pálya melletti töltés felé vette az irányt. Lehetetlen vállalkozásnak tűnt, hiszen ott még nagyobb volt a hó, és a töltés meredek is volt. De Edun szerencséje nem fogott ki az akadály. Siklott a havon, megkerülte a sort, és végül rátalált a keresztbe fordult kamionra. Vontatókötéllel maga után csatolta, és megpróbálta elhúzni. Elsőre azonban nem sikerült, a kamion meg sem mozdult. Az utasok leszálltak, az autókban kiszálltak, és mindenki hangosan szurkolt a sárga volánbuszsnak. Edu újból megpróbálta, de még mindig semmi. A harmadik próbálkozásánál ellenkormányzott, tekerte a kormányát, ahogy csak bírta, és végül sikerült! A kamion megmozdult, és felszabadult az út.

A bátor és hős Edut este ámulva hallgatták a többiek a garázsban, amikor beszámoltak asznapi kalandjaikról. – Mindig is ki szerettem volna próbálni a síelést! – zárta Edu a történetét, és mindannyian rápihentek a másnapra, ami biztos ismét sok-sok izgalmat tartogatott a buszos flottának.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2026. február 23.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujzag@mavcsoport.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**A MÁV-csoport új, innovatív programot indított a vontatási energia hatékonyabb felhasználására.**”
A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Vallyon Kázmér** olvasónknak!

	1	MÁR JÓ ELŐRE: AB OVO	A SÍPSZÓ IS EZ	ISME-RETLEN TÉTET NÓVEL	OLASZ AUTÓJEL FÖLD-RE	LITER, RÓVIDEN	EMELET, RÓVIDEN	SZEMÉLY-SZÁLLÍTÓ JÁRMŰ	GÓZ JÓSKA ALAKÍ-TOJA A TAL-PALATNYI FOLD CÍMŰ FILMBEN	KÖTŐSZÓ AZ OXIGÉN VEGYJELE KIVÍV	LÉT-ELEMŰNK A PLATINA VEGYJELE	HITELE-SÍTÉS BÉLYEG-ZÓVEL	
IL RÁKÓCZI FERENC IS EZ VOLT									2 TAKARÓ				0
TITKON MAGÁHOZ VESZ						ÚR-MÉRTÉK-EGYSÉG LITER							
KÉPVISE-LŐT KÜLD							A KÖZEL-MÚLTBAN VERMUT-FELE				PERUI AUTÓJEL LIBANON NOB-JELE		
EVANGÉLI-KUS, RÓV. KÖZÉP-FÜL			KUKKOL USA-BELI MAGNÁS (ELON)			CIPRUS, RÓVIDEN PIPERE-MÁRKA		NAGY SZÁLLÍTÓ JÁRMŰ MEGTALÁL					
				NORVÉG AUTÓJEL CSEVE-RESZIK	SAVANYÚ LEVES REPTÉRI VÁRO				... NOLTE; SZÍNESZ MELLÉM PAKOL				
IPARI LÉTESÍT-MÉNY DÉL, RÓV.		PÁRDUC FARKA! TOVA-ISZKOL		ISMERET-SZERZÉSI (IDŐ, FO-LYAMAT)					BASEL (LÉ-GÍRFORG. RÓVIDÍTÉS NÉVELŐ				
NETT. CSINÓS				KENYÉR-GABONA BIZTATÓ SZÓCSKA				NAGY, FEDELES DOBOZ			RÉUNION RÉSZE! SVÉD AUTÓJEL		
FOCILAB-DÁT NYÚJ-TOTT LÁB-BAL MEG-SZEREZ								TELLER...; NÉHAI FIZIKUS NAGY-CSALÁD		S A TÖB-BL RÓV. IGE-FAJTA			
RÓMAI 51 KUTYA AD PACSIT VELE			... DOYLE; KRIMIÍRÓ JOBBRA, TÍNO!			TOLNAY ... (NÉHAI SZÍN.NO) BIGYÓ!				CSAHOS IDEGEN ÉGI REPÜ-LŐ TÁRGY			
				PÓRÁZ VÉGE! FAXOLÁS KELLÉKE!		IDEGEN OLAJ! RÓMAI 501-ES		ERKÖLCSI FOLT RIPORT-KEZDET!					
MÉTER, RÓVIDEN ROZSDA						CSUK NÉMET AUTÓK JELZÉSE			KALAPOT TISZTÍT KÖZÉPEN ÁSÓ!				
	I									SEGÉLY-KÉRŐ JELZÉS			!

*Az egészség az egyik
legfontosabb értékünk.
Tegyük érte együtt!*



SPORT- ÉS EGÉSZSÉGNAPOK 2026-BAN IS!

Budapest * Miskolc * Szeged * Győr * Pécs

A MÁV-csoport – a Magyar Testnevelési és Sporttudományi Egyetemmel együttműködve – idén 5 alkalommal szervezi meg a munkavállalóknak szóló Sport- és Egészségnapot.

A helyszíneken az alábbi programok várnak:

- izgalmas sportversenyek
- hasznos egészségügyi szűrések
- érdekes kiállítók és aktivitások
- közösségi élmény, feltöltődés

ELSŐ ÁLLOMÁS: MISKOLC

**Helyszín: Miskolci Egyetem Sportközpont
(3515 Miskolc-Egyetemváros, Egyetem út 1.)**

Időpont: 2026. március 27.

A részletes programmal és a jelentkezés pontos menetével hamarosan érkezünk! Figyeld a MÁV-csoport Magazin online felületét, a hírleveleket és a hirdetőtáblákon kihelyezett plakátokat!

Fontos! A részvétel előzetes munkáltatói engedélyhez kötött, amelyet vezetőddel egyeztetve tudsz majd biztosítani.

*Mozgás, egészség, közösség
– találkozunk 2026-ban valamelyik Sport- és Egészségnapon!*