

LXXVI. ÉVFOLYAM

2026. JÚNIUS-JÚLIUS

MÁV CSOPORT

magazin

Idén is vár az

Adria!



MINISZTERI KÖSZÖNTŐ

Újra a vasútfejlesztés korszaka következik

HÍREK

Személyi változások; Gyermekvasutasokat avattak; 180 éves a magyar vasút – Bemutatkozott legújabb felmatricázott Vectronunk; Irány a Balaton: sűrű járatok, új ízek és okosabb utastájékoztató a nyári szezonban; Rangos szakmai konferencián képviseltette magát a MÁV-csoport, UITP szakmai delegáció érkezett Magyarországra

HUMÁN

Pályaorientáció országszerte; A szakma és pályaorientáció találkozója – előadások a Széchenyi István Egyetemen; A sokszínűség ereje – fotópályázat a MÁV-csoportnál; Nemcsak a sínek kapnak napsütést, hanem a bőröd is. Vigyázzol rá?

MUNKATÁRSUNK

Aki sohasem veszíti el a fonalat – Oláh Évával beszélgettünk; Kassay Róbert – egy játékos jegyvizsgáló különleges világa

SZOLGÁLTATÁSAINK

Újra indul az Adria InterCity!; Újra indul a Retró Istria

KITÜNTETÉSÁTADÁS

HÉV-esek ünnepe: Balesetmentes Közlekedésért kitüntetések és törzsgárda-elismeréseket vettek át a HÉV-ágazatban dolgozó munkavállalók

BÜSZKESÉGÜNK

Tevékeny évtizedek a HÉV szolgálatában; Példamutatás a szolgálatban – rangos belügyminiszeri elismerésben részesült Kató József kollégánk

NEMZETKÖZI

Előtérben a sebesség emelése és a közlekedés biztonságosabbá tétele

ANNO

Az Ikarus 620 és 630 átváltozása – csuklósok az országúton; Ganz sorozatgyártású benzinüzemű motor- és pótkocsik

ÉLETMÓD

Legismertebb gyógynövényünk, a kamilla

SZABADIDŐ

Itt mozdonyt vezethetsz és forgalmat is irányíthatsz; Őszi álomutak Európa legszebb tájain – Alpok, Adria és mediterrán csodák a Volántouristtal

4

5

12

20

24

28

30

34

36

40

42



26

SZOLGÁLTATÁSAINK

Újraindul a Retró Istria



12

HUMÁN

Pályaorientáció országszerte



44

SZABADIDŐ

Alpok, Adria és mediterrán csodák a Volántouristtal

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Benke Máté; **Szerzők:** Benke Máté, Csohány Domitilla, Fehérvári Rita Kavalecz Imre, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Nemeskéri-Kutlán Márton; Putsay Gábor, Szécsény István, 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

Itt a nyár, irány az Adria!

Újra itt a nyár, ami számunkra azért is örömteli, mert idén is kigördül a szezon és a MÁV-csoport egyik legnépszerűbb nemzetközi járata, az Adria InterCity és a nem kevésbé sikeres, egyben egyedi Retró Istria expressz. Mindkét járaton különleges éjszakai utazással lehet elérni népszerű tengerparti városokat és üdülőhelyeket. Bár eltérő szemléletet és műszaki színvonalat képviselnek, mégis közös bennük, hogy kényelmes, dugómentes és kedvező árú alternatívát kínálnak az Adriára tartó utasok számára. Akik szeretik a napfényt, a tengert és az utazást, azok számára az Adria és a Retró Istria is páratlan élményt jelent. Itt ugyanis a magas szintű utazási szolgáltatás és a színvonalas vendéglátás a legfontosabb, ami a kollégák munkáját dicséri.

Ez a két járat nemcsak a nyaralni vágyóknak jelent kiváló alternatívát a hosszú és fárasztó autótutakkal szemben, de a cégcsoport környezettudatos törekvéseit is képviseli. Tervezhető velük hosszabb családi nyaralás is, de a vállalkozóbb kedvűek akár egy teljes napra is leruccanhatnak kényelmesen és olcsón a tengerpartra. Mindez azt is mutatja, milyen lehetőségeket, egyben élményeket rejt a vasúti utazás. Ezért nemcsak az utasok, de a kollégáink is várják, hogy elkezdődjenek a várt beruházások, és a vasút ismét fejlődési pályára álljon. Ebben a számban izelítőt adunk arról is, hogy milyen lehetőségek rejlenek a vasúti közlekedésben, nemzetközi szinten bizonyos országokban hol tartanak jelenleg, és hová lehet eljutni ebben a szektorban.

Szép nyarat, jó utazást kívánunk mindenkinek!

Putsay Gábor
kommunikációs szakértő, MÁV Zrt.



40 ÉLETMÓD

Legismertebb
gyógynövényünk,
a kamilla

Miniszteri köszöntő

Újra a vasútfejlesztés korszaka következik



Sok kommentben látom, hogy mi lesz most a közúttal, hogy a busz- és vasútlobbi adja a minisztert. Aggodalomra semmi ok - de tagadni azért nem fogom: valóban a közösségi közlekedés és a vasút fejlesztése iránt mélyen elkötelezett közlekedési miniszterként köszönhetem a MÁV-csoport dolgozóit. Bízom benne, mindannyian meg fogják tapasztalni ezt a mindennapok valóságában is.

Rengeteg nagy tervünk van, új járművek, megújításra váró pályák és állomások. De pontosan tudom azt is: minden új miniszter, államtitkár és MÁV-vezérigazgató hasonlóról beszélt. Tehát értem azt is, nekünk most szállítani kell az eredményeket, nem beszélni a tervekről. Ehhez kérem minden MÁV- és Volán-dolgozó partnerségét - óriási lehetőség, de még több munka az, ami előttünk áll.

Miközben már nem csak Nyugat-Európában, de a régióban is egyre élesebb verseny alakult ki az országok között a közösségi közlekedés fejlesztésében, a vasút reneszánszban, addig Magyarország az elmúlt néhány évben egyre nagyobb sebességgel az ellenkező irányba haladt: fejlesztés helyett nekünk bezárt vonalak, lefűjt beszerzések és leállított beruházások jutottak. Ha pedig ezt már a bőrükön érezték az utasok, akkor biztosan állíthatjuk, hogy csontig hatolóan élték át az ágazat dolgozóit, akik kétszeresen is elszenvedői voltak ennek a helyzetnek. Egyrészt sokszor nem tudták saját legjobb tudásuk szerint elvégezni feladataikat, mert a körülmények, a végtelen centralizáció és a paranoia ezt nem tették lehetővé, sőt rosszabb esetben fenyegetve érezték magukat, ha ki akartak állni a vasútért. Másrészt a vasúti dolgozók képviselték, védtek és tartották fenn a szolgáltatásokat az egyre elégedetlenebb utazók számára, ők voltak azok, akik elviselték a jogos elégedetlenséget, de sajnos sokszor a nehezen magyarázható szidalmakat is.

Egy hivatalba most belépő közlekedési miniszter ezért nem fordulhat másképp a vasúti dolgozók, vagyis e sorok olvasói felé, mint hogy kifejezi elismerését és köszönetét. Hálás vagyok minden egyes vasutasnak, amiért a kedvezőtlen körülmények között is fenntartják a vasúti közlekedést, és számtalan fennakadást oldanak meg erejükön felül teljesítve. Sokszere munkatársunk erőfeszítése kell ahhoz, hogy még elmondhassuk, van magyar vasút.

Jó lenne a vasútfejlesztés korszakát nagyívű tervek felvázolásával indítani, majd azon munkálkodni, hogy 5-10 éves távlatban oda juttassuk el a hazai vasútközlekedést, ahova például a lengyeleknek sikerült az elmúlt évtizedben. Ezen is dolgozunk, a tervek léteznek, és pótolni fogjuk az elmúlt években el nem végzett munkát. Lesznek stratégiai lépések, ezekhez van szükségünk az uniós pénzek hazahozatalára, ami százmilliókat jelent olyan projektek megvalósítására, mint a fővonalak átépítése és sebességemlése.

Szeged, Pécs és Miskolc egyáltalán nem voltak fókuszban az elmúlt években, de még a Debrecen – Nyíregyháza fejlesztés sem indulhatott meg, mert a vasútrombolás odáig jutott, hogy a megkezdett előkészítő munkákat is félbeszakította a tárca előző vezetése a választás miatt. A mellékvonalaknál egyáltalán nem csak a bezárt vonalak újrainyítása

a kérdés: ha az európai trendekkel összhangban a vasúti közlekedést akarjuk fejleszteni, akkor a vasúti hálózat egészében és a kapcsolódó tömegközlekedés egészében kell gondolkodnunk. Előttünk álló feladat a járműfejlesztés. Dízel járművek vásárlására több mint 20 éve nem került sor, az InterCity hálózat szinte teljes egészében 45-50 év feletti kocsikból áll, és az állomány fejlesztését most kell elindítanunk, ha évek múltán jó minőségű szolgáltatáshoz szeretnénk jutni. Mindez viszont alig ér valamit, ha nem javítunk radikálisan a vasúti dolgozók munkakörülményein.

A hosszútávú terveinkkel haladnunk kell, el kell fogadtatnunk a kormánnyal, a parlamenttel és az EU-val a magyar vasút fejlesztésének kiemelt szerepét, ehhez forrásokat kell találnunk és szereznünk, és szakmai mederben kell tartanunk egy évekig tartó folyamatot, ami érinti a központi költségvetést, az ország legnagyobb, állami kézben lévő munkáltatóját, települési önkormányzatokat, érdekképviseleti szervezetet, és nem utolsósorban a vasúti közlekedést használó milliókat.

De sehova sem fogunk jutni, ha nem stabilizáljuk a helyzetet. Ma nagyobb a baj annál, hogy csak állagmegóvásra lenne szükség, amíg a stratégiai tervezés tart. Mindannyian, akik most itt együtt állunk ennek a feladatnak a megoldása előtt, jól tudjuk, hogy ez hosszú menet lesz, és az elején tűzoltással kell kezdenünk – sajnos néha, nem is csak átvitt értelemben. Már a tavalyi nyár is embert próbáló volt, utasnak, vasutasnak egyaránt, és az idei nyár még nehezebb lesz, hisz azóta a helyzet csak romlott az elmaradt beruházások, a csődbe ment Dunakeszi járműjavító és a forráselvonás miatt. A következő hónapokban össze kell tartanunk a magyar vasutat, hogy legyen mit fejlesztenünk.

Vasútrombolásból nem lesz vasútfejlesztés gombnyomásra. Onnan kell elindulnunk, ahol a legrosszabb a helyzet. Az első dolgunk, hogy őszintén elmondjuk, hol tartunk jelenleg, mert az utasok megérdemlik, hogy tudják, hogy hol jár a vonat és mikor ér velük oda, ahova utazni szeretnének. Az országnak tudnia kell, hogy mi a magyar vasút valós helyzete, mert bármilyen sikeres vasútfejlesztés feltétele a bizalom helyreállítása - a titkolózás, a betiltott EMIG és Vonatinfó, letagadott késési statisztikák helyett. El kell érniünk, hogy utas, vászto és döntéshozó éppolyan elkötelezett legyen a fejlesztés mellett, mint a vasúti dolgozók. A következő hónapok ezért egyszerre szólnak majd a helyzet feltárásáról, a vasutat használók megbízható és korrekt tájékoztatásáról, valamint a közép-, és hosszú távú fejlesztések beindításáról.

Mindehhez kérem a MÁV és a Volán közösségének támogatását, megértését, kitartó munkáját és elkötelezettségét - tőlem, a közösségi közlekedés és a vasút iránt elkötelezett miniszterként sem számíthatnak másra.

Vitézy Dávid, miniszter
Közlekedési és Beruházási Minisztérium



SZEMÉLYI VÁLTOZÁSOK

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt.-nél az új kormányzati alapelveket követve egy gazdaságos, szigorúan átlátható és ügyfélközpontú szervezet épül fel. A szervezet és a menedzsment a megújulás jegyében átalakul. A vállalat operatív és stratégiai irányítását **vezérigazgatóként dr. Simon Enikő** veszi át. A szakember 23 éve áll a MÁV szolgálatában, az évek során széles körű tapasztalatot szerzett a vállalatcsoporton belül, hiszen – jogi területen – dolgozott a MÁV-nál, a HÉV-nél, a MÁV Vagonnál és a MÁV Nosztalgianál is. A MÁV Szolgáltató Központ csapatát 2018 óta erősíti, ahol 2024-től a jogi igazgatói pozíciót töltötte be.



Dobás László, mb.
humán erőforrás főigazgató

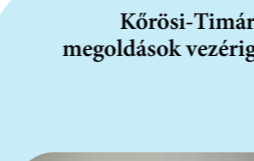


augusztus 1-től
Wágner-Szaniszló Ágnes,
humán erőforrás főigazgató

További vezetői kinevezések június 2-től:



Váradiné Szabó Tünde, gazdasági
vezérigazgató-helyettes



Körösi-Timár Tünde, digitális
megoldások vezérigazgató-helyettes



Ignác Gergely, operatív
vezérigazgató-helyettes

Kálmán Eszter, stratégiai főigazgató



A MÁV Pályaműködtetési Zrt.-nél a megkezdett strukturális átalakulás mögött világos szándék áll: a hatékonyság és az átláthatóság érvényesítése egy új szemléletű szervezeti modellen keresztül. Ebbe a belső logikába illeszkednek a mostani, házon belüli előléptetések is.

Szilágyi Tibor 2022 óta a Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóságot vezette, június elsejétől a pályaműködtetési és beruházási vezérigazgató-helyettesként folytatja munkáját. Az okleveles építő- és településmérnök mögött komoly szakmai múlt áll: korábban a BKK projektfejlesztési szakterületét irányította, majd a NIF vasúti projektirodáját vezette, így a stratégiai hálózatfejlesztések és a vonal-szintű beavatkozások irányítása a legszigorúbb szakmai folytonosság mentén marad a kezében. Fontos szervezeti struktúraváltozás lép életbe: a korábbi állami vasúti infrastruktúra-fejlesztési projektek és az azokért felelős terület a pályaműködtetési és beruházási vezérigazgató-helyettes irányítása alá fognak kerülni. A feladatokat egy önálló divíziós egység kezeli majd, a még hatékonyabb projektmenedzselés érdekében.

A forgalmi főigazgatói székbe Pósalaki László lépett, akinek pályája a klasszikus vasutas hivatástudat mintapéldája. A harmadik generációs szakember 1997-ben Szolnokon, a közvetlen forgalmi szolgálatban – váltókezelőként és szolgálattevőként – sajátította el az alapokat. Később menetrendszerkesztőként, majd a VPE osztályvezetőjeként szerzett rendszerszintű tapasztalatot, hogy 2022-es visszatérése, majd vezérigazgató-helyettesi megbízása után most a legfelsőbb forgalmi irányításért feleljen.



Gyermekvasutasokat avattunk



152 ifjú kollégával bővült a vasutas közösség: megtartottuk a budapesti Gyermekvasúton a 2025/2026. tanévben tanfolyamot elvégzők avatási ünnepségét. A budai hegyekben kanyargó kisvasút idén üzemel 78 éve, a szolgálatot pedig a kezdetektől 10-14 éves kisvasutasok látják el. Az évről évre egyre népszerűbb vonalon 2025-ben 345 ezren utaztak, így nem vállaltak kis feladatot azok a gyermekek, akiket június 13-án fogadtunk vasutassá.

A tanév alatt ősszel és tavasszal is indult egy-egy négyhónapos tanfolyam, melyeken a vasutas szakma alapjaival és a környék nevezetességeivel ismerkedhettek meg a gyerekek, majd a sikeres vizsgákat követően szolgálatba állhattak. Az avatási ünnepségen Vitézy Dávid, közlekedési és beruházási miniszter és Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte az ifjú vasutasokat a Hűvösvölgyi végállomáson.

A budapesti Úttörővasút első, 3 kilométeres szakaszát 1948. április 11-én kezdték el építeni a Széchenyi-hegyen a Hegyhát út és Golfpálya út találkozásánál. Először megépült Széchenyi-hegy végállomás, Normafa megállóhely, Csillebérc (Úttörőváros) és Virágvölgy (Előre) állomás, a vonatforgalom 1948. július 31-én indult meg. Az 1948-as kezdet után az építkezés további két szakasszal folytatódott, 1949. június 24-én a Virágvölgy (Előre) és Szépjuhászné (Ságváriliget) állomás közötti vonalrész nyílt meg. A teljes vonalat 1950. augusztus 20-án adták át Hűvösvölgyben. Az Úttörővasút-Gyermekvasút fennállása alatt több mint 16 ezren szolgálták kisvasutasként a vonalon.

A budapesti Gyermekvasút közel 12 kilométeres hosszával 2015-ben bekerült a Guinness Rekordok könyvébe, mint a világon a leghosszabb olyan vasútvonal, ahol a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot 10-14 éves korú gyermekek látják el. A Budai-hegység közkedvelt kirándulóhelyeit összekötő kisvasúton egész évben járnak a vonatok, jelenleg mintegy hétszáz gyerek váltja egymást a szolgálatban. A kisvasút vonalán tavaly és idén is több szakaszon végeztek pályakarbantartást, két vasúti átjáró is teljesen átépült. Megújult a Hűvösvölgyi járműtelep vágányzatának nagyrésze és a széchenyihegyi tárolóvágányok is. Az utasok, a kirándulók és a kisvasutasok nagy örömeire jelenleg is zajlik az egyik legnagyobb forgalmat lebonyolító középállomás, Szépjuhászné rekonstrukciója, mely során

az épület eredeti, építéskori hangulatát visszaadó, modern megoldásokat alkalmazó felújításra kerül sor.



Besztercán Kornél, a Gyermekvasút vezetője kitüntette azt a 30 gyermekvasutast, akik kitűnő eredménnyel végeztek el az idei képzést.

• Nyáron munkanapokon óránként, hétfőig 40-50 percenként indulnak a vonatok. A menetrendben előre meghirdetett napokon nosztalgiajáratok is forgalomba állnak.

• A Gyermekvasút menetrendje elérhető itt: <https://gyermekvasut.hu/menetrend/>



180 éves a magyar vasút – Bemutatkozott legújabb felmatricázott Vectronunk

1846. július 15-én indult el az első személyszállító vonat Pestről Vádra. A 180 éves hosszú és dicsőséges történelem most a jövővel találkozhatott, hiszen a 180 éves magyar vasút hírét a legfiatalabb és legújabb Siemens Vectron mozdonyunk viszi, szerte az országban. Az új köntösben pompázó gépet június 12-én mutattuk be a Nyugati pályaudvaron. A sajtótájékoztatón Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója elmondta, hogy a mozdony rögvest forgalomba is áll, kezdetben Budapest és Keszthely között továbbítja majd vonatainkat. Az évfordulás készülődéséhez tartozik a Nyugati pályaudvaron található királyi váró felújításának a bejelentése is. Hegyi Zsolt elárulta, hogy a helyiséget – amely egykor Ferenc József és Sisi pihenését szolgálta – a későbbiekben prémium váróteremmé és kávézóvá alakítjuk, így annak patináját, pompáját mindenki élvezheti majd.

A 180-as évfordulóhoz a mozdonymatricázáson túl számos aktivitás is kapcsolódik, melyek az év második felétől ösztönzik játékra és figyelemre kollégáinkat és utasainkat.

„180 év – 180 kérdés” online játék július 15-étől
Kollégáinkat és utasainkat közös játékra invitáljuk! Az online kvíz sorozat összesen 180 kérdést vonultat fel – havonta harmincat – így megismertette vasutunk történetét a résztvevőkkel. A havonta megjelenő kérdések egy-egy 30 éves korszakot ölelnek majd fel, megválaszolásukhoz megfelelő szakmai alanyagot is biztosítunk. A válaszadók között ajándékokat sorsolunk ki, melyek között Uta-sellátó édességek, exkluzív bélyegek, ingyenes városiséták és a Keleti tetejének a meglátogatása is szerepel majd.

Jubileumi bélyegsorozat

A MÁV-csoport jubileumi bélyegsorozatot készített. A limitált, összesen ezer példányban megjelenő sorozat hat különböző időszakra osztja fel a magyar vasút történetét, és a korszak kiemelkedő mozdonytípusait ábrázolja – ívenként egyet.

„180 éves a magyar vasút” aláírásminta bevezetése
Július 15-étől egységes aláírásmintát vezetünk be a belső emailezésben, amely nemcsak kollégáink, hanem külső partnereink számára is szimbolizálja a 180 éves fennállás jelentőségét.

Jubileumi járatok 424-essel az élen

A MÁV Rail Tours jubileumi járatokat indít Budapest és Vác között. A gőzmozdony vontatású nosztalgia vonaton a legszebb muzeális kocsikban utazhatnak a vendégek, és megismerkedhetnek a „boldog békeidők” vasúti utazásainak hangulatával. Bővebb információ és jegyvásárlás a www.mavrailtours.hu oldalon.



Irány a Balaton: sűrű járatok, új ízek és okosabb utastájékoztatás a nyári szezonban



A balatoni főszezon minden évben az egyik legnagyobb közlekedésszervezési feladat a MÁV-csoport számára. Idén sincs ez másként: a cél egyszerre a nagy kapacitás biztosítása, a kiszámíthatóbb menetrend és az utasélmény javítása. Az elmúlt évek tapasztalataira építve úgy alakítottuk át a kínálatot, hogy a nyári csúcsidekban is megbízhatóbban működjön a rendszer, miközben a közvetlen országos kapcsolatok és a balatoni utazás népszerű elemei továbbra is megmaradnak.

A Balaton északi partján a legfontosabb feladat a menetrendszerűség javítása volt. Ezt a korábbi sebességkorlátozások mérséklése, valamint a biztosítóberendezések karbantartása alapozta meg. A Kék Hullám InterCityk ezért idén egységesen Budapest és Tapolca között közlekednek, ami csökkenti a zavarérzékenységet, dedikált Traxx és Henschel mozdonyok. A klímás kocsikkal és bisztrószolgáltatással közlekedő IC-k mellett továbbra is a Katica InterRégiók és a Vízipók sebesvonatok adják a sűrű eljutást Balatonfüredig, a nyugati medencében pedig egy új, Tapolca és Keszthely között közlekedő napi sebesvonatpár is javítja az északi és déli part közötti kapcsolatot.

A déli parton szintén fontos változásokkal készülünk. A Budapest és Székesfehérvár közötti szakaszon a 160 km/órás pályasebesség részleges kihasználása stabilabb menetidőket tesz lehetővé, miközben a szolgáltatási kategóriákat is közelebb igazítottuk a valós utasélményhez. A Balaton InterCityk kétóránként indulnak Keszthelyre Vectron mozdonyal és étkezőkocsival, június közepétől pedig 10, az ÖBB-től

bérelt, magas minőségű, első osztályú és kerékpárszállításra is alkalmas kínálatot. A Vectron mozdonyoknak köszönhetően a Balaton IC-k Budapest és Székesfehérvár között akár 140 km/h-va is tudnak közlekedni, így segítve a menetrendszerűséget. A Tópart-vonatok FLIRT motorvonatai továbbra is korszerű és klimatizált járművek, ugyanakkor eltérnek a klasszikus InterCity-felépítéstől, ezért idén expresszvonatként közlekednek. A hétvégi csúcsidek kezelését az egy Esti Csók InterRégió is segíti, amely vasárnaponként Fonyódtól egészen Győr Győri Csók néven biztosít közvetlen hazautazási lehetőséget.

Nemcsak a vonatok, hanem a fedélzeti szolgáltatások is megújulnak. Az Utasellátó az idei szezonban a megszokott kínálat mellett új ízekkel is készül: a Balaton InterCityk étkezőkocsijaiban a klasszikus sertéspörkölt mellett hideg gyümölcsleves és vegán chilis bab is elérhető, míg a Kék Hullám InterCityk bisztrókocsijain cheddar szósos nachos és uborkás kombucha is várja az utasokat, de a Fresh Corner is visszatér egyes járatokban.



A fejlesztések ezzel együtt az állomási tájékoztatást is érintik: a peronszektorálás már 41 balatoni állomáson segíti az eligazodást, így az utasok előre láthatják, hol áll meg a kerékpárszállító vagy az első osztályú kocsik. Ezt egészíti ki az új, lényegre törő állomási hangosbemondás, amely a legfontosabb információkra koncentrál, és csökkenti a felesleges ismétléseket.

A közvetlen balatoni járatok továbbra is fontos szerepet töltenek be a nyári kínálatban. Tavaly csaknem 250 ezren választották a vidéki nagyvárosokból induló közvetlen vonatokat, ezért fenntartásuk idén is stratégiai cél. A budapesti hálózat korlátozásai miatt ugyan néhány átlós járat – például az Aranypart, a Szabolcsi Tekergő, az Aranyhíd és az Ezüstpart – csak június 26-tól indult, de a hétvégi és ünnepnapos szezonális vonatok már június 20-tól biztosítanak közvetlen kapcsolatot Kelet-Magyarország és a Balaton között. A dunántúli térségek felől is minden nap plusz kínálat segíti az utazást: Szombathelyről a Lesence és Tanúhegy sebesvonat, Kaposvárról és Pécsről a Fenyves expressz, míg Győr felől a Helikon InterRégió biztosítja az eljutást.

A kerékpáros utazások iránti igény továbbra is erősödik, ezért a biciklis kapacitások tervezése idén is kiemelt figyelmet kapott. Tavaly májustól szeptember végéig összesen 110 ezer kerékpárhelyjegyet értékesítettünk a balatoni térségben, ami jól mutatja, milyen fontos szerepe van a vasútnak a bringás turizmus kiszolgálásában. A nagyobb csoportok számára elsősorban a nagykapacitású járatok ajánlhatók: az északi parti Vízipók sebesvonatok paklikocsijaiban akár 40 kerékpár fér el, az Ezüstpart és az Aranypart expresszek pedig akár 46 biciklit is

szállíthatnak. A Jégmadár, a Vitorlás és a Panoráma járatokon közlekedő KISS motorvonatok szintén jelentős, akár 16 kerékpáros kapacitást biztosítanak, míg az Aranyhíd és a Szabolcsi Tekergő 18–26 bicikli szállítására alkalmas. A Kék Hullám és a Balaton InterCityk, valamint a Fenyves expressz és a Csabai Tekergő jellemzően 16–24 kerékpárt tudnak vinni, a kisebb kapacitású Helikon és Katica InterRégiók esetében pedig különösen fontos az előzetes tervezés. A gyorsabb beemlést idén is diákmunkások segítik az állomásokon.

A nyári szezonra való felkészülés természetesen nemcsak a menetrendről és a járművekről szól, hanem a rendkívüli helyzetek kezeléséről is. Több mint 200 légkondicionált, azonnal bevezethető MÁVbusz áll készenlétben az ország 53 pontján, köztük a balatoni vasútvonalak mentén is, hogy havária helyzetben vagy akár klímahiba esetén gyors segítséget nyújtsanak. Az állomásokon tapasztalt utasmenedzserek és diákmunkások segítik a tájékozódást, és szükség esetén az átszállásban is támogatják az utasokat.

A nyári utazások tervezhetőségét a digitális jegyvásárlás is segíti. A balatoni InterCity és expresszvonatokra továbbra is kötelező a helyjegy, ezért érdemes az utazást előre megtervezni. Ehhez a MÁVPlusz alkalmazás és a mavplusz.hu felület kínálja a legegyszerűbb megoldást: az applikációban minden belföldi vonat- és buszjegyre, valamint a kerékpár- és helyjegyekre is 15 százalékos okoskedvezmény érhető el. A Balaton24 és a Magyarország24 napijegyek pedig továbbra is rugalmas és költséghatékony megoldást kínálnak a nyári utazásokhoz.

Molnár Zsolt



Rangos szakmai konferencián képviseltette magát a MÁV-csoport

Május 21-én zárult a Hungexpon a TRA (Transport Research Arena) összközlekedési konferencia és kiállítás, melyen az idén több mint száz kiállító vett részt a nemzetközi közlekedési szektorból – köztük a MÁV-csoport is.

A TRA Európa vezető közlekedéskutatási és innovációs konferenciája, melynek különlegessége, hogy az összes közlekedési módot és mobilitási aspektust integrálja. A május 18–21. között megrendezett szakmai fórumon a MÁV-csoport vezetői és munkatársai is jelen voltak, előadást tartott Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója és Szatmári Csaba Ferenc, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. forgalmi szakértője. Az eseményt Vitézy Dávid, Magyarország közlekedési és beruházási minisztere nyitotta meg.

A MÁV-csoport egy 66 négyzetméteres szigetstandot vett birtokba a TRA-n, melynek területén az Utasellátó által működtetett kávézó biztosított teret azoknak a szakmai- és bilaterális megbeszéléseknek, amelyeket a Nemzetközi Igazgatóság és a Kutatás-fejlesztési Igazgatóság szervezett. A standon a kiállítás teljes ideje alatt a MÁV-csoport leányvállalatainak delegált szakértői várták a szakmai érdeklődőket.

A MÁV Zrt. vezetése 2026. május 19-én a TRA keretében a Hungexpón bilaterális egyeztetést folytatott Giorgio Travainival, az EU Rail ügyvezető igazgatójával. A felek áttekintették a közös európai vasúti kutatás-fejlesztési együttműködés jövőjét, a MÁV lehetséges csatlakozásának előkészítését, valamint a nagy sebességű vasúti kapcsolatok fejlesztésének lehetőségeit, különös tekintettel a V4 régióra és Magyarország stratégiai szerepére.

A standlátogatások során a MÁV-csoport képviselői számos értékes kapcsolatot építettek ki, többek között a budapesti Belga Nagykövetség képviselőjével, amelyek a jövőben jelentős együttműködések alapjául szolgálhatnak.

Dr. Kormányos László az előadásában kiemelte, hogy a MÁV Személyszállítási Zrt. ma Ausztria után Európa legjelentősebb éjszakai vasúti hálózatával rendelkezik. Elmondta: „Folyamatosan dolgozunk gördülőállományunk megújításán, szolgáltatásaink fejlesztésén és nemzetközi hálózatunk bővítésén. A magyar éjszakai vasúti hálózat Budapest központtal ma már számos közvetlen nemzetközi kapcsolatot biztosít Németország, Svájc, Románia, Csehország Lengyelország, Ukrajna, valamint az Adriai-tenger térsége felé.”

Vitézy Dávid Facebook-posztjában tért ki legfontosabb célkitűzéseire: „Nemcsak megnyitóbeszédet tartottam, hanem megpróbáltam tenni is azért, hogy végre neki tudjunk állni a magyar közlekedési rendszer fejlesztésének. A rendezvényen ugyanis tárgyalásokat folytattam Magda Kopczykákkal, az Európai Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatójával az uniós források hazahozataláról. Sok munka és megbeszélés áll még előttünk, de végre legalább ott ülünk a tárgyalóasztalnál, és az elmúlt évek semmittevése után próbálunk minden esélyt megragadni azért, hogy Magyarország ne veszítsen el sok ezermilliárd forintnyi, nekünk járó fejlesztési forrást” – zárta gondolatait a miniszter.

A rendezvény részeként Rádi Soma Mátyás, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. forgalomirányítás-vezetője, valamint Ispán László területi forgalmi koordinátor, Nagy Éva és Lőrincz Zsanett állomásfőnökök segítségével a résztvevők megtekinthették Budapesten a Keleti és Nyugati pályaudvar kulisszatitkait. Rádi Soma színvonalas tárlatvezetése és felkészültsége nyomán a külföldi érdeklődők hasznos ismeretekkel bővíthették tudásukat, megcsodálhatták történelmünket, jelenünket és értékeinket. Betekintést nyerhettek a pályaudvarok üzemvitelére, kollégáink munkáját pedig közelebről is megismerhették a forgalmi irodákban tett látogatások alkalmával.

A Hungexpo területén szerda délután egy konferencián Szatmári Csaba Ferenc forgalmi szakértő kollégánk tartott előadást a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedés- és Járműirányítási Tanszék segítségével végzett kutatási eredményeiről. Az előadás témája a Mesterséges intelligenciának (nyelvi modellek) a vasúti szabályozások területén történő felhasználása volt. A konferenciára benyújtott tudományos cikk alapján Csaba az előadásán bemutatta, hogyan vizsgálta a nagy nyelvi modelleket a számukra betanított F.1 Jelzési és az F.2 Forgalmi Utasítás ismeretével kapcsolatban. Napjainkban ugyanis egyre nagyobb szerepet kapnak az olyan nyelvi modellek a hétköznapi életben, mint a ChatGPT



vagy a Gemini. A nyílt hozzáférésű modellek viszont csak a nyelveket ismerik, és egyre több iparágban kutatják ezek szakmai irányú felhasználását. Az ilyen jellegű felhasználásuk alkalmával a nagy nyelvi modellek képességeit egy vállalati tudás- és szabályzattár segítségével „felvértezik” az adott szakmában használt kifejezésekkel, zsargonnal, így csökkennek az úgynevezett hallucináció, azaz a félrebeszélés jelensége. Ezek a megoldások nem idegenek az orvosi diagnosztika, az oktatás vagy a közlekedés más területén, Csaba éppen ezért vizsgálta témavezetője, dr. Aradi Szilárd egyetemi docens segítségével ezt a témát. Az eredmények azt mutatják, hogy a vasúti képzés területén érdemes tovább végezni a vizsgálatokat. Nagyon fontos következtetés, hogy a mesterséges intelligencia nem képes helyettesíteni az emberi képességeket, viszont négy-öt-szörös hatékonyságnövelést eredményezhet az ilyen eszközök bevezetése. Az előadásra kollégánkat Németh Réka, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgatója és Rádi Soma Mátyás kísérte el.

Köszönjük kollégáinknak a vállalatunk jó hírnevének öregbítése érdekében végzett színvonalas munkát és odaadásukat!



UITP szakmai delegáció érkezett Magyarországra

Nemzetközi reflektorfényben a hazai elővárosi és regionális közlekedés: 2026 májusában Magyarország a nemzetközi közösségi közlekedési szakma figyelmének középpontjába került, amikor a UITP Nemzetközi Közösségi Közlekedési Szövetség (International Association of Public Transport) Regionális és Elővárosi Vasúti Bizottságának ülése hazánkban valósult meg. Ez az esemény lehetőséget teremtett arra, hogy a résztvevők közvetlen tapasztalatokon keresztül ismerhessék meg a hazai közösségi közlekedés működésének gyakorlati dimenzióit.

2026. május 11. és 14. között Magyarország adott otthont az UITP Regionális és Elővárosi Vasúti Bizottság ülésének, amelynek rendezésére a szervezet a MÁV Személyszállítási Zrt.-t kérte fel. A kilenc év után ismét Budapesten megtartott szakmai találkozó egyszerre jelentett elismerést a magyar közösségi közlekedési rendszer számára, és lehetőséget arra, hogy a hazai szakemberek közvetlen párbeszédet folytassanak a világ meghatározó városi, elővárosi és regionális közlekedési szolgáltatóinak képviselőivel.

Így társaságunk nem csupán a vendéglátó szerepét töltötte be, hanem tevékeny alakítóként is jelen volt abban a nemzetközi szakmai diskurzusban, amely a közösségi közlekedés jövőjének irányait rajzolja ki. A többnapos esemény egyszerre kínált stratégiai szintű eszmecserét és valós üzemeltetési környezetben szerzett tapasztalatokat, egy olyan időszakban, amikor a közösségi közlekedés jövőjét világszerte a megbízhatóság, az integráció és az utasélmény új szintje határozza meg.

PÁLYAORIENTÁCIÓ ORSZÁGSZERTE



Helló, tavasz! Szia, szakma! – pályaaorientációs nap Szekszárdon

A Tolna Vármegyei Szakképzési Centrum 2024. óta rendezi meg a „Helló, tavasz! Szia, szakma!” elnevezésű pályaaorientációs családi napot a szekszárdi vásártéren. Az idei évben már harmadik alkalommal csatlakoztunk a rendezvényhez a dombóvári Apáczai Csere János Technikum duális partnereként.

A szervezők célja egy minden generációt megszólító, egész napos program létrehozása volt, amely a szórakozás mellett bemutatkozási lehetőséget adott a szakképzési centrum iskoláinak és duális partnereinek, segítve a pályaválasztás előtt álló fiatalokat és szüleiket. A visszajelzések alapján aktivitásaink közül egyértelműen a VR-szemüveg bizonyult a legnépszerűbbnek. A virtuális kalandra vágyók ennek segítségével már távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési szakmákhoz kapcsolódó helyszíneken is barangolhattak. Az egyik legemlékezetesebb pillanat egy tíz év körüli kisfiú lelkes reakciója volt, aki elismerően jegyezte meg: „Ilyen jó VR-ban nem voltam még soha!” A technikai élmények mellett nagy sikert aratott az M62-es „Szergej” mozdony porlasztójának szét- és összeszerelési feladata, melyet mintegy ötven fiatal próbált ki.

A nap során több száz látogató fordult meg a MÁV-csoport standjánál, és elmondhatjuk, hogy nemcsak azok távozhattak elégedetten tőlünk, akiknek szakmai jellegű iránymutatásra volt szükségük, hanem aktivitásainkkal és lelkes kollégáink kedvességével több száz arcra sikerült mosolyt csalnunk a nap folyamán. Bízunk benne, hogy a jövőben is részesei lehetünk ennek a jó hangulatú, inspiráló rendezvénynek!

Pollack Expo 2026

A Pécsi Tudományegyetem Műszaki és Informatikai Kara idén immár 19. alkalommal rendezte meg a dél-dunántúli régió legnagyobb szakmai kiállítását a Pollack Expót, ahol több mint száz hazai és nemzetközi kiállító mutathatta be tevékenységét és legújabb fejlesztéseit.

A MÁV-csoportot a Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs TEB-es és pályás mérnökei, valamint a Humánpartner Szervezet munkatársai



mellett a duális hallgatók képviselték. Nagy örömről szolgált, hogy a MÁV-csoport standja ismét hatalmas népszerűségnek örvendett. Lehetőség nyílt szakmai beszélgetéseket folytatni a résztvevő mérnök kollégákkal, az érdeklődők betekintést nyerhettek a pályafenntartási szakszolgálat tevékenységébe, megismerhették a különböző felépítményi anyagokat, mérési eredményeket és a pályahibák típusait. Standunknál – a tavalyi bemutatkozás után – idén már második alkalommal nyílt lehetősége az Expo látogatóinak belépni a virtuális szakmai térbe VR-szemüvegünk segítségével. Az alkalmazásban idén a biztosítóberendezés mellett már távközlési, erősáramú szakmához köthető helyszíneken is kalandozhattak a virtuális élményre vágyók. Amellett, hogy a VR nemtől és kortól függetlenül minden vendég számára szórakozást tudott nyújtani, jó alkalmat biztosított a villamosipari, elektronikai érdeklődésű látogatók számára, hogy megismerjék, mely szakterületeken tudnak kamatoztatni tudásukat a MÁV-csoport munkavállalójaként.



A Pécsi Tudományegyetemmel 2025 februárjában kezdtük meg a duális együttműködést villamosmérnök, mérnökinformatikus és építőmérnök szakokon 9 fővel. Talán ennek is köszönhető, hogy számos hallgató érdeklődött a MÁV-os duális képzési lehetőség felteiről.

Lányok napja a Dunaújvárosi Egyetemen

Izgalmas programokkal várták a középiskolás lányokat a Dunaújvárosi Egyetemen április 23-án, a lányok napja alkalmából megrendezett interaktív nyílt napon. A Nők a Tudományban Egyesület által szervezett országos rendezvénysorozat célja, hogy a személyes élmények által közelebb hozza a fiatal lányokhoz a természettudományok, a technológia, a mérnöki tudományok és a matematika (STEM pályák) világát. Az egyetem által szervezett programon az érdeklődő lányok találkozhattak olyan diplomás nőkkel, akik a STEM területén kezdték el építeni a karrierjüket.

A MÁV-csoport képviseletében Laky Zsófia Anna technológiai rendszermérnök kollégánknak tartott inspiráló előadást a saját karrierútjáról, amely a Dunaújvárosi Egyetem és a MÁV közös duális képzésében kezdődött: „Az eddigi munkám során már többször vettem részt pályaaorientációs rendezvényeken mint előadó. Az előadás újdonság volt számomra, mivel ez volt az első alkalom, hogy az életpályámat ismertethettem meg a diákokkal. Beszéltem annak a szakmai szervezetnek a munkájáról, ahol dolgozom, illetve gyakorlati példákat mutattam be a mindennapi munkámból. Az előadásomban igyekeztem arra ösztönözni a lányokat, hogy a pályaválasztás során azon is gondolkodjanak el, milyen munkahelyi környezetben éreznék jól magukat. Emellett szerettem volna bátorítani őket, hogy ne féljenek műszaki pályát választani, mert lányként is megtalálhatják a helyüket ezen a területen. Az előadásom végén meséltem a MÁV és a Dunaújvárosi Egyetem közös duális képzése során szerzett saját élményeimről, és felhívtam ennek a képzési formának az előnyeire a figyelmüket.”

KarrierFeszt a Miskolci Egyetemen

A Miskolci Egyetem hosszú évek óta, minden évben otthont ad a KarrierFeszt állásbörzének. Az idei volt a 30. alkalom, amikor a fiatalok elhelyezkedését segítő rendezvényt megszervezték. Az eseményen a MÁV-csoport évek óta részt vesz kiállítóként, hogy bemutathassa a hallgatók számára a cégcsoportnál elérhető lehetőségeket. A rendezvényen a résztvevők körében kiemelt érdeklődés mutatkozott a duális képzés és a szakmai gyakorlat iránt. Külön öröm volt számunkra, hogy a standunknál Porupsánszki Szabolcs, volt MÁV ösztöndíjas hallgatónk népszerűsítette a szakmát és képzéseinket, aki idén februártól már az Erősáramú Főnökség csapatát erősíti, így első kézből tudott mesélni friss diplomás tapasztalatairól.

Szakmai nap a Debreceni Egyetemen

A korábbi évek hagyományaihoz híven idén is megrendezték a Debreceni Egyetem Természettudományi és Technológiai Karának éves szakmai napját, amely elsősorban a diploma előtt álló hallgatók számára nyújt támogatást a pályakezds és a későbbi elhelyezkedés elősegítésében. A rendezvényen több mint húsz vállalat képviseltette magát.

A szervezők lehetőséget biztosítottak arra, hogy a résztvevő cégek 10-15 perces előadás keretében mutassák be a tevékenységüket, ismertessék az elvárásaikat, valamint az általuk kínált karrierlehetőségeket. A szakmai előadást Gere Sándor, a PTI Biztosítóberendezési Főnökség vezetőmérnöke tartotta. A rendezvény – csakúgy, mint minden évben – idén is jelentős érdeklődés mellett zajlott, és a MÁV Pályaműködtetési Zrt. által kiállított stand is nagy népszerűségnek örvendett.

A szakma és a pályorientáció találkozása

A Széchenyi István Egyetem Járűvelek elnevezésű tantárgya különleges előadásoknak adott otthont: a MÁV-csoport képviselői 90 perces tanórán mutathatták be a vállalatot és az itt végzett tevékenységüket a hallgatóknak. Ezt a kurzust jellemzően járműmérnökök, gépészmérnökök és közlekedésmérnökök számára hirdeti meg az egyetem. Az előadás jó alkalmat teremtett arra, hogy kollégáink találkozzanak az elsőéves hallgatókkal, akik a döntésük előtt épp ismerkednek a duális képzés adta lehetőségekkel.

Az óra első részében munkatársaink a tantárgyhoz kapcsolódó szakmai ismereteket adtak át, tényleges üzemi példákon keresztül. A második blokk a pályorientációra fókuszált, ahol a már végzett duális hallgatóink meséltek saját élményeikről, a duális képzés előnyeiről, valamint arról, hogyan lehet összeegyeztetni a tanulást a munkával, és az egyetemi elméleti tudást milyen módon tudták kiegészíteni a vállalati elsajátítható gyakorlattal.

Horváth Sebő Dániel járműmérnök számára különleges lehetőség és hasznos tapasztalat volt a Széchenyi István Egyetemen előadást tartani: „Mindig is foglalkoztatott a tudásátadás, a tanítás gondolata, mert ez ad lehetőséget a szakmai ismeretek mellett a szakma szeretetének megosztására is. Köszönöm szépen a meghívást, bízom benne, hogy sikerült a vasúti járművek világát egy kicsit közelebb hoznom a hallgatókhoz.”

Kosaras Attila Zoltán KÖFI üzemeltetési szakértő másodikként kapott szót: „Felemelő érzés volt az, hogy olyan hallgatóknak tudtam mesélni a duális képzésben szerzett tapasztalataimról, akik a duális képzés dilemmája előtt állnak. Számomra egyértelmű volt ez az út, mivel vasutas-középfiskolát végeztem, és már ott értesültem erről a lehetőségről. Én még a teljes egyetemi képzést duális képzési formában teljesítettem, a mostani hallgatóknak erről csak az első év végén kell döntenüök. Előadni nagyon szeretek, hálás vagyok a lehetőségért, hogy megoszthattam a tapasztalataimat, és reménykedem, hogy hamarosan néhányukat kollégának hívhatom.”

A pályorientációs esemény **Benedek Bálint Attila** utastájékoztatói irányító számára is nagyon pozitív élmény volt: „Örülök, hogy lehe-

tőségem volt bemutatni a saját utamat a duális képzésen keresztül, és megosztani a tapasztalataimat a hallgatókkal. Úgy éreztem, hogy a diákok érdeklődők voltak, és sikerült reális képet adnom arról, hogy mit jelent a duális képzés, és milyen előnyöket kínál. Bízom benne, hogy az ott ülő hallgatók közül lesznek olyanok, akiket pár év múlva valamilyen formában viszontláthatok a cégcsoport életében.

A vállalati bemutatkozást **Tóth Luca Anna** humánpolitikai szakértő zárta: „Az előadás előtt aggodalommal töltött el a gondolat, hogy utolsó előadóként az óra végén kell kiállnom a hallgatók elé, amikor már csökken a figyelmük, és csak a csengőt várják. Ehhez képest, amikor felléptem a pódiumra, az összes tekintet rám szegeződött, és látszott, hogy érdeklődve várják, miről fogok beszélni nekik. Nagyon izgultam, mivel ennyi ember előtt nem mindennap adok elő, de hamar megnyugodtam, amikor mosolygó arcokat és figyelő tekinteteket láttam. Nagyon jó volt felfedezni több ismerős arcot is a sorokban, ők már a korábbi egyetemi állásbörzén jelezték, hogy részt fognak venni az órán, mert mindenképpen szeretnének többet megtudni a MÁV szakmai tevékenységeiről. Az előadás után számos hallgató jött oda hozzánk kérdésekkel, és többen jelezték, hogy be is adták a jelentkezésüket a duális képzésre. A visszajelzések alapján a szakmai előadás többeket megerősített abban, hogy jól döntöttek, amikor beadták a jelentkezésüket. Az óra utáni kötetlen beszélgetésekből kiderült, hogy több hallgató már a középiskola óta tudatosan készül arra, hogy a MÁV duális képzésében szerezzon duális diplomát vagy a felsőoktatási ösztöndíjprogramunk adta lehetőséget válassza a szakmai fejlődése érdekében.”

3. Félév – Ferencváros, Kelenföld



Horváth Sebő



Tóth Luca Anna



Benedek Bálint, Horváth Sebő, Takács Ámon, Kosaras Attila

Termőre fordult a duális képzés – Kiss Mária pályorientáció- és toborzás vezető

„Tíz évvel ezelőtt kollégáimmal egy budapesti szálloda rendezvénytermében vártuk az első duális hallgató-jelölteket AC-ra, amely egy összetett, strukturált kiválasztási módszer. Sokféle érzés kavargott bennünk a kíváncsiságtól a kételkedésig. Ez a terep ismeretlen volt számunkra, az egész képzési forma újnak számított. A lelkesedésünk, a tenni akarásunk és az optimizmusunk vitt előre minket. Szeretek fiatalokkal együtt dolgozni. Szeretem a frissességüket, a lendületüket, az éleslátásukat és a kritikai megközelítésüket.

Most a Széchenyi István Egyetemen a Járűvelek tárgy keretében kaptunk lehetőséget egy előadás megtartására és a duális képzésünk népszerűsítésére. A program megszervezésében és lebonyolításában öt fiatal kollégánk vett részt, akik korábban duális hallgatóink vagy ösztöndíjasaink voltak, esetleg már az egyetem alatt rész munkaidőben nálunk dolgoztak. Az előadás gerincét az a Horváth Sebő járműmérnök kollégánk tartotta, akit tíz

éve elsőként vettünk fel a duális képzésre. Azóta MSc-diplomát szerzett, tervezi a doktori képzésben való részvételét, és a munka mellett az oktatási feladatokban is szívesen részt vállalna. Ez volt élete első egyetemi előadása, ami remekül sikerült! Mlecsenkov András vezetőtársammal a padosorokból figyeltük kollégáink első szerepléseit a katedrán, és mérhetetlenül büszkéek voltunk rájuk! Mindannyian okosak, tehetségesek, ambíciózusak, és csillogott a szemük! Már csak annyi a feladatunk, hogy megtartsuk őket kihívást és felelősséget jelentő feladatokkal és munkájuk megbecsülésével.”

Az esemény végén a hallgatók által kitöltött visszamérő kérdőív biztosított bennünket arról, hogy sokkal mélyebb nyomot tudunk hagyni a hallgatókban, ha egy tanóra keretei között, valóságos gyakorlati példákon keresztül ismerkedhetnek meg a vasúttal, ezáltal pontosabb képet kapva a vállalatcsoportnál zajló munkáról és az elérhető lehetőségeinkről.

Pályorientáció és toborzás, MÁV Pályaműködtetési Zrt.



A sokszínűség ereje

1. helyezett: Tóth Ferenc Zoltán üzemegységi diszpécser

Az esélyegyenlőség nem csupán irányelv vagy vállalati célkitűzés, hanem mindennapi valóság, amelyet az emberek történetei, munkája és elkötelezettsége formál. Ezt a gondolatot erősíti a MÁV-csoport által meghirdetett fotópályázat is, amelynek célja az volt, hogy bemutassa az esélyegyenlőségi alapelvek társaságon belüli érvényesülését, valamint azokat az értékeket, amelyek a szervezetet valódi közösséggé teszik.

A pályázatra szép számban érkeztek alkotások, ami önmagában is bizonyítja, hogy a téma sokakat megérintett. A kiírás két különösen izgalmas kategóriában várta a jelentkezéseket: „Nők a férfias szakmákban”, valamint „Múlt és jelen találkozása – generációk együttműködése”. Mindkét téma olyan nézőpontot kínál, amely túlmutat a megszokott képeken, és közelebb hozza egymáshoz az embereket, akár különböző életutakról, akár eltérő generációkból érkeznek.

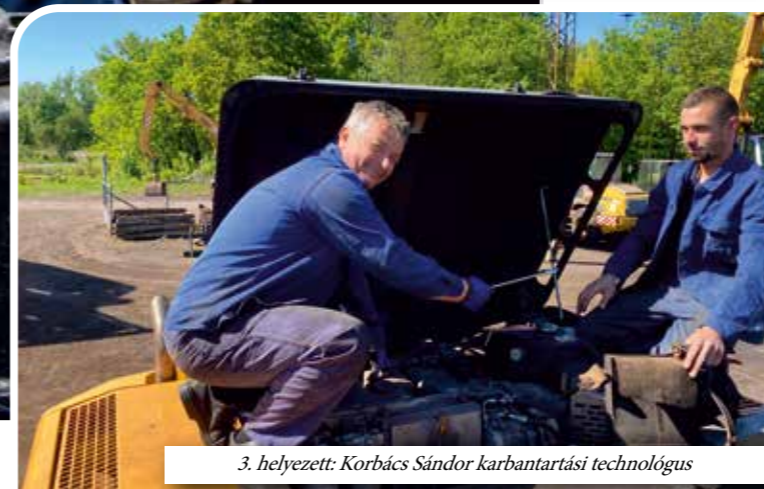
A „Nők a férfias szakmákban” kategória különösen inspiráló volt. A beérkezett fotók érzékletesen mutatták meg, hogy a hagyományosan férfiasnak tartott munkakörökben – mint például a felsővezeték-szerelő vagy a mozdonyvezető – ma már egyre több nő bizonyítja rátermettségét, szakértelmét és elhivatottságát. Ezek a képek nemcsak dokumentálnak, hanem üzenetet is közvetítenek: a szakmai kiválóság korántsem nemhez kötött. A pályamunkák egyszerre sugároznak erőt, precizitást és büszkeséget, miközben emberközeli módon mutatják be a mindennapi munka kihívásait és szépségeit.

A másik kategória, a „Múlt és jelen találkozása – generációk együttműködése” pályaművei szintén mély benyomást tettek a zsűrire és a szervezőkre egyaránt. A fotók olyan pillanatokat örökítenek meg, ahol a tapasztalat és a friss szemlélet találkozik: idősebb, nagy tudású kollégák adják át ismereteiket a fiatalabb generációnak, miközben ők maguk is nyitottak az új megközelítésekre. Ezek a képek a folytonosságot, az egymás iránti tiszteletet és az együttműködés fontosságát hangsúlyozzák – mindazt, ami egy stabil és fejlődő szervezet alapját képezi.

A fotópályázat – amely során számos kiemelkedő alkotás született – lehetőséget ad arra, hogy megálljunk egy pillanatra, és más szemmel tekintsünk mindarra, ami nap mint nap körülvesz bennünket. Rávilágít, hogy az esélyegyenlőség nem elvont fogalom, hanem megélt valóság: ott van a műhelyekben, a sínek mellett, a vezetőállásokon és az irodákban is.



2. helyezett: Gyöngyösi Erika felsővezeték-szerelő



3. helyezett: Korbács Sándor karbantartási technológus



1. helyezett: Hidvégi János szakoktató



2. helyezett: Gaál Renáta forgalomtechnikai szakértő



3. helyezett: Harmati Marcell anyag- és készletgazdálkodási szakértő

„Nők a férfias szakmákban” kategória:

1. helyezett: Hidvégi János szakoktató, MÁV Szolgáltató Központ Zrt., Miskolc
2. helyezett: Gyöngyösi Erika felsővezeték-szerelő, MÁV Pályaműködtetési Zrt., Siófok
3. helyezett: Harmati Marcell anyag- és készletgazdálkodási szakértő, MÁV Szolgáltató Központ Zrt., Budapest

„Múlt és jelen találkozása – generációk együttműködése” kategória:

1. helyezett: Tóth Ferenc Zoltán üzemegységi diszpécser, MÁV Személyszállítási Zrt., Budapest
2. helyezett: Gaál Renáta forgalomtechnikai szakértő, MÁV Személyszállítási Zrt., Szombathely
3. helyezett: Korbács Sándor karbantartási technológus, Záhony-Port Zrt., Záhony

Bízunk benne, hogy a bemutatott alkotások nemcsak inspirációt nyújtanak, hanem hozzájárulnak ahhoz is, hogy még nyitottabb, befogadóbb és együttműködőbb közösséget építsünk – a MÁV-nál és azon túl is.

Esélyegyenlőségi munkacsoport

*Nemcsak a sínek kapnak
napsütést, a bőröd is*

Vigyázol rá?

A nyár egyet jelent a hosszabb nappalokkal, a több kinti idővel és az erősebb napsütéssel. Sokan a mindennapi munkájuk során a nap jelentős részét a szabadban töltik – a bőrüket ilyenkor jóval több hatás éri, mint az év többi részében. És miközben a feladataikra koncentrálnak, van valami, amiről könnyű megfeledkezniük: a saját bőrük védelméről. Pedig a bőr nem csak „külső réteg”. Ez az első védelmi vonalunk, amely folyamatosan reagál a környezetre: napsütésre, szélre, hőre, porra. Ha tartósan nagy terhelés éri, annak előbb-utóbb nyoma lesz.

A napsütéshez sok pozitív élményt társítunk, ugyanakkor fontos látni, hogy a bőr szempontjából komoly igénybevétel is. Sokan úgy gondolják, hogy „ha már megszoktam a napot, nem árt”. Valójában a bőr nem szokik hozzá az UV-terheléshez, legfeljebb kevésbé jelzi azonnal. A leégés látványos, de a tartós napsugárzás alattomosabb: gyorsítja a bőr öregedését, kiszáradítja, és hosszú távon komolyabb elváltozásokhoz is vezethet.

Több idő a napon – jelentsen egyet a több tudatossággal!

Akár munka, akár szabadidő miatt töltünk sok időt a szabadban, érdemes egy kicsit más szemmel nézni a mindennapi rutinunkat. Egy fejfedő például nemcsak a hőszigetelés csökkenti, hanem az egyik legérzékenyebb területet, a fejbőrt és az arcot is védi. Ha van lehetőség árnyékban eltölteni pár percet, az már önmagában is sokat jelent. És igen, a fényvédelem is ide tartozik. Nem kell túlgondolni, nem kell többlépcsős rutin – de ha már tudjuk, hogy egész nap napsütés ér minket, akkor érdemes ennek megfelelően készülnünk.

Amit kevesen mondanak ki

A bőrvédelemről sokáig úgy beszéltünk, mintha inkább a nők dolga lenne, de a bőr mindenkinél ugyanúgy reagál a napsütésre, ugyanúgy károsodhat, és ugyanúgy szüksége van védelemre. Szerencsére egyre több férfi ismeri fel, hogy ez fontos egészségügyi szempont. Nem arról szól, hogy ki mennyit foglalkozik a külsejével, hanem arról, mennyire figyel a saját állapotára. A bőr sokáig „csendben tőr”. Az enyhe pirosaság, egy kis szárazság vagy húzódozó érzés nem tűnik nagy dolognak, pedig ezek már jelzések. A szervezet így kommunikál. És minél korábban reagálunk ezekre a jelekre, annál egyszerűbb a dolgunk.

Apró szokások, amelyek összeadódnak

Elég, ha néhány alapvető dolgot következetesen beépítünk a napunkba.

- Ha tudod, hogy hosszabb ideig leszel napon, készülj rá ugyanúgy, mint bármilyen más munkakörülményre!
- Figyelj a folyadékbevitelre, a bőr állapota is összefügg vele.

- Ha lehet, iktass be rövid „pihenőpontokat” árnyékban!
- És igen, a naptej sem „strandkellék”. Ha már kint vagy egész nap, a fényvédő krém nem luxus, hanem munkaeszköz.

A naptejet sokan azért nem használják, mert ragad, időigényes, vagy egyszerűen „nem fér bele”. De ha belegondolunk: mindössze fél percet jelent, de megelőzhetjük a leégés vagy bőrirritáció miatti kellemetlenséget. A legfontosabb talán az, hogy ne külön feladatként gondoljunk a bőrünk védelmére, elég, ha egy kicsit tudatosabbá válik. Ahogy megszokjuk, hogy figyelünk a megfelelő cipőre, a biztonságra vagy a hidratálásra, úgy a bőrvédelem is be tud épülni a mindennapokba, és egy idő után már természetessé válik. A környezetünket rendszeresen karbantartjuk, mert ez a hosszú távú működés alapja. A saját testünk ugyanezt a figyelmet érdemli. Hosszú távon ez a legfontosabb „pálya”, amelyen dolgozunk.

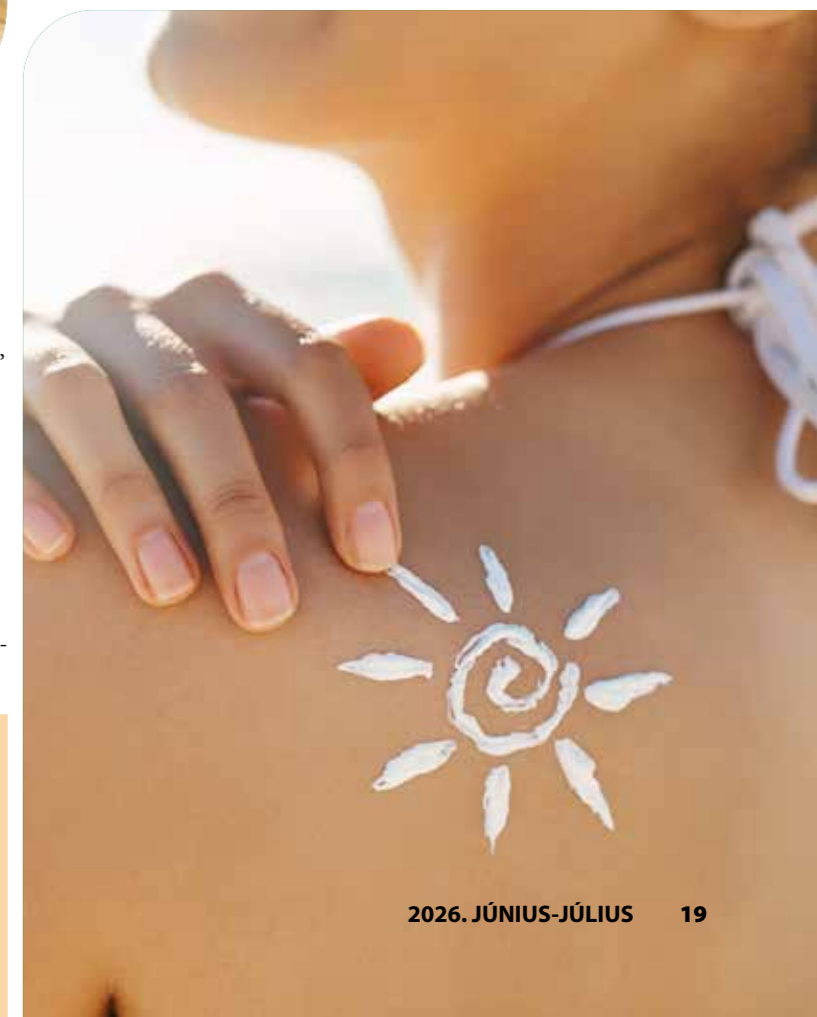
Tudtad-e?

Már 15-20 perc erős napsütés is elegendő lehet ahhoz, hogy védelem nélkül károsodjon a bőr. Az UV-sugárzás nemcsak nyáron, hanem felhős időben is jelen van.



5 gyors tipp az egészséges bőrért

- Használj mindennap fényvédőt!
- Igyál elegendő folyadékot!
- Kerüld a déli órák erős napsütését!
- Viselj kalapot és napszemüveget!
- Figyeld rendszeresen az anyajegyeid!



Aki sohasem veszíti el a fonalat



Több mint 40 éve ingázik naponta Göd és a főváros között, de még most sem unja az utazásokat. Nincs is rá alkalma, ugyanis Oláh Éva, a Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgató-helyettesi asszisztense a vonaton, sőt a metróon is alkot, és a kocsikban útközben szebbnél szebb ruhák, terítők és függönyök készülnek. Horgolásai még a férfi utastársakat is lenyűgözik, ami nem is csoda, hiszen Éva munkái álomszépek, lelkesedése pedig gyerekkora óta töretlen.

Manapság az utazás során a legtöbben a telefonjukat nyomkodják, esetleg zenét hallgatnak vagy olvasnak. Mit szólnak hozzá, amikor előveszed a tűt és a fonalat, és nekiállsz horgolni?

Régen sokan furcsán néztek rám. Mivel naponta kb. 1,5 órát utazom, nem szeretném ezt az időt elfecsérelni. Számomra mindig is természetes volt, hogy ez az idő tökéletes a hobbim gyakorlására. A vonaton szerintem mostanra megszokták, de ma már vagyok annyira gátlástalan, hogy nemcsak ott, hanem a metróon is előveszem a horgolásomat. Ha nem csinálom, elvonási tüneteim vannak. Bárhol és bármikor képes vagyok horgolni. Este, ha van egy kis szabadidőm, pl. a fiammal leülünk megnézni egy filmet, nekem akkor is ott van a kezemben a tű és a fonat.

Honnan jött a kézimunka iránti szenvedélyed?

Pici gyerekkorom óta kézműveskedem, ennek szeretetét és képességét az anyukámtól örökölhettem. Magamba szívtam a tudását, tőle tanultam először hímezni, majd később gobelineztem is. Általános iskolában, amikor órán is ezekkel foglalkoztunk, akkor szinte bekattantam, ott kezdtem el kötni, és gyakorlatilag 12 éves koromtól 45

éves koromig folyamatosan kötöttem. Mindent. Sapkát, sálát, pulóvereket... Aztán egyszer szembejött velem egy magazinban egy horgolt boleró. Elmentem egy kis üzletbe, ahol foglalkozásokat is tartanak, megmutattam a képet, hogy ezt szeretném elkészíteni. Nagyon csodálkoztak, hogy ezzel akarom kezdeni, de úgy voltam vele, ha kötni tudok, akkor nem hiszem, hogy ez kihívást jelentene nekem. Nekiálltam, és két hét alatt elkészültem a felével. El sem akarták hinni! Az a kis fehér felső volt az első horgolásom.

Nagyon szép egyenletes a horgolásod, a fonalvezetésed, az ember szinte azt hinné, ez nem is kézzel készült, hanem géppel.

Valószínűleg a kötés során már megszoktam, hogyan kell engedni a fonalat. A horgolásnak nagyon sokféle variációja van. Én mindegyiket szerettem volna megtanulni, ez majdnem sikerült is. Egyedül az ír horgolást nem alkalmazom, de az a technika is nagyon felkeltette az érdeklődésemet, mert azzal igazán egyedi, domború virágmintákat lehet készíteni. Ezt még nagyon szeretném megtanulni.

A munkáid a legjobb bizonyítékok arra, hogy horgolni nemcsak népi motívumokat és csipkés terítőt lehet, hanem modern, divatos és elegáns ruhákat is.

Gyakorlatilag bármit el lehet készíteni horgolva. A saját kézzel készült dolgok a reneszánszukat élik, és ezeknek borzasztóan nagy értékük van. Lakásdekoráció is egyre több készül horgolással – pl. modern szőnyegek, dobozok, bármi más –, tele vannak szebbnél szebb termékekkel a kézművesvásárok.

Neked mi a specialitásod?

Én leginkább vékony fonallal dolgozom, ahhoz aprólékos, pici mozdulatok kellene, és jó szem, ezt nem tudja mindenki megcsinálni. Többnyire finom, elegáns ruhákat, terítöket, függönyöket készítek. Most egy ismerősömnek – akivel együtt utazunk a vonaton – a vidéki tájházába horgolok terítőket, kiegészítőket, a kazettás ablakba vitrázsfüggönyöket. Jó pár órára elment csak a tervezéssel, hogy a minta megfelelő méretű legyen.

Hol és hogyan lehet hozzájutni egy-egy alkotásodhoz?

Nincs árukészletem, csak megrendelésre dolgozom barátoknak, ismerősöknek, munkatársaknak, és még így sem győzöm. Egy-egy darab elkészítése hosszú idő. Életem legnagyobb ambíziója, ami 220x170 centiméteres, például fél évig készítettem. Egy kardigán kb. két hónap alatt készül el. Ez persze sok mindentől függ, a minták nagyon meghatározóak. A virágmintát már fejből is tudom, de van olyan, amit meg kell rajzolnom, és közben is folyamatosan számolnom kell. A recemintánál, ahol az üres és betöltött négyzetek váltják egymást, folyamatosan nézmem kell horgolás közben a rajzot, ez jóval időigényesebb, mint azok, amelyek már rutinból mennek.



Nem gondolkodtál azon, hogy felhagyj a munkáddal, és a szenvedélyed legyen a főállásod?

De igen, gondolkodtam, viszont ebből nem tudnék megélni, mivel nagyon időigényes, és havonta maximum 1-1 darabot tudnék elkészíteni, így nem tudnám jövedelmezővé tenni. Tehát a horgolás számomra hobbi marad. Eredetileg kereskedelmi végzettségem van, több mint 20 évig dolgoztam a Skálánál.



Onnan hogyan kerültél a vasúthoz?

Iskolás koromtól ingázom, édesapám régen MÁV-os volt, de soha nem tudtam volna elképzelni, hogy én valaha is a MÁV-nál legyek, az élet mégis így hozta. A Skálánál is csak néhány évig voltam az eladótérben, utána végig az irodán dolgoztam, munkaügy, számlák feldolgozása, forgalmi jelentések készítése. Amikor a kisfiam iskolás lett, azt az időbeosztást nem tudtam összeegyeztetni a családi élettel, a gyerekneveléssel, ezért váltottam. 2012-ben érkeztem a MÁV-hoz, pontosabban akkor a Resti Zrt.-hez, de később ez is beolvadt a MÁV-ba. Jó pár átalakuláson már túljutottunk, míg végül itt kötöttem ki. A Pályaműködtetési Zrt.-n belül az általános vezérigazgató-helyettes mellett vagyok asszisztens, kezelem a Poszeidon iratkezelő programot, intézem a postázást, és a pénzügy munkáját is támogatom, egy kb. 100 fős csapatnak rögzítem az időadatait. Nagyon empátikus vagyok, anno ezt ki is emelték, hogy nekem olyan munkakört kell vállalnom, ahol emberekkel vagyok kapcsolatban. Ez ilyen, és itt most nagyon jól érzem magam.

Sokak öröme a hobbid is jól megfér a munkáddal.

El sem tudom képzelni, hogy ne horgoljak. Emellett az az öröm motivál a legjobban, amelyet akkor látok, amikor a „művem” eljut az új tulajdonosához. Sosem fogom elfelejteni, amikor egy kedves főnökasszonyomat a búcsúztatására megleptem egy kis domború mintás körterítővel. Egyáltalán nem számított rá, meg is könnyezte a kedvességet, amely azóta bekeretezve ékesíti az otthona falát.

Ha jól tudom, néhány kiállításon is meg lehetett csodálni az alkotásaidat.

Gödön a művelődési házban többször rendeztek kézimunkakiállítást. Először egy tulipános gobelinképpel indultam, akkor 3. helyezett lettem. Másodjára egy horgolt kabátszettel magasan megnyertem a ruhakategóriát. De nem ezért csinálom! Nekem ez a relaxáció, én ebben megnyugszom. És nagyon nagy boldogság az, amikor valakinek készítek valamit, és látom, hogy értékeli a munkámat.

Csohány Domitilla



A SÍNEKEN ÉS A JÁTÉKASZTAL MELLETT – EGY JÁTÉKOS JEGYVIZSGÁLÓ KÜLÖNLEGES VILÁGA

Több mint húsz éve a vasútnál dolgozik, nap mint nap utasok százaiért felel, szabadidejében azonban egy egészen más világba lép át Kassay Róbert. A VSZTI Észak füzesabonyi telephelyének vezető jegyvizsgálója a kooperatív társasjátékoknak és a miniatűr játékgúnyok festésének elkötelezett híve. Hobbija nemcsak kikapcsolja, hanem közösséget is teremt körülötte. Aki úgy érzi, Róbert valahonnan ismerős számára, ne lepődjön meg: kollégánkat televíziós vetélkedőben is láthattuk már, és hamarosan újra feltűnik majd a képernyőn.

Honnan indult a játék iránti szenvedély?

Gyerekkoromban édesapámmal sokat játszottunk, sok kedvencünk volt. Több mint 30 éve játszom a világ egyik legjobb kártyajátékát, a Magic: The Gatheringet is. Ez egy gyűjtögetős játék, ahol saját paklit kell építeni, nagyon összetett és versenyszinten is játszható. Nyertem már hazai versenyt, illetve az online verzióban világszinten is jó helyezést értem el: 8 millió játékos rangsorában a 302. helyen szerepeltem. A koronavírus-járvány időszakában azonban nem tudtunk összegyűlni kártyázni, illetve a kisgyermekeim miatt egyébként is nehéz volt otton hagynom a családot. Ekkor kerültek a látókörömbe a társasjátékok, leginkább a kooperatív verziójuk. A Nemesis volt az első, egy sci-fi témájú játék, ami elképesztő élményt nyújtott: hát ilyen is létezik? Teljesen beszippantott ez a világ. A modern játékok már nem afféle „dobok és lépek” típusúak – történetek, döntések, komoly stratégiák vannak bennük, akár 50 oldalas szabálykönyvvel.

Mit jelent az, hogy kooperatív társasjáték?

A kooperatív játékban nem egymás ellen játszunk, hanem a játék ellen, közösen, egymást segítve. A társasoknak számos fajtája, csoportosítása van. Egy klasszikus megközelítése a tipizálásnak a

fejlesztési hagyományok szerinti amerikai és európai – vagy röviden ameri és euro – felosztás, amely a döntés és történet kettősségén alapul. Az euro kategóriában a sztori csak sokadlagos tényező, helyette a döntéshozatalok adják a játék gerincét. Könnyen megtanulhatók a szabályok, és egy-egy játékmenet is jellemzően rövid. Az ameri játékokban a szerteágazó történet, a hosszas, akár évekig játszható menet és a kooperatív jelleg a lényeg.

Melyik a nagy kedvenc?

Ez attól is függ, kikkel játszom: a párommal és a gyerekekkel inkább az egyszerűbb játékokat szeretjük, a komolyabbak még túl hosszúak és bonyolultak a kicsiknek. Egy fiam és egy lányom van, hét- és tízévesek. A játék komoly befektetés is, nekem körülbelül 280 játékom van, egy külön helyiségben tornyosulnak otthon, Nyékládházán. Van olyan, amelyik Amerikában jelent meg, csak egy hónapig szállították Európába, aztán megszüntették. Olyan is van, amit csak egyszer adtak ki. Ezek megtöbbszörözik az értéküket. Van egy világranglista, a Board-GameGeek. Csaknem egy évtizedig a Gloomhaven vezette, ez magyarul is megjelent, és olyan hosszú, hogy akár több évig tart lejátszani. De ami 7-es értékelésnél jobbat kap, az már mind jó játéknak számít.



Inkább otthon társasozol, vagy közösségi eseményeken is részt veszel? Van olyan társasjátékos közösség is, amelynek tagja vagy? Sikerült „megfertőznöm” 5-6 miskolci, debreceni, nyiregyházi kollégát, velük játszom, csak sajnos ritkán tudjuk megszervezni a találkozót úgy, hogy mindenkinek alkalmas legyen az időpont.

Ha valaki kedvet kap a játékhoz, kezdésként melyiket ajánlod neki?

Kooperatív kategóriában a Pandemic az alap, de a Stranger Things is nagyon népszerű kezdőjátékként. A Magicet pedig mindenkinek ki kell próbálnia, aki a kártyajátékokat szeretné megismerni.

Hogyan jött az életedbe a figurafestés?

Anyukám is festett, tőle örököltém a kézügyességet. Amikor megvettem az első figurás játékot, úgy döntöttem, magam festem ki, de azóta már másoknak is vállalom figurafestést. A színek életet adnak a bábuknak – teljesen más élményt nyújtanak a játék során. A szörnyek a kedvenceim, a kisebbek 3-4 óra alatt készülnek el, de van, amin akár egy hónapig is dolgozom. Ez is komoly anyagi ráfordítást igényel, speciális modellfesték kell hozzá, ami nekem csaknem 300 színben van, illetve számos kiegészítő is vásárolható. Sokakat érdekel ez a világ is, egy mozdonyvezető például vasútmodelleket fest, egy másik kolléga hajó- és repülőmodelleket.

Honnan jött a tévés szereplés ötlete?

A játék mellett szeretem a beszélgetést, a társaságot is. A tévés vetélkedőkhöz egyik kollégám hozta meg a kedvem, körülbelül 8 éve

jelentkeztem az Áll az alku című műsorba. Nagyon izgalmas volt: a 3 alkalmas casting során csaknem 30 ezer jelentkező közül válogattak be, majd több mint egy hétig tartott a forgatás, és végül 2,8 millió forintot nyertem. Leszigeteltem belőle az éppen épülő házunkat! Azóta több műsorba is hívtak, de ez is sok időt igényelne. Tavaly azonban ismét beadtam a derekam: részt vettem egy újabb, még nem vetített vetélkedő forgatásán, de erről egyelőre nem árulhatok el részleteket. Azt sem tudom, mikor kerül képernyőre a műsor.

Én egész biztosan nézni fogom! Mennyire nehéz összeegyeztetni a munkát, családot és ezeket a szerteágazó és időigényes hobbikat?

Nem könnyű, de próbálok egyensúlyban tartani. A hobbijaimnak szerencsére a család számára is vannak pozitív oldalai. A gyerekek kezéből is szeretném minél többször kivenni a mobilt a játék segítségével. De persze a munka is sok időt igényel.

Mióta vagy a MÁV vezető jegyvizsgálója?

2005 májusa óta dolgozom a társaságnál, Miskolcon kezdtem vezető jegyvizsgálóként a képzés után. 12 év után először ideiglenesen kerültem át a füzesabonyi telepállomásra, végül ott maradtam. Nem pályakezdőként érkeztem: vadász-vadtenyésztő és keramikus végzettségem van, és korábban több munkahelyem volt más területeken is. Egy barátomtól kaptam kedvet a vasúthoz. Az Eger–Budapest vonal a fő irányom, de járok Gyöngyösre és Szolnokra is. Nemrég a szilvavári vonalra is levizsgáztam, sőt személyzetirányítói képesítést is szereztem, de családi okok miatt végül egyelőre nem váltottam. Majd meglátjuk, merre vezet tovább az utam. Nem egyszerű a jegyvizsgálók munkája, főleg éjszaka, amikor sokszor nem a legjobbak a körülmények a várakozási idő eltöltésére. Az emberekkel sem mindig könnyű. Fontos az udvarias, de határozott fellépés – ez a kulcs, ami mindig segít megoldani a problémákat.

Vannak további jövőbeli terveid, álmaid?

Tervezek is játékokat, három is csaknem készen van. A mesterséges intelligencia remek partner a tervezésben: a stratégiában és a grafikai kialakításban. Zenélek is, szintetizátoron játszom. És szeretnék még sokat utazni – például Skandináviába látni a sarki fényt.

Sok sikert kívánunk Róbertnek ehhez és a jövőbeni játszmákhoz is! Aki kedvet kapott, vagy szeret társasozni, keresse őt bizalommal – hiszen játszani jó!

Ujj Zsuzsanna



Idén is vár az Adria: újra indul az Adria InterCity!

Július 3-tól újra kigördül a nyári szezon egyik legkeresettebb járata, az Adria InterCity, amellyel utasaink – és természetesen munkatársaink is – kényelmesen utazhatnak a horvát tengerpartra. A közvetlen éjszakai vonat idén október 2-áig közlekedik heti 2-4 alkalommal Budapest és Split között.



Az Adria InterCity nemcsak a nyaralni vágyóknak jelent kiváló alternatívát a hosszú és fárasztó autókkel szemben, de vállalatunk környezettudatos törekvéseit is nagyszerűen képviseli. Az éjszakai utazásnak köszönhetően a pihenés már a felszálláskor megkezdődik, és másnap reggel frissen érkezhetünk meg a horvátországi Splitbe. A vasúti közlekedés ráadásul fenntarthatóbb választás a repülésnél vagy az autózásnál, emellett aktívan csökkenthetjük a nyári turizmus ökológiai lábnyomát.

Büszkék lehetünk az Utasellátó csapatára, akik a fedélzeten közlekedő étkezőkocsiban idén is gondoskodnak a színvonalas vendéglátásról. A Balaton partja mentén haladva a naplemente fényében elfogyasztott vacsora, majd a megérkezés előtti kényelmes reggeli felejthetlenné teszi az utat. Ezek a szolgáltatások mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a járat ne csupán utazási eszköz, hanem valódi élmény legyen az utasaink számára.

A járaton az utasok és a kollégáink is az egyéni igényeiknek megfelelően választhatnak a kedvezőbb árú fekvőhelyes vagy a maximális kényelmet nyújtó hálókocsis elhelyezés közül a nyaraláshoz, de jó hír, hogy idén arcképesünkkel akárhányszor utazhatunk, a szükséges helyjegyek megvásárlása mellett. A végállomás, Split önmagában is népszerű úti cél, emellett tökéletes kiindulópont a további utazásokhoz. A városból könnyedén elérhetőek a dalmát tengerpart olyan csodás szigetei és települései, mint Brač, Hvar, Trogir vagy Makarska.

Az Adria InterCity járataira a jegyek már 46 eurótól elérhetők, a pontos ár azonban a választott komfortkategóriától és a foglalás időpontjától is függ. Érdeemes a nyaralást időben megtervezni, és a jegyeket elővételben megváltani a jegy.mav.hu felületen vagy a nemzetközi pénztárakban. A részletes menetrendről és az utazási feltételekről a MÁV-csoport hivatalos oldalán tájékozódhattok.

Molnár Zsolt



Újra indult a Retró Istria

Vállalatcsoportunk idén nyáron is kényelmes, dugómentes és pénztárcabarát alternatívát kínál az Adria szerelmeseinek. Június 26. és augusztus 30. között mindennap közlekedik a Retró Istria expressz éjszakai vonatunk, amellyel az utasok a kora reggeli órákban érhetik el a tengert.

A Keleti pályaudvarról induló járat Székesfehérvár és Zalaegerszeg érintésével halad Szlovénia felé, közvetlen eljutást biztosítva Koperbe, Opatijába és Rijekába. Emellett egyetlen átszállással Pula és Trieszt is kényelmesen megközelíthető, a Krk-szigetre utazóknak pedig helyi buszcsatlakozásokat kínálunk. A vonat népszerűségét mutatja, hogy tavaly több mint tízezer választotta a nyaralásukhoz.

A 70-es és 80-as éveket idéző kocsik nosztalgikus, mégis minőségi és komfortos utazási élményt nyújtanak az utazóknak, akik a költséghatékony ülőkocsik, a családoknak ideális fekvőhelyes kocsik, valamint a maximális nyugalmat adó hálókocsik közül választhatnak. Ez utóbbiban megvetett ágy, este ásványvíz, reggel pedig meleg ital és egyszerű reggeli teszi teljessé az utasélményt.

Koper a szlovén Isztria legnagyobb tengerparti települése és legfontosabb kikötője, amely egykor a Velencei Köztársaság fennhatósága alatt állt. A városközpontban a mediterrán hangulat dominál: az óváros szűk utcái, a lenyűgöző Titov tér és a Pretoriánus Palota történelmi utazásra csábítanak. A koperi vasútállomás kiváló helyen, a központtól alig több mint egy kilométerre található. Az érkező utasok a helyi buszokkal 1-2 eurós jegyár ellenében mindössze 5 perc alatt elérik a belvárosi piacot (Tržnica), de a rövid séta is kellemes alternatíva. Aki fürdőzésre vágyik, az óváros északi részénél található központi, kavicsos strandon hűsölhet a lassan mélyülő, smaragdzöld tengerben.

Opatija gazdag kulturális múltjával és megőrzött, elegáns hangulátával egyedülálló élményt nyújt a látogatóknak. A vonat Opatija-Matulji állomásra érkezik, amely mintegy 5-10 kilométerre fekszik a parttól a dombok között. Innen a központba a 32-es helyi járatral körülbelül 15 perc alatt lehet lejutni, de a taxizás is bevett és kényelmes megoldás a csomagokkal érkezőknek. A tengerpartra érve a város szimbóluma, a „Lány sirállyal” szobor várja az utasokat, amelyet a híres Lungomare sétányon haladva lehet megcsodálni. A pazar villák és a gyönyörűen gondozott parkok, mint például a Villa Angiolina és annak kertje a békés kikapcsolódás tökéletes helyszínei.

Rijeka egy dinamikus, éjjel-nappal lüktető város, amelynek szívében az ikonikus Korzó sétálóutca adja. A vasútállomás elhelyezkedése rendkívül utasbarát: a Žabica buszmegálló mindössze pár perces sétára található, ahonnan a helyi járatok sűrűn viszik az utasokat az alig néhány száz méterre lévő Korzóra. Itt a helyiek és a turisták együtt élvezik a kávézó teraszait és az utca forgatagát. A történelmi élményekre vágyóknak kötelező megállni Trsat vára. Ez a dombtetőn fekvő, 13. századi erődtámasz egykor római őrhelyként szolgált, ma pedig fantasztikus kilátást nyújt a Kvarner-öbölre és az egész városra.



A felnőtt START Europa jegyek Ljubljanában már 16 eurótól, a tengerparti úti célokra pedig 20 eurótól elérhetők, míg a gyermekjegyek utazásonként fixen csupán 5 euróba kerülnek. A kötelező ülőhely-biztosítás a pénztárakban 3 euró, online vásárlás esetén mindössze 2 euró, a fekvő- és hálókocsok felára pedig 14, illetve 27 eurótól indul. Az ülőkocsiba FIP-szabadjeggyel csak 3 euró a helyjegy, így igen kedvező áron lehet a tengerpartra jutni.

A normál menetjegyek az online felületeken, így a jegy.mav.hu oldalon is kényelmesen és gyorsan megválthatók. Fontos azonban hangsúlyoznunk, hogy a kerékpár- és kutyajegyeket a szabályozások miatt utasaink kizárólag a nemzetközi pénztárainkban tudják megvásárolni.

Molnár Zsolt



HÉV-esek ünnepe

Május 7-én dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója, illetve Kazai Katalin HÉV műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes adta át az idei törzsgárda-elismeréseket és Balesetmentes Közlekedésért kitüntetések a HÉV-ágazatban dolgozó munkavállalóknak a cinkotai HÉV-telephelyen. A 117 kitüntetett munkatársunk nap mint nap hozzájárul a közösség sikeres működéséhez, a szolgáltatás jövőjének építéséhez – köszönet érte valamennyiüknek!

A MÁV Személyszállítási Zrt. HÉV-üzletágában csaknem 1200 munkavállaló dolgozik vállatva nap mint nap azért, hogy a már korántsem fiatal járműállományal is biztosítsák az európai viszonylatban is kiemelkedő menetrendszerűséget. A törzsgárda-elismeréssel ezt a kitartást, lehetlent nem ismerő elhivatottságot méltatja évről évre a társaság, illetve kitüntetéssel díjazza azokat is, akik baleset nélkül teljesítenek több százezer, akár egymilliónál is több kilométert a szolgáltatás során. Idén május 7-én a megszokottak szerint két részletben került sor az elismerések átadására. A 10 órakor kezdődő ünnepségen 34-en 15 év, 23-an pedig 20 év kitartó munkavégzéséért vehették át a jubileumi oklevelet. A 12 órakor kezdődő rendezvényen 10 fő 25 éves, 9 fő 30 éves, 16 fő 35 éves, 10 fő 40 éves, 2 fő 45 éves és 1 kolléga fél évszázados munkáját köszönték meg a vezetők. Átadták a Balesetmentes Közlekedésért járó kitüntetések is: hárman 250 ezer, heten 500 ezer, 1-1 fő pedig 750 ezer, illetve 1 millió balesetmentes kilométer teljesítéséért részesült elismerésben. További 88 munkatárs 5 vagy 10 éves munkaviszony után járó jubileumi oklevelet vehet át a napokban a munkáltatói jogkörgyakorlójától.

Dr. Kormányos László, a társaság vezérigazgatója mind a 10, mind a 12 órakor kezdődő ünnepélyes átadó keretében köszöntötte a kitüntetetteket, beszédében pedig kiemelte a HÉV-közösség példaértékű szakmai elhivatottságát és összehangolt munkáját, amely nap mint nap hozzájárul a szolgáltatás megbízható, stabil és biztonságos működéséhez. Hangsúlyozta: „a HÉV a MÁV-csoport egyik legmegbízhatóbban működő ágazata, amely nap mint nap közel 900 járattal, 99,5% feletti menetrendszerűséggel szolgálja ki Budapest és az agglomeráció utasait. Ez a teljesítmény különösen értékes annak fényében, hogy a rendszer sok esetben jelentős műszaki kihívásokkal, váratlan helyzetekkel és szűkös erőforrásokkal működik – mégis minden helyzetben

számítani lehet a HÉV-es közösség szakértelmére és helytállására. A mindennapi üzemeltetésben, a járműfenntartásban, a pályakarbantartásban vagy az operatív irányításban dolgozó kollégák a frontvonalon és a háttérben egyaránt azért dolgoznak, hogy utasaink biztonságosan és kiszámíthatóan érjenek célba. Munkájuk különösen felértékelődik rendkívüli forgalmi helyzetek és váratlan események idején, amikor sok esetben éjszakába nyúló helytállással biztosítják a szolgáltatás folyamatosságát.”

Dr. Kormányos László úr arról is beszélt, hogy a HÉV infrastruktúrája és járműparkja fejlesztésre szorul, ehhez a tervek és a műszaki tartalmak rendelkezésre állnak. A közlekedéspolitikai számára megkerülhetetlen feladat a rendszer jövőjének részletes kijelölése. Hangsúlyozta: a HÉV-re a budapestieknek és az agglomerációban élőknek óriási szükségük van, ezt jól mutatja az évi mintegy 70 millió utazás is. A következő időszak legfontosabb feladata, hogy megszűnjenek azok a döntések, amelyek hosszú távon meghatározzák a hálózat, a járművek és a fejlesztések irányát. A vállalatvezetés addig is minden erejével arra törekszik, hogy minden segítséget megadjon a munkakörülmények javítása, a járművek üzemben tartása, alkatrészellátása, a szükséges eszközök rendelkezésre állása terén. És természetesen arra is fel kell készülni, hogy a várt és remélt fejlesztések megvalósításának idején is fennakadás nélkül ki tudjuk szolgálni utasainkat. A jelenlegi működés stabil fenntartása és a jövő fejlesztése csak közösen lehetséges. A HÉV dolgozóinak lojalitása, szakmai tudása és példaértékű problémamegoldó hozzáállása nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a szolgáltatás továbbra is megbízható alapja maradjon Budapest és térsége közösségi közlekedésének. Dr. Kormányos László a beszéde végén gratulált a kitüntetetteknek, és még egyszer megköszönte odaadó munkájukat.



A több évtizedes szolgálat nem csupán időben mérhető, hanem elkötelezettségben, tapasztalatban és leginkább közösségformáló erőben is. Ezt három kitüntetett munkatársunk is hangsúlyozta egymástól függetlenül, akikkel magazinunk következő oldalán olvasható interjú az elismerés kapcsán: számukra a HÉV egy család, egy összetartó közösség.

Azok a munkavállalók, akik több évtizede erősítik a vállalatot, nemcsak saját szakmai pályafutásukban értek el kiemelkedő mérföldköveket, hanem aktív alakítói is voltak a szervezet fejlődésének. Munkájuk során generációk nőttek fel mellettük, miközben a közlekedés világa, a technológia és az utasok igényei folyamatosan változtak. Ők azonban mindvégig stabil pontot jelentettek: tudásuk, tapasztalatuk és hivatástudatuk hozzájárult ahhoz, hogy a szolgáltatás színvonala fennmaradjon és fejlődjön. A jubileum nemcsak az eltelt évekről szól, hanem azokról a történetekről, emberi kapcsolódásokról és közös élményekről is, amelyek egy munkahelyet valódi közösséggé formálnak. Az ünnepelt kollégák példája azt mutatja, hogy a kitartás, a szakmai alázat és az egymás iránti tisztelet hosszú távon is értéket teremt.

117 kollégát ünnepeltünk ma – köszönjük elhivatottságukat, és ezúton is gratulálunk nekik!

Tevékeny évtizedek a HÉV szolgálatában

Balról jobbra: Nagygyörgy Károly, Kolozsi Zoltán László, Gellai Vince

A HÉV-nél eltöltött évtizedek nem csupán hosszú munkaviszonyt jelentenek. Sokkal inkább egy különleges szakmai közösséghez való tartozást, elhivatottságot és olyan hűséget, amely generációkon átívelően tartja működésben Budapest és az agglomeráció egyik legfontosabb közlekedési rendszerét. Az idei törzsgárdaünnepség három kitüntetettjét, Gellai Vince pályafőnökség-vezetőt, valamint Nagygyörgy Károly ráckevei és Kolozsi Zoltán László szentendrei csomóponti koordinátorokat a pályafutásukról, múltjáról és jövőjéről, a generációs különbségekről és a HÉV „nagy családjáról” kérdeztük. Egyetértettek abban, hogy a HÉV-üzletág egyik fő erősségét, megtartó erejét a munkavállalóinak összetartó közössége jelenti.

A pálya mögött álló biztos kéz – negyven év a HÉV szolgálatában

Gellai Vince története 1986-ban kezdődött, amikor ipari tanulóként tanulmányi szerződést kötött a BKV-val, és emelőgép-szerelőként kezdett a Fehér úti járműjavítóban. Már tanulóként megfogta a hely szelleme, a kollégák hozzáállása és az a közeg, amelyet így jellemez: „Így kell kinéznie egy munkahelyi légkörnek, amelyhez tartozni szeretnék.” A különböző átszervezések után, 2000-ben került kapcsolatba a pályafenntartási területtel, ahol azóta is dolgozik. Időközben gépészmérnöki diplomát szerzett, volt üzemvezető, mérnök, ma pedig a HÉV Pályafenntartási Főnökségét irányítja. Munkája rendkívül összetett: a pályakarbantartási feladatok szervezése, a vágányzári és karbantartási tervek összeállítása, a beruházások, beszerzési eljárások előkészítése egyaránt hozzá tartozik. A főnökségen összesen 93 munkavállaló munkáját irányítja.

Annak ellenére, hogy a pályafenntartás a kívülállók számára kevésbé látványos terület, a HÉV megbízható működésének egyik legfontosabb alapja. Gellai Vince számára az elmúlt évtizedek legnagyobb kihívásai közé tartozott az akkori anyaghiány miatt a 49-es sínrendszer használata az aszfaltburkolatú útátjáróban és az ehhez kapcsolódó műszaki megoldások kidolgozása. A munka nagy jelentőséggel bírt, a régi, korrodált sínzsalak, kapcsolószerkezetek a vágány használhatóságát veszélyeztették, de az új rendszer alkalmazásával a vágányszakaszt nem kellett kizárni a forgalomból. Az elmúlt évek jelentős projektjei között említi a csepeli vonal hídkonstrukcióit és az atlétikai stadion építéséhez kapcsolódó pályafelújításokat. Most pedig már a következő nagy korszak előkészítésén dolgoznak: a H5-ös vonal teljes megújításának tervein. „A HÉV-re nagy szükség van, és meg is kell maradnia” – fogalmaz határozottan. Úgy látja, a rendszer egyik legnagyobb értéke ma is a közvetlen emberi kapcsolatokban és a kezelhető méretű szervezetben rejlik. Fontos szerepe van a fiataloknak is, akik a tapasztalt, folyamatokat jól ismerő kollégák szemét is felnyithatják egy-egy új megoldásra.

A forgalom őrzője – három és fél évtized a mindennapi működés javításában

Nagygyörgy Károly újsághirdetés útján került a HÉV-hez. 1991-ben frissen végzett technikusként még az autópárhuzban szeretett volna elhelyezkedni, ám elméleti tudás birtokában, de szakmai tapasztalat hiányában nem kapott lehetőséget, a BKV-nál viszont igen. Forgalmi szolgálattevőnek jelentkezett, majd 1992-ben a gödöllői HÉV-vonalon kezdte meg munkáját Mogyoródon és Kerepesen. Első önálló szolgálata rögtön egy éjszakás műszak volt Mogyoródon. Azt mondja, hamar eldőlt, hogy az idősebb kollégák elfogadják-e az új embert, nála ez gyorsan megtörtént.

„Megtanultam a szakmát, megszerettem a munkát, és a kollégák is megszerettek engem” – idézi fel.

1993-tól a cinkotai toronyba került, majd 1995-től a gödöllői vonalon üzemegységi diszpécser lett. 2018-ban csomópontvezető-helyettesi pozícióba kérték fel, 2025-ben pedig arra, hogy egy új területen, a ráckevei vonalon hasznosítsa tapasztalatait csomóponti koordinátorként. Nem volt nehéz a váltás, hiszen az elmúlt több mint három évtizedben szinte valamennyi fontosabb forgalmi munkakörben dolgozott. Mostani feladatai közé tartozik a vonal mindennapi életének kézben tartása, az utazó és nem utazó személyzet munkájának irányítása és ellenőrzése, a kisebb javítások és beszerzések intézése, de vizsgáztat is, és szükség esetén bármikor beül forgalmi szolgálatot ellátni vagy akár járművet vezetni is.

A legfontosabbnak mégis azt tartja, hogy segíteni tudja a kollégák mindennapjait, és hatással lehet a munkakörülményeik javítására, valamint a szolgáltatás példaértékű menetrendszerűségének biztosítására. Oktatóként pontosan látja a generációk közötti különbségeket. Más és más módon kell tanítani őket, de szerinte vannak alapok, amelyek sosem változnak. „A Forgalmi és Jelzési utasítás a mi bibliánk, az ezekben szereplő tudásanyagot mindenkinek el kell sajátítania” – mondja.

Pályafutása során számos jelentős fejlesztésben vett részt. A gödöllői HÉV-végállomás teljes megújítását szakmai pályája egyik legfontosabb állomásának tartja, az új biztosítóberendezés, a vágányok és a korszerű állomás kialakításának tervezésében és műszaki átadásában is közreműködött. Szerinte a HÉV kiemelkedő pontosságának titka ma is az itt dolgozók elhivatottsága. „HÉV-esnek tartjuk magunkat” – fogalmaz büszkén. Szerinte a kis létszámú, családias közösség a szervezet egyik legnagyobb ereje, és a hozzá fordulónak mindig szívesen segít a szolgálati ügyeken kívül akár a személyes, családi vagy egészségügyi problémáik megoldásában is.

Véletlenül hivatás – hamburgerek után a járművezetői fülkétől a vonalirányításig

Kolozsi Zoltán László története talán a legszokatlanabb, pályája ugyanis egy gyorsétteremben kezdődött: két és fél évig dolgozott a McDonald'sban, amikor egy beszélgetés során szóba került a HÉV. Nem sokkal később meglátott egy hirdetést a Metro újságban, amely járművezetőket keresett. „Azt sem tudtam akkor, mit jelent a HÉV rövidítés.” Hogy miért éppen a szentendrei vonalra jelentkezett? „Annak a telefonszáma volt legfelül a hirdetésben” – meséli mosolyogva. Felvették, és a hat hónapos tanfolyam, valamint a sikeres vizsgák után máris a vezetőfülkében találta magát. Később szakoktatói és forgalmi szolgálattevői képzéseket is elvégzett, 2019-ig aktív járművezető volt a szentendrei vonalon, de rendelkezik vonalismerettel a gödöllői és a ráckevei is. Balesetmentesen teljesített több mint félmillió kilométert. Ma már a szentendrei vonalon dolgozik csomóponti koordinátorként, közel ötven járművezető munkáját szervezi és segíti. Úgy érzi, minden előrelépés egyfajta szakmai visszaigazolás volt számára. A járművezetőről az irodai munkára váltás ugyan kihívást jelentett, de új lendületet is adott.

A HÉV-et ma is különleges közösségnek látja. „Ez egy nagy család” – összegzi egyszerűen. Korukhoz képest remekül bírják a járművek is, de ez nagyban múlik a karbantartókon, járművezetőkön. Tavaly elbúcsúzott az MIXA, de az MXA-esek és MXA-k is korosak már.

Mindhárom kolléga történetében közös az elkötelezettség, az alkalmazkodóképesség és az a hit, hogy a HÉV-nek hosszú távon is meghatározó szerepe lesz Budapest és az agglomeráció közlekedésében. Egyetértettek abban is, hogy a fejlesztések elengedhetetlenek. A járművek és az infrastruktúra megújítása nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a HÉV továbbra is megőrizhesse kiemelkedő menetrendszerűségét és versenyképességét az egyéni közlekedéssel szemben. Abban sincs vita közöttük, hogy a rendszer legnagyobb értékét továbbra is az emberek jelentik. Azok a munkatársak, akik nap mint nap azért dolgoznak, hogy a HÉV megbízhatóan, biztonságosan és pontosan szolgálja az utasokat. Mindhárom itt tervezik a jövőjüket, nem gondolkodnak pályaváltásban, és akinél az évek engednek, a fél évszázados törzsgárda-elismerést is örömmel venné majd át, ha eljön az ideje.

Gratulálunk kitüntetett kollégáinknak, és további sikereket, eredményes éveket kívánunk nekik!

Ujj Zsuzsanna

Példamutatás a szolgálatban

Rangos belügyminiszteri elismerésben részesült Kató József, a MÁV Személyszállítási Zrt. autóbuszos forgalmi üzemvezetője a katasztrófavédelem területén végzett önkéntes munkájáért, amely méltán tükrözi a MÁV-csoport értékeit, az elkötelezettséget, a felelősségvállalást és az emberséget.

A közösségi közlekedés nem csupán menetredekről, járművekről és szolgáltatásokról szól. A MÁV-csoport számára a legnagyobb értéket az emberek jelentik. Azok a kollégák, akik nap mint nap elkötelezetten dolgoznak az utasokért, és sokszor a munkaidejükön túl is a közösség javát szolgálják. Különösen büszkék vagyunk azokra, akik önkéntes tevékenységükkel is példát mutatnak, hiszen ők testesítik meg mindazt, amit a felelősségvállalásról, emberségről és hivatástudatról gondolunk. Ezt az értékrendet erősíti az az elismerés is, amelyben kollégánk részesült. Kató József, a MÁV Személyszállítási Zrt. Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyei autóbuszos forgalmi üzemvezetője a katasztrófavédelem területén végzett kiemelkedő önkéntes tevékenységéért kapott kitüntetést. A Belügyminisztérium a tűzoltóság napja alkalmából „A katasztrófavédelem önkéntes támogatásáért” emlékérmét adományozta számára, elismerve azt az áldozatos munkát, amelyet a közösség biztonságáért végzett. Ez az elismerés túlmutat az egyéni teljesítményt, azt üzeni, hogy a közszolgálatban dolgozók szerepe nem ér véget a munkaköri leírásnál. Az önkéntes munka, legyen szó katasztrófavédelemről, mentésről vagy bármilyen közösségi szerepvállalásról, olyan hozzáadott értéket teremt, amely erősíti a társadalom biztonságát és kohézióját. A MÁV-csoport számára különösen fontos, hogy munkatársai ne csak szakmailag, hanem emberileg is példát mutassanak.

Kató József nemcsak az autóbusz-közlekedésben vállal felelősséget, hanem a katasztrófavédelem területén is aktívan hozzájárul a közösség biztonságához. A kitüntetés apropóján arról kérdeztük, mi motíválja ebben a szolgálatban, és hogyan kapcsolódik össze a hivatása az önkéntes szerepvállalással.

1995 óta, azaz bő három évtizede dolgozol a Volánnál. Hogyan alakult a pályafutásod ez idő alatt?

30 éves szakmai tapasztalattal rendelkezem a Volán-szakmában, a közösségi közlekedés területén. Pályafutásom során forgalom-ellenőrzési és menetrendtervezési feladatokat láttam el, majd közszolgálati

irodavezetőként a nyíregyházi helyi, valamint a Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyei helyközi közlekedés közszolgálati tevékenységét irányítottam. 2015-től pedig a jelenlegi, forgalmi üzemvezetői munkakört látom el Dél-Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében. Kiemelt feladatomban a menetrend szerinti helyközi, valamint Nyíregyháza helyi autóbusz-közlekedésének legmagasabb szintű kiszolgálása. A forgalmi üzem 4 telephelyén mintegy 598 munkavállaló, illetve 291 autóbusz feladatainak az irányítását végzem.

A Nyíregyházi Főiskola nonprofit menedzser és PR kommunikációs menedzser szakirányán alapidipломát, majd a közgazdász, vállalkozási szakirányán másoddiplomát szereztem. 2011-ben a Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Karán a jogi szakokleveles közgazdász egyetemi végzettséget is megszereztem. A vasúti és a közúti személyszállítási ismereteimet 2022-ben a Széchenyi István Egyetemen közlekedési szolgáltatástervező szakember végzettséggel gyarapítottam. 2018-ban a közlekedés és a hírközlés területén végzett kiemelkedő, példamutató munkám elismeréseként Baross Gábor-díjban részesültem.

Mi inspirált arra, hogy az összetett és felelősségteljes munkád mellett önkéntes szerepet vállalj a katasztrófavédelemben? Volt egy meghatározó élmény vagy fordulópon?

Nem egyetlen konkrét fordulópon volt, inkább egy folyamat eredménye. Mindig is fontos volt számomra, hogy ne csak a munkámban, hanem azon túl is hasznos tagja legyek a közösségnek. A hivatásom során nap mint nap tapasztalom, mennyire kiszolgáltatott helyzetbe kerülhetnek az emberek váratlan helyzetekben – legyen szó balesetről, műszaki hibáról vagy akár szélsőséges időjárásról. A gyors reagálás, az együttműködés és az emberi odafigyelés ilyenkor kulcsszerepet játszik. Ezek az élmények megerősítették bennem, hogy szeretnék még többet tenni azért, hogy szükség esetén segíteni tudjak. Úgy gondolom, hogy ha valaki képes rá, akkor felelőssége is, hogy hozzájáruljon mások biztonságához.



Milyen feladatokat jelent konkrétan ez a tevékenység?

A társaságunk által is delegált munkavállalóként nemcsak egyéni elköteleződésből veszek részt a feladatokban, hanem a szervezet képviselőként is, ami külön felelősséget jelent. A közlekedési területen szerzett tapasztalataim közvetlenül tudom hasznosítani például az időjárás szélsőségeihez vagy az egyéb haváriahelyzetekhez kapcsolódó felkészülések során. Ezekben a közösségi közlekedés kulcs szerepet játszik, hiszen a lakosság biztonságos és gyors mozgatása elképzelhetetlenül jól szervezett járműkapacitás és útvonaltervezés nélkül. A logisztikai folyamatok összehangolásán túl aktívan részt veszek a gyakorlatok lebonyolításában is, ahol valós helyzeteket modellezve teszteljük a reakálási képességeket és az együttműködés hatékonyságát.

Milyen párhuzamokat látsz a munkád és az önkéntes tevékenységed között? Vannak olyan készségek vagy tapasztalatok, amelyeket az egyik területről a másikba át tudsz ültetni?

Ezek a területek valójában folyamatosan erősítik egymást. A közösségi közlekedésben és a katasztrófavédelemben egyaránt alapvető a gyors helyzetfelismerés és a felelős döntéshozatal, sokszor időnyomás alatt. Mindkét területen kulcsfontosságú, hogy az ember képes legyen átlátni komplex helyzeteket, prioritálni a feladatokat és közben szem előtt tartani az emberek biztonságát. A közlekedésben megszerzett gyakorlat közvetlenül hasznosítható kitélepitési vagy kimenekítési helyzetekben is. Ugyanígy a katasztrófavédelmi gyakorlatokon szerzett tapasztalatok – mint a váratlan helyzetek kezelése, a stressztűrés vagy a gyors alkalmazkodás – a mindennapi munkában is komoly előnyt jelentenek. Mindkét területen elengedhetetlen a csapatmunka és a különböző szervezetekkel való hatékony kommunikáció is. Összességében azt mondhatom, hogy ezek nem különálló szerepek, hanem egymást kiegészítő feladatok.

Mi volt az eddigi legemlékezetesebb vagy legnehezebb helyzet, amellyel önkéntesként szembesültél?

Az elmúlt időszakban a teljes vármegyét érintő, sőt több vármegyére kiterjedő kitélepitési gyakorlatokban, illetve országos szintű felkészítésekben vettem részt. A közösségi közlekedés területéről érkező szakemberként a feladataim közé tartozott a kitélepitések logisztikai támogatása: a járműkapacitások megtervezése, az útvonalak kijelölése, valamint az érintett települések közötti koordináció segítése. Emellett aktívan részt vettem a gyakorlatok lebonyolításában is, ahol valós helyzeteket modellezve kellett biztosítani a lakosság biztonságos és szervezett mozgását. Ez a tapasztalat azért is maradt meghatározó, mert jól megmutatta, hogy a közösségi közlekedés milyen kulcsszerepet tölt

be a válsághelyzetek kezelésében, és hogy a különböző szakterületek összehangolt munkája nélkülözhetetlen a lakosság biztonságának megőrzésében.

Mit jelent számodra a belügyminiszteri elismerés?

Természetesen nagy megtiszteltetés, ugyanakkor egyfajta szakmai visszaigazolás is. Úgy tekintek rá, mint annak az elismerésére, hogy a hivatásomból fakadó feladatokat mindkét területen felelősen és eredményesen tudtam ellátni. Jelzi azt is, hogy ez a komplex, több területet összekapcsoló munka valódi értéket képvisel. Az elismerést nem kizárólag egyéni sikernek látom. Minden ilyen tevékenység csapatmunka eredménye, ezért úgy gondolom, hogy ez a kitüntetés mindazokat is illeti, akikkel együtt dolgozom mindkét területen. Emellett felelősséget is jelent: ösztönöz arra, hogy a jövőben is ugyanilyen elkötelezettséggel végezzem a feladataimat.

Mit gondolsz, miért fontos, hogy a közszolgálatban dolgozók a munkájukon túl is aktív szerepet vállaljanak? Hogyan lehetne még több embert bevonnani hasonló kezdeményezésekbe?

Úgy gondolom, hogy a közszolgálatban dolgozók esetében a felelősség sokszor túlmutat a szűken vett munkaköri feladatokon. Nem feltétlenül arról van szó, hogy „többet” kell tenni, hanem inkább arról, hogy a meglévő tudást és tapasztalatot hogyan tudjuk a lehető leghasznosabban alkalmazni a közösség érdekében. Szerintem kulcsfontosságú a szemléletformálás és a jó példák bemutatása. Ha láthatóvá válik, hogy ezek a feladatok hogyan kapcsolódnak a mindennapi munkához, és milyen valós értéket teremtenek, az sokakat ösztönözhet. Emellett fontos a szervezeti támogatás is: megfelelő képzések, gyakorlatok biztosítása, valamint annak elismerése, ha valaki ilyen irányban is felelősséget vállal. Összességében nem külön feladatként tekintek erre, hanem a hivatás természetes kiterjesztéseként. Ha ezt a szemléletet sikerül erősíteni, akkor egyre többen érezhetik magukénak ezt a fajta szerepvállalást.

Mi ad erőt a mindennapokban ehhez a kettős helyálláshoz? A családodtól – bár biztosan nagyon büszkének rád – nem von el túl sok időt?

A mindennapokban leginkább az ad erőt, hogy látom a munkám kézzelfogható eredményét. Akár a közösségi közlekedésben, akár a katasztrófavédelemhez kapcsolódó feladatokban mindig ott van az a tudat, hogy amit teszünk, az közvetlenül hozzájárul mások biztonságához és mindennapi életéhez. Ez erős belső motivációt ad, és segít a nehezebb időszakokon is átlendülni. Sokat jelent az is, hogy egy jól működő csapat része lehetek. A közös cél, az egymás iránti bizalom és az együtt megoldott helyzetek mind hozzájárulnak ahhoz, hogy hosszú távon is fennmaradjon az elkötelezettség.

A család szerepe is megkerülhetetlen, hiszen háttérrel és érzelmi biztonságot nyújt a mindennapokban. A többletfeladatok miatt különösen fontos a rugalmasság és a kölcsönös megértés a családtagok részéről. Ugyanakkor tudatosan törekszem arra, hogy hosszú távon egyensúlyt tartsak a hivatásom és a magánéletem között. Úgy gondolom, hogy ez sikerül, amit az is tükröz, hogy három gyermek édesapjaként a feleségemmel idén ünnepelek házasságunk 30. évfordulóját.

Összességében úgy vélem, hogy ez nem két külön szerep, hanem egy egységes szemlélet része. Ha az ember megtalálja ebben az egyensúlyt, akkor nem elvesz az életéből, hanem inkább hozzáad.

Kató József kitüntetése nemcsak egyéni siker, hanem közös büszkeség is, bizonyítéka annak, hogy a közösségért végzett önkéntes munka érték, amelyet társaságunk méltán ismer el és támogat. Ezúton is szívből gratulálunk kollégáknak az elismeréshez, és köszönjük mindazt a szolgálatot, amelyet nemcsak a közösségi közlekedésért, hanem a közösségért is végez.

Fehérvári Rita

NEMZETKÖZI KITEKINTÉS



A sebesség emelése mellett a vasúti közlekedés biztonságosabbá tétele került a középpontba nemzetközi szinten, legalábbis a beruházások jelentős része Európától Japánig ezt a célt szolgálja. Magyarország a déli államokkal is igyekszik erősíteni az együttműködését a vasúti áruszállítás területén, a magyar utazóknak jó hír lehet az is, hogy újabb szakasz lesz korszerűbb a Fiumébe vezető vasútvonalon.

Stratégiai együttműködés a Budapest–Belgrád korridoron

Magyarország, Szerbia és Észak-Macedónia egyetértési megállapodást kötött a nemzetközi vasúti áru fuvarozásuk összehangolására. A Rail Cargo Hungaria, a Srbija Kargo JSC. és a Makedonski Železnici Transport AD. vasútvállalatok részéről aláírt szándéknyilatkozat célja az együttműködés fokozása, amelynek középpontjában a Budapest–Belgrád vasútvonal áll mint kiemelt észak–déli áru fuvarozási folyosó. Az együttműködésen belül cél a határokon átnyúló vasúti kapcsolatok integrációja, a tranzitidők csökkentése, a logisztikai láncok egyszerűsítése és az egységes digitális megoldások alkalmazása. A tervek szerint a három ország közötti áru fuvarozási volumen elérheti vagy meghaladhatja a 2000-es évek elejének szintjét. Az együttműködés két fő iránya a Kína–Európa relációban zajló korridorforgalom, valamint az európai kikötők és a belföldi terminálok közötti kombinált fuvarozás. A megállapodás kiterjed az intermodális szállítás fejlesztésére, az átjárhatóság javítására, a vám eljárások egyszerűsítésére, valamint az infrastruktúra fejlesztésre és a szakemberképzésre is.

Megújul egy szakasz a Fiumébe vezető vasútvonalon

Fontos szakasz újulhat meg a Zágráb–Fiume vasútvonalon. A horvát vasúti infrastruktúra-kezelő vállalat, a HŽ Infrastruktura 279 millió eurós (101 milliárd forint) szerződést kötött a spanyol Cosma nevű céggel a Zágráb déli városrészében található Hrvatski Leskovac és Karlovac (Károlyváros) közötti, 44 kilométer hosszú vonalszakasz korszerűsítésére. A projekt célja az áru fuvarozási és személyszállítási kapacitás növelése a TEN-T törzshálózaton. A beruházás magában foglalja a pálya teljes átépítését, kétvágányúsítását és villamosítását, a

korszerűsített pályán az engedélyezett sebesség 160 km/h lesz. A Cosma korszerűsíti a biztosítóberendezéseket, valamint a távközlési és biztonsági rendszereket is. Ezenfelül új hidak és völgyhidak épülnek, továbbá több vasútállomás – Hrvatski Leskovac, Jastrebarsko, Karlovac – is megújul. A kivitelezés várhatóan idén nyáron indul, és uniós társfinanszírozással a tervek szerint három éven belül fejeződik be.

Lengyelország befejezi a GSM-R telepítését a Központi Vasútvonalon

A lengyel vasúti infrastruktúra üzemeltetője, a PKP PLK hamarosan befejezi a digitális rádió kommunikációs infrastruktúra, a GSM-R rendszer telepítését a Központi Vasútvonalon (CMK). Az üzembe helyezés és a GSM-R tesztelésének megkezdése 2026 augusztusában várható. A 224 kilométer hosszú CMK Lengyelország egyik legfontosabb és legmodernebb vasútvonala, amely Varsót köti össze az ország déli részében található nagyobb központokkal, mint Katowice és Krakó. Leginkább InterCity – ide értve a PKP InterCity által üzemeltetett Pendolinokat is – és teherforgalom zajlik a vonalon. A GSM-R és az ezen alapuló ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer elengedhetetlen ahhoz, hogy a vonatok 200-250 km/h sebességgel közlekedhessenek a CMK-n. Piotr Malepszak, az Infrastrukturális Minisztérium államtitkára elmondta: „Az egységes GSM-R-hálózat kiépítése a lengyel vasutak egyik legfontosabb modernizációs projektje. A CMK-n lévő utolsó létesítmény telepítése azt mutatja, hogy folyamatosan javítjuk a vonat közlekedés biztonságát és megbízhatóságát Lengyelország legfontosabb vonalain.”

Törökországban gyártott vonat közlekedett 225 kilométeres sebességgel

Az első, Törökországban gyártott, nagy sebességű vonat elérte a 225 km/h sebességet a dinamikus fékezési tesztek idején. A vonat rövid idő alatt teljesítette a tesztelési program egyik legfontosabb szakaszát, ami jól mutatja a törökországi mérnöki és ipari kivitelezés által elért szintet a nagy sebességű gördülőállomány területén. Ez jelentős eredmény a török vasúti ipar számára.

Áruszállító Sinkanszen 285 kilométeres sebességgel

Az East Japan Railway Company márciusban üzembe helyezte Japán és egyben a világ első, kifejezetten áru fuvarozási célra átalakított szupergyors motorvonatát, megteremtve ezzel a nagy sebességű vasúti logisztika új szegmensét. Az új rendszer a meglévő nagy sebességű vasúti hálózatot veszi igénybe, a szerelvények akár 285 km/órás sebességgel közlekednek, így sokkal gyorsabbak a közúti szállításnál. A tehervonattá alakított Sinkanszen egy járaton mintegy 17,4 tonna áru, azaz hozzávetőleg 1000 csomag szállítására képes. A szolgáltatás elsődlegesen a magas hozzáadott értékű, időérzékeny termékek – friss élelmiszerek, tengeri termékek, orvosi eszközök vagy gyógyszerek – gyors továbbítását szolgálja, akár aznapi kiszállítással a nagyvárosi piacokra. A fejlesztés háttérben több változás áll: egyrészt a közúti fuvarozásban tapasztalható járművezető-hiány, másrészt az ellátási láncok gyorsításának igénye. A nagy sebességű vasút alkalmazása emellett környezetvédelmi szempontból is előnyös, mivel a vasúti áruszállítás fajlagos szén-dioxid-kibocsátása alacsonyabb a közútihoz képest.

Csehország komoly lépéseket tesz a nagy sebességű hálózat érdekében

Csehország idén 1,49 milliárd koronát (körülbelül 61 millió eurót, vagyis 22 milliárd forintot) fektet be a nagy sebességű vasúthálózatának fejlesztésébe, különös tekintettel a Drezda–Prága–Brno–Ostrava fővonalra, valamint a Németországgal, Lengyelországgal, Szlovákiával és Ausztriával való nemzet-

közi kapcsolatokra. A cseh állam eddig több mint 4 milliárd koronát, azaz körülbelül 164 millió eurót fizetett ki a tervezett nagy sebességű hálózat előkészítő munkálataira. Az állam és a nemzeti vasúttársaság az elkövetkező időszakban elsősorban a nagy sebességű kapcsolatok fő hálózatára, nevezetesen az Ústí nad Labem–Prága–Brno–Ostrava tengelyre összpontosít, amely Németországgal, Lengyelországgal, Szlovákiával és Ausztriával teremt kapcsolatot. Így a figyelem elsősorban a Prágából a Podřipsko régióon keresztül Ústí nad Labembe, majd onnan a Krušné hory alagúton keresztül a Németországi felé vezető új összeköttetésre irányul. Ausztria és Szlovákia felé a Prága és Brno közötti szakaszok élveznek elsőbbséget, majd ezt követik a Brnótól dél felé tartó szakaszok az új vonalak és a meglévők átépítésének kombinációjaként. A tervek szerint 2028-ban indulnának az építkezések, a törzshálózat 2040-re készülne el.

Megszűnik a belga vasúton a fedélzeti jegyértékesítés

A belga állami vasúttársaság, az SNCB 2026. július 1-jétől kivezeti a fedélzeti jegyértékesítést, ezzel is szeretné csökkenteni a bliccelést és a személyzet elleni agressziót. A jegyeknek csupán másfél százalékát vásárolják meg az utasok a vonaton. Tavaly naponta átlagosan hét incidens – 2602 eset – történt a vonatokon, ezek több mint negyven százaléka fizikai erőszak volt, a konfliktusokat főként a jegy hiánya okozta. Ezzel együtt a társaság 50 százalékkal növeli az ellenőrzések számát mobil csoportok, vasútbiztonsági egységek és a rendőrség bevonásával. A pótdíj 90 euróról indul, nem fizetés esetén 250 euróra, visszaesőknél 500 euróra emelkedik. A vállalat a beléptetőkapuk bevezetését is vizsgálja, miközben az értékesítések több mint 90 százaléka már digitális csatornákon zajlik.

Köszönjük a Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóságának a közreműködését a kitekintő összeállításában!

Putsay Gábor

fotók: East Japan Railway Co., SNCB



Az Ikarus 620 és 630 átváltozása Csuklósok az országúton



Az 1960-as években Budapesten kívül, az országutakon csak nagy ritkán fordult elő csuklós busz. A következő évtizedben annál inkább. Ráadásul ezek a csuklósok a Volán-vállalatok történetének legkülönösebb járművei voltak. Való igaz, hogy a csuklós buszok sorozatgyártása csak 1960-as évek végén indult az Ikarusnál, az első szériacsuklóst, a 180-ast, majd a legendás 280-as típust is a városi közlekedéshez igazították. Ám a MÁVAUT-nál találtak egy áthidaló megoldást.



a próbakocsit a Fővárosi Autóbuszüzem készíti el, majd a szakmai fogásokat a MÁVAUT dolgozóival is megismer-
tetik. A szürke autóbuszok nagy sikert arattak legfőképp a Pest megyei helyközi forgalomban, különösen amiatt, hogy elődjeiket, a nehézkes pótkocsis buszokat sem a járművezetők, sem az utasok nem kedvelték. Az átalakítási munkálatok Budapesten, a Szabolcs utcai műhelyben zajlottak, az első kocsit 1967 tavaszán ünnepélyes keretek között Hidasi György, a MÁVAUT vezérigazgatója adta át a veszprémi igazgatóságnak.

Ugyanekkor a Volán című lapban Tóth Mihály forgalmi szakosztályvezető arról beszélt, hogy az 1967-re előírány-

zott 140 készülő buszból csak 20 marad Budapesten, a többit vidéki vállalatok veszik birtokba. „Előnyük?” – kérdezett vissza a szakosztályvezető. „Ma már közismert. A pótkocsis szerelvényekkel, valamint a szólóbuszokkal szemben nagymérvű kapacitásnövelés, nagyobb utaslét-szám kiszolgálása lehetséges, még hozzá változatlan létszámú személyzettel. A csuklós busz tehát az előbbiekkal szemben sokkal gazdaságosabb” – közölte Tóth Mihály, aki nagy jövőt jósolt a buszoknak. Annyiban igaza volt, hogy a csuklósításokra még 1975-ben is szükség volt, az Ikarus ugyanis a hetvenes évektől tudta a Volán-vállalatok igényeit maradéktalanul kielégíteni.

Legát Tibor

Az Ikarus besül

Amikor 1961-ben a Budapesti Nemzetközi Vásár szenzációjaként harangozták be az Ikarus K-180 jelű „kísérleti” buszát – mint a hazai autóbuszgyártás történetének leghosszabb és legnagyobb befogadó-képességű kocsiját –, a jármű legizgalmasabb része, a hátsó egyharmada volt, amit egy szabadon mozgó elem segítségével rögzítettek. Ettől a busz olyan hatást keltett, mintha beépített pótkocsija lenne. Akkor még az sem dőlt el, miként nevezzék az efféle buszokat: csuklósoknak vagy ízeltnek. Az viszont kiderült, hogy a kiállított jármű nem kaphat első helyezést a hazai gyártású csuklós buszok versenyében, mivel Budapest utcáin már közlekedtek ekkor csuklósok.

„Az Ikarus ízelt autóbusz tervezési munkáinak előkészületei tulajdonképpen már 1958-ban megkezdődtek. A különböző szempontok figyelembevételével a jármű teljes hosszát 16,5 méterben határozták meg. A szerelvény teljes szélessége a nemzetközileg előírt 2,5 m, legnagyobb magassága pedig 2,9 m” – számolt be az Autó-Motor a gyár készülő meglepetéséről 1960 májusában, és itt is látható, a „csuklós” helyett az „ízelt” jelzőt preferálta. De nevezheték bárminek, 1960 tavaszán szinte mindenki készpénznek vette, hogy az Ikarus még abban az évben előáll az első magyar csuklós busszal. Csakhogy 1960-ban – november elején – igazi meglepetéssel nem az Ikarus, hanem a BKV buszos jogelődje, a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) szolgált. Három lelkes mérnök, Lassú Gábor,

Rózsa László és Színi Béla kreativitásának köszönhetően pár hónap alatt összeraktak egy csuklós járművet az Ikarus 60 és a Tr.5 típusú buszok, valamint a Dutra dömper forgórészének felhasználásával.

Gyömrői út, Szabolcs utca

Mivel Mátyásföldön senki nem tudta megmondani, mikorra készülnek el az új busszal, a FAÜ-csuklós pedig sikerrel debütált, a cég Gyömrői úti főműhelyében berendezkedtek a sorozatgyártásra. Hét év alatt 317 új buszt gyártottak a többnyire leselejtezett kocsikból, sőt 54 csuklós trolibusz-karosszériát is elkészítettek. A FAÜ-csuklósok 1975-ig, a trolik 1976-ig közlekedtek Budapesten.

A FAÜ 1961-ben és 1962-ben is előállt egy „prototípussal”. Mindkét járművet Ikarus 620-as típusú járművekből rakták össze, a korábbi négy- az újabb hagyományosan háromtengelyes busz volt. Mindkettő a FAÜ birtokában maradt, többnyire a 6-os busz vonalán közlekedtek, de már 1968-ban leselejteztek őket.

Csakhogy a háromtengelyes, csuklósított 620-as buszok története nem ért véget. Sőt! Ekkor kezdődött igazán. A MÁVAUT ugyanis elkérte a FAÜ terveit, és saját kezüleg látott hozzá a csuklós buszok gyártásához. A Közlekedési Minisztériumban 1966-ban készült el a terv, hogy négy év alatt 400 autóbuszt alakítsanak át csuklós kocsivá, és még abban az évben készítsenek is el negyvenet. Oly módon, hogy



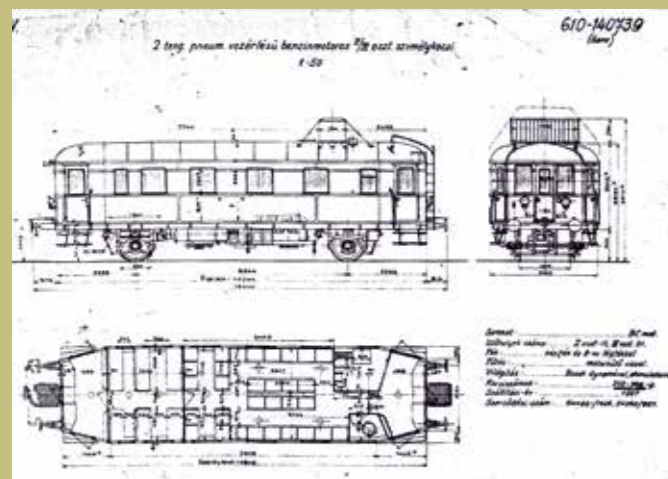
Ganz sorozatgyártású benzinüzemű motor- és pótkocsik (1927–30)

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

1926 őszén a MÁV a kísérleti motor- és pótkocsik közül a Ganz típusát vélte a továbbiakban beszerzésre alkalmasnak. E döntésnél a hazai ipar támogatásán kívül fontos szempontok voltak a gyár addigi munkái, folyamatos fejlesztései, kitűnő szellemi és fizikai szakemberállománya. Kedvező volt, hogy a kéttengelyes motor- és pótkocsis, 102 ülőhelyes Ganz szerelvény tömege kb. 30 t volt, szemben a négytengelyes, 73-80 ülőhelyes motorkocsik 34,8-40 t tömegével. Továbbá a Ganz ajánlatot tett egy motorkocsiszín, a későbbi szentesi központ létrehozására. A MÁV döntésével a hazai vezető ipari körök is egyetértettek. Jelen írás a MÁV-nál 1927 és 1930 között forgalomba állított, sorozatgyártású BCmot motor- és a hozzájuk kapcsolódó BCx pótkocsikat ismerteti.

Elsőként 1926. november 30-án 12 motor- és 22 pótkocsit rendeltek a Waggonkartelltől. A motorkocsikat a Ganz gyárthatta. A pótkocsiknál 12 a Ganz, 10 a Schlick-Nicholson Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. terméke lett.

A sorozatjárművek külső megjelenése, utastere és néhány műszaki megoldása eltért a prototípusokétól. A tengelytáv 6700 mm-ről 6200 mm-re csökkent. A kerékpár futókerátmérője 750 mm-ről a szabványos 920 mm-re nőtt. Az önműködő kapcsolók helyett a MÁV járműveivel való kapcsolhatóság érdekében szabványos vonó- és ütközőkészüléket alkalmaztak. E változások miatt a motorkocsitömeg 16,6 t-ról 17,8 t-ra nőtt. A motorkocsikra az aeroplan típusú csöves hűtő helyett a közúti járműveken használt, „frigyládá”-nak nevezett, lemezes tömbhűtő került. E változások miatt a motorkocsitömeg 16,6 t-ról 17,8 t-ra nőtt.



A Ganz-gyár 610-1 40739 jellegűje a MÁV első sorozat-motorkocsikat (BCmot 352–368) ábrázolta



A BCmot 357 motorkocsi az 1930-as években (Felek Ferenc gyűjteményéből)

A motorkocsi belső berendezése kissé változott. A két utasteremben 15 db mokettel burkolt párnás másodosztályú és 31 db többretegű, keresztbe enyvezett falemez harmadosztályú ülőhely volt. Egy vezetőállásból 1,8 m²-es poggyásztér nyílt. Ebben személyzeti ülés, felhajtható asztal és szekrény volt.

A MÁV az új motorkocsikba a prototípusba beépítettél nagyobb teljesítményű benzinmotort akart. A gyár az igényt az AmC1 motor teljesítményének a 75 LE-ről (55 kW) 90 LE-re (66 kW) emelésével teljesítette. A járművekbe négyfokozatú sebességváltó került. A 21140/1 munkaszámú, 99 000 pengő árú, BCmot 352–363 pályaszámú motorkocsik 1927. június 27. és augusztus 5. között vizsgáztak. E járművek két pótkocsival sík, ill. 1-2%-os emelkedőn 60, 21-25%-on 14,5 km/h sebességgel közlekedtek.

A motorkocsikhoz hasonlóan a pótkocsik is változtak. A 610-40740 fő terv 1926. november 19-re készült el. A 12 Ganz-gyártmányú, 21140/3 munkaszámú, 41 000 pengő árú pótkocsi hossza 12 020 mm volt. A BCx 44123–44134 pályaszámú, hosszátjárós, villamos világítású járművekben két előtér, WC, 2. és 3. osztályú termék voltak. A 15 párnás és 41 fapados ülésű, átmenő vonókészülékes kocsik sebessége 70-75 km/h volt. A fék Knorr-légfékből és kézfékből állt. A BCx 44123-ba Pfeiffer-, a többibe MÁV-rendszerű függőkályhás fűtés került. A hatósági vizsgák 1927. június 27. és augusztus 2. között voltak. A tíz, BCx 44135–44144 pályaszámú, azonos kivitelű Schlick-Nicholson pótkocsi 1927. augusztus 9-én és 18-án vizsgáztak.

A MÁV az 1927/28-as költségvetési évben az előző megrendeléssel csaknem azonos 8 motor- és 12 pótkocsit akart beszerezni, de miután újabb anyagi forrásokhoz jutottak, a Ganztól beszerzendő mennyiséget 11 motor- és 16 pótkocsira növelték. A 21140/14 munkaszámú, 101 000 pengő árú motorkocsik BCmot 364–374 pályaszámon 1927. október 11. és 1928. július 4. között álltak üzembe.

1929-ben a MÁV újabb Ganz vonatokat állított üzembe. Az 1928-ban exportkészletre gyártott 10 motor- és 8 pótkocsit átvették, továbbá 7 pótkocsit rendeltek. A gyár a 21140/86 munkaszámú motor-, illetve a 21140/87-es pótkocsikat 1929. október 2-án adta át. A BCmot 399–408 motorkocsik 95 000, a BCx 44187–44194 és 44198–44204 pótkocsik 40 000 pengőbe kerültek. Az előbbieket 1929. október 29–30-án, az utóbbiak 1929. október 22. és 1930. május 16. között vizsgáztak.

A MÁV 1930. évi beszerzési terve 5-5 motor- és pótkocsival számolt. A motorkocsikat 93 100, a pótkocsikat 39 200 pengőért rendelték meg a Ganz-gyártól. A 21140/104 munka- és BCmot 413–417 (később BCmot 409–413) pályaszámú motorkocsik 1930. június 6-án vizsgáztak. A 21140/105 munkaszámú, 1930. május 16-án és június 6-án üzembe állított pótkocsik pályaszáma BCx 44205–44209 volt.



A BCx 44162 pótkocsi Szentesen (a szerző gyűjteményéből)

A 21140/15 munkaszámú, 42 000 pengőbe kerülő pótkocsik a BCx 44145–44160 pályaszámokat kapták. 1927. november 9. és 1928. június 25. között vizsgáztak. A 10 kV, 15 2/3 Hz felsővezeték-feszültségű, Vác-Budapest-Gödöllői Helyiérdekű Villamos Vasút (VBG-HÉVV) a megnövekedett forgalom miatt 1928. április 30-án 39 000 pengő egységáron 7 db másod- és harmadosztályú, a MÁV típusához hasonló, de 1020 mm kerékátmérőjű pótkocsit rendelt a gyártól. A 21140/33 munka- és BCx 44010–44016 pályaszámú, 600 W-os Elekthermax fűtőtestű pótkocsik 1929. január 6-án álltak üzembe.

1928/29-ben bővült a MÁV motorvonatállaga. A Ganz 1928. szeptember 27-én 22 motor- és 26 pótkocsira nyert megbízást. A 21140/55 munkaszámú, 98 000 pengő árú motorkocsik a BCmot 377–398, míg a 21140/56 munkaszámú, 40 933 pengő árú pótkocsik a BCx 44161–44186 számokon álltak üzembe. A motorosok 1928. december 22. és 1929. május 7., a pótkocsik, kivéve az utolsót, 1928. december 6. és 29. között vizsgáztak. A BCx 44186-ra 1929. április 30-án került sor.



A BCmot 417 (később BCmot 413) a szentesi Motorgarázsnál (a szerző gyűjteményéből)

A MÁV a beszerzésekkel együtt a karbantartó háttérrel is kiépítette. Motorszíneket építettek, vagy a fűtőházakban tették lehetővé a motorosok karbantartását. Az előbbieket közül kiemelkedik a szentesi Motorgarázs. Békéscsabán, Debrecenben, Hegyeshalomban, Pécsen, Szombathelyen, Tapolcán, Vésztőn, Zalaegerszegen is bázisokat hoztak létre. Fontos volt a járművezetők és -fenntartók képzése. Ez Budapesten központilag, illetve a motorgarázsokban történt. A Ganz is részt vett az oktatásban. A motorkocsik üzemképessége elérte a gőzmozdonyokét. Szolgálatképtelenség átlag 40 000 kilométerenként volt. A motorkocsik javítását az Északi Főműhely végezte.

A motorkocsiüzem másik feltétele a pótkalkatrések biztosítása volt. A gyár ezeket az Északi Főműhely raktárában és a motorkocsi-központokban készenlében tartotta. Így elkerülték a költséges és futásteljesítmény-csökkentő állásidőket. Később a gyár az alkatrészeket bizományba adta a MÁV-nak. 1930-ra a MÁV és a Ganz közös munkájával mintaszerű motorosüzem jött létre. A motor- és pótkocsik átlag 50 000 km/év teljesítménnyel a 8708 km-es hálózat 28%-án jártak.

Szécsey István

Legismertebb gyógynövényünk, *a kamilla*



Mindenkinek van otthon belőle, és mindenki használja. Talán ez az egyetlen növény, amelynek gyógyhatásában senki sem kételkedik. Az alföldi kamilla mégis sokkal több, mint a téli inhalálások elmaradhatatlan alapanyaga – egy világhírű hungarikum. Bemutatjuk a puszták és mezők csodaszerét, amit most, a júniusi virágzásokor tudunk begyűjteni.

A csodaszer

Sokan azt vallják, a kamilla mindenre jó. Ha mindenre nem is, de valóban számtalan problémára jelent megoldást akár belsőleg, akár külsőleg. Szuper képességeit kék-kékeszöld színű illóolajának köszönheti, amelynek hatásfokát az orvostudomány is elismeri. Gyulladáscsökkentő és görcsoldó hatású, emellett ismert a gombaellenes, antibakteriális és fertőtlenítő hatása is. Egyes hatóanyagai sebgyógyításra is alkalmasak.

Belsőleg alkalmazva megfázáskor enyhíti a felső légúti panaszokat. A belőle készült tea jó hatással van az emésztőrendszerre gyomorfekély vagy bélhurut esetén, de segít puffadás esetén is, emellett megnyugtat, így akkor is érdemes elkortyolni belőle egy csészényit, ha nehezen alszunk el.

Külsőleg többféleképpen – öblögetésre, borogatásra, inhalálásra, kenőcsként vagy illóolajként – is használhatjuk. Torokgyulladások, remek öblögetőszer válik belőle, akárcsak száj- és ínybetegségek (pl. afta) esetén. Gyerekkorában valószínűleg senki nem úszta meg egy kiadós téli meghűlés során a kamillás inhalálást, és felnőtként be kell látnunk, igazán volt nagyanyáinknak, a törülköző alatti gőz rengeteget segít. A kamilla a fürdővizet is gyógyvízzé varázsolja, ami enyhítést nyújt aranyér, fekélyes sebek és ekcéma esetén is. Ezeken túl használható bőrbetegségekre, sérülésekre, pattanásokra és a köröm ápolására. Kisgyermekes családoknál is kötelező „kellék”. Fogzáskor dörzsöljük be a kicsik ínyét kamillaolajjal, hasi görcsök esetén pedig itassunk a babával néhány kiskanál kamillateát, meg fogja őket nyugtatni.



Így használd a kamillát!

- **Forrázat:** Öntsünk le 1 púpozott teáskanálnyi szárított kamillát vagy 2 púpozott teáskanálnyi friss gyógynövényt 2 dl forrásban lévő vízzel! Hagyjuk állni 10 percig, lehetőleg letakarva. Használat előtt szűrjük le a forrázatot!
- **Inhalálás:** Forraljunk fel 1 liter vizet, öntsük egy tálba, adjunk hozzá 2 evőkanál szárított virágot vagy 5 csepp olajat, majd törülközővel befedve a fejünket hajoljunk a tál fölé, és a gőzt inhaláljuk be!
- **Öblögetés:** Száj- vagy fogínybetegség esetén öblögezzünk egy csésze forrázattal, a torokfájás enyhítésére pedig gargalizáljunk!
- **Borogatás:** A forrázatba mártogassunk gézt vagy mull-lapot, majd 5 percre tegyük a gyulladt bőrfelületre!
- **Fürdő:** Adjunk a fürdővízhez 4-5 csepp kamillaolajat!

Szedd és szárítsd! – De hogyan?

A kamilla beszerzése kétféleképpen történhet: megvásárolhatjuk herbáriákban vagy patikákban, vagy elmegyünk, és leszedjük magunk. Ez utóbbi sem bonyolult, hiszen ilyenkor szó szerint a lábaink előtt hever, csak le kell hajolnunk érte. Az alföldi pusztaságot virágözön borítja, szedésekor azonban fontos az alábbi szabályok betartása:

- Nem védett területeken személyenként és naponta legfeljebb 2 kg gyógynövény gyűjthető saját felhasználásra.
- Magánterületeken a tulajdonos engedélye szükséges. A Hortobágyi Nemzeti Park területén kizárólag engedéllyel gyűjthetünk kamillát, amit a területileg illetékes kormányhivataltól lehet kérelmezni.
- A kamillagyűjtés legjobb időpontja a kora reggeli vagy délelőtti órák.

- Kerüljük az utak melletti szakaszokat!
- Csak a biztosan felismert növényeket és kizárólag a kinyílt virágfejeket szedjük le!
- Soha ne húzzuk ki gyökerestől a növényt!
- Használhatunk kamillafésűt, de kézzel vagy ollóval vágva is szedhető.
- Ne tapossuk össze az élőhelyét!
- A leszedett virágokat száraz, árnyékos, jól szellőző helyen egy rétegben kiterítve érdemes szárítani, például szúnyoghálón vagy tiszta vásznon.
- Szárítás után töltsük a virágokat légmentesen zárható üvegedénybe vagy papírzacskóba (műanyagba semmiképp!), és tároljuk sötét helyen!

Csohány Domitilla



Itt mozdonyt vezethetsz és forgalmat is irányíthatsz



Egy lenyűgöző társasjáték

A vasútmodellezés sok felnőtt számára gyerekkori emlékeket idéz fel: körbe-körbe haladó vonatokat, aprólékosan kidolgozott állomásokat gondosan felépített terepasztalokat. A legtöbb vasútmodellkiállításon a gyermekek és felnőttek csupán kívülről figyelhetik ezt a világot. Budapesten viszont létezik egy hely, ahol a laikus vagy épp vasútbarát látogatók pillanatok alatt mozdonyvezetővé, forgalomirányítóvá avanszálódhatnak a szó legnemesebb értelmében. Ez a hely a Vezetőállás.

A különleges élményprogram egyszerre modellvasút, stratégiai társasjáték, szimuláció és közösségi program. A résztvevők nemcsak megcsodálják a terepasztalon közlekedő járműveket, hanem maguk működtethetik az egész rendszert valódi vasúti logika és az Utasítás (egyszerűsített) szabályai alapján.

Több mint terepasztal

A Vezetőállás alapötlete abból indult ki, hogy a hagyományos vasútmodellezés szűkebb körébe gyakran nehezebb bekerülni laikus érdeklődőként. A terepasztalok látványosak, a részletek lenyűgözőek, de a közönség jellemzően csak szemlélő marad. A projekt megálmodói – Győri Balázs vezetésével – ezen szerettek volna változtatni. A cél egy olyan interaktív rendszer létrehozása volt, ahol mindenki aktív résztvevőként kapcsolódhat be a terepasztal vasúti forgalmába. A hangsúly ezért nem pusztán a látványon, hanem a csapatmunkán és a közös élményalapú játékon van. A Vezetőállásban menetrend szerint közlekednek a vonatok, a résztvevőknek pedig közösen kell működtetniük mindent. Ahogy a valóságban is, itt is előfordulnak vonatkeresztek, tolatási mozgások, mozdonycserek, rakodási feladatok vagy akár váratlan forgalmi helyzetek.

Minden döntés számít

Az egész játék legérdekesebb része, hogy a mozdonyvezetők, a forgalmi szolgálattevők is valódi felelősséget és döntési lehetőségeket kapnak. A forgalom irányítása tablet segítségével történik, a mozdonyvezetők pedig okostelefonokkal vezérlik a különböző járműveket. A rendszer digitális alapokra épül, mégis nagyon hamar kialakul az a hangulat, mintha egy valódi vasúti üzem működne a résztvevők kezei alatt. A csapatmunka kulcsszerepet játszik. Ha valaki hibázik, késik a vonattal, vagy épp rossz döntést hoz, az a teljes forgalomra hatással lehet. Emiatt a játék egyszerre technikai, stratégiai és kommunikációs kihívás. Sokan számolnak be arról, hogy néhány perc elteltével már teljesen „vasutas fejjel” kezdik kezelni a helyzeteket. A menetrend pontos betartása, az áthaladtatások megszervezése vagy a vonatkeresztek előírászerű lebonyolítása gyorsan komoly feladattá válik, még azok számára is, akik a hétköznapi életben szintén a vasút berkeiben dolgoznak.

Magyar vasúti hangulat, valóságghű élmény

A terepasztal kialakítása tudatosan idézi meg a magyar vasút hangulatát. Sok látogatónak az észak-balatoni vasútvonalak atmoszférája jut róla eszébe: kisebb állomások, hosszú nyílt vonali szakaszok, ismerős vasúti környezet.

A digitális technikának köszönhetően a mozdonyok nem pusztán mozognak, hanem valódi hangokkal és világítással együtt üzemelnek. A motorhangok, kürtök, MÁV-os fényjelzők, figyelmeztető jelek és a hangos utastájékoztatók mind hozzájárulnak ahhoz, hogy a játékosok egy élő vasúti világ részének érezzék magukat. A pályán egyszerre több szerelvény is közlekedhet, miközben az állomásokon folyamatos a pörgés. A részletek kidolgozottsága miatt a rendszer nemcsak a modellezők számára érdekes, hanem azoknak is, akik egyszerűen csak szeretik a vasút hangulatát. A gördülőállományban számos ismert magyar mozdonytípus modellje megtalálható. A látogatók legendás MÁV-os dízel- és villanymozdonyokat is vezethetnek, de modern európai gépek szintén megjelennek a terepasztalon.

A hangdekóderes modellek különösen sokat hozzáadnak az élményhez, hiszen a mozdonyok nemcsak kinézetükben, hanem hangzásukban is valóságghűek. Időről időre különleges vendégmozdonyok is feltűnnek a pályán: legutóbb például az 1001-es Szili mozdony közlekedett a rendszerben, amelyet a látogatók ki is próbálhattak.

Nem csak vasútbarátoknak

Bár a program természetesen a vasút iránt érdeklődők számára különösen izgalmas, a Vezetőállást tudatosan úgy alakították ki Balázsék, hogy a laikusoknak is könnyen érthető és játszható legyen. A tapasztalat az, hogy sok olyan látogató érkezik, aki korábban soha nem foglalkozott modellvasúttal, mégis néhány perc alatt beleéli magát a játékba. Családok, baráti társaságok, műszaki érdeklődésű fiatalok és az egyszerűen csak különleges programot kereső emberek egyaránt megtalálják benne a kihívást. Ha már gyerekek... A szabad játékok körülbelül 8 éves kortól ajánlottak, az összetettebb menetrend szerinti játékok pedig inkább a 12–14 éves korosztály számára nyújtanak igazán nagy élményt. Felső korhatár nincs, ezt minden felnőtt imádni fogja! A Vezetőállás az elmúlt időszakban a céges csapatépítők világában is egyre népszerűbb lett. Nem véletlenül: a játék során a résztvevőknek folyamatosan kommunikálniuk kell egymással, és egyszerre kell figyelniük a saját feladataikra, valamint a teljes rendszer működésére is. A legnépszerűbbek jelenleg a privát játékok, ahol családok, baráti társaságok vagy céges közösségek egy általuk választott időpontban próbálhatják ki a Vezetőállást. Általában 2-6 fő vesz részt egy játékban, de nagyobb társaságok számára egyedi alkalmak szervezésére is van lehetőség.

Fejlesztések és folyamatos bővítés

A fejlesztések jelentős része házon belül történik, beleértve több szoftveres és digitális megoldást is. Ez teszi lehetővé, hogy a rendszer folyamatosan bővüljön, és új funkciókkal gazdagodjon. A közeljövőben új pályarészek és játékelemek érkeznek. Készül egy új

autóbusz-állomás, benzinkút és intermodális csomópont is a CarMotion rendszerhez kapcsolódva. Emellett hosszabb nyílt vonali modulok és egy új megállóhely is bekerül majd a terepasztalba. A cél nem pusztán a pálya méretének növelése, hanem az élmény folyamatos megújítása is. A tervek között szerepelnek különleges tematikus időszakok és hétvégék. A közeljövőben várható például GYSEV-hónap, illetve MÁV retro tematikus időszak autentikus szerelvényekkel. Ezek során olyan mozdonyokat és összeállításokat próbálhatnak ki a látogatók, amelyek sokak számára nosztalgikus élményt idéznek elő.

Élő vasúti világ

A Vezetőállás különlegessége talán éppen abban rejlik, hogy egyszerre több lehetőséget is kínál: vasútmodell, társasjáték, szimuláció és közösségi élmény. A látogatók nem kívülről szemlélik a vasutat, hanem részeseivé válnak. Ez az az élmény, amely miatt sokan újra és újra visszatérnek. Jőmagam, a cikk szerzője már többször kipróbálhattam a Vezetőállás játékot, amelyről egy átfogó videó is készült a YouTube-ra. A film a Hárman a pályán YouTube-csatornán megtekinthető. Ajánlom mindenkinek, hogy nézze meg a videót, és ha sikerült meghoznunk a kedvét, próbálja ki személyesen is ezt a különleges társasjátékot! Még több információért érdemes felkeresni a vezetovalas.hu/jatek -oldalt.

Nemeskéri-Kutlán Márton



Őszi álmotak Európa legszebb tájain

Alpok, Adria és mediterrán csodák a Volántouristtal



Mesebeli alpesi panorámák, történelmi városok, kristálytisza tavak és mediterrán hangulat várja az utazókat a Volántourist szeptemberi kínálatában. Ausztria lenyűgöző hegyei, Svájc és a Dolomitok csodái, Prága romantikus utcái, a dalmát tengerpart és Itália ikonikus városai kínálnak felejthetetlen élményeket, a gondosan összeállított programok pedig különlegessé teszik az őszi utazásokat.

Alpesi dallamok nyomában Salzburg és Salzkammergut vidékén

Időpont: szeptember 3–5.

Tarts velünk egy felejthetetlen utazásra Ausztriába szeptember 3–5. között! Fedezd fel az Alpok egyik legszebb vidékét, ahol kristálytisza tavak, lenyűgöző hegycsúcsok és mesebe illő kisvárosok várnak rád! Felvonóval érjük el a Zwölferhorn csúcsát, ahonnan páratlan panoráma tárul elénk. Sétálunk St. Gilgen hangulatos utcáin, majd hajóval siklunk át St. Wolfgang varázslatos városába. A napot a Postalm alpesi fennsíkjának lélegzetelállító világában zárjuk. Másnap híres filmhelyszínek és varázslatos hangulat vár: a „Muzsika hangja” nyomában járunk, ellátogatunk a Mirabell-kertbe és a különleges Hellbrunn vízikastélyba is, a napot pedig a Golling-vízesés vadregényes szépsége teszi felejthetlenné. A harmadik napon a híres Grossglockner magashegyi panorámaútvány utazunk végig a Hohe Tauern Nemzeti Park lenyűgöző tájain, majd felkeressük Heiligenblut ikonikus zárándoktemplomát, amely tökéletes zárása lesz ennek az alpesi kalandnak.

Körutazás Svájctól a Dolomitokig

Időpont: szeptember 7–12.

Egy különleges alpesi körutazás vár rád, ahol Svájc lenyűgöző tavai, az olasz hangulatú városok és a Dolomitok világhírű panorámái tárulnak eléd. Az utazás Innsbruck hangulatos óvárosával indul, majd Svájc legszebb természeti és kulturális kincseit fedezzük fel: Sankt Gallen történelmi belvárosa, a látványos Rajna-vízesés és Zürich elegáns tóparti világa kínál felejthetetlen élményeket. A Szent Gotthárd-hágón átkelve a mediterrán hangulatú Ticino régióba érkezünk, ahol Locarno és Lugano pálmafás tópartjai idézik meg a „svájci riviéra” életérzését. A következő napokban St. Moritz világhírű alpesi környezete, a Reschensee emblemikus látványa és a Dolomitok panorámaútvány ejt ámulatba. Merano elegáns városa és Bolzano pezsgő alpesi-olasz hangulata után a Braies-tó mesés szépsége és San Candido hangulatos óvárosa zárja az utazást.

Cseh csodák

Időpont: szeptember 23–27.

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

Dalmácia ékszerdobozai

Időpont: szeptember 25–29.

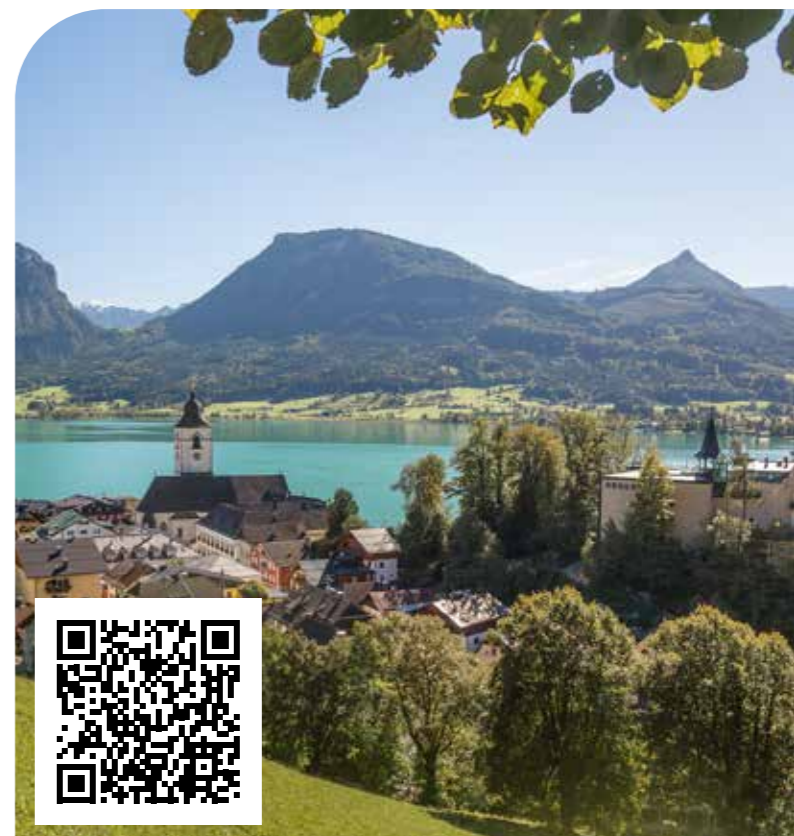
A dalmát tengerpartra invitálunk, ahol csodás napokat tölthetünk el. A döntés az utazóé: élvezi a tengerpart közeli szálloda adta kikapcsolódási lehetőségeket, vagy az irodánk által szervezett, fakultatív kiránduláson ismerkedik Dalmácia látnivalóival. Split kultúrtörténeti kincsekben gazdag óvárosában Diocletianus császár egykori palotájának maradványai összhangot alkotnak a későbbi korokban épült házakkal és a pálmafás tengerparti sétánnyal, ahol mindig pezseg az élet. A magyar vonatkozású kisváros, Trogir ódon, festői belvárosa és a tengerparti sétánya elbűvöli az idelátogatókat. Hazaútban látogatást teszünk a Krka Nemzeti Parkban, ahol a karsztvidék legcsodálatosabb folyója, a Krka több ágra szakadt fátyolszerű vízesései csodálatos montázst alkotnak.

Bella, bella Itália: olasz nagykörút

Időpont: szeptember 25. – október 2.

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

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



Kollégáink idén is megszervezték a Fintor Ferenc-émlékkupát



Hosszú évek hagyománya, hogy a „nyugatis” és „délis” jegyvizsgálók, az „északis” mozdonyvezetők, valamint a gödöllői HÉV-esek megmérkőznek egymással egy kispályás focitornán. A tavalyi március azonban szomorú apropót adott az eseménynek: Fintor Ferenc, a DÉLI DARAZSAK csapat kapusa elhunyt. A mérkőzés szervezői ezért úgy döntöttek, hogy a tavaszi találkozót ezentúl Fintor Ferenc-émlékkupának nevezik, így emlékezve játékos- és munkatársukra. 2026. május 16-án lezajlott a torna, melynek első helyezettjei a DÉLI Mozdonyvezetők csapat tagjai voltak.

Eredmények a Kupán:

1. Helyezett: DÉLI Mozdonyvezetők
2. Helyezett: NYUGATI - ÉSZAKI
3. Helyezett: DÉLI DARAZSAK

- Legjobb kapus: Szegedi István, DÉLI Mozdonyvezetők
- Legjobb játékos: Herczeg István, DÉLI Mozdonyvezetők
- Tizenegyesrúgó verseny győztese: Krajczár László, DÉLI DARAZSAK (csapatkapitány)

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

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Folytatódik a balatoni vasútállomások megújítása.”

A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, Szabolcs András olvasónknak!

JÚNIUS 26. ÉS AUGUSZTUS 30. KÖZÖTT... (FOLYTATÁS A SZÁMOK ZÖLÖS SOROKBAN)	1	ÚJ FÜZETBE MÁSOL	TANÁCSOL	A JÖVŐ NEMZEDÉK	SVÉD AUTÓK JELZÉSE	FELVIDÉKI VÁROS LAKOSA	KELET. RÖVIDEN RELATÍV, RÖVIDEN	KEZDETI ENYHÜLÉS!	TANGENS, RÖVIDEN	A FEJÉRE KÖLTŐISEN	NEOTON-SLÁGER TONNA TAVALYI	NÉVELŐ DRÁGÁNAK TARTÓ	APRÓ ÉLŐSKÖDŐ PÁRIZS KÖZEPE!	
5. HÓNAP						2 CENTI-RÖVIDEN								I
SZOMJAS ÁLLATOKAT ELLÁT					RITKA NŐI NÉV LOPAKODÓ						MOBIL-TELEFON MÁRKÁJA ÓRIÁSI			
SZÍN-VONALAS					SÁL VEGE! LITER, RÖVIDEN			SÚRÚ VONALAKKAL ÁRNYAL	3 ÁGNES, BECÉZVE				KÉRDŐ-SZÖCSKA A MÁJ TERMELI	
VÉRSZÍVÓ SZÖRNY							VASI FALU TURISTA ALSZIK BENNE			TURAY ...! NÉHA SZÍNESZNO			TELEX VEGE! AZ OXIGÉN VEGYJELE	
IGEVÉG! EURÓPAI MIN-ÁLLAM	GLÉDA	AZ EBÉ-DELÉS IDEJE			MULATÓ-SZÓ BECENE-VE NETTI					LÓ YÁG-TATÁSA HÁZIKÓ KÖZEPE!				
						MÁSİK VONATRA ÜL FÉL ALAK!							ERBIUM DISZ-KOSZT DOB	
ÓDA VÉGE! HELYRAG, A-NÁL PÁRJA				ELEMZÉS	ÖNÖS SZEMPONT					VIGYÁZ RÁ ÉSZAK, RÖVIDEN			EME HALKAN, GYORSAN HALAD	
AZ ALUMINIUM VEGYJELE		DALOS 45 PERC	UP TO ...; DIVATOS						„Z”	... MAN-FREDI; SZINESZ		„S”	BALÁZSO-VITS ...; SZIN.NŐ	
PORTUGÁL AUTÓK JELZÉSE	HUZAL ILLETVE, RÖVIDEN					EGYIK FAJTÁJA A BOKAFIX IBOLYKA				BECÉZETT ETELKA MENY-ASSZONY				
PÉNZT KÖLT A MULT IDŐ JELE					MISKOLC FŐPÁLYA-UDVARA MAGAD					AJÁN-DÉKOZ NÉMA TANÚ!			HERTZ, RÖVIDEN FÉL KUPA!	
						BÁCSI, BIZZALMASAN DECI, RÖVIDEN								
ANYAG A PÁRNA BELSEJÉBEN	Z							CSEL-SZÖVÉS						V
														A KÁLIUM VEGYJELE

A legenda

– Gyerünk! Gyerünk! Nincs vesztegetni való időnk! Olajozásra felsorakozni! Gőzös csapat, mindenki töltsé fel a víztartályát és tart-sunk egy gőzpróbát! Ellenőrizték a hajtórudakat és a dugattyúkat is! – adta sorra az utasításokat Nohab. – Nagy nap lesz szombaton! Tele lesz a Park! És hamarosan befut a meglepetés-vendégünk is. Már annyira izgulok! – szolt a piros dízel, de sokáig nem volt ideje ábrándozni, mert rengeteg feladat várt még rájuk.

– Dízelek, hajrá! Töletek is kérek egy főpróbát, indítsátok be a motorokat, szóljanak a dudák! Ez az! Zene füleimnek! – hadarta tovább Nohab, ugyanis ő volt a főszervezője az év egyik legizgalmasabb eseményének, a Múzeumok Éjszakájának a Vasúttörténeti Parkban.

A mozdonyok minden évben kitétek magukért, hogy kicsik és nagyok jól érezzék magukat ezen a különleges alkalmon, amikor reflektorfényben, a csillagos ég alatt lehetett hajtányozni és meg-mászni az összes mozdonyt, sőt, némelyikkel még utazhattak is egy rövidet a látogatók.

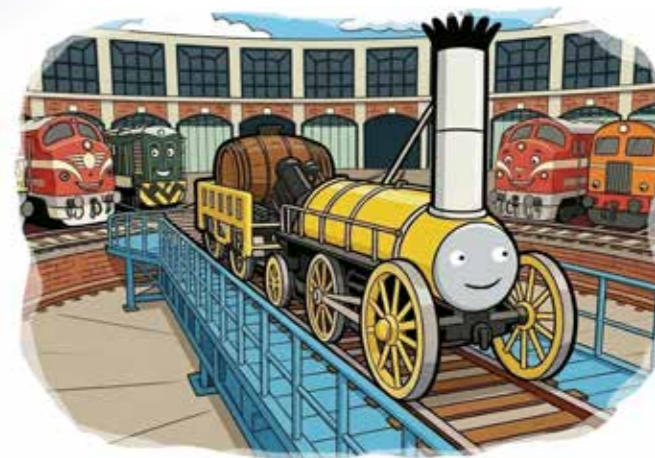
– Az idei Múzeumok Éjszakájának tökéletesnek kell lenni! – mondta félig hangosan a turcsiorú Nohab, majd sorolta tovább a feladatokokat: – Kerti vasutak! Tegyetek egy próbakört! Nézzétek meg, hol lógnak be a sövények a pályára. A kertészek is menjenek veletek. A tó rendben van? A szökőkút is működik? Óh! És a legfontosabb! A fordítókorong ugye hibátlanul üzemel? – kérdezte aggodalmas-kodva. – És az égősorok megvannak? Mindennek és mindenkinek ragyognia kell!

– Hát persze! Ragyogni! – puffogott Böhöm, a 303-as gőzmozdony, mivel az óriásnak, minden idők legnagyobb gőzösének kicsit sem volt kedvére való ez a nagy csinadratta. – Minek ez a felhajtás? – morgott tovább magában, de a többiek ügyet sem vetettek rá. Ugyanis az egész Park a sztárvendéget várta, és ettől olyan izgatottá vált mindenki, hogy majd leugrottak örömlükben a sínekről.

– Még most sem akarom elhinni, hogy személyesen találkozhatunk vele. Hihetetlen, hogy eljön hozzánk, ide a Parkba. Nem is tudom, járt már egyáltalán valaha ilyen messze az otthonától? – tanakodtak a mozdonyok, és a lelkesedés valóban jogos volt. Hiszen akit vártak, nem volt más, mint Rakéta, a mai mozdonyok első prototípusa, akivel minden elkezdődött nagyon-nagyon régen, egy távoli szigeten, Angliában. A majd 200 éves sárga kis gőzös igazi szenzáció. Neki köszönhető, hogy a vasút az lett, ami: az egész világot behálózó, gyors és kényelmes közlekedési forma. Ő volt az első igazi gőzmozdony! És most átszeli egész Európát, hogy a Vasúttörténeti Parkban ünnepeljen az év leghosszabb napján.

– Itt van! Megjött! Megérkezett! – kiabált örömben Nohab, amikor begördült egy hatalmas szerelvény, és legurult róla egy nagyon kicsi gőzös. A park mozdonyai üdvrivalgásban törtek ki, de a legtöbben szinte meg sem merték szólítani a legendát. Nohab körbevezette a múzeumban Rakétát, és elmondta, hogy éjjel, pontban 10 órakor, amikor már teljesen sötét lesz, akkor fogják bemutatni őt a látogatóknak, akik már most kint tolonganak a kapuk előtt, hogy első-között láthassák a csodamozdonyt.

– Addig pihennék egy kicsit – kérte Rakéta, nagyon hosszú volt az út idáig. Erre Böhöm azonnal ott termett mellette, és felajánlotta segítségét, hogy elkísérje a mozdonyszínbe. Rakéta követte hát az óriás behemótot. Csak mentek és mentek hosszan, míg végül meg-érkeztek egy félreeső helyre, távol mindentől. – Csak azért hoztalak



ide, hogy véletlenül se zavarjon senki és nyugodtan pihenhes. Majd rázárta az ajtót, és visszarobogott az Orient-csarnok elé. A kapukat végre kinyitották, és a régóta kint várakozó tömeg beszabadult. A mozdonyok teljes pompájukban várták rajongóikat, a kicsik tátott szájjal bámulták a gőzösöket, amiknek még a kerekük is nagyobb volt tőlük. Mások azt se tudták, hová szaladjanak izgattóságukban. Ahogy azonban elkezdett sötétedni, mindenki a fordítókorong köré kezdett gyűlni, hiszen a nap fénypontja, legeslegjobbán várt pillanata azért egyértelműen Rakéta színrelépése volt. – Mindjárt 10 óra. Láttá valaki Rakétát? – kérdezte aggódva Nohab, de a sárga gőzöst senki sem látta. A piros dízel egyre idegesebb lett. – Megbeszéltük, hogy itt találkozunk. Hol lehet? – értetlenkedett Nohab. Rakétának azonban nyoma veszett. Már az összes mozdonyt őt kereste, de semmi, mintha a föld nyelte volna el. – Mindjárt kezdünk és nincs meg a főszereplőnk. Mindjárt elájulok! – sópánkodott Nohab. – Csak nyugalom. Majd én felállok a fordítókorongra. Elvégre én vagyok a legnagyobb. Nekem is ugyanúgy fognak örülni. – ajánlkozott Böhöm. – Várjunk csak egy icipicit! – gondolkodott el a dízel. – Böhöm, nem te kísérted el Rakétát a pihenőállására? Ott viszont nincs. Mit csináltál vele? – kérdezte egyre dühösebben Nohab. – Én az égegyadta világon semmit. Elkísértem a helyére, és otthagytam. – De milyen helyére? – eresztette ki gőzét Bivaly, a 424-es mozdony. Böhöm azonban mélyen hallgatott. Ám ekkor hatalmas taps és éljenzés hallatszott a fordítókorong felől, és amikor a többiek odagurultak, Rakéta, a mozdonyok mozdonya már ott állt középen. Nohab ugyanis rájött, hogy csakis Böhömnek lehet köze az eltűnéséhez, amikor most elszólta magát, hogy igazából ő szeretne a mai este főszereplője lenni. Végül sikerült rátalálnia a legendás gőzösré és kiszabadítania őt. A látogatók szerencsére semmit nem vettek észre az egészről és a Múzeumok Éjszakája fantasztikus hangulatban zárult. Csak Böhöm bánta a tettét, de nagyon. Mert rájött, hogy mindannyian másért különlegesek, ki a színe miatt, ki a mérete miatt, ki a sebessége vagy a kazánja miatt. És ettől kerek a világ, és különleges benne minden mozdony.

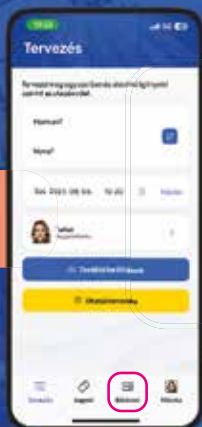
Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

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



MÁV+
mavapp.hu/letoltes

1

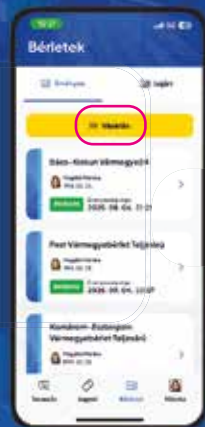


BÉRLETEK MENÜPONT

A képernyő alján válaszd a „Bérletek” menüpontot!

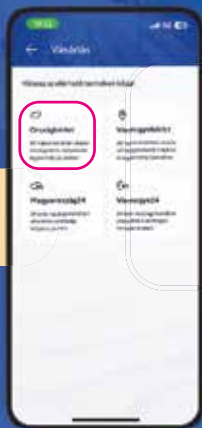
VÁSÁRLÁS GOMB

Érintsd meg a sárga „Vásárlás” gombot!



2

3

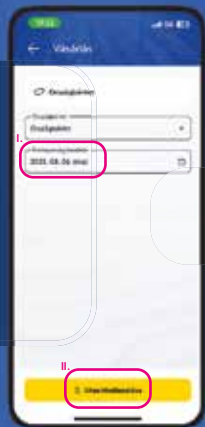


ORSZÁGBÉRLET

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

ÉRVÉNYESSÉG

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



4

5



UTAS VÁLASZTÁSA

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



VÉGÜL FIZESD KI AZ ADMINISZTRÁCIÓS DÍJAT!

Gyenge téreőr? Nem akadály! Vállalati országbérletedet a widget segítségével villámgyorsan, 2-3 másodpercen belül bemutathatod bárhol, bármikor. Utazz akadályok nélkül!

