

LXXVI. ÉVFOLYAM

2026. MÁJUS

# MÁV CSOPORT

*magazin*



**INDUL  
A BALATONI  
SZEZON**

## SZOLGÁLTATÁSAINK

Indul a balatoni szezon

## HÍREK

Vitézy Dávid lesz az új közlekedési miniszter!; Európai vasútvállalati vezetők találkoztak Prágában; Vállalatcsoportunk idén is csatlakozott a Fenntarthatósági Témahéthez; Tovább segítjük a turizmust; Húsvéti hangulat a Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóságon

## HUMÁN

Le lehet szokni a dohányzástól?; Országos Szakma Sztár Fesztivál 2026

## MUNKATÁRSUNK

Állomások és vasutasok: látogatás a miskolci forgalomirányító központban, a Dominóban; Záhonyi utazás, beszélgetés Szógyényi Norbert állomásfőnökkel; Technikatörténeti kiállítás Patvarcon

## FELÚJÍTÁS

Állomásfelújítási program: már látszanak az eredmények

## KÉPEKBEN

Napsütés és vidámság - A Gyermekvasút Napja

## SZOLGÁLTATÁSAINK

Megújul a VOLÁN-flotta: az 1000 új buszból 520 már megérkezett!

## RÓLUNK

24 óra Töszeg vasútállomáson; 30 éve a vasúti hidászatért – idén jubilál a vasúti hidak alapítvány

## ANNO

Debreceni nagyállomás – Stílusok ölelésében; Kísérleti elektropneumatikus távvezérlésű Ganz mellékvonali motor-és pótkocsik

## ÉLETMÓD

Ha tavasz és desszert – rebarbara

## SZABADIDŐ

Különleges megállóhely – ahol a múlt, a jelen és a jövő összeér; Új programokkal, megújulva készül a Vasúttörténeti Park a látogatók fogadására; Felejthetetlen augusztusi körutak a Volántouristtal Európa legszebb tájain

4

6

12

16

22

26

28

30

34

38

40



# 28

## SZOLGÁLTATÁSAINK

Megújul a VOLÁN-flotta:

1000 új buszból 520 már megérkezett!



# 22

## FELÚJÍTÁS

Állomásfelújítási program



# 44

## SZABADIDŐ

A Volántouristtal Európa legszebb tájain

**Kiadja:** MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Benke Máté; **Szerzők:** Benke Máté, Csohány Domitilla, Kavalecz Imre, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Nemeskéri-Kutlán Márton; Putsay Gábor, Singlár Zsolt, 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, Szecsódi Balázs; Kandó Zsombor  
**Nyomdai előkészítés:** Papp János; **Korrektor:** Barta Éva  
ISSN1785-8372



# Jegyzet

A tavaszi zsongás nemcsak a természetet ébreszti fel, hanem a magyar tengert is új életre kelti. Ahogy a napfény egyre melegebben csillan a Balaton vizén, a tóparti települések is felébrednek téli álmukból, és lázas készülődésbe kezdenek a közelgő nyár, valamint a turisták fogadására. Idén a tavaszi megújulás nemcsak a rügyező fákban és a nyíló virágokban ölt testet, hanem a balatoni közösségi közlekedés történetének egyik legjelentősebb lépésében is.

Felismerve a rohamosan növekvő utazási kedvet 2026-ban történelmi mérföldkőhöz érkeztünk: minden korábbinál hamarabb, már május 1-jén elindítottuk a balatoni előszezon. Ez az előrehozott nyitás nem csupán adminisztratív döntés, hanem a tavaszi újjászületés logikus folytatása. A háttérben hetek óta zajlottak az előkészületek: a tavaszi szünet utáni napokban munkagépek dolgoztak Szabadbattyán és Balatonfüred, valamint Székesfehérvár és Lepsény között. Sincsere, vágányszabályozás, a növényzet gondos metszése – a vasútvonalak is átmentek a maguk tavaszi tisztítókúráján, hogy a sűrűbb, nyarat idéző menetrend megbízhatóan és pontosan működhessen.

A május elsejei hosszú hétvége idén már a nyár előszobája volt. A megnövelt kapacitású, sűrűbben közlekedő vonatok és a megújuló InterCity járatok – mint a Kék Hullám – kényelmes menedéket nyújtanak majd az egyre melegebb napokon. A természetjárók és a sport szerelmesei számára jó hír, hogy a Balaton körüli kerékpáros túrákhoz is bőséges hely áll rendelkezésre a nagy kapacitású kocsikban. Ahogy az Utasellátó étkezőkocsijaiban újra felbukkannak a nyarat idéző ízek, úgy válik a Balaton felé vezető út is a vakáció részévé. A tavaszi felújítások, az összehangolt buszos csatlakozások és a kedvező árú napijegyek együttesen biztosítják, hogy az idei nyárkezdet gondtalan, zökkenőmentes és igazán emlékezetes legyen minden utazó számára.

**Molnár Zsolt**  
szerkesztő  
MÁV-csoport Magazin



# 38 ÉLETMÓD

Ha tavasz és desszert  
- rebarbara

# Minden eddiginél hamarabb indul a balatoni szezon



Idén a balatoni turizmus növekvő igényeire és a május 1-jei hosszú hétvégére való tekintettel minden eddiginél korábban, már május 1-jén elindítottuk a balatoni előszezonot. Jelentős kapacitásbővítéssel, sűrűbb járatokkal, jobb buszos csatlakozásokkal és a fedélzeti vendéglátás visszatérésével biztosítjuk, hogy az utazás kényelmesebb legyen az utasok számára. A szezon zökkenőmentes kezdése érdekében nemcsak a járműveket készítettük fel, hanem a déli és az északi parti vonalon, valamint a Déli pályaudvaron is elvégeztük a szükséges karbantartási munkákat.

A 2026-os év mérföldkönek számít, hiszen a megnövelt szolgáltatási színvonalnak köszönhetően a május elsejei hosszú hétvége utasforgalmát már nem a szűkös téli menetrenddel kellett kiszolgálni. A balatoni fővonalakon egységes menetrend lépett életbe, amely sűrűbb kínálatot és több közvetlen eljutási lehetőséget biztosít; ráadásul már május 1-jétől elindult a Szobról Fonyódra közlekedő Jégmadár és a Szombathely–Keszthely közötti Lesence expresszvonat. Az északi parton a Kék Hullám vonatok az előszezon első napjától InterCity-minőségben, klimatizált kocsival járnak, amelyekre a helyjegy váltása kötelező. Ugyancsak kötelező a helyjegy a Tópart, a Balaton és a Kék Hullám IC-vonatokon a Budapest–Balaton szakaszon. Azoknak, akik helyjegy nélkül utaznának, a déli parton a Déli->Parti InterRégió, az északi parton a Katica InterRégió és a Vízipók sebesvonat ajánlott, míg Székesfehérvár felé a Göcsej és a Bakony IC-k biztosítanak sűrű követést.

A kerékpáros turizmus népszerűségét mutatja, hogy tavaly több mint 160 ezer kerékpárjegyet értékesítettünk a balatoni vonalakon, ezért idén is differenciált kapacitásokkal készülünk a biciklisek fogadására. Az északi parton a Vízipók sebesvonatokat és a Kék Hullám IC-ket érdemes választani a nagy kapacitású kocsik miatt, valamint a hétvégi

Keresztespók járatokon is biztosítunk 36 férőhelyet. A déli parton pedig a Tópart IC-k a legalkalmasabbak a kerékpárszállításra.

A vonatközlekedés bővítésével összhangban a regionális autóbuszos közlekedés is fejlődik, különösen Keszthely térségében, ahol a járatokat hétvégén és ünnepnapokon a vonatokhoz – például a Helikon InterRégióhoz és a Balaton IC-khez – igazítottuk. Emellett május 1-jétől visszatért az Utasellátó is a Balaton IC-vonatokra, ahol a megszokott kedvencek mellett új fogásokkal – mint a sertéspörkölt vagy a vegán chilis bab – várjuk az utazókat. A 2025-ös statisztikák alapján a dél-balatoni vonalon 1,26 millió, míg az északon 600 ezer utazást regisztráltunk, a legforgalmasabb állomások pedig Siófok, Balatonfüred és Keszthely voltak, de természetesen a bérletekkel és a napjegyekkel ennél lényegesen többen választották a közösségi közlekedést a nyaralásukhoz. A térség felfedezését segítő napjegyek, a Balaton24 és a Vármege24 egyre népszerűbbek, és rugalmas utazást tesznek lehetővé a turisták számára.

Az átfogó stratégiánk része, hogy az előszezon fejlesztések ne csak a vonatokat, hanem a teljes utazási élményt feleleljék, így a megújuló balatoni közösségi közlekedés valódi alternatívát kínál az autós utazással szemben. A 2026-os korai szezonkezdést gondos tervezés



előzte meg, melynek fókuszában a megbízhatóság, a fenntarthatóság és az utasok kényelmének maximalizálása állt.

A tavaszi időszakban elvégzett karbantartási munkálatok kiemelt szerepet játszanak a balatoni forgalom stabil kiszolgálásában. Célzott beavatkozásokat hajtottunk végre a Székesfehérvár–Szabadbattyán–Lepsény vonalszakaszon, ahol a több ezer méternyi sín és számos betonalj cseréje garantálja a zökkenőmentes haladást. Ezek a felújítások biztosítják, hogy a nyári főszezon legerhelebb heteiben is minimálisra csökkenjen a meghibásodások és a sebességkorlátozások esélye. Az északi parton és a Déli pályaudvaron elvégzett tavaszi javítások mind hozzájárulnak a sűrűbb, menetrendszerű közlekedés fenntartásához a megnövekedett utasforgalom mellett is.

A balatoni régió megközelítését a 2024-ben bevezetett, azóta is rendkívül sikeres tarifareform teszi még vonzóbbá. A Vármege24 és Magyarország24 napjegyek, amelyek a helyközi járatokon, vonatokon és buszokon is érvényesek, maximális rugalmasságot nyújtanak a kirándulóknak. Egy Somogy, Veszprém vagy Zala vármegyére szóló napjegy, amely teljes áron mindössze 999 forintba kerül, korlátlan utazást biztosít 24 órán át, így a tóparti települések közötti mozgás vagy a távolabbi régiós célpontok felkeresése rendkívül költséghatékony.

A kifejezetten a régióra szabott Balaton24 napjegy is töretlen népszerűségnek örvend, és idén is kulcsszerepet kap a turisztikai mobilitásban. A Balaton körül, a balatonfenyvesi kisvasúton és a VOLÁN parti járatain egyaránt érvényes jegy ösztönzi az utazókat a fenntartható közlekedési módok használatára. A jegyértékesítési adatok igazolják az integrált tarifarendszer sikerét: a tavaszi–nyári hónapokban ugrásszerűen megnő a kereslet ezen termékek iránt, ami bizonyítja, hogy az utasok értékelik az egyszerűsített, kedvező árú megoldásokat.

Az utazások száma az elmúlt években megdöntötte a világvárvány előtti időszak balatoni utasforgalmi rekordjait. A 2025-ös szezon tapasztalatai – a több mint 3 millió dél- és észak-balatoni utazás, a kiemelkedő kerékpárszállítási adatok és az Utasellátó sikerei – világosan mutatják, hogy a vasúti közlekedés a belföldi turizmus motorja.

A 2026-os szezonnyitás a kapacitások és a szolgáltatási színvonal növelésével újabb lépést jelent a Balaton mindenki számára könnyen, fenntarthatóan és kényelmesen elérhető legyen. Az összehangolt vasúti és buszos menetrend, a kötelező helyjegyes InterCity járatok komfortja, valamint a folyamatosan modernizálódó járműpark és infrastruktúra mind azt a célt szolgálják, hogy a MÁV-csoport továbbra is a legfőbb és legmegbízhatóbb partnere maradjon a balatoni nyaralóknak és kirándulóknak. Az előszezon május 1-jei elindítása jelzi a vállalat elkötelezettségét a minőségi utazási élmény iránt az egész turisztikai idény során.

Molnár Zsolt



## Lapzártánkör érkezett: Vitézy Dávid lesz az új közlekedési miniszter!



Forrás: Vitézy Dávid hivatalos facebook oldala

A magazin nyomdába adásakor derült ki, hogy a – várhatóan már májusban hivatalba lépő – új kormányban Vitézy Dávid tölti majd be a közlekedési miniszteri posztot, miután Magyar Péter megválasztott kormányfő őt kérte fel a Közlekedési és Beruházási Minisztérium vezetésére.

Az új miniszter több mint húsz éve vesz részt a hazai közösségi közlekedés alakításában, fejlesztésében. Már diákkorában civil szervezetek ismert képviselőjeként, majd egészen fiatalon fontos intézmények vezetőjeként lett meghatározó szereplője a területnek. Irányította egyebek mellett a Budapesti Közlekedési Központ, a Budapesti Fejlesztési Központ, valamint a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum munkáját, a Technológiai és Ipari Minisztérium közlekedéssért felelős államtitkáráként pedig már azt a nagy portfóliót is felügyelte, amelyért idén tavasztól immár miniszterként felel.

Miniszteri megbízatása előtt a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottságának elnöke volt.

Vitézy Dávid a Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett diplomát, világszerte dolgozott tanácsadóként, tartott előadásokat közlekedési és urbanisztikai témákban.

Az új tárcavezető egyik első interjújában elmondta: célul tűzte ki, hogy a visszaszerzett uniós források segítségével újtúra indítsa a magyar vasút és közlekedés Baross Gábor vasminisztert követő második aranykorát. Hangsúlyozta, hogy kiemelt partnerként tekint a MÁV-csoport kollégáinak évtizedes tapasztalatára és elhivatottságára a küszöbön álló átfogó jármű- és infrastruktúra-fejlesztések megvalósításában.

## Európai vasútvállalati vezetők találkoztak Prágában



A Správa železnic, a cseh állami vasúti infrastruktúra-kezelő volt a házigazdája az évente megrendezésre kerülő, európai vasúti vezérigazgatók csúcstalálkozójának (CEO Summit), melyet 2026. március 30–31-én Prágában rendeztek meg. Az idei CEO Summit központi témája „A vasút szerepe az új korszakban” volt, melynek megvitatása során európai vasúttársaságok és nemzetközi vasútszakmai szervezetek első számú vezetői olyan kiemelt területeket érintettek, mint a nagy sebességű vasút fejlesztése, a katonai mobilitás és az átjárhatósági műszaki előírások stabilitásának kérdése. A vezérigazgatók csúcstalálkozóján az Európai Vasúti és Infrastruktúra-társaságok Közössége (CER), valamint a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) európai vezetőbizottsági üléseire is sor került. A magas szintű eseményeken Reich László stratégiai vezérigazgató-helyettes és dr. Karacs Zsanett nemzetközi igazgató vett részt a MÁV-csoport képviseletében.

A megnyitón, március 30-án a CER Vezetőbizottságának ülésére került sor, melyen a résztvevők megvitatották a szervezet működéséhez kapcsolódó aktuális témákat. Emellett az ülés napirendjében többek között olyan hangsúlyos témák szerepeltek, mint a katonai mobilitás, a vasútpolitikát érintő uniós jogalkotási ügyek kérdésköre, különös tekintettel a jegyértékesítésre, valamint az EU 2028–2034 közötti többéves pénzügyi keretében rejlő vasút-finanszírozási lehetőségekre. A Vezetőbizottsági ülést az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer (ERTMS) témája köré szervezett kerekasztal-beszélgetés követte, melyen a színvonalas vitaindítót és előadásokat követően a résztvevők megvitatották az ERTMS sikeres telepítését befolyásoló kritikus tényezőket az európai szabványok harmonizációjától és a finanszírozás biztosításától kezdve a technológiai kihívások kezeléséig és a működési hatékonyság javításáig.

A prágai magas szintű események sorozata március 31-én az UIC Európai Vezetőbizottságának idei első ülésével folytatódott, amelynek résztvevői elfogadták a testület 2026–2027-es időszakra vonatkozó célkitűzéseit és munkaprogramját. Ennek megfelelően az UIC Európai Régiójának vezetői a következő két évben az olyan kulcsfontosságú területekkel kapcsolatos

fejlesztési irányokat és lehetőségeket fogják megvizsgálni, mint az FRMCS, a vasúti ontológiák vagy a kapacitásfejlesztés területén rendelkezésre álló eszközök. A résztvevők ezután bepillantást nyerhettek abba az UIC megbízásból készülő, megjelenés előtt álló tanulmányba, amely a nagy sebességű vasúti infrastruktúra finanszírozási modelljeit hasonlítja össze.

Március 31-én került sor az európai vasúti csúcstalálkozóra (CEO Summit). Az európai vasútvállalatok vezetőinek részvételével zajló eseményen megvitatották a katonai mobilitás, a nagy sebességű vasútfejlesztés és az átjárhatósági műszaki előírások stabilitásának témaköréit, valamint a nemzetközi vasúti árufuvarozás jelenlegi helyzetét. A találkozón a résztvevő vasútvállalatok aláírásával nyilatkozatot fogadtak el, amelynek központi témája a vasút szerepe az új korszakban volt. A dokumentum egyaránt összpontosít a személyszállítási, az árufuvarozási és a pályaműködtetői témákra. A nyilatkozatban ezenkívül a döntéshozók támogatását kérik a megfelelő pénzügyi feltételek és minden közlekedési mód számára tisztességes versenyfeltételek biztosításában, valamint az új TEND-rendelet végrehajtásában, illetve az ERTMS összehangolt és folyamatos kiépítésében.

## Vállalatcsoportunk idén is csatlakozott a Fenntarthatósági Témahéthez



Az országos kezdeményezés célja, hogy a környezettudatos gondolkodás alapvető fontosságára hívja fel a figyelmet. Vállalatunk az idei évben is aktív szerepet vállalt a jövő generációinak szemléletformálásában és a fenntartható közlekedés népszerűsítésében: számos munkatársunk jelentkezett önkéntes előadónak, hogy saját tapasztalatait és tudását megossza a diákokkal. Kollégáink az ország több iskolájába látogattak el, ahol közvetlen és interaktív tanórák keretében beszélgettek a gyerekekkel. A MÁV Zrt. elnöke, Lepsényi István is személyesen tartott előadást az egyik intézményben. Hegyi Zsolt vezérigazgató az eseménysorozat nyitórendezvényén átadta a Zöld Tündér díjakat, amelyeket olyan szakemberek, szervezetek és diákok kaphatnak meg, akik az elmúlt időszakban kiemelkedő teljesítményükkel hozzájárultak a Fenntarthatósági Témahét sikeréhez.

Az elhangzott prezentációk során a diákok a fenntartható közlekedés mellett megismerhették a felelős erőforrás-gazdálkodás és a körforgásos gazdaság alapjait is. A vállalatcsoport számára büszkeség, hogy munkatársaink közösségi szerepvállalása révén hozzájárulhattunk a környezeti nevelés sikeréhez.

Meggyőződésünk, hogy a valódi változás a tudatosság elmélyítésével kezdődik, ezért tartjuk elengedhetetlennek a fiatalok korai érzékenyítését.



# Tovább segítjük a turizmust: Új Cuha sebesvonat a Bakonyban, a Tisza-tó sebesvonat már Debrecenig közlekedik



Az elsőszemzónon kívül a csoportos utazások, főként az osztálykirándulások ideje is eljött. Hogy minél többen élhessenek az ország- és vármegyebérletek kínálta olcsó és egyszerű utazási lehetőségekkel, május elsejétől további turisztikai desztinációk felé is javítottuk-fejlesztettük az eljutást. A Bakonyban – a Cuha sebesvonaton túl – például új járatpár közlekedik a Cuha-patak térségében is, a Tisza-tó sebesvonat pedig egészen a cívisvárosig jár...

A kirándulászszonhoz kapcsolódóan a 11-es számú Győr–Veszprém vasútvonalon tavaly bevezetett turisztikai mentesítővonatok 2026-ban is közlekednek, ugyanakkor a tavalyi tapasztalatok alapján az utazási igényekhez jobban illeszkedő menetrendet vezetünk be, valamint új névvel Cuha sebesvonatként fognak közlekedni. Ezért május 1. és június 14. között, valamint szeptember 5. és november 1. között hétfőként a Győrből 8:48-or induló vonat változatlan menetrend szerint közlekedik, emellett Zirc és Bakonyszentlászló között új betétjáratpár indul: Zircről 11:45-kor, illetve Bakonyszentlászló 13:42-kor. A Zircről eddig 17:40-kor induló vonat két órával korábban közlekedik, Zircről 15:40-kor indulva, Győrbe 17:06-kor érkezve, míg hétköznapokon 15:47-kor fog indulni Zircről.

A turisztikai kínálat bővítésének részeként a Budapest és Tisza-füred között közlekedő Tisza-tó sebesvonat Debrecenig közlekedik május elsejétől. Ennek köszönhetően Budapestről közvetlenül még több turisztikai célpont válik elérhetővé, mindenekelőtt a Hortobágy térsége.

Tavaly mintegy 31 ezer iskolás és turistacsoport választotta a vonatot, míg több mint 12 ezren döntöttek az autóbusszos utazás mellett – és ez a szám tovább nőhet. A tarifareform értelmében a 14 év alattiak mellett az előzetesen regisztrált csoportok kísérői is díjmentesen utazhatnak, így az osztálykirándulás a közösségi közlekedéssel nemcsak kényelmes, hanem kifejezetten kedvező áron is megszervezhető.

A MÁV-csoport honlapján található turisztikai ajánló kiváló inspirációs forrás: számos belföldi látnivaló, rejtett kincs és programötlet található rajta, amelyek mindegyike kényelmesen megközelíthető közösségi közlekedéssel. Munkatársaink minden esetben készséggel segítenek az optimális útvonal és a szükséges jegyek kiválasztásában, hogy az utazás ne csak eljutás, hanem valódi élmény legyen.



## Húsvéti hangulat a Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóságon

A Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság negyedik alkalommal szervezte meg „Best of HÚSVÉTI DEKORÁCIÓ” elnevezésű versenyét. A kiírásban megfogalmazott kérés az volt, hogy kollégáink – természetesen a húsvét jegyében – kreatív alkotásokat készítsenek, melyeket aztán a Forgalmi Osztály pécsi, dombóvári és kaposvári területi egységeinél adhattak le február 25-éig. A pályaműveket a Pécsi Területi Igazgatóság tanácstermében ki is állították, így sokan gyönyörködhetek és meríthettek ihletet a tavaszt idéző kompozíciókból, képekből.

A megmérettetésre munkatársaink ötven kreatív, színvonalas pályaművet készítettek. A pályázók között voltak olyanok, akik több alkotással is neveztek a versenyre.

A nyertesekről szakmai vezetőkből álló zsűri döntött, így kialakult a „hivatalos” sorrend.

A kiállítás ideje alatt a tanácsterembe szervezett hivatalos programok, tájékoztatók, továbbképzések és szakmai napok megtartása után a kiállított tárgyakat is meg lehetett tekinteni, az igazgatóság munkatársai pedig kérték a programok résztvevőit, hogy ők is szavazzanak a legjobb művekre, így közönségdíjast is megneveztek a szervezők.

A díjazottak 2026. március 27-én az igazgatóság dísztermében, kis ünnepség keretében vehették át okleveleiket és serlegeiket. Az eseményen az alkotók és szolgálati főnökeik, illetve a szakmai vezetők vettek részt, a pályázók pedig lehetőséget kaptak arra, hogy az általuk készített kiállítási tárgyak létrejöttéről beszéljenek.

A szakmai zsűri pontozása alapján:



**Első helyezett:**  
Húsvét-váró  
Illés Fanni; Nagyné Hánzs Brigitta és Noori-Güldner Petra alkotása

**Második helyezett:**  
Húsvéti tojás újragondolva  
Pintér János alkotása



**Harmadik helyezett:**  
Fába zárt idő  
Mészáros Szabina alkotása



A közönségzavazás nyertesét 181 szavazó véleménye alapján választották ki.

**A közönségzavazás nyertese:**  
Nyuszi a kosárban  
Herner-Orbán Korinna alkotása

# Élmények segítik a hatékony tanulást: kisiskolások látogatása a miskolci telephelyeken



Különleges, élményekben gazdag edukációs program keretében látogattak el március 31-én a felsőzsolcai Kazinczy Ferenc Református Általános Iskola 1. b osztályának tanulói a MÁV Pályaműködtetési Zrt. miskolci, valamint a MÁV Személyszállítási Zrt. miskolci vasúti és autóbuszos telephelyeire. A 25 fős kisdiaákcsoport célja az volt, hogy játékos, szemléletes formában ismerkedjen meg a közösségi közlekedés világával.

A program szervezője, **Singlár Zsolt** autóbuszos járműfenntartási üzemvezető színes, változatos és érdekes programokkal készült: első állomásként a gyermekek betekintést nyerhettek a Miskolc-Tiszai állomás mindennapjaiba, ahol testközelből tapasztalhatták meg a vasúti személyszállítás és forgalomirányítás működését. **Kis-Likai Szabina** HR-partner és munkatársai interaktív beszélgetés keretében, a tanulók bevonásával és lelkes közreműködésével tekintették át, hogy milyen összetett infrastruktúra és háttérmunka szükséges a vasúti közlekedés biztosításához, illetve mik azok a tudnivalók, amelyek az utazáshoz és a biztonságos közlekedéshez a kicsik és a nagyok számára is elengedhetetlenek. Ezután megtekintették az állomást, a vágányokat, a várótermet, az utastájékoztató kijelzőket és a pénztárakat. Sokak számára ez volt az első alkalom, hogy ilyen közelről láthatták, hogyan működik egy nagy forgalmú állomás – a kérdések csak úgy záporoztak.

A legizgalmasabb rész pedig még csak ezután következett: a híresneves Dominó! A Miskolc-Tiszai Rendelkező Központ nagy múltú, a vasútrajongók folyamatos érdeklődésére számot tartó helyszín. A gyerekek **Szeszák Róbert** forgalmi üzemmérnök vezetésével felmehettek az irányítótoronyba, és megismerhették az 1966-ban átadott, lenyűgöző, ID55 típusú biztosítóberendezést, annak kezelését, funkcióit, illetve az ott folyó munkát. A magasból csodálták meg a néhány éve átadott, új Y-hidat, és lelkesen üdvözölték a folyamatosan érkező vonatokat, amelyeket a kollégák segítségével a biztosítóberendezésen is nyomon követhettek.

A forgalmi szolgálattevők utánpótlása nem egyszerű, hiszen a munka csaknem másfél évnyi tanulást-vizsgázást és a 12 órás műszakok miatt nagy elkötelezettséget követel, a vasút szeretete azonban számos fiatal vonz és lelkesít. Közülük ketten, a duális képzés keretében még tanulmányaikat folytató **Tondora Alex** és **Alföldy Kristóf** formaruhába öltözve, saját gyűjteményük, működő gőzmozdony- és vonatmodelljeik bemutatásával várták a kicsiket, akik a kisvonal irányítása mellett azt is kipróbálhatták, hogyan emeli a jegyvizsgáló a mozdonyvezető felé a tárcsát, ezzel jelezve, hogy indulhat a szerelvény.

Ezt követően a csoport az autóbuszos járműfenntartási telephelyre látogatott, ahol átfogó képet kaptak a buszos közlekedés kulisszatitkairól. **Singlár Zsolt** járműfenntartási, illetve **Danila Tibor** forgalmi üzemvezető röviden bemutatta az autóbusz-közlekedés szervezésének és működtetésének alapjait, a buszok karbantartási és javítási folyamatait, majd a műhelyekbe indultak a gyerekek, ahol nagy érdeklődéssel figyelték a járművek műszaki ellenőrzését, a sokszor darabokban lévő vagy szinte a vázig lecupaszított buszokat és a háttérben dolgozó szakemberek munkáját. Az egyszerre 33 jármű javítását, felújítását lehetővé tévő óriási nagycsarnok mellett a tanműhelybe is ellátogattak, és **Kalmár Imre** járműfenntartási telephelyvezető, valamint **Polgári József** tanműhelyvezető óvó felügyelete mellett számos szerszámot is kipróbálhattak. A legnagyobb sikert a hatalmas, buszok vontatására alkalmas autómotork aratták: mind a 25-en felmáztak a másfél méter magasan lévő vezetőfülkébe, és lelkesen nyomták a dobhártyaszaggató kürtöket.



A program során kiemelt szerepet kapott az élményszerű tanulás: a bemutatók minden esetben a gyermekek életkorához igazodtak, így a résztvevők könnyen érthető, interaktív formában szerezhettek új ismereteket. Az élmények mellett különösen nagy örömet szerzett a gyerekeknek az is, hogy a MÁV-csoport ajándékait is hazavihették.

A tanulók szállítását egy korszerű Credobus Econell 12 NEXT típusú autóbusz biztosította, amely az iskola és a helyszínek között kényelmes és biztonságos utazást tett lehetővé. A gyermekek közül többen még sosem ültek vonaton, és busszal is ritkán utaznak, így különösen nagy élmény volt számukra a kirándulás.



A kezdeményezés jól példázza, hogy a MÁV-csoport számára kiemelten fontos a társadalmi szerepvállalás és a jövő generációinak megszólítása. Az ilyen jellegű programok hozzájárulnak ahhoz, hogy a fiatalok már korán megismerjék és értékeljék a közösségi közlekedés jelentőségét, valamint betekintést nyerjenek egy sokszínű és felelősségteljes szakmai terület mindennapjaiba, abba a sokrétű munkába, amely a közlekedési társaság mindennapjait jellemzi. Lehet, hogy a kis látogatók közül néhányan egyszer még visszatérnek ide... már kollégaként!



## Egy nap a MÁV-nál – Így láttuk mi

A kisdiaákok egyikét, Singlár Dávidot az élményeiről kérdeztük.

**Mi tetszett legjobban ebben a napban? Mi volt a legérdekesebb?**

• Igazán különleges napunk volt, amikor ellátogattunk a MÁV-hoz, és megnézhattuk, hogyan működik a vasút és a buszok világa. Sok új dolgot tanultunk, rengeteg élményt szereztünk, és még igazi járműveket is testközelből láthattunk! Az tetszett a legjobban, amikor megnéztük a vonatokat és a nagy mozdonyokat. Nagyon érdekes volt a Szöcske mozdony is, mert ilyet még nem láttam. Buszműhelyben még sohasem voltunk.



**Melyik volt a kedvenc helyszíned? És a kedvenc járműved?**

• A kedvenc helyszíneim a buszos telephely volt, mert ott nagyon sok sárga busz áll egyszerre. A kedvenc járművem a nagy sárga busz és a Szöcske mozdony volt.

**Mit gondolsz a vasúti biztosítóberendezésről? Kipróbálnád egyszer a vonatközlekedés irányítását?**

• Nagyon tetszett az irányítópult, mert olyan volt, mint egy dominótábla, tele gombokkal és fényekkel. Kipróbálnám egyszer, mert nagyon izgalmasnak tűnik.

**Szívesen vezetnél egyszer buszt vagy vonatot? Szeretnél a MÁV-nál dolgozni, ha nagy leszel?**

• Igen, szívesen vezetnék buszt vagy vonatot, mert nagyon menő. Lehet, hogy a MÁV-nál szeretnék dolgozni, ha nagy leszek. A piros sapka volt a kedvencem.

**Az iskolában beszélgettetek, rajzoltatok a kirándulásról?**

• Igen, beszélgettünk róla, és rajzoltunk is. Én a buszt és a vonatot is lerajzoltam együtt.

**Később is eljárnátok megismerni más területeket?**

• Igen, én nagyon szívesen elmennék máskor is, mert nagyon sok új dolgot láttam.

**Melyek voltak a nap legszebb pillanatai?**

• Nagyon tetszett, hogy láttuk a jegypénztárt, ahol a vonatra lehet jegyet venni. Láttunk igazi vonatindítást is, és még egy mozdonyvezetővel is beszélgethettünk. A buszos résznél láttunk egy nagy csillagos vonatot, ami a buszokat menti, és rengeteg sárga buszt egyszerre a telephelyen. Megnéztünk egy kisfilmet is, ami bemutatta, hogyan dolgoznak itt az emberek. Az is nagyon különleges volt, hogy az iskolához jött egy vadonatúj sárga busz, és csak mi, az osztály utazhattunk rajta. Ez volt az egyik legjobb napunk!

Singlár Zsolt, Ujj Zsuzsanna

# Le lehet szokni a dohányzásról?

Az emberek dohányzásról történő leszoktatása közös érdekünk: tisztább, egészségesebb környezetet és életet teremthetünk, amelyben kisebb súllyal válik vonzó példává az, aki rágyújt. Szívós munkával és edukációval az is elérhető, hogy – bár hosszú évek alatt – drámaian csökkenjen a cigarettázók száma. Ebből a munkából az Egészség Program megalkotói is kivették a részüket, ennek során a vállalaton belül nyújtottak támogatást mindazoknak, akik hajlandók voltak legalább próbálkozni. Kollégáink így tüdőgyógyászati konzultáción vehettek részt, és hasznos segítséget kaptak a vasútegészségügyi rendelőintézetek szakembereitől.

A kihívásban részt vevő két munkatársunkkal a leszokás nehézségeiről és a pozitív változás első jeleiről beszélgettünk.



**Gelencsér Marianna**  
műszaki adminisztrátor,  
MÁV Személyszállítási Zrt.

## Hány éve dohányzol?

Huszonnyolc. Ez idő alatt egyszer sikerült letennem egy évré, de aztán újból elkezdtem, mert mindenki más dohányzott körülöttem.

## Elmondanád, hogy most miért szoktál le? Avass be minket a történetedbe!

A kihívásra a kolléganőmmel jelentkezünk – ő sajnos még mindig dohányzik. A magam részéről úgy éreztem, hogy hiányzik egy „lövés”, ezt a löketet adta meg az Egészség Program tavalyi felhívása. A leszokást segítő programjuk nem egy e-mail-üzenetből állt: behívtak minket a vasútegészségügy egyik intézményébe, ahol külön foglalkozást tartottak nekünk, közben pedig rengeteg információt kaptunk a függőségünkről. Részt vettünk ezenkívül pár vizsgálaton is, ezek felmérték, hogy milyen a tüdőkapacitásunk, készült EKG, tehát összességében megtudtuk, hogy mi a kiindulópont. Amikor elkezdődött az egész, úgy gondoltam, hogy nem cigizek túl sokat, de szembe kellett néznem a ténnyel: ez nincs így. A program során arra kértek minket, hogy tűzzünk ki egy céldátumot, amikor végleg megszabadulunk a káros szokástól. Ezt én is megtettem, de először nem jártam sikerrel.

## Mi billentett át végül?

Ezzel párhuzamosan – februárban – belefutottam az Explorer Klubba, ami új színt hozott az életembe: tudtam, hogy mozogni szeretnék, világot látni, és ezt velük szeretném csinálni, mert csodás helyeken járnak, és igyekeznek mindezt vasúttal tenni. A mozgás magában hordozza az egészséges élet lehetőségét, amikor pedig Imrével (az Explorer Klub vezetője – a szerk.) beszélgettem, megdörgált, amiért még mindig dohányzom. Élni szerettem volna ezzel a lehetőséggel, így február 26-án

– remélem – végleg letettem a cigarettát. Bízom benne, a túrázás hozta motiváció tartósan bizonyul, hogy visszaesés nem fenyeget, és újabb rosszabb pótcselekvésem sem lesz!

## Az egészségügyi alkalmak tehát megágyaztak ennek a döntésnek?

Igen. Négy-öt alkalommal voltunk Budapesten a Vasútegészségügyi Kft.-nél, ahol rengeteg támogatást kaptunk. A főorvos úr, aki velünk foglalkozott (dr. Oláh Győző Csaba) elmondta, hogy ha kell, hívjuk őt vagy az asszisztensét (Horváth Nikolett). Ezzel éltem is, hál’ istennek mindig tudott segíteni, bátorítani vagy éppen erélyesen rám szólni. A vizsgálatok egyébként folytatódnak majd, nagyjából egyéves orvosi utánkövetés van a programba építve.

## Mi volt a legnagyobb nehézség, amellyel szembe kellett nézned a leszokás során?

Kedvesek voltak a vasútegészségügnél, mert elmondták előre, hogy kényzercselekvéseink lesznek. Nálam ez falási rohamok formájában jelentkezett. Nagyon sokat nassolok, talán azért, mert unatkozom, ki kell töltenem valamivel a cigizés helyén keletkező időt. Illetve a számból is eltűnt egy „gát”. Korábban, ha ideges voltam, rögtön rágyújtottam. Ezzel szemben február–márciusban nehezen fogtam vissza magamat, mérlegelés nélkül azonnal kimondtam mindent. Talán egy kicsit feszültebb is lettem. Lassan csillapodnak ezek a „hirtelen” dolgok, de már képes vagyok a kontrollra. Remélem, hogy a környezetem is kitart még!

## Mi lett jobb?

Amikor a barátaimmal túráztam, negyedóra masszív köhögés tört rám, pedig nem volt veszélyes a szintkülönbség. Most az Explorer Klubbal kirándultunk, sokkal jobban bírtam, nem akartam meghalni, egyértelmű, hogy egészségesebb vagyok. Azt is észrevettem, hogy a cigi „húzza” a kávé, most, hogy nem dohányzom, feketét is kevesebbet iszom. Érzem, hogy erős nyitottság van bennem egy új élet felé. Mondhatom azt is, hogy kezdő lépés volt ez egy teljes életmódváltáshoz.



**Ferenczi László** forgalmi szolgálattevő, MÁV Pályaműködtetési Zrt.

## Mióta része az életednek a dohányzás?

Kisebb-nagyobb megszakításokkal tíz-tizenkét éve.

## Emlékszel még, hogy miért szoktál rá?

Leginkább a közösség húzott, az ismerősök. Kezdetben partidohányos voltam, aztán már nemcsak a bulikban gyújtottam rá, hanem egyébként is. Észrevétlenül szivárgott az életembe.

## Azt meg tudod mondani, hogy most miért próbálsz megszabadulni a káros szenvedélytől?

Egyrészt ez egy jó döntés anyagilag – nagyon drága a cigaretta –, másrészt egészségügyi okokból is le szeretném tenni. Úgy érzem, hogy visszafog a sportban. Focizok, túrázok, és váltót állítok, ez pedig mind-mind intenzív mozgásforma. Még egyébként nem sikerült 100%-ban letennem, de a napi adagomat nagyjából a felére csökkentettem. Pszichológushoz már nem járok, de a nála tanult módszereket önállóan is tudom alkalmazni.

## Pszichológus is foglalkozott veletek?

Igen, ez is a program része volt. Négy-öt ülést tartottunk, végül jelezte, hogy látja a fejlődést, és úgy gondolja, már tudom használni azokat a gyakorlatokat, amelyekkel megismertett. Arra is felkészített, hogy lesz olyan időszak, amikor még biztosan rágyújtok, de képes vagyok kontrollálni ennek a gyakoriságát. Azt el kell mondanom, hogy nagyon független, szabad és szimpatikus volt az egész, szívem szerint még most is járnék hozzá, de elfogadtam, hogy a feladat nagyobb részével már nekem kell megküzdenem.

## Milyen gyorsan jutottál el hozzá?

A programra szeptemberben jelentkeztem, októberben már kaptam is időpontot, és egészen februárig jártam. Megtaláltuk közösen a dohányzásom kiváltó okait, és megtanultam, mivel terelem el róla a figyelmemet.

## Mi volt a legnehezebb számodra?

Az, hogy megtörjem a rendszereséget, a mindennapi megszokásokat. El kellett engednem a „jutalomcigizéseket”, amikor egy-egy feladat megoldása után rögtön lerohantam rágyújtani.

## Mit vársz ettől a változástól?

Azt, hogy képes legyek nemet mondani és alkalmazni azokat a metódusokat, amelyeket a pszichológussal közösen dolgoztunk ki.

## Érzékeltél már valamilyen pozitív változást?

Határozottan jobban vagyok! Mindenkinek javaslom, hogy vegyen részt ezen a programon. Nem az ajándéksomag miatt, mert nem az a lényeg, de amikor megízleljük, hogy szépen lassan el lehet engedni ezt a rossz és káros szokást, az nagyon jó.

A kampány idén is folytatódik, kollégáink a „Tények és válaszok a dohányzásról” néven találhatják meg a kihívást az Egészség Program kínálatában.

*Benke Máté*

# Országos Szakma Sztár Fesztivál 2026

## A szakképzés tehetségei a siker kapujában



Az idei év egyik legpezsgőbb szakmai eseménye kétségkívül az Országos Szakma Sztár Fesztivál döntője volt, amely 2026. március 26–27. között nyitotta meg kapuit a Hungexpo csarnokaiban. A rendezvény már az első pillanattól érezhetően túlnőtt a megszokott kereteken: a két nap alatt több mint 15 000 látogató fordult meg kíváncsian kutatva a szakmák világát és keresve a jövő lehetőségeit. Ludaici Fruzsina beszámolója következik.



A standok között sétálva mindenhol érezhető volt a verseny izgalma, miközben sok diák itt ismerkedett a különböző szakmaválasztási lehetőségekkel. A válogatóból továbbjutott tanulók: Benkő Gergő közlekedésüzemvitel-ellátó technikus, Kirizs Bence vasútforgalmi szolgálattevő technikus és Martin Alex szintén vasútforgalmi szolgálattevő technikus a Közlekedés-üzemvitel versenycsoportban mutathatták meg tudásukat, még hozzá a TerVez2 vasútforgalmi szimulátoron. Ez a különleges eszköz nemcsak a szakmai felkészültséget tette próbára, hanem azt is, ki mennyire tudja átlátni és irányítani a vasút összetett rendszerét.

A program során személyesen is lehetőségem nyílt megtapasztalni, milyen a TerVez2 szimulátor működése a gyakorlatban. Korábban még nem próbáltam ki, így különösen izgalmas volt első kézből megismerni. A jelenlévő kollégák rendkívül segítőkészen és türelmesen vezettek végig a folyamatokon, így laikusként is betekintést nyerhettem a forgalomirányítás feladataiba.

Már az első pillanatokban magával ragadott a program összetettsége és logikája. Ahogy egyre jobban elmélyedtem benne, világossá vált, hogy nem csupán szimulációról van szó, hanem egy olyan sokrétű és átgondolt rendszerről, amely hűen tükrözi a vasúti forgalomirányítás valódi kihívásait. Különösen lenyűgöző volt látni, hogy mennyi

döntési helyzetet kell kezelni, és milyen mértékű koncentrációt és rendszerszintű gondolkodást igényel a használata.

Összességében rendkívül inspiráló élmény volt, amely nemcsak a program sokoldalúságát mutatta meg, hanem azt is, hogy a mögötte álló szakmai tudás milyen mély és összetett.

Miközben a versenyzők koncentráltan csendben dolgoztak, a háttérben egészen másfajta pezsgés zajlott. Kollégáink is kitelepültek a rendezvényre, és interaktív programokkal várták az érdeklődőket. A forgalomirányítási terület egyik legnagyobb sikere kétségkívül a terepasztal volt, egy aprólékosan kidolgozott, mégis játékos vasúti világ, amely egyszerre ragadta meg a gyerekek fantáziáját és a felnőttek szakmai kíváncsiságát. A látogatók nemcsak nézhettek, hanem meg is érthették, hogyan működik a vasút, ugyan kicsiben, de annál szemléletesebben.

A terepasztal mellett kvízek és szöveges feladatok is várták a vállalkozókedvűeket, és a helyes válaszokért apró ajándékok jártak. De a legnagyobb „nyeremény” talán mégsem ez volt, hanem az a lelkesedés, amelyet a stand körül érezni lehetett. A két nap során rengetegen érkeztek komoly érdeklődéssel, az idősebb generációtól egészen a legfiatalabbakig.



Az esemény egyik legmeghatóbb pillanata is ehhez kapcsolódik. Egy alig kilencéves kislány, aki épp hogy felért a mobilpultot, csillogó szemmel rohant a MÁV-csoport standjához, és határozottan kijelentette: ő már tudja, hogy a vasúti hálózat kiépítésével szeretne foglalkozni. Ez a pillanat mindenkiben nyomot hagyott. Egyszerre volt kedves és elgondolkodtató, hiszen jól mutatta, milyen ereje van a személyes találkozásnak, és hogy egy-egy élmény akár egy egész életre irányt adhat.

A fesztivál végül szombaton ünnepélyes záróceremóniával ért véget, ahol kihirdették az egyes versenycsoportok helyezetteit. A tanulók kiválóan szerepeltek: Martin Alex a harmadik, Kirizs Bence a második helyen végzett, míg az első helyet Benkő Gergő szerezte meg. Teljesítményük nemcsak büszkeségre ad okot, hanem inspiráció is mindazok számára, akik még csak most keresik a saját útjukat.

Az Országos Szakma Sztár Fesztivál idei eseménye így nemcsak verseny volt, hanem találkozások, felismerések és jövőbe mutató pillanatok sorozata. Egy hely, ahol a szakmák életre keltek, és ahol talán egy új generáció első nagy döntései is megszülettek.

Végezetül szeretnénk köszönetet mondani minden kollégánknak, vizsgafelelősnek az áldozatos, precíz és elkötelezett munkájukért, amely nélkül ez a színvonalas megjelenés és a verseny sikeres lebonyolítása nem valósulhatott volna meg. Az ő szakmai támogatásuk és a háttérben végzett kitaró tevékenységük nagyban hozzájárult ahhoz, hogy tanulóink ilyen kiemelkedő eredményeket érthettek el, és hogy a rendezvény minden résztvevő számára maradandó élményt nyújtott.

Ludaici Fruzsina



## ÁLLOMÁSOK ÉS VASUTASOK LÁTOGATÁS A MISKOLCI FORGALOMIRÁNYÍTÓ KÖZPONTBAN, A DOMINÓBAN

A miskolci Tiszai pályaudvar Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye legnagyobb és legjelentősebb vasúti pályaudvara. A Budapest–Miskolc–Nyíregyháza fővonal rendelkező, elágazó és vonatcsatlakozó állomása. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy 24 óra alatt közel 160 személyszállító vonat és mintegy 30 tehervonat közlekedik. Naponta 6-7 ezer utazást regisztrálnak. Most ez az utasforgalom megnőhet, ugyanis Miskolc is csatlakozott a nemzeti tarifaközösséghez. Április 1-jétől – Miskolc közigazgatási határán belül – immár a helyi, kombinált MVK-bérleteket is elfogadja a MÁV-csoport a helyközi vasúti és buszjáraton, míg Miskolc összes helyi járatán országbérlettel és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyebérlettel is lehet utazni. Innen indulnak személyvonatok Szerencsre, Sátoraljaújhelyre, Füzesabonyba, továbbá Hidasnémeti, Kazincbarcika, Ózd és Tornanádaska felé. Az óránként közlekedő Tokaj kör-InterCity és a Hernád-Zemplén InterCity vonatok is érintik a pályaudvart, ez jelentős utasforgalommal jár. A megyeszékhely pályaudvara kívül-belül felújított állapotban, megfelelő szolgáltatásokkal áll az utasok rendelkezésére.

*Babik Attila 2009. december 1-jétől vezetője, állomásfőnöke a miskolci csomópontnak. Nemcsak a személypályaudvar, hanem a vágányhálózathoz tartozó rendező pályaudvar is hozzá tartozik. Előbbinél 84 fő, utóbbinál pedig 90 fő forgalmi szakember látja el a vonatközlekedés irányítását, illetve a tolatási feladatokat, a rendezői részen az egyeztetéseket, vagyis a tehervonatok összeállítását a gurítódombon és a vágányfékkelésnél dolgozókkal. Az állomásfőnöktől először azt kérdeztem, hogy elegendő-e a mostani létszám, van-e utánpótlás.*

A jelenlegi létszámunk nagyjából megfelel a technológiához, a vonatforgalom irányításához – mondta Babik Attila. – A rendező pályaudvaron bizonyos munkakörökben létszámhiány van. A fiatalok egy része – akik kipróbálják nálunk a munkát – egy idő után odébb áll, mondván, hogy az éjszakai és a hétfégi műszak nem az ő világuk. A kitaróak és elhivatottak azonban maradnak, képzik magukat, és nagyon jól dolgoznak. Mindent megteszünk – a lehetőségeinkhez képest –, hogy jól boldoguljanak, és itt maradjanak a fiatalok. Igyekszünk az új munkaerők toborzásával is munkatársakat szerezni. A váltott műszak mellett talán az a baj, hogy a mai fiatalok nem annyira röghöz kötöttek és elhivatottak egy szakma iránt, mint mi voltunk és vagyunk. Könnyen váltanak életpályát, s inkább abba az irányban haladnak, ahol a hétfégék szabadok,

és éjszakázni sem kell. Mert az igaz, hogy a vasúti munka nehéz, nagy felelősséggel jár, sok a lemondás a váltott műszak miatt, de mégis ez adja a szépséget, az igazi hivatást. A többség, akik ide jöttek és itt maradnak, ezt vallják. Így azért a nyugdíjba vonulokat tudjuk pótolni.

*Hány vágány áll a személyszállító vonatok indítására, érkezetésére? Milyen állapotban van a vasúti infrastruktúra?*

A Tiszai pályaudvar kilenc fővágánnyal rendelkezik, ebből két vágány az átmenő forgalomnak van fenntartva, ezeket a tehervonatok használják. Hét vágány pedig – megfelelő magasperonnal – a személyszállító vonatok fogadására és indítására alkalmas – magyarázta Babik Attila. A magasperonok feletti, 1963-ban megépült perontetőket 2017 és 2019 között korszerűsítettük. Így a jelenlegi utasforgalom maximálisan kiszolgálható. A tárolóvágány-hálózat is a pályaudvarhoz tartozik, ott tároljuk a vonatszerelvényeket egy újabb vonat elindításához. Ott végzük el a vonatok összeállítását, rendezését is a megfelelő személykocsiparkunkkal a helyből induló vonatok számára. A régi, elavult váltószerkezeteket folyamatosan cseréli a pályavasút, legutóbb egy nagyobb volumenű munkát is végeztek. 2023-ban a 3-as körzetben váltócsere volt, illetve az átmenő fővágányok váltóit is új szerkezetre cserélték az 1-es őrhely körzetében. Fontos munkát végeznek jelenleg a tárolón, ami nagymér-

tékben javítja majd a vonatok előkészítését. Megújul a vízfeltöltő hálózat, illetve észre elkészül egy új előfűtő-előhűtő rendszer.

*Babik Attila állomásfőnök a jelenlegi beosztása előtt megjárta a ranglétra összes fokozatát. Igaz, hogy csak a sorkatonai szolgáltatata után (vasútépítő műszaki alakulatnál katonáskodott) jelentkezett a vasúthoz, de az évek alatt szinte minden beosztást megismert, tanfolyamról tanfolyamra járt. 1989 márciusában lépett a vasút kötelékébe. Szakmai kihívásoknak gondolta a forgalmi területek munkáit, így azokat elsajátította, és alkalmassá vált a különféle forgalmi munkakörök betöltésére. Aztán pedig Kazincbarcika és Sajószentpéter állomásfőnöke is lett. 2009. december elsejétől vezetője, állomásfőnöke a miskolci csomópontnak.*

*A főnöki irodából a pályaudvar irányítótornyába, rendelkező központjába vettük az irányítást Kandó Zsombor kollégámmal, aki a fotókat készítette. Természetesen Babik Attila szakmai kíséretében. Az irányítótornyban Dominó55 típusú biztosítóberendezés segítségével irányítják a pályaudvar vonatközlekedését és a tolatási mozgásokat. Innen a torony neve: Dominó.*

A berendezésen látható a vágányok torzított vázlatos rajza – ezt már Szalkó László főrendelkező ismerteti. A váltók és jelzők állítása a panorámatáblán található nyomógombok segítségével történik. Minden mozgás: a vonatok haladása és a tolatás is látható a berendezés adott vágányán, a vágányút ilyenkor vörösre vált. Látni a be- és kijárat jelzők, illetve a váltók állását. A Dominóban a főrendelkező a főnök, ő ad engedélyt a Miskolcra érkező vonatok fogadására és indulására a szomszédos állomásoknak, vagyis Felsőzsolca, Nyékládháza, illetve Miskolc-Gömöri forgalmi szolgálattevőinek. Ezeket az adatokat naplózza, rögzíti. Ennek megfelelően kiadja az utasítást a Tiszai, illetve a Rendező asztalkezelő rendelkező forgalmi szolgálattevőjének, hogy melyik vonat részére melyik vágányra állítsák be a vágányutat, vezéreljenek ki szabad jelzést a megfelelő jelzőkre.

*Mióta dolgozol itt, és ezt megelőzően hol teljesítettél szolgálatot? A Tiszai pályaudvaron milyen kihívásokkal kell szembesülnöd?*

1983-ban végeztem Miskolcon, az 1. számú Ipari Szakközépiskola vasútforgalmi tagozatán – mondta el Szalkó László főrendelkező. Az iskola után Felsőzsolcára kerültem forgalmi szolgálattevőnek. 1987-ig dolgoztam ott, majd a Tisztképző elvégzése után kerültem ide 1989-ben. Szakmai ismeretek és tapasztalatok hiányában itt nem lehet boldogulni. Érdekes a munkánk, sokszor kell az alaptól eltérni ügynevezett operatív intézkedésekkel. Egyik ilyen a kör-InterCity vonatok közlekedése. Ha valami okból megsűszik, vagyis késéssel közlekedik. Akkor a menetidőt nem tartja, így felborul a rendes szerelvényforduló is. Vannak olyan esetek, hogy csak rövidebb útvonalon közlekedik, onnan egy másik vonatot indítunk útra. Itt Miskolcon a vonatcsatlakozásra is figyelniük kell.

*A Tiszai pályaudvar vonatközlekedését – a biztosítóberendezés segítségével – ottjártunkkor Gyurgyik Zoltán rendelkező forgalmi szolgálattevő irányította asztalkezelőként, ő 2013-tól szolgál Miskolcon. Kocsirendezőként kezdte, majd váltókezelő lett. A további szakvizsgák megszerzése után forgalmi szolgálattevőnek nevezték ki. Arra a kérdésemre, hogy mit jelent számára ez a munkakör, és meddig szeretné ezt végezni, a fiatal szakember frappánsan így válaszolt:*

Büszkeséggel tölt el, hogy a miskolci csomóponton dolgozhatok. Jól érzem magam itt. Akár nyugdíjaskoromig is szívesen és örömmel dolgoznék itt, mert jók a feltételek, érdekes, nem egyhangú a munkám, és a kollégák is nagyon jó szakemberek. Nemcsak itt a toronyban dolgozom, hanem külsős forgalmi szolgálattevőként is, sőt az egyik helyi kapcsoló irányítójaként is a tárolóvágányoknál, a 3-as számú őrhelyen. Szeretem a dominóberendezést kezelni, mert átlátható a vágányzat, megbízható a berendezés. A 12 órás szolgálat nem könnyű, és nagy a felelősség, nem hibázhatunk, a figyelmünk még éjjel sem lankadhat. A nappali szolgálatot azért szeretem jobban, mert pörgősebb, nyilván a több vonat és tolatás miatt. Éjszaka, főleg éjjel után át kell lendülnöm a fizikai fáradtságon.

*Kiss Krisztina is fiatal asztalkezelő. Zoltán mellett ül, ő a rendező vágányrészt kezeli a berendezésen. Természetesen összhangban dolgoznak, az utasításokat ő is a főrendelkezőtől kapja. Egy éve került ide, az irányítóközpontba. Azelőtt a rendező pályaudvaron dolgozott a 4-es és a 8-as őrhelyen. Korábban Budapesten a vendéglátásban dolgozott.*

Édesapám váltókezelő itt Miskolcon, általa kerültem ide, így lettem vasutas – mondta Krisztina. A Covid időszakában a vendéglátásban nem mentek jól a dolgok, egy biztosabb állást kellett szerezni. A vasút mellett döntöttem. A tanfolyam elég nehéz volt számomra, hiszen civilként tanultam meg a különféle vasúti szabályokat. A BGOK szervezésében végeztük a forgalmi szolgálattevői tanfolyamot, nagyon jó oktatóink voltak. A vasúti nyelvezet teljesen más, ráadásul tömör volt a tanfolyam ismeretanyaga. Most, amikor már itt a gyakorlatban alkalmazom az elméletben megtanult szabályokat, könnyebben megy. Itt ismertem



meg igazán a vasutat, a forgalmi területet, amit aztán mostanra meg is szerettem.

*A Dominóban van még egy kolléga minden műszakban, nappal és éjszaka is. Ő pedig nem más, mint aki a hangosbemondót és a vizuális kijelző utastájékoztatót kezeli. Nagyon fontos beosztás, precizitást követel. Nem tévedhet, hiszen az utasok általa kapják meg a tájékoztatást arról, hogy mikor, melyik vonat indul és érkezik, illetve hogy melyik vágányra. A riport felvételekor ebben a beosztásban Bihari-Klusóczy Enikő teljesített szolgálatot. Ő is fiatalként erősíti a csapatot.*

Négy éve dolgozom itt, szüleim is a vasútnál dolgoztak – nyilatkozott Enikő. Édesanyám 40 éves munkaviszony után nemrég ment nyugdíjba, a Tiszain volt rendelkező forgalmi szolgálattevő és itt asztalkezelő. Édesapám mozdonyvezető volt. Így hát volt kiktől megszeretni a vasutat. A hangosbemondói munkakörhöz nem kellett tanfolyam, de azért a helyi ismeretekre és a beosztáshoz szükséges tudnivalókra szert kellett tennem. Az itteni utastájékoztatót a számítógép vezérli, de azt folyamatosan figyelni kell. Illetve ki kell jelölni egy-egy vonat érkezését vagy indulását a megfelelő vágányszámmal együtt. Ezek után jelennek meg az utastájékoztató vizuális kijelzőin az információk, illetve tájékoztat a gépi hangosbemondó. Amikor a menetrendszerű közlekedéshez képest változás van, akkor a hangosbemondó élőszavas tájékoztatást ad az utasoknak. Nekem figyelmem kell az asztalkezelőt és a főrendelkezőt is, hiszen tőlük tudom meg az aktuális vonatforgalmi helyzetképet. Szeretnék továbbtanulni, mégpedig a forgalmi területen. Ehhez az állomásfőnöktől már megkaptam az elvi hozzájárulást. Remélem, elkezdhetem majd a tanfolyamot is – zárta mondanóját Bihari-Klusóczy Enikő.

*Amikor végeztünk a riportok felvételével, és elindult az IC-vonatunk Budapestre, elhaladtunk a Dominó melletti vágányszakaszon is. Jó érzés fogott el, mert tudtam, hogy ott fenn kiváló szakemberek irányítják a vonatközlekedést. Jó kezekben van a forgalomirányítás. S még egy lényeges: fiatalok dolgoznak, így van remény, mert van utánpótlás. S a beszélgetésekből az is kiderült: megtalálták itt a számításukat, jól érzik magukat, van elhivatottságuk a vasút iránt.*

*Kavalecz Imre*

# PORTRÉ – MUNKATÁRSUNK

Látogatás Záhonyban, beszélgetés Szőgyényi Norbert állomásfőnökkel vasútról, elhivatottságról, tanulásról és tanításról, vízi sportokról

**Azt mondják, aki Záhonyban dolgozik, az már majdnem mindent tud a vasútról. A nagy forgalmat lebonyolító vasúti csomópont határállomás is, rendező is, ráadásul a határon túlról befutó széles vágányok miatt átrakó pályaudvarként is funkcionál. Így ennek megfelelően mindennel találkozik az ott dolgozó vasutas. Még olyannal is, ami máshol nem fordulhat elő. Szőgyényi Norbert állomásfőnök immár 21. éve – kis kitérővel – Záhonyban dolgozik, ismeri a körzetet, mint a tenyerét. Vallja, hogy munkájához szükséges a jó kommunikációs készség, a nyitottság, a jó döntéshozó képesség, az empátia és a rugalmasság.**

**Hogyan lettél vasutas, volt esetleg családtag, akit követél ezen a pályán?**

Nem volt tudatos a pályaválasztásom, a vasútra mint közlekedési lehetőségre tekintettem, ugyanis Záhonyból Debrecenbe, majd Győrbe is vonattal jártam tanulni – kezdte a beszélgetést Szőgyényi Norbert. A főiskolán a logisztika és a szállítási csomagolás szakterület keltette fel az érdeklődésemet, mindkét szakirányt elvégeztem. A logisztikai diplomamunkámban Záhony logisztikai fejlesztési lehetőségeit vizsgáltam, akkor kezdtem érdeklődni a térség iránt, de nem csak a vasúti fejlesztéseket elemeztem. Érdekel a közúti és a nemzetközi szállítványozás, a határforgalmi kereskedelem is. Diplomaszerezés után kereskedelmi gyakornok szerettem volna lenni, de forgalmi gyakornoki pozíciót ajánlottak a MÁV-nál. Akkoriban több szaktársam multinacionális cégnél helyezkedett el (pl. Coca-Cola, LEGO, Electrolux vagy a Győrben ikonikussá vált Audi). Én a biztonságosabb munkát választottam, így lettem vasutas.

**Hol volt az első vasúti szolgálati helyed, és milyen beosztásban dolgoztál ott? Hogyan emlékszel vissza a kezdetekre, volt-e olyan tanítómestered, akitől sokat tanultál, aki megszerettette veled a vasúti hivatást? Több ember is lehet nyilván.**

Eperjeske-Átrakóban kezdtem Záhony térség megismerését 2005 januárjában, több mint 20 éve. Először az anyagmozgató gépeket, áruszállító járműveket, az áruk áramlását figyeltem logisztikai szemüvegen át. Az ottani állomásfőnök, Dobos Károly segítő, támogató szándékkal fogadott. Bemutatta a vágánykapcsolatokat, a forgalom-szabályozást, a biztosítóberendezéseket. Vele mind a mai napig tartom a kapcsolatot, így például 2010 óta minden évben közös Tisza-túrán veszünk részt a volt főiskolás barátaim társaságában. Eperjeske-Rendezőben foglalkoztattak először váltókezelőként, ehhez váltókezelői vizsgát kellett szereznem. Frissdiplomásként a mechanika, az áramlástan tantárgyak után nem értettem, miért szükséges váltókezelői tanfolyamon is részt vennem. A forgalmi utasítások kézbevételekor döbbsentem rá, hogy ez egy olyan szakma, amelyet illik komolyan venni. A fordulópontot a műszakba állás jelentette. Jó munkaközösségbe, társaságba kerültem. Közbevételeként igyekeztem mindenkitől a legjobbat ellesni mind szakmailag, mind emberileg. Megtanultam váltót tisztítani, jégmentesíteni, kocsikat összekapcsolni, gurítani, tolatni. Mindenkitől sokat tanultam, még a mozdonyvezetőktől is. Sok vasutas fantasztikus képességekkel rendelkezik, akár 8-10 kocsiszámot is

megjegyeznek. Sokan univerzálisak, különböző hobbikat űznek. Ez a sokoldalúság nagyon megtetszett. 2009 júliusáig dolgoztam ott, ez idő alatt megszereztem a nagyforgalmi, az önállósító és a felsőfokú forgalmi vizsgákat.

**Hogyan alakult eddig a pályafutásod, milyen állomásokon és beosztásokban dolgoztál?**

Eperjeske-Rendezőben voltam váltókezelő, külső forgalmi szolgálattevő, rendelkező forgalmi szolgálattevő, ténfőnök. Aztán 2009 júliusában átkerültem Eperjeske-Átrakóba ténfőnöknek. 2010 februárjától Kerekes Istvántól és a többi záhonyi területi fő-üzemirányítótól tanulhattam meg Záhony térségének irányítását a MÁV Zrt. Forgalmirányítási Alosztály záhonyi szervezeténél. Szakmailag és emberileg is jó közösségbe kerültem, akkor döntöttem el, hogy nem leszek vállalkozó, őstermelő, hanem végleg a vasutat választom. 2015-től 2017 nyaráig a MÁV Zrt. Forgalmirányítási Csoport debreceni szervezeténél dolgoztam vonalirányítóként, „nyíri, szajoli, mellékvonali” szobásként, KÖFI-irányítóként és területi fő-üzemirányítóként. A forgalomnak számomra új területét ismerhettem meg, kiváló kollégáimtól rengeteget tanultam. Mindenkit nem sorolhatok fel, a kezdő lépéseket Szűcs Istvánal tettem meg. Sok szép közös emlék fűz Debrecenhez, mai napig összejárunk az irányítókkal. Remek főnökeim voltak Szűcs Imre és Gyarmati Szabolcs Miklós személyében.

**Mikor és hogyan lettél állomásfőnök Záhonyban?**

2017. július 1-jén lettem állomásfőnök Záhonyban. Csőri Miklós csomóponti főnök személyes megkeresése után kértem öt nap, öt éjszaka gondolkodási időt. A megkeresés előtt is volt felkérés nappalos állásra, de azt akkor nem fogadtam el. Szerettem több műszakba járni, éjszakásnak is. Miklóst a főiskolán elkötelezett vasutasnak, csupa szív embernek ismertem meg. Azt reméltem, hogy az évek alatt nem változott meg a személyisége. Lokálpatriótaként szerettem volna a más városokban, más kultúrákban elsajátított tudást Záhonyban kamatoztatni, így hát elvállaltam ezt a számomra nemes feladatot.

**Mi tetszik ebben a vezetői beosztásban, illetve mik azok a felelős teendők, feladatok, amelyek meghatározzák jelenleg a munkádát?**

Minden nap egy-egy új kihívás, mindennap történik valami, legyen az pozitív vagy negatív. Itt nincs két egyforma nap, megoldandó feladatok vannak. Felelősséget érzek a munkatársaimért, az utasokért és az árukért, mindenki szeretne épségben hazajutni. Fontos, hogy a munkatársainkat a munkavégzéshez mindig a lehető legtöbb szükséges információval lássuk el. Nem egyéneken, hanem csapatban gondolkodunk. Meg kell teremtenünk az egységet, össze kell tartanunk a legnehezebb szituációkban is, amelyekből az elmúlt években jutott bőven, elég csak a 2020-as Covid-lezárások utáni nyugati vendégmunkás-áradatra vagy a 2022-ben kitört háború miatti menekültáradatra gondolni. A kohézió megteremtése a Záhony állomáson működő szervezeti egységekkel, hatóságokkal az egyik legfontosabb, hiszen Záhony nemcsak vasútállomás, hanem schengeni határállomás is egyben. Fontos feladatként tekintek az újfelvelel munkavállalók integrálására, a képességüknek megfelelő fejlesztésekre. Hiszem, hogy megfelelő támogatással hosszú távon a MÁV-csoport értékes munkavállalói lesznek. A munkavégzésem során igyekszem a rendelkezésünkre álló infrastruktúrából, berendezésekből, humán erőforrásból napról napra kihozni a maximumot.

**Mit tartasz fontosnak egy állomásfőnök esetében? Mik az elvárások a beosztottakkal szemben?**

A jó kommunikációs készséget, a nyitottságot, a döntéshozó képességet tartom a legfontosabbaknak, de sokszor szükséges az empátia és a rugalmasság is. A felelősségteljes munkavégzés, a megbízhatóság és a kölcsönös tisztelet a munkatársakkal az alapvető elvárásaim.

**Technikumban logisztikai szakon óraadó, vizsgabizottsági tag is vagy, ez mennyi munkát ad? Örömmel oktatsz? Mi a fontos szerinted ebben?**

Heti 6-8 órát tartok, a középszintű iskolások mellett a felnőttképzésben is részt veszek. Szeretek oktatni, szinten tartom, ismétlem és fejlesztem az alapszakmámat. Vizsgabizottsági tagnak évente egy-két alkalommal hívnak. Örömmel megyek oda is. Az óraadások alkalmával sok tapasztalatot szerzek a mai generációról. A logisztika tanulásaival megismerhetik a potenciális munkaköröket, megkönnyítve a pályaválasztásukat. Sok volt hallgatóm már a MÁV-csoportnál dolgozik. Osztályonként egy-egy potenciális vasutas mindig kikerült az iskolapadból.

**Horgászol, túrázol, emellett rendszeresen tiszai vízitúra-szervező és -vezető is vagy. Szükségesek ezek számodra?**

Nagyon szeretem a természetet, a szabadidőm jelentős részét – a gyerekeink társaságában – horgászattal, túrázással és sportolással töltöm. A vízitúrák vezetője és fő szervezője Dobos Károly úr, én csak segítem őt ebben a munkában. A minden napokra sporttal tudok felkészülni. Az úszás, a teremfoci, a sakk és az aktív horgászat a kedvencem, de szívesen kipróbálok más sportágakat is. A munkatársaimmal és szeretteikkel nézőként járunk kézilabda- és labdarúgó-mérkőzésekre. Így teljes az élet: munka, elhivatottság, lojalitás – és az ezeket megkönnyítő szabadidős tevékenységek.

*Kavalecz Imre*

# TECHNIKATÖRTÉNETI KIÁLLÍTÁS PATVARCON

**Kollégánk, Szenográdi Zoltán egyedülálló tárlatot rendezett be a Nógrád vármegyei Patvarcon: az állandó múzeum lehetőséget biztosít arra, hogy végigkísérjük a magyar televíziógyártás legfőbb fejezeteit, megismerkedjünk különböző hangrögzítő és hanglejátszásra alkalmas készülékekkel, illetve átlássuk azt, hogy mi mindenre volt szükségünk abban az időben, amikor még nem egyetlen okostelefonban összpontosult a világ. Gyűjteményében megtalálhatók a Munkácsy, a Kárpátok és a New Duna televízióritkaságok, ahogy az Orion Pacsirta rádió sorozatának minden darabja is. Édesapja szerint rossz gyerek volt, mert mindent szétszedett, ennek mára viszont csak a hasznát látjuk. Munkatársunkkal beszélgettünk.**

**Az emberek jellemzően a technológiai világ legújabb eszközeit keresik, előre rohannak. Mi fordított meg, mi bírt rá, hogy a múlt felé indulj?**

Engem mindig érdekelt a technika fejlődése, hogy miként valósulhat meg például az, hogy látom, amit mások felvettek. Ennek megértéséhez muszáj a múltat kutatni. Emellett a régi készülékeknek varázsa van, amikor beindul egy elektronsöves tévé, hallod, hogy „él”. Vasutas hasonlattal olyan, mint egy öreg gőzös, hiszen látod fizikálisan, hogy működik. A mostani eszközök másmilyenek: ott egy okostelefon, amiről tudod, hogy megölte a kamerát, a fényképezőgépet, a lemezjátszót, a magnót, az írógépet, és még sorolhatnám.

**Mégis sokan fordulnak „vissza” ezekhez az eszközökhöz.**

Mert nem szeretik, hogy egy készülék vette át mindennek a szerepét. A visszafelé fejlődésnek viszont van egy komoly hátránya, ez pedig az energiafelvétel. Egy lámpás tévé képes 3-400 Wattot elfogyasztani óránként. Ezenfelül szervizelni kell – és lehet – a régi eszközöket, ami

nemcsak hátrány, hanem előny is, mert javíthatók, ráadásul viszonylag egyszerű módszerekkel. Egy mostani telefon szétszereléséhez már mikroszkóp kell. Az itt kiállított tévék, rádiók és lemezjátszók esetében odafigyeltek arra, hogy a felépítés észszerű legyen, ez megfigyelhető a belső elrendezésükben.



**Nosztagia, visszavágódás vagy érdeklődés miatt fogtál bele a gyűjtésbe?**

Is-is. Én ezek között nőtem fel, ezeket a készülékeket javítottam. És bár visszaidézik a gyerekkoromat, ez ennyi, nem tulajdonítok neki nagyobb érzelmi töltetet. Viszont a látogatók arcát elnézve örülök, sokszor hallok a „jé, ilyen volt az első tévénk”, „ilyen volt a nagymamának” mondatokat, a tanúja vagyok, ahogy felsejlenek az emlékek. Ez nagyon jó, mert boldoggá tesz, hogy van, aki egyáltalán felismeri még ezeket az eszközöket, vagy megemlíti a gyerekének, hogy ilyen nézte a Futrinka utcát. Az ő öröme ilyenkor az enyém is.

**Ha rendszerezni kellene ezt a nagyszerű gyűjteményt, milyen csoportokra osztanád az eszközöket?**

Tévék gyakorlatilag a hatvanas évektől vannak itt, sőt a magyar tévék zöme megtalálható a múzeumban. Voltak kisebb szériák, amelyek apróbb módosításokkal kerültek forgalomba, nekem ezek közül is sok megvan. Tiszából például négyféle. Rádióból 1924-es az első, de zeneszekerények és gramfonok is láthatók nálam. Ezeken kívül telefonkészülékek, műszerek – amelyek a készülékek javításához kellett –, szakkönyvek, videomagnók, fényképezőgépek, klasszikus lemezjátszók alkotják a gyűjteményem gerincét.

**Miben volt más az az élet abban a korban, amelyet ezek az eszközök jellemeztek?**

Talán közhelyes, de szerintem kevesebbet idegeskedtek az emberek. Nem kaptak például szívrohamot, ha nem működött a tévé, elfogadták, hogy van a dolgoknak egyfajta rendje, folyamata. A javaikat is megbecsülték, ezek a készülékek például évtizedekig az otthonok központi elemei voltak, semmit nem három évre szereztek be.

**Szinte kötelező a kérdés: hogyan kezdődött a szenvedély?**

Egy Orion 520 A rádióval. 12 évesen kaptam a szomszédától, hogy javítsam meg. Akkoriban már eljártam édesapámmal dolgozni – villanyszerelő volt –, így bátran hozzáfogtam. Jól meg is rázott az áram. Arra egyébként emlékszem, hogy maga a kinézete is megfogott, lehetett látni, ahogy világít, felfűt, éledezett a technika. Tévék közül a Delta volt az első, szintén kaptam, és azt is megcsináltam. Egy Sensoriont Pesten szereztem, lomizáson. A kollégiumi éveim alatt azt használtuk, kétszer kellett benne lámpát cserélni, de jól működött. Végül egy raktárba került, ami innentől kezdve megállíthatatlanul telt meg. Odáig jutottunk, hogy a garázsba már az autó se fért be, így egészen 2018-ig kitért bennünket a gyűjtemény az életünkben.

**Most viszont egy olyan házban vagyunk, amely csakis a tárgyaké és a tiéd.**

Korábban a Telekomnál dolgoztam, amikor onnan eljöttem, a nyugdíj-előtakarékosági számlámról kivettem a pénzt, és ingatlanok után néztem. Sikerült megszereznem ezt a házat, amibe első körben csak bepakoltunk, akkor raktárként tekintettem rá. 2018-ig így nem beszélhetünk múzeumról. Bennem viszont felmerült, hogy – ha már kipakoltam – csináljunk belőle valamit, ami mindenkinek jó, ez lett a Retro Elektro. 2024. május 1-jén nyitottunk meg.

**Jellemzően hogyan kerülnek hozzád újabb eszközök?**

Van, aki eleve adománnyal jön látogatóba. Előfordul az is, hogy megjelennek valamivel, és azt kérik, alkudjunk meg, de végül itt hagyják ingyen, mert látják, hogy jó helyen lesz a családi emlék. Sok más eszközt veszek vagy cserélek. Ha van olyan olvasó, aki szívesen adományozna, hálásan köszönöm a felajánlást.

**Működnek a kiállított eszközök? Magad javítod a gyűjtemény darabjait?**

Mondjuk, hogy a harmada működik. Bizonyos típusú készülékeket nem éri meg felújítani, pl. a gumi alkatrészek két-három évente használhatatlanná válnak. Egyébként igen, én javítok meg mindent, mechanikailag és elektronikailag is. Ritkán veszek igénybe segítséget. Vannak viszont gyűjtői hálózatok, ezeket nagyon javaslok mindenkinek, akiket érdekel a téma. A közösségi oldalakon könnyű rátalálni a tematikus oldalakra, sokan foglalkoznak ilyesmivel. Néha persze vigyázni kell, ha ritkaság kerül hozzád, előfordulhat, hogy megpróbálják kicsalni tőled.

**Van átfedés a vasutasmunkád és a gyűjtemény között?**

A távközlésnél dolgozom beosztott távközlő mesterként, így igen a válasz. Hozzám tartozik például a pontos idő, az utastájékoztató órák felügyelete. A vasúttól is kaptam már leselejtezett készülékeket, és a kollégák is adtak már ezt-azt. Itt van a múzeumban a Keleti pályaudvar óráküzpontjának egyik kontrollórája is, ezt egy régi, nyugdíjba vonuló kollégától kaptam. Látható még nálam egy 1936-os, elektromos fogyasztásmérő óra, ami valaha a mohorai vasútállomáson volt felszerelve.



**Van valaki, aki a segítségedre van a gyűjtemény bővítésében, a múzeum rendezésében?**

Gyakorlatilag a feleségem és néhány barátom segített korábban – leginkább a nyitás előtt, de azt kell mondjam, egyedül csinálom. Három lányom van, az egyikük Németországban él, a másik doktor – nem nagyon érdeklí a gyűjtemény –, a legkisebb pedig tízéves, ő sem foglalkozik ilyesmivel. A nevelt gyermekimet sem igazán érdeklí a múzeum. Ez nem túl jó érzés, de én ettől még szeretek ide eljönni, bekapcsolom a zenét és rendezgetem a gyűjteményt.

**Az olvasók között viszont biztosan sokan vannak, akik érdeklődnek az itt kiállított készülékek iránt. Hogyan lehet hozzád eljönni, megtekinteni a tárlatot?**

Első körben a 06-30-459-0622 számon kell bejelentkezni, időpontot egyeztetni, mivel itt nincs klasszikus nyitvatartás. Ha nem venném fel, SMS-t is nyugodtan írhat bárki. Tik-Tok-on is fenn vagyok, Retro Elektro néven bárki megtalál. A látogatás díjtalan, de van egy adománygyűjtő ládám, hiszen a saját költségemen tartom fenn a múzeumot. Ami még fontos lehet: ha valaki eljön, az körbevezetést is kap tőlem.

*Benke Máté*

# Állomásfelújítási program: már látszanak az eredmények

Országos kiterjedésű állomásfelújítási programot indított tavaly a MÁV-csoport, 14 vármegyében több mint harminc helyszínen újulnak meg az állomásépületek, illetve az utasforgalmi létesítmények. A beruházás értéke megközelíti a 15 milliárd forintot, amelyet saját forrásból, illetve a Magyar Falu Program támogatásával valósítunk meg. A program első eredményei már láthatók.



Az infrastruktúra fejlesztése és a járműbeszerzés mellett kiemelt figyelmet fordít a cégcsoport arra, hogy az utasok számára minden részlet figyelembe véve javítsa a szolgáltatási színvonalat. Szerep és Kisvársány községében a vasúti megállóhely felújítása már tavaly befejeződött, idén április elején pedig további öt állomás – Nyíradony, Martonvásár, Gárdony, Villány, Poroszló – nyílt meg az utasok számára. Balmazújvárosban még zajlik az épület külső homlokzatának a felújítása, de a várótermet és a megújult mosdót már március végétől igénybe veheti az utazóközönség. Kőbánya alsón a felújítás a tervezettnél összetettebb műszaki megoldásokat igényel, ezért az utasforgalom fenntartása mellett ideiglenes közlekedőfolyosó készült el, amely biztonságosabb és gyorsabb áthaladást biztosít az utasok számára. A következő felújítási ütem – amelynek előkészítése zajlik – a műemléki rekonstrukciót, az akadálymentesítést és az utasforgalmi terek megújítását célozza. Hiszünk abban, hogy az állomások többet jelentenek egyszerű épületeknél, mivel ezek biztonságos, korszerű és utasbarát közösségi terek, ahová jó

megérkezni, ahol jó várakozni, illetve útnak indulni. A megújuló épületekkel országszerte élhetőbb környezetet teremtünk az utazóknak. Ezen beruházások révén ugyanis megújul a létesítmények homlokzata és tetőszerkezete, a nyílászárók cseréje mellett a kivitelezők átépítik és korszerűsítik a mosdókat, az épületeket akadálymentesítik, a munkák befejeztével pedig klimatizált, korszerű és kényelmes várótermek fogadják az utasokat. Az épületek környezete is rendezettebb lesz, egyúttal a mozgásukban korlátozott utasok is könnyebben tudnak közlekedni. Néhány állomáson, illetve megállóhelyen – például Aranyosapáti, Győrasszonyfa, Pécsudvard, Szalattanak – vadonatúj kis méretű, hűtött-fűtött váróhelyiséget tartalmazó, könnyűszerkezetes regionális típusépület létesül. Ezekon a vidéki állomásokon korábban vagy egyáltalán nem volt épület, vagy annak állapota oly mértékben leromlott, hogy a létesítményt el kellett bontani. A MÁV-csoport az utazóközönség érdekében az önkormányzatokkal is együttműködésre törekszik a környezet rendezése és az utasforgalmi létesítmények üzemeltetése esetében.



A jelenleg zajló állomásfelújítási program során törekedünk rá, hogy olyan alkalmazott művészeti alkotások, dekorációs grafikák kerüljenek a várótermekbe, amelyek a település épített, természeti vagy kulturális örökségére reflektálva, a helyi identitás egy szeletét megidézve segítik, hogy az utasok sajátjuknak érezzék, és vigyázzanak

a megújult környezetre. Az alkotásokat három grafikus készíti a MÁV-csoport megbízásából: a keleti országrész állomásaiba Kiss Virág, a nyugati országrészbe kerülőket Buzás Aliz, a Magyar Falu program keretében épülő utasvárókba pedig Szilágyi Lilla tervezi a képeket.



# MÁV-csoport Egészség Program

## Együtt az egészség útján



### SZŰRÉSEK

- egészségügyi szűrőprogramok
- vérvétel



### MOZGÁS

- túrák
- sportos közösségi napok
- kihívások



### TÁMOGATÁS

- kedvezmények
- szakmai partnerek
- képzések



### JÓLLÉT

- cikkek
- podcastok
- edukációs tartalmak
- Támogatlak program

A MÁV-csoport minden munkavállalója számára elérhető

Egészség. Közösség. Egyensúly.



**Add tovább!**  
Emeld ki a lapból,  
függeszd ki  
a munkahelyeden!



# Napsütés és vidámság

Április 11-én rendezték meg hűvösvölgyi kollégáink a Gyermekvasút Napját, melynek apropója egy 78 éves évforduló volt: éppen ezen a napon kezdték el a vasútvonal építését. A járművek szerelmeseinek igazi meglepetésekkel készültek: itt debütált a legújabb – és a maga nemében egyedülálló –, teljesen nyitott panorámakocsi, de egy frissen felújított nagy kilátó- és a megújult külsejű nyitott peronos kis Bk kocsi is megtekinthető volt. Forgalomba álltak közkedvelt nosztalgiajárműveink is: a gőzös, a lillafüredi motorkocsi és a C50-es mozdonyok. Az állomás alatti fogadóparkban két csuklós Ikarus, az aluljáróban terepasztal, az egykori mozgólépcső-gépházban alkalmi vasúttörténeti kiállítás várta az érdeklődőket. A járműtelepen izgalmas fotótéma volt a fordítókorongon álló Mk49-es mozdony vagy a gőzösös tehervonat. Az elmúlt hónapokban a hűvösvölgyi vontatási telepen látványos karbantartási munkálatok zajlottak: átépített vágányok, új váltók, új peron fogadta a látogatókat.



# Megújul a VOLÁN-flotta: az 1000 új buszból 520 már megérkezett!



Naponta 6000 VOLÁN-busz szeli az ország útjait. A flotta folyamatosan megújul: jelenleg több mint 80 különböző típus szolgálja az utasokat, de 2025–2027 között mintegy 20 régi típus eltűnik, jelentős részben a 10 vállalat keretében tavaly elindított 1000 vadonatúj busz beszerzésének köszönhetően. Az egységesebb flotta jó az utasnak és jó a MÁV-csoportnak is: több kényelmet kínál, és gazdaságosabb működést tesz lehetővé. Az 1000 új járműből 520 idén márciusig országsszerte forgalomba állt. 2027 végéig további 480 dízelbusz érkezik, míg Sopron helyi közlekedésében 6+3 elektromos jármű zöldítheti az állományt.

## Az 1000 darabos autóbusz-beszerzésről szóló miniszteri vállalat több mint fele már teljesült

2025 és 2026 tavasza között 520 új, Credobus Econell 12 NEXT típusú autóbusz érkezett a MÁV-csoporthoz, melyek Magyarország 19 vármegyéjéből 17-ben közlekednek, tehát a flotta döntő része már országos szinten szolgálja az utasokat. A legnagyobb darabszám Pest vármegyébe (81 db), Somogy vármegyébe (67 db), valamint Fejér vármegyébe (51 db) került, de az ország számos más térségében is jelentős számban jelentek meg új járművek.

Az eddigi üzemeltetési tapasztalatok alapján az utasok részéről kifejezetten pozitív visszajelzések érkeznek az új autóbuszokkal kapcsolatban. Az utazóközönség elsősorban a modern, tágas utasteret, az alacsony belépési magasságot, a digitális utastájékoztatót, valamint a komfortos üléseket és a klimatizált utasteret emeli ki. A járművekben alkalmazott automatikus utastéri hőmérséklet-szabályozó rendszer biztosítja az egyenletes komfortot, amely szintén kedvező fogadtatásra talált az utasok körében.

Kedvezőek a buszvezetők üzemeltetési tapasztalatai is: a jármű fordu-

lékonysága kifejezetten jó, városi környezetben és szűkebb helyeken is könnyen manőverezhető. A kormányzás pontos és stabil, ami a jármű vezetését komfortossá és biztonságossá teszi. A jármű hajtásláncja erős, és jól használható a mindennapi üzemeltetés során. A buszban egy 6700 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmú, 235 kW teljesítményű, azaz 315 lóerős motor dolgozik, amely megfelelő teljesítmény- és nyomatéktartalékokat biztosít. Terhelt állapotban is stabilan tartja a tempót, emelkedőkön sem tapasztalható érdemi teljesítménycsökkenés. A ZF EcoLife 2 típusú, hatfokozatú automata sebességváltó működése finom és egyenletes, ami a menetkomfortot és a vezetési élményt egyaránt javítja. A vezető munkahelye ergonomikusan kialakított. A sofőrülés kényelmes, a kezelőszervek jól kézre állnak, a műszerfal pedig könnyen áttekinthető. Külön pozitívum a digitális műszeregység, amely korszerű megjelenést biztosít, és a jármű legfontosabb adatait jól látható, könnyen értelmezhető formában jeleníti meg a vezető számára.

Össességében elmondható, hogy az új járműszéria vezethetőség, komfort és műszaki kialakítás szempontjából is kedvező tapasztalatokat mutat, és jól illeszkedik a társaság mindennapi közlekedési feladataihoz. Idén még 180, jövőre további 300 Credobus Econell 12 NEXT érkezik a flottába, teljessé téve az 1000 darabos miniszteri vállalatot.

## Újabb lépés Sopron közlekedésének zöldítése felé

Egy egész flottányi elektromos autóbusz érkezik a közeljövőben Sopronba a Zöld Busz Program támogatásával, ha eredményesen zárul, majd a forrás biztosításával folytatódik a feltételes közbeszerzési eljárás, amelyet a MÁV-csoport személyszállításért felelős társasága márciusban írt ki 6+3 elektromos autóbusz beszerzésére.

Az eljárás nyertesének tisztán elektromos meghajtású, M3/I járműkategóriájú (helyi) kialakítású, alacsony padlómagasságú, városi szóló, 3 utasajtóval ellátott, kerekesszékes utas szállítására is alkalmas, fűtő- és hűtőberendezéssel rendelkező, legalább 280 kWh-s akkumulátorral felszerelt, legalább 300 km-es hatótávolság megtételére képes, utastájékoztató, kamera- és utasszámláló rendszerrel, valamint telemetriával felszerelt, menetrend szerinti közforgalmú személyszállításra alkalmas autóbust kell majd leszállítania a soproniak kiszolgálására.

Ezzel megkezdődhet az a szakmai és piaci folyamat, amelynek eredményeként Sopron városában meghatározó részben modern és energiahatékony autóbuszok szolgálhatják ki a helyi utazási igényeket, illetve kiépülhet a hozzájuk kapcsolódó töltőinfrastruktúra is.

A beruházás a Zöld Busz Program keretében, támogatás felhasználásával valósulhat meg, és célja, hogy Sopronban korszerű, környezetbarát járművek váltsák fel a hagyományos dízelüzemű autóbuszok egy részét. A MÁV Személyszállítási Zrt. által kiírt beszerzés az Energiaügyi Minisztérium támogatásával, valamint a Széchenyi Egyetemi Csoporthoz tartozó Autóipari Próbapálya Zala Kft. (APZ Kft.) közreműködésével valósulhat meg. A program célja, hogy a hazai közösségi közlekedési rendszerekben minél nagyobb arányban jelenjenek meg az elektromos meghajtású autóbuszok, amelyek a jövő mobilitási megoldásainak kulcsszereplői.

A pályázati konstrukció keretében beszerzendő járművek a jelenlegi, fosszilis üzemanyaggal működő autóbuszok kiváltását szolgálják. Az elektromos járművek üzembe állítása várhatóan jelentős mértékben csökkenti a városi közlekedésből származó károsanyag-kibocsátást, miközben elősegíti a fenntartható városi mobilitási rendszerek fejlődését. A Zöld Busz Program támogatásával a MÁV-csoport ez elmúlt néhány évben már 120 elektromos autóbust állított forgalomba a fővárosi agglomerációban és 12 település helyi közlekedésében. A már közlekedő e-buszok a korszerűtlen dízelüzemű járművek kiváltásának köszönhetően évente több mint 6300 tonna szén-dioxidtól mentesítik az érintett települések levegőjét.

Ujj Zsuzsanna

# 24 óra Tószeg vasútállomáson



Egy alföldi mellékvonali állomás mindennapjai ritkán kerülnek reflektorfénybe, pedig éppen a Tószeghez hasonló helyek mutatják meg leginkább, hogyan működik a vasút az ország számos pontján. Tószeg vasútállomás nyugodt, békés hely, ahol a forgalom nem nyüzsög, hanem megszokott ritmusban „lélegzik”. Vasútbarátként mindig is érdekelt, milyen lehet egy ehhez hasonló kis állomás egy napja: milyen itt dolgozni, egyáltalán kik dolgoznak itt? Hogy ezt megtudjam, az egyik itt szolgálatot teljesítő forgalmi szolgálattevővel beszélgettem, aki jól ismeri a tószegi állomás minden rezdülését.

## Zoli, a tószegi forgalmista

Holeviczky Zoltán 45 éves, forgalmi szolgálattevőként dolgozik a MÁV-csoportnál. 2000-ben kezdett, és a vasút az első munkahelye, s ahogy fogalmazott: „remélem, hogy az utolsó is.” Pályafutása elején Kelenföldön és a Déli pályaudvaron is tevékenykedett, főként külső forgalmi szolgálattevőként. A nagy forgalmú fővárosi állomások után azonban jelentős fordulat következett be az életében: családi okok miatt Tószegre került, ahol 2019 óta teljesít szolgálatot. Vasúti kötődése azonban már jóval korábban kialakult. Nagymamája Szolnokon, a vasútállomás bejárati jelzőjének közelében lakott, itt „csapta meg” először a mozdony füstje. Ez az élmény azóta kíséri az útját, számára a vasút nemcsak hivatás, hanem hobbi is. A Kelenföldön eltöltött tíz év után Tószeg egészen más világot jelent számára. A folyamatos nyüzsgés után egy nyugodt, mellékvonali állomás mindennapjai következtek. Összességében azonban ezt a környezetet is megszerette. „Más a ritmus, de ugyanaz a szakma” – mondta.

## Hogyan néz ki egy szolgálat?

Tószegen a szolgálat 24 órás rendszerben zajlik: reggel 6:30-tól másnap reggel 6:30-ig tart. Ebben szerepel egy tervezett szolgálatmegszakítás is, amit a vasutasok között „altatásnak” neveznek.

Ez 23:30-tól 4:30-ig tart, ilyenkor tényleges munkavégzés nem történik, de a jelenlét továbbra is biztosított az állomáson. Egy szolgálat alatt körülbelül húsz személyszállító vonattal találkozik az állomáson egyedül szolgálatot teljesítő forgalmi szolgálattevő. Egyéb rendkívüli mozgás ritkán fordul elő, de alkalmanként „vonatkereszt” is bekövetkezhet, olyan, amely alapesetben nem Tószegre van tervezve.

## A vasútvonal és az állomás

Tószeg a MÁV 145-ös számú (Kecskemét–Szolnok) vasútvonalának egyik állomása. A 67 kilométer hosszú, normál nyomtávolságú, egyvágányú, nem villamosított pálya az Alföldön halad keresztül, Jász-Nagykun-Szolnok és Bács-Kiskun vármegye területén. Tószeg nem biztosított állomás. Bejárati irányból bejárati fényjelzők, kijáratirányban fényfedező jelzők vannak elhelyezve. Korábban vonóvezetékes jelzőket használtak, mára azonban a fényjelzők váltották fel a régi technikát. A váltók helyszíni állításúak, vagyis szükség esetén a forgalmi szolgálattevő személyesen megy ki, és állítja át őket. Az állomáson belüli fénysorompók szerkezeti függésben vannak a jelzőkkel. Tószeg állomáson négy vágány van, ebből kettő vonatfogadó és kettő indítóvágány.

## A nap menete

6:30-kor a reggel azzal kezdődik, hogy a forgalmista átveszi a szolgálatot a kollégájától, majd bejelentkezik a saját azonosítójával az informatikai rendszerekbe. Ezt követően a kötelező előírások szerint körzetbejárást tart.

A vonatközlekedés menete nem bonyolult. Leegyszerűsítve: ha Szolnokról indul vonat Tószeg felé, indulás előtt engedélyt kell kérni Tószegtől. A másik irányból Tiszakécske teszi ugyanezt, ha vonatot szeretne küldeni Szolnok felé. Ha minden feltétel adott a vonat közlekedéséhez, a tószegi forgalmi szolgálattevő megadja az engedélyt.

A vonat érkezése előtt meg kell győződnie, hogy semmi nem akadályozza az állomásra történő behaladást, kezeli a bejárati jelzőt, majd fogadja az érkező szerelvényt. Az utasok fel- és leszállása után, indulási időben felhatalmazza a vonat mozdonyvezetőjét az indításra, aki elindítja a vonatot.

A felhatalmazás után meg kell várnia, amíg a vonat kihalad az állomásról. Telefonon a mögöttes állomásnak visszajelentést ad a vonat megérkezésének tényéről, a következő állomásnak pedig jelenti a vonat indulási idejét. Ezt követően az informatikai rendszerben rögzítenie kell a pontos indulási időt, vagy késés esetén annak mértékét, amit igazolni is szükséges.

Zoli elmondása szerint a helyi sajátosságokat nem volt nehéz megtanulni. A vonatkeresztet jelentik azokat a helyzeteket, amelyek kicsit kizökkentik a megszokott rendből, ilyenkor több gondolkodásra és nagyobb odafigyelésre van szükség. Ha az állomáson tolatást kell végezni, azt a forgalmi szolgálattevő irányítja. A vonatmentes időszakban a menetrendi hirdetőtáblákat ellenőrzi, illetve egyéb adminisztratív feladatokat végez. Az állomáson nincs személypénztár, viszont váróterem rendelkezésre áll. Ha az utasok információt kérnek – például a vonatkésésekről vagy a forgalmi helyzetről –, a szolgálatban lévő forgalmi szolgálattevő adja meg számukra.



## Mi történik, ha elromlik valami?

Ha műszaki hiba van, a forgalmi szolgálattevő bejelenti a hibát a diszpécser szolgálatnak, a meghibásodás tényét ezután rögzíti a hibaelőjegyzési könyvben. Ezt követően a diszpécser értesíti a szakszolgálatot, a szakemberek – általában Szolnokról – a lehetőségekhez mérten minél gyorsabban a helyszínre érkeznek, és elhárítják a hibát. A meghibásodások az állomáson nem túl gyakoriak.

## Este és pihenőidő

Az esti órákban, miután az utolsó vonat elhagyja az állomást, még meg kell várnia a visszajelentést Tiszakécske felől. Ezután kezdődik a készenléti szolgálat. Ilyenkor a szolgálat megszakad, de a forgalmi szolgálattevő továbbra is az állomáson tartózkodik. A berendezéseket nem kell kezelnie. Rendkívüli esemény szerencsére ritkán történik, de vágányzár esetén például előfordulhat, hogy éjszaka is közlekedik munkavonat.

## Hajnal és szolgálatváltás

Hajnali 4:30-kor újra indul a nap és a munka is. A vonatok ismét jönnek-mennek, a feladat ugyanaz, mint eddig. „Megszakadni nem kell, ez nem Kelenföld, de a felelősség ugyanaz, éjszánál kell lenni” – mondja Zoli. A leváltó kolléga általában már hamarabb megérkezik, mint a hivatalos szolgálatátadás, ami 6:30-kor történik.

Tószeg átlagos mellékvonali állomás, de éppen ebben rejlik a sajátos hangulata. Az interjú folyamán nyugalom és a kiszámíthatóság jellemezte az egész napot. A végére marad talán a legfontosabb felismerés: nincsenek látványos események, sem állandó nyüzsgés, de minden a helyén van és működik. Ez viszont nem magától értetődő. Fegyelmezett, pontos és következetes munka eredménye, amit megkövetel a vasúti közlekedés: pontosan úgy, mint bárhol máshol a hálózaton. Zolival tudatosan döntöttünk úgy, hogy a hivatalos, szigorúan szakmai bemutatás helyett inkább a laikusok számára is érthető módon közelítjük meg a témát. Ezért a hangsúlyt arra helyeztük, hogy közérthetően és könnyedebb hangvételben mutassuk meg, mi történik az állomáson 24 óra alatt. Köszönöm neki, hogy segített ebben.

Nemeskéri-Kutlán Márton

Fotók: Varga Attila

# 30 ÉVE A VASÚTI HIDÁSZATÉRT IDÉN JUBILÁL A VASÚTI HIDAK ALAPÍTVÁNY



A híd ősidők óta összeköt – tájakat, embereket, közösségeket. Valós és szimbolikus kapcsolat, egy olyan mérnöki alkotás, amely egyúttal a haladást és a fejlődést is jelképezi. A vasút is elképzelhetetlen nélküle, akárcsak a hidászok nélkül, akik szinte láthatatlanul dolgoznak nap mint nap azért, hogy a gördülőállomány zavartalanul és biztonságosan átszelhesse az egész országot. A Vasúti Hidak Alapítvány ennek a stratégiailag is fontos szakmának és közösségnek a megőrzője, megújítója és első számú képviselője. A kuratórium elnökével, egyben a MÁV PM Zrt. Műtárgyfelügyelet szervezetének (volt Híd Osztályának) vezetőjével, Tóth Axel Rolanggal beszélgettünk hidászatról, múlttól és jövőről, kihívásokról és eredményekről.

**Három évtizede fogja össze a vasúti hidászszakmát az alapítvány: egyszerre őrzik az értékeiket és mutatják be az innovatív újdonságokat. Mire a legbüszkébb az elmúlt 30 évből?**

A legjelentősebb eseményünk a 2-3 évente – a Közlekedéstudományi Egyesülettel közösen – megrendezett vasúti hidásztalálkozó, amelyből eddig 13 valósult meg, továbbá a közbenső években megtartott, egy-napos vasúti hidászszakmai nap. Ilyenkor több mint kétszázan összegyűnünk, gyakorlatilag a teljes vasúti hidászszakma képviselői magát ezeken a rendezvényeken, és lehetőség nyílik a közös gondolkodásra, a szakmai kapcsolatok építésére, elmélyítésére. Ezeknek a rendezvényeknek a színvonalát és jelentőségét az is növeli, hogy a Mérnöki Kamara ezeket a rendezvényeket szakmai továbbképzésként el szokta ismerni. Emellett rendszeresen a nyugdíjas-találkozók, illetve egy kötetlen szakmai vacsorát, ankétot is tartunk minden évben kifejezetten az üzemeltető hidász kollégák részvételével. Több díjat is adományozunk: talán túlzás nélkül állíthatom, hogy a mi szakmánkban a Korányi Imre-életműdíj a legjelentősebb elismerés, amely eddig 23 alkalommal került odaítélésre. Megemlítendő továbbá a Nívódíjak és a Hidász Alap szakmai díj, amely 2023-tól létezik. Utóbbival a végrehajtási szinten dolgozó szakemberek, szakmunkások teljesítményét kívánjuk elismerni.

**Sokan nem is gondolnák, hogy rengeteg, kb. tízezer vasúti híd található az országban. Mennyien üzemeltetik ezt az infrastruktúrát?**

A MÁV-on és a GYSEV-en, a két pályaműködtető cégen belül nagyszámú kétszáz vagyunk. Ezenkívül dolgoznak még a tervezés és kivitelezés területén, a mérnökszervezeteknél, hatóságoknál és a minisztériumnál is vasúti hidász szakemberek, de a teljes létszám aligha haladja meg a pár száz nagyszámrendet.

**Milyen a szakma korösszetétele? Van elegendő utánpótlás?**

Főleg a végrehajtási, tehát a hidászszakaszi szinten nagyon aggályos a helyzet, de ez szinte az összes szakterületen elmondható a MÁV-csoporton belül. Ami viszont friss tapasztalat, hogy mérnöki szinten, tehát az operatív irányítás szintjén meglepően jól állunk a létszámmal. Minden évben tartok szakmai előadásokat az egyetemeken, és toborzom a végzős kollégákat, de idén már többen jöttek volna a vasúthoz nyári gyakorlatra és ösztöndíjasnak, mint ahány üres pozíció volt. A végzős mérnökhallgatókat az alapítvány is próbálja ösztönözni pályázatokkal, ilyen pl. a diplomadíj, illetve minden évben diplomatémákat és konzulenseket is felajánlunk a hallgatóknak.

**Van különbség egy közúti és egy vasúti híd között?**

Shoktuk mondani, hogy a vasút az nem közút, nyilván ezt a közutas kollégák fordítva is el tudják mondani. Az viszont biztos, hogy a tengelyterhelésnek a mértéke a vasúton érdemlegesen nagyobb. Illetve amíg közúton centis nagyszámrendben gondolkodnak a kollégák, addig mi a vasúton milliméteres nagyszámrendekben, ha pl. a

sínkoronaszintet nézzük. Nyilván ez is rejthet magában kihívásokat. De ha igazán komolyra fordítom a szót, akkor azt kell mondanom, hogy szakmai-műszaki szempontból nincs érdemi különbség.

**Önnek van kedvenc hídja?**

Lehet, hogy furcsa lesz a válasz, de vannak olyan hidak, amelyek napi-heti szintű feladatot adnak, elsősorban a frekvenciájuk és az állapotuk miatt. Ezek szakmailag, azaz üzemeltetői szempontból szép és felelős kihívást jelentenek, még ha egyes esetekben közel lehetetlen küldetést is megtestesítenek. Elsőre ezért ilyen hidak jutnak eszembe, pl. a Gubacsi Duna-ág híd vagy éppen a gyulaírói völgyhidak, amelyeket tavaly sikerült átépíttetni. Fut több izgalmas projekt is, pl. ilyen a Déli Körvasútnak a Ferencváros-Kelenföld állomás-közében folyamatban lévő átépítése, ahol számos műtárgy átépül, létesül. Nemrég került betolásra pl. a Bartók Béla út feletti, „network” hálós rendszerű acél ívhíd első szerkezete, ahol a fejlesztéssel a jelenlegi kettő helyett négy vágány ível majd át a közút és a villamosvágányok felett. Emellett épül a Soroksári út feletti a Közvágóhíd megállóhely hídja, ahol a peron magán a hídon lesz.

**Az alapítvány kiemelt célja, hogy új ismereteket adjanak át. Mik a mai kor legnagyobb kihívásai?**

Több szakmai témakör van, amelyek évtizedek óta foglalkoztatják a szakembereket. Ilyen például a rugalmas átmenetnek a kérdése, hogy miként lehet tartósan kialakítani a csatlakozó pályatest vasúti híddal való kapcsolódását. Nagyon érdekes és aktuális kérdés az IT, az informatika begyűrzése akár a tervezés-kivitelezés, akár az üzemeltetés folyamatába. Itt van a BIM-modell (Building Information Modeling) alkalmazása, ami most van napirenden és bevezetés alatt Magyarországon is, ahol a gondolattól az üzemeltetés legvégéig egy 3-4-5D-s modellben lehet és kell lekövetni a műtárgyakkal kapcsolatos

történeteket. Emellett nyilván a mesterséges intelligencia (AI) nálunk is kihívásként és lehetőségként jelentkezik. Példaként a felügyeleti tevékenységet említeném meg, ahol akár a hagyományos vizsgálatok objektivitása is javítható lehet, de pl. a monitoringrendszerből kapott adathalmazok feldolgozását, kiértékelését is nagyban segítheti az AI.

**Az alapítvány másik fontos tevékenysége a kiadványok megjelentetése.**

Az alapítvány nagyon nagy érdeme az elmúlt évekből, évtizedekből az, hogy összeállt a MÁV vonalhálózatán található, vasúti hidakat bemutató szakkönyvsorozat, amely 6 kötetből áll, és mintegy 2000 oldalon ismerteti a különböző pályavasúti területi igazgatóságok hídállományát. Ezek olyan kiadványok, amelyeket a mindennapokban is használunk, ha bármilyen hídról adatot, előzményt kell kikeresnünk. Most egy, Vörös József által elkezdett, Hídműhely című könyv szerkesztésén dolgozunk, amely a korábbi MÁV Hídepítési Főnökségnek (később MÁV Hídepítő Kft.-nek) hivatott emléket állítani.

**Vörös József nevét a szűk szakmán kívül is sokan ismerhetik, hiszen rendkívül aktív munkásságát állnak mögötte.**

Jósi bácsinak nagyon sokat köszönhet a szakma. Az ő ötlete alapján jött létre az alapítvány 1996-ban, 2013–2021 között ő volt a kuratórium elnöke, emellett a Sínek Világa főszerkesztőjeként és a Híd Osztály vezetőjeként is ténykedett. 2023-ban hagyott itt bennünket, azonban idén, születésének 80. évfordulóján emléktáblát fogunk felavatni a tiszteletére a Magyar Vasúttörténeti Parkban, a gyalogos-felüljárón. Erre a felüljáróra a vasúti hidászok emlékhelyeként tekintünk, dr. Nemeskéri-Kiss Géza és Forgó Sándor emléktáblája mellé kerülhet idén fel Vörös József emléktáblája.

*Csohány Domitilla*





## Debreceni nagyállomás Stílusok ölelésében

Az új debreceni nagyállomás első tervei már az 1950-es évek elején megszülettek, az ünnepélyes avatóra azonban csak 1961. augusztus 20-án került sor. Ezalatt a tervek jócskán megváltoztak, a határidők egyre távolodtak, a végeredmény mégsem okozott csalódást.

A második világháború pusztítása a legnagyobb hazai vasútállomásokat sem kerülte el, az áldozatok közt volt jó néhány megyeszékhely, egyebek mellett Nyíregyháza, Székesfehérvár, Győr, Szolnok, Békéscsaba és Debrecen állomás palotája, többnyire Pfaff Ferenc századfordulós munkásságának jelentős állomásai. Az újjáépítés során ezeket rekordsebességgel tették alkalmassá a vasúti forgalom számára, de a felvételi épületekkel és egyéb objektumokkal csak épp annyira foglalkozhattak, hogy ne legyenek életveszélyes részeik, és ha mégis, akkor azokat gondosan különítsék el az utasforgalomtól.

### Szovjet példát követve

Ez természetesen nem azt jelentette, hogy a MÁV a romos vasútállomásokat ne akarta volna felújítani, de erre az újjáépítés első lépesei során nem volt lehetőség, és mire lett volna – az 1940-es évek végén –, a kommunisták már totális hatalomra tettek szert a Vörös Hadsereg árnyékában és hathatós támogatásával. És hamar felismerték, hogy a lassú és munkás eredeti felújítás helyett sokkal egyszerűbb az állomások maradványait is megsemmisíteni, és helyükbe újat építeni.

Elsősorban nem azért, mert olcsóbb megoldásnak tűnt. (Lehetett volna, de nem lett az.) Sokkal fontosabb volt számukra a propaganda, hogy az eljövendő munkálatok azt „üzenjék meg”, hogy az új létesítmények immár a dolgozók igényeinek megfelelően épülnek, míg a régi épületek a burzsoáziát, a kizsákmányolókat szolgálták ki.

Miután 1951 őszén Budapesten megrendezték a magyar építőművészek első kongresszusát, az építészeknek gyakorlatilag parancsba adták, hogy kizárólag szovjet példák lebegjenek a szemeik előtt a középületek tervezésekor. Mindez az jelentette, hogy kifejezetten károsnak ítélték meg mindazon építész munkáját, akik a negyvenes évek felében a modernizmus jegyében végeztek tevékenységüket, és felszólították őket, hogy tagadják meg az addigi munkásságukat. Az ekkor már épülő új vasútállomások tervezőinek is muszáj volt ehhez tartaniuk magukat, és ennek jegyében kellett átdolgozniuk a korábbi terveket. Az 1950. november 7-én büszkén átadott nyíregyházi állomás egy évvel később a kritikák kereszttüzebe került, az igény szerint átszabott székesfehérvári állomást pedig úgy adták át 1951-ben, hogy a munkálatokat nem fejezték be még három év múlva sem. Talán ez lehetett az oka, hogy a következő években nem adtak át új megyeszékhelyi állomást, s legfeljebb utópisztikus terveket közöltek.

### Debrecenbe kéne...

Ezek közül a legjelentősebb egyértelműen a debreceni nagyállomás terve volt, amelyről 1953-ban jelent meg a következő beharangozó a Béke és Szabadság című lapban: „Székesfehérvár után Debrecen is új állomásépületet kap. Az új épület terveit Kelemen László építőművész készítette el. Kelemen László az új debreceni állomásépület tervezésénél a szovjet építőművészek gazdag tapasztalatait használta fel. Az épület tervét összhangba hozták a műemlékek számító debreceni nagytemplom és a debreceni kollégium homlokzatával és építési jellegével. A Vöröshadsereg útjának tengelyében épülő állomássor egyik új jellegzetessége lesz Debrecennek.” A tervrajzokat is tartalmazó cikkben arról számolnak be, hogy a pályaudvar három üvegezett csarnokból áll, középen a kupolacsarnokkal, amelyet felülről világítanak meg; a két szélső csarnokban pedig a pénztárfülkéket, illetve az érkezési oldalt alakítják ki. „A vonathoz igyekvő utasok a várótermekből aluljárókon át érik el a peronokat, ugyanúgy az érkező utasok is aluljárón keresztül lépnek be a pályaudvar érkezési csarnokába. A kupolacsarnokkal szemben lesznek a várótermek. Ebben a csarnokban helyezik el a kultúrtermet, a könyvtárt, a játékszobákat, az emeleti részen pedig az anyák várótermét, ahol a kisgyermekek fürdéséhez külön fürdőszobát építenek” – írták, hozzátéve, hogy külön váróterem épül a tanulók számára, és az állomás főépületében kétszáz személyes éttermet és söntést is berendeznek, de arról nem esett szó, hogy mindez mikor válik valósággá. Az utazóközönség 1956. február 9-én Budapesten nagyszabású építészeti bemutató keretében tekinthette meg az Út- és Vasúttervező Vállalatnak (Uvaterv) és jogelődeinek huszonnégy állomástervét, amelyek közül Budapest-Kelenföld tanulmánytervének kivételével mind megépült, illetőleg építés alatt állt.

### Befejezetlenül

„A város központja felől érkezve, előbb a torony, majd a térre érkezve, a nagycsarnok tömege kapja meg a szemlélőt. A felvételi épületeknél a torony építése hazánkban először kerül kivételre; ez a megoldás külföldön általánosan elterjedt és megszokott, s az épület jelentőségénél fogva itt is indokolt. Az új debreceni felvételi épület a vasútnak, mint modern közlekedési eszköznek a kifejezője kíván lenni. Ebben a vonatkozásban szakít a »MÁV hagyományokkal«, inkább a korszerű külföldi példák felé fordul, s elsősorban az utast kívánja szolgálni, annak teljes kényelméről gondoskodik” – írták a szerzők Kelemen László debreceni tervéről, amely alig-alig tért el az 1953-ban bemutatottaktól, s amelynek munkálatai ekkor már zajlottak. A forradalom megakasztotta az építkezést, amelyet csak 1958-ban indítottak újra, az átadásra csak három év múltán, 1961. augusztus 20-án kerülhetett sor. A korábbi tervhez hasonlóan megvalósult felvételi épület is



három részre tagozódik, de a korábbi tervektől eltérő funkciókkal. Az annyit emlegetett toronyról nem ejtenek szót. Azt viszont kénytelenek voltak megjegyezni, hogy az augusztus 20-i átadást követően a munka folytatódik, és csak 1962-ben látnak hozzá a postahivatal építéséhez, majd csak „ezután kerülhet sor a vágányhálózat rendezésére, az aluljárók kiépítésére”.

Ugyanez az 1961. augusztus 20-i megnyitón már nem került elő. Németh József közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes ünnepi beszédében mellőzte az állomással kapcsolatos konkrétumokat, csak általánosságban beszélt a szocialista építőmunkáról, ám annál többet a népköztársasági alkotmányról – hivatalosan ezt ünnepelték augusztus 20-án –, illetve az akkoriban emelt berlini fűtőház, amelynek építését lelkesen üdvözölte. A debreceni fűtőház élülzem címet kapott, az állomás és a fűtőház dolgozói közül többen megkapták a kiváló dolgozó jelvényt, és persze az ezzel járó pénzjutalmat is. „Az ünnepség részvevői, a debreceni dolgozók beáramlottak a csarnokokba és gyönyörködve vették birtokukba a kényelmes, jól berendezett épületet” – írta a Hajdú-bihari Napló. A postahivatalt 1964-ben, az aluljárórendszert pedig csak a hetvenes években adták át.

„A bemutatott épületek végigkísérnek azon az időszakon, amely egybeesik a stíluskérdésben beállott fordulatokkal. Az első kivitelezett épületek a formalizmus, majd konstruktivizmus idejét mutatják, a későbbiek közül pedig nem egy kísérlet a szocialista realizmus stílusára való áttérés idejéből. Előfordult, hogy az épület alaprajzának megtartásával az épület homlokzatát alakították át; ez természetesen rányomta jegyét az egész alkotásra. Helytelen volna a külső megjelenést illetően csupán változásról beszélni, mert a fejlődés is nagy, amit a legutóbb tervezett nagy épületek is igazolnak” – írták a már idézett 1956-os cikkben, a Közlekedéstudományi Szemlében, és a debreceni vasútállomást illetően bebizonyosodott, hogy – igaz, sok évvel később – e megállapítások a gyakorlatban is helytállóak.

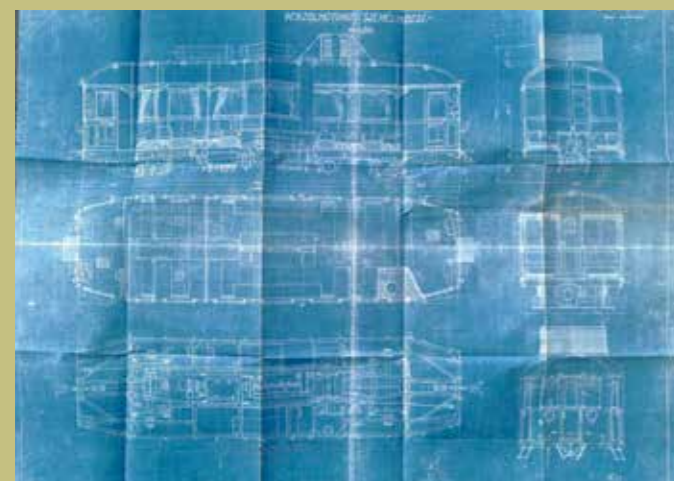
Legát Tibor

# Nagyobb befogadóképességű Ganz szerelvény (1927)

**1925–26-ban a m. kir. Államvasutak (MÁV) belső égésű motoros mellékvonali kísérleti üzeme során, a kül- és belföldi gyártású prototípus járművek összehasonlításánál a Ganz és Társa Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. (Ganz) motor- és pótkocsijainál hátrányként említették a korlátozott befogadóképességet. Ezért a gyár a fejlesztés újabb lépéseként két motorkocsi szinkron üzemével és immár két pótkocsi vonatba sorolásával javasolta a nagyobb ülőhelyszám biztosítását. Tavaly decemberben a MÁV Zrt. kiadásában jelent meg Szécsey István legújabb könyve „100 év a magyar vasút szolgálatában. A MÁV és más hazai vasutak két- és háromtengelyes Ganz motor- és pótkocsijai 1926-tól napjainkig” címmel, amely erről és a további évekről szól. A MÁV-csoport Magazin szándéka, hogy a témát külön is bemutassa. A soron következő témát itt olvashatják.**

Jelen írás a MÁV-nál 1927-ben próbaüzemi, két BC sorozatú elektro-pneumatikus távvezérlésű motor- és két közbezárt BCx pótkocsiból álló, mk+pk+pk+mk összeállítású szerelvényeket ismerteti. A két vonat hamarosan a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasútnál (GySEV) folytatta a pályafutását.

A Ganz 1926 őszi kezdte az mk+pk+pk+mk összeállításban járátható motor- és pótkocsitípusok tervezését. A motorkocsik gépi berendezése a prototípusokhoz képest megváltozott. Pacher István a háromfokozatú sebességváltót négyfokozatúvá alakította. Az irányváltót Kandó Kálmán útmutatása alapján Varga Gyula és Hirsch László tökéletesítette. A Bécsből hazatért Sztróky Pál által tervezett elektro-pneumatikus, folytonosan szabályozó töltésállító két motorkocsi szinkron üzemét tette lehetővé.



Az elektro-pneumatikus motorkocsi 610-1 40755 jellegrajza

A pótkocsik 610-40717 számú, 1926. augusztus 26-i keltű jellegrajzát Füzesvári Béla és Pacher István készítette. Ezeknek a járműveknek az alaprajza abban változott, hogy a redőnyvel lezárható poggyásztér miatt a 3. osztályú ülőhelyek száma harmincnégyre csökkent.

A Kürtössy-kapcsolókkal felszerelt, 2140/284/I munka- és 78016–78017 gyári számú, BCmot 371–372 motorkocsiból és 78018–78019

gyári számú, BCx 44198–44199 pótkocsiból álló, négyrészes vonat „MÁV-átvétele” 1927. május 12-én volt. A gyári tulajdonú járművekre MÁV-felségjelek kerültek.



Kiszállításra váró, elektro-pneumatikus távvezérlésű, két motor- és két közbezárt pótkocsiból álló vonat a gyár területén

A másik négykocsis szerelvény a 78020–78022 gyári számú, BCmot 373–374 motorkocsiból és a 78021–78023 számú pótkocsiból állt. A 18,2 t tömegű, 4041 gyári számú VI AmC1 benzinmotoros BCmot 373 1927. május 14-én a Budapest–Keleti és Gödöllő közötti hatósági vizsgáján 72 km/h-val ment. Sebességét 60 km/h-ban írták elő. A BCmot 374-be a 4042-es VI AmC1 benzinmotor került.

A MÁV-nak kölcsönadott vonatok folytonosan szabályozó töltésállítója az üzemben két motor- és egy pótkocsi összeállításnál bevált. De jelátvitelhiányok miatt két közbenső pótkocsi már nehézséget jelentett. A MÁV e tapasztalat alapján a kísérleti járműveket nem vette át. A következő okirat a két szerelvény gyár részére történt visszaadásáról szól:

„Magyar kir. Államvasutak Igazgatósága. E.5709/E.II.szám. 1928.

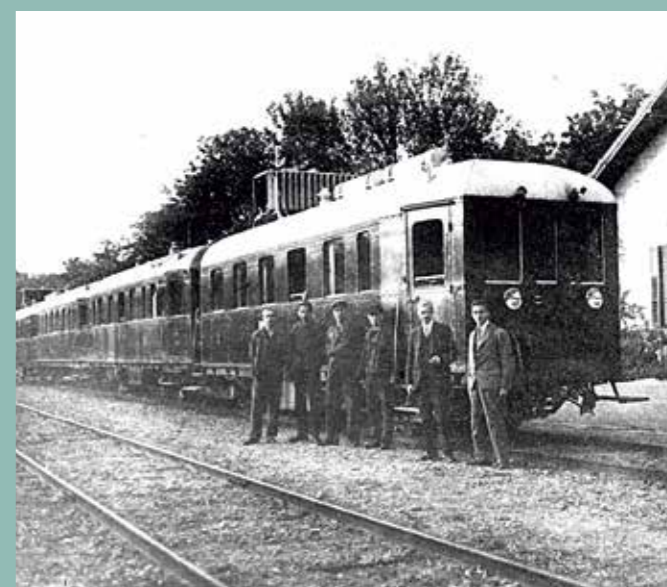
Kapcsolatban az 1927. október hó 3.-án kelt E.54143/27. számú körrendeletünkkel értesítjük t. Címet. hogy a BC.mot. 371, 372, 373. és 374. sz. multiple rendszerű motorkocsikat a szállító Ganz-gyárnak ismét rendelkezésre bocsájtottuk. A felszabadult BC.mot. 371-374. pályaszámokat később szállítandó szabványos kéttengelyű Ganz-féle benzol motorkocsik számozásánál fogjuk ismét használni.

Budapest, 1928. évi március hó 8.-án Láner miniszteri tanácsos, igazgatóhelyettes”

A Ganz az elektro-pneumatikus rendszer – részben negatív – tapasztalatai alapján ezt a távvezérlési módot többé nem alkalmazta, hanem 1930-ra egy új rendszert fejlesztett ki.

A MÁV-tól visszakapott 4 motor- és 4 pótkocsi a GySEV-hez került. Ennél a vasútnál az 1926-ban forgalomba állított M11 és M12 pályaszámú Ganz motorkocsik számos műszaki gondja, nehézsége eltorpult a gazdaságos üzemük mellett. Ezért a motorüzem bővítéséről, újabb motor- és pótkocsik beszerzéséről döntöttek. Az 1927. június 24-i Waggonkartell-körlevél szerint a GySEV az elektro-pneumatikus járművek közül 2-2 motor- és pótkocsira telefonon sürgős ajánlatot kért. A gyár gyors szállítást kínált, de a motorkocsik gépi berendezésének a GySEV-elvárás miatti változtatása időbe telt. A vételár kifizetésére 1927. szeptembertől 6-8 negyedévi részletet kínáltak.

A GySEV 1927. június végén megrendelte a négy motor- és pótkocsit. A pénzügyi feltételekben annyi változott, hogy a vételár-kifizetés 1927. december 15-től tizenkét negyedévi részletben történt. Az 1927 végén üzembe állított, a tetőn két benzintartályos, 18,2 t tömegű, 60 km/h sebességű motorkocsik az M13 és M14, a pótkocsik az Mp113 és Mp114 pályaszámot kapták. Az osztrák vizsga 1927. december 12-én Ebenfurth és Baumgarten között volt.



A GySEV M13+Mp113+Mp114+M14 pályaszámú szerelvénye Fertőbóza állomáson (Tóth Sándor Frigyes gyűjteménye)



A Sopron és Wien Südbahnhof között közvetlen kapcsolatot biztosító GySEV-szerelvény. A képen az M16 motor- és Mp116 pótkocsi látható (Otto Zell felvétele, Helmut Griebel gyűjteménye)

A GySEV 1928. július 5-én a m. kir. Kereskedelemügyi Minisztériumtól 220 000 pengő áron újabb 2-2 Ganz motor- és pótkocsi beszerzését kérvényezte. Egy szerelvényt az Eszterháza–Celldömölk vonalra szántak, hogy itt a nyári menetrendben 2 helyett 3 motorvonatpár járjon, másrészt a motoros üzemet Pamhagen (Pomogy) felé is ki akarták terjeszteni. A másikkal a Sopron és Győr közötti forgalmat akarták bővíteni. Az M15 és M16 egy benzintartályú, 19,3 t tömegű motor-, ill. az Mp115 és Mp116 pótkocsikról az 1928. július 12-i Waggonkartell-körlevél írt. Az osztrák hatósági próba 1928 októberében volt.

A GySEV az új, Kürtössy-kapcsolós járművekkel bővítette motoros üzemét. Eszterháza négyállásos motorgarázs épült. Sopron és Celldömölk között a napi három motorvonatpár mellett 1927.



GySEV-motorvonat Wien Südbahnhofon. A második pótkocsi pályaszám Cx112 (Hermann Heless gyűjteménye)

augusztus 1-től a Sopron–Ebenfurt, 1928. május 15-től a Sopron–Győr, 1928. október 1-től az Eszterháza–Parndorf vonalakon a személyforgalom egy részét az új járművek bonyolították le.

1932. április 1-től napi két pár sebesmotorvonat járt Sopronból Wien Südbahnhofra. A járhoz Müllendorf állomáson Ebenfurt és Kismarton felől autóbuszok csatlakoztak. Ezeket a közkedvelt vonatokat kedvezményes menettérti jeggyel vehették igénybe, hogy a vasút az Ausztriában ekkor már erős gépkocsiversennyel szemben megtarthassa az utasait. A motorkocsira az Osztrák Szövetségi Vasutak (BBÖ) vonalán osztrák vonatvezető is felszállt.

Szécsey István

# Ha tavasz és desszert

## – rebarbara

**Pirosas, húsos szár, óriási levelek, fanyarkás íz és egzotikus hatás. Egy zöldség, amit gyümölcsként ismerünk, de a kertben dísznövényként is megállná a helyét. A rebarbara csupa ellentmondás, pedig megéri esélyt adni neki és kísérletezni vele. Bárhol megterem, és minden süteményhez passzol, ennek ellenére csak az utóbbi években kezdtük felfedezni – leginkább az angol gasztroműsorok hatására. Most azonban főszerepet kap a május a rebarbara időszaka.**

Akinek van egy méternyi szabad területe a kertben, amely akár még árnyékos is lehet, ne habozzon, ültessen oda egy rebarbaratövet! Hálás növény, gondozást gyakorlatilag nem igényel, cserébe minden év tavaszán bőségesen szüretelhetünk belőle. De csak a harmadik évtől, addig hagyjuk erősödni a növényt! Szedéskor a szárat se vágjuk, csak tőből csavarjuk ki, nem kell aggódnia, könnyen fog törni. Mindig az alsó szárral kezdjük, és se csupasítsuk le teljesen, a tővön mindig hagyjunk néhány szárat, hogy a növény tovább fejlődhesen.

Amennyiben piacon vásárolunk, friss, lédús szárat válasszunk, ezt egy apró vágással tudjuk ellenőrizni: ha nedvedzeni kezd, mehet a kosárba a leginkább szárzellerhez hasonló alapanyagunk. A rebarbarának ugyanis a rózsaszínes-pirosas-bordós színárnyalatban játszó szárát, vagyis a levélnyelét fogyasztjuk. A levelét, termését egyáltalán nem használjuk, sőt június második felétől már a szárát sem érdemes megenni az addigra megnövekedett oxálsavtartalma miatt (ugyanaz

az anyag halmozódik fel a spenótban is). Addig azonban használjuk ki a szezon minden pillanatát!

Jótékony hatásai már több ezer éve ismertek: a rebarbara alacsony kalóriatartalmú, rostban gazdag, kiváló kalcium-, magnézium-, vas- és vitaminforrás, emellett enyhén hashajtó, vér- és vesetisztító hatású.

Egyedi megjelenése mellett fanyarkás ízével is kiténik a sütemény-töltelékek közül, de éppen ez adja a különlegességét. Készíthetünk belőle szörpöt, kompótot, lekvárt vagy mártást, elsősorban mégis süteményekbe szoktuk tenni. Savanykás íze ellenére sohasem szabad túlcukrozni, mert akkor pont az ellenkező hatást érhetjük el. Felhasználás előtt mindig hámozzuk meg, a „héja” könnyen, egy húzással lejön, enélkül azonban fás maradna az alapanyag. A rebarbara legjobb barátja az eper, számtalan receptben szerepelnek együtt, de jól illik hozzá a vanília, a fahéj és a gyömbér is.



### Gyömbéres rebarbara-kréMLEVES

**Hozzávalók:** 700 g rebarbara (megtisztítva), 25 g friss gyömbér, 1 l víz, cukor ízlés szerint, 2 dl habtejszín vagy 3 dl kókusztej (konzerv), citrom

**Elkészítés:** A megtisztított, felaprított rebarbarát felöntjük vízzel, hozzáadjuk a reszelt gyömbért, majd feltesszük főni. A rebarbara néhány perc alatt puhára fő, ezután botmixerrel az egészet alaposan összeturmixoljuk, hogy selymes állaga legyen. Ezután kis lángon tovább főzzük, ízlés szerint cukorral édesítjük, majd hozzákeverjük a tejszínt, és forralunk a levesen egyet. Végül néhány csepp citromlével ízesítjük, és ha kihűlt, néhány órára a hűtőbe tesszük.



### Rebarbarás pohárkrém

**Hozzávalók:** 40 dkg rebarbara, 8 dkg kristálycukor, 1 db kisebb gyömbér, 1 dl fehérbor, 10 dkg mascarpone, 3 dl habtejszín (magas zsírtartalmú), 5 dkg porcukor

**Elkészítés:** A rebarbarát és a gyömbért megtisztítjuk és meghámozzuk, felaprítjuk apró darabokra, majd egy lábasban feltesszük főni. Hozzáadjuk a kristálycukrot és a fehérbort. Felforraljuk, és addig főzzük, amíg a rebarbara megpuhul (kb. 5-10 perc). Ha kész, levesszük a tűzről és félretesszük. Közben egy tálban habosra keverjük a mascarpont, a tejszínt és a porcukrot. Ha elkészült, félretesszük.

A korábban megfőtt és már kihűlt rebarbarából 4 evőkanálnyit egy tálba teszünk, villával pépesítjük, majd hozzáadjuk a krémhez. A tejszínes krémet 4 desszertspohárba adagoljuk, végül a tetejükre kanalazzuk a rebarbarát.

### EpRES-rebarbarás pite

**Hozzávalók a tésztához:** 20 dkg liszt, 12,5 dkg vaj, 6 dkg cukor, 1 tojássárgája, 1 cs vaníliás cukor, 6 g sütőpor, 1 ek. tejföl, 1 db citrom

**Töltelékhez:** 20 dkg eper, 20 dkg rebarbara, 15 dkg cukor, 1 cs vaníliás cukor, 1 ek. keményítő

**Tetejére:** 1 tojásfehérje

**Elkészítés:** A töltelékhez az epert és a rebarbarát megtisztítjuk, felaprítjuk. Lábasba tesszük, hozzáadjuk a cukrot, a vaníliát és a keményítőt, majd pár perc alatt összeforraljuk.

A tésztához a lisztet egy tálba szitáljuk, hozzáadjuk a sütőport, a cukrot, a vaníliás cukrot, a citrom reszelt héját, majd összemorzsoljuk a hideg vajjal. Amikor már elég darabos, összegyúrjuk a tojássárgájával és a tejjel. A tésztát kettévesszük, gombócokat formázunk belőle, fóliába csomagoljuk, és a hűtőbe tesszük legalább 20 percre.

Közben a sütőformát kikenjük vajjal és megszórjuk liszttel. Az egyik tésztagombócot akkorára nyújtjuk, hogy ki tudjuk vele bélelni a sütőformát, és a széleire is jusson. A töltelékkel a tésztára



öntjük, elsimítjuk, majd a másik gombócot is kinyújtjuk félcentisre. Felcsíkozunk, és átlósan, egymást is keresztezve befedjük vele a pite tetejét. A tészta tetejét megkenjük a kissé felvert tojásfehérjével. Előmelegített sütőben, 180 fokon 30-35 perc alatt aranybarnára sütjük. Tálalás-szeletelés előtt hagyjuk kihűlni!

Csohány Domitilla

# KÜLÖNLEGES MEGÁLLÓHELY – ahol a múlt, a jelen és a jövő összeér

Aki a kapostüskevári vasúti megállóhelyen leszáll a vonatról, és az első pillantásra átlagos vidéki miliő fogadja. Nincs nagy forgalom, nincs nyüzsgés, mégis van benne valami, ami azonnal megkülönbözteti más megállóktól. A helyszín mögött annak a Verebély László Vasúttörténeti Egyesületnek a munkája áll, amely az elmúlt évtizedekben az egyszerű megálló köré valódi közösségi és történeti teret épített fel. Ez nem klasszikus múzeum. Itt a múlt nem vitrinek mögött jelenik meg, hanem kézzelfogható, megélhető formában. Olyan hely, ahol a vasút története nem lezárt fejezet, hanem folyamatosan a jelen része.

## A közösség ereje

Az egyesület 1999-ben jött létre azzal a céllal, hogy megőrizze és bemutassa a magyar vasút örökségét. Már a kezdetektől fogva önkéntesek munkájára épült, akik sokszor a szabadidejüket, energiájukat és erőforrásaikat nem kímélve kezdtek bele a gyűjtésbe és a kialakításba.

A kiállítás 2002 óta látogatható, és azóta folyamatosan fejlődik. Nem egy kész koncepcióval indult, hanem apránként, darabról darabra épült fel. Minden tárgy mögött egy történet húzódik meg: korszakok, technikai megoldások és az emberek emlékei.

A közösségi jelleg azóta is megmaradt. Az egyesület tagjai nemcsak gyűjtenek, hanem gondozzák is a környezetet: rendszeres fűnyírással, takarítással, kisebb felújításokkal tartják rendben a területet. Ez a fajta odafigyelés teszi igazán élővé a helyet.

## A helyszín különlegessége

Kapostüskevár egyik legnagyobb erőssége maga a környezet. A kiállítás nem egy elszigetelt épületben kapott helyet, hanem közvetlenül a működő vasúti megálló mellett. Ez a kettősség adja az élmény igazi súlyát: miközben a látogató a múlt tárgyait nézi, a jelen vasútja – szó szerint – elhalad mellette.

Ez a közelség olyan hangulatot teremt, amelyet egy hagyományos múzeum ritkán tud visszaadni. A vasút itt nemcsak emlék, hanem jelen idejű valóság is egyben.

## A kiállítás

A beltéri kiállítás igazi időutazás, amely a vasút történetét 1882-től napjainkig mutatja be. A gyűjtemény sokszínűsége miatt nemcsak a vasút iránt érdeklődők találnak benne különlegességeket.

A látogatók megtekinthetnek régi vasúti eszközöket és műszaki berendezéseket, korabeli dokumentumokat, egyenruhákat, valamint különböző járművek képeit és modelljeit. A kiállítás részei ipartörténeti emlékek is, amelyek szélesebb kontextusba helyezik a vasút fejlődését.

Külön figyelmet érdemel egy korabeli MÁV-főnökségi kézihajtány, amely egykor a pályafenntartás fontos eszköze volt. Emellett egy részletgazdag, 1:87 méretarányú terepszal is helyet kapott, amely működő mozdonyokkal és kocsikkal idézi meg a hazai vasúti világ egy szeletét. A látványos makettek mellett közúti és harci járműmodellek is színesítik a kínálatot.



## Egyre több látogató fedezi fel

Az elmúlt években szerencsére sokan találtak rá erre a különleges helyre. Nemcsak vasútbarátok, hanem családok, kirándulók és iskolai csoportok is rendszeresen felkeresik. A hely az élményalapú tanulásra is kiváló lehetőséget kínál, hiszen a történelem itt nem elvont fogalom, hanem konkrét tárgyakon keresztül válik érthetővé.

A növekvő érdeklődés mögött nem áll tudatos marketing-kampány. A siker alapja a hitelesség és az a lelkesedés, amellyel az egyesület tagjai végzik a munkájukat. Ez az a tényező, amelyet nem lehet mesterségesen létrehozni, csak hosszú távú elkötelezettséggel. Ezt a szemléletet vallják a közösség tagjai is.

## Látogatás – személyes élmény

A kiállítás jelenleg átalakítás alatt áll, ezért csak előzetes egyeztetés alapján látogatható. Ez egyfajta előnyt is jelent: a látogatók vezetett, ezáltal személyesebb élményben részesülhetnek.

Időpont-egyeztetésre telefonon és e-mailben is van lehetőség, így a látogatás rugalmasan szervezhető. Az aktuális hírek és az állomáson zajló munkák alakulása folyamatosan nyomon követhető az online felületeken.

Az egyesület nyitott a támogatásra, például a személyi jövedelemadó 1%-ának felajánlásával, ami fontos segítséget nyújt a további fejlesztésekhez.

## Tervek és jövőkép

A Verebély László Vasúttörténeti Egyesület nemcsak megőrizni, hanem tovább építeni is szeretné a múltat. A tervek között szerepel a gyűjtemény bővítése új relikviákkal, valamint interaktív elemek kialakítása, amelyek a fiatalabb generáció számára is még vonzóbbá tehetik a kiállítást.

Emellett céljuk rendezvények és tematikus napok szervezése, amelyek még inkább közösségi térré formálhatják a helyszínt. Kiemelt projekt a Kaposvár–Fonyód vasútvonal 130. évfordulójához kapcsolódó megemlékezés, amelyhez egy M40-es dízelmozdony kerékpárjának a felújítása is kapcsolódik.

Ezzel párhuzamosan folytatódnak a síófoki állomáson kiállított gőzmozdony állagmegóvási munkái is, amelyeket az egyesület már korábban megkezdett.

## Több mint gyűjtemény

Kapostüskevár példája jól mutatja, hogy a hagyomány és a jövő nem zárják ki egymást. Egy kis megállóhely is válhat olyan helyé, amely nemcsak kiszolgálja az utazókat, hanem élményt is ad számukra.

Itt a vasút nemcsak a múlt, hanem közösségformáló erő is. Emberek, akik hisznek abban, hogy érdemes megőrizni és továbbadni mindazt, ami a múltban volt. Aki ide érkezik, nemcsak egy megállóhely életébe csöppen bele, hanem olyan történetbe, amely jelenleg is íródik.

*Nemeskéri-Kutlán Márton*



# Új programokkal, megújulva készül a Vasúttörténeti Park a látogatók fogadására

A Magyar Vasúttörténeti Park, amelyet Füsti Parknak is szokás becézni, immár 26 éve fogadja a látogatókat, ugyanis 2000. július 14-én nyitotta meg kapuit Közép-Európa legnagyobb interaktív vasúti emlékparkja Budapesten, a XIV. kerületi Tatai út 95. szám alatt. Az 1911-ben épült, 34 állásos, egykori Északi Fűtőház területén gondosan alakították ki a vasúti múzeumot. Hitelesen képviseli a magyar vasút bemutatását, mert eredeti környezetben látható a több mint 120 védett vasúti jármű. A járművek jelentős része most is üzemképes, a rendezvényeken működés közben is megtekinthetők, némelyik mozdony vezetőállásán még utazni is lehet. Az igényesen felújított, korhű járművek rendszeresen közlekednek nosztalgiaútvonalakon.

*Jómagam nagyon jól ismerem a Parkot, hiszen a megnyitástól számítva hat éven át konferáltam a különféle rendezvényeket, ünnepeket és járműparádákat, mozdonyversenyeket. Már a nyitás előtt megújították a Park kerti részét, újdonságként magaságásokat alakítottak ki szebbnél szebb növényekkel. Jó elidőzni a Parkban, a tárlatok, járművek megtekintése közben pihenhetünk az árnyas fák alatt. Az is újdonság, hogy a gyerekeknek új játszóteret építettek. Iskoláscsoportokat is fogadnak rendszeren már tavasszal is, számukra bemutatókat és érdekes programokat szerveznek. Gyermeknapon a szülőkkel együtt jelennek meg a fiatalok.*

*Arról, hogyan készült a Park a tavaszi nyitásra, március végén beszélgettem Schwéd Norberttel, a MÁV Rail Tours Kft. ügyvezető igazgatójával, egyben a Magyar Vasúttörténeti Park vezetőjével és Kalocsai Richárdal, a MÁV Rail Tours Kft. üzemviteli igazgatójával, a Magyar Vasúttörténeti Park vasútüzemi vezetőjével beszélgettem.*

A tavaszi nyitás előtt felkészítettük a Park szinte minden szegletét a látogatók fogadására – mondta Schwéd Norbert. – Nagy területen van a Park, sok munkánk van benne, hogy az ide látogatóknak ideális

hangulatot teremtsünk. Újdonság, hogy bővítettük a játszóteret, kedvelt lesz a gyerekek körében. Gyermeknapra forgalomba állhat a kerti vasúton a mozgássérült gyerekeknek kialakított kocsis, ezáltal a mozgásukban korlátozott gyerekek is utazhatnak a kerti vasúton. Az ő szemük is csilloghat, ha felszállnak egy utazásra a kerti vasútra, amely immár 20 éve, 2006 óta működik, de mára jelentősen meghosszabbodott: 835 méter hosszban és 184 mm nyomtávolságú pályán szállítja a vendégeket. Egy vízi világot megidéző, tó feletti vasúti hídon is áthalad a kisvonat.

Látványos, hogy megépült egy 1200 négyzetméteres fedett szín alapja, és érkezik a csarnok váza, az acélszerkezet – folytatta Schwéd Norbert. Őszre elkészülhet az új fedett csarnok, amely több jármű belső bemutatója és tárolója is lesz, így a frissen felújított járművek védve lesznek az esőtől, szélről, erős napsugárzástól. Ritkábban kell őket felújítanunk, az összeget pedig más fejlesztésre használjuk fel. Ez a csarnok kiállításra is alkalmas, rendszeresen cseréljük a bemutatott járműveket, hogy mindig legyen újdonság a hozzánk látogatók számára. A vasút minden elemét megmutatjuk. Egységében szemléltetjük a vasút működését, fontosságát.



*Svéd Norbert arról is tájékoztatót, hogy a Vasúttörténeti Park muzeális kiállítóhelyként van nyilvántartva. Ezért nem kapnak normatív támogatást, mint a múzeumok. Így az alapítóra is számítanak az éves fenntartás keretében. De egyre nagyobb hányadban a piaci bevételekre támaszkodnak, ennek köszönhetően pedig évről évre szépül, fejlődik a Vasúttörténeti*

*Park. Tavaly jó évet zártak, 120 ezer látogatójuk volt. De ebben nincs benne a külső rendezvények látogatóinak száma, hiszen ők elsősorban nem a vasúti kiállítást tekintették meg.*

## Lesznek idén nosztalgiaútvonalok?

A jeles események alkalmából is szervezünk nosztalgia-különvonatokat a már megszokottak mellett. Ilyen lesz a váci vonal forgalomba állításának 180. évfordulója, vagyis 1846. július 15. alkalmából lesz egy különleges nosztalgiaútvonal Budapestről Vácra. A közkedvelt gőzfelhős nevű utazásokat folytatjuk a Dunakanyarhoz. Vidéki, nagy túrák szervezése is folyamatban van. Március végén sikeres programot bonyolítottunk le Szombathelyen és a környéki vonalakon. Az a cél, hogy ne csak egy vasúti csomóponton, hanem az oda kapcsolódó szárnyvonalakon és állomásokon is megjelenjen például a 424-es. Azt tapasztaljuk, ha ennek híre megy, akkor a nosztalgiaútvonalhoz az állomásokra akár száz helyi ember is kijön, hogy megcsodálja a gőzöst és a nosztalgiaútvonalat. Ennek így óriási hozadéka van a vasútszeretet szempontjából. Mi a magunk módján azon dolgozunk, hogy a vasút megbecsülése és a szakmai tisztelet újra előtérbe kerüljön. Ez küldetésünk is.

A múlt bemutatása nemcsak a látogatók, hanem a fiatal kollégáink számára is fontos – ezt már Kalocsai Richárd ismerteti. – A BGOK szerződése erre is lehetőséget ad. A helyszínen mutatjuk be biztonságos körülmények között a váltót és annak működését, a vasúti jelzők világát, a vasúti infrastruktúrát. Járnak ide mérnökjelöltek is a humán terület szervezésében. Elhivatott kollégáink büszkén kalauzolják a vendégeket. Különböző gőz- és dízelmozdonyokat mutatunk be működés közben. A mozdonyra is felszállhatnak, és megismerik a mozdonyvezetés rejtelmeit. Nagy érdeklődéssel figyelik, sőt kezelik a kézi hajtányú járműveket. Elcsodálkoznak a vágánygépkocsin vagy a sínautón, például a Csajka típusún.



*Kalocsai Richárd kiemelte, hogy még interaktívabbá teszik a Park vasúti részét. Ezért kerültek a kerti vasút vonalához is olyan jelzők, mint a nagyvasúton, természetesen kis méretarányban. A kerti vasút utastájékoztatóján is a nagyvasút hangja hallható. Újdonság lesz ebben a témában egy biztosítóberendezés telepítése.*

A kollégákkal azon dolgozunk, hogy a jelzők kiállítási helyszínén legyen egy Siemens-Halske-biztosítóberendezés – mondta a vasútüzem-vezető. Olyan vasúti biztosítóberendezés lesz itt, amelyet osztrák-német mintára a 19. század végén fejlesztettek ki magyar szakemberek. Az alakjelzőket ezzel a berendezéssel lehet majd kezelni. Ez kuriózum lesz itt a Parkban. Nagyon sok segítséget kapunk a munkáinkhoz a Pályavasúttól, Németh Réka vezérigazgató asszonytól és a budapesti területtől, Sárkány László igazgató úrtól. Erre nagyon jó példa az immár hagyományosan idén is megrendezendő krampácsolóverseny. A talpfát, az elemeket a pályavasút biztosítja, meg persze a szakértőket is. Ezen a versenyen azokat a talpfákat cserélik ki, amelyek elavult állapotban vannak. A látogatók így betekintést nyernek a vasúti pálya építésébe. Fontos, hogy lássák, hogyan épült a vasút, annak a különféle elemei, a hidak, a vasúti infrastruktúra.

## Idén az alábbi kiemelkedő programokra látogathatnak el az érdeklődők az első fél évben:

- Május 8-tól 10-ig rendezik meg a The Budapest Coffee & Tea Festivalt. A fesztivál célja, hogy bemutassa a kávé és a tea sokszínű világát. Hazai és nemzetközi kiállítók, baristák és teaszakértők hozzák el a legújabb trendeket, a különleges kóstolókat, workshopokat és az interaktív programokat.

- Május 16-án és 17-én tartják az Oldtimerek Tavaszi Randevűjét. A kétnapos, veterán járműves rendezvényen klasszikus autók és motorok kiállítása, OT rendszámú járműtalálkozó, családi programok és a Vasúttörténeti Park látványosságai kínálnak különleges élményt. Az egyik fő látványosság az „Elegance Classic” oldtimer autó- és motor-kiállítás, ahol válogatott magyar és külföldi járműveket mutatnak be. A rendezvény családbarát programokkal is készül. A Víztorony Parkban színpad, zenei programok, katonai hagyományörző tábor, valamint számos gyerekprogram várja a látogatókat.

- Május 30-án és 31-én ismét rendezvényvel ünneplik a gyermekeket a gyermeknapon. Számos játékos és szórakoztató programmal várják a családokat, és ezúttal sem maradnak el a szuper edukációs aktivitások sem. A múzeumok éjszakája június 20-án lesz. A Parkban különleges esti hangulattal, látványos mozdonyokkal és egyedi vasúti élményekkel várják a látogatókat.

*Kavalecz Imre*

# Felejthetetlen augusztusi körutak a Volántouristtal Európa legszebb tájain



Hegyek, történelmi városok, tengerpartok és rejtett kincsek várják az aktív kikapcsolódásra vágyókat ezen a nyáron is: válogatásunkban a Magas-Tátra lenyűgöző panorámáitól a francia kastélyokon át egészen a Balkán egzotikus vidékéig kínálunk inspiráló utazásokat. Fedezzük fel a Volántouristtal Európa sokszínű arcát egy-egy tartalmas, élményekkel teli körút során!

## Élmények a Magas-Tátrában

Az augusztus 4–7-ig tartó kirándulásunk alkalmával megismerhetjük a Felvidék rejtett kincseit. Utazásunkat a történelmi Selmecbányán, a Magyar Királyság legjelentősebb bányavárosában kezdjük, amely ma a világörökség része. Zólyomnál a Garam folyó kanyarulatában álló reneszánsz várkastélyban gyönyörködhetünk. Zakopane hangulatos világába utazunk: felvonóval eljutunk a Gubalóvkára, ahol lélegzetelállító kilátás fogad minket. A nap folytatása egy könnyed városi séta, majd ízekkel és kézműves kincsekkel teli barangolás következik a helyi piacon. A szlovák–lengyel határhoz érkezve, Vöröskolostortól indulva, a Dunajec vad vizein tutajozva a Tátra és a folyó völgy szépségeiben gyönyörködhetünk. Megcsodáljuk a Magas-Tátra legszebb helyeit: a Csorba-tavat, Ótátrafüredet, a híres késmárki fatemplomot és Thököly Imre mauzóleumát. Kirándulásunk méltó lezárásaként Lőcsén, a történelmi Szepes vármegye központjában teszünk rövid sétát.

## Királyok nyomában

Augusztus 5–11. között varázslatos francia körutazásra indulunk, ahol kastélyok, történelmi városok és ikonikus látnivalók kísérik

végig utunkon. Felfedezzük Reims híres katedrálisát, majd elmerülünk Párizs pezsgő hangulatában: a Montmartre, az Eiffel-torony, a diadalív és a Notre-Dame környéke mind felejthetetlen élményt kínál. Utazásunk csúcspontja a lenyűgöző versailles-i kastély, majd a festői Loire-völgy kastélyvilága következik Chambord és Chenonceau gyöngyszemeivel, valamint Amboise hangulatos utcáival. Hazafelé Nancy és Strasbourg történelmi belvárosában teszünk egy-egy kellemes sétát.

## Karintia kincsei: hegyek, tavak, városok

Augusztus 8–9-én egy rövid, mégis élményekben gazdag utazásra invitálunk Karintia varázslatos tájaira. Első megállónk a lenyűgöző Hochosterwitz vára, amely egy meredek szikla tetején magasodva idézi meg a középkor világát. Ezt követően a festői Wörthi-tó partján fekvő Maria Wörth településen teszünk sétát, innen hajóval érkezünk az elegáns Velden am Wörthersee városába, ahol a pezsgő tóparti hangulat ragad magával bennünket. Másnap felvonóval jutunk fel a Gerlitz Alpe csúcsára, ahonnan páratlan panoráma tárul elénk, végül a vadregényes Ragga-szurdok felfedezése zárja programunkat. Tarts velünk erre a tartalmas hétvégi kiruccanásra, ahol hegyek, tavak és történelmi látnivalók kínálnak felejthetetlen élményeket!



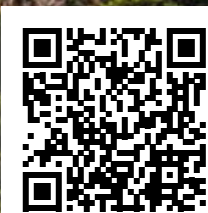
## A Balkán szíve – Bosznia csodái

Az augusztus 20–23-ig tartó utazásunk során festői balkáni tájakat látogatunk meg. Útközben megállunk Jajce híres vízesésénél, majd a Pliva-tó partján fekvő Mlincici hangulatos vízimalmainál. Felfedezzük a misztikus Visoko piramisait és alagútrendszerét, majd megérkezünk Sarajevo sokszínű világába, ahol kelet és nyugat különleges hangulata találkozik. Ellátogatunk a lenyűgöző Kravica Waterfallhoz, majd Medjugorje zarándokhelyére. Megcsodáljuk Mostar ikonikus Öreg hídját és történelmi óvárosát, végül Pocitelj középkori hangulatában búcsúzzunk az országtól, élményekkel gazdagodva.

## Az albán riviéra és Észak-Macedónia természeti kincsei

Augusztus 30. és szeptember 7. közötti körutazásunk Albániába, Észak-Macedóniába és Montenegróba kalauzolja utasainkat. Albánia a Balkán olyan régiója, ahol a történelem, a kultúra és a lenyűgöző tájak tökéletes harmóniában találkoznak. Elsőként Szkopjébe visz utunk, ahol a történelmi óváros, a híres török bazár és a Vardar folyó partján fekvő kőhíd mesélnek a város gazdag múltjáról. Ezt követően Ohrid festői utcái és az UNESCO Világörökség részeként ismert óvárosa vár ránk. A következő állomás Saranda, Albánia tengerpartja, amely nemcsak csodás strandjaival, hanem kulturális értékeivel is megismertet minket. Fakultatív kirándulás keretében a közeli Korfura is ellátogatunk, ahol a velencei stílusú házak és a híres Sisi-palota varázsolják el a látogatókat. Pihenés a tengerparton vagy kirándulás a hangulatos Gjirokstra városába, ahol bazár, vár és az UNESCO-védett óváros kápráztat el. Innen továbbutazunk a különleges Blue Eye forráshoz, ahol rövid sétát teszünk. Másnap utazunk Tirana felé, útközben megállunk Berat „1000 ablakos” városában. Tiranai városnézés után továbbindulunk a Budva Riviera térségébe, és sétálunk Stari Bar történelmi utcáin. 9 napos körutazásunk ideális lehetőség arra, hogy elmerülj a környék legszebb helyszíneiben, miközben élvezheted a pihenést a tengerparton, és felfedezheted a helyi hagyományokat.

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>



# Megújult Iváncsa vasútállomás aluljárója

Három önkormányzat, Iváncsa, Beloianisz és Besnyő összefogásával valósult meg az iváncsai vasúti aluljáró színesítése. A koncepció célja az volt, hogy Iváncsa, Besnyő és Beloianisz települések jellegzetességei is megjelenjenek a képeken keresztül az aluljáró falain. A látványterveket és az április elején elkészült festést az a Varga László festőművész valósította meg, akinek a művei már több város épületét is díszítik.



## Garázsrablás

Hajnalok hajnalán vidáman indult a nap a garázsban. Még a felkelő nap egyetlen sugara sem jelent meg, de a buszok már lelkesen ott sorakoztak a szokásos rutinellenőrzésen. Hiszen csak az az elvárás a műszakját, akinél minden hibátlan és tökéletes. Gyorsan haladtak, a volánbuszok kifogástalan állapotban gurultak ki a garázból a pályaudvar kocsistállásaira, hogy útnak indulhassanak szerte az országban.

Alto, a sárga volánbusz is türelmetlenül várta, hogy átessen a szokásos vizsgálaton, és végre hozzáláthasson a munkához.

– Gyerünk, gyerünk, haladjunk! Már nagyon mehetnékem van!  
– hadarta Alto, aki sohasem szeretett várni, főleg nem hosszan, egy helyben.

– Csak nyugi, Alto, várd ki a sorod! – jött a higgadt válasz.

– Nézzük: Fék – rendben. Olajsint – az is rendben. Lámpák, világítás – pipa. Üzemanyagsint – szintén pipa. Ablaktörő – szuper. Mosófolyadék – tökéletes. Tisztaság kívül – hibátlan. Az utastér – ugyancsak. Gratulálok, Alto, mehatsz utadra! – kapta meg az engedélyt a volánbusz, aki szinte azonnal, padlógázzal vágott volna bele az új napba, amikor hirtelen felkiáltott valaki: – STOP! Állj meg, Alto! Nem mehatsz sehova!

Szegény Alto hirtelen nem is értette, mi történik, miért ne mehetne bárhová is egy ilyen hibátlan bizonyítvány után.

– Alto, hol van a rendszámablád? – jött a kérdés, mint derült égből a villámcsapás.

– Micsodaaaaa??? – értetlenkedett először a volánbusz. – Hát a helyén! – vágta rá, ám ekkor azonnal beléhasított a felismerés, hogy ott bizony nincs semmi. Se betűk, se számok, de még egy nyavalyás csavar sem. A váratlan hideg zuhany után majd leesett az ablaktörője. – Ez lehetetlen! – hüledezett tovább Alto. – Este még megvolt, egészen biztosan megvolt – bizonygatta, de hiába. A rendszámablának nyoma veszett.

A garázsban pillanatok alatt káosz alakult ki, hiszen ilyen, de még hasonló sem történt velük soha korábban. Fejetlenség, értetlenség, találgatások sora indult be, majd, amikor a kedélyek lecsillapodtak egy kicsit, valaki észrevett egy furcsa dolgot.

– Nézzétek ezt a keréknyomot! Ilyen szélességű kereke itt nincs senkinek.

És ekkor a társaság ráeszmélt, hogy tolvaj járt náluk. Az éj leple alatt valaki besurrant oda, és aljas módon ellopta Alto egyik legfőbb kincsét, a rendszámabláját. Mert hiába tökéletes rajta minden műszakilag, a rendszámablák nélkül bizony egy tapodtat sem gurulhat sehova.

– Döbbenetes! Hihetetlen! Ki érti ezt? A mi garázsunkban? Hogyan lehetséges ez? És miért tesz ilyet bárki is? – záporoztak a garázsban a kérdések és vélemények. Sok idő azonban nem maradt a siránkozásra, hiszen a menetrendet mindenkinek tartania kellett. A buszok tehát útra keltek, egyedül Alto maradt szomorúan és dühösen a garázsban. Legszívesebben az utcákat és az országutat járta volna, hogy a rabló nyomára bukkanjon, de rendszám nélkül tehetetlen volt. Így, ilyen csalódottságban telt el a nap. És a következő és az azt követő nap is. Hiába járt nyitott szemmel a többi busz az utakon, hiába kutatták-keresték, hátha rálelnék, vagy felbukkan valahol társuk rendszámablája, nem jártak eredménnyel.

Néhány nap múlva azonban egyre furcsább esetek történtek. Miközben Alto a garázsban gubbasztott rendszám nélkül, sorra kapta a híreket és a büntetéseket, hogy mi mindent követett el. Először gyorshajtás miatt kapott büntetést: egy 60-as táblánál 79 km/h-val



ment, pedig Alto soha, egyetlenegyszer sem lépte át a sebesség-határokat. A következő nap arról szólt a büntetés, hogy áthajtott a piroson. Ő, aki már a lámpa sárga jelzésén se surran át sohasem! Majd jött a felszólítás, hogy nem állt meg a STOP táblánál. Alto elszörnyedve olvasta a nem létező büntetést, főleg úgy, hogy ő akkor is megáll a zebránál, ha egy gyalogos még csak a távolban jár. Értetlenül állt mindenki az esetek előtt, ezért a garázs lakói összefogott akciót indítottak az ügy felgöngyölítésére. Először is pontos méretet vettek a gyanús keréknyomról. A mintázat és az adatok alapján arra jutottak, hogy nem egy sima aszfaltgumiról lehet szó, hanem egy terepen közlekedő, kisebb jármű lehet a tolvaj.

– Talán egy traktor – mondta valaki. De ezt gyorsan el is vetették, hiszen az nem száguldozik, és ilyenkor egyébként is túl sok dolguk van a szántóföldeken. Ezért úgy döntöttek, őrszemeket állítanak arra az útvonalra, ahonnan a büntetések érkeztek. Minden fontos kereszteződésben és lámpánál ott állt valaki a csapatból, és ellenőrizte a rendszámokat. Az első két nap nem jártak sikerrel, a harmadik napon azonban a rádióba bejelentkezett az egyik volánbusz:

– Megvan! Itt megy előttem a rendszámod, Alto! Gyertek, most elkapjuk a nyavajját!

A buszok azonnal a városkaszélekre siettek, ahol legnagyobb meglepetésükre egy quad állt az út szélén bűnbánó tekintettel. A quadot Alto elé kísérték, ahol a négykerékű megátóli mesélni kezdett.

– Mindig arról álmodoztam, hogy egyszer én is világot láthassak... De soha nem hagyhattam el a birtokot, ahol élek. Én csak szét akartam nézni, milyen az élet odakint... Olyan jó volt száguldozni a városban!

A buszok már-már megsajnálják a kis quadot, de aztán eszükbe jutott, hogy a lopás az akkor is lopás, arról nem is beszélve, hogy így, hogy egyáltalán nem ismeri a közlekedési szabályokat, balesetet is okozhatott volna.

– De szerencsére nem így történt, már nem haragszom rád – zárta rövidre a történetet Alto, aki örült, hogy végre visszakapta a rendszámabláját. Néhány hét múlva azonban egy apró csomaggal kereste fel a közeli gazdaságot, ahol a kis quad élt. Alto addig-addig szervezkedett, amíg sikerült egy saját rendszámablát készíttetnie a négykerékűnek. A kis quad megígérte busz barátjának, hogy mindig minden közlekedési szabályt be fog tartani. És már indult is – mert világot látni jó!

Írta: Csohány Domitilla  
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2026. május 25.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Idén se felejtünk el rendelkezni a személyi jövedelemadónk 1 százalékáról!**”

A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Csépke Tímea** olvasónknak!

	NITROGÉN	ENERGIA-ÜZEM TÖRVE-NYESÍT	HOZZÁ-ÉRTŐ, JÁRTÁS	OSZTRÁK AUTÓJEL ABIGÉL, BECÉZVE	MÉTER, RÖVIDEN SEHOGY	PIRAMIS-LAKÓ! EZ BIZTOS, PAJTÁS!	AKKLI-MATIZÁ-LÓDÓ	EREDETI LEZERI!	KELET, RÖVIDEN LAPÁT VÉGE!	NÉHAJ ENEKES (JÁNOS) MILLI-	CELSIUS MÁSIK EDÉNYBE TÖLTŐ	VÍVÓK ASSZÓJA
SZÓBA HATÁRA	1		2									0
ZENEDRÁ-MA PRE-MIERJE			...-TIN-TIN (FILMEB)									
TÖRVE-NYESSÉG RÓMAI 100-AS									SZÉL-DESZKA A SUGÁR JELE		FŐZELÉK-NÖVÉNY AFRIKAI FOLYÓ	
					NORMAN ...; USA-BELI ÍRÓ VÍZIALLAT					HANNIBAL ... PORTAS! ITT LAKÓ		
DE BERGE-RAC (ROS-TAND-MŰ)			IDEGEN ELŐTAG: HÁROM-			A LAURENCIUM VEGY-JELE ÜLDÖZŐT FAKÉP-NÉL HAGY			PÉNZ-KÖLCSÖN VILÁGI, RÖVIDEN			
A -TÓL PÁRJA AMELY DOLOG			ESZKÁ-BÁLÓ TÁVOLI ELŐD					PÚFÓLÓ GYAKORI OROSZ-LÁNNÉV				KÚT KÖZEPE! TERJE-DELMES
ÉGETŐ (NAP)				KELLENE SZEMŰ-VEG. RÉ-GIESEN				SZÉKI ...; MADÁR KINCSEK REJTEKE			SZÁJ-SZÉLEK! VERSENY-RAJT	
RÉGI, TÁVALYI		KERTI ESZKÖZ KAIRO LAKOSA			PÉNZES-KAZETTA SAVVAL MARAT					PIPÁZIK, NÉPIESEN FOGADÁ-SÁRA		
KÖRUS-TAGOK AJKARÓL ZENG			FEST-MÉNY 50 SZÁ-ZALÉK			VIZESEDŐ PASSAU EGYIK FOLYÓJA			KAMATO-ZÓ PÉNZ FLORIDA, RÖVIDEN			
AZ IRÍDIUM VEGYJELE JELE		ROHAN, SZALAD EZEN A NAPON				SZÓPÓT-LÓ SZÓ DÖNTET-LEN!			IDE-ODA (JÁRKÁL) KÖZÉPEN SIMA!			
SZÍNVÁL-TOZTATÓ HÜLLŐ								NAGYON OLCÓSÓ OLASZ AUTÓJEL				
	A							EGÉSZEN FRISS				TÁRSA, RÖVIDEN



## HELYSZÍNEK:

**BUDAPEST**

Vasúttörténeti Park

**DOMBÓVÁR**

Szigeterdő

**Nyíregyháza**

Sóstói Múzeumfalu

**Szolnok**

Véső úti Sporttelep

**IDŐPONT:**  
**2026. JÚLIUS 11.**  
**SZOMBAT**

Étkezési jegyet a MÁV-csoport és a Magyar Vagon Vasúti Kft. munkavállalói igényelhetnek. Igénylésenként 2 darab étkezési jegyet és italjegyet biztosítunk.

Az étkezési jegy-igénylés lezárása után a jegyeket postázzuk a megadott szolgálati hely címére.

ÉTKEZÉSI JEGY 2026. MÁJUS 12. ÉS 2026. JÚNIUS 2.  
KÖZÖTT IGÉNYELHETŐ AZ ALÁBBI FELÜLETEN:  
<https://kerdoiv.mavcsoport.hu/julialis>



**MÁV**  **CSOPORT**