

LXXVI. ÉVFOLYAM

2026. MÁRCIUS

MÁV CSOPORT

magazin



Folyamatos
a mozdonyflotta megújulása

VEZETŐI INTERJÚ

A zavarelhárításban fontos az előzetes tervezés – interjú Négrádi Tamással, a MÁV Zrt. Közlekedési Szolgáltatások Főigazgatóságának vezetőjével

HÍREK

Tiszafüred–Debrecen: mínusz 15 perc!; Vállalati országbérletek megújítása; Átfogó felújítás várható a Kőbánya-Kispest-Nyugati pályaudvar közötti szakaszon; Új, közvetlen nemzetközi autóbuszjáratok indulnak Budapest és Losonc között február 1-jétől; Megkezdődött az éles tesztüzem a Budapest-Belgrád vasútvonalon; Kenyai látogató a Gyermekvasúton

HUMÁN

Összefogás a jövő szakembereiért; Éves értékelőnap az egyetemi duális képzésben

EGÉSZSÉG PROGRAM

Orvosi, sportolási és életmódkedvezmények a MÁV-csoport munkavállalóinak

MUNKATÁRSUNK

„Első teles” mozdonyvezetők szolgálatban – két fiatal kollégánkkal beszélgettünk; Hagyományörzés az ízek világán keresztül – a bicskei kolbásztöltő verseny egyik nyertesét faggattuk; Hűséggel szolgálni a vasutat – interjú Kiss István nyugalmazott munkatársunkkal; Buda legendás pályaudvara, a Déli

RÓLUNK

Helytállás a hóhelyzetben

SZOLGÁLTATÁSAINK

Két és négy kerékkel a természetbe – indul a turisztikai szezon

JÁRMŰPARK

Elvesztegetett Talentum? Két viharos évtized története

MŰVÉSZET

Kínában turnézott a MÁV Szimfonikus Zenekar – interjút készítettünk a zenészekkel; Gálakoncerttel ünnepelte fennállásának 150. évfordulóját a Szolnoki MÁV Férfikórus

MÁV ELŐRE

Mozgalmas fél év áll férfi-röplabdacsapatunk mögött

BÜSZKESÉGÜNK

Rangos szakmai elismerést vehetett át kollégánk, Jászberényi Attila

ANNO

Álomjárműből szellemjárat – Az első hotelbusz különös útjai; A sínautóbuszok megjelenése a hazai vasutakon

ÉLETMÓD

A húsvéti bárány – ősi jelkép és ünnepi fogás

SZABADIDŐ

Fedezzük fel a világot idén is a Volántouristtal! – Utazási ajánlatok; Tisztújítás a MÁV Vasutas Sport Clubnál; Retró hangulattal segítettük elúzni a telet a busójáráson

4

6

10

12

14

22

26

28

30

33

34

36

40

42



28 JÁRMŰPARK

ELVESZTEGETT TALENTUM?



26 SZOLGÁLTATÁSAINK

Két és négy kerékkel a természetbe



30 MŰVÉSZET

Kínában turnézott a MÁV Szimfonikus Zenekar

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, Szupkai Gábor, Tóth Luca Anna, Ujj Zsuzsanna
Cím: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mavcsoport.hu;
Fotók: pixabay, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsődi Balázs; Kandó Zsombor
Nyomdai előkészítés: Papp János; **Korrekto:** Barta Éva
ISSN1785-8372



Ami összeköt benniünket

A közösségi közlekedésben dolgozni különös hivatás. Nap mint nap emberek százezreinek az útját segítjük – sokszor észrevétlenül, menetrendek és szabályok között. Mégis, ha jobban belegondolunk, a munkánk valódi lényege nem a járművekben, nem a pályákban és nem is a rendszerekben rejlik. Hanem a kapcsolatokban. Abban, ahogyan egymáshoz fordulunk.

Egy szervezet, különösen egy akkora és sokszínű közösség, mint a MÁV-csoport, valójában kapcsolatok hálózata. Mozdony- és autóbusz-vezetők, forgalmisták, műszaki területen dolgozók, vezénylők, jegyvizsgálók, háttérterületen dolgozók, vezető kollégák és még sokáig sorolhatnám. Külön szakmák, külön világok, mégis egyetlen szolgáltatásban találkozzunk. Ezekben a találkozásokban mindennap döntünk: türelemmel vagy türelmetlenséggel, odafigyeléssel vagy közönnyel, együttműködéssel vagy elzárkózással fordulunk-e egymáshoz vagy egy adott helyzethez. A tolerancia sokszor nem nagy gesztusokban mutatkozik meg. Inkább apró pillanatokban, amikor végighallgatjuk a másikat, amikor feltételezzük a jó szándékot, amikor nem azonnal, felfűtött érzélemmel reagálunk, hanem megértünk. Amikor tudjuk, hogy a másik oldalon is egy felelősséget viselő kolléga áll. Ezek a láthatatlan döntések adják egy szervezet valódi kultúráját. Néha ezek az apró figyelmelek váratlanul nagy jelentőséget kapnak. Egy észrevett jel, egy odaforduló kérdés, egy „minden rendben?” kérdés sokszor sokkal többet jelent pusztán udvariasságnál. ÉrtékRend díjas és jelölt kollégáink révén láthattuk, hogy az egymásra figyelés nemcsak a munkát teszi emberibbé, hanem akár életet is menthet, ahogyan azt legutóbb két HÉV-rendész kollégánk bizonyította egy sikeres újraélesztés során. De ehhez először mindig az kell, hogy észrevegyük egymást. A megfelelő kommunikáció nem csupán információcsere, hanem bizalomépítés. A közös működés alapja. Amikor pontosan, tisztelettel és nyitottan kommunikálunk, akkor nemcsak feladatokat adunk át, hanem megerősítjük, egy oldalon állunk. Egy célért dolgozunk. Egy közösség vagyunk.

Figyeljünk egymásra úgy, ahogy szeretnénk, hogy ránk is figyeljenek!

Fehérvári Rita
személyszállítási kommunikáció koordinálásáért felelős vezető
MÁV Személyszállítási Zrt.

A zavarelhárításban fontos az előzetes tervezés

Tavaly január óta működik a MÁV Országos Haváriaközpontja (OHK), amelynek munkatársai zavarhelyzet esetén az utasok minél gyorsabb célba juttatását szem előtt tartva szervezik a vasúti és az autóbuszos közlekedést. Négrádi Tamás, a MÁV Zrt. Közlekedési Szolgáltatások Főigazgatóságának (amely szervezet alá az OHK tartozik) vezetője elmondta: a hatékony zavarelhárításhoz nagyon fontosak a megelőző intézkedések, amelyekkel alapesetben a késéseket is lehet csökkenteni. A munkatársak hozzáállását és felkészültségét dicséri, hogy eddig minden helyzetben megállták a helyüket.

Az OHK-ban dolgozók az egyéves születésnapot egy rendkívüli helyzettel „ünnepték”, hiszen január legelején országsszerte jelentős fennakadásokat okozott a hirtelen jött havazás.

Valóban, január 3-án olyan mértékű hideg és csapadék érte el az országot, amilyenre az elmúlt tíz évben nem volt példa. Mivel a meteorológiai előrejelzéseknek köszönhetően fel tudtunk készülni arra, hogy mely régióban milyen halmazállapotú és mennyiségű csapadék várható, a különböző szakterületek megfelelő készülségben várták a havazást. Csoportszinten, az érintett szakterületekkel együttműködve megelőző intézkedéseket hoztunk, amelyek nagyon hatékonyak bizonyultak. Így például folyamatosan ellenőriztük a váltófűtéseket, jégtelenítő folyadékkal láttuk el a kitérőket, a járműveket pedig hamarabb üzembe helyeztük, ezzel lehetővé tettük, hogy a forgalom már az üzemkezdetkor elinduljon. A legnagyobb probléma – mint ilyenkor általában – a váltók működtetésével adódott, de ezen a területen is különböző forgalomszabályozó intézkedéseket vezettünk be. Korlátoztuk a váltóállítások számát, és a kollégákat a kritikus csomópontokra irányítottuk. Ezáltal a forgalmat, ha késésekkel is, de sikerült mindenhol fenntartanunk. Egyetlen olyan vonal sem volt, ahol órákra leállt volna a forgalom.

Az autóbusz-közlekedésben is jelentős fennakadást okozott a rég nem tapasztalt hóesés és a hideg.

Olyannyira, hogy számos települést közúton sem lehetett megközelíteni. Elvértve, de megtörtént, hogy Volán-járatok az árokba csúsztak, és a koccanással járó balesetek is gyakoriak voltak, így előfordult, hogy egy nap 70-80 autóbusz is kiesett a forgalomból. Az utasok eljutását segítette viszont az OHK mintegy száz tartalék autóbusza, a MÁV-buszok, amelyeket a Volán-járatok pótlására is igénybe vettünk. Mindent összefoglalva: egy év után a január jó próbatétel volt számunkra is, hiszen a koordinációs munkánknak köszönhetően még a legnehezebb napon is fele annyit késtek a vonatok, mint 2024. november 22-én, amikor Kelenföldön felsővezeték-szakadás miatt összeomlott a vasúti közlekedés, és órákba tellett, amíg újra megindulhatott a forgalom. Ez a pozitív változás a kollégák munkájának, a felkészülésnek és a megelőző intézkedéseknek is köszönhető.

Mi a legfontosabb elvárás az OHK-vak szemben?

Az OHK legfontosabb feladata, hogy zavarhelyzet esetén minél hamarabb és minél kevesebb késéssel juttassuk el az utast a célállomásra. A másik elvárás pedig az, hogy a menetrendszerűséget minden körülmény között fenntartsuk, és a haváriahelyzetekben az egyes szakterületek munkáját összehangoljuk. A cél tehát az, hogy a

MÁV-csoport hálózatán minél pontosabban közlekedjenek a járatok. Alapvetően azért volt szükség az OHK-ra, mert a cégcsoport integrációja előtt a különböző üzemirányítási szervezetek és szakterületek önállóan tevékenykedtek. Külön a személyszállításnak és a pályaműködtetőnek is volt üzemirányítása, de a Volánnak és a HÉV-nek is. Egy-egy zavarhelyzet esetén mindenki a saját feladatának megfelelően végezte a munkát, de nem volt olyan szervezet, amely ezt összefogná, és esetlegesen összehangolná a járatokat. Félreértés ne essék, mindenütt kiválóan felkészült, elkötelezett szakemberek tették a dolgukat, de megfelelő szabályozási keretek híján talán nem eléggé összehangoltan, így a munkájuk eredménye sem adódhatott össze, egyik terület sem tudta elég hatékonyan segíteni a másikat. Az OHK mint „karmester” ezen változtatott: az eleve jó muzikusokból nagyszerű szimfonikus zenekart csinált. Ha például egy pályahibát kizárással lehet csak elhárítani, szükséges az előzetes, de gyors tervezés. Ha rendelkezésünkre áll egy-két óra a felkészülésre, meghatározzuk a forgalmi rendet, kiküldjük az utasmenedzsereket a helyszínre, kirendeljük a vonatpótló autóbuszokat, és döntünk a szerelvények fordulási rendjéről. Zavar esetén az utast minél hamarabb el kell juttatni „A-ból B pontba”. Az OHK-val ez a szempont vált a legfontosabbá.

Mennyien dolgoznak az OHK-nál?

A fűdiszpécseren kívül hét diszpécser, valamint tíz utasmenedzser van nappal egy időben szolgálatban, éjjel kevesebb. Emellett a háttérben négy technológus dolgozik a folyamatok még hatékonyabbá tételén. Összesen harminchét diszpécser kollégánk dolgozik, ezen belül a nappalos műszakban két utastájékoztatói munkatárs teljesít szolgálatot, de az OHK-kollégákhoz lett bekötve egy közvetlen információs csatorna is, amely az utazószemélyzet számára jelent közvetlen kapcsolatot. Rajtuk kívül két koordinációs diszpécser felügyeli a vasúti közlekedést, és intézkedik beavatkozás esetén. Ha nincs haváriaesemény, az ő feladatuk a forgalom ellenőrzése, ami rendkívül fontos, és a munkánk egyik alappillére. Azt látjuk ugyanis, hogy a késések egy része több esetben megelőzhető, hiszen egy-egy zavarunk a bekövetkeztét bizonyos esetekben előre lehet prognosztizálni. Ha egy vonat késni kezd, megelőző intézkedésekkel elejét lehet venni annak, hogy más járatok is „megcsússzanak”. Szolgáltatástervezési diszpécseri munkakört hárman töltenek be, ők alapvetően az autóbusz-közlekedéssel foglalkoznak, a tartalékok logisztikájával, és figyelik az országos buszközlekedés helyzetét, egyeztetve a Volános kollégákkal. Ők kezelik a csoportos utazási igényeket is.

A diszpécser munkáját a fűdiszpécser felügyeli, ő felel az OHK-ban a közösségi közlekedés felügyeletéért. Tartja a kapcsolatot a pályavasúti fő-üzemirányítóval, a személyszállítás főirányítójával, illetve a hatóságokkal is.

A közelmúltban figyeltem fel egy eddig számomra szokatlan esetre. Az egyik InterRégió nem várta be a csatlakozó állomáson a több mint húszperces késéssel érkező InterCity vonatot, hanem utóbbi megállt Simontornya állomáson, ahol a Szekszárdra és Bajára tartó utasok Volán-járatra tudtak átszállni. Így végül minden utast sikerült célba juttatni, és nem borult a menetrend.

A gyors beavatkozás érdekében az OHK-nak lehetősége van arra, hogy döntést hozhat a közszolgáltatás szervezésében, így ki tudjuk használni a vasúti és a közúti közlekedés közötti szinergiákat. Ennek egyik példája, amit említett: ha látjuk, hogy jelentős késéssel közlekedik egy vonat, és nem tudunk hozzá csatlakozást biztosítani, akkor nem okozunk egy másik járatnak késést, hanem autóbuszra szállítjuk át az utasokat. Sajnos léteznék olyan kritikus pontok a vasúti hálózaton, ahol szinte rutinszerűen küldünk pótlóbuszt, hogy az utasokat időben eljuttassuk a célállomásra, és ne boruljon a menetrend. De előfordul az is, hogy buszt pótlunk vonattal. Nagyon fontos a munkánkban, hogy amikor lehet, előre gondolkodjunk, ne csak az adott pillanatban végezzük el a feladatunkat.

Mennyi ideje foglalkozik közösségi közlekedéssel, és hogyan kapta a felkérést?

Hegyi Zsolt vezérigazgató úr kért fel a feladatra, a közúti és a kötőpályás közlekedéssel hivatásszerűen 26 éve foglalkozom. Bejártam a ranglétrát, járművezetőként kezdtem, aztán üzem-mérnök, majd csoport-, osztály-, üzemvezető, illetve divízióvezető lettem, a tervezés, a menetrend és az üzemeltetés minden szintjén megfordultam, így rálátok a teljes működési struktúrára. Válságmenedzserként is számos váratlan és összetett kihívással találtam már szembe magam. Az OHK különleges kezdeményezése a közösségi közlekedés szervezésében. Bár az elején nehéz volt megértetni létjogosultságát a MÁV-csoportban, és sok zavarhelyzetet kellett megoldani, hogy elfogadjanak bennünket. Mindannyiunknak egy célja van: az utasainkat a lehető leggyorsabban eljuttassuk az úti céljukhoz, bármi történjék is. Egy biztos: a napi közlekedés mindig tartogat valami újat, így az OHK-ban valóban mindig történik valami izgalmas.

Putsay Gábor



Tiszafüred–Debrecen: mínusz 15 perc!

Március 1-jétől több vonalon változás



Az elmúlt évek legnagyobb menetidő-csökkentésével nyílt meg újra a Debrecen–Füzesabony vasútvonal.

Március 1-jétől újra a teljes vonalon közlekednek a vonatok Debrecen és Füzesabony között a Debrecen–Balmazújváros szakasz felújításának köszönhetően. A fejlesztés legnagyobb nyertesei a rendszeres ingázók és a Tisza-tóhoz utazó turisták. Tiszafüred és Debrecen között 15 perccel rövidebb menetidővel, sűrűbb közlekedéssel és kiszámíthatóbb menetrenddel tesszük versenyképesebbé és kényelmesebbé a vasúti utazást, így Debrecen és Balmazújváros között mindössze 23 perc lesz az utazási idő; ez az elmúlt évek egyik legjelentősebb menetidő-csökkenése. A turisztikai szezonban pedig újra átszállás nélkül juthatnak el a Tisza-tóhoz Debrecenből a kirándulók vagy a tókerülő kerékpárosok.

Ezenkívül több vonalon finomítjuk a menetrendet, hogy utasaink gyorsabban és kiszámíthatóbban utazhassanak. A változások célja a jobb csatlakozások biztosítása, a felesleges várakozási idők megszüntetése és az utazási igényekhez illeszkedő szolgáltatások kialakítása.

A Debrecen és Balmazújváros közötti pályafejlesztés jelentős része február végén befejeződik, így március 1-jétől átadásra kerül a felújított vonalszakasz. A felújítás eredményeként Debrecen és Tiszafüred között közel 15 perccel csökken a menetidő a 2023/2024-es menetrendhez képest. Balmazújváros és Debrecen között reggeli csúcsidőben átlagosan félóránként fognak közlekedni a vonatok, és a távolság a reggeli, közúti torlódással érintett időszakban is mindössze 23 perc alatt megtehető lesz vonattal. Ezáltal a BMW-gyárban, illetve az Északnyugati Gazdasági Övezetben dolgozók is környezetbarát közösségi közlekedéssel juthatnak el munkahelyükre Debrecen és Nyírábrány felől is. Munkanapokon új közvetlen vonatok közlekednek Érmihályfalváról és Nyírábrányról Balmazújvárosba, illetve Füzesabonyba. Reggelente két vonat indul Érmihályfalváról Balmazújvárosba és Füzesabonyba, valamint délután is két vonat indul Látóképtől és Balmazújvárosból Nyírábrányba és Érmihályfalvára.

A hosszabb viszonylatban is javulnak az eljutási lehetőségek, hiszen Debrecen és Tiszafüred között délután, míg Tiszafüred és Debrecen között délelőtt átlagosan óránként fognak indulni a járatok, ami kiszámíthatóbbá teszi az utazást. Ezzel a kirándulók, strandolók és a kerékpárosok is jól járnak, mert vonattal közvetlenül, átszállás nélkül és gyakrabban juthatnak el Debrecenből a Tisza-tóhoz.

Új lehetőségként Tiszafüredről munkanapokon este is közlekedik majd személyvonat Debrecenbe, 19:06-kor indulva. Füzesabonyban a vonatok csatlakoznak a Budapest és Eger felé közlekedő Agria InterRégio vonatokhoz, ami megkönnyíti az átszállást.

Hamarosan befejeződik Debrecen térségének egyik legnagyobb vasúti fejlesztése

A 108-as vonal fejlesztése azért különösen fontos, mert egyszerre szolgálja ki Debrecen térségi növekedését és a mindennapi utazási igényeket: az Északnyugati Gazdasági Övezet jobb elérhetősége érdekében indult korszerűsítés Debrecen nagyállomás és Macs térségében, amelynek része a kapacitásbővítés és a pálya átépítése is. A beruházás eddigi kézzelfogható eredménye, hogy Debrecen és Tócsóvölgy között egy második vonali vágány, Tócsóvölgyön pedig modern távközlési és biztosítóberendezési rendszerek, szintén korábban átépült vágányok és magasperon segítik a pontosabb, utasbarátabb közlekedést.

Emellett Látóképnél új megállóhelyet létesítettek korszerű peronnal és a közösségi közlekedést is jobban összefogó kialakítással, valamint az utasforgalmi kiszolgálást javítja az új közös vonat-busz peronnal rendelkező Kismacs megállóhely is. A teherforgalom számára megépült Macs állomás, ahol a központi forgalomirányítás és az új biztosítóberendezések a forgalom szervezését teszik megbízhatóbbá, valamint felújították Nagymacs állomást, és mint forgalmi kiterő üzemel.

Átfogó felújítás várható a Kőbánya-Kispest – Nyugati pályaudvar közötti szakaszon



„Idén nyáron meggyógyítjuk az országos és az agglomerációs vonatközlekedés (egyik) Achilles-sarkát! A nyári szabadságolások idején átfogó felújításba kezdünk a Kőbánya-Kispest-Nyugati pályaudvar közötti, kulcsfontosságú szakaszon. Itt ilyen mértékű beavatkozásra már több mint 60 éve nem került sor” – mondta el Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója Facebookon közzétett bejegyzésében. „A beruházás elsődleges célja, hogy felszámoljuk a lassújeleket és új vágányokat építsünk, de a pályafelújítási munkákon túl az utasforgalmi terek minőségén is javítunk: a Kőbánya-Kispest állomáson elvégezzük a vágányok közötti perontetők szigetelését és a gyalogos-felüljárót is rendbe tesszük.”

A beruházásról bővebben videón számolt be Hegyi Zsolt, amely megtekinthető a Facebook-oldalán.

Lejáró vállalati országbérletek



A 2024. márciusi tarifareform óta a MÁV-csoport munkatársai vállalati országbérletet vásárolhatnak. A tavaly február végén, március elején vásárolt bérletek hamarosan lejárnak. Kérjük az érintett munkatársakat, hogy ellenőrizzék a vállalati országbérletük érvényességét, és gondoskodjanak időben az új bérlet megvásárlásáról, amelyhez a szükséges kód a 2025. júliusi (augusztusban kézhez kapott) bérjegyzéken található. Ha ez a bérjegyzék már nincs meg, a Humán Ügyfélszolgálaton tudnak segítséget nyújtani. A vállalati országbérlet a MÁV+ alkalmazásban megvásárolható, akár 10 napos elővétellel is.

új vállalati
országbérlet
vásárlása
5+1 lépésben



Új, közvetlen nemzetközi autóbusszjáratok érhetők el Budapest és Losonc között február 1-je óta



2026. február 1-je óta a MÁV-csoport új, menetrend szerinti nemzetközi autóbusszjáratokat üzemeltet Budapest és Losonc között, Salgótarján és Fülek érintésével, amelyek közvetlen, kényelmes eljutást biztosítanak a magyar főváros és Dél-Szlovákia fontos városai között. Az új összeköttetés nemcsak a határon átnyúló munkába járást és tanulást könnyíti meg, hanem a térség turisztikai és családi kapcsolatait is tovább erősíti. Az új járat indulásának részleteit január 28-án az Építési és Közlekedési Minisztérium, Besztercebánya és Nógrád vármegye képviselői, valamint a MÁV Személyszállítási Zrt. sajtótájékoztatón ismertették.

A MÁV-csoport új nemzetközi autóbusszjáratokat indít Budapest és Losonc között, Salgótarján és Fülek érintésével 2026. február 1-jétől, melyek napi rendszerességgel biztosítanak közvetlen utazási lehetőséget a magyar főváros, valamint a dél-szlovákiai Fülek és Losonc térsége között. Az új járatok Losoncról Budapestre 5:35-kor, Budapestről Losoncra pedig 14:40-kor indulnak mindennap. Az autóbusszok Budapest és Salgótarján között a 21-es főúton át jelenleg is közlekedő gyorsjáratokkal megegyező megállóhelyeken állnak meg, ezeken felül Salgótarjánban érintik a Beszterce-lakótelepet, valamint Somoskőújfalu, községháza megállóhelyet is. A járatok Szlovákiában Sátórsbánya (Šiatorska Bukovinka), Ragyolc (Radzovce), Fülekpüspöki (Biskupice) és Fülekkovácsi (Fil'akovské Kováče) települések központi autóbussz-megállóhelyein, míg Füleken és Losoncon az autóbussz-állomásokon túl 1-1 további frekvenciált belvárosi megállóhelyen is megállnak. A járatok Budapest és Somoskőújfalu között belföldi díjszabással vehető igénybe, a nemzetközi utazások teljes hosszára viszont nemzetközi menetjegy váltása szükséges. A Sátórsbánya és Losonc közötti szlovákiai szakaszon csak nemzetközi utazás lehetséges.

A budapesti járatokon túl Salgótarján és Losonc között egy további járatpár is közlekedik, mely Salgótarjánból Losoncra naponta 4:35-kor, Losoncról Salgótarjánba pedig vasárnapi napok kivételével naponta 19:00-kor indul. A hétvégi utazási igények kedvezőbb kiszolgálása érdekében jellemzően vasárnaponként Losoncról 17:35-kor Budapestre egy további járat indul.

Az új járatot bemutató sajtótájékoztatót **Tasó László, az Építési és Közlekedési Minisztérium Északkelet-Magyarország közúti és**

vasúti közlekedésének fejlesztéséért felelős miniszteri biztosa elmondta: „Nógrád vármegyében a buszközlekedés dominál, ezért fontos, hogy jó állapotú közútjaink legyenek. 2010 óta mintegy 57 milliárd forintot fordítottunk útfelújításra, a 21-es út több részletben újult meg 2015 óta. A tervezőasztalon már láttuk a Vác–Hont–Parassapuszta autópálya tervezett nyomvonalát, reméljük, hogy a közeljövőben megvalósulhat. A következő időszakban is hatalmas feladat lesz a közlekedés további fejlesztése, és együtt kell dolgoznunk azon, hogy a térségben lakók folyamatosan előbbre léphessenek, fizikailag és átvitt értelemben is határok nélkül.”

Kameniczky Ákos, a MÁV Személyszállítási Zrt. autóbusszos üzemeltetési főigazgatója elmondta: „Tavaly márciusban napi 5 új járat indult Losoncról. Most csak egy új közvetlen járatot indítunk kora reggel Losoncról és délután vissza Budapestre, mégis egy olyan közlekedési folyosót hoztunk így létre, amely összességében napi 7-8 eljutást biztosít a két város között. A decemberi menetrendváltással Salgótarján és Budapest között 30%-kal nőtt a járatok száma, csúcsidőben 30 percnként lehet eljutni a vármegyeszékhelyről a fővárosba. Ehhez a közlekedési rendszerhez tudnak csatlakozni a Salgótarján–Losonc közötti járatok, és ebbe fog illeszkedni a közvetlen járat is. Amikor elkezdjük az előkészítést, nemcsak a két város közötti hivatásforgalmat igyekeztünk figyelembe venni, hanem a losonci diákokat is, akik Budapesten tanulnak, ezért vasárnap délután indul egy extra járat is, ami az ő utazásukat hivatott segíteni. Emellett újabb előrelépést tettünk a korábbi, intenzív szlovák–magyar autóbusszforgalom visszaállításának érdekében is.”

Megkezdődött az éles tesztüzem a Budapest-Belgrád vasútvonalon



„A hazai szakaszon már zajlanak az emelt sebességű tesztfutások, a vonatok akár 160 km/órával is haladhatnak. A tesztmérések során vállalkozónk jelzőőrökkel biztosítja a vasúti átjárókat, a gyalogos- és kerékpáros-átjárókat pedig fizikai akadályokkal zárja le, majd a tesztvonatok elhaladása után azokat megnyitja a közlekedők előtt.” – osztott meg részleteket lapzártánkig (február 23.) Hegyi Zsolt a munka előrehaladásáról.

Kenyai látogató a Gyermekvasúton

A hazánkban vendégeskedő prof. Joyce Agalo, a machakosi egyetem rektorhelyettese a Gyermekvasútra is ellátogatott. A professzor asszony egy nemzetközi együttműködésnek köszönhetően töltött el időt hazánkban, a Gyermekvasút látogatását a BME Műszaki Pedagógia Tanszéke szervezte meg neki – a MÁV-csoport segítségével. A Nairobi közelében elhelyezkedő egyetemen munkálkodó oktató egyik szakterülete a speciális oktatási területek, így a Gyermekvasúton megvalósuló pedagógiai tevékenység nem csak érdekelte, de le is nyűgözte. Kiemelte, hogy a száraz műszaki tananyagot leleményesen sikerült kisgyermekek számára is érthetővé, befogadhatóvá tenni.

Joyce Agalót Vargha Andrea, a BGOK senior képzési szakértője és Rádi Soma Mátyás, a MÁV Pályaműködtetési Zrt. forgalomirányítási osztályvezetője kísérte a látogatás során, amely érintette a Gyermekvasutas Otthont, a fűtőházat, Hűvösvölgy állomást, majd egy közös vonatozással zárult Széchenyihegy állomásra. A mozdonyok és vasúti kocsik megtekintése közben váratlan meglepetés érte a csapat magyarokból álló részét: professzorasszony ismerősként üdvözölte az egyik gőzösön a MÁVAG emblémát. A magyar járműgyár számos mozdonyt és motorvonatot exportált anno Afrikába, ennyi év távlatából is ismertségnek örvendenek a magyar vasúti járművek a kontinensen.

A látogatás végén tapasztalatairól kérdeztük rektorhelyettes asszonyt, aki elmondta, hogy kiemelkedőnek tartja, mennyire elhivatott minden kis kollégánk és milyen nagy tudással rendelkeznek. Figyelemreméltónak találta azt a motiváló közeget is, amellyel az itt dolgozó felnőttek körbeveszik a gyerekeket. Elmondta, hogy Kenyában sajnos nincs túl sok vasút, most kezd az ország különféle fejlesztésekre, így maga a műszaki megvalósítás is nagyon érdekelte. A folyamatos

oktató-nevelőmunkáról szintén elismerően nyilatkozott. Nem túlzás azt mondani, hogy a Gyermekvasút és a MÁV-csoport is életreszóló élménnyel lett gazdagabb, a rektorhelyettes-asszony pedig biztosan jó hírünket viszi Afrikába.

Köszönet illeti Besztercán Kornélt, a Gyermekvasút vezetőjét, aki kitaró és elhivatott munkával dolgozik nap mint nap azon, hogy a Budai-hegységben kanyargó vasút a gyermekek második otthona és közös büszkeségünk lehessen.



Összefogás a jövő szakembereiért

A MÁV-csoport az elmúlt hetekben három jelentős megállapodást kötött, amelyek alapjaiban határozzák meg a hazai közlekedési ágazat szakember-utánpótlását és társadalmi felelősségvállalását. A Dunaújvárosi Egyetemmel, a Széchenyi István Egyetemmel és a Tanítsunk Magyarorszáért Alapítvánnyal való együttműködések közös célja az innováció, a gyakorlatias tudásátadás és a fiatalok pályaeorientációjának támogatása.

Február 12-én a MÁV budapesti székházában stratégiai szintre emelték a Dunaújvárosi Egyetem (DUE) és a vasúttársaság több mint tízéves kapcsolatát. A megállapodás egyik legfontosabb eleme, hogy a mérnökinformatikus, gépészmérnöki és műszaki menedzser alapszakokon belül kifejezetten a MÁV portfóliójába illő új szakirányokat dolgoznak ki. A megállapodás kitér egy új szakirányú továbbképzési szak létrehozására és egy, a MÁV Zrt. portfóliójába illő új szakirány kidolgozására a gépészmérnök, mérnökinformatikus, műszaki menedzser alapszakon belül. Az egyetem a MÁV-val közösen különböző hallgatói és oktatói ösztöndíjprogramok kialakítását tervezi, illetve a gyakornoki és mentorprogramok fejlesztését, támogatását is célul tűzte ki, az együttműködés kiterjed a kutatás-fejlesztési és innovációs projektek területére is.

Ezenfelül egy „MÁV”-tematikájú, középiskolásoknak szóló, felvételi előkészítő program kidolgozását is tervezik, egy rövid ciklusú, mikrotanúsítvánnyal záródó képzés keretein belül.

Az együttműködési megállapodást Csepregy Nándor, az Építési és Közlekedési Minisztérium miniszterhelyettese, Süli János, a Dunaújvárosi Egyetemért Alapítvány kuratóriumi elnöke, dr. András István, a DUE rektora és Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója írta alá.

A Széchenyi István Egyetemmel kötött partnerség szintén új szakaszba lépett. Itt a hangsúly a digitalizáción, a modern technológiákon és a kutatás-fejlesztésen van. A tervek között szerepel egy MÁV Külső Tanszék és egy modern MÁV Laboratórium létrehozása is, ahol a hallgatók olyan jövőbe mutató területeken kutathatnak, mint a gépi látás, a dróntechnológia vagy az integrált közlekedésirányítás. Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója kiemelte: „Ez már nem is együttműködés, hanem stratégiai szövetség”,

amely lehetőséget ad a hallgatóknak, hogy a nemzet közlekedési vállalatánál ne csak munkahelyet, hanem vonzó életpályát találjanak. Az oktatást a „MÁV-dolgozót a katedrára” program teszi még gyakorlatiasabbá, ahol a vállalat szakemberei közvetlenül adják át piaci tapasztalataikat.

Az együttműködési megállapodást dr. Filep Bálint, a Széchenyi István Egyetem elnöke és Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója írta alá.

A felsőoktatási szövetségek mellett a MÁV-csoport a társadalmi felzárkóztatás mellett is elköteleződött. Február 16-án együttműködési megállapodást kötöttek a Tanítsunk Magyarorszáért Alapítvánnyal. A 2018. december 5-én induló programban egyetemisták mentorálnak a lehetőségektől távol élő általános iskolás gyerekeket. Megmutatják nekik a településükön túli világot, illetve motiválják őket a továbbtanulásra, a szakmájuk kiválasztására. Ma már 25 egyetemről több mint 700 egyetemista mentorál több mint 3000 diákot országszerte, 107 általános iskolában. A program keretében a mentorált fiatalok vállalati látogatások során ismerhetik meg a vasúti és közúti közlekedés világát. Ez a kezdeményezés segít abban, hogy a lehetőségektől távolabb élő gyerekek is kedvet kapjanak a továbbtanuláshoz, és később akár a közlekedési szektorban találják meg a számításaikat.

A megállapodást dr. György László, a Tanítsunk Magyarorszáért Program kormánybiztosa és Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója írta alá.

A MÁV-csoport az együttműködési megállapodások aláírásával nemcsak a saját szakemberigényét biztosítja, hanem aktívan hozzájárul a magyar gazdaság versenyképességéhez és a társadalmi mobilitáshoz is.

Kaczur Orsolya

Éves értékelőnap az egyetemi duális képzésben

Februárban két partnerintézményünk, a Miskolci Egyetem és a Pécsi Tudományegyetem új duális hallgatói számára is különleges nap érkezett el: a pályaeorientációs és toborzási szervezet által megrendezett vállalati értékelőnap. Miskolcon öt, Pécsen pedig kilenc hallgató vett részt a programon. A bemutatók előtt érezhető volt az izgalom a hallgatók részéről, így a mentoraik még az utolsó percekben is igyekeztek megerősíteni őket néhány bátorító gondolattal. A hallgatók a mentoraik és a területi igazgatóságok vezetői, valamint a humán csapat előtt prezentálták, mivel foglalkoztak az elmúlt egy évben.

Bár mindannyian még csak az első évüket töltik nálunk, az előadásokból sugárzott, milyen gyorsan alkalmazkodtak a vállalati környezethez; ügyesen válaszolták meg a számukra feltett, akár szakmai kérdéseket, elkezdtek elsajátítani a MÁV-os szakszergőt, és láthatóan az előadásuk vége felé egyre jobban feloldódtak, mivel érezték, hogy mindenki érdeklődve hallgatja őket. A hallgatók az értékelőnap során éles helyzetben gyakorolhatták, milyen közönség előtt prezentálni, amely készség elengedhetetlen az egyetemi évek ideje alatt, például egy szóbeli vizsgánál vagy a szakdolgozat védésénél, majd később a munkavégzés során is.

Mindkét helyszínen sokszínű projektfeladatokat mutattak be a diákok, valódi vállalati problémákat dolgoztak fel, rávilágítva a fejlesztési lehetőségekre. A cikk terjedelmi korlátai miatt ezek közül egyet szeretnék kiemelni: az „Okosállomás” névre keresztelt térképes bemutatót. A projekt a Pécsi Területi Igazgatóság állomásait mutatja be modern, integrált utazási információkkal, útvonaltervezési lehetőséggel, élő vonatmozgás-követéssel és turisztikai ajánlásokkal. Ez a feladatmegoldás is a kreativitást és a technológiai fejlesztést ötvözi minden részletében, a témaválasztás különösen előremutató a digitális innováció kapcsán.

A Miskolci Egyetem képviselőjében érkező duális képzési felelős, prof. dr. Bányai Tamás egyetemi tanár külön kiemelte, mennyire értékesnek tartja, hogy a vállalat ilyen rendszeres értékelőnapokkal követi nyomon a hallgatók fejlődését.

Szerinte ez a fajta figyelem és visszajelzés óriási motivációt ad a diákoknak, és ritka lehetőség arra, hogy valódi vállalati környezetben tanuljanak.

Számunkra, a duális képzéssel foglalkozó munkatársak számára ezek az alkalmak mindig különösen fontosak. Hónapok előkészítő munkája, egyeztetések, mentorokkal való koordináció és rengeteg háttérszervezés áll mögöttünk, de amikor látjuk a hallgatók csillogó szemét, és azt, milyen büszkén mutatják be első komoly projektjeiket, minden befektetett energia megtérül. Az értékelőnapok ismét bebizonyították, hogy a duális képzés valódi értéket teremt szakmailag és emberileg egyaránt, különösen az utánpótlás tervezése és szervezése során, ezért a mentorok és a humán kollégák is izgatottan várják, hogyan folytatják a hallgatók az elkezdett munkájukat a következő félévekben..

Tóth Luca Anna



Az Okosállomás-térkép egyik állomása a QR-kód beolvasásával tekinthető meg.



EGÉSZSÉGET AKCIÓSAN

ORVOSI, SPORTOLÁSI ÉS ÉLETMÓDKEDVEZMÉNYEK A MÁV-CSOPORT MUNKAVÁLLALÓINAK



Egy éve, 2025 tavaszától működik a MÁV-csoport Egészség Programja, ahol szűrésekkel, tematikus előadásokkal, megelőzési és életmódváltási kampányokkal, valamint a rendszeres testmozgást népszerűsítő eseményekkel hívja fel a HR a figyelmet arra, amit nem lehet elégszer elmondani: az egészség a legfontosabb. A kezdeményezés sikerét jól mutatja, hogy egyre többen érzik úgy, soha nem késő változtatni a szokásainkon. Ehhez járulnak hozzá a program folyamatosan megújuló elemei és az egészségmegőrzést elősegítő kedvezményes szolgáltatások, amelyeket minden munkavállalónk igénybe vehet.

A MÁV-csoport számára hagyományosan fontos az itt dolgozók jólléte, fizikai és lelki egészsége. A Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. szolgáltatásai ma is országosan elérhetőek minden munkatársunk számára.

Ma már tudjuk, hogy egy cseppnyi megelőzés annyit ér, mint egy pohár ellenszer, vagyis nem kell megvárunk a bajt, inkább a prevencióra és az egészséges életmódra érdemes nagyobb hangsúlyt fektetnünk. Ezen elv alapján kelt életre a MÁV-csoport Egészség Programja, amely széles körű segítséget és támogatást nyújt akár egy-egy betegség korai felismeréséhez, akár a függőségek felhagyásához vagy egy sport megszerettetéséhez, de még a lelki és a munkahelyi stressz okozta traumák feldolgozásához is. A magazinunk nyomtatott és online felületein elérhető cikkek és online előadások mellett rendszeresen a szűrővizsgálatok, valamint a mozgásprogramok. Emellett hatalmas segítséget jelenthet az egészséges életmódhoz vezető úton, hogy a program részeként számos szolgáltató jelentős kedvezményeket biztosít a MÁV-csoport munkavállalóinak.

Mosolyogva – boldogabban: kedvezményes fogászati szolgáltatások

Egy szép és kedves mosoly mindenki napját feldobja, ráadásul az egészséges szájhygiéniával számos betegség megelőzhető. Éppen ezért panasz nélkül is ajánlott félévente felkeresni a fogorvosunkat.

A MindentMent fogászati rendelőhálózat minden munkavállalónk és közvetlen családtagjaik számára is egy online letölthető, exkluzív, 220.000 Ft összértékű fogászati utalványfüzetet biztosít 2026-ban.

A kedvezmény az alábbi szolgáltatásokra vehető igénybe:

1. **Díjmentes fogászati vizsgálat, állapotfelmérés, konzultáció** – évente 2 alkalommal.
2. **Díjmentes panorámaröntgen-felvétel** készítése konzultáció során – évente 2 alkalommal.
3. **25%-os kedvezmény dentálhigiéniai kezelésekre** (fogköeltávolítás, fogfehérítés).
4. **Díjmentes kismamaszűrés.**
5. **Kamatmentes részletfizetési lehetőség.**

A MindentMent fogászati rendelők Budapest nyolc pontján, Szegeden és Kecskeméten érhetőek el. Bejelentkezni online a mindentment.hu weboldalon keresztül vagy telefonon, a +36 1 225 3488 számon lehet, ahol jelezni kell, hogy a MÁV-csoport munkatársa vagy.

Élj a lehetőséggel, töltsd le a csomagot, és gondoskodj időben a fogaid egészségéről, a mosolyod szépségéről!



Ússz az egészségedért! – Kedvezményes uszodabelépők országsszerte

Az úszás az egyik legegészségesebb, teljes testet átmozgató, ízületi-melő sportág, amely erősíti a szívet, növeli a tüdőkapacitást, erősíti az immunrendszert és hatékonyan formálja az izmokat. Különösen ajánlott hát- és gerincproblémákra, a stressz csökkentésére, valamint az állóképesség javítására. A rendszeres úszással (heti 2-3 alkalom) javítható az anyagcsere és fogyás is elérhető.

A MÁV-csoport ezért együttműködési megállapodást kötött a Nemzeti Sportügynökséggel (NSÜ), így kollégáink 20% kedvezménnyel válhatnak teljes árú felnőtt napi belépőt az NSÜ által üzemeltetett



Egészségügyi kiadásainkat tovább csökkenthetjük, ha akár önerőből, akár a Cafeteria részeként:

- egészségpénztári számlát nyitunk (Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészség- és Önszegélyező Pénztár);
- belépünk a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesületbe, ami szükség esetén különböző támogatásokat, segélyeket folyósít;
- a Szép-kártyát egészséghez kapcsolódó szolgáltatásra fordítjuk. Például fizethetünk vele gyógyfürdőbelépőt, fogászati kezelést, optikai vizsgálatot, sport- és uszodabérletet, konditerem-belépőt, sportesemények nevezési díját.

uszodákba, köztük olyan rangos létesítményekben, mint a világbajnokságnak otthont adó Duna Aréna vagy a Margit-szigeti Hajós Alfréd uszoda. A kedvezmény igénybevételéhez mindössze az érvényes MÁV utazási igazolványt kell bemutatni.

Támogasd a tested kedvezményes étrend-kiegészítővel!

A kiegyensúlyozott táplálkozás és az orvosi kezelés is kiegészítésre szorulhat. A vitaminok és a komplex táplálékkiegészítő készítmények képesek támogatni az immunrendszert, a keringést, az idegrendszert, a csontokat és ízületeket, illetve számos fontos területet.

A MÁV-csoport munkavállalói 2 helyen is kedvezményesen juthatnak hozzá speciális étrend-kiegészítőkhöz:

- Pharmacoidea Kft.: 15% kedvezmény a www.pharmacoidea.shop.hu webáruházban havonta 4-5 termékre.

- Herbaház: 10%-os kedvezmény a teljes árú termékekre személyes vásárlás esetén.

Legyél a sport megszállottja az AYCM multifunkcionális sportbérletével!

Egyik nap fitneszterem, másik nap úszás, hétvégén egy kis bokszt vagy falmászás – mindez csupán egyetlen bérlettel? Igen, lehetséges!

Az All You Can Move (AYCM) SportPass olyan multifunkcionális bérlet, amellyel országosan 700 különböző elfogadóhely (fitnesz-termek, uszodák, boksztermek, jógatermek, mászótermek, atlétikai pályák, tánccentrumok, korcsolyapályák, golfpályák, squashpályák, tenispályák, rúdtáncórák, illetve online edzések is) látogatható korlátlanul, akár mindennap más helyszínen.

Az AYCM SportPass a MÁV-csoport minden munkavállalója számára elérhető, de kizárólag az év végéig (2026. december 31.) tartó hűségidő vállalása mellett. A SportPass egy nap csak egyszer, egy szolgáltatásra használható.

„ELSŐ TELES” MOZDONYVEZETŐK SZOLGÁLATBAN



Nem minden tél egyforma. Legtöbbször néhány fagyos reggel és rövid havazás jelent „nagy kihívást”, idén azonban a magyar vasút valódi téli üzemmódban működött. Tartós fagyok, jelentős mennyiségű hó és mindezek következményei kényszerítették a közlekedést az alkalmazkodásra.

Ilyenkor a vasút nem csupán lassabban működik, hanem teljesen más logika szerint is: a bejáratott, megszokott tevékenységek helyét a fokozott előre tervezés, a még hangsúlyosabb figyelem és együttműködés veszi át. A vasúti közlekedés lebonyolítása ekkor nem látványos hőstettek sorozata, hanem csendes, megfontolt, következetes munka. A döntések többsége láthatatlan marad az utasok számára, hiszen egy korábban megkezdett fékezés, egy óvatosabb gyorsítás, egy tudatosan felvállalt pár perces késés az irányítás részéről mind azt szolgálják, hogy a vonat biztonságban eljusson a célállomásra. Télvíz idején ezek a laikusok számára gyakran nem észlelhető, de annál átgondoltabb döntések válnak igazán fontossá.

A téli üzem mindennapjairól a MÁV-csoport két mozdonyvezetőjét kérdeztem: Földi Bendegúzt, aki a Keleti-pályaudvari telephelyen dolgozik, és Pálóczy Kristóf Xavér, ő a debreceniek csapatát erősíti. Mindketten önállóan vezetnek már jó néhány éve, de ilyen zord, elhúzódó téli körülmények között most teljesítettek először szolgálatot. Így – bár az „első teles” kifejezés a vasutasszengben azokra vonatkozik, akik az önálló munkavégzésük óta az első téli hónapjait töltik – Kristóf és Bendegúz magukat mégis „első telesnek” érzik.

Amikor minden a tapadáson múlik

Téli, extrémebb időjárás esetén a vasúti közlekedés egyik legkritikusabb tényezője a tapadás. „Egyrészt a pálya és a járművek kerekei közötti tapadási tényező változik meg, másrészt a köd és a havazás miatt a látási viszonyok is romlanak” – fogalmazott Bendegúz. A lecsökkent távlatlátás és a csúszós sín együtt olyan helyzetet teremt, amelyben minden döntést korábban kell meghozni, mint az év többi részében.

Pálóczy Kristóf Xavér is hasonlóan vélekedik: „Télen elsősorban a tapadási viszonyok romlanak, hiszen a havazás, az ónos eső és a fagy miatt jelentősen csökken a sín és a járművek kerekei közti tapadási tényező.” Ilyenkor a mozdonyvezető nemcsak a pálya és a jármű árulkodó jeleit, hanem az időjárás alakulását is folyamatosan „olvassa”.



Pálóczy Kristóf Xavér



Megállni ott, ahol kell – csúszós sínen is

Egy több száz méter hosszú, több száz tonnás szerelvény pontos megállítása még ideális körülmények között sem egyszerű feladat. Télen azonban minden fékezés külön figyelmet igényel, és a megszo-

„Az adott időjárási tényezőket figyelembe véve határozzuk meg egy előre tervezett megálláshoz tartozó fékút hosszát” – mondta Bendegúz. Szükség esetén a mozdonyvezetők homokolással is növelhetik a fékezés hatékonyságát, amely segít visszanyerni a tapadást a sín és a kerek kapcsolata között.

A homokolás a vasúti közlekedés egyik legegyszerűbb, mégis leghatékonyabb megoldása a rossz tapadási viszonyok kezelésére. Ilyenkor a mozdonyvezető finom szemcseméretű homokot juttat közvetlenül a kerek futófelülete elé. Ez a homokréteg megnöveli a tapadási tényezőt, így segít abban, hogy a vonat fékezéskor hatékonyabban lassuljon, illetve elinduláskor ne pörögjenek meg a kerekek a csúszós, jeges vagy nedves sínen.

Több figyelem, más gondolkodás

Télen a vezetés sokkal nagyobb koncentrációt igényel, de a mozdonyvezetők szerint nem feltétlenül bonyolultabb, inkább tudatosabb. „Nehezebbnek nem érzem, inkább csak jobban előre kell gondolkodni” – mondta el Bendegúz.

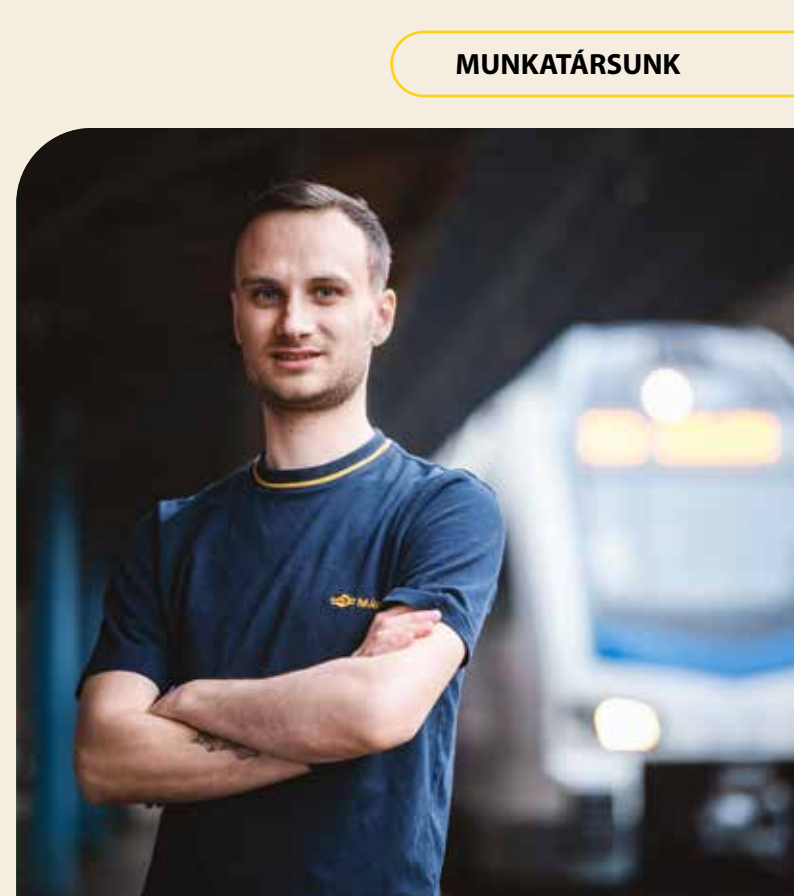
Kristóf számára a hosszabb ideig tartó téli időszak jelentette az igazi kihívást. „Rövid pályafutásom során már volt alkalmam ilyen körülmények között vonatot továbbítani, de hosszú ideig folyamatos téli időjárásban dolgozni nagyobb körültekintést igényel.” A vasutasszengben talán azért is nevezik „első telesnek” a friss vizsgás kollégákat, mert ilyenkor a tapasztalat még formálódik, de a felelősség már teljes.

A téli vezetésnek ugyanakkor megvan a különleges hangulata is. „Sűrű havazáskor, sötétben, a régebbi vontatójárműveken a látványvilág adja a legfőbb izgalmat. Ez olyan, mintha hipertérbességgel haladnánk” – mondta Kristóf. Kérdésemre, hogy feszültebbnek érzi-e magát ilyen körülmények között az ember, mosolyogva csak annyit mondott: „Feszültség? Az jó, ha van a felsővezetékben.”

Technikák és emberek a biztonság mögött

A biztonságos közlekedést télen számos berendezés segíti. A mozdonyokon és motorvonatokon a szélvédő- és tükörfűtés megakadályozza a jegesedést, míg a homokolóberendezés a tapadás javításában játszik kulcsszerepet.

Egyre több vonalon működik az ETCS vonatbefolyásoló rendszer is. „Ez a rendszer pontosan ismeri a vonat paramétereit, és csúszósán üzemmódban automatikusan elnyújtja a fékgörbét” – emelte ki Kristóf. Pályaoldalon a váltófűtés jelenti az egyik legfontosabb védelmet,



Földi Bendegúz

amely a jegesedés és a hó ellen is felveszi a harcot. Mindkét járművezető elmondta, hogy ezeknek a még jobb üzemkészsége és több helyen történő alkalmazása hatalmas segítség lenne.

Földi Bendegúz szerint azonban a technika önmagában nem elegendő: „Ne feledkezzünk meg azokról a munkavállalókról sem, akik olykor zord időjárási körülmények között, akár órákon át dolgoznak például azon, hogy egy váltónak legyen végállása.” A vasút működtetése mindenkor csapatmunka, amelyben minden szereplő hozzájárul a biztonsághoz.

Tudatos vezetés az utasokért

A mozdonyvezetők számára télen is ugyanaz a legfontosabb cél: az utasok biztonsága és komfortja. „Megfontolt, előre gondolkodó technikát alkalmazok, hosszabb fékúttal és finomabb vonóerő-szabályozással” – mondta Bendegúz. Debreceni kollégája hozzátette, hogy ebben nagy segítséget jelent a részletes utasítás is, amely szabályozza a téli eljárásokat: például a féktárcsák melegen tartását vagy a porhó felrakódásának megakadályozását. Ezek elmulasztása rövid idő alatt s jelentősen ronthatja a fékhatást.

Hatalmas és szervezett rendszer

A ritka, kemény tél nemcsak kihívást jelent, hanem tapasztalatot is ad. Olyan tudást, amely nem tanulható tankönyvekből. „Sok fontos berendezés és szervezési megoldás létezik, de a kollégák nélkül ezek önmagukban nem elegendőek” – fogalmazott Pálóczy Kristóf Xavér, külön kiemelve a pályán, a járműkarbantartásban, a forgalomirányításban és a vonatokon dolgozó kollégák munkáját.

Jómagam – a cikk szerzője – jelenleg mozdonyvezető-gyakornokként tanulok a vállalatnál. Izgalmas volt ismerkedni a vasúti körülmények közötti működésével, és ösztönző volt látni a két fiatal kolléga rátermettségét is. Összességében elmondható, hogy a vasúti közlekedés egy hatalmas és összetett rendszer, működéséhez összehangolt munkára van szükség. Tisztelet illeti tehát minden vasutas helytállását az ilyen embert próbáló helyzetekben.

Nemeskéri-Kutlán Márton

Hagyományörzés az ízek világán keresztül

Február 7-én ötödik alkalommal volt kolbásztöltő verseny Bicskén. A nagyszabású gasztronómiai esemény célja a közösségépítés, melynek rendre eleget is tesz: az idei évben húsznál is több csapat és rengeteg látogató részvételével zajlott le a városi vigasság. Kollégánk, László József, a Budapesti Távközlési Főnökség távközlő mestere az indulók között volt, csapatával a verseny különdíját hozhatták haza. József, azontúl, hogy beavat minket a kolbásztöltés rejtelseibe, mesél vasutas múltjáról, bicskei gyermekkoráról és az apáról fiúra szálló hagyományokról.

Hogyan választanak díjazottakat egy kolbásztöltő versenyen?

A mi esetünkben egy ötfős zsűri ítélte meg, hogy ki hogyan teljesített. Volt közöttük séf, de Bicske város konyhájának a vezetője is az ítések csapatát erősítette. Nekünk annyi volt a feladatunk, hogy a bírálatra beadott „párral” a megadott időpontra elkészüljünk. Ezt követően minden kolbászt égett kerámialappal jelöltek meg, ami sütés közben is mellettük volt, hiszen a bírálat anonim, tehát a zsűritagok nem tudták, hogy éppen melyik csapat kolbásza került eléjük. A feladatuk egyébként nemcsak „evésből” állt: menet közben – tehát a darálás és a keverés alatt – is körbejártak, a higiéniai előírások betartását is vizsgálták. Szemügyre vették a kolbász állagát, kinézetét, sütés után melegen és hidegen is kóstolót tartottak.

Ti melyik kategóriában remekeltetek?

Ezen a versenyen első, második és harmadik helyezettet hirdetnek, de van egy „tálalási” különdíj is, most ezt nyertük meg. Nem bántam, ötödik alkalommal rendezték meg a fesztivált, mi pedig már kétszer elnyertük az első helyet. A csapatom

egyébként a saját családomból és a fiam barátnőjének a családjából állt, de kisebb létszámmal is részt lehet venni – az egyetlen kikötés, hogy minimum hárman induljanak.

Sokan szeretnek kolbászt enni, de nem vagyok benne biztos, hogy tudják is az emberek, pontosan miből készül az ízletes csemege. Mindig bevált recept szerint dolgoztok?

Nagyon sokan töltöttek kolbászt, de pár lényeges dolgot szem előtt kell tartani: a jó kolbász friss húsból, és leginkább többféle húsból készül, például combból, lapockából, dagadóból. A hús tömegének 20-30%-a zsírszalonna kell, hogy legyen. Ez jó szolgálatot tesz sütéskor és füstöléskor is, mert nem száradnak ki hamar a szálak. Minden más alapanyag esetében törekedni kell a legjobb minőségre, sóból egyértelműen asztali sót használnok, de a paprika, a bors, a fokhagyma és a kömény kiválasztásánál is a minőség a legfontosabb szempont. A fűszerezés nem titok, rengeteg „kolbászalaprecept” megtalálható a neten, a tapasztalat persze nem hátrány, segít, hogy megfelelően eltaláljuk az arányokat.

Amikor ízesítésről beszélsz, a hagyományos magyaros kolbászra gondolsz, ugye?

Nem feltétlenül. Az évek folyamán különböző ízesítésű kolbászokkal indultunk a versenyen. Készítettünk gyömbéres, sajtos, bajor, tiroli és olasz kolbászt is – utóbbit hagyományos olasz fűszerekkel. Ezek az ízek számomra nem minden esetben vonzóak, inkább a kihívás az, ami ilyenkor mozgat.

Te kitől tanultad a kolbásztöltés mesterségét?

Tizenkét éves voltam, amikor már kezdett érdekelni a disznóvágás, édesapám ekkortól tanítgatott. Ötven évvel ezelőtt persze még saját disznónk is volt.

Már akkoriban is Bicskén éltél? Milyen volt korábban itt az élet?

Igen, ebben a városban nőttem fel, minden emlékem ideköt. Bicske egy falusias jellegű hely volt, régen szinte minden második család tartott állatot, ami persze teljesen kikopott az évek folyamán. A hangulat viszont maradt, én változatlanul szeretek együtt lenni a bicskeiekkel, az ismerőseimmel, ennek pedig jó színtere ez a verseny, hiszen arról szól, hogy jól érezzük magunkat és tapasztalatot cseréljünk. A kolbásztöltést – ahogy egykor én tanultam az édesapámtól – tovább szerettem volna adni a fiamnak is. Ez olyan jól sikerült, hogy jövőre már külön csapatban indul, ellenem! (nevet)

Egyébként milyen ízeket kedvelsz?

A magyaros és csípős ételeket szeretem leginkább, szívesen főzök is, de ha a kolbásztöltésnél maradunk, a bajor kolbász nagy kedvencem. Mindenkinek tudom javasolni, hogy próbálkozzon meg az elkészítésével, ne a megszokott módon ízesítsünk mindig!



Gyakran megörvendezteted a kollégáidat valamilyen ételkülönlegességgel vagy gyümölcscsel, de nem mindenki tudja, hogy mit csinálsz pontosan a vasútnál. Beszéljessünk egy kicsit erről is!

A Budapesti Távközlési Főnökség távközlő mestere vagyok, és az üzemfelügyeleti szakaszhoz tartozom, ebből adódóan a folyamatos üzem biztosítása tartozik hozzám. Számítógépes hálózatokat, illetve vezetékes telefonvonalakat felügyelek. Ha ezekkel bármilyen probléma lép fel, koordinálók szerepük van, hogy mihamarabb megoldódjanak a gondok.

Mióta dolgozol a vállalatnál?

1983. szeptember 1-jén léptem be, az első szolgálati helyem Ferencváros volt. Távközlő műszerésznek lenni a vasútnál akkoriban nagy megbecsültséget jelentett, főleg a Fradiban, az egyik legnagyobb teherpályaudvaron, gurítódombbal és minden mással. Kihívás volt, hogy az egyik pillanatban távgépírot javítottunk, a másikban pedig hangosbemondót, mozdonyrádiót vagy CB-telefont. De hozzánk tartoztak a diszpécserpultok, a forgalmi asztalok és a menetirányító készülékek is. A technikai környezet persze nagyon megváltozott azóta, csökkent a karbantartható eszközök száma is.

Volt valaki, aki miatt a vasutat választottad munkahelyedül?

Nagyapám jegypénztáros és szolgálattevő volt, de még a háború utáni időkben – ez tulajdonképpen így nem is hatott rám. Egyszerűen csak állást kerestem a 80-as években, és ez vonzónak tűnt. Nem tévedtem nagyot, a pályám rengeteg érdekességgel szolgált, műszaki kihívások sorával szembesültem az évtizedek alatt. A „legnagyobb” munkám a ferencvárosi BILK-terminál kiépítéséhez kötődik, azt az elsőtől az utolsó pillanatig végigkísértem. Az első ottlétünkör derékig érő fű volt, majd kinőtt a komplexum, mi pedig a hálózatok kivitelezésében és karbantartásában működünk közre.

Mi minden érdekel még, mivel foglalkozol a munkán kívül?

Sajnos nincs már túl sok szabadidőm, de amikor kisebb volt a fiam, sokat jártunk pecázni. Ez nála meg is maradt, éppen most készül a horgászvizsgájára. A fiam egyébként 19 éves, és közlekedésmérnöknek tanul a BME-n. Ebben talán van némi szerepem, mert gyermekkorától kezdve „átadtam neki” a precizitás és pontosság mintáját. Úgy néz ki, hogy a vasúti szakírányt választja majd.

Ha jól tudom, többen is vasutasok vagytok a családban...

Így van, a feleségem is itt dolgozik, controlling szakértő. Klaszikus vasutasnak nem nevezném magunkat, mert a munkánk nem függ össze közvetlenül a forgalommal, viszont valóban itt dolgozunk régóta. Ennek időnként az előnyeit is kihasználjuk, FIP-szabadjeggyel például többször is utaztunk már. Voltunk Salzburiban, Prágában és Pulában is, így a fiamnak is volt alkalma megszeretni ezt a közeget.

Benke Máté

HŰSÉGGEL SZOLGÁLNI A VASUTAT



Ízig-vérig vasutas, fiatal kora óta szolgálta a vasutat. A forgalmi szakterület minden lépcsőfokát végigjárta, egy fokot sem hagyott ki, állomásfőnök-helyettesi posztig vitte a szakmában. Kiss István, aki úgy ismeri az észak-balatoni vonalat, mint a saját tenyerét, már régóta nyugállományban van, februárban töltötte be a nyolcvanadik életévét. Jó egészségnek örvend, és tisztán idézi fel a múlt történeteit, köztük a vasúti emlékképeit. Kiss István egykori tapolcai állomásfőnök-helyettest látogattuk meg otthonában.

Ritka életpályát tudhat magáénak Kiss István. Amikor hozzá utaztunk Tapolcára, azon gondolkodtam, hogyan szolgálhatta hűségesen annyi éven át a vasutat, jelesül az észak-balatoni vonalat és a tapolcai vasúti csomópontot. A gondolataimban felmerülő kérdésekre aztán hamar megkaptam a válaszokat, amelyeket most ebben az interjúban megosztok. Együtt bontogattuk ki a szálakat, és közben arra is rájöttünk, hogy találkoztunk már Tapolcán, ismerjük egymást. Ezért tegező viszonyban beszélgettünk.

Arra a kérdésemre, hogy mikor kezdett a vasútnál dolgozni, és hogyan került a MÁV-hoz, már nagyvonalakban el is meséli a teljes munkásságát: „Mindezt édesapámnak köszönhetem, aki mozdonyvezető volt, és kazánkovács volt az eredeti mestersége. Szombathelyen laktak, az apám is vasutas volt, váltókezelő. Én Tapolcán a Batsányi János Gimnáziumban végeztem 1964-ben, ugyanis akkor már régen, a születésem óta ott éltünk. Pedagógusnak készültem, de nem vettek fel a pécsi egyetemre. Így aztán apám döntött: a vasúthoz megyek, mert valamit kezdeni kell. Akkoriban ez számomra nem volt egy drámai fordulat, örültem neki. Akkor aztán nagy lelkesedéssel

jelentkeztem az állomásfőnökségnél. Tanulnom kellett, vizsgákat letennem, utána dolgozhattam: így lettem aztán kocsifelíró, naplózó, távírdász, kocsirendező és utána forgalmi szolgálattevő. Az már egy hatalmas előrelépés, előmenetel volt abban az időben. Szolgáltam a 29-es tapolcai vonal valamennyi balatoni állomásán. Tapolcához tartoztam, de vonali tartalékosként mindig oda helyeztek, ahol kevés volt a létszám, ahol szükség volt rám. Így teltek az évek, évtizedek, majd aztán 1994-től 2000-ig Tapolca állomásfőnök-helyettese lettem. Eddig bírta az erőmből ebben a szakmában.”

Ne rohanjunk annyira előre! – tanácsoltam. Majd, amikor aztán lépcsőről lépésre, részletesen ismerteti az egyes állomások, beosztások történetét és szépségét, akkor jövök rá, hogy ez az ember, kolléga mennyire mély alázattal, tisztelettel és szeretettel beszél a múltjáról, a szakmáról, a kollégáiról és a vasútról. A szemében felfedezem a rajongást a vasút iránt, és azt a köszönetet, hálát, amelyet a vasúttól kapott. Ugyanolyan lelkesedéssel dolgozott kocsifelíróként, mint kocsirendezőként, máskor meg távírdásként vagy forgalmi szolgálattevőként. Mert ahogy fogalmazott: minden beosztásban tanult valamit, amit a

későbbiekben kamatoztatni tudott. Ahogy ment előre, került más beosztásokba, vitte magával a megszerzett tapasztalatokat, és alkalmazta azokat az új helyzetekben, munkakörökben. 1964-ben egyébként még a pályafenntartásnál is dolgozott krampácsolóként. A kocsirendezői munkája sem volt egyszerű, ugyanis a vonali tolatómozdonyhoz és vonathoz osztották be. Tapolcáról hajnali négykor indultak el, és másnap estére értek vissza. Pusztaszabolcsig jutottak el. Ilyen hosszú volt akkor a nehéz szolgálat. Zárfékeként sokszor fagyoskodott az utolsó teherkocsi kis bódéjában. A zárlámpáért felelt akkor, és amikor kellett, kezelte a kéziféket. Akkor még nem volt légfékezés az összes, vonatba sorozott járművön. Ámde ő ebben is feltalálta magát. Fiatal vasutas volt.

– „Az igaz, hogy az első, kezdő lépéseket apámnak köszönhettem, de aztán már a magam ura lettem. Tőlem is függött, mit és hogyan csinálók a vasútnál – esett gondolkodóba Kiss István. – Mert én olyan ember voltam, aki szívesen tanult másoktól. Ezért is szerettem a vonali tartalékos szolgálatokat, éveket. Látszólag a forgalomirányítás minden állomáson hasonló, megegyezik. Ámde az ördög a részletekben lakozik, így minden állomáson vannak helyi, speciális szabályok, teendők. Mindezeket meg kellett tanulnom. S abban az időben, amikor azt a beosztást láttam el, akkor építették át a vonal állomásait. Korszerűsítették a biztosítóberendezéseket, átépítették, bővítették az állomási vágányokat. Az összes állomás megújult, de az építkezések alatt is fenn kellett tartani, biztosítani a vonatközlekedést. Balatonfüreden teljesen új épületet és vágányhálózatot építettek, új biztosítóberendezéssel együtt. Cölöpökön áll a nagy épület, mert régen vízenyős, mocsaras területre épült. 18-20 cölöpöt vertek le. Korszerű aluljáró kötötte össze a vágányokat. De ugyanolyan jó volt az átépítés alatt dolgozni, szolgálni Balatonalmádiban, Aszófőn, Badacsonytomajon és Alsóörsön is. Utóbbi állomáson akkor még Veszprémből is jöttek vonatok a Balatonhoz, nagy vonat- és utasforgalmat bonyolítottak le. Aztán megszüntették a veszprémi vonal forgalmát. Maradt a fővonal vonatforgalma.”

Kiss István főnökei látták a szorgalmat, az érdeklődést, ezért már fiatalon, 21 évesen elküldték tanulni a budapesti MÁV Tisztképző Intézetbe 1968-ban. Jó érzéssel gondol vissza a Tisztképzőre. A Luther utcai intézményben komolyan vették a tanulást, a vizsgákon meg kellett felelni a követelményeknek, elvárásoknak. Kun Dezső igazgató, Bujna Kálmán igazgatóhelyettes, tanulmányi vezető s a tanárok, óraadók a vezérigazgatóságból mind komoly, nagyszerű szakemberek voltak. Az ott töltött időszak tanulmányai és vizsgái megerősítették az addigi szakmai tudást. Kiemelte Varga Gyulát, akitől nagyon tartottak. Szigorú volt, de igazságos. Azért arra is emlékszik, hogy Varga Gyula ki nem állhatta a zöld színt, aki olyan színű ruhát viselt, aznap biztos számíthatott felelésre. A lila színt viszont kedvelte. Ennek oka pedig az volt, hogy Varga Gyula szerette a focit, és a Dózsa volt a kedvenc focicsapata. A Fradit viszont és ezzel együtt a zöld színt ki nem állhatta, nem úgy a lilát. Az a szín kedves volt a szemének. Aztán visszaemlékszik a Dob utcai lakóotthonra. Arra, hogy egyszer kapuzáras után (bizony, abban az időben még ilyen is volt) csupán egy perccel, 22:01-kor érkeztek be, másnap aztán Kun Dezső irodájában kihallgatásra kellett jelentkezniük. A büntetés pedig az volt, hogy a hétvégére nem mehettek haza, de még a lakóotthont sem hagyhatták el. Ez is a felejthetetlen élmények tárházába tartozik. Aztán persze a tanév végén sikeresen lediplomáztak, s államvasúti tiszté avatták őket 1969-ben a Vasutasnapon, a BVSC-pályán megrendezett ünnepségen. Büszkén viselték az egyenruha paroliján az aranycsillagot a szárnyaskerek fölött.

A Tisztképző sikeres elvégzése után oda helyezték vissza, ahonnan eljött, vagyis kedves állomására, Tapolcára. – „Örömmel mentem vissza. Akkor tudatosult bennem, hogy bár fiatal vagyok még, de könnyen lehet, hogy ezen az állomáson fogok dolgozni, talán egészen a nyugdíjazásig. Ami aztán így is lett – mondja Kiss István kiérdekesült állomásfőnök-helyettes. – De ezt sosem bántam meg. Azon az állomáson tanultam ki a vasutat, azon az állomáson ismertem meg számtalan kollégámat. Minden oda kötött, meg aztán oda születtem, ott nevelkedtem. A mai napig itt élek Tapolcán. 1969 után mint vasúti tiszt folytattam a forgalmi területen a munkát. Akkor – mint a balatoni vonal állomásain dolgozók – én is kaptam méretre szabott egyenruhát. Más volt a szabása, elegánsabb volt a ruhadarab. Fehér inget viseltünk fekete nyakkendővel. Tehát folytattam a munkát. Emlékezetes volt egy karácsony abból az időszakból. Badacsonyból egy nappali szolgálat után hamarabb elengedett a főnök a szentestére tekintettel. A feltétel az volt, hogy az alakjelzőkhöz ki kellett vinnem a nagy, 35 kg-os lámpákat, majd felhúzni a jelzőárbócra. Ahogy lépkedtem a sínek mentén a nagy lámpákkal, úgy négyel, egyszer csak megbotlottam a kavicságyazaton. Elesni ugyan nem estem el, de a vállam megbillent, és az összes lámpa a földre esett, aminek következtében a lámpák fényei kialudtak. Gyufát nem vittem magammal, mit volt mit tenni, vissza kellett forduljak a forgalmi irodába. Aztán újfent meggyújtva a lámpákat kivittem azokat jó messzire az alakjelzőkhöz. Persze időbe került, s pont elég volt ahhoz, hogy lekéssem a tapolcai vonatot. Csak a későbbivel értem haza. Ám a karácsony szentestéjét így is megünnepeltük családi körben. Az egyik legszebb karácsonyunk volt.”

A cikk folytatása a magazin.mavcsoport.hu oldalon, a Munkatársunk rovatban olvasható.

Kavalecz Imre





Állomások és vasutasok

Buda legendás pályaudvara, a Déli pályaudvar

Amikor Budára, a Déli pályaudvarra tartottam, hogy elkészítsem ezt a riportot, kicsit megdobbant a szívem, ugyanis fiatal koromban sokat utaztam innen Székesfehérvárra a kanizsai gyorssal. A Déli különleges hangulatú pályaudvar.



Nyáron, amikor naponta átlagosan 10-12 ezren utaznak innen vagy érkeznek ide, benne van a levegőben a vonatos utazás izgalma, igazi hangulata. Az, amiért az emberek szeretik a vasutat és a vonatokat. A 70-es, 80-as években, amikor én is innen utaztam, még nem volt felsővezeték, Nohab mozdonyok dübörögtek a vonatok elején. Alapvetően a hangulat nem sokat változott, és a pályaudvar vágányhálózata sem, állapítom meg most, amikor megállok a vágányvégeknél. Vagy mégis. Korszerű az utastájékoztató kijelző és a hangos utastájékoztató, mely most hangoszlopról sugározza be a pályaudvar utastereit. Jól hallható minden információ. Itt találkozom Horváth Andrea állomásfőnök asszonnyal. Szinte valamennyi állomásfőnököt ismertem a 90-es évektől kezdve, de Andrea teljesen más a többiekhez képest. És nemcsak azért, mert hölgy, hanem azért is, mert árad belőle a szakmaszeretet, a lojalitás a vasút iránt, s az is, hogy mennyire kedveli a Délit és az itt dolgozókat. Hét éve került ide, azelőtt 21 évig Dunaújvárosban üzemmérőként dolgozott. Könnyű dolgom lesz – gondoltam magamban –, mert remek kísérőm lesz a II-es toronyhoz. Mert most a II-es toronyban dolgozókról szól ez az írás.

Amíg kiérünk a magasperonon és a váltóközveten át a Márvány utcai felüljárónál található II-es toronyhoz, az állomásfőnök asszony megismertet a szolgálati hely lényegével. Tőle tudom meg, hogy a toronyból 27 váltót állítanak vonóvezeték segítségével a fényjelzős

mechanikus vonóvezeték-állítási biztosítóberendezés segítségével. A rendszer biztonságos, de szükség van az emberi szaktudásra is. Egy műszakban egy forgalmi szolgálattevő, egy vezető váltókezelő és egy váltókezelő teljesít szolgálatot. Tőlük is függ, hogy a 24 órás vonatközlekedés mennyire biztonságos és menetrendszerű. Jelenleg 360, nyáron napi 390 vonat zavartalan közlekedéséről kell gondoskodniuk. A tolatási műveletek irányítása sem könnyű, lévén, hogy a tárolóvágányokról a vonatszerelvényeket itt az úgynevezett Márvány utcai torok alatt lévő, három sín páron kell a pályaudvarra beállítani, illetve onnan kihúzni a 19 tárolóvágány valamelyikére. Ez a szakasz a pályaudvar szűk keresztmetszete, ami bizony jelentősen meghatározza az itteni munkát.

„A II-es torony a legnehezebb munkahelyek egyike a Déliben, az itt dolgozók ébersége és szaktudása nem lehet hiányos – mondja Andrea. „Amennyiben itt hibáznak, az a pályaudvar teljes működésére és a dunántúli vonatokra is kihatással van. Éppen ezért a kollégák kiválasztásánál nagyon figyelnek nemcsak az elméleti és gyakorlati tudásra, hanem a hozzáértésre, a rátermettségre is. Amúgy, aki ide kerül, és maradni kíván, annak bizony körülbelül egy évre van szüksége ahhoz, hogy elmondhassa: most már mindent tudok, van hozzá képességem és készségem is. Ezért van az, ha egy új kollégát állítunk ebbe a toronyba szolgálatba, akkor itt kérdezem ki az Állomási Végrehajtási Utasí-

tásból, ugyanakkor figyelem azt is, hogyan ténykedik a gyakorlatban. Ide fizikai és szellemi rátermettség is kell. Két hónap felügyelet alatti munkavégzés után állhat önállóan munkába itt egy új kolléga. Most ketten jönnek majd, hogy elsajátítsák ezt a munkát.”

Közben felérünk a toronyba, ahol izzik a levegő a vonatközlekedés és a tolatás irányításától. Benne van a levegőben az a bizonyos természetes feszültség, ám a mostani szolgálatot teljesítők már nagy rutinnal rendelkeznek, könnyűszerrel állítják a váltókat, emelik fel a különféle állítóemelőket, kezelik a telefont, nyugtázzák a rendelkezéseket. Állandóan kommunikálnak valakivel a rádió adó-vevőn, folyamatosan csörög a telefon. Megy, működik a vasút a Déli pályaudvaron rendesen, zavartalanul – ezt érzékelem. Jó érzés, nyugalom fog el, miközben figyelem a kollégák munkáját.

– „Egy 12 órás nappali szolgálat ideje alatt 1270 alkalommal húzzuk meg ezeket az emelőket a váltók átállításakor. Egyszer lementük. Akik ezt kezelik, azoknak nem kell konditerembe járniuk – mondja Balogh Gyula forgalmi szolgálattevő. – Én tartom a kapcsolatot telefonon a főrendelkezővel, ő adja ki az utasításokat: melyik vonat aktuális, melyik vágányról indul és érkezik, milyen tolatásokat kell lebonyolítaniunk. A két váltókezelő kollégának pedig én határozom meg a munkát. Ami már értjük egymást, és mindenki tisztában van azzal, melyik váltó hová, melyik vágányra, illetve vágányszakaszra terel. Nehéz, mert figyelni kell, nagy a felelősség, nagy a nyomás rajtunk. A Déli pályaudvar tizenhat éve a szolgálati helyem. Tízennyolc éves koromban kerültem a vasúthoz, a záhonyi vasúti szakközépiskolát 1978-ban kezdtem el, majd sikeres elvégzése után Ferencvárosba kerültem. Az ott eltöltött négy év meghatározó volt számomra. Aztán dolgoztam Sümegen és Veszprémben is.”

Látszik a szakmai tudás Balogh Gyulán, amikor utasításokat ad telefonon vagy rádióon. Komoly, de jó kedélyű ember. Olyan, akire figyelnek. Ők a felelősök a Márvány utcai torok előtt lévő, második bejárati jelző és a pályaudvar vonatfogadó és -indító vágányai közötti területért. Azért, hogy valamennyi váltó a megfelelő vágányra terelje a vonatokat. Szeme állandóan a pályán van, de figyeli a biztosítóberendezést és a váltókezelők munkáját is. Figyelni kell állandóan,

hiszen a reggeli és a délutáni csúcsforgalomban 5 percenként indulnak és érkeznek ide vonatok Kelenföld felől a 360 méter hosszúságú alagúton át. Gyula elmondása szerint jó ez a biztosítóberendezés, de az emberi figyelem és felelősség is szükséges ahhoz, hogy minden rendben legyen. Balogh Gyula lelkiismeretes, önzetlen munkatárs, jó szakember, ezért munkájának elismerésül 2025. október 6-án igazgatói dicséretet vehetett át. Megérdemelte – konstátálom magamban.

– „Most annyival könnyebb a munkánk, hogy kevesebb a tolatási művelet a motorkocsik miatt – tájékoztat Balogh Gyula. – A mozdonyos vonatokkal van feladat a mozdonyok körbejárása és a szerelvényátforgatások miatt. Van úgy, hogy 20 mozdonyt is sorba kell rakni és a megfelelő vonathoz kell sorozni reggelre. Kell egy megfelelő rutin a váltó- és vágányút-ellenőrzésekhez a szabályok kellő ismeretén felül. Isten őrizz, hogy akár egy váltót is felvágjunk!”

Ezt vallja Fekete István váltókezelő is, aki az FKG-nél dolgozott hat évet, négy évet pedig a V-Hídnál tudott le. Kitérőlakatos szakmája is van. A Déli pályaudvaron ebben a beosztásban 2023 novemberétől dolgozik. Már a fejében vannak a munkafolyamatok, beleég az emberbe egy idő után – fogalmazott. Édesapja 28 évet dolgozott itt tolatásvezetőként. István elmondása szerint a januári hidegben és havazáskor még nagyobb figyelmet kellett tanúsítaniuk. A váltótakarításból is kivették a részüket, nemcsak a külső segítséggel számoltak. Így aztán egy 12 órás szolgálat minden erejüket kivette. S ezen nincs is mit csodálkozni. A II-es torony nem könnyű munkahely még a sima napokon sem. Így nekik is köszönhető, hogy a havazás és a hideg ellenére működött a Déli pályaudvar. István megszerette ezt a munkát, nagyon határozott mozdulatokkal, könnyűszerrel állítja át az emelőket, a váltókat, hogy szabad és biztonságos legyen a vágányút a vonatok részére. Fél 7-től 10 óráig, majd a délutáni órákban tart a csúcsforgalom, a figyelem ilyenkor a tetőfokára hág.

A mai szolgálatban Nagy Zoltán a II-es torony vezető váltókezelője, aki több mint harminc éve dolgozik itt. Ez idő alatt nagyjából 10-15 kollégát tanított be váltókezelőnek. Ő jobban szereti az éjszakai műszakot. „Akkor kicsit kevesebb a vonat, de a tolatási munkák előtérbe kerülnek – mondja. Jó érzés az – vallja –, amikor úgy adjuk át reggel a kollégáknak a szolgálatot, hogy minden munkát elvégeztünk. Vagyis minden vonatot előkészítettünk az indulásra.” Annak idején azért jött a vasúthoz, mert szeretett utazni. Nemcsak a hazai tájakon, hanem külföldre is elvitte a vonatot. A szabadjegy ezt lehetővé tette. Az idők folyamán képezte magát, elsajátította a szakmát, és meg is szerette a vasutat. Volt vasutas a családban, a nagybátyja Mágocs-Alsómocsolád állomáson dolgozott. Immár ő is itt képzelel a jövőjéről.

Amikor Horváth Andrea állomásfőnök asszonnyal visszatérünk a pályaudvar üzemi épületéhez, még elmondja, hogy 70 ember dolgozik a Déli pályaudvaron, s mindegyikük remek szakember. – „Amíg ilyen kollégák irányítják a vonatközlekedést, addig nincs baj. Minden rendben megy” – nyugtatja mosolyogva. Elkészönünk egymástól, mert mennie kell, számos megoldásra váró feladat van még. Aztán látom, ahogy fiatalosan elsiet az irodája felé, de közben egy-egy pillantást vet még az első vágányon zajló tolatási műveletre. Elégedett. Én meg elgondolom, milyen büszke is vagyok most arra, hogy pályám kezdetén én is forgalmi területen dolgoztam, s milyen büszkén viseltem a forgalmi piros alapú paroliját az egyenruhámra. Mert a mai forgalmi emberek is, mint itt a Déliben, a II-es toronyban kiváló munkát végeznek nap mint nap. A hátukon hordozzák a vasutat.

Kavalecz Imre

HELYTÁLLÁS A HÓHELYZETBEN

Az elmúlt 10 év egyik legkeményebb téli időszaka, az idei január komoly próbatétel volt a MÁV-csoport munkavállalói számára. A szokatlan hideg, a jelentős havazás extrém terhelést jelentett a mozdony- és autóbusz-vezetők, valamint a pályafenntartásban dolgozók számára is. Néhányukkal arról beszélgettünk, hogyan élték meg ezt az időszakot.

Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója a Facebook-oldalán mondott köszönetet minden érintett kollégának az emberfeletti helytállásért. „A volánosok kiemelten kezelték a járművek műszaki felkészítését, és tartalék autóbusz-vezetők készenlétben tartásával készültek a kihívásokra. A HÉV-es és a vasúti pályahálózatokon is minden pillanatban készenlét volt: 0–24 órás pályafenntartás, hókével felszerelt mozdonyok, töretömenetek bevetése vált szükségessé, a folyamatos váltótisztítás és – ahol lehet – váltófűtés biztosította a zavartalan forgalmat. Bár a forgalomszervezésben hétszer annyi zavart kellett kezelni januárban a decemberihez képest, de az alapos előkészítés, a folyamatos monitorozás, a megerősített üzemirányítás, a tartalék szerelvények, az éjjel-nappal folyamatosan végzett, nehéz terepi fizikai munka és az Országos Haváriaközpont koordinációja biztosította, hogy a járatok minden reggel elindulhassanak” – írta vezérigazgató úr. Lássuk, hogyan élték meg a legkeményebb napokat azok, akik élesben, testközelben küzdöttek az elemekkel!

Ha időnként dőcögősebben is, de minden vasútvonal haladt

Nagy Attila, az Északi Vasúti Személyszállítási Területi Igazgatóság hatvani, balassagyarmati telephelyének mozdonyvezetője egyáltalán nem ijedt meg a hóeséstől és a mínuszoktól, hiszen 1988 óta dolgozik a MÁV-nál, dízelmozdony-szerelői végzettségével a műszaki problémák sem jelentenek számára kihívást. Bár a sokat emlegetett '87-es telet még csak utasként tapasztalhatta meg, de az ideinél súlyosabb mínuszokat, nagyobb havat, komolyabb hóátfúvásokat is látott már. Bizony volt, hogy elakadt a BZ-vel. Az ónos eső is veszélyes a vasút szempontjából, főleg villanyvontatásnál sérülhet a felsővezeték a pluszsúly miatt, elfagyhat az áramszedő, ráadásul a fákra rakódva kidőléseket, akadályokat is okoz a jég. E tapasztalatokkal a háta mögött Attila most nyugodtan, rutinosan kezelte a helyzetet. A Hatvanból és

Balassagyarmatról kiágazó vasútvonalakon közlekedik. 17 típusvizsgálója van, leginkább a „veteránjainkkal” jár, többnyire BZ-vel, ami nem könnyítette meg a dolgát a rendkívüli hidegben. Egy modern motorvonat pillanatok alatt felfűthető, de egy BZ-nél a nagy hidegben hosszabb előkészítési időre van szükség, mert a vízkört 40 fok fölé kell melegíteni a kemény mínuszokban is. „A pálya állapota is odafigyelést igényelt, bár a mellékvonalakon a váltókezelők folyamatosan takarították a váltókat, az elfagyás inkább az elektromos állítású fővonalakon jelenthetett nagyobb gondot, ha meghibásodott, nem fűtött a váltó” – mondta a tapasztalt mozdonyvezető. Jegesedés esetén a fékút is hosszabb, féktuskóféktetés, sűrűbb vonali ellenőrző fékpróba szükséges ilyenkor. A járműkapcsolások is nehézséget okoztak, Diósjenőnél Attila jó ideig kalapálta a jeget az Ackerman-váltóról meg a csavarkapocsról. A nagy, egybefagyott hótömböt ilyenkor addig kell ütni, amíg le nem törik, mert melegíteni nem lehet. A FLIRT és KISS esetén egyszerűbb, mert automata a kapcsolás és fűtöttek a kapcsolófejek, de hallotta a kollégáktól, hogy az extrém hideg ott is okozott némi gondot. De azért az új, modern vonatok érkezésével, elterjedésével egyre könnyebb lesz a dolguk.



Nagy Attila

„Időben felkészülünk a nagy hóra, a mínuszokra, és elengedhetetlen a csapatmunka is!”

Barkóczi Péter főpályamester a Pályaműködtetési Zrt. székesfehérvári főnökségén dolgozik, négy felügyeleti pályamesterével felel a 40-es vonal Pusztaszabolcstól Kelenföldig tartó szakaszáért. Egy átlagos téli napon a felügyeleti tevékenység, a váltókarbantartás, a vonalak, szerkezetek, útátjárók figyelése a feladatuk. A felújított szakaszon váltófűtések üzemelnek, kisebb hó vagy ónos eső nem jelent gondot, legfeljebb kisebb elektromos hibák fordulhatnak elő. 10 centis hó miatt már lehet kisebb fennakadás, főleg akkor, ha gyors ütemben esik, és nem tud lefolyni az ágyazatba az olvadék. Ilyenkor beragadhat a hó a mozgó alkatrészek közé, eltömítve a réseket. Az év eleji rendkívüli időszakban a hóátfűtés jelentette a legnagyobb nehézséget a mínusz 10 fok mellett. A váltófűtés dolgozott, de nemcsak a függőleges, hanem a vízszintes havazással is meg kellett küzdeni, ami folyamatos beavatkozást igényelt különböző szerszámokkal, seprővel, kaparóval, környezetkímélő jégoldó és váltókenő anyagokkal. Kritikus helyzet nem volt, hiszen felkészültek, tudták tartani a tempót. A területi igazgatósági hőkészzenlétes és a pályás diszpécser folyamatosan koordinálta munkájukat. Éjszaka is folyamatos volt a beavatkozás az ügyeletes csapatokkal. Hogy mit üzenne az utasoknak, akik csak a késéseket érzékelik ilyenkor? „Köszönjük a türelmüket, igyekszünk minden eszközt bevetni azért, hogy ne érzékeljenek fennakadást a menetrend szerinti közlekedésben. Fontos hangsúlyozni, hogy nem ijedünk meg a hótól: már augusztustól készülünk rá, az összes szerszámot, eszközt átnézzük, beszerezzük, ellenőrizzük a pályaszerkezeteket, felkészítjük a téli üzemre. Jöhet a hó bármikor, felkészülten várjuk! A hatékony beavatkozáshoz persze a megfelelő csapatmunka is elengedhetetlen. Az esti órákban a bokaig érő hóban nem is menne másképp. Egymást váltva, összefogással, családias légkörben dolgozunk, ez sokat segít abban, hogy megbirkózzunk a rendkívüli időjárási körülményekkel is” – mondta el Péter.



Barkóczi Péter

„Köszönjük, hogy eljött értünk a busz!”

Pálóczi Ádám, a Fejér Vármegyei Autóbuszok Forgalmi Üzem tartalékos buszvezetője a Váli-völgyben teljesített szolgálatot a rizikós időszakban, Baracska, Bicske, Csákvár térségében. Az első napokban egy régebbi, szóló Credo busszal dolgozott. Ádám azt hitte, már az elindulás is gond lesz majd a nagy hó miatt, de szerencsére nem akadt el a járművel. Az utak takarítása is akadozott, de a szóló buszokkal óvatosan közlekedve, odafigyelve el tudott menni mindenhol. „A csuklósokkal volt inkább gond, azok tehetetlenek, és a becsuklágátló is letiltja az autóbuszt, ha túl éles szögben fordul. Hátról nincs súly a tengelyen, egy kis latyak is elég, hogy csak kaparjon” – mesélte a tapasztalt



Pálóczi Ádám

buszvezető. Kollégánk a vállalati képzési program keretében lett autóbusz-vezető, társaságunk jogelődjénél szerzett buszra jogosítványt. A mostaninál is nagyobb hidegben az elfagyott utakon rögtön az elején nagy rutint szerzett Zsámbék térségében. Persze most sem volt egyszerű dolga a 20–25 centis hóban. Zámoly–Székesfehérvár között egy 10–12 km-es nyílegyenes útszakaszon, a szántóföldek között a hófogók nem sokat értek a széllal szemben. Ahol nem voltak fák, bokrok, ott bizony a kollégánk időnként azt sem tudta, az úton halad-e még vagy már a földiken. Útlezárás is volt, de a gánti kitérő szerencsére csak 10 percet dobott a menetidőn. A távolsági vonalakon dolgozó buszvezetőknek szerinte nehezebb dolguk volt, a Budapestről Móra, Pápára, Zircre menőknek is kerülniük kellett Csákvár, Gánt, Székesfehérvár felé. „Le a kalappal előttük! Nem krumplit viszünk, hanem embereket, első az utasok biztonsága, ezt mindig szem előtt kell tartanunk. Az első napokban az utasforgalom is jóval nagyobb volt a megszokottnál, sokan otthon hagyták az autót. Többször is gondolkodtam, hogy megvárjam-e a hótól, vagy lassan el merjek-e indulni. Nagyobb figyelmet igényelt a rutintalan személygépkocsi-vezetők ügyetlenkedése is. Az utasok szerencsére nem türelmetlenkedtek, sőt szinte mindenki megköszönte, hogy elmentünk értük. Hálások voltak, ami megdobogtatta a szívemet. Ilyenkor azért látszik, hogy van még presztízse a szakmánknak. Emelem kalapom a forgalmisták, a műszaki szakemberek előtt is, a legnehezebb négy nap valódi harc volt. Elszoktunk már az ilyen telektől. De mindenki segítette a másikat, ahogyan csak tudta!” – zárta meghatottan a beszámolót Pálóczi Ádám.

Ujj Zsuzsanna



Bérmegállapodás 2026

**Az alapbér közel
10%-kal növekszik,
a SZÉP-kártya juttatás összege
400 ezer Ft-ra nő!**

Az idén „kifutó” 3 éves bérmegállapodás önmagában is 4,7%-os alapbéremelést biztosít a MÁV-csoport munkatársai számára. A januári és a februári fizetések már ennyivel nagyobbak voltak a decemberinél, ezzel pedig teljesült a Lázár miniszter úr által vállalt 2026-os bérfeljesztés első üteme. Az emelésnek azonban ezzel még nincs vége!

Márciustól – a megemelt bérekre – újabb 4,7%-os emelés érkezik.

Ennek a kiegészítő bérfeljesztésnek köszönhetően **idén a MÁV-csoport munkatársainak alapbére közel 10%-kal emelkedik.**

A keresetnövekedést ráadásul további intézkedések is támogatják majd, például **az alanyi SZÉP-kártya juttatás összegének 400 ezer forintra emelése,** amelynek első, 200 ezer forintos része március 10-én válik hozzáférhetővé.

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

**További részletekért figyeljétek
a MÁV-csoport Hírlevelet!**

Két és négy kerékkal a természetbe – indul a turisztikai szezon

Az utazás szabadsága és a természet közelsége iránti vágy talán sosem volt olyan elemi erejű, mint napjainkban, amikor a kerékpáros túrázás a reneszánszát éli, a vasúti közlekedés pedig a fenntartható mobilitás alappillérvé vált. A MÁV-csoport szolgáltatásai éppen ezt a két világot, a sínek kötöttségét és a két kerék kötetlenségét fűzik össze egyetlen harmonikus élménnyé, lehetővé téve, hogy a túrázók fáradság nélkül érhék el az ország legszebb tájait.

Aki valaha is próbálta már a vonatos kerékpárszállítást, az pontosan tudja, hogy ez nem pusztán logisztikai megoldás, hanem a kaland szerves része: miközben a táj elsuhan az ablak előtt, mi már lélekben a nyeregben ülünk, megspórolva a gépkocsi utazás stresszét és a forgalmi dugókat. A kínálatunk ráadásul rendkívül kedvező, hiszen a távolságtól független, egységesen 500 forintos kerékpárjegy, amely huszonnégy órán át érvényes, szinte jelképes összegért nyitja meg előttünk Magyarország térképét. A modern kor igényeihez igazodva a MÁV+ applikáció használatával nemcsak a sorban állást kerülhetjük el, hanem további kedvezményeket is érvényesíthetünk, így a technológia is a kényelmünket szolgálja az első perctől kezdve. Külön örömhír a fővárosi bringásoknak, hogy 2025 óta Budapest közigazgatási határán belül a kerékpárszállítás teljesen díjmentessé vált a MÁV-csoport járatain, ami új távlatokat nyit a városi és elővárosi közlekedésben is. A rendszeresen utazóknak pedig továbbra is érdemes a Kerékpár-országbrókeret választani.

A hazai kerékpáros turizmus egyik ékköve kétségtelenül a Tisza-tó, amelynek vonzerejét a MÁV-csoport is felismerte, és kifejezetten erre az igényre szabott járatokkal igyekszünk kiszolgálni a természetbar-

tokat. A tavasz beköszöntével, március közepétől egészen novemberig közlekedő Tisza-tó sebesvonalat a Keleti pályaudvar és Tiszafüred között teremt közvetlen, kényelmes összeköttetést. Ez a járat nem csupán egy vonat a sok közül, hanem a térség ütőereje a kerékpárosok számára: a szezonális igényekhez rugalmasan alkalmazkodva, a nyári csúcsidőszakban – május közepétől augusztus végéig – megnövelt kapacitással, akár ötven kerékpár szállítását is lehetővé teszi, garantálva, hogy senkinek se kelljen lemondania a tervezett túráról helyhiány miatt. A Tisza-tó körbetekérése, különösen a 2020-ban átadott látványos kerékpárhíd óta, igazi bakancslistás élmény, ahol a víz közelsége és a sík terep tökéletes kikapcsolódást nyújt a családoknak és a profiknak egyaránt. A körút során érintett települések – Tiszafüred, Poroszló, Sarud – mindegyike sajátos hangulattal várja a látogatókat, miközben az EuroVelo 11 nemzetközi útvonal részeként a Tisza-tavi gátkorona kiváló minőségű aszfaltcsíkján suhanhatunk.

Ám Magyarország kerékpárostérképe a Tisza-tavon túl is tartogat izgalmakat, és szerencsére a vasúti hálózat szinte minden jelentős tájegységünket lefedi. A Dunakanyar festői lankái és a Duna menti kerékpárutak például könnyedén elérhetők a Nyugati pályaudvarról

induló, nagy kapacitású KISS emeletes motorvonatokkal, amelyek a Z70-es vonalon közlekedve akár harminchat kerékpár szállítására is alkalmasak, így nagyobb baráti társaságok is bátran útra kelhetnek. Aki a hegyvidéki levegőre és a szerpentinek kihívására vágyik, az a Mátra és a Bükk vadregényes tájai felé veheti az irányt. A Keleti pályaudvarról Gyöngyösre tartó Mátra InterRégió vonatok modern, alacsony padlós FLIRT szerelvényei kényelmes beszállást biztosítanak, és Mátrafüred felé indulhatunk a végállomásról, hogy bevegjük az ország legmagasabb pontjait. Hasonlóan csábító célpont Eger és a Bükkalja vidéke is, ahova az Agria InterRégióval utazhatunk. Átszállással pedig Mezőkövesdnél leszállva a gyógyfürdők és a kaptárkövek misztikus világa várja a felfedezőket.

Nem feledkezhetünk meg a Dunántúl varázslatos tájairól sem, ahol a Bakony végtelen erdei és völgyei hívogatják a túrázókat. A Déli pályaudvarról induló Bakony és Göcsej InterCity vonatokkal Veszprémig, nyár elejétől pedig Zalaegerszegig utazva a Göcsej szívébe csöppenhetünk. Különleges élményt kínál a műemléki védettségű Bakonyvasút is, amely Veszprém és Győr között kanyarogva nemcsak utazási eszköz, hanem önmagában is turisztikai látványosság, ráadásul a szerelvényein akár húsz kerékpár is elfér, így a Cuha-völgyi túrák ideális kiindulópontja lehet. A változatosságot kedvelők számára a Zemplén vadregényes vidéke is elérhető közelségbe kerül az InterCity járatokkal, amelyek 8–24 kerékpár szállítására alkalmasak, lehetőséget teremtve Északkelet-Magyarország felfedezésére.



Bármelyik égtáj felé is induljunk, érdemes előre tájékozódni a kerékpárszállítás térképeiről és a csúcsidőszaki foglaltságról, de egy biztos: a vasút és a kerékpár kombinációja olyan szabadságot ad, amely minden kilométeren új élményekkel gazdagítja az utazót.

Molnár Zsolt

Elvesztegetett Talentum? Két viharos évtized története

A Bombardier Transportation által gyártott Talent motorvonatok idén két évtizedes magyar pályafutása jól szemlélteti, hogy egy rossz beszerzési döntés milyen hosszú távú problémákhoz vezethet a vasúti közlekedésben. A tíz darabból álló flotta 2006-ban érkezett hazánkba, és mára a MÁV-csoport egyetlen kétáramnemű motorvonatcsaládját alkotja, amelyet leginkább a Győr–Bécs közötti euregiós személyszállításban használunk.

A Talentek beszerzése egy 2005-ös tenderkiírás következménye volt, amelyet eredetileg a Stadler FLIRT motorvonatai nyertek meg. A vitatott eljárást követően a kormányzat 2006-ban gyorsított közbeszerzési eljárás keretében mégis tíz Bombardier Talent motorvonat vásárlása mellett döntött. Az első négy szerelvényt a gyártó az eredeti rendeltetésük szerint az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) számára készítette, a további hat darab már közvetlenül a MÁV részére készült.

A 425-ös sorozatú (korábbi jelölésük: 5342) Talent motorvonatok háromrészes, csuklós kivitelű villamos motorvonatok. Legnagyobb engedélyezett sebességük 140 km/óra, amely megfelel a Győr–Bécs vonal követelményeinek. Különlegességük, hogy a MÁV-csoport egyetlen olyan motorvonatcsaládját alkotják,

amely képes mind a magyarországi 25 kV 50 Hz-es, mind az osztrák/német hálózaton használatos, 15 kV 16,7 Hz-es váltakozó áramú betáplálásról üzemelni.

A járművek hajtásrendszere korszerű, háromfázisú aszinkron vontatómotorokra épül. A vontatómotorok a hajtott forgóvázban a vonat hossz tengelyére merőlegesen kerültek beépítésre, és minden hajtott tengelyt egy-egy háromfázisú aszinkron motor táplál. A transzformátor és az áramirányító egy közös, úgynevezett Power Pack egységet alkot, amely két külön kört táplál – mindegyik a hajtott forgóvázak vontatómotorjait.

A Talentek hazai pályafutása azonban kezdettől fogva rögös úton haladt. A járművek járműkonstrukciós hibák miatt csak rendkívül



alacsony, 30-40 százalékos rendelkezésre állással tudtak közlekedni, szemben a FLIRT motorvonatok 95 százalék körüli üzemképességével. A 2012 és 2017 között üzemképes darabszám hektikusan, mindössze 3-8 darab között változott, ami azt jelentette, hogy a tíz motorvonatból legtöbbször csak három-négy volt forgalomban.

A helyzet 2019-re kritikussá vált, mivel hat jármű futásteljesítménye elérte az előírt 1,5 millió kilométeres értéket, így kötelező nagyjavításuk időszerevé vált. Az alacsony rendelkezésre állás már veszélyeztetette a Győr–Bécs vonal szolgáltatásának fenntartását.

2019 áprilisában a MÁV-START, a MÁV Vagon és az ÖBB kétéves szerződést kötött a teljes flotta felújítására, a konstrukciós hibáinak megszüntetésére. Az első felújított motorvonat 2019 októberében állt forgalomba, az átfogó program célja pedig az volt, hogy 2020 végéig mind a tíz Talent átessen a szükséges nagyjavításon.

A felújítás kiterjedt a forgóváz egységeire, a fékrendszerre, a vezetőállásra és az utastérre egyaránt. Megújult az üléskarpít és a folyosó burkolata is, főként magyar beszállítók bevonásával. Emellett a járművek kívül-belül is új arculatot kaptak: a FLIRT motorvonatokhoz hasonló, kék-fehér-sárga MÁV-festést. Egy motorvonat felújítása körülbelül 500 millió forintba került, a teljes program költsége pedig megközelítőleg 5 milliárd forintot tett ki.

A modernizáció célja az volt, hogy az üzemképesség a korábbi 30-40 százalékról 80-90 százalékra növekedjen. A nagyjavításokkal párhuzamosan karbantartási feltételeket is biztosítottak, hogy a járművek hosszú távon, gazdaságosan és hatékonyan üzemeltethetők legyenek.

Ma a tíz Talent motorvonat leginkább a Győr és Bécs közötti eurégiós forgalomban látja el feladatát. Bár a flotta létszáma szerény – a MÁV-csoport egyik legkisebb motorvonatcsaládjá –, szerepe mégis kulcsfontosságú a magyar-osztrák határon átnyúló vasúti személyszállításban. A sikeres felújítási program után ezek a járművek megbízhatóbb szolgáltatást nyújtanak az utazók számára, bizonyítva, hogy megfelelő szakmai odafigyeléssel és befektetéssel még egy problémás járműállomány is hasznos tagja maradhat a MÁV-csoport gépparkjának.

Molnár Zsolt



Kínában turnézott a MÁV Szimfonikus Zenekar

A MÁV nyolcvanesztendőös zenekara nagy sikerű kínai turnéval zárta az évet. Az együttes 2025. december 26-án indult útnak, és 2026. január 2-án tért vissza Budapestre. Az utazás során négy hangversenyt adtak három városban – Sanghajban, Pekingben és Hszingben –, rangos egyetemi és városi koncerttermekben. A kínai turné – bármily nagyszerűnek és izgalmasnak is hat – komoly próbatétel elé állította a csapatot, hiszen rövid idő alatt kellett végigutazniuk több ezer kilométert, és magas színvonalon játszaniuk az ázsiai közönségnek. A turnéről hazatérő zenészeket az élményeikről és a legfőbb kihívásokról kérdeztük.



Pintér Dávid koncertmester

2019 óta tagja a MÁV Szimfonikus Zenekarnak

Miben különbözik a kínai közönség a magyartól?

Apróságnak tűnik, de a magyar közönség már megtanulta, hogy egy komolyzenei koncerten mikor tapsoljon, hogyan viselkedjen. Kínában például az alapzaj sokkal nagyobb. Nagyon távoli, nagyon más kultúra vár tehát minket egy ilyen turnén. A kínai közönség sokkal nehezebben tudja kifejezni a tetszését is, gyéresebb a taps a zenedarabok után, miközben a koncert végén rajongóként lépnek oda hozzánk, aláírásokat kérnek. Én azt mondanám, hogy nagyon szeretik a komolyzenét, csak másképp vannak jelen a hangversenyen.

Milyen darabokat adtak elő, ugyanaz volt a repertoár az összes koncerthelyszínen?

A műsor alapvetően újravetett volt, tehát felcsendültek Strauss-keringők, de hallható volt Lehár Ferenc A víg özvegy nyitánya, Kodály Galántai táncok című műve, és két koncerthelyszínen Liszt Ferenc Esz-dúr zongoraversenye is. Az egészet elvittük „magyar irányba”, így izgalmasabb volt, mint egy megszokott újravetett műsor, amely sokszor csak Staruss-darabokból áll.

Aggódta-e esetleg a hegedűd épségéért, egyáltalán hogyan szállítják-e egy ilyen hosszú úton a hangszereket?

Mindenképpen velünk utaznak a repülőn, még a csellók is. Ezt az összes turnénk előtt le kell egyeztetni az adott légitársasággal, a folyamat része az is, hogy a hangszertokok pontos méreteit leadjuk.

Az ellenőrzések Kínában elképesztően alaposak, legtöbbször még a hegedűgyantáról is jegyzőkönyvet vettek fel. A fedélzeti szállításra egyébként azért van szükség, mert a hideg és a rázkódás a raktárban kárt tehetne a hangszerekben, a poggyászok dobálásáról nem is beszélve. Ilyenkor tehát a nagyobb hangszerek, mint a hegedű, a cselló, a tuba külön helyjegyet kapnak, a többi kisebb hangszer pedig kézipoggyászként jön.

Volt valami, ami esetleg meglepett az országot illetően?

Kínában 15 évvel ezelőtt voltam először, iszonyú sokat változott azóta. A szmog jóformán megszűnt, szinte teljes mértékben átálltak az elektromos közlekedésre. Készpénzzel sehol, kártyával is csak ritkán lehetett fizetni. Főként applikációt használnak, még az utcazenész is QR-kódot rakott maga elé, nem kalapot, mint itthon.

Székely Edit fuvolaművész

1995 óta tagja a MÁV Szimfonikus Zenekarnak

Merre jártál eddig a zenekarral?

Jóformán beutaztam velük a világot. Voltam Libanonban, Egyiptomban, Cipruson, Olaszországban, Hollandiában és még sok-sok más helyen Európában, felsorolni is nehéz lenne.

Milyennek találd a kínai koncerthelyszíneket? Az akusztikájuk mennyire dolgozik a zenészek alá? Számít ez egyáltalán?

Minden számít. Valamikor túl kicsi a színpad, és kényelmetlen, hogy alig férünk el rajta. A színház jellegű terem száraz akusztikájúak, az



Balról jobbra: Pintér Dávid, Székely Edit, Kolics Máté

sem kényelmes. Ha minden elfér, és minden úgy szól, ahogy kell, akkor boldog a zenekar! Kínában az első két koncertünket egyetemi helyszínen rendezték meg, jól szóltak, kitűnő koncerteket adtunk. A közönség is lelkes volt, rengeteg fiatallal. A harmadik koncert egy zárt körű előadásra emlékeztetett, leginkább a kerület helyi vezetői voltak jelen. Az utolsó koncerten Hszingben, a belvárosban játszottunk, ott akkor meg tapasztalhattuk, hogy milyen az európai újév a kínaiak szerint. A koncert után a szállodánk tetejére vittek bennünket, lefoglalták nekünk a bárt, és együtt szilveszterezhetett az egész stáb. Előttünk a város, a rengeteg tűzijáték – emlékezetes szilveszterünk volt.

Ázsiában komoly érdeklődés tapasztalható a klasszikus zene iránt. Látsz valamilyen különbséget az ottani játéktípus vagy a próbafo-lyamat között? Esetleg a közönség az, ami eltér az itthonitól?

Legtöbbször – ahogy most is – saját karmesterrel játszunk, tehát közvetlen élményem nincs, ugyanazt tapasztaltuk, mint itthon. A kínaiakról viszont elmondható, hogy mindenkitől eltanulják a „legjobbat”. Koncertre is azért jönnek, mert meg akarják tanulni, hogy milyen az európai kultúra. Rengeteget fejlődtek ebben is: öt éve beszélgettek, rácsáltak, kabátban ültek be a terembe, mára viszont megváltozott a viselkedésük.

Milyen érzés a MÁV Szimfonikusokhoz tartozni és az ő nevükben képviselni Európát, Magyarországot egy másik kontinensen?

Nagyszerű. A magyarországi repertoárban kiemelkedő zenekar a miénk, sok a fiatal, a lelkes kolléga, és öröm mindannyiunknak, hogy amit mi képviselünk, meg tudjuk mutatni a világban. Azért dolgozom itt harminc éve, mert szeretek itt dolgozni, és sosem állt szándékomban máshová átmenni. Hofi annak idején kitalálta, hogy mi vagyunk a „MÁV szimpatikusok”, azt hiszem, ez a kép él rólunk sokakban.

Mit gondolsz, miért nyílnak meg a zenekar előtt ilyen lehetőségek?

Ez a konkrét út nem túl egyedi, sok európai zenekar turnézik Kínában, így más oldalról közelíteném a lehetőséget: turnézni élmény. Egy ilyen út során a kollegialitás sokkal nagyobb teret kap, mert nemcsak az ebédészünetben beszélgetünk, hanem össze vagyunk zárva, mélyebb eszmecserékre is jut idő. Itt mindenki tud a másiktól, a másik családjáról, ez pedig összességében jól tesz a társulatnak.

Kolics Máté ütőhangszeres művész

2021 óta tagja a MÁV Szimfonikus Zenekarnak

Volt már ilyen „távoli élményed” a zenekarral?

2024-ben Japánban turnéztunk. Szembetűnő különbség a két helyszín között, hogy az emberek ott sokkal nyugodtabbak. Azt hiszem, hogy a japánok társadalmilag olyan szinten állnak, amelyet sehol máshol nem tapasztaltam eddig.

Mit szívtál hozzá, amikor megtudtad, hogy Kínába utaztok?

Egy ilyen lehetőség mindig büszkeséggel tölti el az embert, presztízs-utazás és nagyon jó élmény.

Merültek fel benned félelmek a kínai turnéval kapcsolatban?

Nagyon vártam, mert mindig jó érzés a zenekarral utazni, de tudtam, hogy meg fog viselni, és ez így is lett. Egy ilyen turnét mentálisan és fizikailag is bírni kell, nekem ez okoz nehézséget. Egy hét alatt négy koncertet adtunk, négy különböző helyszínen, ami azt jelenti, hogy repültünk, buszoztunk, hotelbe csekkoltunk, próbáltunk, koncerteztünk, majd újra repültünk, és ez folytatódott egészen a hazatértünkig. Sajnos a második napon lebetegedtem. Láz, rossz közérzet. Elmondhatatlanul embert próbáló tud lenni egy ilyen turné. Ezt nehezítette, hogy a reptereken – és úgy általában Kínában – nagyon erős az ellenőrzés.

Túl vagy egy leánykérésen is: melyik városban, milyen helyszínen és hogyan történt meg az esemény?

Itthon nem terveztem meg semmit, de tudtam, ha adottak lesznek a feltételek, kint megkértem a barátnőm kezét. A ChatGPT-vel beszéltem meg a részleteket: Pekingben a Nyári Palota kertjét ajánlotta, ahol van egy tó. A rajta átívelő hidat választottam, ami egészen jó helyszínné bizonyult. Hál’ istennek igent mondott, így már a menyasszonyom – egyébként a zenekar kíséző zenésze, kürtművész. Tíz év múlva az is kiderül, hogy ez kellemes emléke maradt-e az utazásnak. (nevet)

Adott a játékhöz valamilyen érzelmi többletet a leánykérés?

Egyértelműen jobban éreztem magam, és ez kihatott a játékomra is, amely sokkal könnyedebb, lazább lett!

Harangozó Anita, a MÁV Szimfonikus Zenekar HR-menedzsere és a kínai koncertkörút turnémene-dzsere a következőket osztotta meg az útról:

„Nagy örömmel és izgalommal vállaltam el a MÁV Szimfonikus Zenekar turnéjának vezetését. Ez a szerep teljesen új kihívás volt számomra, ezért alaposan felkészültem: novemberben megfigyelőként kísértam a zenekart Ausztriába, továbbá részt vettem a kínai turné előkészítésében – például a vízügyintézésben –, indulás előtt pedig tapasztalt szakemberekkel konzultáltam, hogy minden eshetőségre felkészüljek. Ennek ellenére számtalan apróbb, váratlan helyzettel szembesültünk, amelyek gyors és rugalmas megoldást igényeltek. Bár az eredeti programterv folyamatosan módosult, a kínai partnerek igyekeztek végig a kedvünkben járni, és mindent megtettek a komfortunkért.

A művész kollégák szerencsére nagyon rugalmasan és profi módon alkalmazkodtak a változásokhoz. A legnagyobb próbatétel a hazautazás előtt ért minket: a repülőtársaság törölte járatunkat, így az utolsó, hszingi helyszínen jóval korábban, délelőtt kellett elhagynunk a szállást a tervezett késő délutáni indulás helyett. A pihenős, városnézős nap emiatt elmaradt.

Bár feszített volt a program, és kevés idő maradt a pihenésre, de azért a szilveszterestét együtt tudta ünnepelni a zenekar. A kínai partnerek ráadásaként még egy meglepetéssel is készültek, minden zenekari tag egy plüsspandát kapott ajándékba. Ezenkívül kirándulást szerveztünk a Kumbum-kolostorba (Taer-templom), a tibeti Gelug szekta egyik legjelentősebb központjába, és Pekingben a Nyári Palotát is megcsodálhattuk. Hálás vagyok a lehetőségért, és hatalmas örömömre szolgált, hogy elkísérhettem a zenekart erre a felejthetetlen útra.”

Benke Máté

Egy kivételes közösség története

Gálakoncerttel ünnepelte fennállásának 150. évfordulóját a Szolnoki MÁV Férfikórus

Az 1857-ben alapított jogelőd, a Fáklyatársulat, valamint a napjainkban is aktívan működő MÁV Férfikórus nem csupán hangok, kották és zeneművek sora: ez a történet emberi sorsokról, barátságokról, közösségformáló erőről szól, amelyben az örömök mellett az elmúlás pillanatai is helyet kapnak.

A kórus kottatárában több mint 500 mű partitúrája található meg, lefedve a zenei világ szinte teljes spektrumát: van itt minden az egyházi énekektől és népdalfeldolgozásoktól kezdve az operákon, operettekben és musicaleken át egészen a könnyűzenei művekig. A másfél évszázados kórusmunkát számtalan hazai és nemzetközi elismerés fémjelzi. Ezek közül kiemelkedik a Csokonai Vitéz Mihály közösségi díj és az Ezüst Pelikán díj, amelyekre a kórustagok – vagy ahogyan egymást nevezik: tagtársak – különösen büszkék. A kórust 1995 óta Juhászné Zsáka Katalin karnagy vezeti. Munkáját számos rangos elismeréssel jutalmazták, többek között a Szolnokért Emlékrem arany fokozatával, a Kaposvári Gyula-díjjal és a MÁV elnök-vezérigazgatói elismerésével.

A karnagy asszony közel három évtizedes, elhivatott művészi munkájának gyümölcset a közönség egy nagyszabású jubileumi koncerten hallhatta Szolnokon, az Aba-Novák Agóra Művelődési Központban. A MÁV-csoport és a Magyar Vagon Vasúti Kft. támogatásával megvalósuló gálakoncerten a MÁV Férfikórus repertoárjának legszebb darabjai csendültek fel. A két részből álló, egész estés műsort a kórus partneregyüttesei tették teljessé: a Szolnoki Kodály Kórus, a Padragi Bányász Férfikórus, valamint a Magyar Honvédség Kiss József 86. Helikopterbázis Légierő Zenekara. Az egyéni és közös előadások felejthetetlen zenei élményt nyújtottak. A zárófelvonásban minden szólam, minden hang és minden dallam a MÁV Férfikórus 150 éves jubileumát koronázta meg. A zenei csúcspontot Katona Tamás tenor és Radvány András bariton szólója tette teljessé. A jubileumi gálakoncert nem csupán a Férfikórus történetének kiemelkedő mérföldköve volt, hanem egy emlékeztető kulturális ünnep, amely méltó módon tisztelt a magyar férfikari hagyomány előtt.

Fontos megemlíteni, hogy a tagtársak éneklés iránti elkötelezettsége nem teljesedhetne ki a működést biztosító intézményi háttér nélkül. A MÁV-csoport a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület (VOKE) szervezetén, azon belül a Szolnoki Csomóponti Művelődési Központon keresztül biztosítja a 150 éves kórus működésének feltételeit, Balázsinné Góder Ágnes igazgató irányításával. A MÁV Férfikórus mottója változatlan: „A dal összeköt múltat, jelent és jövőt!”



A magyar kultúra napja alkalmából 2026. január 22-én Juhászné Zsáka Katalin karnagy a Kulturális és Innovációs Miniszter Elismerő Oklevelét, Kondor Balázs kóruselnök pedig a Rotary Mecénás díjat vehette át.

Többségében jöttek a sikerek

Felettebb mozgalmas fél év áll férfi-röplabdacsapatunk mögött, nem kevesebb mint 29 mérkőzést játszottak Omar Pelillo vezetőedző tanítványai, többnyire sikeres befejezéssel.

A 2024–2025-ös bajnoki szezonban teljesedett ki az utóbbi évek munkája, hiszen a csapat a története során először nyerte meg az Extraligát, illetve szintén első alkalommal lett aranyérmes a Magyar Kupa sorozatában. A nyár folyamán tovább erősödött a keret, az érkezők egytől egyig már jócskán bizonyítottak az előző csapataikban, valamint a válogatottban. Kecskeméti Bálint a VÖ Amstettentől, Varga Péter a Kecskeméti RC-től, míg Ambrus Bence némi kitérőt követően az UVC Holding Graztól tért vissza hozzánk. Az idény előtt nem lehetett más a cél, mint hogy egyénileg és csapatként is a lehető legjobb röplabdát játssza az együttes. Ráadásul már idejekorán kiderült, hogy a hazai megmérettetések mellett a nemzetközi porondon is jelentős erőpróbák várnak ránk, hiszen három fronton kell, illetve kellett helytállniuk. A CEV Bajnokok Ligája selejtezőjében Fortuna jóvoltából a spanyol Guaguas Las Palmas ellen kezdtünk, az ellenfelünkről pedig annyit kellett tudni, hogy a 2023–2024-es idényben a negyeddöntőig menetelt az elitsorozatban. Nem várt tehát sétalop a csapatra, függetlenül attól, hogy az elmúlt idények tatabányai „albérlete” után ezúttal már valóban hazai pályán, a MET Arénában fogadhattuk az ellenfelünket. A selejtezős párharc első mérkőzésére 2025. október 21-én került sor, 3:1-es vereséget szenvedtünk, de egyáltalán nem vallottunk szégyent. A visszavágón ugyan nem jött össze a szettgyőzelem, de folytathattuk a CEV Volleyball Cupban. Első ellenfelünk a német Helios Grizzlys Giesen együttese volt, amelytől Hildesheimben rendkívül szoros összecsapás végén 3:2-es vereséget szenvedtünk, ám a fehérvári visszavágón kivágtuk a rezet, és négy játszmában (3:1) győztünk, ezzel a sikerrel pedig tovább folytathattuk utunkat a sorozatban. Fortuna most sem bizonyult túlságosan kegyesnek, hiszen a következő körben egy újabb bombaerős, a lengyel kirakat- és sztárcsapattal kerültünk szembe. A legjobb 16 közé jutásért folytatott párharcban ugyan a várakozásoknak megfelelően a korábbi Bajnokok Ligája-elődöntős legyőzte együttesünket, ám ezen az estén is elkápráztattuk játékkal a MET Aréna közönségét. A továbbjutás már két megnyert játszma után eldőlt (2:0), mivel az első mérkőzésen a lengyel csapat 3:1-re diadalmaskodott, és ezzel bejutott a sorozat következő fordulójába.

December első napjaiban derült ki, hogy a gárdát 2022 óta erősítő, 31 esztendősen szélső ütő, Redjo Koci Katarban folytatja pályafutását, honfitársa, Redi Bakiri is távozott, méghozzá az Al-Nasr Dubai színeiben. Helyükre érkezett a montenegrói Ivan Zvicer és az északmacedón Aleksandar Ljaftov.

A Közép-európai Liga (MEVZA Kupa) 2023–2024-es idényét öt győzelemmel és négy vereséggel az ötödik helyen zártuk a sorozat alapszakaszában, így nem jutottunk a négyes döntőbe. Célunk nem lehetett más, mint hogy ezt túlszárnyalja a csapatunk. Az idei alapszakaszt Budvában indítottuk, az OK Buducsnosztól a döntő játszmában rendkívül eredményes játék után 3:2-re legyőzve. A folytatásban lekopíroztuk az előző mérkőzésünket, amikor 0:2-ről fordítottunk az ugyancsak montenegrói OK Budva ellenében. A kétszettes hátrány most is megvolt, majd jött a szépítés, de az egyenlítésre ezúttal nem futotta, sőt a negyedik felvonást a végén el is nyerték a hazaiak (1:3). Majd következett a szlovén OK i-Vent Maribor, amely azonban nem okozott gondot, dacára annak, hogy zsinórban ez volt a harmadik egymást követő mérkőzésünk, és a fáradtság problémákat okozhatott volna, ám a legjobb formánkat hoztuk ki magunkból, és 3:1-re nyertünk. 2026. január közepén Zágrábban két összecsapás várt ránk, a horvát MOK Mursa Osijek ellen mutatkozott be Ljaftov, aki nyomban a kezdő hatosban kapott helyet. Végül ötjátszmás csatában a házigazdák voltak a jobbak, de a második



összecsapáson a HAOK Mladost Zagreb együttesét legyőzve teljesítették a fiúk a célt, azaz a négyes döntőbe jutást.

A TippmixPro Férfi NB I. Extraliga alapszakaszában eddig 14 mérkőzést játszottunk le játszmavesztés nélkül.

A cikk folytatása a magazin-mav-csoport.hu felületen, a Szabadidő rovatban olvasható.

Szupkai Gábor
Kommunikációs vezető
MÁV Előre Foxconn

Rangos szakmai elismerést vehetett át a MÁV Személyszállítási Zrt. projektszakértője

Január 30-án a budapesti Vigadó impozáns épületében került sor a 105. Széchenyi-bálra, ahol a hagyományokhoz híven átadták a közlekedési szakma egyik legrangosabb elismerését, a Milliarium Aureum – Aranyérem díjat. Nagy büszkeség, hogy a vasúti tagozat javaslata alapján az idei díjazott Jászberényi Attila, a MÁV Személyszállítási Zrt. Vasúti Műszaki Főigazgatóságának projektszakértője lett. Attila 1983 óta tagja vasutasközösségünknek, pályafutása során végigjárta a ranglétrát a szerelői munkakörtől kezdve a mérnöki és vezetői pozíciókig. Szakmai munkásságáról és további terveiről interjúnkban mesélt.

Mit jelent számodra a Milliarium Aureum – Aranyérem díj?

Nagy megtiszteltetés, hogy a több mint négy évtizednyi vasutasmunkámat a MÁV-csoporton kívül is elismerték. A díjat a 105. Széchenyi-bálon – egyben 25. MAÚT-bálon – vehettem át, melynek mottója a névadóját idézve ez volt: „Egynek minden nehéz, soknak semmi sem lehetetlen.” Ez jól jelképezi, hogy az elismeréshez a családom és a közvetlen kollégáim támogatása is sokat segített.

A méltatásban olvashattuk, hogy szakmai munkásságod meghatározó a hazai személyszállítás modernizációjában: nevedhez fűződik a 123 darabos FLIRT és a 40 darabos KISS motorvonatflotta beszerzésének és üzembe állításának műszaki vezetése. Miben hozott szemléletváltást, új korszakot ezek megjelenése a hazai személyszállításban?

A FLIRT és KISS motorvonatok jelentős technikai változást hoztak. A beszerzés előtt felsővezetői szinten döntöttek arról, hogy a mozdonyos vontatású vonatok mellett motorvonatok is fognak közlekedni az elővárosi személyszállításban. Szemléletváltás volt az is, hogy míg a korábban beszerzett járművek üzemeltetése saját karbantartással történt, az első hatvan FLIRT motorvonat esetében már a közbeszerzés kiírásakor eldöntött tény volt, hogy a motorvonat gyártója fogja a járműveket karbantartani 30 éven keresztül. Ez egy újfajta helyzetet teremtett.

Milyen műszaki szempontok alapján döntöttek a beszerzés indítása mellett?

A személyszállító járművek átlagéletkora nagyon magas volt, műszaki színvonaluk már az első beszerzések idejében, a 2000-es évek elején sem felelt meg a kor elvárásainak. Cél volt az utasok igényeinek korszerű, magas színvonalú kielégítése és a 160 km/h sebességgel történő közlekedés biztosítása.

Mik voltak a főbb mérföldkövek, feladatok és a legnagyobb kihívások ezen projektek során?

Feladatom a gyártóval történő műszaki egyeztetések, a műszaki témákkal kapcsolatos ügyek összefogása, a dokumentációk, oktatások és a szerződéses teljesítések felügyelete, valamint a garanciális kérdések rendezése volt. A legfontosabb mérföldköveket a prototípusjárművek átvétele, a típusvizsgálatuk, majd a hatósági engedélyük megszerzése jelentette.

Hogyan lehetett összehangolni az új járműtechnológiákat a meglévő infrastruktúrával?

Az első hatvan FLIRT motorvonatot a Stadler cég tartja karban a FLIRT motorvonatokhoz kialakított, a motorvonatokhoz épített pusztasabolcsi karbantartó bázisán. A következő hatvanhárom FLIRT motorvonat karbantartása Istvánfalván történik, itt ki kellett alakítani a motorvonati karbantartó bázist. A KISS motorvonatok karbantartása pedig Szolnokon történik a motorvonatokhoz átalakított csarnokban.

Részt vettél a járművek egységesítésében is. Mit jelentett ez pontosan?

A KISS motorvonat beszerzésével egy időben kezdődött az első hatvan FLIRT motorvonat műszaki színvonalának növelése érdekében elvégzett, úgynevezett „egységesítési” projekt, melynek keretében az először beszerzett járművek – az utaskiszolgálás javítása érdekében – a későbbi 63 db FLIRT műszaki színvonalát elérő kialakításúak lettek.

Irányításoddal történt az ETCS vonatbefolyásoló rendszer telepítése is a régebbi FLIRT járművekre. Mit jelentett ez a mindennapi vasúti működés szempontjából?

Az első 60 FLIRT motorvonat a szállításkor csak EVM vonatbefolyásoló berendezéssel rendelkezett. Az ETCS-pályák kiépítése szükségessé tette az ETCS-rendszer beépítését a korábban üzembe helyezett FLIRT motorvonatokba. A korszerű vonatbefolyásoló berendezés beépítésével nőtt a járművek közlekedés- és utasbiztonsága, illetve megvalósulhat a megfelelő pálya mellett a 160 km/h-s menetrend szerinti közlekedés is.

Hogyan kezelted a projektek közben fellépő kritikus helyzeteket vagy felmerülő váratlan műszaki problémákat? Voltak ilyenek?

A projektek során sok alkalommal fordult elő előre nem látható helyzet, amelyeket körültekintően kellett kezelni a közös és kölcsönös együttműködés keretében, betartva a szerződésekben rögzített követelményeket. Minden eset, amely előfordult, teljesen egyedi, és ennek megfelelően nem lehetett egységes kezelési módot kidolgozni.

Ez leginkább 2020-ban, a koronavírus-járvány idején jelentett kihívást.

„A díjat a 105. Széchenyi-bálon – egyben 25. MAÚT-bálon – vehettem át, melynek mottója a névadóját idézve ez volt: „Egynek minden nehéz, soknak semmi sem lehetetlen.” Ez jól jelképezi, hogy az elismeréshez a családom és a közvetlen kollégáim támogatása is sokat segített.”

Hogyan látod, melyek a magyar vasúti személyszállítás legfontosabb műszaki fejlesztési prioritásai a következő évtizedben?

Minél több korszerű jármű beszerzése a cél – a fő- és mellékvonalakra is –, illetve az ehhez szükséges karbantartó infrastruktúra fejlesztése és a megfelelően képzett munkaerő biztosítása. A gyártók bevonása a karbantartásba nagyobb hangsúlyt fog kapni.

1983 óta végigjártad a ranglétrát a szerelői munkakörtől kezdve a mérnöki és vezetői pozíciókig. Mesélnél róla röviden?

1983. március 1-jén a MÁV dombóvári Vontatási Főnökségén kezdtem el dolgozni járművillamossági szerelőként. A Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskola elvégzése után már friss diplomás mérnökként folytattam a munkát, továbbra is Dombóváron. Ezt követően a MÁV Tervezőintézetben dolgoztam tervezőként.

A tervezést követően a Keleti pályaudvaron lévő Gépészeti Főnökségen az akkor érkező CAF kocsikkal foglalkoztam reszortosként. Szakmai életutam következő állomása a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Főosztálya volt, ahol vasúti személykocsikkal és motorvonatokkal kapcsolatos beszerzési eljárásokban vettem

részt, valamint a nemzetközi kocsik üzemeltetésével foglalkoztam. Részt vettem a Bhv és a 3. generációs IC-kocsik felújításában, valamint a Desiro motorvonatok beszerzésben is. Fő tevékenységem mellett a Baross Gábor Oktatási Központban tartottam oktatásokat.

Pályafutásodnak mely eredményeire vagy a legbüszkébb?

Az új, illetve korszerűsített járművek beszerzésében való részvételre. Természetesen a FLIRT és KISS motorvonatok beszerzése számomra maradandó élményt jelentett, amelyek során nagyon sok felkészült, magas színvonalon képzett szakemberrel ismerkedhettem meg a cégemen és a Stadler-cégen belül. Hálás vagyok, hogy sok új dolgot tanulhattam tőlük.

Mi ad ma is motivációt a munkához több mint négy évtized után?

A projektek sikeres teljesítése és a pozitív visszajelzések, valamint minden olyan dolog, amelynek van értelme és előrevisz. Szeretem a vasutat, a közös munkát a közvetlen kollégákkal és a kihívásokat.

Van-e olyan emlékezetes történeted vagy helyzeted a pályafutásodból, amelyet szívesen megosztanál az olvasókkal?

Több emlékezetes élményem volt a projektek során felmerülő problémák felismerésével, megoldásával kapcsolatban itthon és külföldön is, mint például csatlakozás lekészése, pályaudvaron történő éjszakázás. Talán az egyik legemlékezetesebb a KISS motorvonat beszerzéséhez kapcsolódik. Az egyik külföldi munkanapon estefelé a kollégákkal benéztünk egy katolikus templomba. A templomajtó automatikusan nyílt, amit az tett lehetővé, hogy hasonló zárrendszer volt benne, mint a FLIRT és a KISS motor-

vonatokon, ez a „KABA” rendszer, így a zárat alaposabban szemügyre vettük, majd az üres templomban találtuk magunkat. Kis idő múlva egy néni érkezett oda, majd távozott. Mi is távoztunk, és nemsokára egy minden technikával felszerelt rendőrautó érkezett mellénk, és elkezdtek az igazoltatást. Kinyitották a kocsijuk hátsó ajtaját, elővettek onnan egy kockás füzetet, amelybe minden adatot beírtak, ezt követően a szállodát felhívva leellenőriztek minket, majd mehettünk tovább. Jó volt látni a svájci rendőrségnél ezt a technológiai kontrasztot.

Van olyan szakmai cél vagy projekt, amit mindenképpen szeretnél még megvalósítani?

Jelenleg a projektek általános garanciaidejének lezárása történik, ami várhatóan augusztusig befejeződik. Céлом, hogy ezek a projektek sikeresen és a tervezett időben lezáruljanak. Augusztusban 65 éves leszek, így terveim szerint akkor új korszak kezdődik majd az életemben, gyakrabban számíthat rám a népes családom.

Szeretettel gratulálunk a rangos kitüntetéshez, további sikerekben gazdag munkát kívánunk!

Ujj Zsuzsanna



Álomjárműből szellemjárat Az első hotelbusz különös útjai

1967. október 31-én, este 22.50-kor egy különleges csuklós busz indult az akkor Engels térnek nevezett Erzsébet téri buszvégállomásról. A jármű oldalán Hotelbusz felirat díszelgett, odabent pedig az átlagosnál jóval kényelmesebb ülések, büfé és hálófülkék álltak az utasok rendelkezésre. Az útvonal sem volt átlagos: Budapest–Székesfehérvár–Veszprém–Sümeg–Zalaegerszeg–Lenti...

Az 1961-ben megrendezett Budapesti Nemzetközi Vásár egyik – szó szerint is – legnagyobb szenzációját az Ikarus mutatta be. A K-180 jelű busz a hazai autóbuszgyártás történetének leghosszabb és legnagyobb befogadóképességű kocsija volt a 180 férőhellyével. Igaz ugyan, hogy 1961-ben a BNV sztárja volt, ám azt nem kötötték a látogatók orrára, hogy a kiállított buszban nem volt motor. És utána sem vagy két évig. Csak 1963-ban készült el a Csepel Autógyárban az a Jármű-fejlesztési Intézetben megálmodott, 180 lóerős motor, amelyre az 50-es évek vége óta vártak a buszgyárban. Az ekkor már hivatalosan is Ikarus 180-asnak nevezett buszok első szériájának Budapesten kellett volna bizonyítaniuk, de a Csepel motorok csütörtököt mondtak. Javítani sem tudták őket, ezért az új buszokat félre kellett állítani. Öt éven keresztül kísérletezgetés zajlott, és csak 1968-ban sikerült megfelelő motort építeni a buszba, így a százas nagyságrendű sorozatgyártás is csak ekkor kezdődhetett.

A MÁVAUT/Volán azonban nem a bizalmatlanság okán nem vásárolt Ikarus 180-asokat, hanem mert ezek egytől egyig városi buszok voltak, távolsági változatuk egyáltalán nem készült. A hetvenes évek közepétől megjelenő Ikarus 280-asok megjelenéséig a Volán csuklós

flottája csakis saját gyártású buszokból állt, amelyek sokkal olcsóbbak voltak, mint a vadonatúj Ikarusok. De a MÁVAUT egy Ikarus 180-ast mégis megvásárolt, de azt használtan. Az 1964-es évjáratú buszba brit Leyland motort építettek, a FAÜ tulajdonába került, de 40 ezer kilométer próbafutás után nem tartottak igényt rá. A MÁVAUT ezután vásárolta meg, eleinte a pécsi városi forgalomban járt, de 1967 őszén egy nagy ötlet szolgálatába helyezték.

Nem háló

1967-ben új, képes havilap jelent meg a MÁVAUT gondozásában Volán címmel. A szeptemberi címlapon egy nagyon boldog anyuka és gyermeke, valamint egy pincérhez hasonlatos férfi látható, „Hálófülkés autóbusz (tudósításunk a 11. oldalon)” felirattal. A 11. oldalon pedig további képek mellett olvashatjuk: „Augusztusban készült el az első magyar hálófülkés autóbusz, amelyet egy 180-asból alakítottak át. Az utolsó simításokat a MÁVAUT műhelyében kapta. Ugyanis az átalakítást végző Budapesti Jármű Ktsz-nek nem volt

olyan hosszú festőcsarnoka, ahova a csuklós autóbusz beférhetett volna. Az autóbusz – külseje ismert a fővárosi forgalomból – impozáns látványt nyújt. Első részében hat, kétszemélyes fülke található. A hálófülkék burkolata világos nyárfalemez, a kék bevonatú kanapék egy mozdulattal átalakíthatók emeletes fekvőhelyekké. A busz hátsó – csukló utáni – részében tizenhét »repülőülést« lehet fekhellyé átállítani. Itt kapott helyet a zuhanyozó is és a falatozó.”

A cikkben a Budapesti Jármű Ktsz illetékese, a buszbelső tervezője, Csernyi József mondta el, hogy a MÁVAUT vezérkara nyugatnémet példák alapján döntött az átalakításról. „A tervezői munkát kissé megnehezítette, hogy egy alacsony platójú, városi forgalomra készült járművet kellett átalakítani. Ezért a nyugati konstrukciókkal ellentétben mi a padló alatti részt nem tudtuk kellően hasznosítani pl. a csomagok elhelyezésére” – nyilatkozta a tervező, de elmondta azt is, hogy a buszon a másodosztály annyit tesz, hogy az üléseket lehet fekhellyé alakítani, míg az első osztályú utasoknak 6 kétszemélyes, fekhelyes fülke áll a rendelkezésükre. A tervező elmondta még, hogy kétféle fűtés, zuhanyozó, illetve bár is lesz a buszban, az csak a későbbi hírekből derült ki, hogy véce nem volt. „Az autóbust látva a Budapesti Jármű Ktsz jó munkát végzett. A közönség véleményéről pedig az első nemzetközi út tapasztalatai után számolunk be” – foglalta össze a Volán újságírója. Nagyobbat nem is tévedhetett volna.

Drága, rázós, keskeny

A csodabusz szeptemberi bemutatóján elhangzott, hogy előbb belföldön próbálják ki, nyáron pedig a jugoszláv tengerpart lesz a cél. Ahogy a cikkünk elején írtuk, az első hotelbusz 1967. október 31-én indult Budapestről Lentibe – fél Nyugat-Magyarország érintésével. A járatot így hirdették a lapok: „A hotelbusz kedden, csütörtökön, és vasárnap 22 óra 50 perckor indul a budapesti Engels térről, és Székesfehérvár, Veszprém, Sümeg, Zalaegerszeg érintésével másnap reggel 6 óra 45 perckor érkezik Lentibe. Lentiből szerdán, pénteken és hétfőn



este 22 óra 10 perckor indul a hotelbusz, a már említett útvonalon másnap reggel 6 óra 45 perckor érkezik a fővárosba.”

Noha azóta majd' hatvan év telt, a járat útvonala és menetideje kapcsán is jogos a kérdés: mennyire volt életszerű egy ilyen vonalon közlekedő buszt forgalomba állítani, és kinek volt erre igénye? Mert igaz, hogy a korabeli beszámolók szerint az akkor még jugoszláv határátkelőként számontartott község (Lenti 1969-ben kapott nagyközségi és 1979-ben városi rangot) is a fejlődés útjára lépett azzal, hogy a Zalaegerszegi Ruhagyár itt létesített üzemet, azért országos hírű mégis a laktanyájáról volt. Ám abban egészen biztosak lehetünk, hogy kimenős kiskatonák biztosan nem utaztak a „hotelbuszon”. Nem tudták volna kifizetni a jegy árát, és nemcsak ők nem. 126 forint volt a „csak oda” jegy, és a hálóhelyért még 35 forint felárat kellett fizetni. Ennyiből, azaz 161 forintból egy teljes havi budapesti felnőtt kombinált (autóbusz) bérletet (110 Ft) és egy teljes havi budapesti felnőtt-villamosbérletet lehetett venni (45 Ft), és még maradt 6 forint. Az sem volt a legjobb ómen, hogy a MÁV éppen akkor szüntette meg a belföldi hálókocsi-szolgáltatását – az érdektelenség miatt. A különös éjszakai útvonal talán a következő évi jugoszláviai nyaralásokat készítette volna elő, de bajok voltak a busszal is. Az Ikarus 180-asnak hivatalosan 60 km/h volt a legnagyobb a sebessége, ám mivel a hálórész a csukló mögött volt, a kilengések, rázkódások miatt a még ennél alacsonyabb sebesség is kellemetlenségeket okozhatott a fekvő utasoknak. Nem beszélve arról, hogy az ágyak gyerekekre voltak méretezve. Nem volt véce, a fűtés rapszodikus volt. Utasok alig-alig akadtak, elégedett utas pedig egyáltalán nem.

A téli leállás után, 1968. május 2-án elég nevetségesnek tűnt, hogy a hotelbusz immár „nemzetközi járatként” indult, mivel csak anynyi történt, hogy Lenti után a jármű átgurult a határ túloldalára, Murakeresztúrra is. Nem csoda, hogy ezt a járatot már a nyár vége előtt megszüntették. Egy évvel később Szeged lett az új úti cél, de pár menet után immár a vállalat illetékesei is belátták, hogy ennek így nincs jövője.

Legát Tibor

Sínautóbuszok megjelenése a hazai vasutakon (1925-től)

100 évvel ezelőtt, 1925–26-ban a MÁV, a GySEV és az Arad és Csanádi Egyesült Vasút (ACsEV) üzemében a belső égésű motoros kocsikkal egy új korszak kezdődött. 2025 decemberében jelent meg Szécsey István „100 év a magyar vasút szolgálatában. A MÁV és más hazai vasutak két- és háromtengelyes Ganz motor- és pótkocsijai 1926-tól napjainkig” című, legújabb könyve, amely erről és a további évekről szól. A MÁV-csoport Magazin szándéka, hogy a témát külön is bemutassa. A soron következő téma a sínautóbuszok megjelenése a hazai vasutakon.

Az 1920-as évek közepén a hazai vasutak a személyforgalom lebonyolításához kis üzemköltségű, a forgalomhoz jól alkalmazkodó, gazdaságos járműveket is igényeltek. E követelményeket az önmagukban járátható sínautóbuszok, később a nagyobb forgalomnál pótkocsik vontatására is alkalmas motorkocsik tudták teljesíteni.

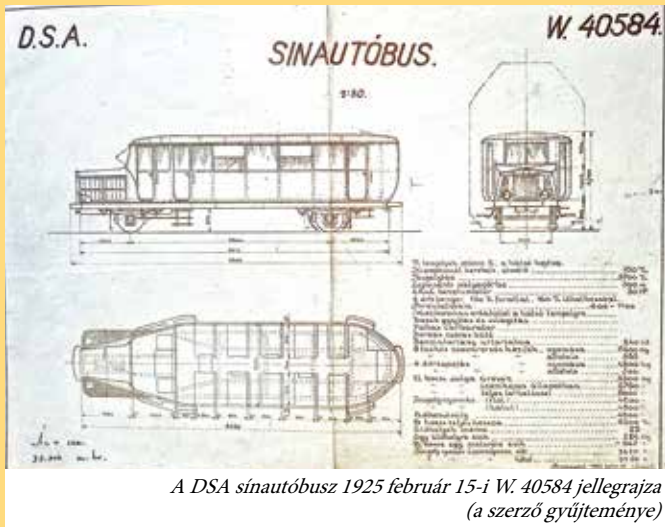
Jelen írás a Duna–Száva–Adria Vasút (DSA), a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GySEV), a MÁV és a Debrecen–Nyírbátori Helyiérdekű Vasút (DNyBV) 1925 és 1929 között üzembe állított kis férőhelyű, kéttengelyes, benzinmotoros, mechanikus erőátvitelű, egyirányú forgalmú, de tolatásra képes sínautóbuszait ismerteti. A Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. (BSzKRT) kétirányban közlekedő kocsikat szerzett be. E típusokat a Ganz, a m. kir. Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak (MÁVAG) és a Magyar Waggon- és Gépgyár (MWG) gyártották. A Ganz saját fejlesztésű, a másik két gyár német gépi berendezést épített járműveibe.

A járműszerkezet fejlődésének eredményeként az 1920-as évek közepén elterjedt szegecselt acél szekrényváz kiszorította a balesetveszélyes fa szekrényvázat. A motorkocsik gépi berendezése részére az I. világháború következtében gyorsan fejlődő gépkocsigyártás egyre jobb belső égésű motorokat és mechanikus sebességváltókat kínált. Így adott volt a vasúti sínautóbuszok és motorkocsik gyártásának lehetősége.

A magyar magánvasutak és a MÁV az 1920-as évek közepétől belső égésű motoros vasúti járművek beszerzését tervezték. Előbb különleges forgalmi feladatokra szánt, az autóbuszokhoz hasonló, egy irányban közlekedő, pótkocsi vontatására nem alkalmas, kis befogadóképességű sínautóbuszok jöttek szóba. E járművek fejlesztése és gyártása területén a Ganz és Társa- Danubius Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. (a továbbiakban: Ganz-gyár) úttörő tevékenységet fejtett ki. Bár több más hazai vagongyár szép eredményeket ért el a motoros vasúti járműveivel, a vezető szerep a Ganz-gyáré volt.

Elsőként a Déli Vaspálya Társaság hazai utódja, a DSA igényelt egy olyan járművet, amely egyes balatoni állomásokon átveszi a Budapestről érkező gyorsvonatnak a kisebb helyekre tartó utasait, vagy a gyorsvonat előtt indulva az utasok pl. Lepsénynél átszállnak a fővárosba menő gyorsvonatra. A DSA kéttengelyes, benzinmotoros, sík pályán 75, 7 ‰ emelkedőn 60 km/h sebességű típust akart. 1925. január 24-én, 30 000 aranykorona egységáron két kocsit rendeltek.

A Ganz-gyárnak a téma nem volt új, mivel autóbusz-karosszériát már korábban is szállítottak. A hajtómű sem jelentett problémát. A 9500 mm hosszú, 5700 mm tengelytávú, 750 mm keréktármérőjű, 6760 kg tömegű sínautóbusz villamos világítású utasterébe oldalanként két ajtó vezetett. Fűtésre a motor hűtővizét hasznosították. A 29 párnás ülőhelyet a középtájróba rakható öt pótészék egészítette ki. Az utastéri ablakok közül oldalanként kettő nyitható volt. A vezetőfülke az utastértől el volt választva.



A DSA sínautóbusz 1925 február 15-i W. 40584 jellegrajza (a szerző gyűjteménye)

A sínautóbuszt négyhengeres, 56 LE (41 kW) teljesítményű, IV AmC1 típusú Ganz benzinmotor hajtotta. A motort Bosch villamos indítóval vagy kurblival indították. A motor és a sebességváltó közötti lemezes dörzskapcsolót a vezető pedállal működtette. Az ötfokozatú sebességváltó előre 6, 11, 21, 40 és 76, hátra 11 és 21 km/h sebességet tett lehetővé. A fogyasztás 25 l/100 km volt.

Az 1–2 pályaszámú, sárga, felül fehér DSA járművek kísérleti üze 1925. június 10-én kezdődött. A hatósági vizsgák július 8-án és július 2-án voltak. A reggel 7:00-kor Balatonszentgyörgyről induló, mindenhol megálló sínautóbusz kb. kilencre ért Lepsénybe. A Budapestre tartó gyorsvonat Balatonszentgyörgyről 7:30-kor indult. Erre Fonyódon, Balatonbogláron és Siófokon tudtak a sínautóbuszról átszállni.



A DSA egyik Ganz sínautóbusza (a szerző gyűjteménye)

A DSA a jó tapasztalatok alapján 1926. január 5-én újabb sínautóbuszt rendelt. A 3-as sínautóbusz 1926. június 23-án vizsgázott. Öt- helyett háromfokozatú sebességváltója 18, 41 és 76, hátra pedig 15 km/h sebességet tett lehetővé.

A DSA-t 1932-ben a MÁV vette át. A 4–6 pályaszámú Ganz sínautóbuszok, oldalaikon még éveken át nagy „DSA” felirattal Székesfehérvár és Dombóvár környékén közlekedtek. A járművek a II. világháború áldozatai lettek. A 4-es eltűnt, az 5-ös és a 6-os vélhetően Csehszlovákiába került. Új pályaszámot nem kaptak, és hamar leselejtezték őket.

A GySEV-nél az 1920-as évek gazdasági nehézségei költségsökkentéseket eszközöltek. Ennek része volt a motoros üzem bevezetése. Osztrák sínautókat, majd 1 110 000 000 Korona (88 800 P) áron két Ganz sínautóbuszt rendeltek. Ez utóbbiakat a Sopron és Győr közötti gyorsvonati forgalomra szánták. Az 1925. nyarán üzembe álló, M1 és M2 pályaszámú zöld Ganz sínautóbuszok megegyeztek a DSA típusával. Az M2 sínautóbusz 1925. július 21-én Csorna és Sopron között 82 km/h sebességgel vizsgázott. A sebességet 70 km/h-ban írták elő.

A két GySEV sínautóbusz tíz éven át közlekedett Sopron és Győr között gyorsvonati forgalomban. 1935. július 29-én helyüket nagyobb és korszerűbb, Ganz–Jendrassik dízelmotoros kocsik vették át. A GySEV-nél ezután a sínautóbuszok kisegítő feladatot láttak el. A II. világháborúban súlyosan megsérültek. A járműveket a következő hónapokban a szovjet Vörös Hadsereg használta, majd a GySEV visszakapta őket. 1953-as selejtezésükig kirándulókat és sportolókat szállító menetekben jártak.

A DNyBV az M.1 és M.2 sínautóbuszokkal az 1926. július 22-i hatósági vizsga előtt 65 km/h sebességű próbameneteket tartott.

A sínautóbuszgyűgből az MWG sem maradt ki. Az 1927–29-ben gyártott 5 db járműnél a motor a járművezető mellé került, így azonos férőhelyszám mellett a Ganz típusnál rövidebb volt.

A 4700 mm tengelytávú, 8 t legnagyobb tengelyterhelésű favázas sínautóbuszokat a Rába-L. tehergépkocsik német licenc szerinti, 46 LE (34 kW) teljesítményű négyhengeres benzinmotorja hajtotta. A végsebesség 60 km/h volt. A fék külsőpofás, nyolctuskós kézi és négy kerékre ható, belsőpofás Dewandre vákuumfékből állt. A vontatás „fülszeg”-en át kapcsolórúddal történt. A fűtést a kipufogógáz hője biztosította. A villanyvilágítású utasterben 24 másodosztályú ülés volt, amelyet öt pótülés egészített ki. A szellőzést felül nyitható ablakok biztosították. A bőröndök az alváz alatti külső poggyásztartókba kerültek.

A MÁV részére gyártott „1. sz. Sínautóbusz” 1927. március 22-én vizsgázott.

A MÁV 1927. szeptember 29-én az előzővel csaknem azonos járművet rendelt az MWG-től. A „2. sz. Sínautóbusz” 1928. október 27-én vizsgázott. Honállomása Celldömölk lett. A „3. sz. Sínautóbusz” 1929. május 24-én hagyta el a győri nagyüzemet. Az 1934. szeptember 22-i MÁV-állaglista szerint a 2-es és 3-as sínautóbuszok a nagykanizsai fűtőház állagába tartoztak.

A DNyBV a növekvő forgalmi igények miatt a MÁVAG sínautóbuszoknál nagyobbakat akart. Az 1927. december 23-án Győrből rendelt jármű fallal leválasztott utastermében 8 másod- és 21 harmadosztályú ülőhely volt. A kézi- és Knorr-fékes, pótkocsi vontatására alkalmas, központi vonó- és ütközőkészülékes, 1928. június 30-ra elkészülő jármű az M3 pályaszámot kapta. A sínautóbusz színe az ablakok alatti olívizöld díszlécig a MÁV 1–2. oszt. személykocsiknál előírt sötétzöld volt. A szekrényt ettől felfelé gyengén zöldes elefántcsontszínre festették. A tető fekete volt.

A DNyBV az elsővel azonos második sínautóbuszát az MWG-től 5 hónap, de lehetőleg rövidebb szállítással 1929. március 21-én rendelte. Az M4 pályaszámú jármű 1929. szeptember 11-én állt üzembe. A MÁVAG-járműveket „kis”, az MWG-kocsikat „nagy” sínautóbusznak hívták.

Az 1920-as évek közepén a Magyar Vasúti Forgalmi Rt. (MVF) kezelésében álló DNyBV, Debrecen Nyírbátorral összekötő, normál nyomtávú vonalán naponta néhány vegyesvonatpár járt. 1926 elején a jobb utaskiszolgáltatást biztosító sínautóbuszok beszerzéséről határoztak.

Az 5450 mm hosszú, 2800 mm tengelytávú GyK-1 (Gyorskocsi 1) MÁVAG sínautóbuszokba a német National Automobil Gesellschaft (NAG) D4 típusú, négyhengeres benzinmotorja került. A hűtő a kocsi elején volt. A kocsiszekrényt a Ganz tervezte és gyártotta.



A MÁVAG fővállalkozású, német gépi berendezésű, Ganz járműszerkezetű M.2 pályaszámú DNyBV-sínautóbusz (MMKM)

Az I. világháború végére Budapesten a tömegközlekedési eszközök a túlzott igénybevétel, a rossz alkatrészellátás és a nem megfelelő fenntartás miatt leromlott állapotba kerültek. Az 1923-ban létrejött BSZKRT mindent megtett a gondok enyhítésére. 1926. július 14-én a fejlesztési program részeként az éjszakai forgalom lebonyolítására öt sínautóbuszt rendeltek a Ganz-gyártól.

A BSZKRT főtervei szerinti 3600 mm tengelytávú, kéttengelyes típust Ganz IV AmC1 130/160, 45 LE (32 kW) teljesítményű benzinmotor hajtotta. A 3100–3104 pályaszámú, 30 km/h sebességű járművekben 24 ülőhely volt.



A BSzKRT 3101 pályaszámú benzinmotoros Ganz sínautóbusza a gyárhoz közeli, népligeti villamos-végállomásnál

A járművek 1927. szeptember 21-én, Budapest és Pestszentlőrinc között vizsgáztak. Az öt sínautóbusz közül négy volt üzemben, míg egy tartalék volt. Tárolásuk a Baross forgalmi telepen volt. A „sínautómenetek”-ről a BSZKRT 3/1928 körrendelete így írt:

„1928. január 1-től kezdődően egy-egy benzinmotoros sínautó közlekedik:

I. a Rókus kórháztól – Pestszentlőrincre

II. a Népszínháztól – Pestszenterzsébet, Piac térre

III. a Berlini térről – Rákospalotára

IV. a Berlini térről – Óbudára”

Szécsey István

A húsvéti bárány

– ősi jelkép és ünnepi fogás

A friss, élénkzöld tavaszi fűben idilli látványt nyújtanak a békésen legelésző, puha kis báránykák. Az ember egyik legrégebben házasított állata azonban nemcsak cukisága és gazdasági haszna miatt figyelemre méltó, hanem kultúrákat és világvallásokat átszövő, évezredes szimbolikája miatt is.

A juhok február végén, március környékén hozzák világra utódaikat, hogy a fagyok elmúltával a megerősödött kisbárányok első között mehessenek ki a tavaszi napsütésbe, az ismét élő, lüktető, virágzó természetbe. Nem véletlen tehát, hogy a bárány a népi kultúrában az újjászületés jelképe, ahogy az állatöv első jegyét is a kos szimbolizálja, ugyanezt az üzenetet hordozva.

Mítoszok állata

Az egyiptomi mitológiában Amon az egyik legrégebbi és legjelentősebb isten, akit gyakran kosfejjel ábrázoltak. Később a monda szerint Nagy Sándort elismerte a saját fiának, aki ettől kezdve kosszarvas fejdísz viselt uralkodói jelvényül. A görög mitológiában szintén jelentős szerepe van a juhoknak. A bolyongó Dionüszoszt egy kos mentette meg a szomjhaláltól, akárcsak Odüsszeust, aki a legényeivel együtt birkák hasa alá rejtőzve tudta elhagyni a küklpsz barlangját.

Vallási jelkép

A bárány a mai napig a zsidó és a keresztény húsvét kiemelt szimbóluma, és eredete egészen az Ószövetségig vezethető vissza. A bibliai tíz csapás közül, amely Egyiptomot érte, az utolsó volt az elsőszülöttek halála. Röviddel az Egyiptomból való kivonulás előtt az Úr meghagyta Mózesnek, hogy minden zsidó család készüljön fel egy bárány feláldozására, és a vérért kenjék rá az ajtófélfára. Ez a jel védte meg őket, így az izraelita gyerekeket elkerülte a halál, és a fáraó engedélyezte, hogy a rabszolgaként élő zsidók elhagyják az országot. Ez azóta jelentős zsidó ünnep, a pászchah (magyarul: pászkaünnep, a kovásztalan kenyér ünnepe a húsvéti bárány feláldozásával), azaz az egyiptomi kivonulás ünnepe.

Zöldséges bárányleves

Hozzávalók: 1-1,5 kg csontos bárányhús, 1 nagy fej vöröshagyma, 6 gerezd fokhagyma, 2-3 fej gomba, 1 db paprika, 4 db kisebb paradicsom, 4-5 db sárgarépa, 1 db fehérrepa, 1 cs petrezselyem zöldje, só, bors, babérlevél

Elkészítés: A bárányhúst a csonton hagyva megtisztítjuk, hideg vízben feltesszük főni, és amikor felforrt, leszedjük a habját. Hozzáadjuk a megtisztított, feldarabolt zöldségfélét és a fűszereket, majd tovább főzzük legalább egy órán keresztül, amíg minden alapanyag meg nem puhul. A levest leszűrjük, a húst kicsontozzuk (a bordákat egyben is hagyhatjuk), és a zöldségekkel, gombával együtt visszatesszük a levesbe. Akárcsak egy jó tyúkhúsleves, ezt is forrón tálaljuk.

A keresztény húsvét a zsidó pászchah átértelmezése, ugyanis a kereszténység Krisztust (áldozati) bárányként tekinti, akit azért feszítettek keresztre, hogy magára vegye az emberiség bűneit. Innen ered az Isten báránya, azaz Agnus Dei elnevezés is. Ilyenkor Jézust bárányként, glóriával a feje körül és keresztes zászlóval ábrázolják. A bárány több bibliai történetben is szerepel, például amikor a feltámadt Krisztus megjelent a Genezáreti-tó partján tanítványainak, ezekkel a szavakkal adta át Szent Péternek a főpásztori hatalmat: „Legeltesd bárányaimat!” A nyáj kifejezés még ma is használatos a keresztény közösségekre.

A bárány a reformátusoknál is kiemelt jelentőséggel bír. Bár a református egyház kerüli a túlzott képi ábrázolást, a bárány mint Krisztus-jelkép a címerében is szerepel, illetve a húsvéti ígéhirdetésekből és a teológiai gondolkodásban is központi szerepet játszik.

Húsvéti bárány – az asztalon

A bárány gasztronómiai hagyománya ugyancsak jelentős, hiszen már több ezer évvel ezelőtt, a zsidó pászchah idején is bárányhúst ettek, majd a keresztények ugyanezt a vallási szokást vitték tovább. A fiatal, zsemege, rózsaszínű hús szaftos és ízletes, igazi kulináris élmény húsvétvasárnapra, méltó fogás a kereszténység legnagyobb ünnepéhez.



Bárányborda citrusos-zöldfűszeres morzsában

Hozzávalók: 3 szelet bárányborda személyenként, só, bors, olívaolaj, 10 dkg pankómorzsa, 1 cs petrezselyem, kakukkfű, 1 db lime

Elkészítés: A báránybordákat csonttal együtt megtisztítjuk és felszeleteljük. Tenyerünkkel óvatosan megcsapkodjuk, sózzuk, és zsírpapírral lefedve pihentetjük. Közben elkészítjük a zöldfűszeres, roppanós morzsát. A pankómorzsát, a petrezselymet, csipetnyi kakukkfűvet, a lime reszelt héját és egy kevés olívaolajat összeturmixolunk. Beleforgatjuk a báránybordákat, és forró serpenyőben oldalanként 3-4 perc alatt megsütjük, majd a végén frissen őrölt borssal meghintjük. Köretként grillezett zöldséget (pl. cukkini, kávia paprika, újkrumpli) vagy mentás kuszkuszt ajánlunk.



Húsvéti répatorta

Hozzávalók a tésztához:

30 dkg sárgarépa, 3 db tojás, csipet só, 15 dkg cukor, 25 dkg darált dió, 10 dkg finomliszt, 1 cs sütőpor

A krémhez: 20 dkg mascarpone krémsajt, 2-3 evőkanál cukor, 2,5 dl habtejszín

Elkészítés: A sárgarépát megpucoljuk, lereszeljük. A tojásokat a cukorral és egy csipet sóval habosra keverjük, majd hozzáadjuk a diót. Ezután beletesszük a sütőporral elkevert lisztet, majd a legvégén a reszelt répa kerül bele. Addig keverjük, amíg homogén masszát kapunk. Sütőpapírral bélelt tortaformába öntjük, és kanállal elsimítjuk a tetejét. Előmelegített sütőben kb. 30 percig sütjük 180°C-on, majd félretesszük hűlni.

Közben elkészítjük a krémet, amihez a tejszínt először habbá verjük, majd összekeverjük a cukorral és a mascarponeval. (Ha másnapra

készítjük, érdemes hozzákeverni egy csomag habfixálót is. Ha ezt kihagyjuk, kenés előtt érdemes a krémet hűtőbe tenni dermedni, hogy könnyebb legyen vele dolgozni.)

Miután a torta kihűlt, kettévágjuk, megkenjük a belsejét krémmel, majd kívülről is bevonjuk az oldalát és a tetejét. Ráadásként díszítjük marcipánrépákkal a tortánkat!

Csohány Domitilla

Fedezzük fel a világot idén is a Volántouristtal!

Érkezik a tavasz, kitárul a világ! Ha szeretünk új tájakat felfedezni, és már a kora nyári utazásunkat tervezzük, akkor mindenképp szenteljünk figyelmet a Volántourist májusi–júniusi ajánlatainak! A MÁV Személyszállítási Zrt. utazási irodája örömmel mutatja be a Balkán csodálatos világát, a Bodeni-tó vidékét, a „Hegyi doktor” otthonát, Róma varázsát és Szlovénia kincseit is.

Balkán mozaik

A május 19–25-ig tartó utazásunkon a Balkán lenyűgöző világát ismerhetjük meg egy felejthetetlen körutazás keretében. Utunk festői tájakon át vezet Bosznia-Hercegovinába, ahol megcsodáljuk Jajce híres vízesését, majd Sarajevó történelmi sokszínűségével ismerkedünk. A keleties hangulatú óváros, a nyüzsgő bazárok és a monarchia korabeli épületek különleges atmoszférát teremtenek. Ellátogatunk Mostarba is, ahol a világörökség részét képező Öreg-híd és az oszmán kori belváros nyújt maradandó élményt. Blagaj misztikus dervis-kolostora és a Buna-forrás természeti szépsége, valamint Trebinje hangulatos városkája tovább gazdagítják programunkat. Az utazás második felében a montenegrói tengerpart felé vesszük az irányt. Pihenés és fakultatív kirándulások várnak: meglátogatjuk a festői Moraca- és Ostrog-kolostort, hajózzunk a világörökség részét képező Kotori-öbölben, bejárjuk Kotor középkori óvárosát, és felkapaszkodunk a Lovcen-hegység csodás panorámájához. Programunkat Stari Bar történelmi utcái és a mesés Sveti Stefan látványa koronázza meg. Tartson velünk ezen az élményekben gazdag utazáson, ahol a kultúra, a történelem és a természeti szépségek találkoznak!

Pünkösdi élmények a Bodeni-tónál

A május 22–25. közötti utazásunk során a Bodeni-tó csodálatos tájait fedezhetjük fel. Gmundenben, a Traunsee partján sétálva, a város híres kerámiái és a barokk városháza mellett elhaladva a festői Seeschloss Ort, a „Vizi Kastély” mesebeli hangulatát élhetjük át. Másnap Meersburg középkori óvárosában barangolunk, majd hajóval érkezünk a Mainau virágszigetre, ahol a lepkeház, a rózsakert és a trópusi növények varázsolják el a látogatót. Délután Lindau szigeti óvárosában a régi városháza, a Péter-templom és a kikötő látványát csodáljuk meg. Harmadik nap a tó svájci oldalát ismerjük meg: Schaffhausenben a Rajna-vízesés,

Stein am Rhein meszerű utcái, valamint Konstanz középkori katedrálisa és óvárosa nyújtanak felejthetetlen élményt. Az utazás zárásaként Bregenzben a Pfänder-hegyi felvonóval lélegzetelállító panoráma tárul elének a tóra és környékére, mielőtt hazautazunk.

Látogatóban a „Hegyi doktornál”

A május 29–31-ig tartó ausztriai kirándulásunkon elsőként a salzburgi régió kincseskamrájába, a Hallein mellett található sóbányába nyerhetünk betekintést. Utasaink bányavonatra szállva, hosszú csúszdákön leereszkedve ismerhetik meg a föld alatti világ rejtett kincseit. A föld alatti tavon tutajozva egy lenyűgöző multimédiás show teszi még emlékezetesebbé az élményt. Továbbhaladva Tirol mesés tájai között barangolunk, ahol a „Hegyi doktor” című sorozat helyszíneit fedezzük fel. A Wilder Kaiser-hegység lélegzetelállító látványa mellett ellátogatunk a híres rendelőhöz és a „Gruber-birtokra” is, amely a sorozat egyik központi helyszíne. A festői alpesi faluban, Goingban sétálva a filmből jól ismert sárga templom és a fogadó épülete is megelevenedik előttünk. Az utazás egyik legvarázslatosabb állomása a Swarovski Kristályvilág, ahol a híres ékszergyártó cég különleges csodavilága tárul elének. A bejáratot egy hatalmas, vízköpő óriás őrzi, mögötte pedig egy 7,5 hektáros park és 14 látványos csodakamra rejt megannyi csillogást. A kristályok bűvöletében tett séta felejthetetlen élményt kínál minden korosztály számára.

A Nápolyi-öböl titkai és Róma varázsa

Május 30. és június 6. között Dél-Olaszország és Róma legszebb látványosságait látogatjuk meg. Casertában Európa egyik legimpozánsabb barokk palotájában barangolunk a termék, a kert és a hosszú folyosók között. A Nápolyi-öbölben Procida szigetének színes házai és festői

halászfalui, majd Nápoly történelmi belvárosa és dómja varázsol el bennünket. Fakultatív programként Capri szigete, a Faraglioni-sziklák és Anacapri utcái, valamint Pompeji és az Amalfi-part mesés városai kínálnak felejthetetlen élményt. Utazásunkat Rómában a Spanyol lépcső, a Piazza Navona, a Colosseum és a Szent Péter-bazilika felfedezésével zárjuk.

Szlovénia kincsei

Június 20–21-én kétnapos kirándulásra invitáljuk a természetet kedvelő utasainkat Szlovénia legszebb tájaira. Az első nap a lenyűgöző Vintgar-szurdokban kezdődik, ahol könnyű séta során csodálhatjuk meg az ország legmagasabb vízeséseit. Ezt követően a festői Bled városába érkezünk, ahol a középkori lovagvárat fedezzük fel, majd a hagyományos hajóval, a pletnával utazunk a tó közepén lévő kis szigetre. Itt egy hangulatos középkori templom és kolostor vár ránk, majd természetesen nem maradhat el a híres bledi krémes megkóstolása sem. Másnap Szlovénia legnagyobb tavához, a Júlia-Alpok szívében fekvő Bohinji-tóhoz látogatunk. A tó felfedezésére sétahajóra szállunk, majd felvonóval kapaszkodunk fel a Vogel-hegy csúcsára, ahonnan lélegzetelállító panoráma nyílik a Triglav csúcsaira. Délután a lenyűgöző Száva-vízesést keressük fel, ahol egy kilátóhoz vezető rövid, de meredek túra vár ránk. A két nap alatt rengeteg élménnyel és új ismerettel gazdagodhatunk. Az utazás ideális választás mindazoknak, akik rövid, de tartalmas természetközeli kalandra vágnak.

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>

Építsük együtt a klub jövőjét! Legyél te is az egyesületünk motorja!

A 78 éves MÁV Vasutas Sport Club mérföldköhöz érkezett: eljött a tisztújítás ideje, ugyanis a MÁV VSC vezetésének és a felügyelőbizottságának 5 éves mandátuma 2026. június 16-val lejár.



Kilenc szakosztály, több száz sportoló és egy közös szenvedély – ez az, amiért nap mint nap dolgozunk. Most pedig itt a lehetőség, hogy te is közvetlenül alakítsd ezt a közösséget.

Miért vágj bele?

- Hatásod lesz: nemcsak a pálya széléről figyelhatsz, hanem dönthetsz a fejlődési irányokról.
- Közösséget építhetsz: 9 szakosztályunk ereje az összefogásban rejlik, te lehetsz a kapocs közöttük.
- Örökölhetsz értékeket: amit ma elnökségi tagként hozzáteszel, azt a jövő sportolói fogják élvezni.

Tudjuk, hogy a társadalmi munka idő és energia, s a jutalom nem forintban mérhető: a látványos fejlődés, a sikeres versenyek és a sportolóink csillogó szeme a valódi fizetség.

Várunk a vezetőségbe, ha tele vagy ötletekkel, és tenni akarsz az egyesületünkért!

A MÁV VSC vezetése az alábbi pozíciók betöltésére várja az egyesületi tagok jelentkezését:

1. Elnök
2. Elnökhelyettes
3. Gazdasági vezető
4. Szakmai titkár
5. FB-elnök
6. FB-tagok (2 fő)

A jelentkezés részleteiről az alábbi linken tájékozódhatsz: <https://vsc.mavcsport.hu/node/347>

A kérdéseidet pedig itt teheted fel:

mavvsc.elnok@mavcsport.hu

mavvsc@mavcsport.hu

+36 70 702-7041

Retró hangulattal segítettük elűzni a telet a busójáráson

Idén is rengeteg érdeklődő érkezett az ország legnagyobb télűző mulatságára, a busójárásra, amely február 12–17. között zajlott Mohácsra. A több tízezer látogatót vonzó rendezvényre minden eddiginél több extra járatot indítottunk, különleges kiszolgálással segítve a vendégek oda- és visszautazását.



A fővárosból a Népliget buszállomásról expresszbuszok szállították a látogatókat Mohácsra, megállás nélkül, mindössze 2 óra 50 perces menetidővel. A rendezvény hétvégéjén különösen sűrűn közlekedtek a buszjáratunk: óránként indultak Baranyába, szinte mindegyik járatunkhoz másod- és harmadrészt is kellett indítanunk. Így több mint 20 busz segítette az utazást.

A vasúti utazást választók a Budapest-Déli pályaudvarról induló Mecsek InterCitykkel érkeztek Pécsre kétóránként, majd Busó sebesvonatokkal folytatták útjukat Mohácsra. A késő esti hazajutást szombaton és vasárnap a Mohácsról 19:40-kor induló vonat biztosította, amely Pécsen csatlakozást nyújtott a Tenkes expresszvonathoz, ami éjfélre ért Budapestre.

Pécsről a Busó sebesvonatok körülbelül egy óra alatt szállították az utasokat Mohácsra, bisztrókosíval és meglepetésvendégekkel várva a közönséget.

A Busó sebesvonatokon két étkezőkocsi is közlekedett, különböző menükkel, valamint élő népzenei koncerttel szórakoztattuk az utazókat, és már a vonaton találkozhattak télűző busókkal az utasok.

Molnár Zsolt



Legyél te is ÖTA-tag!

Legyél te is a MÁV-csoport legnagyobb civil szervezetének a tagja!

Támogatást nyújtunk tagjaink és családtagjaik részére: fogászati kezelések, gyógyászati segédeszközök, kelengyesegély, gyógyszer-támogatás. Kedvezményesen igénybe vehetik a zalakarosi szállodánk szolgáltatásait.

Segítünk a bajban: kórházi segély, táppénz-segély, temetési segély.

Interneten: www.vasutasota.hu vasutasota@gmail.com

Ügyfélszolgálatunkon személyesen vagy telefonos ügyfélszolgálatunkon: 06/1/252-1299, 01-41-25



Húsvéti kánikula

Egyszer volt, hol nem volt, hetedhét országon is túl, még az üveghegyeken is túl, pontosan kilenc domb ölélésében terült el egy hatalmas rét. Ez a rét első ránézésre teljesen hétköznapi rétnek tűnt. Télen puha, fehér hó borította. Tavasszal százszorszépek mosolyogtak rajta. Nyáron pipacsoktól piroslott, ősszel pedig lila kikericszek tarkították, ameddig csak a szem ellátott. Ez a rét azonban nem egy közönséges rét volt. Alatta ugyanis, a kíváncsi tekintetek elől elrejtve, a föld mélyén, ott, ahol már a vakond sem ás, működött egy rejtélyes gyár. Minden évben, a tél közepén indult be a munka, és tavaszig nem volt egy perc megállás sem. Utána azonban ismét csend honolt, a gépek aludni tértek, hogy a következő télen ismét gőzerővel készítsék a sok-sok finomságot. Kitaláltatok már, hol járhatunk? Bizony! Ez a titokzatos hely nem más volt, mint a Húsvéti Csokigyár.

A vidám tapsifülesek, pontosabban hivatalos nevükön a húsvéti nyulak itt keverték ki a gondosan összeállított receptúrák alapján a fehér, a tej- és édescsokoládét, itt öntötték formákba az édesen illatozó, folyékony masszát, majd itt csomagolták be az elkészült csokitőjásokat és csokinyulakat. A szorgos kis nyuszik ebben az időszakban éjt nappallá téve tüsténkedtek, hogy húsvét napjáig elkészüljenek a sok-sok meglepetéssel. Idén sem volt ez másként. A lelkes pamacs farkú társaság év elején ismét összegyűlt, hogy elkészítsék a húsvét első számú kedvenceit, a csokikat. Januárban hatalmas hóesésben ugráltak be a titkos üzembe, s rögtön hozzá is láttak a munkához. Dolgoztak megállás nélkül. Annyi idejük sem volt, hogy a gyárból kidugják a folyton mozgó orruk hegyét. Ez azonban nem különösebben zavarta őket, mert a nyulak, különösen a húsvétiak, nem igazán rajonganak a fagyos mókákért. Márpedig akkora hó esett odakint, amelyet rég látott már a világ. De ők egész mással voltak elfoglalva. Készült tojás a szivárvány összes színéből, csokinyulból is volt választék bőven, még a piros Duplo nyuszi ehető változata is elkészült. Mégis, az idei év slágere a piros csokitőjás és a kék kertész nadrágos nyuszicsoki volt. Közben Füles, az ifjú tapsifüles bele-beleborzongott, ha a nagy óra gondolt, így egyre csak mondogatta magának: január, február, itt a nyár. És közben a tavaszra, a kedvenc évszakára gondolt. A friss fűre, a zöldellő dombokra, a virágzó rétre, a madárcsicsergésre... Így teltek-múltak a hónapok, amikor egy nap Nyúl úr, a gyárigazgató megkongatta a harangot. – Kész! Elkészültünk az utolsó csokitőjással is, kedves barátaim – mondta. – Már csak a szállítás van hátra, hogy reggel a gyerekek a kertekben, az ajtók előtt vagy az asztal alá rejtve megtalálják a húsvéti ajándékaikat. A futárok fogták hát a csomagokat, és villámgyorsan hozzáláttak a szállításhoz. A nagy lendület azonban hamar alábbhagyott. A futárok kisvártatva lógó fülekkel tértek vissza, ugyanis odakint nemhogy hó nem volt már, hanem egyenesen kánikula fogadta őket, és a gyárból kilépve az összes csoki szinte azonnal szétfolyt.



Ilyen még soha nem történt! A nyuszik tanácstalanul szaladgáltak fel s alá, orruk a szokásosnál is gyorsabban járt, de a csoki továbbra is csak olvadt. A tojásokból egy paca lett, a csokinyuszik pedig inkább hasonlítottak egy lapos békára, semmint vidám tapsifülesekre. A nyuszik siránkoztak, jajveszéltek, de hiába, a csoki bizony nem bírta a tűző napot és a 40 fokot.

– Csak nem néztük el a naptárat??? – kérdezték többen is riadtan. – Nem! Tavasz van. Egészen biztosan tavasz van, méghozzá mindjárt itt a húsvét – vágta rá azonnal Nyúl úr, s közben egyre csak törte a fejét, ám nem jutott eszébe semmi. – A csokikat pedig ki kell szállítanunk, akár havazik, akár rekkenő hőség tombol odakint – állapította meg sommásan, majd leült, bámult maga elé, mert ötlete előre nem igazán volt, hogyan kiviteleznék mindezt a sivatagi kánikulában.

Ekkor Fülesnek hirtelen eszébe jutott valami. Felkötötte nyúl cipőjét, és már rohant is busz barátjához, Bonifáchoz. Villámgyorsan odaért a buszpályaudvarra, és elhadarta, mi is történt velük, vagyis a csokikkal.

– Az baj, nagy baj! – mormolta Bonifác. – Nem is csodálom, mert már az aszfalt is olvadt! Olyan váratlanul jött ez a forráság, hogy tegnap még azt sem tudtuk eldönteni, téli vagy nyári gumival induljunk-e útnak.

– És a klímád működik? – faggatta Füles a fehér buszt. – Még szép! – válaszolta kissé sértődötten Bonifác. – Nekem mindig mindenem tökéletesen működik.

– Akkor indulás! – adta ki a parancsot Füles. – A részleteket útközben elmondom.

– Oké! De hová? – kérdezte izgatottan a busz, ám közben Füles már navigálta is, méghozzá egyenesen a Húsvéti Csokigyárhoz.

– Hűűű! Nem hittem, hogy ez a hely tényleg létezik... – csodálkozott Bonifác.

– Miért? Mit hittél, hová tűnök el minden évben hosszú hónapokra? De erre most nincs időnk. Hűtsd be az utastered, amennyire csak tudod, a többiek már hozzák az első szállítmányt – mutatta Füles.

Így esett, hogy a csokitőjások mégsem olvadtak meg, hanem szépen, menetrend szerint húsvét reggelére minden gyerekekhez megérkeztek – csak most éppen kerekeken.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

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

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Fedezd fel a világot idén is az Explorer Klubbal!**”

A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Kovács Botond** olvasónknak!

NYELVTANI MŰVELETET A SÁRGARIGÓ MÁSIK NEVE	VEGEZ KISISKOLÁS KORÚ	SORVÉGI RÓMAI 5-ÖS MUZIKÁL	BUDAPESTI SPORT- KLUB IRIDIUM	SÓI SZUL- FÁTOK	2	MÉTER, RÖVIDEN VALÓ- SÁGOS	MAGYAR ŐSAPA! KELET, RÖVIDEN	AGYÓ, KEDVES!	UGYAN, DEHOGY!	FOSZFOR JOHANNES... AL-LAMFÓ V.	CSEH NÉPI KÖRTÁNC	CSEH AUTÓMÁRKA
1												T
HAJDAN HONVÉD VAGY HATÁRÓR							FÉL ÁG! SZAKADÁR VALLÁSI CSOPORT		ÁRVITA 652 M-ES CSÚCSA A NASZÁLY			
				SZALON- NASÚTÓ BOT			ÉDESSÉG ... CARTE: ÉTLAP SZERINT					
KILO- RÖVIDEN SZEMLÉ- LÉS				TAKAR- MÁNYTAR- TÓTÍTÁS PÓRUS					ADÉL, BECÉZVE KNOCK OUT, RÖV.			
KÖZÉPEN ENYVES!		RÓMAI 50-ES DURVÁN NYERS		A TÖSFÜR- DŐ HELYE ... NOVAK; SZIN.NŐ						A TÁVO- LABBI RÓMAI 1005-ÖS		
PLUSZ MÁLTAI AUTÓK JELZÉSE			VÁJATOT KESZÍT BECENEVE DANI(KA)			ÁLLATI FEGYVER TÁPLÁL				RÓMAI 1000-ES ANNAK IRÁNYÁBA		
				A KÁLIUM VEGYJELE		LATIN ÉS EL- FOGLALT (TERÜLET)		HIDROGÉN NYIL- VESSZŐ TARTÓJA		KUTYAVÉ- LEMÉNY! TÁMOGAT, GYÁMOLIT		
EZÜST- ÉRMES A HOSSZÚ- SÁG JELE	KÉPKERET KFT- ZENÉSZ (ANDRÁS)			KERESÉS						FLUOR ÉS KÉN SZEMMEL ESZLELŐ		
LONCI			ÁRVÁCS- KA NEVE! DUPLÁN: HALANDZSA				ATTILA NÉVVAL- TOZATA ... POETICA					ZENEI FÉL- HANG
D-NYUGAT- AFRIKAI KIETLEN VIDÉK								ZÁRÓ- MŰSOR PASCAL, RÖVIDEN				
BURKOLT VEZETÉK- KÖTEG			A -VAL RAG- PÁRJA NAP VÉGE!			KORONG HAJÍTÁSA OLASZ AUTÓJEL						
IDŐMÉRŐ ESZKÖZ „SZAMOS” RÉSZE												ZORRO JELE

220 000 Ft

ÖSSZÉRTÉKŰ

**FOGÁSZATI
UTALVÁNY**

Vállalati Fogászati Utalványfüzet 2026

Fogászati kedvezmények munkatársaknak

Az utalványfüzet prémium fogászati kedvezményeket biztosít neked és közvetlen családtagjaidnak a MindentMent fogászati hálózatonál.

**Töltsd le az
utalványfüzetet a
kedvezményekért!**



SCAN ME

Olvasd be a QR-kódot
és használd a **céges
kódot a letöltéshez!**

Corporate kód: mav73686

