

LXXV. ÉVFOLYAM

2025. JANUÁR-FEBRUÁR

MÁV CSOPORT

magazin



**MINISZTERI
KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁSSAL ÉS
JELENTŐS VÁLLALÁSOKKAL
INDULT AZ IDEI ÉV**

RÓLUNK

Miniszeri köszönetnyilvánítással és jelentős vállalatokkal indult az idei év

HÍREK

Segítünk kiváltani a vállalati országbérletet;
Megkezdte működését a MÁV-csoport Országos Haváriaközpontja;
131 darab korszerű autóbusz beszerzésére indítottunk közbeszerzési eljárásokat;
Tavaly közel 1 millió vendége volt az Utasellátó fedélzeti szolgáltatásának;
Köszönetnyilvánítás a tűzoltásban résztvevő munkatársainknak

HUMÁN

2025-ben is izgalmas programokat kínál a MÁV-csoport a pályaválasztóknak

TÁMOGATLAK

Hogyan ne tántorítson el bennünket a hibázás?

ÁLDOZATSEGÍTŐK

Öt új helyszínen nyitott Áldozatsegítő Központot 2024-ben az Igazságügyi Minisztérium

MUNKATÁRSUNK

Az egyetlen egyenruha – beszélgetés Szlama Benedek forgalmi szolgálattevő kollégánkkal;
Az íjásztattól a TramTrainig – interjú Pintér Attila főirányítóval;
Kapunvári Éva, az életmentő forgalmi szolgálattevő

JÁRMŰPARK

Hatvanéves lett a Szergej, a MÁV M62 sorozata

RÓLUNK

„Itt a vasút múltja végleg otthonra lelt” – beszélgetés Biró Ferenc Mihály gyűjteményvezetővel

MŰVÉSZET

Telt házas koncertek, vastaps és ováció – A MÁV Szimfonikus Zenekar 2025-ös hangversenyei

EGÉSZSÉG

7 tipp a mentális egészségünkért

BÜSZKESÉGÜNK

„Azt próbálja átadni az ember, amiben már gyakorlattal rendelkezik” - interjú Szabó Lajossal, a MÁV forgalmi szakértőjével és a győri egyetem oktatójával

ANNO

Angyalföld állomás története; Monorail – az egysínű vasút

ÉLETMÓD

A legjobb fej a konyhában – a káposzta;
A kalandok nem a strandon kezdődnek

4

6

12

14

16

18

24

26

28

30

32

34

38



24 JÁRMŰPARK

Hatvanéves lett a Szergej, a MÁV M62 sorozata



30 EGÉSZSÉG

7 tipp a mentális egészségünkért



42 SZABADIDŐ

A kalandok NEM a strandon kezdődnek

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Benke Máté; **Szerzők:** Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Németh Livia, Putsay Gábor, Völgyi Katalin; **Cím:** 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mavcsoport.hu; **Fotók:** pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsődi Balázs, Volánbusz; **Nyomdai előkészítés:** Papp János; **Korrektor:** Barta Éva



Jegyzet

Ha nem is új, de alaposan megújult cégcsoportra köszöntött az új esztendő, hiszen amin már jó ideje dolgoztunk, az 2025 januárjára immár hivatalosan megtörtént. Átalakult a MÁV-csoport, és ezzel megszületett a nemzet közlekedési vállalata, amely önálló pályaműködtető vállalatból, a MÁV-Start, a Volánbusz és a HÉV szolgáltatásait egyesítő, integrált személyszállítási cégből, a működést támogató szolgáltató-központból, valamint a mindezek munkáját koordináló és irányító MÁV Zrt.-ből áll ezentúl.

A cégcsoport újjászervezésétől korántsem függetlenül Lázár János miniszter úr – az állam tulajdonosi jogait gyakorló Építési és Közlekedési Minisztérium nevében – rögtön az év elején megtartotta 2025 első Közlekedésinfóját. Ezen a magyar közlekedési közszolgáltatások rövid és hosszú távú fejlesztési terveinek egymáshoz való viszonyáról, valamint az itt dolgozó 53 ezer munkájának fontosságáról is beszélt.

Az érintett témák közül kiemelkedett az a 10 vállalat, amely ugyan sokféle, de a céljában nagyon is azonos: az utasok elégedettségének lehető legnagyobb mértékű fokozása, méghozzá a lehető legrövidebb időn belül, már az előttünk álló menetrendi évben.

Ez a 10 pont, amelyről a Magazin legfrissebb számában részletesebben is olvashatunk, illetve a legnagyobb hatású, célzott infrastrukturális fejlesztéseket lehetővé tevő 5 pontos akcióterv lesz a 2025-ös esztendő szakmai sorvezetője a számunkra.

Az új szervezeti keretek lényege ugyanis az, hogy ne új név alatt csináljunk ugyanazt, amit korábban, hanem az, hogy változtassunk. Megújítsuk a régi rutinokat és gyakorlatokat, ha lehet az eszközöket is. Csak így érhető el, hogy a MÁV-csoport működésében megőrizzük azt, ami jó, és megváltoztassuk azt, ami bizony megérett rá. Ez az érdeke az utasoknak és a munkavállalóknak egyaránt.

Boldog és szakmai sikerélményekben is gazdagabb új évet kívánok mindannyiunknak!

Hegyi Zsolt
vezérigazgató
MÁV Zrt.



40 SZABADIDŐ

Könyvajánló;
Tata – harmóniában a természettel

Miniszteri köszönetnyilvánítással és jelentős vállalásokkal indul az idei év

Lázár János építési és közlekedési miniszter a január 8-án tartott Közlekedésinfón megköszönte a MÁV-csoport ötvenháromezer munkatársának a közreműködését abban, hogy 2024-ben a MÁV-START, a Volánbusz és a HÉV által lebonyolított összes utazás száma meghaladta az egymilliárdot, ami rekordnak számít. A miniszter tízpontos vállalást tett közzé az idei évre a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának emelése érdekében, amelynek teljesítéséhez kiemelten számít munkatársaink együttműködésére.

Lázár János kiemelte, hogy megvédi ötvenháromezer munkatársunkat a MÁV-csoport ellen folytatott példátlan lejárató kampánnyal szemben, amely kollégáink óriási kihívások közepette végzett munkáját sérti.

Beszámolt arról, hogy az ingázók – az eddigi csúcsevnek tekintett – 2019-ben közel 5,5 millió bérletet váltottak, az ország- és vármegyebérletek bevezetésével ebben is rekordot döntöttünk: 2023-ban 6,6 millió, 2024-ben pedig 9,7 millió darab bérlet fogyott, annak ellenére, hogy 2024 márciusától a 14 éven aluli diákok számára már ingyenessé vált az utazás. A tavalyi évben

a MÁV-csoport elérte a lélektani határnak tekinthető évi 1 milliárd utazásszámot is, amire eddig még sosem volt példa. A Magyar Energetikai Hivatal előzetes adatai szerint a megtett utaskilométerek arányában az új, olcsó bérletek bevezetése óta 18 százalékos eltolódás figyelhető meg az autótól a vasút, a környezetkímélő autóbusz és a HÉV felé. Ez azt jelenti, hogy a közlekedésben a károsanyag- kibocsátás terén elért megtakarítás kétharmada a MÁV-csoportnak köszönhető, azon belül annak, hogy többen többet utaznak velünk, mint korábban.

A már korábban bejelentett fejlesztések mellett a miniszter 10 pontban határozta meg a MÁV-csoport munkáját a 2025-ös esztendőre:

- 1. Késési biztosítás.** 2025. június 1-jétől a busz- vagy vasúti menetjegy árának felét visszafizetjük, ha az adott járat legalább 20 percet késik. Amennyiben az adott hónapban legalább 5 alkalommal minimum 20 percet késett a vonatuk, a havi bérletesek 10%-os kedvezményt vehetnek igénybe a következő vármegye- vagy országbérlet árából.
- 2. Mosdófelújítási program.** 2026. január elsejére felújítjuk a MÁV-csoport összes pályaudvari WC-jét, mosdóját.
- 3. Tiszta IC-k indulástól érkezésig.** 2025. április 1-jétől az InterCity-vonatokon az utazás teljes időtartama alatt takarítószemélyzet teljesít szolgálatot.
- 4. 1000 db új autóbusz.** Az első 500 jármű még az idén megérkezik, 500 pedig jövőre.
- 5. Az elmúlt 30 év legnagyobb mozdonyflotta-erősítése.** 2026 nyaráig minden második mozdonyunk korszerű lesz, az IC-járatoknak pedig közel 90%-a fog korszerű, nagy teljesítményű mozdonnal közlekedni. Az idei évben 55, 2026-ban pedig további 15 mozdony áll szolgálatba.
- 6. 100 db vasúti kocsit helyezünk újra szolgálatba.** 2025 végéig felújítunk, és újra forgalomba helyezünk legalább 100 vasúti kocsit, közte több mint 50 IC-kocsit, amelyek eddig alkatrészhiány miatt álltak kivonva a forgalomból.

7. Nagyobb arányban vonjuk be a GYSEV erőforrásait a magyarországi vasúti közlekedésbe. Összeadjuk a két magyar irányítású vasúttársaság, a MÁV és a GYSEV erőforrásait. Az Észak-Dunántúl vasúti közlekedését a GYSEV-re bízuk. Az így felszabaduló MÁV-os járműveket átirányítjuk a keleti országrészekbe.

8. Bevezetjük a nyári erősítő buszjáratok rendszerét. Az idei szezonnra több százra növeljük azoknak az autóbuszoknak a számát, amelyek erősítő járatként tudják kísérni, baj esetén pedig helyettesíteni a legnépszerűbb nyári vonatjáratokat.

9. Klímagarancia a nyári főszezonban. A jegyvásárlás során egyértelműen feltüntetjük, hogy egy-egy jármű rendelkezik-e klímával. Amennyiben az utas nem talál klímás vonatot az adott viszonylaton, ugyanolyan feltételekkel modern, klímás, erősítő buszjáratot garantálunk a számára.

10. Új MÁV-alkalmazást indítunk MÁV+ néven. Az új applikáció 2025 áprilisában indul, és hétről hétre bővül újabb szolgáltatásokkal, például utastájékoztatói és ügyfélszolgálati funkciókkal. Az új alkalmazásban lesz elérhető a „késési biztosítás” funkció is, amelynek bekapcsolásával érvényesíthető lesz a késés utáni kártérítés.



Kiváltanád a vállalati országbérletet? Segítünk!

A vállalati országbérlet kiváltását a MÁV applikációban teheted meg, amelynek érvényessége 365 nap, így azt évente meg kell újítanod. A 2024. július havi fizetési jegyzékben minden munkavállaló megkapta a bérlet vásárlásához szükséges kódját, amely csak egyszer használható fel. A kóddal a MÁV-csoport munkavállalója-ként most is megvásárolhatod vállalati országbérletedet.



EGYSÉGESEDIK A MENETKEDVEZMÉNYI RENDSZER

A 2025. január 1-jével megvalósuló integráció következtében a menetkedvezményi rendszer is egységesedik. 2025. január 1-jétől a MÁV-csoport valamennyi tagvállalatának (MÁV Zrt., MÁV Személyszállítási Zrt., MÁV Pályaműködtetési Zrt., MÁV Szolgáltató Központ Zrt. stb.) minden munkavállalója és a jogszabályban felsorolt családtagjaik jogosulttá válnak a menetkedvezményi igazolvány igénylésére és felhasználására. A menetkedvezményi igazolvány és a korábban kiadott vasúti utazási igazolvány felhasználható belföldi utazásra a MÁV Személyszállítási Zrt. menetrend szerinti helyközi járatain (MÁV, VOLÁN, HÉV) és a GYSEV menetrend szerinti járatain. Emellett kedvezményes vagy díjmentes utazást tesz lehetővé a MAHART és a BAHART kijelölt menetrend szerinti járatain, valamint az Állami Erdei Vasutakon. A VOLÁN-szabadjegyek a helyközi közlekedésben 2025. március 31-ig a menetkedvezményi igazolvánnyal egyező módon használhatók fel. 2025. március 31-től viszont már kizárólag a helyi közlekedésben használhatók fel a rajtuk feltüntetett feltételek szerint. A HÉV utazási igazolványok szintén megmaradnak azoknál, akik ilyennel rendelkeznek, ezek felhasználási területe nem változik. A MÁV-csoport valamennyi tagvállalatánál dolgozó munkavállaló továbbra is jogosult vállalati országbérletet igényelni és felhasználni. Ennek az igénylésében és felhasználásában nincs változás. Az alábbi táblázatban összefoglaljuk, miben különbözik a menetkedvezményi igazolvány és a vállalati országbérlet, hogy segítsük a döntést, ki mit igényelhet, igényeljen:

	Menetkedvezményi igazolvány	Vállalati országbérlet
Jogosult	Munkavállaló, hozzátartozó, nyugdíjas (megadott feltételek mellett)	Egyes közlekedési vállalatok munkavállalói
Felhasználható	MÁV, VOLÁN (helyközi és agglomerációs járatok), HÉV, GYSEV MAHART/BAHART meghatározott menetrend szerinti járatain, Állami Erdei Vasutak	MÁV, VOLÁN (helyközi és agglomerációs járatok), HÉV, GYSEV BKK
Egyéb	- Nemzetközi utazás magyarországi szakaszán (1 év menetkedvezményi igazolvány jogosultság után); - Vasútegészségügyi szolgáltatásokhoz; - Vasutas IC-kártya használatához (munkavégzéshez, engedély alapján); - Viszonylati IC-kártya használatához (vezényelt munkakörben, engedély alapján).	

Akik eddig is rendelkeztek vasúti utazási igazolvánnyal, és kérték annak érvényesítését, nincs további tennivalójuk, a vasúti utazási igazolvány a fentiek szerint használható fel. A menetkedvezményi igazolványt a www.mavcsoport.hu oldalról letölthető adatlap kitöltésével lehet igényelni. A korábban a Volánbusznál dolgozó munkatársak a későbbiekben részletesebb tájékoztatást kapnak az igénylés módjáról.

MEGKEZDTE MŰKÖDÉSÉT A MÁV-CSOPORT ORSZÁGOS HAVÁRIAKÖZPONTJA

A vasúthálózaton naponta akár több ezer vonat közlekedik, egyrészt személyszállító, másrészt tehervonatok. Egy ekkora rendszer ennyi résztvevővel való üzemeltetése komoly szervezettséget követel meg normál körülmények között is, de bármilyen váratlan esemény jelentős változásokat okozhat a forgalom lebonyolításában. A vállalatcsoport az integrációjával a helyközi forgalomban már nemcsak a kötöttpályás, hanem az autóbuszos személyszállításért is felel. Ezért fontos, hogy legyen egy központi szakszolgálat, egyfajta diszpécserközpont, ami ilyenkor átveszi az irányításnak azon részét, hogy a bevethető erőforrások felhasználásával vagy akár alternatív lehetőségek választásával hatékonyan megszervezi az utasok elszállítását, célba juttatását, dönt a prioritásokról az érintett térségben. A Haváriaközpont természetesen nemcsak a vasúthálózaton bekövetkező forgalmi zavarokkal hivatott foglalkozni, hiszen adott esetben a közúti korlátozások is okozhatnak olyan zavarokat a buszközlekedésben, amelyekre magasabb szintű szervezéssel tudunk csak hatékonyan reagálni. A fő feladatunk ilyenkor az, hogy az ágazatokban rejlő kapacitásokat összehangoljuk, keressük a megoldásokat minden olyan szituációra, amelyet nem tud az adott ágazat a saját keretein belül megoldani – legyen



az pótlóbuszok beállítása, vonat- vagy buszjáratok megállási rendjének, útvonalának megváltoztatása. A cél tehát egy: az utas mindenképp jusson el oda, ahová indult – akár vonattal, busszal vagy HÉV-vel. Az adott haváriahelyzetben magán a forgalom megszervezésén kívül az utasok számára mindenképpen az a legfontosabb, hogy megfelelő tájékoztatást kapjanak, így a jelenleg több szervezetben működő, ilyen jellegű tájékoztatási tevékenységet is újjászerveztük, hogy gyorsabb és pontosabb információk juthassanak el a MÁV-csoport járataival utazókhoz. A MÁVINFORM csatornái is bővültek: az utasaink nagy része által használt online felületeken kívül több rádió közlekedési hírblokkjaiban naponta többször, és január elejétől már az RTL reggeli híradójában is adnak tájékoztatást ügyeletesink az utasainknak. A Haváriaközpont 27 fős állománya részben a MÁV-csoport korábbi leányvállalataiból, részben a közlekedési ágazat más társaságaiból érkezett, fiatalos, lendületes csapat. A Haváriaközpont elindulása óta már számos olyan megoldást alkalmaztunk, amelyre korábban nem vagy csak nagyon ritkán volt példa: az utasok leggyorsabb eljuttatása érdekében akár menetrendszerinti járatát teljesítő VOLÁN-járat útvonalát módosítottuk, hogy a vasútállomásokhoz térjen be, de kimaradó menetrendszerinti buszjáratot is pótolunk már vonattal. Többször volt példa már arra is, hogy az utasok által jelzett átszállási igény alapján a helyközi buszjáratok megvárták a késéssel közlekedő vonatot.



131+1 a ráadás:

Idén az új dízeljárművek mellett hidrogénüzemű autóbust is beszerez a MÁV-csoport

2025-ben is folytatja jármű-fiatalítási programját a MÁV-csoport: a 2018 óta forgalomba állított 2500 darab új autóbusz után az idén 131 darab korszerű, dízelüzemű jármű és egy – a HUMDA Magyar Mobilitásfejlesztési Ügynökség Zrt. támogatásával forgalomba álló – hidrogénmeghajtású autóbusz beszerzésére indított közbeszerzési eljárásokat a nemzet közlekedési vállalata. A folyamatos beszerzéseknek köszönhetően a vállalatcsoport autóbuszflottája érdemben megfiatalodott, az autóbuszok átlagéletkora mindössze ~10 év.

A MÁV-csoport a beruházási hitel rendelkezésre állásától függő, feltételes közbeszerzési eljárást indított 131 darab kéttengelyes, alacsony belépésű, helyközi kialakítású, összesen csaknem 10,5 milliárd forint értékű szóló autóbusz beszerzésére. Legalább az Euro 6-os környezetvédelmi előírásoknak megfelelő dízelmotorral, 2 utasajtóval, fűtő- és hűtőberendezéssel, utastájékoztató, kamera- és utasszámláló rendszerrel kell rendelkezniük, illetve a gépkocsivezetővel együtt legalább 82 fő, valamint kerekesszékes utas szállítására is alkalmasnak kell lenniük. A közlekedési vállalat 2025. február 6-ig várja az ajánlatokat a felhívásra.

A MÁV-csoport még tavaly júniusban – a Zöld Busz Program keretében – nyert el 100 százalékos támogatást egy hidrogén-üzemanyagcellás autóbusz beszerzésére is. A Széchenyi Egyetemi Csoporthoz tartozó HUMDA Magyar Mobilitásfejlesztési Ügynökség Zrt. és az Energiaügyi Minisztérium közös pályázatán elnyert támogatás értéke 267,2 millió forint. Ennek köszönhetően – a december végén megjelent közbeszerzési eljárás eredményes lefolytatása után – 2026 közepétől egy károsanyagkibocsátás-mentes, hidrogén-üzemanyag-

cellával működő, elektromos meghajtású, alacsony padlós, 3 ajtós, kerekesszékes utas szállítására is alkalmas, legalább 350 km hatótávolságú, szóló felépítésű (nem csuklós) városi autóbusz kezdheti meg szolgálatát Budapest elővárosi közlekedésében. A kiírásnak megfelelően utastájékoztató, utasszámláló és kamerarendszerrel, valamint telemetriával is felszerelt, légkondicionált autóbusz Csepel és Szigetszentmiklós térségében emeli majd az elővárosi közlekedés színvonalát, egy fosszilis üzemanyaggal hajtott jármű kiváltásával évente mintegy 69,5 tonnával csökkentve Budapest elővárosának szén-dioxid-terhelését. Az eljárás ajánlattételi határideje 2025. január 31.

A stratégiai célok elérése és az utasok egyre színvonalasabb kiszolgálása érdekében elengedhetetlen a szolgáltatások és az autóbusz-állomány folyamatos fejlesztése. A MÁV-csoport jármű-fiatalítási programjának keretében 2018 és 2023 között két és fél ezer új vagy újszerű autóbusz érkezett a Volánbuszhoz, így az elmúlt hat évben a mintegy 5800 darabos járműállomány több mint 40 százalékát lecserélte a közlekedési társaság, ennek köszönhetően az autóbuszflotta átlagéletkora ~10 évre fiatalodott.

2024-ben közel 1 millió vendége volt az Utasellátó fedélzeti szolgáltatásának

Az 1948-ban alapított, 2020-ban megújított Utasellátó a tavalyi évben többféle rekordot is megdöntött: évtizedes távlatban 2024-ben közlekedett a legtöbb vonat Utasellátó-szolgáltatással, amit összességében közel 1 milliónyi utas vett igénybe a fedélzeti éttermeinkben és a bisztrókocsikban. Ma többnyire már kívül-belül megújult étkezőkocsik közlekednek, de nemcsak az utaskomfort javult, hanem a konyhatechnika is: modern berendezéseket szereltek az érintett járművekbe.

Naponta több mint 100 belföldi és nemzetközi járat közlekedik étkező- vagy prémium- és bisztrószakasszal rendelkező kocsival. Budapestet a vidéki nagyvárosokkal (pl. Debrecennel, Miskolccal, Péccsel, Szegeddel) összekötő belföldi IC-k-be kapcsolt hazai gyártású IC+ prémium- és bisztrószakaszos kocsikban az Utasellátó jellemzően hideg italokkal, egyszerűbb ételekkel, valamint harapnivalókkal, édességekkel és kávéféleségekkel várja az utasokat. Az étkezőkocsikban viszont éttermi a színvonal és a kínálat egyaránt. Ezekben tavaly több mint 950 ezer utasunk vette igénybe a fedélzeti vendéglátást. Hamburgerekből 22 ezret adtunk el, felszolgáltunk közel 10 ezer adag gulyáslevest, 4000 adag marhapörköltet és 5800 adag csirkepaprikát is, mindehhez pedig több mint 280 ezer korsó sört csapoltunk.



A népszerű desszertünkől, a csokirólóból pedig csaknem 70 ezret értékesítettünk. A turisztikai szezonban is közkedvelt volt az Utasellátó szolgáltatása a balatoni és a nemzetközi járatokon. Nyáron a főváros és Keszthely között ingázó Balaton InterCityk étkezőkocsijában közel 45 ezer, a Kék Hullám IC-k bisztrókocsijában pedig több mint 21 ezer tranzakció történt. A Budapest és Split közötti Adria IC-k étkezőkocsijában négyezren fogyasztottak ételt vagy italt: a legnépszerűbbek a hamburgereink – több mint 1000 eladott adag –, valamint az újonnan bevezetett gyrostál és a jalapenofalatok voltak, melyekből mintegy 500-500 adagot értékesítettünk. Emellé az utasaink közel 6500 korsó sört is elfogyasztottak.



Köszönetnyilvánítás a tűzoltásban részt vevő munkatársainknak

A Keleti pályaudvar kocsijavító műhelyében – eddig tisztázatlan okokból – január 17-én, pénteken kigyulladt fűtőmozdony oltásának megkezdését, a tűz továbbterjedésének megfékezését annak a néhány bátor és profi munkatársunknak köszönhetjük, akik azonnal reagáltak a kialakult helyzetre. Munkatársainknak, az Országos Haváriaközpont kollégáinak és az illetékes hatóságoknak hála, a pályaudvar forgalma alig két órával a lángok fellobbanása után újraindulhatott, és számos személykocsi is megmenekült a tűztől. Egyik kollégánk a mentés során füstmérgezést kapott, neki mielőbbi felépülést kívánunk! Munkatársaink hősie viselkedéséért hálásak vagyunk, minden vasutas nevében büszkék lehetünk arra, hogy velük szolgálhatunk egy csapatban.



Felgyorsítottuk a telepítést: 110 tervezett, új helyszínből 79 ponton már működik a jegykiadó automata

A MÁV-csoport szervezeti integrációja 2025. január elsejével lezárult, a szolgáltatások összehangolása és fejlesztése azonban gőzerővel folytatódik, többek között a jegyek, bérletek elérhetőségének további bővítésével is. Tavaly 110 – az autóbusz-állomásokon 93, a HÉV helyszínein 11, a vasútállomásokon pedig 6 darab – közös jegykiadó automata telepítése kezdődött meg a vállalatcsoportnál. A programot az 5 pontos akcióterv részeként felgyorsítottuk, így január közepéig 79 készülék már szolgálatba állt. A többi eszköz telepítése sem az eredetileg tervezett nyári időpontig fejeződik be, hanem már január végéig megtörtént.

A fejlesztéssel országszerte 658-ra nő az automaták száma, kiszolgálva és erősítve azt a fogyasztói trendet, hogy az utasok egyre nagyobb arányban váltják meg jegyüket, bérletüket önkiszolgáló felületeken, azaz online csatornákon (MÁV-app, jegy.mav.hu) és az automatáknál.

Az új automaták telepítése október 7-én kezdődött a HÉV H5-ös és H8-as vonalán, október közepéig mind a 11 HÉV-helyszínen szolgálatba álltak a készülékek: Budakalász, Pomáz, Kistarcsa kórház, Kistarcsa, Zsófialiget, Kerepes, Szilasliget, Mogyoród, Szentjakab, Gödöllő, Erzsébet park és Gödöllő, Palotakert állomásokon. Az automaták telepítésével a H5-ös és a H8-as vonal valamennyi agglomerációban lévő megállóhelyén lehetővé vált a menetjegyváltás, a HÉV-en és Budapest egész területén a BKK-n is használható vármegye-

és országbérleteket is meg lehet vásárolni. Az autóbusz-állomásokon is szolgálatba állt 56 készülék december végéig, és további 37 darab érkezik a következő hetekben. Az autóbusz-állomásokon tehát összesen 93 darab új jegykiadó automata segíti majd a gyors és egyszerű vásárlást, melyek közül 30 kizárólag bankkártyát fogad el, míg az összes többi készpénzes és bankkártyás fizetést egyaránt támogat. Az eszközök jellemzően a megyeszékhelyek legnagyobb autóbusz-állomására, illetőleg nagyobb városokba érkeztek és érkeznek országszerte.

A vasútállomások közül Dunaharaszti alsón, Pesterzsébeten, a Soroksári úton, a Sarkadi Cukorgyárnál, Szajolon és Zánka-Köveskálón találkozhatnak majd az utasok a most telepítendő berendezésekkel.



Hősieen helytálló 15 éves utasunkat tüntették ki kollégáink Szombathelyen

Augusztus 26-án, Polgárdi-Ipartelep állomás fénysorompóval fedezett útátjárójában az IC19797 számú vonat közúti járművel ütközött. A szerencsétlenség időpontjában többen is a közeli megállóban szálltak le a Székesfehérvár–Polgárdi között közlekedő autóbusról, számos felnőtt és egy 15 éves gyermek, Tóth Balázs.

Amikor a szörnyű balesethez értek, a felnőttek eltávoztak a helyszínről, míg a fiatalember azonnal a sérült járműhöz sietett és értesítette a hatóságokat. Összefoglalta az ütközés körülményeit, segített az utasoknak a szerelvényről leszállni, csomagjaikat leemelni, végül a vonatpótló buszhoz is elkísérte azokat, akiknek szükségük volt támogatásra. A mentősökkel és a tűzoltókkal értelmesen, lényegre törően kommunikált a sérülés és a sérültek tekintetében és mindvégig a helyszínen maradt, amiben tudott segíteni – akár csak információval is – annak ellenére, hogy később ő maga is ellátásra szorult, mivel a pszichés terhelés megviselte. A fiatalembert az érett, becsületes és hősie helytállásáért a Vasútbiztonsági Szervezet kitüntetésben részesítette. Az oklevelet részére 2025. január 16-án Kis Gyula Területi Forgalmi Koordinátor úr adta át Polgárdi-Ipartelep állomáson, ünnepélyes keretek között.

gig a helyszínen maradt, amiben tudott segíteni – akár csak információval is – annak ellenére, hogy később ő maga is ellátásra szorult, mivel a pszichés terhelés megviselte. A fiatalembert az érett, becsületes és hősie helytállásáért a Vasútbiztonsági Szervezet kitüntetésben részesítette. Az oklevelet részére 2025. január 16-án Kis Gyula Területi Forgalmi Koordinátor úr adta át Polgárdi-Ipartelep állomáson, ünnepélyes keretek között.

ÚJ VASÚTI HÍD KÖTI ÖSSZE MAGYARORSZÁGOT HORVÁTORSZÁGGAL



A HŽ Infrastruktúra horvát infrastruktúra-kezelő december 2-án hivatalosan is üzembe helyezte a Novo Drnje állomástól a magyar határig a Dráván átívelő 2,5 km hosszú, kétvágányú vasúti hidat, amely Gyékényesenél csatlakozik a magyar pályához. Az infrastruktúra-fejlesztés a Križevci–Koprivnica (Kapronca) államhatár projekt része, ami magában foglalja a meglévő vágányok rekonstrukcióját és egy második vágány kiépítését a kapacitásnövelés és a két ország közötti vasúti összeköttetések növelése érdekében. A 300 méter hosszú új műtárgy egy régebbi, egyvágányú, korlátozott teherbírású szerkezetet vált fel. A 4000 tonnás, 10 méter széles acélhidat megépítésénél Horvátországban először alkalmaztak hosszirányú tolómódszert. Az új Dráva-híd

elsősorban a Mediterrán árufuvarozási folyosó forgalmát segíti, amely kulcsfontosságú útvonal a fumei kikötő és Magyarország, valamint az RFC7 folyosó többi országa között. A kétvágányú hídon naponta akár 30 vonat is közlekedhet, ami jelentős növekedés a Horvátország schengeni övezethez való csatlakozása előtti 6 vonathoz képest. Az Európai Unióban az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretében társfinanszírozott, 350 millió euró értékű projekt keretében 42,6 kilométernyi pályát újítanak fel, illetve építenek, amelyből 38 km már elkészült, a Mučna Reka és Koprivnica közötti 4 km-es szakasz építése pedig folyamatban van. A kétvágányú pályán a vonatok akár 160 km/óra sebességgel is közlekedhetnek majd.

Január a pályaaorientáció jegyében

A MÁV-csoport 2025-ben is nagy hangsúlyt helyez a fiatalok pályaaorientációjára, ezért számos izgalmas programot kínál az érdeklődőknek az év folyamán

Január a pályaaorientáció jegyében

Január 9-11 között 25. alkalommal rendezték meg az EDUCATIO Nemzetközi Oktatási Szakkiállítását, melyen a MÁV-csoport idén is részt vett kiállítóként.

A rendezvény három napján több mint 50 ezer érdeklődő gyűlt össze, akiknek lehetősége volt személyesen tájékozódni mind a hazai, mind a külföldi oktatási intézmények kínálatáról, valamint a cégek egyetemi hallgatók számára elérhető karrierprogramjairól. A pénteki napon rekordot döntött a látogatók száma, több mint 25 ezer fő vett részt az eseményen.

A MÁV-csoport standján kollégáink részletes tájékoztatást nyújtottak az érdeklődőknek a felsőoktatási duális képzésekről, az ösztöndíjprogramról, a szakmai gyakorlat és diplomamunkaírás lehetőségeiről. Duális hallgatóink, a közúti és a vasúti területen dolgozó kollégáink személyes tapasztalataik és élményeik megosztásával segítették a továbbtanulást tervező látogatókat.

A háromnapos szakkiállításán, a vállalatcsoport standján több ezer érdeklődő fordult meg. A diákok lehetőséget kaptak arra, hogy kipróbálhassák magukat egy mozdony-szimulátoron, illetve a vasúti témájú kvízek kitöltését apró ajándékkal jutalmaztuk.



Nyitott Kapuk

A vállalatcsoport egyetemisták részére szóló pályaaorientációs és toborzási tevékenysége 2025. január 14-én a Széchenyi István Egyetem nyílt napjával, a Nyitott Kapukkal folytatódott. A rendezvényen a felsőoktatási intézmény 9 karán felül még 29 kiállító nyújtott lehetőséget a hallgatók számára, hogy megtalálják az egyéni érdeklődésüknek leginkább megfelelő szakot.

Az eseményen mintegy 4500 érdeklődő jelent meg, akiknek lehetőségük nyílt megismerkedniük az egyetem által bemutatott szakmai területekkel és konzultálniuk a témával foglalkozó szakértőkkel. A programot előadások és egy laborlátogatás színesítette.

A rendezvényen a Széchenyi Egyetemen tanuló duális hallgatóink is jelen voltak, akik személyes tapasztalataik megosztásával segítették a tanulókat abban, hogy jobban megismerhessék a vállalatcsoport által nyújtott lehetőségeket.

A Dunaújvárosi Egyetem nyílt napja

A januári pályaaorientációs programokat január 18-án a Dunaújvárosi Egyetem nyílt napjával zártuk, amelyre számos érdeklődő diák és szülő látogatott el, hogy közelebbről is

megismerje az intézmény képzési kínálatát és a jövőbeni tanulmányi lehetőségeket.

A nyílt nap keretein belül lehetőség nyílt a VR-labor megtekintésére is, ahol a résztvevők megismerhették, hogyan használható a virtuális valóság a munka területén, illetve betekintést nyertek abba is, hogy az egyetem hogyan alkalmazza a legmodernebb technológiákat az oktatásban.

A MÁV-csoport által tartott előadáson a mérnökinformatikus duális képzés bemutatása volt a cél, melyen közel 30 fő vett részt. A vállalat szakemberei részletes tájékoztatást nyújtottak arról, hogy milyen előnyöket kínál a duális képzés, és hogyan tudják a hallgatók a MÁV-nál elsajátítani a szakmához szükséges gyakorlati ismereteket. Az érdeklődők személyesen is feltehették kérdéseiket a jelen lévő kollégáknak, ami közvetlen és informális beszélgetésekre adott lehetőséget. A nyílt nap célja az volt, hogy a látogatók első kézből szerezzenek információkat az egyetem kínálatáról, és közvetlenül találkozhassanak azokkal a szakemberekkel és oktatókkal, akik a képzéseket vezetik. A személyes találkozók, a MÁV jelenléte, valamint a modern technológiai bemutatók összessége inspiráló élményt nyújtott a résztvevőknek.

Pályaaorientáció és toborzás csapata

Hogyan ne tántorítson el bennünket a hibázás?



Mit gondolunk és hogyan érzünk, ha hibázunk? Hibáink és a velük kapcsolatos reakcióink milyen jelentőséggel bírnak számunkra? Rossz érzést keltenek, és eltántorítanak a céljainktól, vagy épp erőt adnak, és új gondolatokra, ötletekre inspirálnak? Hogyan használhatjuk hibáinkat a fejlődésünk előmozdítására?

A hibázás teljesen természetes emberi dolog, kikerülhetetlen része az életünknek, mégis sokszor félünk tőle, és kudarcnak éljük meg. A hiba elkövetésekor a legtöbben szégyenérzettel küzdünk, azonnal törölni szeretnénk azt, ami megtörtént, vagy megtenni azt, amit elmulasztottunk, és leginkább mindent újrakezdenénk. Akire jellemző a maximalizmus, azt nehezebben érinti a hibázás. A perfekcionizmusnak azonban van egészséges oldala is, ami a fejlődés motorja is lehet, ilyenkor reális célokat tűzünk ki, a (rész)célok elérésénél megállunk, és megünnepeljük a sikereinket. Ekkor a hibától nem rettegünk, hanem tanulási irányokat látunk benne, amelyek segítenek jobbra válni, és tanítanak valamire, attól függően, mit veszünk ki az adott helyzetből.

Természetesen nem mindegy, hogy a hibánk miből származik, hiszen több, hibához vezető viselkedést különböztetünk meg. A hibánk eredhet gondatlanságból, tudatlanságból, lustaságból, feledékenység-ből és tévedésből. Ezeknek a hibáknak – megfelelő önismerettel és kritikus hozzáállással – könnyedén azonosítani tudjuk az okát, vagyis hogy milyen viselkedésünk vezetett a hibázáshoz. Azt, hogy hogyan kezeljük a hibáinkat, milyen érzéseink, gondolataink jelennek meg, és hogyan befolyásolják jövőbeni viselkedésünket, nagymértékben meghatározza, hogyan fogadjuk a saját és mások hibázását.

A hibázás a tanítómesterünk

A hibázás lehetősége a tanulás és az innováció kulcsa, hiszen a hibára tekinthetünk erőforrásként is, amely által fejlődni, növekedni lehet. A hibázásra a kudarc okozta fájdalomban való elmerülés helyett tekintsünk tanulási és fejlődési lehetőségként! Gondoljunk Thomas Edisonra, aki 901. próbálkozásra találta fel a villanykörtét, melyet így értékelt: „Nem buktam el, csak találtam 900 utat, ami nem járható.” Hibából való tanulás eredményeképpen született meg a gumibroncs, a mikrohullámú sütő, a szódavíz, a telefon, a penicillin, a post-it és Amerika felfedezése is. Ahhoz, hogy valódi tanulás történjen, az alábbi szempontokra érdemes kiemelt figyelmet helyeznünk:

Vállaljunk felelősséget!

Lássuk be, hogy hibáztunk, és fogadjuk el, hogy ez megtörtént velünk! Egy-egy helyzet kapcsán tapasztalhattuk, hogy a kudarcainkat hajlamosak vagyunk külső körülményekre, míg a sikereinket belső tulajdonságainkra visszavezetni. Ezt énvédő torzításnak nevezzük, legyünk ezzel kapcsolatosan tudatosak, és ne engedjünk nagy teret ennek az érzetnek! Sokkal inkább lássuk be saját szerepünket a hiba létrejöttében, vállaljuk a felelősséget!

Távolítsuk el magunktól a hibát!

Sok esetben tapasztalhattuk, hogy ha más szemszögből, más nézőpontból tekintünk egy helyzetre, akkor újabb felismeréseink születhetnek. Ebben segít, ha kívül helyezzük magunkat a hibán. Ne hagyjuk, hogy negatív gondolataink, önhibáztatásunk eluralkodjon rajtunk! Ha sikerült az érzelmi stabilitásunk megteremtése, akkor tekintsünk messzebbre a történetekre! Akár mások segítségét is igénybe vehetjük, és visszajelzést kérhetünk a helyzetben jelen lévőktől.

Elemezzük ki!

Ha vállaltuk a felelősséget, és érezzük, hogy nem húztuk magunkra a hibázásból adódó negatív érzelmeket, nem kerültünk általuk bénult állapotba, akkor rátérhetünk az elemzésre. Gondoljuk át, hogy mit csináltunk jól az adott helyzetben, és hol vétettünk! Vegyük sorra, hogy legközelebb mit és hogyan fogunk másképp csinálni annak érdekében, hogy elkerüljük ugyanezt a hibát! Merjünk kísérletezni! Vannak olyan helyzetek, amikor nem látjuk tisztán az első hiba után, min és hogyan kellene változtatni. Ilyenkor kap különösen nagy teret a kísérletezés.

Vigyázzunk a mentális állapotunkra!

Végezzünk olyan tevékenységeket, amelyekben jók vagyunk, mert ez erősítő hatással jár. Ha erős az önbecsülésünk és önbizalmunk, akkor könnyebben tudunk szembesülni a hibáinkkal, és konstruktívabban tekintünk rájuk.

Az alábbi 3 önreflexiós gyakorlat segít a hibázás kapcsán a viselkedésünk mélyebb szintű tudatosításában:

1. gyakorlat: Gondoljunk egy helyzetre, amikor hibáztunk, de végül nem omlott össze minden! Mit tettünk ekkor? Hogyan kezeltük? Mi segített?
2. gyakorlat: Gondoljuk végig, hogy ha esetleg bekövetkezne valamelyik félelmünk, hogyan oldanánk meg! Hogyan oldottunk meg nehéz helyzeteket ezelőtt? Mire támaszkodtunk?
3. gyakorlat: Gondoljunk valakire, akit jól ismerünk! Idézzünk fel egy esetet, amikor hibázott, és jól kezelte. Mit tett ekkor? Mit tudunk ebből tanulni a saját működésünkre nézve?

Érdeemes tehát a hibák kapcsán megismerni olyan stratégiákat, amelyek segítenek a hibázást feldolgozni, megoldani és a későbbiekben elkerülni.

Ha hibát követünk el, akkor érdemes emlékeztetni magunkat:

- Ha hibázunk, az azt jelenti, hogy csinálunk valamit, valami újat, vagyis ismeretlen területre merészkedtünk.
- Ha valami nem sikerül elsőre, lehetőségük nyílik átgondolni, leszűrni a tapasztalatokat és újra megpróbálni.

– Ne a hiba keresése legyen a fókuszunkban, és ne is tagadjuk a hiba létezését, hanem sokkal inkább fogadjuk el a hibát mint a tanulás részét!

– A hibát jó megfogalmazni és azonosítani, hiszen többek leszünk általa, tanulhatunk belőle.

Ha lehetőségként, tanulási potenciálként tudunk a hibázásra tekinteni, akkor egy boldogabb, stresszmentesebb élet alapjait rakhatjuk le. Ha megértjük, hogy a hibázás természetes folyamat, és a fejlődésünket szolgálja, akkor könnyedebben merünk a komfortzónánkból kilépni. Bele merünk kezdeni valamibe, amibe korábban a kudarcból való félelem miatt nem vágtunk bele, de egyébként szeretnénk csinálni.

Ha úgy állunk a hibáinkhoz, hogy hibát az követ el, aki eléggé kíváncsi és bátor ahhoz, hogy olyan területre merészkedjen, ahol még nem járt, és amelyet nem ismert, könnyebben látjuk meg a hibázásban rejlő lehetőséget. Hiba nélkül sok esetben nincs siker sem, így merjünk hibázni!

A Támogatlak program csapata

Öt új helyszínen nyitott Áldozatsegítő Központot 2024-ben az Igazságügyi Minisztérium

Tavaly öt Áldozatsegítő Központ (ÁSK) – és egy Áldozatsegítő Pont – került megnyitásra az országban, így folytatódott és az idei évben is folytatódni fog a központok hálózatának kiépítése. Mind az öt központot olyan szakemberek vezetik, akik gyakorlati tapasztalattal rendelkeznek az áldozatsegítéssel kapcsolatban. Alábbi írásunkban az újonnan nyitott Áldozatsegítő Központok jellemzőit szeretnénk röviden bemutatni.

A Zalaegerszegi Áldozatsegítő Központ vezetője egy volt rendőr és dropprevenciós szakember, Drávecz Balázs. A helyi ÁSK az önkormányzatokkal történő együttműködés tekintetében két olyan tevékenységet folytat, amely Zala vármegye földrajzi elhelyezkedéséből fakad. A központ a Balaton-parti települések önkormányzataival együttműködve kiemelkedő sikereket ért el a körzetbe érkező nyaralók tájékoztatásában. A nemzetközi együttműködés jegyében pedig a Zala vármegyével határos Szlovénia Lendva településének önkormányzatával kötött együttműködési megállapodást.



Halászné Kis Andrea vezeti a Székesfehérvári Áldozatsegítő Központot. Széles körű tapasztalattal érkezett a minisztériumhoz, többek között az egészségügyben, szociális munkásként, illetve foglalkozási rehabilitációs szakértőként is dolgozott korábban. Fontosnak tartja, hogy a különféle segítő szervezetekkel együttműködve minél szélesebb körben tudjon segítséget nyújtani az áldozatoknak. Ez az igény a segítő szervezetek részéről is megfogalmazódott, ezért nyitottak a közös munkára. Több esetben is sikerült az összefogásnak köszönhetően megnyugtatóan rendezniük a hozzájuk forduló problémáit. Széles a paletta. Akár az egyszerűbbnek tűnő, kisebb értékű lopásos bűncselekmények áldozatai vagy a kapcsolati erőszak, emberkereskedelem áldozatai is bizalommal fordulhatnak hozzájuk. Szakmai tudásuk és segítő kapcsolataik révén végzik a munkájukat úgy, hogy minden áldozat elégedetten távozzon tőlük.



A Kaposvári ÁSK koordinátora, dr. Triznay Gabriella jogász végzettségű, korábban a vármegyei kormányhivatal igazságügyi szakterületén tizenhat éven keresztül foglalkozott áldozatsegítéssel. A központ együttműködése a Somogy Vármegyei Rendőr-főkapitánysággal országosan is egyedülálló, rendőrkapitányságonként működő áldozatvédelmi referensi hálózaton keresztül valósul meg. Így az ÁSK eljut olyan áldozatokhoz is, akik egészségi, szociális helyzetüknél fogva nem tudnak a vármegyeszékhelyre a szolgáltatásokért beutazni. A Kaposvári ÁSK és a Somogy Vármegyei Kormányhivatal között is gördülékeny, problémahatékony a feladatmegosztás: a központban megjelenő áldozatokat az áldozatsegítő meghallgatja, és csak a kérelmet „utaztatják” az egyablakos ügyintézésre, így nagy esély van a másodlagos áldozattá válás megelőzésére az eljárás során.

Az Újbudai ÁSK Budapest második Áldozatsegítő Központjaként 2024 augusztusában kezdte meg működését. A koordinátor, Somkutiné Bernek Éva korábban a Családbarát Magyarország Központ szakmai igazgatóhelyetteseként is dolgozott. Az Újbudai ÁSK fókuszában az áldozatsegítő szervezetek közötti szoros együttműködés elősegítése áll, így lehet ugyanis a legmagasabb színvonalon biztosítani a hozzájuk fordulók számára a legjobb szolgáltatást. A két budapesti Áldozatsegítő Központ fedi le a budapesti és Pest vármegyei településeket. Területi megosztásukat a Duna adja, a nyugati rész tartozik az Újbudai Központhoz és a Dunától keletre eső rész tartozik a Budapesti Központhoz. A két központ szorosan együtt dolgozik a Budapesti és a Pest Vármegyei Rendőr-főkapitánysággal és a szintén itt működő kormányhivatalokkal. A rendőrséggel közösen vesznek részt számos rendezvényen. A rendőrség feladata a bűnmegelőzés, az Áldozatsegítő Központok feladata az ismételt áldozattá válás megelőzése. Ez a két terület nehezen választható el, ezért nagyon fontos, hogy közösen látogassanak el a különböző szervezetekhez (időszonok, iskolák, strandok, állatkert stb.), és együtt tartsanak a témában tájékoztató előadásokat. A rendezvényeken az ÁSK kollégái szívesen várnak mindenkit, akik segítségre szorulnak, akik még nem hallottak a szervezetről, akiknek van olyan ismerőse, aki áldozat: időseket, fiatalokat, családokat.



A Győri Áldozatsegítő Központ Győr-Nádorváros városrészén került kialakításra. A központ koordinátori feladatait dr. Teiszler Ágnes látja el, aki széles körű tapasztalattal rendelkezik az áldozatvédelem, az emberkereskedelem, a család-, gyermek- és ifjúságvédelem, a hozzátartozók közötti erőszak területén, de kábítószer-prevenációs területen is dolgozott, illetve rendőrségi áldozatvédelmi referensi feladatokat is ellátott. A rendőrséggel szoros együttműködésben segítik a bűncselekmények áldozatait, elsősorban információátadással és napi szintű kapcsolattartással. Közösen szerveznek prevenciós kampányokat, rendezvényeket és iskolai programokat, hogy felhívják a figyelmet az áldozatvédelem fontosságára és az elérhető támogatásokra. Az áldozatok közvetlen elérésén alapuló rendszer működésével az áldozatok a rendőrségen keresztül automatikusan kapcsolatba kerülnek az Áldozatsegítő Központtal, míg az áldozatvédelmi referensek rendszeres képzéseket és ellenőrzéseket tartanak az egységes eljárás biztosítása érdekében. Így a rendőrség és az Áldozatsegítő Központok hatékonyan járulnak hozzá az állami áldozatvédelmi politika megvalósításához. Dr. Teiszler Ágnes – aki 2023-ban Victima Protector díj elismerésben részesült – korábban a rendőrség területi áldozatvédelmi referenseként jól működő, széles körű kapcsolatrendszert épített ki a jelzőrendszer állami és civil tagjaival, valamint a 2018 óta működő Szombathelyi Áldozatsegítő Központtal. Áldozatvédelmi szakvonal-tartóként koordinálta a helyi áldozatvédelmi referensek tevékenységét, a rendőri állomány részére rendszeres oktatásokat, szemléletformáló képzéseket tartott és szervezett az áldozatsegítő munka hatékonyságának növelése érdekében.

Igazságügyi Minisztérium

Áldozatsegítő Központ

AZ EGYETLEN EGYENRUHA



Egy csodálatos, korhű egyenruhában jelentél meg a találkozásunkkor, amelyet az 1800-as években használtak a vasút bizonyos munkavállalói. Hogyan tettél szert egy ilyen különleges darabra?

Saját magam készítettem el egy szabósággal foglalkozó cégnél a Magyar Királyi Államvasutak főfelügyelői rangjelzéssel ellátott állomásfőnöki díszegyenruháját. Szembetűnő érdekesség, hogy koronás



A szegedi vasútállomás előtt majd minden járőrelő odalépett Szlama Benedek forgalmi szolgálattevő kollégánkhoz, aki egy különleges, a Magyar Királyi Államvasutak által az 1870-es években használt egyenruhában várakozott. A reakció csak számunkra volt meglepő, Benedek megszokta már, hogy jól megnézik, vagy közös fotót kérnek tőle, ami nem csoda: az öltözetből mindössze egy van, így igazi kuriózum a vasutasoknak és a laikusoknak egyaránt. Munkatársunk – aki valódi misszionárnak tekinti hagyományaink életben tartását – hosszasan mesélt a családjáról, az öltözet beszerzéséről és a jövőbeni terveiről.

szárnyaskerek található rajta, ami a második világháború végén teljesen eltűnt a MÁV hálózatról. Az egyenruha egykor – a rangnak megfelelően – kiemelt szövetből készült, az altisztek és a segédtisztek öltözetét pedig posztóból szabták. Mindezt a Ruházati utasításból lehet ilyen pontosan tudni, amellyel már az 1870-es években is rendelkezett a vasút. Ezen a zakón csillag helyett még rozettákkal jelölték a rangfokozatot.

Több évtizede a vasútnál vagy. Mikor öltött fel benned először, hogy a hagyományörzésnek lehet egy ilyen, „élő” formája is? Hiszen események sokaságára mégy el, így mutatva be egy darabot a közös múltunkból.

A terv nem új, régóta szerettem volna korabeli egyenruhát készíttetni, 2024-ben pedig valósággá vált az álom. Mivel többedik generációs vasutas vagyok, akit a megszállottsága visz előre, szándékom volt ebben megjeleníteni és ezzel hagyományt teremteni. 2030-ban megyek nyugdíjba, bízom benne, hogy utána is tovább foglalkozhatok a tradícióink életben tartásával, sőt, egy közösség kialakítását is tervbe vettem. Az egyenruhában egyébként Szeged nagyállomáson debütáltam a tavalyi múzeumok éjszakáján, ahol hatalmas sikert arattam a kollégáimmal együtt. Ebben meséltem a vendégeknél a Pfaff Ferenc által tervezett szegedi épület átépítéséről, bemutattam az alkotó élettörténetét, munkásságát, illetve beszéltem a szegedi vasúti Tisza-hídról, a temesvári vonalról, valamint az Orient expresszről, ami itt közlekedett 1888-ig.

Azt láttam, hogyan reagálnak a járőrelők, de milyen az öltözet fogadtatása a vasutasok körében? Felkelti esetleg a kollégák érdeklődését a tekintetben, hogy többet tudjanak meg arról a 157 éves vállalatról, amelyben dolgoznak?

Igen, sokan kíváncsiak, és többnyire pozitívan állnak hozzá. Nem gyakori, hogy élőben jelenjen meg előttük a vasút múltja, általában csak helyhez kötött kiállítások emlékeztetnek bennünket a MÁV másfél évszázadára. Ez a hosszú időszak és maga a vasútüzem óriási érték, mert itt – ahogy nagyapám tanította – mindennek lelke van. Ő valahogy így fogalmazott: „Unokám, a vasút épületeit, a kocsikat, a mozdonyokat tisztelettel és alázattal kell őriznünk!”

Kevesen vannak az országban, akik egy ilyen régóta működő és együttműködő közösség tagjai lehetnek, te pedig – nem a klasszikus formában, de mégiscsak – ennek a múlt-jövő kapcsolatnak az egyben tartásán munkálkodsz. Hogyan látod ma a vasutasságot?

Nehéz időszakot élünk, de úgy gondolom – és bízom benne –, hogy a vasút fontossága megkérdőjelezhetetlen. A munkavállalók között megvan az összetartás, a segítség megadása biztosított, így gördülékenyen oldjuk meg a problémákat. Az összetartás érzésének növelésére személyes igyekezetet is tettem, amikor állomásfőnök voltam, a kerek évfordulóra plakettet készíttettem, és egy üveg borral

köszöntem meg a kollégák munkáját. Invitálom a fiatalságot is, hogy jöjjenek a vasúthoz, és próbálják ki, hogy milyen ez a világ. Akiben van ambíció, és szeretne mindig előrelépni annak itt lehetősége van egy szép életpálya kialakítására.

Csak a ruha az, ami megfog, ami felkelti az érdeklődésedet, vagy egyéb vasutas relikviák is megjelennek a környezetben?

Minden érdekel, de a vasúti relikviák nem árasztják el az otthonomat, a legtöbb saját darabot a makói vasútállomás dohányzó várójában kialakított vasúttörténeti kiállítás őrzi. Azt akarom, hogy az emlékek láthatók legyenek, ezért minden, amit kapok vagy veszek, kiállításra kerül.

Ahogy említetted, sok vasutas volt a családban. Kik voltak ők?

Anyukám, Szlama Benedekné vezető jegyvizsgáló volt Kunszentmiklós-Tass állomáson, tehát a kelebiai vonalon teljesített szolgálatot, az anyai ági nagyapám, néhai Szabados István pedig a Ferencvárosi Főnökség Pályamérnökségéhez tartozott, vonalbejáróként tevékenykedett a „Nagy-Burmán”. Nagybátyám, néhai Szabados István a Ferencvárosi Rendszerű pályaudvar „tolatós” mozdonyvezetője volt. A húgom fia, Hajzer Kristóf pedig tavaly végzett mozdonyvezetőként, a Ferencvárosi Vontatási Főnökség létszámában viszi tovább a családi hagyományt. Ez persze nem volt meglepő, már kis korában a farsangi bálon is vasutasnak öltözött, a gyermekkori álma teljesült.

Visszatérve az eredeti témánkhoz: meddig szeretnél eljutni a hagyományörző tevékenységeddel, mivel lennél elégedett?

Országos szintre emelném, a terveim között szerepel, hogy létrehozak egy olyan vasutas csapatot, amelynek a dedikált célja bemutatni a magyar vasút tradícióit korhű egyenruhában. Én magam a pünkösdi vonat fedélzetén egyszer el szeretnék látogatni az ezeréves gyimesbükk-i országhatárhoz, hogy megkoszorúzzam az egykori és egyébként legkeletibb MÁV-órház épületét. Nagyszerű lenne az Orient expressz érkezésénél is ott lenni, szívesen fogadnám a vonatot ebben az egyenruhában valamelyik budapesti pályaudvaron. Ezenfelül minden meghívásnak nagyon szívesen eleget teszek, mert bár nehéz a pálya, nehéz a vizsga, és nehéz működtetni ezt a rendszert, mégis nagyon szép ez a szolgálat, akár egy életen át is.

Benke Máté



Az íjászattól a TramTrainig

A frissen kinevezett vasúti főirányító, Pintér Attila nem szeret unatkozni. Tesz is róla, hogy ez ne fordulhasson elő, hiszen a háromszoros nagypapa a nyugodtnak csöppet sem mondható munkája mellett kerámiákat készít, néptáncol, íjászkodik, országos hagyományőrző fesztivál szervezésében vesz részt, ételt oszt a rászorulóknak, maga termeli a háztájit, és ha mindez nem lenne elég, ráérős téli estéin a szakdolgozatát írja.

Idén lesz kereken 40 éve, hogy a Magyar Államvasutakhoz szerződött. Ez volt az első és azóta is az egyetlen munkahelye. Mindig erre a pályára készült?

1985. július 26-án kezdtem a szolgálatot Makón váltókezelőként, pedig sose készültem vasutasnak. Szegeden a Textilipari Szakközépiskolában végeztem, de a nagy gyárak éppen akkoriban kezdtek bezárni, így biztosra akartam menni, és egy éles váltással – egy barátom javaslatára – beadtam a jelentkezésemet a MÁV-hoz. Azonnal felvettek, én pedig azóta is itt vagyok.

Bár a helyszín és a feladatok sokat változtak az évek során.

Makó akkor még egy közepes forgalmú állomás volt. A katonaság után elvégeztem a segédtisztit, és forgalmi szolgálattelvő lettem. Az évek során a makói forgalom sajnos folyamatosan csökkent, én pedig

a tétlenséget nem nagyon bírom és nem is szeretem, így előremennekültem. Elvégeztem a tiszti tanfolyamot, és pár évvel később vonalirányító lettem. 2009 óta dolgozom a Szegedi Üzemirányító Központban, decembertől kinevezett főirányítóként.

A vasútnál ez az egyik legösszetettebb és legizgalmasabb feladatkör, mégis kevesen tudják, mit csinál pontosan egy főirányító. Elmesélné röviden?

Röviden nehéz lesz, de megpróbálom. A legfontosabb, hogy minél zavartalanabb legyen a forgalom, mindannyian nagyon utascentrikusan gondolkodunk. Azonban a vasútnál szinte folyamatosan helyzet van, amit meg kell oldanunk. Bármilyen műszaki esemény történik – a biztosítóberendezéssel, a felsővezetékkel, jön egy avarútűz, vagy csak összefirkálnak egy kocsit –, azt mind nekünk innen, az irányító központból kell koordinálnunk, lemenedzselnünk.

Egy graffiti az anyagi és esztétikai kár mellett késést is tud okozni?

Sajnos igen. Az a kocsi azonnal kiesik, újat kell helyette beállítani. Meg kell várnunk a rendőrségi helyszínelést, ami késést generál. Vagy például ma hajnalban elgázoltunk két vadat. A 2 óra 50 perckor történt esemény miatt körülbelül 10 órára fog helyreállni a forgalom. Utána elromlott egy BZ... Az összes társzservvel (rendőrség, katasztrófavédelem) mi tartjuk a kapcsolatot, és lehetőség szerint gyorsítjuk a helyszínelést. Plusz emellett van körülbelül 20 vasúttársaság, amelyekkel szintén állandó kapcsolatban vagyunk.

Tehát folyamatosan égne a vonalak?

Van néhány beszélgetésünk a műszak alatt! Mondjuk 2 perc alatt három telefonbeszélgetést is lefolytatok, s közben 10-12 monitoron figyeljük a forgalmi helyzetet. Szinte negyed Magyarország hozzánk tartozik olyan frekvenciált fővonalakkal, mint a 120-as vagy a 140-es, de a TramTraint is mi felügyeljük. Közben pedig nyilvántartásokat vezetünk, táblázatokat és határforgalmi jelentéseket készítünk, kódoljuk a késéseket, referálunk a hálózati főirányítónak és a rendkívüli helyzetek irányítójának. Nem egy nyugis állás, az biztos! De szerencsére nagyon jó a csapatunk.

A munkája mellett számos szenvedélye és hobbija is van. Hogy jut mindenre ideje és energiája?

A beosztásunk szerencsére nagyon jó, két műszak között van két nap szünetünk. Ez ideális, hogy az ember más dolgokkal is foglalkozhasson. Sokan csinálunk a munkánk mellett mást is, ami változatossá teszi a napi rutint.

Őn például csodálatos kerámiákat készít.

A feleségem szeretettette meg velem a fazekasságot, és már régóta együtt készítjük a kerámiákat. Én korongozok, ő pedig díszít. A házukban kialakítottunk egy műhelyt is kemencével, a nevünk Sár-fia Agyagos Műhely. Kiskoromtól kezdve igényem van a szépre, ebben jelentős szerepe volt kedves általános iskolai tanáromnak, Borsi Sándornak is.

Miket készítenek?

Elsősorban használati tárgyakat: tálakat, korsókat, poharakat, babfőzőt vagy éppen vajtartót. Ez nem a klasszikus vajtartó, ezt

ugyanis nem kell hűtőbe tenni, így a benne tárolt vaj mindig lágy és kenhető. A funkcionalitás mellett fontos számunkra a népi motívumok megjelenítése és a hagyományörzés is az élet minden területén.

Így nem is olyan meglepő, hogy hagyományörző íjász.

Nagyon szeretem a történelmet, különösen a 10. századot és a honfoglalás korát. A hagyományos íjászatot tanítom is a fiataloknak, és számos rendezvényen tartottunk bemutatókat. Emellett én vagyok az egyik szervezője a többnapos Magyarok Országos Gyűlésének, amit minden évben Ópusztaszeren rendezünk meg. A hagyományörzés részeként birkát is nyírtam már, hogy az elejétől a végéig megismerjem a nemezelés folyamatát, készítettem már jurtát, és néha fát is faragok.

És ha mindez nem lenne elég, még néptáncos is.

A Makói Öreg Tyúkok és Kakasok Egyesülete senior csoportjának vagyok a tagja. A tánc kellemes elfoglaltság, és rendszeresen meghívnak minket fellépésekre is. Mindig is közösségi ember voltam, szeretek szervezni és másoknak örömet szerezni. Tíz évvel ezelőtt például alapítója voltam a Heti Betevő Egyesület makói csoportjának, és első vidéki szervezetként kéthetente osztunk ételt rászorulóknak. Azóta már csaknem 25 ezer adag melegételt tudtunk kiosztani.

A munka és a számtalan hobbi mellett jelenleg egyetemre is jár.

Igen, ez idáig kimaradt az életemből. A felsőfokú végzettség a főirányítói pozícióhoz szükséges, de már a szakdolgozatomat írom. 58 évesen szerencsére még érzem magamban az erőt a sok feladathoz.

Ennyi teendő és kötelezettség mellett a családra is jut ideje?

A feleségemmel rengeteg mindent közösen csinálunk, a kerámiákat vagy a kiskertünket, mert az is van, így amit tudunk, magunknak termelünk meg. Három gyermeket neveltünk fel. A fiunk – némi apai jótanács után – mozdonyvezetőként dolgozik a cégnél, és ő is nagyon szereti a munkáját. Már három unokával is büszkélkedhetünk, akik, mint minden gyerek, természetesen imádják a vasutat.

Csohány Domitilla



„Abban a helyzetben senkinek sincs választási lehetősége!”

December 2-án, hétfőn 11 óra 45 perckor a Budapest, Népliget autóbusz-pályaúdváron a 16-os kocsállásnál egy idős hölgy rosszul lett. A Volánbusz forgalmi szolgálattevője kihívta a mentőszolgálatot, majd megkezdte az utas újraélesztését. A kiérkező mentősök felváltották kolléganőnket, és több mint egy óra elteltével a hölgyutast a Gottsegen György Országos Kardiovaszkuláris Intézetbe szállították. Mindössze ennyi olvasható a rendkívüli eseményről szóló szükségzavú jelentésben – a történeteket az életmentő forgalmi szolgálattevővel, Kapuvári Évával elevenítettük fel.

Nem először kerül ilyen helyzetbe: tavaly december 8-án is Önnek kellett működésbe hoznia a defibrillátort. Akkor is egy középkorú hölgy lett rosszul, aki szintén a gyors segítségnyújtásnak köszönhetette az életét...

– Az is nehéz nap volt... Kora reggel az egyik menetrend szerint közlekedő járatunk az 51-es úton beleszaladt az előtte haladó, sódert szállító tehergépjárműbe, majd frontálisan ütközött a másik sávban szemből érkező személyautóval. A balesetben többen is súlyosan megsérültek. Így indult a nap... Majd este, nem sokkal hat óra előtt, a

népligeti autóbusz-állomáson rosszul lett egy utasunk. Mivel a bajba jutott hölgynek nem volt pulzusa, azonnal a defibrillátorért szaladtam. Szerencsére két ápolónő is volt a közelben, így felváltva küzdöttünk az életéért. Egyébként a mostani már a harmadik életmentő elsősegélynyújtásom volt.

Hogyhogy?

Egy hónappal ezelőtt is történt egy hasonló eset. November 6-án a mozgólépcső-szerelők szóltak, hogy a harmadik lépcsőfokról leesett

„Szoktam is mondani az autóbusz-vezető kollégáknak: lehet a tanfolyamon a mű-babával bohóckodni meg időtlenkedni, a valóságban viszont az elsősegélynyújtás vérezen komoly dolog!”

egy 60 év körüli férfi, mert rosszul lett, és elvesztette az eszméletét. Akkor is a defibrillátor használatával, illetve két utas segítségével sikerült életben tartani az úriembert a mentő kiérkezéséig. Mint később kiderült, mindkét elsősegélynyújtó egészségügyi dolgozó volt: egyikük aneszteziológusként, a másik fogorvosként dolgozik.

A december 2-i eset hogyan történt?

A 16-os kocsállásról 12.30-kor induló autóbusz vezetője háromnegyed 12-kor bejött a forgalmi irodába, és szólt, hogy egy néni – aki egyébként az ő járatával szeretett volna utazni – rosszul lett a padon, menjek ki, és nézzem meg! Mire a hölgyhöz értem, már semmilyen életjelet nem mutatott, ezért visszamentem a forgalmi irodába a defibrillátorért – közben a saját telefonomon lévő Életmentő applikációról már hívtam a mentőket is. A néni mellett ott volt a hozzátartozója, ő sokkos állapotba került, így nem tudott segíteni. A defibrillátort kizárólag földre fektetett személynél szabad használni, s bár már gyülekeztek az utasok az autóbusz mellett, csak egy fiatalember lépett oda mellém, hogy segítsen a nénit a padról a földre fektetni. Ahogy elkezdtem a néniről a ruhát leszedni, előkerültek a bábáskodók, előkerültek a telefonok, de most kivételesen az volt a szerencse, hogy a semmiből hirtelen megjelent négy rendőr, és kérésemre elküldték a kíváncsiskodókat. Miközben a mellkaskompressziót csináltam, a fiatalembert kellett megkérnem arra, hogy a szolgálati telefonomból keresse ki a telephelyvezető számát, akit ily módon sikerült értesíteni az esetről, és megkérni arra, hogy intézkedjen a terület lezárásáról, a kíváncsi tekintetektől védő paravánok kihelyezéséről.

Hogyan zajlott és meddig tartott az elsősegélynyújtás?

A defibrillátor három sokkot adott le a néniére, de láttam, hogy ez nem elégséges. Muszáj voltam folyamatosan végezni a mellkaskompressziót. Ez körülbelül tíz percig tartott, a mentők is elég hamar kiértek a helyszínre, majd látva a helyzetet, azonnal intubálták a hölgyet. Mondhatom, hogy szinte a halálból hozták vissza. Ha két-három perccel később érkeznek, akkor nem biztos, hogy sikerült volna megmenteni.

Az nem jelentett idővesztést, hogy a mentők értesítése és a segítségnyújtás megkezdése csak a forgalmi szolgálat tájékoztatása után történt?

Szerencsére ebben az esetben nem, mert a néni állapotát sikerült stabilizálni annyira, hogy kórházba lehessen

szállítani. Egyébként az elsősegélynyújtó tanfolyamon az autóbusz-vezetőknek is részt kell venniük, a defibrillátor használatára pedig a pénztárosoknak is ugyanolyan jogosultságuk van, mint például nekem. Ilyenkor mindenkinek arra kell gondolnia, hogy egy közeli hozzátartozónk, de akár mi magunk is kerülhetünk olyan szerencsétlen helyzetbe, amikor a hezitálás vagy az elsősegélynyújtással való késlekedés tragédiához vezethet. Holott a bajban nincs más választás, mint a segítségnyújtás! Szoktam is mondani az autóbusz-vezető kollégáknak: lehet a tanfolyamon a mű-babával bohóckodni meg időtlenkedni, a valóságban viszont az elsősegélynyújtás vérezen komoly dolog! Ha ugyanez az eset autóbuszon történik meg, akkor a jármű vezetője is hamar megtapasztalja, milyen érzés az, amikor az ember az elsősegélynyújtásban is magára marad, miközben ötven utas kamerája veszi a segítségnyújtó minden mozdulatát... Pályafutásom alatt sok mindent megéltem a kigyulladó autóbustól kezdve mindenféle közúti baleseten át a legelképzeltetlenebb közlekedési helyzetig. De amikor felhív a bajba jutott kolléga, mindig határozottá válok. Ugyanis nem érezheti azt, hogy akitől segítséget vár, az bepánikolt és elbizonytalanodott. Az első kérdésem mindig az, hogy megsérült-e valaki, a második, hogy ő miként érzi magát fizikailag és mentálisan, hogy ott a helyszínen végre tudja-e hajtani a szükséges feladatokat, szüksége van-e tanácsra vagy inkább utasításra.

Az elsősegélynyújtás nemcsak fizikailag, hanem lelkileg is elég kimerítő lehet. Hogyan éli meg ezeket a helyzeteket?

Abban a pillanatban teszem, amit tennem kell, kiborulni inkább utána szoktam. A legutóbbi esetben nagyon el voltam keseredve, mert semmilyen pozitív jelét nem láttam annak, hogy az életmentés sikerülni fog. Most is azért drukkoltam, mint mindkét korábbi esetben: sikerüljön a bajba jutott állapotát legalább annyira stabilizálni, hogy kórházba lehessen szállítani. Megnyugvás volt, amikor a mentősök elindultak a nénival. Miközben dolgoztak a szakemberek, én a forgalmi iroda előtt, a kőre rogyva figyeltem őket. Negyedórára volt szükségem az erőgyűjtéshez. Természetesen az büszkeséggel és örömmel tölt el, hogy végül mindhárom embernek sikerült megmenteni az életét. Az pedig némi könnyebbé jelent, hogy ezek a személyek számomra ismeretlen emberek voltak, nem kötődtem hozzájuk: először és talán utoljára találkoztunk egy majdnem végzetes helyzetben.

Mit üzen azoknak, akiknek eddig szerencséire még sohasem kellett senkit sem elsősegélyben részesíteniük?

Azt, hogy egyből a telefonhoz kell nyúlni, de nem a felvételteljesítés gombot kell megnyomni, hanem az Életmentő applikációt elindítani, mert az tényleg életet ment. Ez mindenkinek legyen a telefonjára letöltve! Tapasztalatból mondom, hogy ez a legfontosabb!

Hatvanéves lett a Szergej, a MÁV M62 sorozata



Az M62-es sorozata, becenevén „Szergej”, a MÁV történetének egyik legikonikusabb és legnagyobb darabszámban beszerzett dízel-villamos mozdonsorozata. A hatvanas évek közepétől meghatározó szerepet töltött be a hazai vasúti teherszállításban, és máig találkozhatunk vele a pályákon. A sorozat 60 éves évfordulója kiváló alkalom arra, hogy részletesebben megismerjük ezt a markáns megjelenésű és megbízható konstrukciót.

Az M62-esek a Szovjetunióban, a Vorosilovgradi Dízelmozdonygyárban (ma Luhanszki Mozdonygyár) készültek a MÁV megrendelésére. A sorozat fejlesztése az 1950-es évek végén kezdődött, válaszul a növekvő teherszállítási igényekre és a gőzmozdonyok elavulására. A MÁV 1965-től 1974-ig összesen 288 darabot szerzett be a típusból, ebből 270 normál nyomtávolságú és 18 széles nyomtávolságú volt. Később 3 mozdonyt alakítottak át széles nyomtávúból normál nyomtávúra, így M62 001-től M62 273-ig terjedt a pályaszámuk. Ez a nagy darabszám is mutatja, hogy a MÁV milyen fontos szerepet szánt a Szergejeknek a vasúti modernizációban. A mozdonyok a Szovjetunióban és más szocialista országokban is elterjedtek, mint például Lengyelországban, Mongóliában és Kubában.

Az M62 egy Co'Co' tengelyrendezésű, azaz két háromtengelyes forgóvázal rendelkező, dízel-villamos erőátvitelű mozdony. Ez a kialakítás jó tapadást és stabilitást biztosít a nehéz tehervonatok továbbításához. A mozdonyba egy 12 hengeres, kétütemű, 1472 kW (2000 LE) teljesítményű dízelmotor került beépítésre, amely egyenáramú főgenerátort hajt. A generátor által termelt villamos áram látja el a forgóvázakban elhelyezett hat egyenáramú vontatómotort. A vontatómotorok fogaskerék-áttétellel hajtják a kerékpárokat. A mozdonyok legnagyobb sebessége 100 km/h. Fontos megemlíteni, hogy az M62-esekbe nem építettek vonatfűtési berendezést, ezért személyszállító vonatok továbbítása esetén kazánkocsira vagy fűtőkocsira volt szükség a fűtés biztosításához. A mozdony ütközők közötti hossza 17 550 mm, szolgálati tömege pedig 116,5 tonna.

Az M62-esek elsősorban tehervonatok továbbítására lettek tervezve, és ebben a szerepkörben hosszú ideig meghatározóak voltak a MÁV-nál. A kezdeti nehézségek leküzdése után a Szergejek jelentősen hozzájárultak a vontatás korszerűsítéséhez. Az 1970-es évek közepén a tehervonati szállítási teljesítmények 40%-át ezek a mozdonyok biztosították, emellett a Balaton mindkét partjának nyári csúcsgérmében is fontos szerepet játszottak. A déli parti vonal villamosítását követően már csak az északi parton közlekedtek. A sorozat jelentősebb selejtezése az 1990-es években kezdődött az igények csökkenésével és az újabb mozdonyok megjelenésével. Azonban a mai napig találkozhatunk velük a magyar vasúthálózaton, bár számuk jelentősen lecsökkent.

1999-ben megkezdődött a motorcserés felújítás. A nagymértékben korszerűsített mozdonyok a 300-as pályaszámcsoporthoz kerültek át. Az átalakított gépekbe új, energiatakarékosabb, hatékonyabb és halkabb üzemű Caterpillar és MTU dízelmotorokat építettek be. Az M62 301, M62 303 és M62 304 pályaszámú gépek MTU motort, a többi Caterpillar motort kapott. 34 gépet remotorizáltak 2007-ig (M62 301-től M62 334-ig). A munkát a budapesti Északi Járműjavító és a Szolnoki Járműjavító felváltva végezte. Érdeklőség, hogy ezek a járművek szintén megtalálhatóak a személyforgalomban is, vonatfűtési képességet azonban nem alakítottak ki bennük.

Az M62-es sorozat 60 éves évfordulója emlékezetes mérföldkő a magyar vasúttörténetben. A Szergejek hosszú és megbízható szolgálatukkal beírták magukat a vasút szerelmeseinek szívébe. Bár a jövőben várhatóan tovább csökken majd a számuk, az M62-esek öröksége és emléke továbbra is élni fog a magyar vasúti kultúrában. A mozdonyok robusztus felépítése és jellegzetes hangja generációk számára jelentette a vasút szinonimáját. A retró hétvégeken felbukkanó Szergejek pedig továbbra is örömet szereznek a vasútbarátoknak és az utazóknak egyaránt.

Molnár Zsolt



„ITT A VASÚT MÚLTJA VÉGLEG OTTHONRA LETT”

RENDAHAGYÓ BESZÉLGETÉS BIRÓ FERENC MIHÁLY GYŰJTEMÉNYVEZETŐVEL



Ahogy a helyiek is mondják: „Itt a vasút múltja végleg otthonra lett.” És a püspökladányiak ezt egészen biztosan jól tudják, hiszen Püspökladány nemcsak egybeforrt a vasúttal, de a neve egyet jelent azzal. A Hajdú-Bihar vármegyei város számos vasutasdinasztiát nevelt és indított útjára. Műemlékvédelmi oltalom alatt álló vasútállomását a Budapest–Záhony 100-as, a Püspökladány–Biharkeresztes 101-es és a Kőtegyán–Püspökladány 128-as vasútvonalak érintik. A település büszkén őrzött vasutas múltját jól jellemzi, hogy egykori jelképe az a több mint száz éve lebontott vasúti vonatcsarnok, amely hosszú évtizedekig kiszolgált a Püspökladányba érkező és onnan induló utasokat. A város a www.puspokladanyanno.hu helytörténeti honlapon állít virtuális emléket ennek a valamikori vasúti szimbólumnak – sok más egyéb mellett.



Püspökladány város történetében a mai napig emlegetik azt a 2015. évi nevezetes dátumot, amikor az Id. Biró Ferenc Vasúttörténeti Magángyűjtemény az Arany János utca 49. szám alatt megnyitotta kapuit. Azon a decemberi napon egy olyan állandó kiállítás nyílt, amely a legnemesebb önkéntességet és a vasút iránti elhivatottságot példázza azóta is.

Maga a vasúttörténeti kiállítás anyaga lenyűgözően gazdag, felvultatja a vasút számos szakágát a vontatáson és gépészen át a pályafenntartásig, a távközléstől a kereskedelmi szakszolgáltatig. Biró Ferenc Mihály hihetetlen kitartással és elköteleződéssel, nagy hozzáértéssel és óriási önzetlen munkával teremtette meg a gyűjteményt, amelyet a vasút iránt elkötelezett helybéli vagy távolabb élő vasutascsaládok, civilek és magánygyűjtők önkéntes felajánlásaival tudott teljessé tenni. A kiállításra méltán büszke a város, és természetesen maga az alapító, hiszen minden külső anyagi támogatás nélkül, pusztán magánerejéből született meg példaértékű munkával és összefogással. A páratlan vasúttörténeti magángyűjtemény az interneten keresztül is megismerhető a www.vasutasmult.hu honlapon, amely szintén az alapító szerkesztésében működik.

Biró Ferenc Mihály alapító és gyűjteményvezető a mai napig példátlan lelkesedéssel, rengeteg munkával, továbbra is önerőből és a vasút iránti végtelen elkötelezettséggel rendezi, szervezi és irányítja a püspökladányi Id. Biró Ferenc Vasúttörténeti Magángyűjteményt. Ha arra járunk, semmiképpen se kerüljük el ezt a lenyűgöző kiállítást és a szívből jövő invitálást!

Hogyan kezdődött a vasút iránti vonzalma?

Valamikor 1964-ben édesapám helyettesítőként szolgált mint váltókezelő Püspökladány állomás I. végén, a váltóállító toronyban. Édesanyámat kisgyermekként gyakran elkísértem délben, amikor ebédet vitt neki. Talán ekkor csapott meg a mozdony füstje? Lehetőséges, hiszen később is nagy érdeklődést mutattam édesapám munkája és munkahelye iránt. Sokat kérdeztem őt, sokat beszélgettünk a vasút rejtelméről, a vasúti járművek és berendezések titkairól. De ameddig csak vissza tudok emlékezni, a vasút mindig is része volt az életemnek, a család életének, itt Püspökladányban ez nem volt ritka. Gyakran utaztunk vonattal, és gyakorta találkoztam édesapám munkatársaival is, lévén egy összetartó, kiváló kollektíva volt az övék.

Felnőttként hogyan alakult a pályafutása, kötődése a vasúttal?

Nem volt kérdés, hogy magam is vasutas leszek. 1981-ben távközlő műszerészként álltam munkába, később az Állomásfőnökségen üzemeltetési művezető lettem. Újabb évek teltek el, és én az akkori MÁV Ingatlankezelő Kft.-nél vezettem a püspökladányi kezelőséget hét éven keresztül. Majd a MÁV-tól elbúcsúztam, elváltak útjaink, de csak mint munkáltatótól, hiszen a vasútszeretet, a kötődés, az elhivatottság a mai napig velem van.

Miként született meg a püspökladányi Vasúttörténeti Magángyűjtemény?

Az alapgondolat elindítója az édesapám, id. Biró Ferenc MÁV-főtanácsos előtti tisztelet volt. Ő az egész életét a vasútnak szentelte éppen úgy, ahogyan még sok egykori püspökladányi vasutas. Nekik és édesapámnak szerettem volna méltó emléket állítani, a magángyűjtemény ezért is viseli édesapám nevét. A tárgyi emlékek közül elsőként egy kézilámpához jutottam hozzá, közel 25 évvel ezelőtt. Talán ezt nevezhetem a kiállítás első darabjának, ez indított el ezen az úton. Aztán az évek múlásával egyre több tárgyat, relikviát kaptam, és magam is megszállottja lettem, kerestem-kutattam a vasutas múltat jelképező, jelentő tárgyakat. Először csak egy kis emlékszobára gondoltam, majd végül 2005-ben ezt a 70 négyzetméteres garázst kezdtem el berendezni. A kiállítás 2015. december 11-én nyílt meg, óriási öröm volt, és hatalmas megtiszteltetés számomra, hiszen számos jelentős, vasúthoz kötődő személyiség megtisztelte a nyitóeseményt annak idején. A vasúttörténeti emléktárgyak és vasutas kellékek mellett számos fotó, dokumentum, tábló nagy része helytörténeti vonatkozású is, így a kiállítás egyaránt érdekes lehet a vasút története iránt érdeklődőknek és a Püspökladány helytörténetére kíváncsiaknak. A jövőben szeretnék még egy 40 négyzetméteres kiállítótermet nyitni,

Id. Biró Ferenc Vasúttörténeti Magángyűjtemény
Püspökladány, Arany János utca 49.
www.vasutasmult.hu

továbbá az udvaron szabadtéri látványelemekkel gazdagítani a hely hangulatát. Nem titkolt célom, törekvésem még, hogy jelenkorunk ifjúságának is bemutatthassak egy egyszerű hivatást, egy egyszerű közösséget, ugyanakkor pedig továbbra is népszerűsíteni kívánom a vasutat mint egy környezetbarát és biztonságos közlekedési eszközt. Nagy öröm, hogy idén már a tizedik alkalommal rendezzük meg a Veterán és aktív vasutas találkozónkat, és a múzeumok éjszakája rendezvénysorozathoz is tevékenyen kapcsolódunk minden évben, ezeket az eseményeinket mindig nagy érdeklődés övezi.

Hum Krisztina



A MÁV Szimfonikus Zenekar 2025-ben is izgalmas hangversenyekre várja a közönséget

Telt házas koncertek, vastaps és ováció



Fotó: Marco Borggreve



Fotó: Steirer Máté



Fotó: Nikolaj Lund

A 2024/25-ös évad első felében a MÁV Szimfonikus Zenekar minden hangversenye teltházas volt a Zeneakadémián, a Müpában, a Festetics Palotában épp úgy, mint a Nemzeti Múzeum Dísztermében vagy az Eötvös10 Színháztermében. A közönség minden alkalommal hatalmas tapssal és ovációval fejezte ki tetszését. Aki volt már a zenekar koncertjein, megtapasztalhatta, hogy ez bizony így van, pedig nincs két egyforma műsor, és többségében mások a karmesterek és a szólisták is. Ezzel a jó érzéssel ajánljuk a MÁV Szimfonikusok kora tavaszi programjait, amelyeken kiváló és nemzetközi hírű vendégművészekkel is találkozhatnak.

A MÁV Szimfonikus Zenekar 2024/25-ös évadának nyitányát egy felejthetetlen, háromhetes japán turné élményei alapozták meg, amelyet Kobayashi Ken-Ichiro vezényletével éltek át a zenekar tagjai 2024 nyarán. A „felkelő nap” országának közönsége hatalmas érdeklődéssel és szeretettel fogadta a társulatot, és minden helyszínen óriási sikert arattak. A nagyzenekari turné abból a szempontból is különleges volt, hogy az utazás és a percre pontosan megtervezett programok még jobban összekovácsolták a zenekar tagjait attól függetlenül, hogy korábban is családias volt a közöttük a viszony. A turné során még jobban megismerték egymást, ami hozzájárul a művészi teljesítmény sikereihez. A hazai közönség is érzi minden hangversenyen, hogy a MÁV Szimfonikus Zenekar tagjai a magas színvonalú játék, a figyelem és a koncentráció mellett is felszabadultak, és teljes szívvel muzsikálnak a koncerttermekben.

Hangversenyajánló

2025. február 6-án, este 7 órakor a Zeneakadémia Nagytermében a zenei kuriózumokra vágyók magyarországi bemutató tanúi lehetnek a MÁV Szimfonikus Zenekar vezető karmestere, Farkas Róbert vezényletével. Nem túlzás, ha azt mondjuk, a közelmúltban (2024. március 24-én) elhunyt Eötvös Péter, a kétszeres Kossuth-díjas zeneszerző, karmester az utóbbi évtizedek kimagasló művésze volt, akinek széles világlátása, közvetlensége sok muzsikuss számára jelentett mintát. Műveinek bemutatóit világszerte hatalmas érdeklődés kísérte. A február 6-i hangversenyen egyik utolsó művét, a Hárfaversenyt ismerheti meg a hazai közönség, amelyet 2024 januárjában mutattak be Párizsban, és azóta számos koncerten elhangzott Genftől Tokióig. A magyarországi bemutató szólistája Xavier de Maistre hárfaművész, akinek Eötvös Péter a kompozíciót ajánlotta. Az esten elhangzik még Barber fájdalmas Adagioja és Sztravinszkij Gyászéneke is, melyekkel a világhírű komponistára emlékeznek a zenekar. Végül Mozart utolsó szimfóniája csendül fel, amit grandiózus és fenséges nyitóakkordjai révén kereszteltek Jupiter-szimfóniának.

MŰSOR:

Barber: Adagio

Sztravinszkij: Gyászének

Eötvös: Hárfaverseny – magyarországi bemutató

Mozart: Jupiter-szimfónia

KÖZREMŰKÖDIK

Xavier de Maistre – hárfa

VEZÉNYEL: Farkas Róbert

2025. február 14-én, 18:00 órakor a Festetics Palota csodálatos tükörtermében Barokk pompa címmel a kor hangulatát idézi meg az együttes. A XVIII. század nemcsak a túlzó pompa, hanem a felfedezések és a gyökeres átalakulások kora is volt. Erről tanúskodik a termékeny német zeneszerző, Georg Philipp Telemann szvitje is, amely egyedülálló módon azért született, hogy különféle nemzetek zenéjét mutassa meg a hallgatóknak. De miként azt Alessandro Marcello trombitára alkalmazott oboaversenyében is látható, maga a concerto (versenymű) műfaja is újfajta eszményt tükröz, mégpedig a környezetéből kiemelkedő, mindig többre igyekvő emberét. A versenymű szólistája ez alkalommal Sipos Tamás, a MÁV Szimfonikusok trombitaművésze lesz. Ezen a hangversenyen az idősebb Scarlatti áriái is felcsendülnek Kristóf Réka szoprán énekesnő előadásában, akinek munkásságában a régizene kiemelkedő helyet foglal el. A Farkas Róbert karmester által vezényelt kamarazenei körkép végül J. S. Bach híres zenekari szvitjével zárul.

MŰSOR:

Ph. Telemann: Les Nations (Nemzetek) B-dúr szvit

Marcello: d-moll oboaverseny – trombitára átirva

Scarlatti: Hét ária szoprán hangra és trombitára

J. S. Bach: I. C-dúr zenekari szvit, BWV. 1066

KÖZREMŰKÖDIK

Kristóf Réka – ének

Sipos Tamás – trombita

VEZÉNYEL: Farkas Róbert

2025. február 20-án újra a Zeneakadémia Nagytermében találkozhatunk a MÁV Szimfonikus Zenekarral. A hősök sorsa című hangversenyen Beethoven három gyönyörű szimfóniája hangzik el Takács-Nagy Gábor vezényletével, aki ebben az évadban a zeneszerző összes szimfóniáját előadja a MÁV Szimfonikusokkal. Coriolanus, a tragikus sorsra ítélt római tábornok alakja bizonyára imponált Beethovennek, aki hasonlóképpen magányos hősnek látta saját magát. Bár az osztrák színdarab, amely a zeneszerzőt inspirálta, nem állta ki az idő próbáját (legfeljebb Shakespeare azonos című drámájáról halhali), Beethoven Coriolan-nyitánya örök. Ahogy a VIII. szimfóniája is, ez a haydni derűt sugárzó remekmű, amelyet 1814-ben mutattak be, és könnyed, tréfás hangvétele miatt a szerzőnek is titkos kedvence volt. „Az én kis F-dúrom” – hivatkozott rá egyik feljegyzésében. Takács-Nagy Gábor korunk egyik innovatív Beethoven-karmestere, aki egy olyan jól ismert zenedarabban is újat tud mutatni, mint az V. szimfónia, amelyre immár örökre ráragadt a komponista titkára által adott Sorsszimfónia elnevezés.

MŰSOR:

Beethoven: Coriolan-nyitány

Beethoven: VIII. szimfónia

Beethoven: V. szimfónia (Sorsszimfónia)

VEZÉNYEL: Takács-Nagy Gábor

Mindannyian nagyon várjuk a tavaszt, a természet ébredését, és ez az évszak számos nagy zeneszerzőt is inspirált. 2025. március 7-én a Zeneakadémia Nagytermében a MÁV Szimfonikus Zenekar jóvoltából a közönség is átélheti a szépséges művek által ezt a hangulatot. Muszorgszkij és Ravel neve az Egy kiállítás képei zenekari változata nyomán összeforrt, hiszen bár több ezer kilométer és több évtized választotta el őket egymástól, eleganciájuk, kifejezőerejük révén nem túlzás távoli rokonnak tekinteni őket. Ezen az estén Ravel Lúdanyó meséinek varázslatos hangképei és Muszorgszkij felkavaró, mozgalmas tablói mellett megszólal a napra pontosan százötven éve született Ravel „kétkezes” zongoraversenye is, mégpedig a komponista egyik legegényibb, megbecsült interpretátora, a kétszeres Kossuth- és Liszt Ferenc-díjas Ránki Dezső zongoraművész előadásában. A karmesteri pulpituson a zenekart a brácsaművészként ismert Maxim Rysanov vezényli, akit egyre gyakrabban láthatunk dirigensként is.

MŰSOR:

Ravel: Lúdanyó meséi

Ravel: G-dúr zongoraverseny

Muszorgszkij – Ravel: Egy kiállítás képei

KÖZREMŰKÖDIK

Ránki Dezső – zongora

VEZÉNYEL: Maxim Rysanov

A MÁV Szimfonikus Zenekarnak további sok sikert, a közönségnek pedig tartalmas kapcsolódást kívánunk!

A hangversenyeik iránt érdeklődők további hasznos információkat a www.mavzenekar.hu oldalon találnak!

Tél végi tartalékaink 7 tipp a mentális egészségünkért

A karácsonyi fények már kihunytak, csillogó díszaink elcsomagolva a következő ünnepre várnak, mi pedig újra felvettük a hétköznapi fonalát. Hidegben, sötétben indulunk reggel munkába, és ugyanígy érkezünk haza. Úgy érezhetjük, csak az unalmas napok ismétlődnek, és dideregve várjuk, hogy végre beköszöntsön a tavasz. A szürkesség, a kevés napfény, a rövidebb nappalok és a négy fal között töltött órák sokunknál okoznak lehangoltságot, kedvetlenséget, motivátlanságot. Az évszakoknak a tudomány szerint is hatása van a pszichológiai működésünkre, ezt a szakemberek szezonális depresszióknak, angolul seasonal affective disordernek, azaz röviden csak SAD-nek hívják. Ez pedig igencsak találó rövidítés, hiszen a „sad” angol szó szomorút jelent magyarul. Mivel mi magunk is a természet részei vagyunk, nemcsak a természeti környezetünkre, de ránk is hatással van az évszakok változása. Azért, hogy tél végén is jobb kedvünk legyen, és hogy a tartalékainkat felpörgethessük, most 7 ragyogó tippet osztunk meg munkatársainkkal.

Aludjunk eleget!

Ha néha kifacsart citromnak érezzük magunkat, és fejfájások a reggelek, valószínűleg több alvásra volna szükségünk. Most, amikor korábban sötétedik és később világosodik, a természet is arra ösztönöz bennünket, hogy többet pihenjünk, így gyűjtve erőt a tavaszi megújuláshoz. Ezért, ha van rá alkalom, aludjunk néha zavartalanul, hosszabban, ébresztőóra nélkül felébredve. Nem baj, ha ebben az időszakban több pihenést igényel a testünk, hiszen feltöltődünk, erőt merítünk egy kiadós alvásból.

Rendszeres testmozgás

Talán mostanra sokunknál az újévi nagy elhatározásnak már lóttek, de azért a napi, rövid, rendszeres testmozgás is csodákra képes. A reggeli ébredést követő alapos nyújtózkodással egybekötött, néhány percnyi torna után úgy érezhetjük, ma is tettünk valamit az egészségünkért. Az otthoni rendszeres mozgás könnyedén beépíthető a mindennapjainkba, ezáltal aktívabbnak, erősebbnek érezzük majd magunkat, és a stressz is csökkenthető.

Sétálj a szabadban

Ha a tél hátralévő részét már csak egy vastag plédbe burkolva, a szobában bekuckózva lehet elképzelni, aggodalomra semmi ok! Mi is gyakran érezzük ezt. De nagy sétákat tenni nem csak jó időben, napsütésben lehet. Öltözzünk fel melegen és kényelmesen, és csodáljuk meg a kinti tájat, a zúzmárás faágakat! Sétáljunk egy nagyot, akár céltalanul, és gondolatban színezzük ki a most még szürke világot!

Az immunrendszer támogatásáért

A rostban gazdag és vitamindús táplálkozásról télen sem kell lemondanunk. Étkezésünket változatossá tehetjük gazdag, tartalmas levesekkel és egytál-ételekkel, amelyek testünket-lelkünket átmelegítik. Készítsünk krémlevest sütőtökből, céklából, zellerből! Együnk sok savanyú káposztát, készítsünk főzelékeket! A sárgarépa, a fekete retek és a lila hagyma elérhető ilyenkor, és a legkiválóbb saláta-alapanyagok akár együtt is. Tanuljunk meg zöldségeket fermentálni otthon, és igyunk sok forró teát, amit gyömbérrel és mézzel ízesítünk! Együnk meg mindennap egy almát! Az egészséges táplálkozás hozzájárulhat a kiegyensúlyozottabb lelkiállapothoz.

Most van idő rá...

Ez a kicsit belassult időszak alkalmas lehet arra, hogy az időigényesebb hobbinknak hódoljunk, vagy rendbe tegyünk olyan dolgokat, amelyeket korábban mindig félretettünk időhiány miatt. Például most rendet tehetünk és szelektálhatunk végre a könyvespolcunkon. Azokat a könyveket, amelyekre már nincs szükségünk, vigyük el egy közösségi szabadpolcra, illet már több vasútállomáson, pályaudvaron megtalálunk, így másnak örömet szerezhetünk velük.

Több idő a családdal, a barátokkal

Ha ilyenkor hajlamosabbak is vagyunk bezárkózni, nem szabad elhanyagolni az ún. szociális kapcsolatainkat. Nem kell feltétlenül magunkban tartani a szomorkásabb gondolatainkat sem. Legyünk nyitottak és elfogadók a körülöttünk élőkkel! Szervezzünk találkozókat a családtagokkal vagy barátokkal! Egy jó beszélgetés, közös teázás otthon vagy közös túra a szabadban segít túllendülni a hangulati mélyponton. Ha pedig úgy érezzük, hogy segítség kell ahhoz, hogy megértsük és kezelni tudjuk az érzéseinket, ne habozzunk szakemberhez fordulni!

Csak azért se!

Amikor minden arról szól – igen, még ez az írás is –, hogy mennyire nehéz és szürke minden így tél végén – csak azért se fogadjuk el! A téli időszak természeténél fogva is csendesebb és lassúbb. Nem kell rosszul érezni magunkat, ha tél végére kevesebb az energiánk. Gondoljunk arra, hogy hamarosan tényleg itt a tavasz, sőt lesz nyár is! A rügyfakadásig és a ragyogó napsütésig elevenítsük fel a tavalyi nyár vidám emlékeit, tervezzünk előre, és várjuk örömmel a természet újjáéledését! A környezetünkől nem tudjuk függetleníteni magunkat, de lehetünk elfogadók önmagunkkal szemben is. Hallgassunk a testünk-lelkünk igényeire a hosszú távon fenntartható, egészséges élet érdekében! Tél végi tartalékainkat fordítsuk arra, hogy erősen és derűsen várjuk a tavaszt! Jó egészséget mindenkinek!

Hum Krisztina

„Azt próbálja átadni az ember, amiben már gyakorlattal rendelkezik”

Egy híján negyven éve tanít Győrben vasúti üzemtant Szabó Lajos egyetemi oktató, aki egyben a MÁV forgalmi szakértője is. Örömet leli az oktatásban, generációkkal igyekezett megismertetni a vasúti szakma szépségeit, egyben lelkes támogatója a duális képzésnek. Az eddigi munkáját Közlekedésért Érdemrenddel ismerte el az Építési és Közlekedési Minisztérium. A vasútról, a hivatásról, a fiatalokról és a díjról Szabó Lajossal beszélgettünk.

Ön forgalmi szakértőként dolgozik a MÁV-nál, emellett a győri Széchenyi István Egyetem oktatója. Hogyan és mikor indult a pályafutása?

Amióta az első karácsonyi kisvasutat megkaptam, azóta mindig is vasutas akartam lenni, és szerencsére mind a mai napig az vagyok. Ennek ellenére általános iskolai osztályfőnököm az édesanyámat eltanácsolta a vasúttól, így gimnáziumba írtattak be Kunszentmártonban, hátha elfelejtem ezt az egészet. Hát nem így történt, sőt már a középiskolában is olyan vágánykapcsolatokat rajzoltam, amelyeken egyidejűleg minél több menetet lehet lebonyolítani, a nyári szünetekben is a vasútnál dolgoztam. Így talán nem meglepő, hogy érettségi után a MÁV-nál helyezkedtem el. Ezalatt felvételt nyertem a győri Közlekedési Műszaki és Távközlési Főiskolára – a Széchenyi István Egyetem elődje –, majd annak elvégzése után a MÁV Szentesi Körzeti Üzemfőnökségre kerültem, a forgalmi végrehajtó szolgálatnál kezdtem, később normatechnológus lettem.

Hogyan lett egyetemi oktató?

Nem sokkal a főiskola elvégzése után egykori tanárom és mentorom, dr. Mátyus János hívott a katedrára oktatónak. Közölte velem, hogy „fiam, egy hét gondolkodási időt kapsz, remélem, jó döntést hozol”. Igent mondtam, és neki köszönhetem, hogy ezen a pályán elindultam, és úgy gondolom, hogy sikerült helytállnom. Ennek már 39 éve. Kezdetben furcsa volt, hogy azt megelőzően nem sokkal az asztal egyik oldalán álltam, pontosabban ültem, ezt követően pedig már a másikon.

Milyen tantárgyat oktat az egyetemen?

Kezdetől fogva vasúti üzemtant, ez a fő területem. Emellett a mellékvonalakkal is foglalkozom, nagyon érdekel a vasútnak ez a része is. Miután oktató lettem, Drezdában is elvégeztem egy közlekedéslógisztikai kiegészítő szakot. Hamarosan nyugdíjba megyek, szeretnék egy könyvet írni a tiszazugi vasútról.

Mennyit változott véleménye szerint ez a terület a 39 év alatt?

Hasonlít szerintem egy kicsit a matematikához, az alaptételek ugyanis nem változnak, viszont a technológiai forradalom vívmányait mindig próbáltam beépíteni a képzésbe. Mindemellett nagy hangsúlyt fektetek arra, hogy olyan vendégoktatókat hívjak az előadásokra, akik a szakma prominens képviselői. Szerencsére van merítési lehetőségem, mert sok tehetséges embert ismerek, többek között az egykori tanítványaim közül, és próbálok minél több fiatal oktatót a képzésbe bevonni. Egész pályámon fontosnak tartottam a kapcsolatépítést és a duális képzést, mindkét területen tudatosan építkeztem. Közreműködtem az egyetem és a MÁV között létrejött duális képzési szerződés kialakításában, amelyben nagyon sok segítséget nyújtott a vasúttársaság részéről Kiss Mária pályaeorientáció- és toborzásvezető. Ez az együttműködés mind a mai napig sikeres.

Sokan nőttek fel a kezei között, gondolom olyanokat is oktatott a 39 év alatt, akik fontos pozíciót töltek vagy töltenek be.

Labormérnökként kezdtem az oktatási tevékenységet az egyetemen, ott volt Közép-Kelet-Európa egyik legjobb és legnagyobb vasútimodell-laboratóriuma. A nagyvasúttól csak a méretarány különböztette meg, de ugyanazokat az üzemi folyamatokat tudtuk modellezni. Ennek nagy hasznát vettük a gyakorlati oktatásban is. A kérdésre válaszolva későbbi vezérigazgató-helyettest, vasútigazgatót is oktattam Győrben, emellett nagyon sok tanítványom lett osztályvezető a MÁV-nál. Úgy érzem, hogy az ő szakmai sikerükben egy kicsit én is részt vállaltam. Több évtized elteltével egykori tanítványaim ma is szeretettel vesznek körül, megadják a tiszteletet, ami nagyon jólesik.

Kinek készül átadni a stafétabotot?

Mentori feladatokat is ellátok, egyik hallgatóm a MÁV-nál dolgozik mérnök gyakornokként, és az egyetemi oktatásban is részt fog venni Győrben. Most az esetében azt tartom a legfontosabbnak, hogy kellő gyakorlatot szerezzen a vasúttársaságnál. Véleményem szerint az oktatásban is az az ember lehet sikeres, aki azt próbálja átadni, amiben már van gyakorlata.

Az egyetem mellett milyen munkakörben dolgozik a MÁV-nál?

Hetente két napot oktatok a győri egyetemen, emellett a Forgalmi Igazgatóságon vagyok forgalmi szakértő. Ezen belül a legfontosabb feladatom a Hálózati üzletszabályzat karbantartása, a különböző szakértői anyagok és tanulmányok véleményezése.

Hogyan látja a vasúti forgalomszervezés helyzetét a MÁV-on belül?

Ebben az esetben figyelembe kell venni az infrastruktúra és a gördülőállomány adottságait, de ezzel együtt az a véleményem, hogy az üzemirányításban és a forgalomszervezésben dolgozó kollégák becsülettel ellátják a feladatukat. Sajnos manapság a vasút társadalmi elfogadottsága nagyon egyoldalú, leginkább a rossz oldalát mutatja a közösségi média, a pozitív élmények már kevésbé általánosak. Ezt nagyon sajnálom. A szakmai részt illetően fontos megjegyezni: negyven évvel ezelőtt el sem tudtam volna képzelni, hogy az informatikai rendszerekben ilyen óriási előrelépés lesz, ami jelentősen meghatározza a forgalomszervezés hatékonyságát. Úgy látom, hogy a fiatalok is nagy szakértelemmel és hivatástudattal végzik a munkájukat.

Előnyösnek tartja a központi forgalomirányító rendszerek (KÖFI) kiépítését?

Igen, az összes vélt vagy valós „hátrányával” együtt. Kétségtelen, hogy egy vonal átbocsátóképességét jelentősen megnöveli. Példaként a Mezőzombor és Nyíregyháza között elsőként kiépült KÖFI-rendszert szoktam említeni a tanítványaimnak. Ez a legjobb bizonyíték arra, hogy egy forgalmas egyvágányú pályán milyen szinten lehet növelni egy vonal átbocsátóképességét.

Tavaly szeptemberben Ön a Széchenyi István születésnapja alkalmából tartott rendezvényen a Közlekedésért Érdemrendet kapta meg az Építési és Közlekedési Minisztériumtól. Meglepte a díj, és mit érzett az átvételkor?

Nagyon meglepett, és meghatódtam az átvételkor, személy szerint egy életműdíjnak érzem. Szeretném megköszönni azoknak, akik erre a díjra felterjesztettek. Az eredmény, amit a MÁV és az egyetem együttműködésben elértem, nagyon sok kollégám munkájának is köszönhető. Nekik is nagyon hálás vagyok ezért. Otthon is büszkék voltak rám.

Ennyi idő elteltével hogy érzi magát a katedrán?

Sok lelkes fiatal vesz körül. Külön örömmel tölt el, hogy a Közlekedési Tanszéken a vasúti specializáción 10-12 szorgalmas és tehetséges fiatal mindig jelen van, ezért érdemes azt a tudást és tapasztalatot a számukra átadnom, amelyet a pályafutásom alatt megszereztem.

Akár a felsőoktatásban, akár más területen mennyire fogékonnyak a fiatalok a vasúti szakma iránt? Hogy látja?

A szakma iránt nagyon érdeklődnek a fiatalok, az már más kérdés, hogy ki hol, melyik vállalatnál képzei el a jövőjét. Ami örömdetes a MÁV esetében is, hogy jelentős az érdeklődés a duális képzés iránt.

Mi a véleménye a mellékvonalakról?

Komplexen, összefüggéseiben kell szemlélni egy-egy mellékvonalat, kizárólag fiskális szempontból nem lehet messzemenő következtetést levonni vagy döntést hozni. Tény, hogy nem kevés pénzbe egy vasútvonal fenntartása, de a tapasztalatok azt mutatják, hogy még manapság is sokat jelent egy kistérség életében gazdasági és társadalmi értelemben egyaránt.

Putsay Gábor

Angyalföld állomás

Külvárosi pillanatok

Tavaly volt 135 éve, hogy átadták a forgalomnak a Duna-balparti körvasutat. Egyik végállomása Kőbánya felsőn már régóta megvolt, a Dunához közeledve azonban újakat kellett építeni. Ekkor született Budapest-Angyalföld vasútállomás is, amelynek a következő száz évben elsősorban a teherforgalma miatt volt jelentősége.

1889-ben a 16 éves Budapest valóban „kamaszodott”, s kezdett világvárosias jelleget ölteni. Az egyesítés óta két nagy pályaudvarral és két Duna-híddal lett gazdagabb, kialakult a Nagykörút és az Andrássy út, és már menetrend szerint is közlekedtek a villamosok. De a Margit híd pesti hídfőjétől északra a mai Újlipótváros területét a gombamód szaporodó gyárak és üzemek foglalták el. A bal parti körvasutat is a megszorodó teherforgalom hívta életre, ám ez nem ért véget az új angyalföldi állomáson, hanem déli irányt vett Budapest-Lipótváros végállomás felé, ami igazából nem is a Lipótvárosban volt, hanem a több mint hatvan évvel később átadott Árpád híd közelében. Ez lehetett az oka, hogy az állomást később Budapest-Vízafogóra keresztelték át, és még ma is így hívják a régóta vasúti összeköttetés nélküli, a panelházak ölelésében álló felvételi épületet. „A Budapest-Kőbánya állomásból kiágazó és csak az áruforgalom közvetítésére szolgáló 15,885 km hosszú

»Budapesti körvasút« Budapest-Angyalföld és Budapest-Lipótváros állomásokkal szeptember hó 30-án a körforgalomnak átadatott. Budapest-Angyalföld állomás csak átrakodó állomás lévén, árut sem fel, sem le nem adatnak, ellenben Budapest-Lipótváros az összes áruforgalom közvetítésére szolgál. E körvasúton csakis tehervonatok közlekednek” – számolt be a vonal megnyitása után a Gazdasági Mérnök című lap, amit annyival érdemes kiegészíteni, hogy a különféle ipari létesítmények vágányhálózata egészen Budapest belvárosáig, a Markó utcáig ért.

Segít a HÉV

A hőskorban tehát Budapest-Angyalföld még csak átrakodóként működött. Az állomás történetében az 1895-ben átadott esztergomi HÉV-vonal hozott jelentős változást, ha nem is azonnal. E kapcsolatnak köszönhetően jött létre a budai körvasút, amelynek vágányai a

Pálffy (ma Bem József) térig a MÁV, onnantól a Margit körúton át a Déli pályaudvarig a szentendrei HÉV-et is üzemeltető BHÉV birtokában voltak, ezért a budai/óbudai hálózatot mindkét társaság vonatai használhatták.

Mindeközben az angyalföldi állomás is fontosabbá vált, mivel nem sokkal az esztergomi vonal megnyitása után, bár attól függetlenül, megvalósult „több újpesti jelentékeny ipartelepnek már régi óhaj-tása, hogy szállítmányaikat a hozzájuk közeli budapest-angyalföldi állomáson adhassák fel, illetve oda címmezthessék” – ahogy a Vasúti és Közlekedési Közlöny fogalmazott annak kapcsán, hogy a MÁV és a Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Közúti Vasút (BURV) 1896 nyarán megegyezett egymással a teherszállítások ügyében. „Ez eddigelé nemcsak megfelelő sínösszeköttetés, de hozzájáró út hiánya miatt is lehetséges nem volt. Most azonban a fent nevezett villamos közúti vasúti részvénytársulat vonalát az angyalföldi állomással összekötötte és így azon helyzetbe jutott, hogy a vonala mentén fekvő újpesti ipartelepeket a kívánt módon kiszolgálhassa” – írta a Közlöny 1896. július 12-én. Ám Angyalföldön az igazán nagy jelentőségű fejlődés záloga az lett, hogy még a milleniumi évben (november 3-án) átadták a forgalomnak az Újpesti vasúti hidat, így többé nem volt akadálya az esztergomi vonatok dunai átkelésének; Budapest-Angyalföld az első pesti állomás volt. Ezzel a személyforgalom is megjelent a korábbi átrakodóban, és ennek köszönhetően HÉV-típusterv szerinti felvételi épületet is emeltek az állomás területén.

Teherrel és autóbusszal gazdagodva

Ám Budapest-Angyalföldön továbbra is a teherforgalom dominált. 1913-ban új vontatóvágányt és rendezőt építettek ki a Hungária körút felé, és ezzel újabb üzemek kapcsolódhattak az állomáshoz, amelyet az 1920-as évektől már „pályaudvarként” is emlegettek. A személyforgalom csak azután növekedett, hogy 1928-tól a körvasút vonalán is megindultak a személyvonatok. E téren jelentős változást idézett elő az is, hogy 1930-ban 20-as jelzéssel új autóbuszjáratot indítottak az állomás mellől, a busz a Keleti pályaudvarig közlekedett a Szent László úton, az Aréna úton (ma Dózsa György út) és a Thököly úton haladva. Addig csak a Nyugati pályaudvartól induló villamossal lehetett Budapest-Angyalföldet megközelíteni, amit 1938-ban átkereszteltek.

Magdolna feltűnése és eltűnése

Az 1873-as városegysítés után csak tíz kerülete volt Budapestnek, ám az 1930-ban megszületett „Budapest székesfőváros közigazgatásáról szóló” XVIII. törvénycikk előírta, hogy a főváros kerületeit rendezzék át, és számuk tizennégyre bővüljön. A végrehajtást nem kapkodták el: az új kerületek kijelölése, előjáróságaik felállítása 1938-ig elhúzódott. Terézváros vagy Lipótváros mintájára az új kerületek nevet is kaptak, az XI. kerületet Szentimrévárosnak, a XII. kerületet Mátyásvárosnak, a XIV. kerületet Zuglónak nevezték, és így lett a Lóportárdűlő és Angyalföldet magában foglaló XIII. kerület Magdolnaváros; a

névadó Horthy Miklós felesége, Purgly Magdolna volt. Az elnevezés 1938 nyarán vált hivatalossá, és ekkor Budapest-Angyalföld állomást Budapest-Magdolnavárosra keresztelték át, de az elnevezés nem vált a közbeszéd részévé. A II. világháború után hivatalosan sem használták, ám érdekes módon a vasútállomást az ötvenes években is gyakran említették így – a hivatalos iratokban is, és a sajtóban is. 1952 novemberében a Népszava és a Szocialista Vasútért című lap is megemlékezett a munkaversenyben élenjáró Galántai István „magdolnavárosi” váltókezelőről, aki fajlagos kocsimozgatási tervét 116, a vonatforgalmi tervet pedig 104 százalékra teljesítette. Azonban 1955-ben már ezt írta a Szabad Nép: „Angyalföld... A felszabadulás előtt a kerület nevét is el akarták rabolni. Magdolnavárosnak keresztelték. Ez a név azonban csak az utcanévtáblákon szerepelt, a XIII. kerületiek mindig büszkén angyalföldieknek vallották magukat. Az uraik félték Angyalföldtől. Félték a kormos, zsúfolt gyárak népétől, a bérkaszárnnyak lakóitól, a »Vörös Váci út« kemény válaszátlól.” Ezzel együtt az 1955-ös jelentősége vitathatatlan, ekkor épült ugyanis aluljáró a vasutat keresztező Béke úton.

Körzeti megbízott

A hatvanas évek elején a MÁV a teherszállítás új irányelveit fogalmazta meg a gazdaságosabb működés érdekében. Ennek az volt a lényege, hogy a szétszórtan elhelyezkedő teherforgalmi állomások ingadozó forgalmát központosították ún. körzeti állomások kijelölésével. Elsőként az angyalföldi állomást jelölték ki e célra, s ennek a voltaképp csak nagyobb odafigyelést és a fuvarozó vállalatokkal szorosabb együttműködést igénylő átszervezésnek az eredményessége minden várakozást felülmúlt. „1963. II. negyedében a Budapest-Angyalföld pályaudvaron 3062 kocsirakományú küldeményt kezeltek, korábban ezt a feladatot Budapest-Vízafogó pályaudvaron végezték. A megelőző időszakban Vízafogó pályaudvaron az áruküldemények tartózkodási ideje 19 óra 30 percet tett ki. Angyalföldön ez az idő 13 órára csökkent. Megtakarítottak 6 órát, csökkent a kocsiforduló is. Az eredményeket szervezéssel, minden beruházás nélkül érték el a közlekedési szakemberek” – számolt be a racionalizálás eredményéről 1965 októberében az Esti Hírlap, hozzátéve, hogy a központosítást a költségvetésben is érvényesíteni kell, így ezt követően Angyalföldön számos beruházást valósítottak meg a következő harminc évben, míg a „rivális” Vízafogó forgalma a hatvanas évek végétől visszaesett a környékbeli gyárak bezárása, illetve a lakótelepek építése miatt.

A rendszerváltást követően a vasúti teherszállítás jelentősége már mindenfelé csökkenni kezdett, amit a ma már csak Angyalföldnek nevezett állomás is jócskán megérezett. A környék még a régi időkre emlékeztet, de ma már inkább a személyforgalom dominál, bár jelentősnek az sem mondható. A felvételi épület kimondottan jó állapotban van, de használaton kívül; a kevés utas, aki itt száll fel vagy le, csak megállóhelyként tekint a nagy múltú állomásra, ahol az Esztergomba, illetve a körvasúton közlekedő vonatok állnak meg.

Legát Tibor



AZ EGYSÍNŰ VASÚT



Fotó: Brennan giroszkópos egysínűje

Elsőre furcsán hangzik, mégis biztosan sokan hallottak már a monorailről, más néven az egysínes vasútról, ami a megszokottól eltérően nem vágányon közlekedik, hanem csak egy sínen. Két típusa létezik: a nyeregvasút és a függővasút. Számos helyen megtalálható napjainkban is, de miért nem vált széles körben elterjedtté ez a megoldás, ha jóval olcsóbb lenne a pályaépítés ezzel a technológiával? Írásunkban többek között ennek jártunk utána.

Korai kísérletek

A hagyományos vasútnak alternatívát kínáló bizarr ötlet már egészen régi, ugyanis 200 éve tervezték az első, egy sínen közlekedő járművet, mégpedig az Orosz Birodalomban 1820-ban. Ivan Elmanov készített először egysínű, lóvontatású prototípust, de az érdeklődés a találmánya iránt elmaradt, így felhagyott annak továbbfejlesztésével, és más terület felé vette az irányt. Egy évvel később az angol Henry Robinson Palmer jegyeztette be az egysínű vasút szabadalmát. Palmer állítólag nem tudott Elmanov találmányáról, az egyetlen közös bennük az egy sínen kívül a lóvontatás volt, illetve hogy találmányukat mindketten áruszállításra, illetve katonai célra tervezték. Szerkezetileg ezek a prototípusok teljesen eltértek egymástól. Palmer vasútját egyetlen sínre függesztették fel, és annak mindkét oldalán kiegyensúlyozták. Palmer egysínű vasútja szállított egyébként először utasokat is. Többféle egysínű vasút is épült az Egyesült Királyságban, Indiában és Franciaországban is, de ezek megmaradtak lokális szinten. A Charles Lartigue francia mérnök által kifejlesztett, nagy sebességű egysínű vonat pedig Írországból közlekedett 1888-tól 1924-ig, illetve Liverpool és Manchester között terveztek egy nagy sebességű vasutat, de ez sosem valósult meg. A rendszer lényege, hogy három sín képezte a vágányt, két vezető- és egy közbülső sín. Kicsit hasonló módon kell elképzelni, mint egy támasztóbakra felfüggesztett kocsit, amin gőzmozdonyok közlekedtek. Minden kísérlet célja a hagyományos vasútnál olcsóbb alternatíva létrehozása volt, elsősorban katonai, áruszállítási, majd polgári célokra.

Brennan giroszkópos egysínűje

1903 a következő mérföldkő az egysínes vasúthoz vezető próbálkozásokhoz, egyben a műszakilag máig legizgalmasabb megoldás is ekkor született meg: a giroszkópos egysínű. Ekkor nyújtotta be szabadalmát Louis Philip Brennan, amely a prototípusfázist sosem lépte túl. Brennan egy hatalmas giroszkópot épített a szerelvénybe, amely a forgó testek perdületmegmaradásának következtében képes volt egyensúlyban tartani a szerelvényt akár álló helyzetben is. A szerelvényben a giroszkópos egyensúlyozó kerekeket egy rendkívül elmés vezérlő-rendszer egészítette ki, ami lehetővé tette a szerelvény egyensúlyban tartását kanyarodás közben is. A találmány fő előnye a korabeli vasutakhoz képest, hogy az élesebb kanyarok is bevehetők, mivel a szerelvény a kanyarokban bedől, és emiatt a fedélzeten nem lép fel oldalirányú centrifugális erő. Jelentős



hátránya viszont, hogy minden egyes mozdonynak és vasúti kocsinak szüksége van egy meghajtott giroszkópra, hogy egyenesen maradjon, ami jelentős helyigénnyel jár. Brennan először egy egészen kicsi, 76x30 cm-es giroszkópos dobozt készített makettnek. Mint számos jelentősebb találmányt, a giroszkópos egysínű kifejlesztését is a hadsereg finanszírozta, habár elsőre elutasította a bizottság. Végül fű alatt összeszedték a pénzt egy prototípus megalkotására, amely már 1,83x0,46 méteres volt, és két, 127 mm átmérőjű giroszkópos rotor tartotta egyensúlyban. A pályát a fel-találó a saját kertjében építette meg talpfákra fektetett gázvezeték-ből, és egy drótkötélpályán irányította. Ez a modell ma a London Science Museumban tekinthető meg. Az 1906-ban hatalomra kerülő liberális kormány azonban takarékosagra hivatkozva leállította a hadsereg finanszírozását. Az egysínű vasút fejlesztésének további „pénzelésére” az elkövetkező években az India Hivatal szerzett forrást. 1909 októberében közlekedett először önállóan egy 12,2x3 méteres giroszkópos motorkocsi 32 fővel a fedélzeten, 20 lóerős benzinmotorral, melyet generátor hajtott, és a két forgóvázon villanymotorok voltak elhelyezve. A giroszkópot a generátor hajtotta, a kiegyensúlyozó rendszer pedig már pneumatikus elven működött. A giroszkópokat Brennan a tervei szerint a padló alá helyezte volna, de a bemutatón még a vezetőfülkében kaptak helyet. A sietséget az indokolta, hogy egy német médiamogul fia, August Scherl is ekkor mutatta be az állítólag saját maga általa kifejlesztett, egysínes giroszkópos vasúti kocsiját Németországban.

Scherl terve az volt, hogy nagysebességű vasúttal hálózák be egész Európát, az akadályokat pedig aknába mélyített pályával kerülnek el. Brennan giroszkópos vasútját 1910-ben Londonban mutatták be egy kiállításon a nemzetközi közönségnek, amelyen még maga Churchill is utazott. A kocsi egy körpályán már 50 utast tudott szállítani 30 km/h sebességgel. A giroszkópos egysínű találmánya végül mégis feledésbe merült, a két megépített prototípus pályafutása méltatlanul ért véget: eladták ócskavasnak.

Az egysínes megoldás napjainkban

Mielőtt az olvasó azt hinné, a monorail végleg a múlt homályába veszett, elmondhatjuk, hogy napjainkban is számos egysínes vasút üzemel, csak egészen más megoldással. A XX. században terjedt el a modern egysínes rendszer, jellemzően az USA-ban és Japánban. Az amerikai Disney Worldben fut például a legnagyobb forgalmat lebonyolító egysínes nyeregvasút, és Japán több városa, például Osaka



Fotó: dr. Burján András

is büszkélkedhet egysínes nyeregvasúttal, és a dubaji Pálma-szigetet is egysínes vonat köti össze a szárazfölddel. Németországban épült Európa máig leghosszabb városi monorailje: az első függő egysínes vasút, a híres Wuppertali függővasút 1901-ben kezdte meg működését. Az elsőre félelmetesnek tűnő, levegőben lógó szerkezet olyan biztonságos megoldásnak bizonyult, hogy hosszú fennállása alatt mindössze egy baleset fordult elő (az is emberi hanyagság következményeként), amikor a kisiklott szerelvény a patakba zuhant, és öt ember vesztette életét. Emellett volt még egy nem mindennapi eset, amikor egy cirkuszi elefánt is a vízbe zuhant a szerelvényből. Szerencsés módon az állat túlélte a marketingfogásnak szánt elbaltázott utazást. A függő egysínes vasút kivitelezése is olcsóbb volt, mint a hagyományos kétvágányú pálya építése. A függővasút további előnye, hogy nem függ keresztirányú forgalomtól, így dugók sem fordulhatnak elő, kiszámíthatóbb a menetidő. A forradalmi megoldás annak köszönheti létrejöttét, hogy Wuppertal sűrű beépítettsége nem tette lehetővé a hagyományos pálya építését, ráadásul a Wupper folyó is útjában volt a nyomvonalnak, így a vasútvonal most nagyrészt a folyó fölött kigyózik. Eugen Langen mérnök Berlinben szerette volna megépíttetni a találmányát, de végül Wuppertalban talált otthonra a függővasút.

A technológia korlátai

Miért nem terjedt el az egysínes megoldás, és maradt alul a két vágányon közlekedő vasúttal szemben? Az új technológiák bevezetése mindig is nagy ráfordítást igényel, ki kell építeni az új pályahálózatot, új kocsik és mozdonyok, karbantartó hálózat fejlesztése szükséges, ami igen nagy befektetéssel jár, még ha alapvetően jobb is, mint a már elterjedt megoldás. Az egysínes megoldás hátulütője továbbá, hogy a pályából történik az áramellátás, így az érintésvédelem miatt a vágányokat nem lehet keresztezni, emiatt a magasban vagy zárt pályán kell vezetni, ez pedig növeli a költségeket. Az egysínű vasutak kapacitása ráadásul elmarad a mai nagy teljesítményű vonatokétól, rövidebbek, keskenyebbek és lassabbak is azoknál. Összességében az új technológiára való átállás már nem volt lehetséges, mivel egy ideig párhuzamosan kellett volna a hagyományos vasúttal működnie, és még ha hosszútávon jobbak is lettek volna az üzemeltetési tapasztalatok, nem tudta elnyerni a szélesebb támogatottságot, így ma is ritkaságszámba megy ez a megoldás.

Németh Livia



Fotó: Behr Monorailje

A legjobb fej a konyhában

– a káposzta

Sokan azt gondolnák, a kecskék a legnagyobb rajongói, pedig mi, emberek vagyunk a káposzta első számú fogyasztói. Az Amerikától Ázsiáig, északról délig ismert és népszerű zöldségféle mellett, hogy pénztárcabarát, könnyen termeszthető, ízletes és ezerféleképpen elkészíthető. És ami a legfontosabb: ez a télálló vitaminbomba egy igazi superfood, a dietetikusok a savanyított változatát a világ egyik legegészségesebb ételének tartják.

A káposzta az egyik legrégebbi zöldségételünk, amit Ázsiában már 4000 éve fogyasztanak és savanyítanak. Az ősi eljárás mit sem változott az évezredek során, végigkísérve a történelem dicső és kevésbé fel-emelő korszakait. A savanyú káposzta ott volt a császári palotákban és a lövészárkokban, ahogy ma is éppúgy megtalálható az utcai árusoknál, mint a Michelin-csillagos éttermek előkelő fogásai között. Az ókori Egyiptomban például macskajaj ellen fogyasztották. Ez a szokás ma is elevenen él, hiszen mi másra vágyánk egy átmulatott éjszaka után, mint egy jó savanyú káposztás korhelylevesre. A görögök és rómaiak egyéb pozitív tulajdonságait is felismerték, sőt külsőleg, borogatás formájában is használták a leveleit. A középkorban Cook kapitány soha nem indult el savanyú káposzta nélkül, és a teljes legénység számára elrendelte kötelező fogyasztását. Az intézkedés eredményes volt, hosszú hajóútjain nem ütötte fel a fejét a korábban végzetes skorbut.

Hazánkban a 16. században jelent meg és terjedt el ez a látványos zöldségféle, amelyről olyan korabeli receptek is tanúskodnak, mint a káposztában főtt szalonnás kappan. Később, az 1700-as években további húsos káposztaételek is bekerültek a szakácskönyvekbe, például a töltött és a kolozsvári káposzta. A 19. században született meg a székelykáposzta receptje, ami nem azonos a töltött káposztával, és még csak nem is Erdélyből származik, viszont Petőfi volt a névadója és az egyik legnagyobb rajongója. Történt ugyanis, hogy Székely József

főlevéltáros Petőfivel az oldalán igencsak későn érkezett meg a törzshe-lyének számító Komló-kertbe, ahol a konyha már bezárt. A kocsmáros mégsem szeretne volna üres hassal útnak eresztani jól ismert vendégeit, ezért elsorolta, milyen maradékokból választhatnak. Székely a savanyú-káposzta-főzeléket és a pörköltet öntette össze, és a kényszerházasság olyan jól sikerült, hogy Petőfi legközelebb már a maga által székelygu-lyásnak keresztelt ételt kérte ki.

A káposzta pozitív élettani hatásai vitathatatlanok, amit alátámaszt az is, hogy az ENSZ Élelmzési és Mezőgazdasági Szervezete bevásárolta a káposztát a világ 20 legfontosabb zöldsége közé. A ma már nálunk is jól ismert koreai kimchi évek óta első helyen áll a superfoodok listáján. Ez számunkra azért érdekes, mert nem sokban különbözik a mi savanyú káposztánkól, élettani hatásai szinte megegyezőek. Hihe-tetlen magas a C-vitamin-tartalma, rendkívüli a természetes probio-tikum-tartalma, ezért nagyon jól tesz a gyomor-, bél- és immunrend-szernek. Jelentős mennyiségben tartalmaz ásványi anyagokat, A-, B-, E- és K-vitamint, továbbá kiváló antioxidáns és antibakteriális hatású. A kalóriában szegény káposzta ráadásul tökéletes alapanyag a fogyókú-rázók számára, ezért is teremtett divatot a káposztaleves-diéta.

Válasszuk tehát az édes fejes, a színpompás lila vagy a fodros kelká-poszta bármelyikét is, biztos, hogy jól járunk!

Coleslow – az amerikai káposztasaláta

A gyorséttermekből ismert saláta mára meghódította a világot. Nemcsak hamburger-ek, hanem bármilyen sült hús mellé kiváló, ráadásul hihetetlenül egyszerű elkészíteni.

Hozzávalók: 1 fej édes káposzta (lehet fehér és lila vegyesen is), 1 sárgarépa, ma-jonéz, almaecet, porcukor, só, bors

Elkészítés: Az öntethez összekeverjük a majonézt ízlés szerint egy kevés almaecet-tel és egy-két kanál cukorral, majd sózzuk, borsozzuk. A káposztát negyedeljük, kivágjuk a torzsáját, és vékonyra reszeljük. A sárgarépát szintén lereszeljük, majd a zöldségeket beleforgatjuk az öntetbe. Tálalásig hűtőszekrénybe tesszük, hogy az ízek összeérjenek.



Bajor káposztaleves

Laktató és finom. Egy tál forró savanyúkáposzta-leves a téli mínuszok-ban igazi felüdülés, sőt másnaposság ellen is hatásos – legalábbis azt mondják.

Hozzávalók: 40 dkg savanyú káposzta, 10 dkg füstölt szalonna, 20 dkg füstölt tarja, 1 nagy fej vöröshagyma, 3 evőkanál olaj, só, őrölt bors, babérlevél, 2 dl tejföl, 1 evőkanál liszt

Elkészítés: A füstölt szalonnát vékony csíkokra vágjuk, megpirítjuk az olajon. Ha megsült, kivesszük a szalonnadarabokat és félretesszük. A zsiradékon üvegesre pirítjuk a finomra vágott vöröshagymát, majd hozzáadjuk a csíkokra vágott füstölt tarját, és vízzel felengedjük. A savanyú káposztát (ha szükséges) átmossuk, kissé összevágjuk, és beletesszük a levesbe. Sóval, borssal, babérlevéllel ízesítjük, és 35-40 percig főzzük. A végén hozzáadjuk a félretett szalonnát, és tejfölös habarással enyhén sűrítjük.

Káposztás lángos

A hétfégi piacozás elmaradhatatlan fogása otthon is bátran elkészíthető. Tökéletes vendégváró, aminek természetesen káposztás változata is létezik.

Hozzávalók a tésztához: 50 dkg finomliszt, 1,5 teáskanál só, 3 dl víz, 3 dkg friss élesztő, 1 liter olaj a sütéshez

A párolt káposztához: 50 dkg fejes káposzta, 1 teáskanál só, 1 mok-káskanál bors, 1 teáskanál cukor, 2 evőkanál olaj

Elkészítés: A káposztát negyedeljük, kivágjuk a torzsáját, lereszel-jük, elkeverjük a sóval, és kb. 20 percig állni hagyjuk, hogy a levét kiengedje. Ezután alaposan kinyomkodjuk, és a felmelegített olajon puhára pároljuk. Megsűrítjük cukorral, rövid ideig tovább sütjük, végül kevés borssal fűszerezzük. Félretesszük hűlni, s közben elké-szítjük a lángos tésztáját.

Langyos vízben felfuttatjuk az élesztőt. A lisztet tálba szitáljuk, és el-keverjük a sóval, majd hozzáadjuk az élesztőt, és bedagasztjuk. Ha a tésztánk puha, és elválik az edény falától, a kihűlt káposztát óvatosan beledolgozzuk. A tálal letakarjuk, és 40-45 percig hagyjuk pihenni. Ha szépen megkelt, olajos kézzel gombócokat szakítunk belőle, kb. 8-10 darabot. A gombócokat további 10-15 percig pihentetjük.

Egy nagyobb serpenyőben felforrósítjuk az olajat. A gombócokat olajos kézzel kihúzkodjuk, és óvatosan a bő, forró olajba csúsztatjuk. Sütés közben a tésztát az olaj alá nyomkodjuk.

Oldalanként 2-3 percig sütjük, majd papírtörölkőre szedjük, hogy a felesleges zsiradék lecsepegjen róla. Sóval, tejföllel, esetleg baconcsí-kokkal vagy kolbászkarikákkal megszórva tálaljuk.



Csohány Domitilla

Könyvajánló

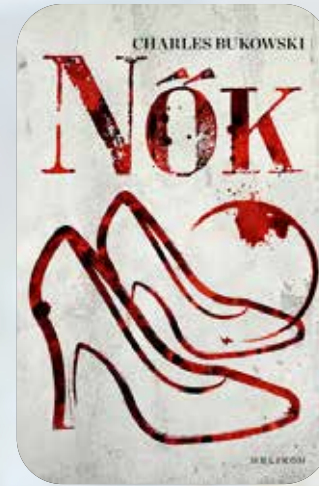
„A tél nem egy évszak, hanem elfoglaltság.” (Sinclair Lewis)

Még javában benne járunk a télben, bár a nappalok már egyre hosszabbak. Itt az idő, hogy végre ne akadályként, hanem lehetőségként tekintsünk a még hátralevő hetekre. A hosszú estéken kedvünkre elmélyedhetünk egy-egy rég várt olvasmányban, hiszen most jobb bent, mint kint. Válogassunk hangulatunk, érdeklődésünk szerint! Használjuk ki az időt, és ha esetleg úgy éreznénk, hogy ez nem a kedvenc évszakunk, akkor se csüggedjünk: hozzuk ki a legjobbat abból, amire úgyszincs ráhatásunk!

Guzel Jahina: Zulejka kinyitja a szemét

Jahina tatár származású, jelenleg Oroszországban élő író. Első könyvében tatár gyökereihez tér vissza. A Zulejka kinyitja a szemét 2015-ben jelent meg, és egyből világhírnevet szerzett neki. A regény 1930-ban egy kis tatár faluban játszódik, ahol Zulejka fiatal feleségként próbálja napról napra túlélni a nála jóval idősebb férje és anyósa zsarnoki szigorát. A szerző rendkívüli érzékenységgel, részletesen mutatja be a család életét, a három ember közötti kapcsolatot. Zulejka életében azonban minden megváltozik, amikor őt és a családját kuláknak minősítve Szibériába száműzik, ahová ekkorra mindenfajta nemzeti-ségű és származású embert telepítettek ki. Furcsa módon e sokszínű kavalkád közepette talál önmagára, és válik igazán felnőtt, független nővé. Guzel Jahinának ezenkívül még két sikeres regénye jelent meg, bizonyítva, hogy nem csak egykötetes szerzőről van szó.

Császár Éva



Charles Bukowski: A nők

Bukowski A nők című regénye a szerző nyers, őszinte stílusában mutatja be a főhős, Henry Chinaski életét, aki részben Bukowski alteregójaként is értelmezhető. Bár Chinaski életvitele és gondolkodásmódja néha sokkoló volt, mégis lenyűgözött az őszintesége és a kendőzetlen valóság, amelyet bemutat. A könyv a nők iránti szenvedélyt, a kapcsolatok bonyolultságát és a mindennapi küzdelmeket tárja az olvasó elé, miközben Chinaski magánéleti kalandjait követhetjük nyomon. A regény több jelentős helyszínen játszódik, mint például Los Angeles sötét, elhanyagolt negyedei, ahol Chinaski küzd a napi megélhetésért, és különböző bárók és szállodák, ahol szenvedélyes kapcsolatai bontakoznak ki. A regény tele van szókimondó, gyakran vulgáris, ám mégis mélyen emberi jelenetekkel, amelyek egyszerre szórakoztatnak, és elgondolkodtatnak arról, hogy milyen bonyolultak lehetnek a férfi-nő kapcsolatok. Bukowski stílusa merész, provokatív és egyedi hangvételű, így a könyv kiváló választás azoknak, akik érdeklődnek a sötétebb, realiztikus irodalom iránt. Tipikusan az a könyv, amelyet ha egyszer a kezünkbe veszünk, nem tudjuk lerakni!

Kozma Barbara

Mocsidzuki Mai: A Telihold kávézó

Teliholdfagylalt csokoládéöntettel, Merkúr krémszóda, Holdfényes Vénusz pezsgőkocktél – néhány különlegesség a Telihold kávézó kínálatából. Ez a kávézó egy modern büfékocsi, amely megjelenhet a folyóparton, egy parkban vagy a városon kívül, aszerint, hogy a vendég hol bukkanhat rá. És embermértű macskák működtetik. A Telihold kávézóba nem térhet be akárki. Konfliktus, reményvesztettség és csalódás vezeti ide a vendéget, aki a földöntúli frissítő mellé sorsfordító beszélgetést is kap.

A regény Kiotóban játszódik, és négy szereplő egymással összefonódó életútján keresztül mutatja be a modern japán társadalom számunkra is ismerős, egzisztenciális problémáit. Érzéketes leírást olvashatunk a szereplők által bejárt városrészek hangulatáról, így velük együtt mi is otthonosan érezzük magunkat a történetben.

A macskák szerint a sorsunk a csillagok együttállásában van megírva, ezért nemcsak a problémáink, hanem ezek megoldása is az égbolton keresendő. A Telihold kávézó című regényt olyan olvasóknak ajánlom, akik nyitottak a spiritualitás és az asztrológia iránt. És szeretik a macskákat.

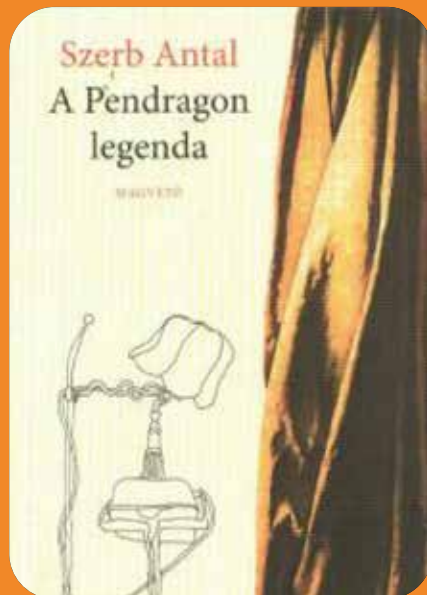
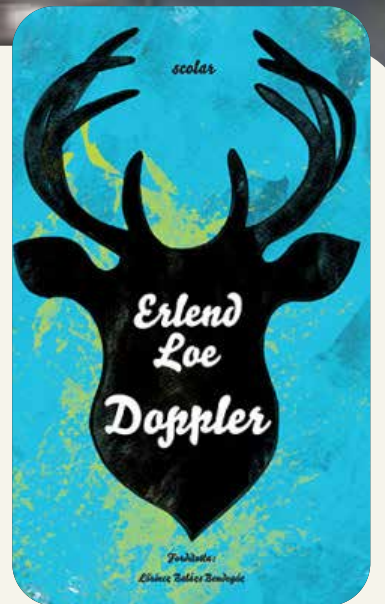
Írás Krisztina



Erlend Loe: Doppler

Tegyük a szívünkre a kezünket: ki ne érezte volna még soha, hogy utálja az embereket? Ki ne szeretett volna még soha szabad lenni vagy világgá menni? Doppler a norvég középosztálybeli családapa ugyanis pontosan ezt teszi. Megelégteli az „okoskodást” – beleértve saját maga viselkedését is –, és egy hirtelen ötlettől vezérelve hátrahagyja addigi kényelmes életét. Bár nem keresi az alkalmat, azonban hamarosan társakra is talál, akik egy kicsit sem ingatják meg abban az elhatározásában, hogy a közeli erdőben sátorozzon, sőt inkább csatlakoznak hozzá. Az abszurd humor legabszurdabb fajtájával kalauzol minket végig az író a norvég családapa életközépi válságán. Elképesztő fordulatoknak lehetünk tanúi, bár Doppler mindeközben teljes egyhangúságban tengeti napjait, és nem is kíván ezen változtatni. A borús skandináv krimik után igazán üdítő színfolt ez a kötet, amely a mindennapi kínldásokra érdekes gondolat kísérettel világít rá, és a fogyasztói társadalmat sem kíméli. Jó hír, hogy ez csak a trilógia első kötete, és a folytatás is bővelkedik szürreális fordulatokban. Pontosabban csak abban bővelkedik. Nehéz letenni, és ha még sincs időnk egy szuszra elolvasni, alig várjuk, hogy ismét az erdőben rostokoljunk Dopplerrel, és eljuttassunk a gondolatnál, milyen lehet kiugrani a mókuserékből.

Völgyi Katalin



Szerb Antal: A Pendragon legenda

„Félreértések elkerülése végett: egy pillanatig sem hittem, hogy valami szellemjelenéssel van dolgom. Tény ugyan, hogy az angol kastélyok hemzsegnék a kísértetekről, de csak a bennszülöttek látják őket. Pesti ember még soha.”

Ha nem én írtam volna ide ezt az idézetet, hanem csak olvasnám, s akkor látnám alatta Szerb Antal nevét, igencsak meglepődnék. Hajlamosak vagyunk alkotókat, művészeket skatulyákba helyezni. Valójában eddig, ha Szerb Antal nevét hallottam, az általa jegyzett irodalomtörténeti munkák jutottak eszembe. A képzeletben egy szigorú, rigorózus emberként volt jelen. Meg sem fordult a fejemben, amikor A Pendragon legendát levettem a virtuális polcomról, hogy egy igazi kalandregénybe fogok bele. Márpedig Szerb Antalnak ez a könyve a legszigorúbb értelemben vett kalandregény.

A történet Londonban és Walesben játszódik, a kaland legalapvetőbb kellékeinek felhasználásával: van itt szerelem, kísértetkastély, gyilkosság, nyomozás, titkos társaság. Egyetlen különbség van Indiana Jones és ezen sztori között, hogy ennek egy magyar férfi a főhőse, illetve hogy Szerb Antal utal magyar irodalmi vonatkozásokra (pl. a walesi bárdok), és néha muszáj elővenni a telefont a különböző idegen nyelvű, magyar fordítók segítségével. A történet a XX. század elején játszódik, a főhőse egy filológus, csak hogy az a disszonáns érzésünk is megmaradjon, hogy egy könyvmoly fogja megmenteni – na nem – a világot, de egy részét a gonosztól. A regény főszereplője és narrátora a kornak megfelelő szexizmussal, a filológus jellemének megfelelő kultúrfőlénnnyel fogalmaz. És épp oly el- és lenézéssel kezeli a kelet-európai államokat megkülönböztetni nem tudókat, a Magyarországot nem ismerő, mindent mindennel összekeverőket, amilyenlen valójában mi is gondolunk a Budapestet Bukaresttel felcserélő emberek alapműveltségére. Nem mondanám, hogy joggal, mert azt hiszem,

nekünk is beletörne a bicskánk némely ázsiai állam és azok fővárosának azonosításába. De ez csak adalék. Ez a könyv hangulatában Agatha Christie-t idézi, a békés Britannia csak díszlet.

A regény olvastatja magát, igazi szórakozást nyújt, mellékesen gazdag kulturális háttér előtt zajlanak az izgalmas cselekmények. Mindenkinek ajánlom, aki igényes szórakozásra vágyik.

Kabai Zoltán

A kalandok NEM a strandon kezdődnek

Az Explorer Klub segítségével bárki bejárhatja a világot, izgalmas kalandokban lehet része, és felejthetetlen élményekkel gazdagodhat. Ezek mellett az sem elhanyagolható szempont, hogy egy segítő, támogató baráti közösséghez is csatlakozhat, aki ezt a klubot választja. Az Explorer Vasutas Világjáró Klub 2025. évi ajánlóját olvashatják.

Most itt az alkalom, hogy bevállald a legőrültebb kalandokat, és rájössz, hogy nincs lehetetlen, csak az akarat! Az Explorer Klub túrái nem a luxusról, hanem a kalandról és a felfedezésről szólnak. Nem kell öt-csillagos szállodában aludnod ahhoz, hogy jól érezd magad. Elég egy matrac, egy jó társaság és a jó hangulat. Nem kell hozzá különleges képesség vagy mesés vagyon, csak bátorság és kíváncsiság.

Ingyenes túrák a MÁV-csoport dolgozóinak, nyugdíjasaiknak, családtagjaiknak

A MÁV -csoport dolgozói „máv” kuponkóddal valamennyi explore-res „belföldi túrán” mentesülnek a túra nevezési díj megfizetése alól. Melyek ezek?

- Vértes: Mária-szakadék, Vitányvár + kilátó, szurdok és várrom
- Függőhídtúra a Sátoros-hegyeken
- Kristálybarlang-túra: a Sátorköpusztai-barlang és a Strázsa-hegyek
- Budafoki borkóstoló, pincerendszertúra tavasszal
- Bakonyi medvehagymaszedés: a zöld arany nyomában
- Majki Remeteség és az Oroszlányi Bányászati Múzeum: remeték és bányatitkok
- Vasúti alagúttúra és „Hókuszpók vára” a Medvesen
- Myrafälle – Steinwandklamm: ausztriai szurdok- és vízeséstúra
- Aggtelek és Jósvald: barlangok és a hucul ménes nyomában a karsztvidéken
- Kőbányai pincerendszer: kalandok a sör birodalmában a föld alatt és felett
- Túra a „magyar Kappadókiába”: a kazári riolittufa nyomában
- Kisvasúttal Mátrafüredig: túra és pincelátogatás borkóstolóval
- „Cuha expressz”: Magyarország legszebb vasútvonala gyalogtúrával

2025-ben híres vasútvonalakon

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



Vasúti LEGLEGLEG: Japán a szuperexpresszrel

Idén ellátogat az egyesület Japánba. A JR (Japán Vasút) minden vasutas Mekkája. Minden kollégának az életében legalább egyszer el kell zárándokolnia ide és látnia kell. Brutál expedíció egy számunkra példaértékű, ugyanakkor ismeretlen, fordított világban. Utazhatsz minden elképzelhető járművel, látnivalók, vasút, kötelességtudat a maximumon. Megcsodálhatod a japán high-techet, de főleg a vonat-közlekedést: a hegyi ingavonatot, a szuperexpresszeket, az állomások, a közlekedési csomópontokat. Ez felér egy szakmai továbbképzéssel. Ellátogatunk a japán vidékre, alszunk tatamin, iszunk teát, de egy ramen mindenképp bele kell, hogy férjen. Kiotóban, a piacon rengeteg „sztrítfúdszörnnyel” csillapíthatod az éhségedet.

Útvonal: Budapest → Tokió → Hakone → Kiotó → Shirahama → Osaka → Himeji → Nikko → Budapest



Panorámavonatozások 2025

Idén is eljuthatsz velünk Olaszországba, Svájcba, hogy megcsodáld az Alpok lenyűgöző hegyeit és vasúti csodáit. Felülhetsz a Bernina, Gleccser, Gornergrat expresszekre – melyekről olyan panoráma tárul eléd, mint még talán soha. A svájci Jungfrauochbahn Európa legmagasabban fekvő – 3454 m tengerszint felett – vasútállomásáig visz. A norvég Myrdal–Flam vasútvonal kétségkívül a világ egyik legszebb vasútvonala. Ez a norvégiai vonatút igazi élmény, hiszen 867 m magasságból ereszkedünk le Flamba. A közel egyórás utazás során gyönyörködhetünk a vízesésekben, a hófödte hegyekben és a bájos kis farmokban, amelyek mellett elhaladunk. Plusz élmény még a Bergen–Oslo vonatkozás.



FIP-szabadjeggyel, MÁV-családtagokkal, nyugdíjasoknak is!

Prága tele van olyan utcákkal és épületekkel, amelyeket látnod kell! A helyi kocsmák olyan jó hangulatot teremtenek, hogy nem tudsz ellenállni nekik. Ha rajongsz a vonatokért, ha gyerekekkel jössz, vagy ha csak valami extrára vágysz, akkor ne hagyd ki a vasutas vendéglőt, ahol kis vonatok hozzák ki neked az ételt. Az idén egy hosszabb túra keretében Cesky Krumlov és Ceské Budejovice is bekerült a túracélok közé. Részben kombinált közlekedéssel, de Olaszországot idén kétszer is meglátogatjuk egy Róma–Milánó kalandozás és egy szicíliai körtúra kapcsán.

Az örök klasszikus: Erdély

A tavalyihoz hasonlóan az idén is megkóstoljuk Emma néni töltött káposztáját. Meglátogatjuk a méltán híres és a turisták által közkedvelt Békás-szorost, Parajdot, Korondot, és Szovátán még fürdeni is tudunk. Megismerkedünk történelmünk kevésbé ismert momentumaival, miközben úgy érezzük, otthon vagyunk.

6 ország, egy kaland, vasúton!

Ez a mottója annak a fantasztikus kalandnak, amelyet neked ajánlunk. Több túrából álló vonatos kalandozás, amellyel bejárhatod Svájcot, Ausztriát, Németországot és a Benelux térséget.

Terveink között szerepel egy nyári gleccservonatozás, ami felejthetetlen látványt és élményt nyújt. A barokk Salzburg, ahol Mozart született, magával ragadó. A festői Hallstatt, ahol a tó-parti házak és a hegyek között úgy érezheted magad, mint egy mesében. München, a bajor főváros, ahol a sör és a kolbász mellett a kultúra és a történelem is vár rád. A Neuschwanstein kastély, a Disney-mesék ihletője, a legszebb kastélyok egyike. A Benelux államokban Brüsszel és Amsterdam mellett a méltánytalanul mellőzött Luxemburgot is meglátogatjuk.



„EXtrém”, ahol az élet sosem unalmas!

Az idei évben egy föld körüli expedíció is körvonalazódik. Ide profikat várunk. Ha ez túlzó lenne, akkor csak az USA-t, csak Hawaiit vagy csak a Japánt magába foglaló részekhez is lehet csatlakozni. Szólunk: ez „egyszer van az életben”! Ne jövőre keresd, mert akkor nem lesz! Az idén Norvégiából Izlandra is átruccanunk. Ne elégedj meg a szokványossal! Csak izlandi és csak norvégiai túra is elérhető.

2025-ben is járd az utad velünk!

Jelentkezni az egyesület honlapján, a www.explorerklub.hu oldalon. A keresőbe ird be az adott túra kulcsszavát! A MÁV-csoport dolgozói, nyugdíjasai használják a „máv”-kuponkódot az ingyenes belföldi túrák igénybevételéhez! Egyes túrák tagsághoz kötöttek (ezt jelentkezéskor meg tudod tenni).

Kalandra fel!



Balog Imre

Tata – harmóniában a természettel

Egy kisváros, ahol egyszerre érzik jól magukat a kultúra, a történelem és a természet szerelmesei. A fővároshoz közeli barokk ékszerdoboz minden évszakban tökéletes úti cél a gótikus vízi várral, az Esterházy-kastéllyal, a romantikus sétányokkal, malmokkal és tavakkal.

A vizek városa

Csillogó víztükör, több száz éves fák és madárhangok minden irányból... Idilli kép, mintha valahol messze-messze járnánk az érintetlen természetben, magunk mögött hagyva a civilizációt – pedig ez egy 25 ezer fős település kellős közepe. Tatának sikerült olyan harmóniát kialakítania és megőriznie a környezetével, hogy méltán nevezhetjük zöld városnak. Öt tó, megannyi forrás és patak és az ezeket körülölelő parkok törik meg az urbánus környezetet. Közülük is a legnagyobb az Öreg-tó, amely egyúttal az ország legrégebbi halastava is. Egy 7,5 km-es túrával kényelmesen körbesétálható vagy -kerékpározható, közben pedig megcsodálhatjuk az elmúlt évszázadok épített örökségeit. Közvetlenül a tóparton áll a város jelképének számító Tatai vár. A 14. század végén, Zsigmond király uralkodása alatt épült erősség később Mátyás király kedves pihenőhelye lett. A többször átépített, romantikus-neogótikus vár ma múzeumként látogatható.

Tíz perc séta után egy újabb különlegességre bukkanhatunk. Az Esterházy család kastélya a békebeli főúri világot idézi. Az elegáns termekben sétálva úgy érezzük, mintha megállt volna az idő. Nem is érdemes sietni, pihenjünk meg a kávészalonban, és kóstoljuk meg a hely specialitását, az egykori birtokos kedvenc diós csemegéjét, az Esterházy-tortát!

A tó melegebb időben számos vízisport-lehetőséget is kínál, de most inkább sétáljunk át a szomszédos Cseke-tóhoz, ahol tovább romantikázhatunk! Itt található ugyanis hazánk első tájképi kertje, az Angolkert, műromokkal, barlangokkal, egy kiállításokat bemutató grófi nyári lakkkal, valamint a malomparkkal. Tatán egykor csaknem húsz, többségében vízimalom működött. Ezt a korszakot idézi meg az interaktív élménypark, ahol a malmok működésének és a molnárok munkájának megismerése mellett bárki próbára teheti ügyességét, végül egy látványórlést is testközelből végignézhethet.

A Derítő-tó a horgászok paradicsoma, de akik nem szeretnék halat fogni, azoknak is megéri sétálni egyet a tó körül. Ez a béke szigete, vízre épült színes faházainak látványa pedig igazán mesébe illő.

A tavak mindegyike gazdag élővilágot rejt, amit a legkönnyebben az ezt bemutató tanösvényeken figyelhetünk meg. A Réti-tavak mentén egy 2,5 km hosszú tanösvény mutatja be a környék növény- és állatvilágát. Ettől azonban sokkal ismertebb a Fényes tanösvény, amit sokan az ország legizgalmasabb ökoturisztikai bemutatóhelyeként tartanak számon. Az egész évben látogatható mocsaras láperdő önmagában is misztikus hely, azonban a tó felett vezető pallósor, a függőhíd és a csónakos átkelés igazán szórakoztatóvá varázsolják az ismeretszerzést.



Vadludak birodalma

Kákalaki Akka neve egy egész generációnak ismerősen cseng az egyik legismertebb svéd meséből, Nils Holgersson csodálatos utazásából. A rajzfilm hatására akkoriban majd minden gyerek titkos vágya volt, hogy egyszer ő is egy vadlúd hátán utazva bejárhassa a kontinenst, s közben túljárjon a ravasz vörös bundás, Szömöre eszén. A vadludak életébe most közelebb is betekinthetünk, hiszen ezeknek az északi madaraknak egy jelentős része itt, a Kárpát-medencében telel át (akár 7000 km-t is elrepülve), hiszen nálunk a tél jóval enyhébb, mint a fagyos tundra és tajga vidékén. A tatai Öreg-tó a vadludak kiemelt éjszakázóhelye, ahol egyszerre akár 40-50 ezer madár is összegyűlhet. Fantasztikus látvány és hangulat, ahogy a csapatok – hangos gágogások közepette – reggelente ki-, majd esti hazajövetelükkor behúznak, természetesen a rájuk jellemző, szabályos V alakban.

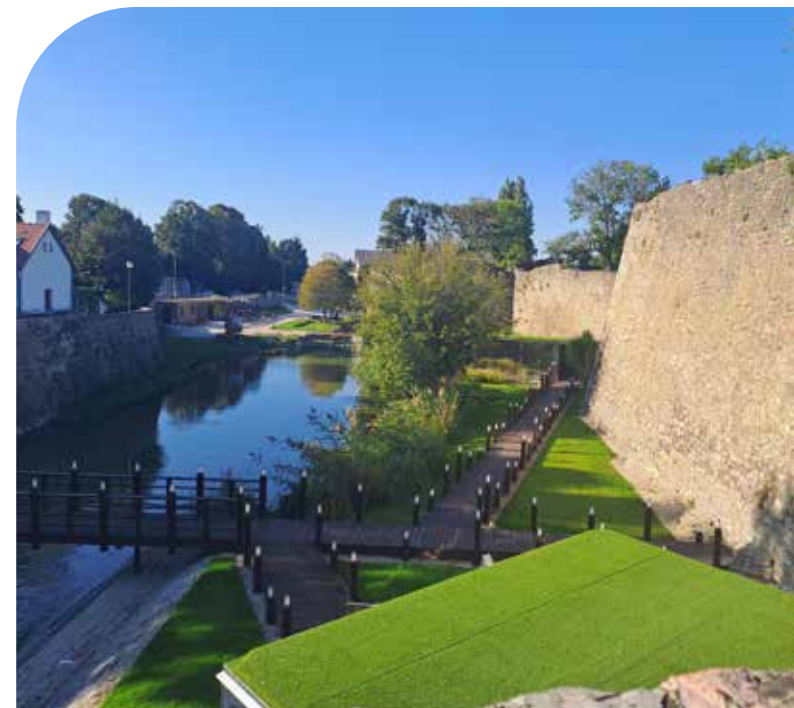
Szerzetesek és bányászat

Tata egynapos városnézésre és egy hosszú hétvégére is tökéletes választás. Ha több napra érkezünk, érdemes a környéket is bebarangolni, akár túrázni egyet a Gerecsében, akár felmászni hazánk legnagyobb Turul-szobrához a szomszédos Tatabányán.

Az egykor híres bányavidék ma már csak nevében és egy múzeumban őrzi e nehéz, de nélkülözhetetlen szakma különlegességeit. Az Oroszlányi Bányászati Múzeum az egykori bányauzem területén található, ahol minden eredeti és minden kipróbálható. Itt a bányászok nem mindennapi munkakörülményeit igazi gépek között, valódi eszközöket kézbe fogva, autentikus környezetben, a föld alatt és a föld felett fedezhetik fel a látogatók. A bányászati múzeum élmény az egész családnak, amire a kicsik és az idősebbek is sokáig emlékezni fognak.

A múzeumtól csupán néhány száz méterre található egy egészen más, de ugyanúgy felejthetetlen élményt kínáló műemlékegyüttes, az egész Európában kuriózumnak számító Majki Kamalduli Remeteség. A majki remeték hagyatéka minden látogatóra nagy hatást gyakorol. A korhű enteriőrök, a kis szerzeteslakok, az ún. cellaházak, a kolostor és a kolostorkert különleges bepillantást nyújt az egykor némasági fogadalomban itt élő szerzetesek zárt világába.

Csohány Domitilla



Fánkfesztivál

Ha február-március, akkor Farsangi Fánkfesztivál! Karneváli felvonulás, ínycsiklandó fánkok minden mennyiségben, fánkversenyek és zenés szórakoztató programok várják az érdeklődőket 2025. február 27-től március 1-ig Nagykanizsán! Jegyezze fel a dátumot a naptárba, és ne hagyja ki az év legedesebb fesztiválját!

- A programokból:
- „Vigasságok ideje” farsangi fotókiállítás
 - „Farsangi kavalkád a Thúryban”
 - Farsangi véréadás
 - „Karneváli latin party”
 - Karneváli felvonulás
 - Gasztronómiai verseny
 - Fánkkóstolás és -vásár
 - Kulturális programok
 - Mesterségek és ízek utcája
 - Szépség- és egészségpont, gyermeksziget



Részletek a www.farsangifankfesztival.hu és a www.kodalymk.hu weboldalakon, a vokekodalyzoltan, valamint az orszagosfankfesztival Facebook-oldalakon.

Maxi, a régész

Egyszer volt, hol nem volt, valamikor réges-régen, az időszámítás kezdetén vagy még attól is régebben, volt egy város, úgy hívták, Róma. Róma mindig is különleges hely volt, két folyó találkozásánál hét dombra épült, s ha a térképre ránézünk, azonnal megakad rajta a szemünk, hiszen egy csizma alakú félsziget közepén terül el. Egy testvérpár alapította, akiket egy anyafarkas nevelt fel. A város egyre csak fejlődött és gyarapodott, királyok, majd császárok otthona lett, s addig-addig növekedett, míg egy hatalmas birodalomná nem vált. A legnagyobb, mit valaha ismertek. A Római Birodalomhoz tartozott szinte egész Európa, s Afrika és Ázsia egy része is. Egyik határszéle Aquincum volt, amit a Duna védett az ellenséges barbár törzsek támadásaitól. A birodalom városaiban, így Aquincumban is virágzó élet folyt. A palotákban már akkor padlófűtés adott meleget, a településen vízvezeték-hálózat épült, és mindenhová utak vezettek. A mesteremberek minőségi portékákat árultak. Még szórakozni is lehetett, az itt élők színházba járhattak, és sokan zenéltek. Egyetlen dolog volt csak, amitől mindenki rettegett, és ez nem volt más, mint a tűz. Ha valahol ugyanis tűz csapott fel, az semmit sem kímélt, mindent elpusztított. Így esett, hogy e réges-régi Duna-parti településen már a kezdetektől hivatásos tűzoltóság működött. Persze, kicsit máshogy, mint a mai modern tűzoltóegységek, de a római korban is éjjel-nappal őrszolgálatot tartottak, volt székházuk és őrtornyük, még parancsnokuk is. Igaz, hogy autók helyett szekerekkel, tartályok helyett pedig bőrtömlőkben hordták a vizet az oltáshoz, de a munkájuk ugyanolyan felbecsülhetetlen volt, mint a mi tűzoltóinknak. Az idők során a Római Birodalom azonban szépen lassan elbukott, csak a város maradt meg belőle, s a csizma, ahol elterül. De megmaradt sok-sok kincs is, épületek, utak, szekerek és színházak vagy épp maga Aquincum is. Igen, igen, jól sejtet, valóban ismerősen csenghet a neve. A várost ma úgy hívják, Budapest, aminek az egyik része most is őrzi a nevét és az ókori település maradványait. Persze a környék azóta már a felismerhetetlenségig átalakult. Tízemeletes házak sorai magasodnak az utak mellett, ahol autók, buszok és motorkerékpárok száguldanak hihetetlen sebességgel, mellettük pedig egy sín páron hosszú, zöld, kigyóyszerű képződmény tekereg. Ő nem más, mint Maxi, a HÉV-motorvonat. Maxi a H5-ös szentendrei vonalon közlekedik, és imádja ezt a szakaszt. Nem is csoda, hiszen rajong a történelemért, a mondákért és a legendás hősökért. Örül, hogy mindennap láthatja a több ezer éves vízvezeték megmaradt részeit, és utazás közben mindig arról ábrándozik, hogy mi lenne, ha egyszer valahogy visszacsöppenne a császárok korába, és gyönyörűen feldíszítve ő szállíthatná az uralkodót. Az álmodozást egy váratlan tilos jelzés szakította félbe. Maxi hirtelen feleszmélt, és azonnal behúzta a féket. Ott kellett megállnia, ahol egyébként nem szokott, éppen Aquincum közelében. Egy építkezés kezdődött, és óriás munkagépek egész sora vonult fel közvetlenül a sínek mellé. Néhány jármű karja vagy markolója a forgolódás közben a sín fölé lógott, így meg kellett várnia, amíg mindenki elfoglalja új munkaállomását. Volt itt minden: markoló, fűrógépek, rakodó, bulldózer, betonkeverő, úthenger, aszfaltterítő és teleszkópos autódaru. Maxi csak ámult, mi készül itt. Hamarosan kiderült, hogy egy nagy méretű vezetéket cserélnek ki mélyen a földben.



– Egyre izgalmasabb! – gondolta Maxi, s közben titkon arra számított, hátha rábukkan valami különlegességre, de nem volt ott más, csak elrozsdásodott csövek és sár minden mennyiségben. A munkások persze másra nem is számítottak... A HÉV-motorvonat azonban mindig résen volt, és ha a munkások a műszak végén hazamentek, ő még alaposan átfésülte a frissen feltárt területet. – Semmi – állapította meg Maxi szomorúan, így most is „üres kézzel” ment vissza a telephelyre. Mégis a gödör mellett egyfolytában olyan érzése volt, hogy valami másnak is kell ott lennie. Aludni is nehezen tudott, így már hajnalban felkerekedett, hogy még a munkások előtt odaérjen. Tovább kutakodott, de most sem talált semmit. A felkelő nap első sugarai azonban olyan fényesen ragyogtak be még a munkagödör aljára is, hogy alig észrevehetően ugyan, de megcsillantottak valamit. Maxi azonnal felfigyelt rá, hogy mi lehet az. Először azt hitte, a munkások hagytak lent a gödörben egy fém szerszámot, és az veri vissza a fényt. Ahogy a nap egyre erősebb lett, úgy erősödött a csillogás is. Maxi egyre izgatottabb lett. Felvette kalapját, hogy a nap ne vakítsa el, elővette régészfelszerelését, és nekiállt a felszínre hozni a csillogó valamit. És akkor a motorvonat nem akart hinni a szemének. Egy régi díztör volt az. A penge egyik oldalába Jupiter, a másik oldalába Minerva, a legfőbb római istenek nevei voltak belevésve, és mellettük ott volt néhány tűzcsóva is. Maxi már ekkor sejtette, hogy valami különlegesre bukkant, de a pontos meghatározást természetesen a szakemberekre bízta. A muzeológusok nagyon hálásak voltak Maxinak. Kiderült, hogy a HÉV-motorvonat az aquincumi tűzoltóparancsnok díztörét találta meg. A motorvonatnak köszönhetően a tör bekerült az Aquincumi Múzeum kincsei közé, és reméljük, hogy hamarosan bárki megcsodálhatja ugyanúgy, mint a világon egyedülálló víziorgonát, ami szintén a római kori tűzoltóké volt. Maxi a nagy kaland után igazán büszkén tért vissza a telephelyre, ahol gondosan elcsomagolta a kalapját és a régészfelszerelését – de csak egy rövid időre!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2025. február 25.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujzag@mavcsoport.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Idén 70 éves a magyar vasúti járműgyártás egyik legsikeresebb mozdonya, a Bobó.**”
A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Juhászné Mónika** olvasónknak!

AZ EGYÉNI KÖZLE- KEDES- SEL SZEM- BEN... A FOLYTA- TÁS ELSŐ RÉSZE	HATÁ- ROZOTT SZÁNDÉK	SIVATAGI VÍZMOSÁS	MENY- ASSZONY	PASZULY- ÉTEL	ÁGYÚVÉGI	CSAVAR EGYET RAJTA	KILOVOLT, RÖVIDEN	AZ ILLETŐÉ	ZENÉS- TÁNCOS MŰSOR	HOLLAND AUTÓJEL	YARD, RÖVIDEN	... KEZDVE; MOSTAN- TÓL	A -ZAT KÉPZŐ- PÁRJA	ANNYI, AMENNYI SZÜKSE- GES	NYÁJAT HAJT	BÍRÓ IS LEHET BELŐLE!	
																	A
SZÍN A FRANCIA KÁR- TYÁBAN					EZÁLTAL LASSAN MAGÁHOZ TÉRO					FÜZETET MEGTÖLT CSUROM- VIZES							
KIEGÉ- SZÍTŐ RÉSZLET							ESZ- TENDŐ AZ UD- VARON			MÁSIK VALLÁST VÁLASZT HEGYFOK						UGYAN, DEHOGY! BECÉZETT NORBERT	
FECSKE A CSÍ CÍMŰ REGÉNY- BEN			MEKK ...; MESEHÓS CÍMER- MADÁR					FIATAL TEHÉN GONOSZ- TEVŐ					BELGA VÁROS DIREKTOR				
HATÁ- ROZOTT NEVELŐ		CSÍRA- MENTES MEG- SEBEZ							BECÉZETT ZOLTÁN KÁRTYA- JÁTEK					MAUNA ...; VULKÁN KERESZ- TŰL			
RÖVIDI- TES CEGTÁB- LÁKON				ROBBANÓ- ANYAG TALPRA ÁLL								LIBA- VELE- MÉNY! ÖNHITT				RUBÍDIUM ELŐDEINK EDÉNYE	
A FOLYTATÁS MÁSODIK RÉSZE																	B
DIVATOS, DIVATBAN VÁN																	
DOKTOR, RÖVIDEN			A KÖZE- LEBBIT KÉST FEN					OKTÓBER, RÖVIDEN UTÓTAG: -FAJTA					A VÉGÉN ŐRIZ! KIS- BÁRÁNY		A NIKKEL VEGYJELE CSÖKKEN A SZINTJE		... FONDA: AMERIKAI SZÍNHÉ- NŐ
DÖNTÉST HOZÓ (BÍRÓ)						FRANCIA SPORTJEL ALBÁN PÉNZNEM				HARAN- GOZ, TÁJ. NÉMET NEVELŐ						JOULE KALÓRIA, RÖVIDEN	
RÓMAI 5-ÖS		A SZÉLEIN LENKÉK! DÖNTÉS ELEJE!			FOLYADEK MENNYI- SÉGI EGY- SÉG, RÖV.			DICSÓÍTÓ ÉNEK ERŐD VÉGE!					NŐI SZER- ZETES CENTI- MÉTER				
DARUVAL ERRE A HELYRE TEVŐ								SZÜRKE, SZEMÉLY- TELEN ÉSZAK									
A FOLY- TATÁS HARMADIK RÉSZE																A FÖLD FELÉ	

GÉPTÉR

A MÁV SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI ZRT. PODCASTJE

HALLGASS BE A GÉPTÉRBE!

ÚJ
ADÁS!



Dr. Kormányos László

**2025 első Géptér adásának vendége
Dr. Kormányos László,
a MÁV Személyszállítási Zrt.
vezérigazgatója.**

Kéthetente új adással
jelentkezünk
a YouTube-csatornán:



és a MÁV-csoport Magazin
online felületén:



MÁV 

SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI ZRT.

