

# VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

68. ÉVFOLYAM  
2018. június

## Mit üzen a múlt?

150 éves a MÁV – tematikus összeállítás



**150**  
ÉVES A MÁV



# Tisztelt Olvasó!



Egy vállalat létrejöttének kerek évfordulója alkalmából sosem a tiszteletre méltó számlakönyveket vagy a derék talpfákat ünnepejük, hanem azokat a munkatársakat, akik a cég fennmaradását saját erőfeszítéseikkel napról napra elősegítették. A MÁV 150 esztendővel ezelőtti megalakulása óta vasutasok szinte felfoghatatlan sokasága, egész nemzedékei tettek meg mindent nem pusztán egy gazdasági társaság, hanem a magyar vasút ügyének előmozdításáért.

Abban a kivételes szerencsében van részem, hogy teljes szakmai életpályám a nemzeti vasúttársasághoz köt. A vállalat másfél évszázados történetének legutóbbi ötödét közvetlen közlő kísérhettem végig, a már több mint harminc évből egy teljes negyedszázadot MÁV-munkavállalóként, vezetőként. Első kézből származó tudással rendelkezem tehát a vasutas kollégák egyszerűtétéről, munkabírásáról, tehetségéről. Így teljes bizonyossággal állíthatom: napjainkban is az elődök hagyatékához méltó teljesítményre képes szakemberek dolgoznak a vasúttársaságnál.

A MÁV a kezdetektől fogva saját ágazatán jelentősen túlmutató szerepet töltött be a magyar gazdaságban, és nincs ez másként ma sem. Az egyik legnagyobb foglalkoztatóként, a vidéki életlehetőségeket alapvetően meghatározó szolgáltatóként léte és eredményessége nemcsak gazdasági-versenyképességi, hanem társadalmi szempontból is kulcskérdés. A 2010 utáni magyar kormányok ebben a szellemben segítettek előbb a talpra állást, majd a folyamatos fejlődést. A MÁV-csoport adósságállományát a 300 milliárd forintos csúcsérték hatodára szorítottuk vissza, minden elérhető eszközzel támogattuk a pályafejlesztéseket, a járműállomány minőségi cseréjét, a szolgáltatási színvonal emelését. A 2022-ig tartó időszakban vasúti korszerűsítések összesen 1500 milliárd forintos forrásmennyiség érkezik.

A nemzeti vasúttársaságnak boldog születésnapot, a munkavállalóknak pedig újabb szép sikereket, további eredményes évtizedeket kívánok!

Mosóczy László  
közlekedéspolitikáért felelős államtitkár  
Innovációs és Technológiai Minisztérium

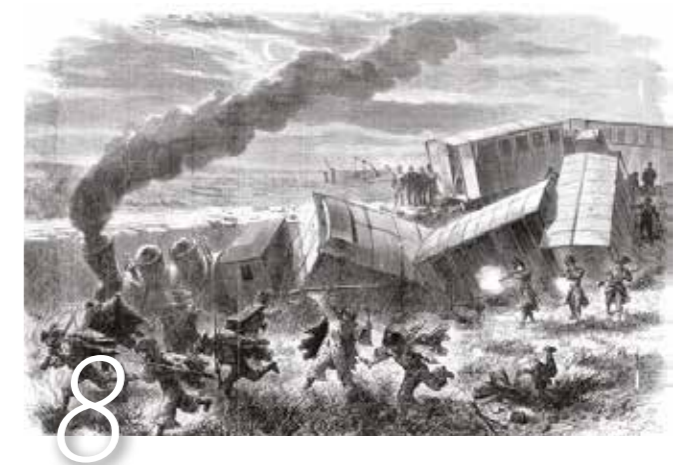
(egykori gyermekvasutas)

## Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság • Felelős kiadó: Morvai Katalin kommunikációs igazgató  
Főszerkesztő: Gyüre József • Főmunkatárs: Gaál Péter • Hírszerkesztők: Haraszi Katalin, Soós Botond  
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.  
Telefon: 06 1 511-7310 • E-mail: [ujzag@mav.hu](mailto:ujzag@mav.hu)  
Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsanna  
Címlap: Pete Gábor, Fortepan  
Fotók: Gaál Péter, Soós Botond  
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond • Olvasószerkesztő: Somogyi Marcell



4



8



23



13

## 150 ÉVES A MÁV A Vasutas Magazin tematikus összeállítása

### 4 INTERJÚ

Mit üzen a múlt? – kérdeztük Kisteleki Mihálytól, a História Bizottság elnökétől

### 8 KÉPES KRÓNIKA

### 13 INTERJÚ

Vasúttatórők az Archívumban – vezetőjünkkel, Opauszki Istvánnal beszélgettünk

### 16 KÉPRIPORT

### 18 PORTRÉ

Egy szerény rendszerváltó – Siklós Csaba, a rendszerváltás utáni első közlekedési miniszter portréja

### 21 TISZTAVATÁS

Régen és most

### 22 BÜSZKESÉGEINK

Gyermekvasutasok és kitüntetett dolgozók

### 23 HÍRES JÁRMŰVEK

Gördülő történelem

### 26 AJÁNLÓ

Vasutasnapi programok

### 31 POSTAKOCSI





# Mit üzen a múlt?

*„Olyan munkatársakra és vezetőkre van szükség, akik képesek rendszerben gondolkodni, s ezt a színes, szerteágazó, sok vállalatból álló cégcsoportot egy irányba húzni” – vonja le a MÁV 150 évének egyik legfontosabb tanulságát Kisteleki Mihály. A MÁV História Bizottságának elnökét arról is megkérdeztük, vajon szerintem milyen lesz a vasút 150 év múlva.*

Százötven évvel ezelőtt, 1868. június 30-án került sor a csődbe jutott Magyar Északi Vasút államosítására, majd két hónappal később a Magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség megalakítására. 1869. október 31-én pedig gróf Mikó Imre miniszter rendeletével hivatalosan is létrejött a Magyar Királyi Államvasutak. Az első államosított vasúttársaság mennyiben tekinthető a MÁV jogelődjének? Más vasúttársaságot is államosítottak a MÁV megalakulásáig?

A második államosított vállalat, a Magyar Keleti Vasút már a MÁV jogelődjébe, a Magyar Királyi Államvasutakba ol-

vadt be 1876-ban. Az államosítás fő hülláma gyakorlatilag az 1890-es évek elejéig eltartott, csak a helyi érdekeltsgű vasutak maradtak ki a folyamatból. Kevés szó esik róla, de a szabadságharc leverése utáni „passzív rezisztencia” ideje alatt gyakorlatilag országszerte vasútépítés zajlott. Ugyanolyan logika szerint, mint ahogy a rendszerváltás után az autópálya-fejlesztés is felgyorsult: a fővárosból kiindulva, sugárszerűen haladt az építkezés. Természetesen a vasúti beruházások már akkor is hitelből valósultak meg, bár a vasút megteremtése nemcsak a magánbefektetőknek, hanem az államnak is hasznot hozott. Hiszen akkoriban még nem volt rendes közúthálózat Magyarországon – sáros utakon kénytelenek voltak a lovas kocsik –, s a vasút sokat lendített a hazai ipar, a közlekedés és az áruszállítás helyzetén. 1863-ban a Magyar Északi Vasút elődje, a Pest–Losonc–Besztercebányai Vasút és Kőszénbánya Társulat is kölcsönből akarta megépíteni a salgótarjáni kőszénbányáktól a Dunához vezető vasútvonalat. 1867 ápri-

lisában üzembe is helyezték a 126 kilométer hosszú Pest–Hatvan–Salgótarján szakaszt, a cég azonban néhány hónap leforgása alatt csődbe ment. Hogy konkrétan mi vezetett a bedőléshez, azt ma már nehéz lenne kideríteni, de a társaság államosítása vezetett el a királyi államvasutak megalakulásához, s vett jó irányt ennek köszönhetően a magyar vasút története.

*„Százötven év alatt minden megtörtént a MÁV-val, volt jó és rossz, volt felívelés és visszaesés is. Az a feladat, hogy a múltból áthozzuk a jelenbe mindazt, ami megőrzésre érdemes” – e szavakkal kezdte nyitóbeszédét május végén, a História Bizottság ünnepi ülésén. De miből volt több? Bölcsességéből vagy ostobaságból?*

Nehéz lenne mérleget vonni, és ma már sok mindent más megvilágításban látunk. A 19. század végén és tovább, az első világháborúig az volt a logika, hogy a vasúti mellékvonalak a lehető legolcsóbban épüljenek: ha lehet, sem-

milyen műtárgy ne legyen rajtuk, még patak se keresztesse az útjukat. Ennek megfelelően a vonalvezetésük sem volt ideális, mivel az akkori befektetők szándékának és üzleti érdekeinek megfelelően hozták létre őket. Ezeket az egyszerű építésű, kacskaringós és lassú regionális vonalakat örökölte meg a MÁV az összes korlátozottságukkal együtt, s kényszerű adottságként határozzák meg ma is a vasút működését.

**Ezért is aktuális kérdés a mellékvonalak helyzete.**

Szerintem valamennyit felül kellene vizsgálni, és bátor döntéseket kellene hozni. Ugyanúgy, mint ahogy 1968-ban a Csanádi György közlekedési miniszter irányításával kialakított közlekedéspolitikai koncepció tette. A mostani mellékvonalakból elsősorban azokat érdemes felújítani, amelyek képesek lehetnek hatékonyan lebonyolítani egy-egy nagyváros elővárosi forgalmát, vagy ipari létesítményhez csatlakoznak, esetleg turisztikai utazásokra alkalmasak. De hogy mást is mondjak: a vasúttársaság többször is remekül és rendkívül rugalmasan reagált a kihívásokra. Azokban a korszakokban, amikor még főként az áruszállítás hozta a pénzt, vegyes vonatok, azaz teher- és személyszállító kocsikból álló szerelvények összeállításával egyúttal az utasok elvárásainak is igyekezett megfelelni. A századfordulón pedig már az is egyértelmű volt, hogy a helyi érdekű vasútnak, a mellékvonalakon való vasúti közlekedésnek csak addig van létjogosultsága, amíg a szállítási költségek tekintetében állja a versenyt a megjelenő közúti járművekkel. Ez hívta életre az első motor-kocsikat, amelyek képesek voltak olcsón és gazdaságosan a fővonalakra szállítani az utasokat. A vasúttársaság a húszas évek végén AB motorkocsikkal „fedte le” a mellékvonalak jelentős részét, s ugyanezt lépte meg a hetvenes években, amikor rengeteg cseh Bz motorkocsit vásárolt. Mindez olyan fontos tapasztalatot eredményezett, amit hasznos volt megfontolni, és áttemelni a múltból.

**Mire gondol?**

Arra, hogy érdemes egy járműtípusból a lehető legtöbbet vásárolni, mert akkor a legköltséghatékonyabb az üzemeltetés és a karbantartás. Ezt mutatja a V43-asok beszerzése is. A meghatározó szerepet betöltő villamos mozdonyokból 379 darabot vásároltunk annak idején, a szovjet M62-esekből is majdnem háromszázat.

**A vasúttársaság múltjából az is kiolvasható, hogy valójában nincs új a nap**

**alatt: már 150 éve is csúsztak a beruházások – pénzben és időben. 1869-ben indult el például az eredetileg 22 millió forintot előirányzattal tervezett Károlyváros–Fiume vonal megépítése, ami végül majdnem a duplájába került. Az Első Erdélyi Vasút Arad és Gyulafehérvár közötti, 211 kilométer hosszú vonalát pedig több hónapos csúszással sikerült csak átadni.**

És az még nem is volt sok! Két dolog húzódik a jelenség hátterében. Egy jövőbeli beruházás összegének megtervezése mindig a jelenből indul ki, de a kitalálástól kezdve akár fél évtized is eltelhet a kivitelezés megkezdéséig. Addigra pedig megváltoznak az előírások és az árviszonyok is. De ami még rosszabb: minél jobban húzódik egy beruházás, annál több mindent szeretnének a munkatársak megvalósítani a keretében.

**Ha már egyszer hozzájárulunk...?**

Pontosan. Ezért fog egy beruházás végül a duplájába kerülni, és a tervezettnél háromszor hosszabb ideig tartani a kivitelezés.

**Úgy tűnik, a mai gondok egyáltalán nem új keletűek. Már akkor is voltak humánerőforrás-beli problémák: 450 napszámot kellett behívni például Olaszországból az egyik vasúti építkezéshez. Sőt, részben munkaerőhiány indokolta azt az 1874-ben kelt rendelkezést is, amely lehetővé tette a nők alkalmazását.**

Most nem túl sok az, amit a vasút a munkavállalóinak anyagilag nyújtani tud, ahhoz képest, amilyen széles körű szociális juttatásokat biztosított korábban. Ráadásul a társadalom sincs jó véleménnyel a vasutasokról. Korábban azért jöttek még fiatalok a vállalathoz, mert több városban is folyt vasútszakmai képzés, a szakmai gyakorlatukat pedig a vasútnál töltötték. Megszokták a vasúti környezetet, megszerették a műhelymunkát, így többen itt is ragadtak. Bár a vasúttársaság rengeteg erőfeszítést tesz jelenleg is a közép- és felsőfokú oktatási intézményekkel való együttműködésért, ez még nem hozta meg a várt áttörést. Megjegyzem: a világ azért sokat változott, ma már a pályaépítés és -felújítás jórészt gépesített. Kevesebb munkaerőt igényel ugyan, a speciális gépek beszerzése viszont igen sokba kerül.

**Mire figyelmeztet bennünket a MÁV 150 éve?**

Arra, hogy olyan munkatársakra és vezetőkre van szükség, akik képesek rendszerben gondolkodni, akik ezt a színes,

szerteágazó, sok vállalatból álló cégcsoportot egy irányba tudják húzni, akik átlátják az egész vasutat. Gondoljon bele: ha csak a munkaköröket szeretnénk átlátni, abból is több mint 1600 van nálunk, s a legtöbb munkavállaló csak egy-egy szakterülethez ért. Nem tett jót a vasútnak, hogy a rendszerváltás után két évente váltották egymást a vezetők az elnöki vagy a vezérigazgatói székben. A vasutasok nehezen élték meg azt, amikor a MOL-tól érkezett menedzsmen a MÁV-csoport élére. Pedig szemléletváltást hoztak a vasút életébe, igyekeztek meghonosítani az üzleti gondolkodást és a piaccgazdaság logikáját. Korábban ugyanis nem ez volt a jellemző, nem az utas volt az első. Sajnos még mindig nem minden munkavállaló érzi át, hogy a szolgáltatás színvonala rajta is múlik.

**Egy kívülről jött szakembernek vajon nagyobb a tekintélye, mint egy szakmai alapon, belülről kiválasztott vezetőnek?**

Kétféle hozzáállás volt korábban tapasztalható azok körében, akik kívülről csöppentek vezetőként a vasút világába. A felfuvalkodott típus meg van győződve arról, hogy mindent tud. Az ilyen ember nem ismeri az alázatot. A másik a vasút ügyét szeretné előrevinni, de azt vallja: mivel a vállalatnál nála sokkal okosabb és a vasutat jól ismerő szakemberek vannak, ezért kizárólag az ő véleményükre támaszkodik. Nincs egyértelmű válasz arra, hogy közülük kik szolgálták legjobban a vasút ügyét, s jobb-e egy belülről kiválasztott vezető, mint egy kívülről jött menedzser. Volt ilyen is és olyan is. Ami fontos, hogy a MÁV mindenkorai vezetése tegye szövé a vasút érdekeit, céljait a különféle fórumokon. Persze, régebben ez könnyebben ment, mert volt közlekedési minisztérium. Elvégre 3000 személyvonat és több mint 400 tehervonat közlekedik naponta a több mint hétezer kilométeres hálózaton.

**Nem lehet, hogy korábban azért „hallgatott” a vasúttársaság, mert folyton változott a vezetése, s rengeteg problémával kellett megküzdenie? Mintha a vállalat most kezdene magára találni – talán jó példa lehetne erre a három éves bérfejlesztés elérése.**

Van igazság abban, amit mond, a bérfejlesztés valóban nagy siker. Szerintem azonban attól függetlenül, hogy korábban jöttek-mentek a vezetők, a vasút érdeke és stratégiája jórészt változatlan, és akár néhány mondatban is össze lehetne foglalni. A magyar vasút 1910 környékére kiépült, azóta alig változott valamit,



magyarán nekünk ezt a hálózatot kell működtetnünk, ez egy örökölt adottság. Az is evidens, hogy ezt a hálózatot európai, de legalább közép-európai szintre kell felhozni, s a vállalatnak a személy- és áruszállítás terén üzleti szempontok szerint kell működnie. Miközben az elmúlt 25-30 évben rengeteg pénzt költött az állam autópálya-építésekre, addig elenyésző forrás jutott a vasút fejlesztésére. Pedig legalább 30 évente csak föl kellene újítani a vasúthálózatot, nem? Ha csak hatezer kilométerrel számolunk, az azt jelenti, hogy évente minimum 200 kilométernyi pályát kellene megújítani, miközben még ma sem korszerűsítünk ennyit. De akkor mi lesz így? Ha ötven-hatvan-hetven évig nem nyúlunk a sínekhez, amortizálódni fog az egész rendszer. Ezért kellene markánsabban is hangot adni annak, hogy miközben a jó minőségű vasúti közösségi közlekedés sokkal hatékonyabb és költségkímélőbb az egyéni közlekedéssel szemben, az állam mégis autópályákba, betonba önti a milliárdok nagyobb hányadát.

### Mit gondol, milyen lesz a közlekedés 150 év múlva?

Addig nem látunk előre, de talán ötven évig még igen. Amit ma megcsinálunk, az remélhetőleg ötven év múlva is működni fog. Még egy-egy jármű is kibír annyit – gondoljon csak az 55 éves V43-as mozdonyokra! A vasúti személyszállítás jövője kizárólag azon múlik, hogy milyen lesz a szolgáltatás színvonala: mennyire lesz sűrű, gyors, kényelmes és pontos a vasúti közlekedés. Muszáj, hogy az legyen, különben nem lesz rá igény.

Gyüre József

Fotó: Gaál Péter, Fejes Antal

### „A kastélyok esetében sokkal rosszabb a helyzet...”

„Bár nincs se jogköre, se hatásköre, se pénzügyi kerete, mégis ragyogóan működik” – így kezdte a História Bizottság történetét Kisteleki Mihály. „Volt egy remek elődöm, egy kedves öreg barátom, Heller Gyuri bácsi, aki a hetvenes évek elején azzal kereste fel a MÁV vezetését, hogy az egyik csodálatos gőzmozdonyból az utolsó darabot meg kellene menteni az utókornak. »Ez nem bohócvasút, nem kellene a gőzmozdonyok.« Ezzel a rideg elutasítással indult minden” – idézte fel a kezdeteket a bizottság elnöke. „Több mint egy évtizeddel később, a kollégákkal közösen kitaláltunk egy rendszert, s a tervünket elküldtük a MÁV akkori vezérigazgatójának is, aki viszont már támogatta a vasút történelmi emlékeinek és értékeinek megmentését szolgáló kezdeményezésünket: Bajusz Rezső 1984 nyarán kelt rendeletével életre hívta a MÁV História Bizottságát, Heller György vezetésével. Amikor a legtöbben voltunk, közel százan vettek részt a testület tevékenységében, az albizottságokban is komoly értékörző munka folyt. S mivel a gőzmozdonyokat addigra már végleg kivonták a forgalomból, sokan sajnálkoznak és nosztalgizálni kezdtek. Több munkatársamban is megfogalmazódott, hogy idővel érdemes lenne nosztalgiajáratokat szervezni, a régi járművekkel utazni. A MÁV közforgalomra összpontosító személyszállítási apparátusának azonban ez szinte megoldhatatlan problémát jelentett, ezért a grémium kezdeményezésére a vasúttársaság 1992-ben megalapította a MÁV Nosztalgia Kft.-t, s kialakította a nagy értékű, historikus járművek üzemeltetési rendszerét.” A História Bizottságnak a Vasúttörténeti Park létrehozásában, a helyszín kiválasztásában és a koncepció kidolgozá-

sában is meghatározó szerepe volt. 1996-ban feladat nélkül maradt a XIII. és a XIV. kerület határáltalálható Északi Fűtőház. (Közép-Európa egyik legnagyobb, 1909 és 1911 között épült gőzmozdony-karbantartó és -üzemeltető intézményének fő feladata a Nyugati pályaudvaron dolgozó gőzmozdonyok kiszolgálása volt.) 1997-ben a MÁV úgy döntött, hogy az Északi Vontatási Főnökség területén valósítja meg a „járműskanzen”-t. A megnyitóra 2000. július 14-én, az 50. Vasutasnapon került sor. Azóta a nemzetközi mértékkel mérve is sikeres „históriaüzem” a magyar vasút fontos imázsjavító tényezőjévé vált. A MÁV Nosztalgia Kft. később elvállalta a Magyar Vasúttörténeti Park üzemeltetését, fejlesztését és a gőzmozdonyok javítását is. Így a vasúttörténeti tevékenység teljes értékű bázisává és stabil háttérévé nőtte ki magát. A História Bizottság az elmúlt 34 évben jelentős eredményeket ért el: ma már minden, történelmi értékkel bíró jármű, épület vagy akár vasúti infrastruktúra részét képező szerkezeti elem védeltséget élvez. A Bizottság ugyanis megalkotta a MÁV műemléki szabályzatát, ennek köszönhetően a vasúti épületek, állomások felújításánál napjainkban kiemelten érvényesülnek a műemlékvédelmi szempontok. Az is alapelvűvé vált, hogy minden, 1990 előtt beszerzett járműből egyet-egyet meg kell őrizni az utókornak. A történelmi szempontból „védett” járművek száma meghaladja a 480-at. Igaz, egyharmaduk roncs, azokat csak hosszú idő, esetleg évtizedek alatt lehet kiállíthatóvá tenni. „Ezzel együtt is elmondhatjuk, hogy ezen a téren jobb a helyzet, mint a magyarországi műemléki kastélyok esetében” – tette hozzá Kisteleki Mihály.

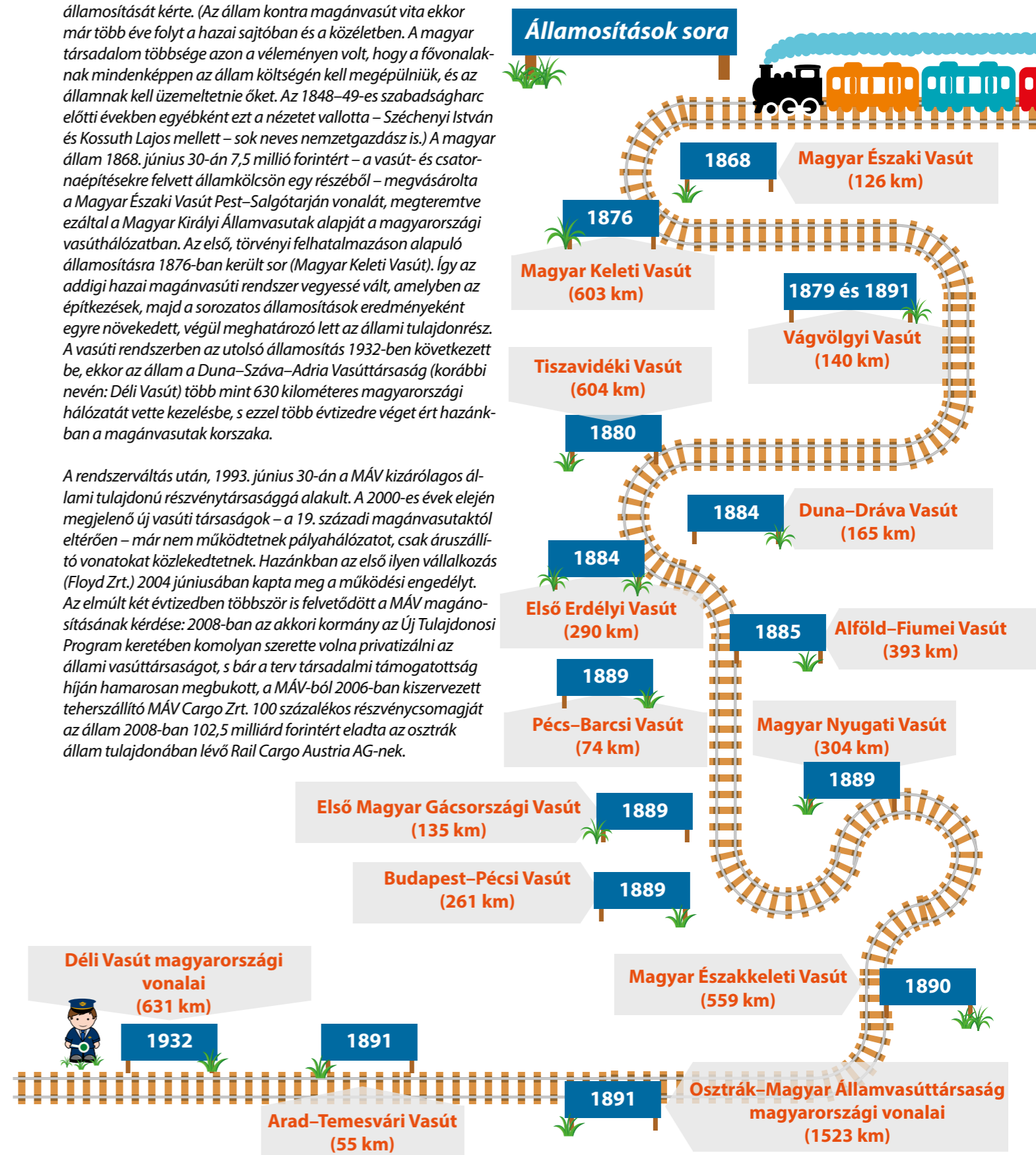


# Így született a MÁV

Az Osztrák–Magyar Monarchia idején hazánkban az első vasútvonalakat még magán-vasúttársaságok építették. Közülük az egyik – az állandó pénzügyi zavarokkal küzdő Magyar Északi Vasút, amely Pest, Hatvan és Salgótarján között épített 126 kilométer hosszú vasútvonalat – 1868-ban csődöt jelentett, s az államosítását kérte. (Az állam kontra magánvasút vita ekkor már több éve folyt a hazai sajtóban és a közéletben. A magyar társadalom többsége azon a véleményen volt, hogy a fővonalaknak mindenképpen az állam költségén kell megépülniük, és az államnak kell üzemeltetnie őket. Az 1848–49-es szabadságharc előtti években egyébként ezt a nézetet vallotta – Széchenyi István és Kossuth Lajos mellett – sok neves nemzetgazdász is.) A magyar állam 1868. június 30-án 7,5 millió forintért – a vasút- és csatornaépítésekre felvett államkölcsön egy részéből – megvásárolta a Magyar Északi Vasút Pest–Salgótarján vonalát, megteremtve ezáltal a Magyar Királyi Államvasutak alapját a magyarországi vasúthálózatban. Az első, törvényi felhatalmazáson alapuló államosításra 1876-ban került sor (Magyar Keleti Vasút). Így az addigi hazai magánvasúti rendszer vegyessé vált, amelyben az építkezések, majd a sorozatos államosítások eredményeként egyre növekedett, végül meghatározó lett az állami tulajdonrészt. A vasúti rendszerben az utolsó államosítás 1932-ben következett be, ekkor az állam a Duna–Száva–Adria Vasúttársaság (korábbi nevén: Déli Vasút) több mint 630 kilométeres magyarországi hálózatát vette kezelésbe, s ezzel több évtizedre véget ért hazánkban a magánvasutak korszaka.

A rendszerváltás után, 1993. június 30-án a MÁV kizárólagos állami tulajdonú részvénytársasággá alakult. A 2000-es évek elején megjelenő új vasúti társaságok – a 19. századi magánvasutaktól eltérően – már nem működtetnek pályahálózatot, csak áruszállító vonatokat közlekedtetnek. Hazánkban az első ilyen vállalkozás (Floyd Zrt.) 2004 júniusában kapta meg a működési engedélyt. Az elmúlt két évtizedben többször is felvetődött a MÁV magánosításának kérdése: 2008-ban az akkori kormány az Új Tulajdonosi Program keretében komolyan szerette volna privatizálni az állami vasúttársaságot, s bár a terv társadalmi támogatottság híján hamarosan megbukott, a MÁV-ból 2006-ban kiszervezett teherszállító MÁV Cargo Zrt. 100 százalékos részvénycsomagját az állam 2008-ban 102,5 milliárd forintért eladta az osztrák állam tulajdonában lévő Rail Cargo Austria AG-nek.

## Hogyan nőtt nagyra a Magyar Királyi Államvasutak?





# Képes krónika

Másfél évszázadot lehetetlen néhány oldalon áttekinteni, ezért csak arra vállalkozhatunk, hogy 150 év históriájából megpróbálunk felvillantani néhány érdekességet, egy-egy talán kevésbé ismert mozzanatot. A válogatás – a „magyar Velencétől” az újjászülető Aranyvonaton át a vadnyugati banditákat is leköröző alföldi betyárokig, az LGT-től a rejtélyes sínfarkason át a Baross Gábor által beöltöztetett lumpenekig – számos izgalmas történetet vonultat fel, de hangsúlyozottan szubjektív. Ugyanakkor reméljük, hogy az olvasása is tartogat annyi meglepetést, mint amennyit a készítése okozott.



Fotó: Fortépan, Soós Botond

Több mint 140 éve áll már a Nagykörúton, a váci vasútvonal pesti kiindulópontjánál a Nyugati pályaudvar, amely az eredetileg itt állt Pesti indóház, az ország első vasútállomása fölé-köré épült – úgy, hogy a forgalom közben még ideiglenesen sem állt le. Ezért tervezte ekkora feszítéssel a fogadócsarnokot az Eiffel és Társa iroda, amelynek névadója, a Nyugati kivitelizését is irányító Gustave Eiffel már az 1870-es években neves építész volt, de az igazi világhírt az egy évtizeddel később elkészült Eiffel-toronyának köszönhette. Az átadáskor még Budapesti pályaudvarnak nevezett épület 1891-ben, az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság államosításának évében kapta a Nyugati nevet. Az épület históriája számos kultúrör-

## Ferenc Józsefet külön dolgozószoba, Erzsébet királynét virágoskert várta a pályaudvaron.

téni érdekességet tartogat: Ferenc Józsefet külön dolgozószoba, Erzsébet királynét virágoskert várta a pályaudvaron, a 20. században pedig számos hírességet (például az Aranycsapat tagjait a nevezetes 6:3 után vagy a melbourne-i olimpia magyar aranyérmeseit) fogadtak az Eiffel-féle csarnokban. A pályaudvar impozáns éttermét Németh László író apósa, Démusz János üzemeltette, itt tartotta az LGT 1992-es búcsúkoncertjét (amelyre a zenekar tagjai egy 424-es mozdonyon érkeztek), az Illés és a Fonográf együttes basszusgitárosa, Szórényi Szabolcs pedig a Vasutas Magazinnak adott interjúban is beszámolt róla, hogyan építette fel húsz év alatt családi háza pincéjében a Nyugati 1:87 arányú kicsinyített mását.

A középponti indóháznak, illetve központi pályaudvarnak is nevezett Keleti pályaudvar az eredeti tervek szerint a mai Blaha Lujza téren épült volna – a nagykörúti házsor vonalában, ugyanúgy, ahogy a Nyugati. Ez azonban jelentős építési nehézséget és főleg magas költségeket jelentett volna, mivel Józsefvárosból több mint másfél kilométer hosszúságban az utcák felett, falazott viadukton, „második szinten” kellett volna a vasutat elvezetni.

A pályaudvar első tervein ennek megfelelően egy kétszintes állomásépület látható, de a magas építési költségek miatt végül Rochlitz Gyula terve lett a befutó. A munkák 1881-ben, az eredetileg tervezett időpont-hoz képest tíz évvel később kezdődtek.

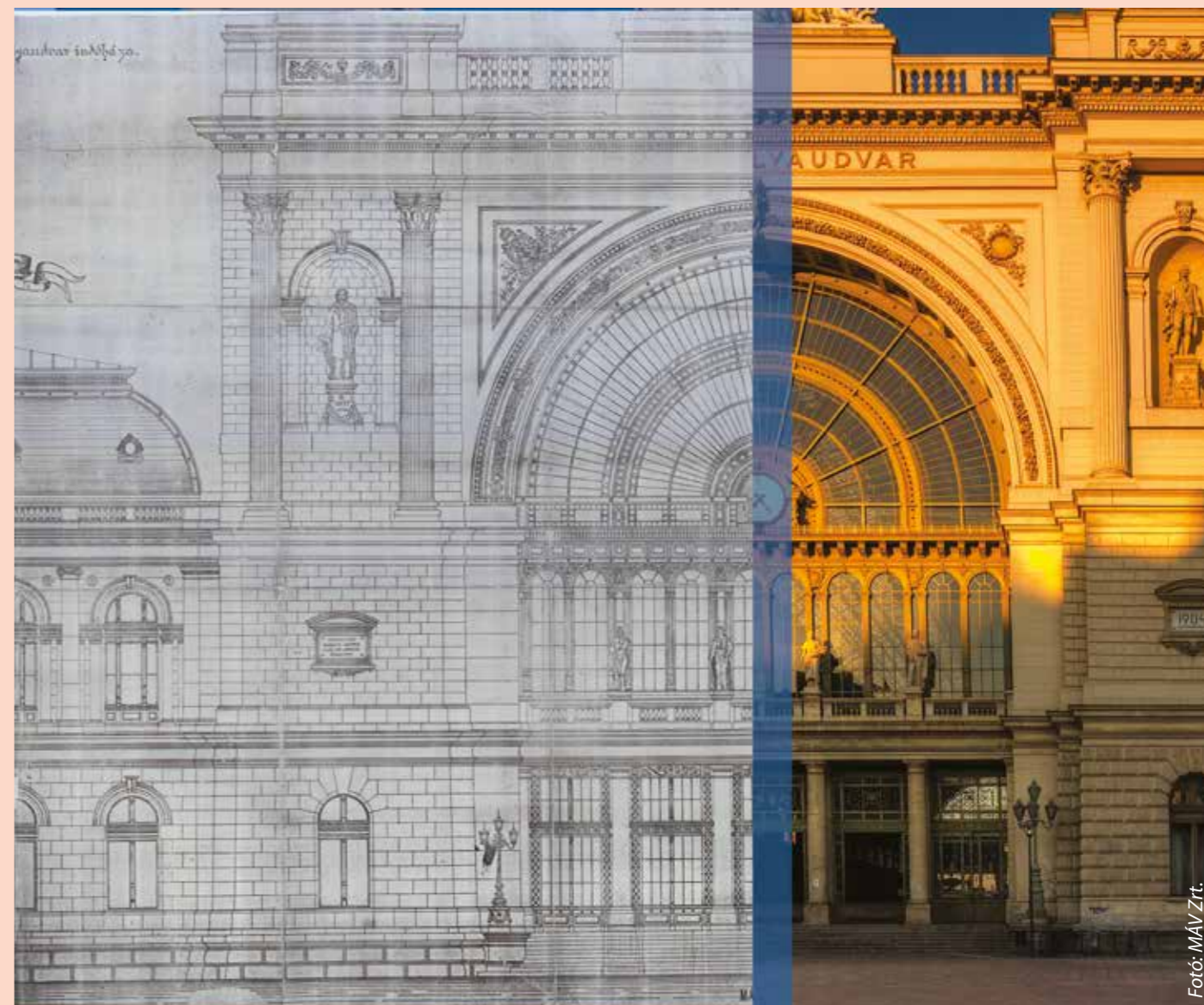
Az alapozási munkálatok kellemetlen meglepetést hoztak: a laza, lápos talaj hosszadalmas és költséges cölöpalapozásra kényszerítette az építkezőket. Kevesen tudják, hogy – akárcsak Velencében – a Baross téren is cölöpök viszik át a mélyebben fekvő, teherbíró altalajra az építmények terhet.

A cölöpözési munkálatok megtervezése és irányítása a norvég születésű Gregersen Guilbrand szakértelmét dicséri – az 1960-as évek végén, az M2-es metróvonal építéskor, majd a 2010-es évek elején, az M4-es metróvonal kialakítása során a

## A 2010-es évek elején, az M4-es metróvonal építéskor a cédrusfa cölöpöket teljes épségben találták.

cédrusfa cölöpöket teljes épségben találtak. (A cölöpök alapanyagául azért a cédrust választották, mert ez a fajta a víz hatására megkövesedik és időtállóvá válik.) Ugyancsak említésre méltó az épület villamos világítása, ami akkoriban világszerte nagy feltűnést keltett: a Ganz-gyár által felszerelt lámpák Zipernowsky Károly magyar villamosmérnök munkáját dicsérik. Hetven ívlámpa a csarnokot világította meg, az irodákban – már akkor! – 644

izzólámpa biztosította a munkavégzéshez szükséges fényviszonyokat. A Keleti pályaudvart 1884. augusztus 16-án adták át a forgalomnak. Ugyancsak kevesen tudják (vagy emlékeznek rá személyes élményeik alapján), hogy a pályaudvar előtti téren a második világháború idején medencét alakítottak ki. Természetesen nem a strandolni vágyóknak, hanem légoltalmi célra, tűzivíz tárolónak építették.



Fotó: MÁV Zrt.

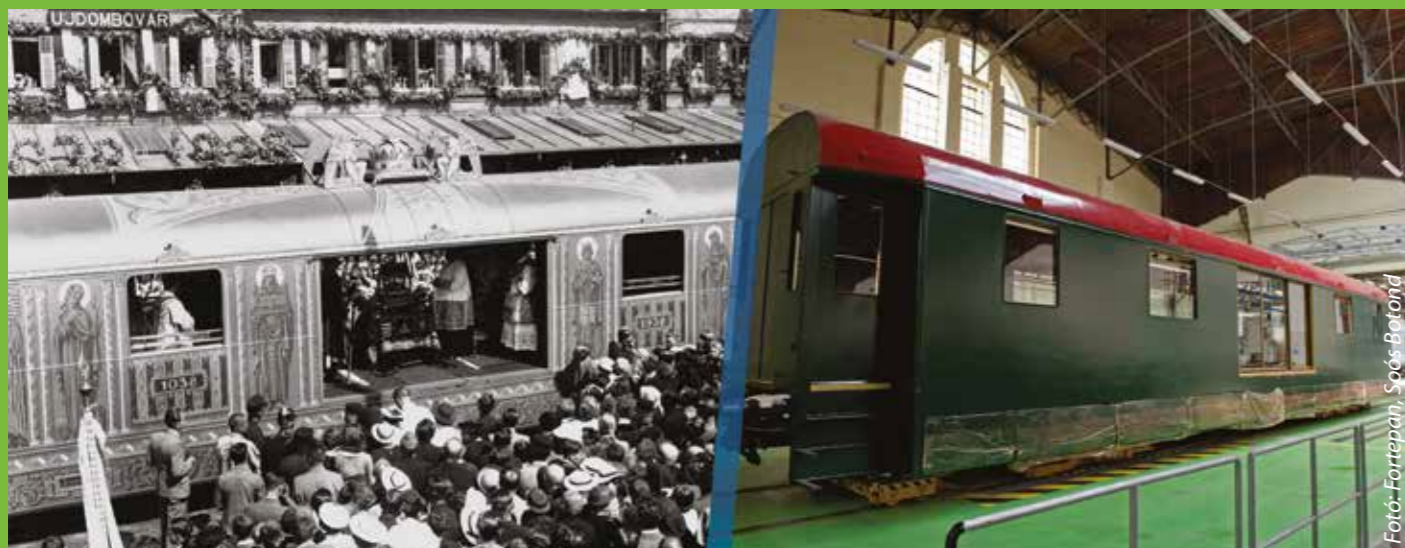




Fotó: Fortepan, Soós Botond

A külső Üllői úton, a lőrinci téglagyár felé már 1887. április 12-én elindult az első helyi érdekű vasúti járat; a Budapest és környéke közlekedésének több mint 130 éve fontos részét képező HÉV születésnapjának mégis 1887. augusztus 7-ét tekintjük, amikor átadták a forgalomnak a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) Közvágóhid és Soroksár közötti vonalát. Hogy miért? A választ megtudhatjuk Legát Tibor Hévkönyv című, a MÁV-HÉV Zrt. kiadásában megjelent kötetéből: „a lőrinci vasút 1900-ban nemcsak normál nyomtávúvá változott, de villamossá is, ez ma sincs másképp, hiszen az 50-es villamos közlekedik ezen a vonalon.” Ráadásul a BKVT az augusztus 7-i átadást követően, néhány hónap alatt a buda-

pesti HÉV-közlekedés meghatározó vállalata lett: a soroksári vonalat még ugyanabban az évben meghosszabbították Dunaharasztiig; majd alig egy évvel később, 1888 júliusában a Keleti pályaudvar és Cinkota között megépült vasutat, augusztusban pedig a Filatorigáttól Szentendrétől közlekedő HÉV-et adták át az utazóközönségnek. Ezzel lényegében egy éven belül megépült Budapest három fő HÉV-vonala. Már az első évben több mint félmillió utas vette igénybe a HÉV szolgáltatásait; ez a szám néhány esztendő alatt a többszörösére növekedett. A személyszállítás mellett a helyi érdekű vasút-vonalak – egészen 1997-ig – folyamatosan jelentős szerepet játszottak a főváros áruellátásában is.



Fotó: Fortepan, Soós Botond

1938-ban – első királyunk kilencszáz évvel korábbi halálára emlékezve – Szent István-év volt Magyarországon, és ugyanabban az esztendőben, az évfordulóra időzítve rendezték meg Budapesten a XXXIV. Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszust. A Szent István Emlékév Országos Bizottságának megbízásából a MÁV szakemberei egy különleges, magyar szentek egész alakos képeivel és más motívumokkal díszített vasúti kocsit építettek, ezzel vitték körbe az országban az államalapító uralkodó ereklyéjét, a Szent Jobbot. A nyolcvan évvel ezelőtt, május 31-én útjára indult Aranyvonat eljutott Bajára, Balassagyarmatra, Békéscsabára, Beregszászba, Debrecenbe, Dunaszombatra, Egerbe, Érsekújvárra, Esztergomba, Gyöngyösre, Győrbe, Gyórszentmártonba, Gyulára, Hódmezővásárhelyre, Ipolyságra, Kalocsára, Kaposvárra, Kecskemétre, Kiskunfélegyházára,

Kiskunhalasra, Komáromba, Losoncra, Miskolcra, Munkácsra, Nagykanizsára, Nagyváradra, Nyíregyházára, Pécsre, Rozsnyóra, Salgótarjánba, Sátoraljaújhelyre, Sopronba, Szegedre, Székesfehérvárra, Szekszárdra, Szentésre, Szolnokra, Szombathelyre, Ungvárra, Vácra és Zalaegerszegre is. A díszes kocsit világháború utáni sorsáról nem lehet biztosan tudni, valószínűleg feldarabolták. Rekonstrukciójára a Magyar Nemzeti Múzeum adott megbízást a Dunakeszi Járműjavító Kft. és a MÁV Nosztalgia Kft. alkotta konzorciumnak; a munkálatokat Dunakeszin végzik. András Ferenc Kossuth-díjas filmrendező a Vasutas Magazin-nak adott interjúban mesélte el, hogy nagyapja, Csiszár János számos alkalommal vezette a Szent Jobbot szállító szerelvényt: a Keletiben, majd az Orient expresszen szolgáló „sztarmasinz-taként” bízták rá az Aranyvonatot.

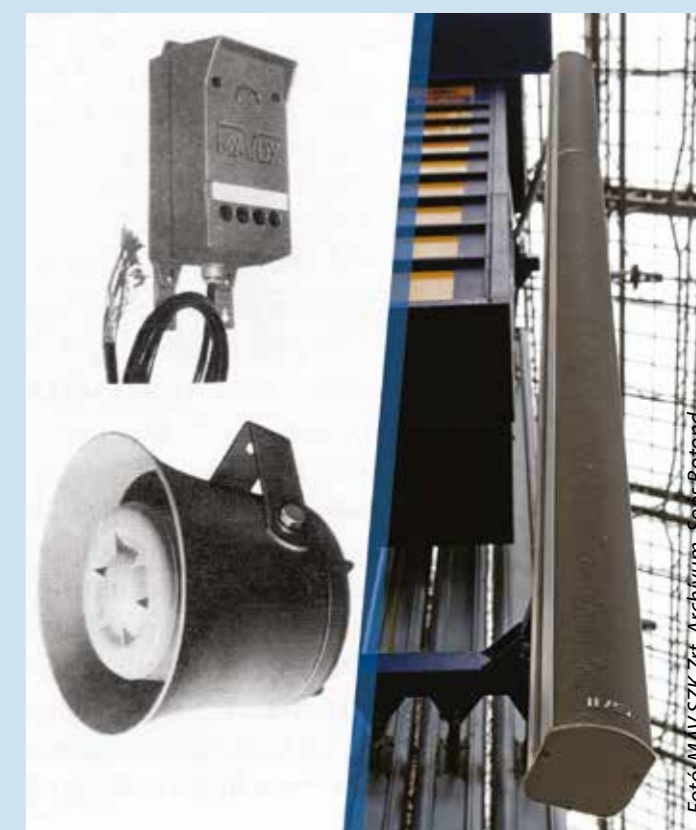


Fotó: Bundesarchiv, mult-kor.hu

Magyarország a hetvennégy évvel ezelőtti német bevonulástól az 1991-es szovjet kivonulásig, csaknem fél évszázadon keresztül katonai megszállás alatt állt. 1944. március 19-ére virradó éjszaka a Harmadik Birodalom hadserege nyolc hadosztállal, mintegy 70 ezer katonával, több irányból (Bécs, Belgrád, Zágráb és Krakkó felől) rohanta le hazánkat. A klesssheimi kastélyban feltartóztatott, majd március 18-án késő este „elengedett” Horthy Miklós különvonatát hazafelé többször félreállították – így a kormányzó csak 19-én délben ért be Kelenföldre, míg a belügyminiszter már hajnali fél kettőkor tudatta telefonon a miniszterelnökkel, hogy nyolc-tíz német szerelvény tart Budapest felé, majd azt is közölte, hogy a Wehrmacht által lezárt bicskei és ceglédi állomáson páncélozott harcjárműveket, harckocsikat és katonaságot vagoníroznak ki. Az üzemanyag-utánpótlás szempontjából (is) kulcsfontosságúvá vált Magyar Királyságot április 1-jétől bevonták a német szállítmányirányító

rendszerbe, 1944 végétől pedig – amikor az ország a világháború fő hadszínterévé vált – a visszavonuló birodalmi csapatok igyekeztek minél jobban megnehezíteni az előrenyomuló szovjet egységek dolgát: felrobbantották a tiszai és a dunai vasúti hidakat, több hazai vonalon pedig egy mozdonyral vontatott különleges járművel, az úgynevezett Schienenwolffal (sínfarkassal, lásd: bal oldali kép) vágták ketté a talpfákat. A szovjet csapatok – a járhatatlanná tett vasúti pályák és a hidak helyreállításáig – elsősorban harckocsihadsergekkel és gyaloghadosztályokkal nyomultak előre, de gyorsan birtokba vették és szállításra alkalmas állapotba hozták a vasúti infrastruktúrát, amit aztán a következő negyvenhét évben sűrűn használtak is. 1990–91-es kivonulásukkor 35 ezer vasúti kocsira, 1547 szerelvényre – 37 csapatvonatra, 560 anyagvonatra és 350 személyvonatra – volt szükség, hogy hazaszállítsák a Déli Hadsergcsoporthoz katonáit és eszközeit.

Régi városi legenda, hogy a MÁV karakteres szignálját az Operaház egykori főigazgatója, Petrovics Emil komponálta. Egyesek még azt is tudni vélik, hogy a neves zeneszerző minden lejátás után 15 fillér jogdíjat kapott, és mikor felesége, Galambos Erzsébet színésznő ezt megtudta, „lázasan elkezdte számolni, vajon hány vasútállomáson, óránként hányszor csendül fel” a jelzés. A mindannyiunk fülében ott lévő dallamot valójában Székely Tamás szerezte, aki nemhogy outsider volt a profi alkotók közt, de a MÁV-szignálon kívül soha semmit nem komponált: a legtöbbet játszott magyar zenemű címére jó eséllyel pályázó D-A-H-A-Fisz-G-Fisz hangsor szerzője egy 1972-es felhívást olvasva kapott kedvet a zeneszerzéshez. Ugyanakkor – a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség Rádió- és Készülékfejlesztési Csoportjának vezetőjeként – ismerte az 1964-ben üzembe állított MÁVOX-hangrendszer adottságait. Ahogy azt is pontosan tudta, miképpen tud megfelelni a pályázat feltételeinek, amelyek – a kellemes hangzás mellett – előírták, hogy a dallam frekvenciakészlete a hangosítóeszközök átvitt beszédcsíkjába essen, hangsúlyosan induljon, és ne zárjon le, továbbá hangkészlete tegye egyszerűvé a megvalósítást. Székely Tamás szerzeménye annyira jól sikerült, hogy harminc induló közül ő nyert a jelzés pályázaton. A „folklor” ugyanakkor a jogdíjat illetően is tévedett: saját elmondása szerint Székely a győztes pályamunkáért 3000 forintot, a jövőbeli lejátások jogának ellenértékeként 5000 forintot kapott – a summát pedig szépen elmulatta kollégáival az óbudai Kéhli Vendéglőben.



Fotó: MÁV SZK Zrt. Archivum, Soós Botond





Számos érdekes részlete van azoknak a támadásoknak, amelyeket a betyárvilág tagjai követtek el Magyarországon az 1860-as években a vonatok és a postajáratok ellen. „Sok hasonlatosság volt található

ezekben a rablásokban az amerikai gengszterek módszereihez, de időben megelőzték azokat” – olvasható A magyar vasút krónikája a XIX. században c. kötetben. Hazánkban a vasútvonalak üzembe helyezésével a vasúti szerelvények lettek a bűnbandákba verődött

szegénylegények közkedvelt célpontjai. A vonatközlekedés fokozatos elterjedésével ugyanis a postai szállítmányokat is vonaton vitték azokra a helyekre, ahová vasút vezetett. A távolabb eső, vasúttal nem érintett településre pedig postakocsikkal szállították tovább a csomagokat, leveleket és pénzküldeményeket. Ezek a vasúti és postakocsijáratok sok

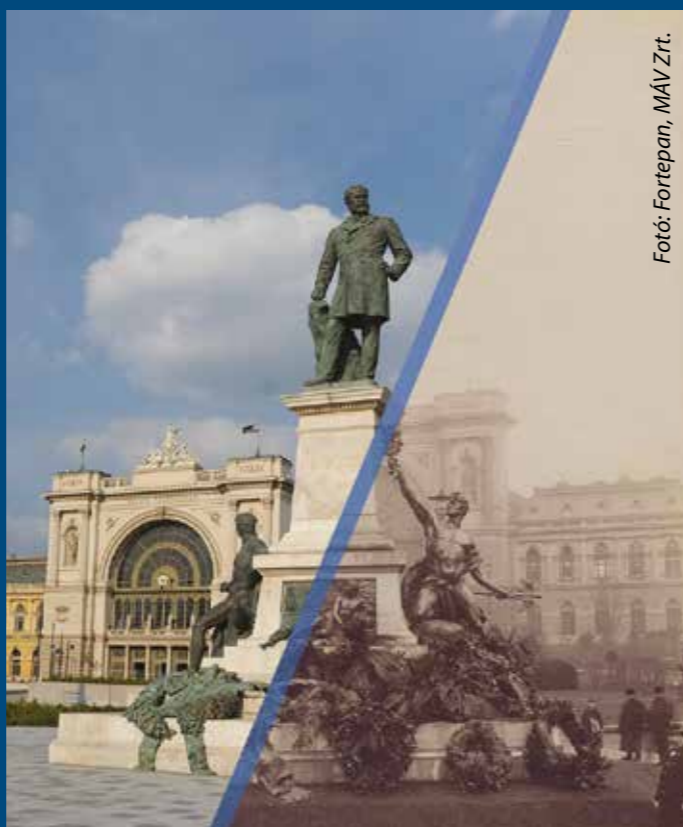
veszélynek és viszontagságnak voltak kitéve a rablók támadásai miatt. 1862 októberében Szőreg és Oroszlános között például fényes nappal állították meg és rabolták ki a betyárok

a pénzszállító vonatot. Volt, hogy még a síneket is felszedték – Félegyháza és Szeged között –, így próbálták meg jelentős zsákmányra szert tenni. (Vajon abban a situációban mit érezhettek az akkori kollégák?) A betyárok vasúti garázdálkodásának megfékezésére, az utazás biztonsá-

gának biztosítása érdekében a kormány gróf Ráday Gedeont nevezte ki teljhatalmú biztosnak. A csendőrség rövid idő alatt fel is számolta a jelentősebb betyárbandákat, tagjaikat pedig elfogta. A vezért, Rózsa Sándort és 813 vádlott-társát összesen 554 bünténnyel vádolták meg, a vonatkifosztásokat viszont nem tudták rábizonyítani a „magyar Jesse James”-re.

## Vajon mit érezhettek a betyárok támadásakor az akkori kollégák?

Baross Gábor, a dualizmus korának emblematikus politikus 1886-tól közmunka- és közlekedésügyi, 1889-től haláláig pedig kereskedelemügyi miniszterként irányította a közlekedésügyet. Tragikusan fiatalon, életének negyvennegyedik évében hunyt el, de rövid pályafutása alatt annyi mindent sikerült elérnie – a vasutak államosításától a zónatarifa-rendszer bevezetéséig, a MÁV Hajózási Vállalatának megalapításától a vasúti tisztképzés megindításáig –, hogy összes érdemét szinte felsorolni is lehetetlen. A vasminiszter emlékezetes intézkedései közül ezért most csak egyre térnénk ki külön; a Pécsi Tudományegyetem docense, Majdán János A magyar közlekedés története postakocsitól az elektromos autóig című előadásában idézte fel azt a ravasz húzást, amelyre a MÁV országos hálózatának kiépítéséhez volt szükség: „Első lépésben a magánvasutakat próbálják államosítani; meg kell vásárolni a részvényeiket. A részvényeket viszont nem adja el a magántársaság, hogyha az állam jelenik meg. Ezért Baross Gábor egy zseniális ötlettel kitalálja, hogy lumpen elemeket bérel föl, akiket fölöltöztet elegáns ruhába, beküldi őket az adott részvénytársasághoz, és egy-két részvényt megvásárolnak. Az ajtóban megkapják a készpénzt, kihozzák a részvényt, leadják, és az a jutalmuk, hogy a ruha az övék maradhat. Miután az 50+1 százalékot az állam így összevásárolta, Baross kiáll egy sajtótájékoztatóra, és közli, hogy »Kérem szépen, ez az államé innentől kezdve!«. Így lesz a MÁV-nak országos hálózata.”



Fotó: Fortepan, MÁV Zrt.



# Vasúdatörők

**Keresve se találunk régiókban olyan vasútvállalatot, amelynek olyan gazdag levéltára van, mint amilyen a MÁV-é. Másfél évszázad alatt megannyi irat, tervrajz, fotó és filmfelvétel keletkezett a magyar államasított vasutak háza táján, amelyeket olykor szerteszét fújt a történelem viharos szele. Ki tudja, a veszedelmes időkben hány emlék veszett oda, de a gondoskodásnak hála a hazai vasúttörténet dokumentumai ma már biztonságos helyen vannak a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Archivumában, és a digitalizációnak köszönhetően az utókor számára is elérhetővé váltak. Az egyedülálló gyűjteményről a vasúti levéltár vezetőjét, Opauszki Istvánt kérdeztük.**

**A 150 év előtt tisztelgő lapszámunk készítésekor szép számmal küldtünk megkereséseket és kértük az Archivum segítségét. Kéréseinket gyorsan teljesítették, és fantasztikusan jó anyagokat kaptunk önöktől. Milyen ügyfélként szolgálnak ki?**

Az Archivum fő feladata, hogy a MÁV-csoport vállalatai részére biztosítsa a működéshez szükséges archivált dokumentumokat. Ez 60-70 százalékban tervrajzok kiadását jelenti, de a humánterület részére is nagy mennyi-

ségű adatot szolgáltatunk, és persze a többi szakterület kéréseit, valamint „külsős” kutatók igényeit is igyekszünk teljesíteni. A tervrajzokon kívül nem sejtethető ügyiratokat, szerződéseket, engedélyeket is őrzünk, de van fotó- és oktatófilmtárunk is. Évente mintegy 30-35 ezer dokumentumot adunk ki.

**Mekkora a kezelésükben lévő gyűjtemény?**

A legfrissebb adatok szerint 13 300 irat-folyóméter papíralapú iratunk, ezen belül másfél millió ügyiratunk, kétszáz ezer fotónk és közel kétfélmillió tervrajzunk van. Ez nagyjából egy megyei levéltár által tárolt iratmennyiségnek felel meg. Több mint 3,8 millió dokumentumot őrzünk, nagy részük már digitalizált másolatban is elérhető. Szervereinken 5,8 terrabyte területet foglalnak az iratok, tervrajzok és fotók, míg a birtokunkban lévő, ezernél is több vasúti oktatófilmmel egy 8 terrabyte-os szerver telt meg. A 2015-ben megszűnt vasutas szakkönyvtár 35 ezres kötétállománya is nálunk van, bár az már archiv állomány, így – sajnos – nem gyarapszik.

**Milyen típusú terveket őriznek?**

Komplett tervtárakat vettünk és veszünk át, amelyek közül a legnagyobb a MÁV Tervező Intézeté volt. Az 1992

és 2016 közötti, tehát a MÁVTI Kft. idejében keletkezett anyagok átvételét és digitális feldolgozását éppen idén tavasszal kezdtük meg. A korábban átvett tervtárakkal együtt összesen kétfélmillió digitalizált tervrajzunk van a vasúttel minden fajta létesítményéről: épületekről, pályahálózatról, hidakról, biztosítóberendezésekről, felsővezetésekről. A MÁVTI előrelátó módon mikrofilmezte az összes általa készített tervet, így az évek során elveszett tervrajzokat digitalizált formátumban újra elő tudjuk állítani. Az Északi Járműjavító helyére költöző Közlekedési Múzeum tervezé-

## Opauszki István archívumvezető, levéltáros

**Szegeden** végzett történészként 1994-ben, történelem főszakon, illetve Kelet-Európa története „kisszakon”, majd 2000-ben jogi diplomát is szerzett.

**Első munkahelye** a Magyar Országos Levéltár volt, ahol a közlekedési és postaügyi vállalatok referenseként – a többi közt a MÁV, a Magyar Posta, a MALÉV és a GySEV-es iratok ügyintézőjeként – dolgozott.

**2001. január 15. óta** dolgozik a MÁV-csoportnál.



si munkálatai előtt a mérnököknek át tudtuk adni az eredeti tervrajzok digitalizált másolatát, ami jelentős segítség volt számukra. De egy másik példát is mondhatok: a Városligetben most újjáépülő egykori Közlekedésügyi Csarnok tervezőinek is mi szolgáltattuk az eredeti tervrajzokat. Szerencsére a Nyugati pályaudvar elveszettnek hitt tervrajzai is előkerültek, és most már digitalizált formátumban is megvannak. A Keleti pályaudvarról viszont jóval kevesebb, mindössze 10 eredeti tervrajzunk van.

### Az itt tárolt fotókról és ügyiratokról milyen érdekességeket lehet tudni?

A fotótárban számos, a negyvenes évekből származó üvegfoto, illetve több létesítményről és járműről készített papírfénykép van, a vasutas életet és a különböző eseményeket is feldolgozó felvételek mellett. A már említett MÁVTI ebben is jeleskedett, mert az egyes építkezéseket folyamatosan is fotózta. Ennek köszönhetően az eredeti MÁV Kórházról egy kiállítási felvételünk van, az átadás előtt ugyanis négyzetméterről négyzetméterre dokumentálták a teljes épületet. Az oktatófilmjeink is rendkívül részletesek. Nemrég például volt egy megkeresésünk, amiben a kollégánál a vasúti gyomirtásról keresett filmfelvételeket. Jó érzés volt, hogy tudtunk neki segíteni. Jellemzően nem selejtezhető vezérigazgatósági iratokat őrzünk, de most fejeződik be egy nagy humanprojektünk; lassan a végére érünk annak a négyéves munkának, amiben a budapesti igazgatóság munkavállalóinak nyugdíjazásához szükséges

iratokat dolgoztuk fel. Ebben a projektben egymillió dokumentumot kezeltünk. Csak tavaly kettőezer vasutas kolléga nyugdíjba vonulásához szükséges iratot szolgáltattunk. Ez munkanapra lebontva azt jelenti, hogy naponta 8 ember nyugdíja függött a mi munkánktól. S ha már a személyzeti iratokról beszélünk, érdekességképp megemlítem, hogy a közel kétszáz ezer szolgálati tábla között fellelhető a Vasutas Magazin által korábban bemutatott Kellemffy Károly szolgálati irata is. A történeti kutathatóság érdekében több régi személyzeti anyagot is megőriztünk.

## „Naponta nyolc ember nyugdíja függött a mi munkánktól.”

**Említette, hogy a könyvtár állománya már nem bővül, az archívumé viszont annál inkább. El tudják helyezni az újonnan érkező dokumentumokat?**

Az éves beszállítás nagyjából 4-500 folyóméter. Az Archívum épületét úgy tervezték, hogy a beköltözéskor meglévő iratokon kívül még 25 évig képes legyen dokumentumokat befogadni. Feltehetően még 15 évig nem lesz gondunk az elhelyezéssel.

**Mi történik a beérkező iratokkal? Hogy zajlik a feldolgozás és az igények kiszolgálása?**

Először kereshetővé tesszük a doku-

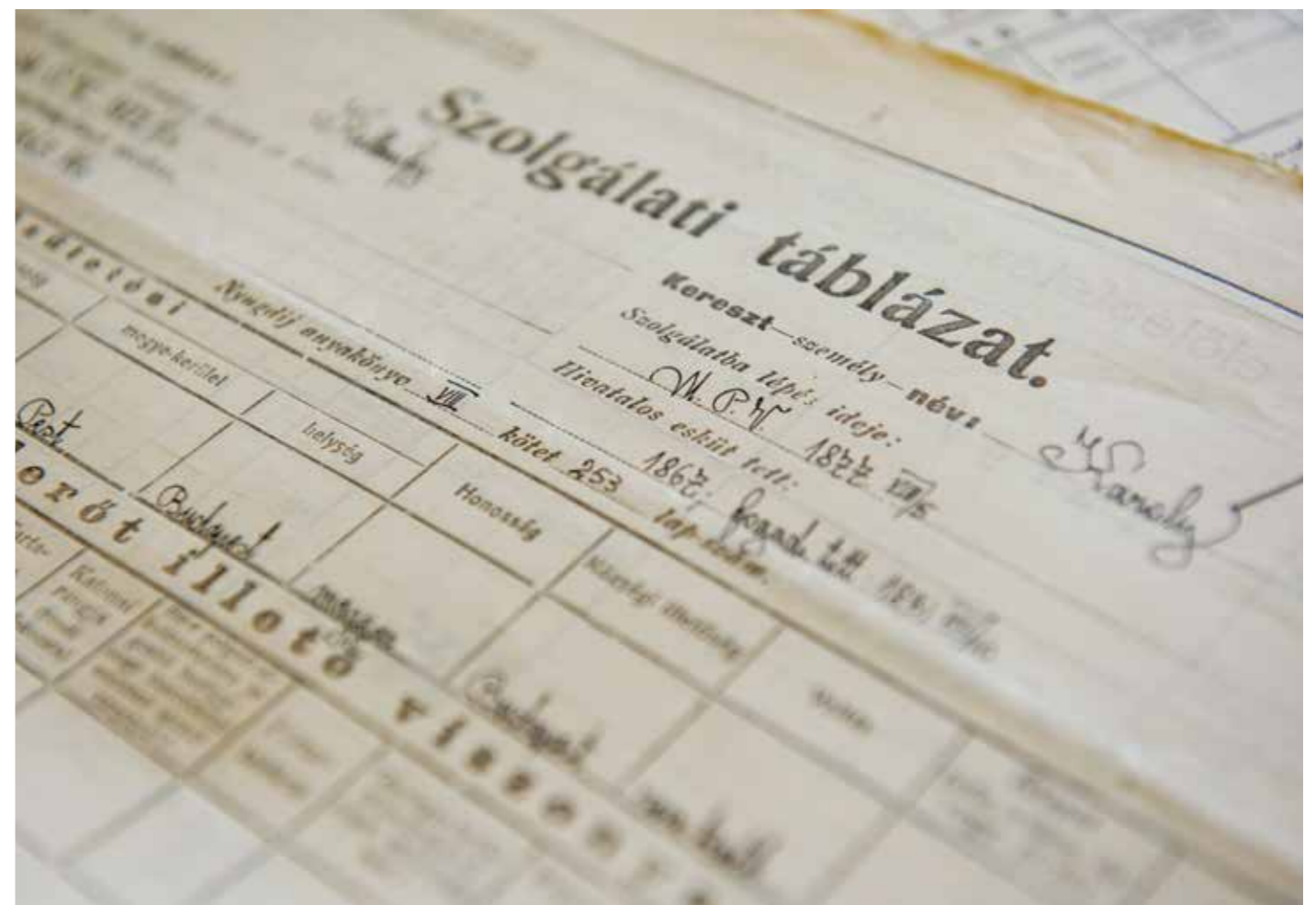
mentumokat: a főbb adatokat számítógépbe visszük, és egyedi azonosítóval látjuk el, majd dobozokba, mapákba vagy hengerekbe rendezzük az iratokat. A szkennelést követően az egyes raktári egységeket szintén azonosítóval ellátott polcokra rendezzük a nyolc raktárhelyiség valamelyikében. A dokumentumok a számítógépes rendszerben könnyedén kikereshetők. A MÁV-os kollégáktól beérkező e-mail-es igényeket gyorsan fel tudjuk dolgozni, nagyrészt 24 órán belül megküldjük nekik a szükséges dokumentumokat. Az ügyfélszolgálatunkra érkező kutatók a raktárainkból kikért iratanyagot átlagosan tíz percen belül megkapják. Más levéltáraknál több napba is beletelik, mire hozzájutnak a keresett dokumentumhoz.

**Milliószámra kell iratokat kézbe venni, szkennelni, egyedi azonosítóval ellátni és elrendezni, a megkereséseket teljesíteni. Van erre elég munkatársa az Archívumnak?**

A nagy mennyiségű irat ellenére ütemesen zajlik a feldolgozás. Jelenleg tizenötven dolgozunk a vasúti levéltárban. Éppen elegendően vagyunk, több személyt nem is tudnánk elhelyezni az épületben.

**Nemzetközi összehasonlításban milyennek számít a magyar vasúti levéltár?**

Kisebb-nagyobb irattára minden vasúttársaságnak van, de ilyen színvonalú irattárazásról nem tudok. Nálunk a dokumentumok közel 80 százaléka digitalizált, az Archívum nemcsak országon



Kellemfy (később: Kelenföldi Kelenffy) Károly egykori MÁV-üzletigazgató-helyettes szolgálati táblázata

belül, de azon kívül is állja az összehasonlítást bármelyik közlekedési vállalat levéltárával. Ebben nagyon jól áll a MÁV.

**Melyik a legrégebbi „ereklyéjük”, féltve őrzött kincsük?**

Itt van az egyik legelső dokumentum, amit a MÁV egykori Központi Tervtárában leltünk fel. Ez az 1845-ből származó rajz a soproni vasútállomás és környékének kisajátítási helyszínrajza. A soproni a második hazai vasútvonal. Az elsőről, a váciról ugyan nincsenek eredeti rajzaink, de a Közlekedési Múzeumban szerencsére megtalálhatóak. A korabeli dokumentumok persze nem önmagukért, hanem azért szerethetők, mert a történelem egy-egy szeletét őrzik.

**Látom, készített ide pár érdekességet.**

Igen, itt van például a pozsonyi vasútállomás eredeti, kasírozott helyszínrajza 1852-ből. Több tucatnyi ehhez hasonló korabeli tervrajzunk van. Ezek egyedi rajzok, nincs belőlük több példány, de a kutatóknak már digitalizált formátumban tudjuk átadni. Vagy itt van például az első MÁV-vonal telekkönyve 1882-ből, de említhetném Horthy István egykori MÁV-elnök ügyiratait, az úgyne-

vezett „kis elnöki iratokat” is. Ezek olyan egyedi ügyek, amelyekben a munkavállaló a legfelsőbb vasúti vezető segítségét, közreműködését kérték. Hogy példákat is mondjak: megtalálhatók nálunk különféle panaszok, MÁV-os bérházak felfűtésének kérelmezése, de kinevezési okiratok is. Ezek mind érdekes kortörténeti dokumentumok. Egy történelem iránt érdeklődő vasutas kolléga a selejtezés elől mentette meg őket egykor, az

## „Előfordul, hogy rettenetes, nyirkos és penészes helyekről kell megmentenünk iratokat.”

örökösök hozták be nekünk. Ez a szerencsésebb eset. Előfordul, hogy rettenetes, nyirkos és penészes helyekről kell megmentenünk iratokat, de időnként árverésen tűnnek fel régi vasúti dokumentumok, amelyeket forrás hiányában nem tudunk megvenni.

**Árverésen?**

Igen. Számos gyűjtőnél vannak vasúttörténeti szempontból értékes dokumentumok. A napokban internetes árverésen került ötvenezer forintért „kalapács alá” az első MÁV-os fali menetrendek egyike, amin még az Északi Vasúttársaság neve volt feltüntetve, holott akkor már másfél éve a MÁV üzemeltette a pályát. Fáj a szívem, mert jó lett volna egy ilyen relikviát megvásárolni az Archívum számára. Az elmúlt évtizedek alatt sok olyan dokumentum került különböző úton-módon gyűjtőkhöz, amelyeknek az Archívumban lenne a helye. Fájdalmas történet a „vasút professzora”, Kubinszky Mihály vasútrajongó építész hagyatékának sorsa is, ami nem került egészében közgyűjteménybe. A hagyaték feldarabolódott, egy része árveréseken kötött ki, így a Kubinszky-gyűjtemény jelentős része ma már kutathatatlan. Pedig a lényeg az lenne, hogy a régi dokumentumok ne magángyűjtőknél kössenek ki, mert akkor azok a köz számára elérhetlenné válnak.

Haraszi Katalin – Fercz Alexandra  
Fotó: Soós Botond



### Tíz érdekesség az Archívumról

1. A kutatási esetek száma tavaly meghaladta a **3100-at**, s hozzávetőleg **35 ezer** dokumentumkiadás történt.
2. Tavaly **900 esetben** fogadott kutatókat a vasúti levéltár.
3. A tárolt dokumentumok terjedelme meghaladja a **13 300 folyómétert**, **60 százaléka** tervrajz.
4. A dokumentumokat **117 fondban**, **8 raktárhelyiségben** tárolják.
5. Az Archívum befogadóképessége **20 000 iratfolyóméter**, a teljes telítettséget körülbelül **15 év** múlva érheti el.
6. Elektronikus dokumentumok száma: **3,8 millió**.
7. **60 millió oldalnyi** A/4-es dokumentum érhető el digitalizált formátumban.
8. A budapesti igazgatóság számára a nyugdíjazásokhoz szükséges **1 millió irat** feldolgozását **4 év** alatt végezték el.
9. Az 1940-es években a fotózásokhoz használt üveglemezről megközelítőleg **1400 darab** rendelkezik az Archívum.
10. Az Archívumban tárolt celluloid filmtekercek száma **több mint kétezer**.





## Iratmentés másként

A nem selejtezhető vasúti iratok végső helye a 2005-ben átadott levéltári épület. A rendes ügymenet szerint az iratok 10 év után állagsérelem nélkül kerülnek ide a vasúti irattárból, de a történelem időnként közbeszól, s évtizedek múltán hányattatott sorsú iratok kerülhetnek elő. Az Archívum ilyenkor „mentés másként” üzemmódra kapcsol.

Fotó: MÁV Archívum, Soós Botond



# Itt van már az újabb aranykor?

## A szerény rendszerváltó

*Siklós Csaba, a rendszerváltást követő első közlekedési miniszter három évig dolgozott e posztján. Szerette valamennyi ágazatot, de érzékelhetően a vasutat tekintette a szívügyének. Nem csoda. Édesapja mellett nap mint nap a vasút közelségében élt, és miután lediplomázott az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemen, első munkahelye is a MÁV lett. Miniszteri éve alatt az ország gazdasági lehetőségei nem tettek lehetővé csodákat, de azért van mire szerénynek lennie; a többi közt az ő nevéhez fűződik a Vasút 2000 program. A bársonyszékből a MÁV elnöki pozíciójába került, aztán hosszú évekig a GYSEV-nél töltött be vezető funkciókat. A 77 éves szakember életútját és gondolatait nem hagyhattuk ki a „150 éves a MÁV” témát körüljáró lapszámunkból.*

A média kedvelte és elismerte a közlekedésmérnök politikust, aki szívesen állt rendelkezésre, örömmel beszélt a területéről és nem tartozott a nehe-

zen elérhető, megnyíló emberek közé. A rázós ügyekben – a taxisblokádtól tárgyalásaiért felelős kormányzati vezetőként – is partnerként kezelte az újságírókat, nem kérte vissza az interjúkat ellenőrzésre. Tudott hatni az emberekre. És az események menetére is. Ő erre persze csak azt mondja, hogy „jókor volt jó helyen”. A rendszerváltó kormányban a sok bölcsész és jogász mellett ő volt az a műszaki szakember, aki már 1985-től aktívan politizált. Antall József miniszterelnök úr személyesen kérte fel a miniszteri feladatra.

Források hiányában és a hamar felbukkanó ellendrukkerek hangoskodása mellett nem volt könnyű dolga. Egy 2016-os nagyinterjúban, melyet a Vasutas Magazinnak adott, azt mondta erről az időszakról: „Mindvégig azt gondoltam, ha már az élet így hozta, meg kell kísérni a legtöbbet megmutatni, a legjobbat kihozni a lehetőségekből.” És mivel a kisujjában volt a szakma, nem lehetett megvezetni.

Közlekedésmérnökként sorra vette a lépcsőfokokat. Friss diplomásként a MÁV forgalmi szolgálatánál kezdett, majd az NDK-ban vállalt munkát, az ottani vasúttársaságnál. Ezt követően Rákosrendezőn és a Nyugati pályaudvaron bővítette tapasztalatait, majd rövid ideig a Vasúti Tudományos Kutatóintézet munkatársa lett. Innen került a GYSEV soproni igazgatóságára. Ahová a miniszterség és a MÁV-os top pozíció után visszatért, s ahol a sok év alatt ugyancsak magasra, a vezérigazgatói székig jutott. „Mindennél csodálatos tanítóim voltak” – állapítja meg. Olyan kiváló szakemberekkel találkozott, mint Mészáros Pál, az első Kossuth-díjas vasutas, vagy Lisiczky Lajos, Benkovics Dezső. „Mindennel találkozhattam, ami sokarcú világunkban lehetséges. Ki tudtam teljesedni. Öröm volt a vasútnál dolgozni.”

Jó ideje nyugdíjas, de nem szűnt meg érdeklődni a közlekedés iránt, kapcsolatai is megmaradtak, a szavára ma is érdemes odafigyelni, így frissiben megkerestük pár kérdéssel.

**Hogy látja, itt van-e az újabb aranykor? Egyáltalán, mit gondol a magyar vasút erényének, s lesz-e még vasút 100-150 év múlva?**

Európai szinten már jó húsz éve arról beszélünk, hogy a globalizáció adta lehetőségekkel újra eljött az aranykor. A vasút kínálja ugyanis a környezetkímélő megoldást az áru fuvarozásra és az emberek utazási igényeinek a kielégítésére. Ráadásul a műszaki fejlődés olyan nagyot ugrott, hogy roppant vonzóvá vált a vonat – a franciák meg is építették a 300 kilométer/órás közlekedésre alkalmas TGV-vonalat – a távolsági közlekedésben. Magyarországon ez a folyamat értelem szerűen nem tudott elkezdődni a rendszerváltozással; a gazdasági összeomlás és sok egyéb fontos cél mellett a közlekedésre kevés energia és pénz jutott. Ezért a mai közlekedésben dolgozókra, vezetőkre

**„Mindennel találkozhattam, ami sokarcú világunkban lehetséges. Ki tudtam teljesedni. Öröm volt a vasútnál dolgozni.”**

re boldogsággal és némi irigykedéssel tekintek, nekik megadatik, hogy modernizálják a vasutat: immár vannak kiváló járműveink, fejlődnek a vasúti pályák, és – a Kárpát-medencét nézve, vagy a környező országok nagy városainak elérésére gondolva – a vasút az ötszáz-hatszáz kilométeres távolságokon kiválthatja a repülést.

**Mire alapozza ezt a kijelentést?**

Elég sokat utazom, most már szinte csak vasúttal, és azt látom, hogy Nyugat-Európában tele vannak a vonatok, az emberek élvezik a kiszámítható, kényelmes, biztonságos közlekedést... Na jó, az utak is zsúfoltak. Sokan vagyunk. De ez a téma gyorsan elvezetne a Föld alapproblémájához. Maradjunk annál, hogy csodálatos, hogy ma Magyarországon is mind több olyan szerelvény közlekedik, amelyre szívesen ül föl az ember. Mert megbízhatók, esztétikusak és tiszták. Tudja, mit kérdezett tőlem az első újságíró '90-ben? Azt, hogy mikor lesz tiszta a vasút. Azt válaszoltam: a tisztaság önmagában nem pénzkérdés, oda kell figyelni rá, de ehhez az emberek is kellene, az, hogy közösen vigyázzunk a környezetünkre.

## A miniszter a Parlamentben

Sokat elmond társaságunk 1990-es évek eleji működéséről Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter 1992. június 23-i parlamenti felszólalása. Kor- és kórkép. Ebből idézünk.

„...A kategorikus megállapítás, a MÁV leépülése, a szolgáltatások színvonalának romlása az igen nehéz gazdasági helyzet ellenére sem igaz, mert a vasutasok tízezreinek áldozatos munkája eredményeként a folyamatok nem romlottak, sőt javult a menetrendszerűség, általánossá vált a rendszeres takarítás, udvariasabb s előzékenyebbé vált az utasok és ügyfelek kiszolgálása...

Tudom, hogy az igazi változás, a nyugat-európai szintű vasút elérése csak nagyarányú fejlesztések eredményeként jöhet majd létre. Az eldöntött kocsibeszerzéseknek, villamosításoknak és pályafelújításoknak hatása csak 1993-at követően lesz érzékelhető...

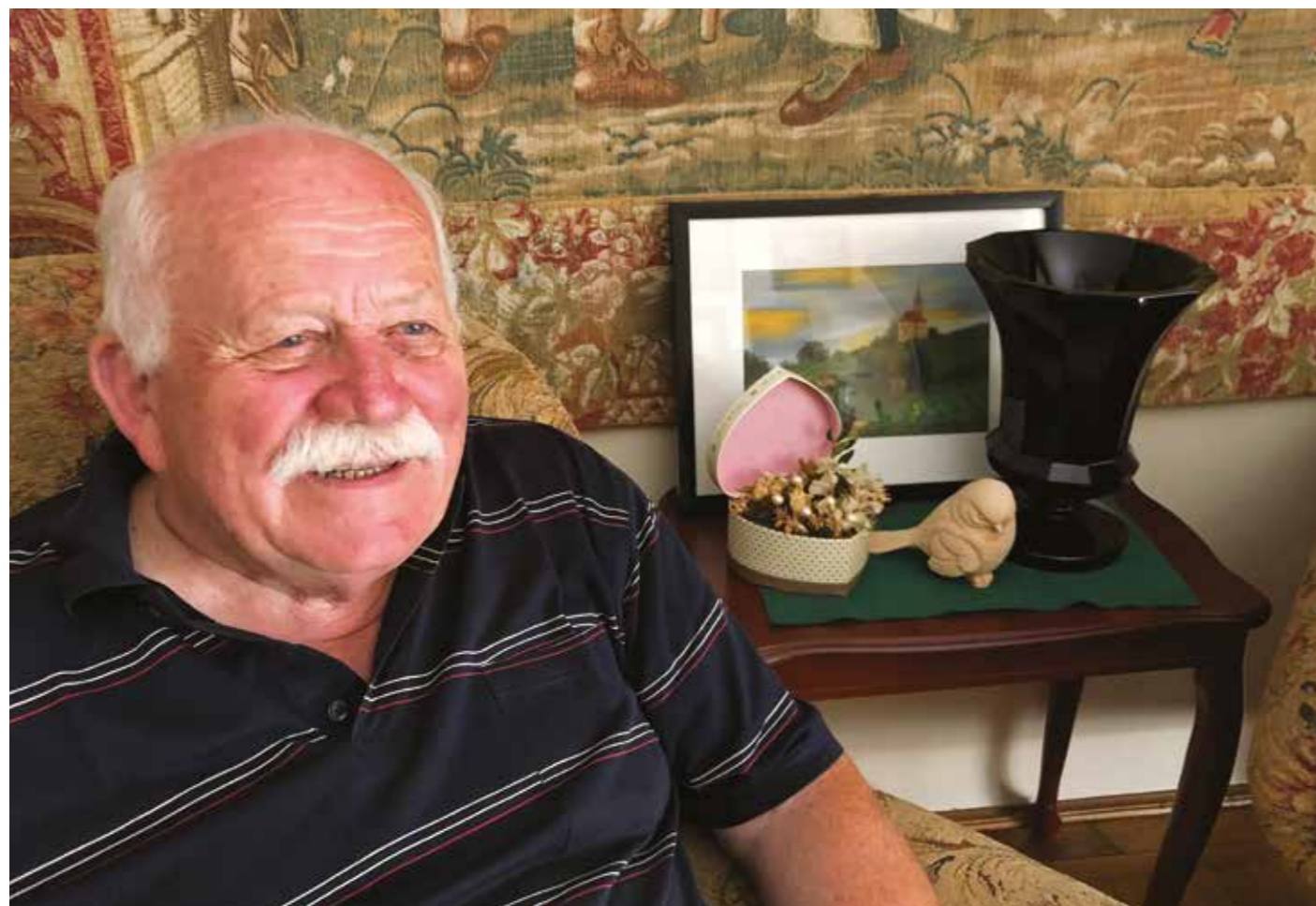
Az utasszám az 1990 előtti 230 millióról 1992-re 177 millióra, az árutonnánál a 100 millió tonna fölötti áru fuvarozás 1992-re 65 millió tonnára csökkent. A kocsipark a személykocsinál 4400-ról 3900-ra, a teherkocsinál a dolgozó állagot tekintve 41 ezerről 21 ezerre csökkent le. Nem nehéz belátni, hogy a belföldi és nemzetközi teljesítmények, a feladatok mérséklődése tulajdonképpen a szervezet átalakításának, a szervezet korszerűsítésének szükségességét támasztotta és támasztja alá. Ezt az igényt tükrözi a létszám alakulása is, hiszen 1990 előtti 121 ezer főről 1992. év végére 100 ezer főre fog ez csökkenni. A vasút korszerűsítésének igénye viszont nem egy új keletű dolog. 1989-ben fejeződött be az átvilágítás, amelynek alapján, a közlekedési kormányzattal teljes összhangban, a MÁV vezetése 1991 végére kidolgozta azt az úgynevezett »Vasút 2000« című programot, amelyről – a fejlesztési igényekről, a szervezet átalakításáról, a piaci viszonyok között működő, úgynevezett kereskedelmi vasút kialakítását főlvállaló tervekről – széles körű ismertetésekre került sor a vasút területén belül is, de azon kívül is...

A vasút a nemzetgazdaságban betöltött különleges helyzete miatt a kormány különleges figyelmét is élvezte. Hiszen pontosan a vasút problémái miatt született több kormányhatározat az utóbbi időszakban, annak érdekében, hogy a vasút korszerűsítése, megújulása megkezdődhessen... A MÁV tevékenységének korszerűsítésére vonatkozó tervek elkészültek, azok végrehajtása megkezdődött. A szakszervezetekkel – amelyekből 14 van – folyamatosan konzultálnak...

A privatizációt azokon a területeken tervezzük, ahol vagy piaci viszonyok között lehet dolgozni – a nyugati vasutak mintájára, mint például az építés, a fenntartás egyes területei, a műszaki tervezés, az utasellátás –, vagy pedig ott, ahol egyes vonalak koncesszióban való működtetésére lehetőség van.

Az egész átalakítási folyamat célja a vasút mentesítése egyes kiegészítő feladataiktól, valamint a saját tőke lekötésének mérséklése a vasút költségeinek és munkaerő-szükségletének csökkentése érdekében...”

Forrás: [www.parlament.hu/naplo34/218/2180176.html](http://www.parlament.hu/naplo34/218/2180176.html)





## Nyilván nem lát a jövőbe, mégis, mit gondol a vasút jövőjéről?

Őszintén szólva, nem lehet tudni, mi lesz. Gyakorlatilag az utolsó húsz-harminc évben, a digitalizáció robbanásszerű fejlődésével a robottechnika hatalmasakat lépett előre, a másik oldalon viszont nincs elég gyerek. Könnyen lehet, hogy a robotvilág lassan minden szinten kiváltja az embert. Olyan ellentmondásos a világ. A közlekedésre azonban szükség lesz. Hacsak nem jutunk el odáig, mint a tibetiek, akik gondolati úton át tudják helyezni magukat és a tárgyakat...

## Könnyű dolog utólag okosnak lenni, de hogy látja, vajon a rendszerváltatáskor hagyunk-e ki lehetőségeket, tudja-e úgy nézni akár a saját tevékenységét, hogy mi az, amit azért fontos lett volna meglépni a vasút területén?

Utólag nagyszerűen rá tudunk mutatni a múlt hibáira, hiszen mindig lehetett volna másként. Én valahogy úgy érzem, hogy ugyan fölszabadultunk a politikai béklyóból, de az emberek túlságosan türelmetlenek voltak. Nem akarták tudomásul venni, hogy a KGST összeomlott, nem volt Nyugaton eladható termékünk, nem volt saját tőkénk, óriási adósságot örököltünk – mindenki mindent egyszerre akart. Főleg jólétet. Ha több időt kaptunk volna, többre jutottunk volna, de nem kaptunk és ezért nem gondolom, hogy érdemben lehetett volna másként. Nem volt varázspálcánk.

Kép és szöveg: Morvai Katalin



Meglepetés ünnepség a 75. születésnapon, a koccintók Dávid Ilona, a MÁV elnök-vezérigazgatója és Fónagy János, az NFM államtitkára



# Felavatott „századok”

Százharminc évvel ezelőtt végeztek az első vasúti tisztek. A Baross Gábor által létrehozott vasútszakmai képzésre kizárólag férfiak jelentkezhettek, nők ugyanis csak 1949-től nyerhettek felvételt. Történelmi visszatekintés a júliusi tisztavatás előtt.

Már a XIX. század utolsó harmadában gyorsan lezajló államosítások és a Magyar Királyi Államvasutak megalakulása idején felvetődött az igény a vasúti hivatalnokok magas szintű és egységes képzése iránt. Kezdetben, 1871 és 1878 között a Budapesti Kereskedelmi Akadémia épülete nyújtott otthont a vasúti tanfolyamoknak. Az indulást követően a lendület alábbhagyott, a létszám csökkent és az ellenzők miatt a minisztériumi támogatás is megszűnt. Ilyen előzmények után egy igazán nagy formátumú politikusi koncepciójára volt szükség ahhoz, hogy európai viszonylatban is elismert vasúti tisztképzés induljon hazánkban. Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter 1887. január 18-án terjesztette a képviselőház elé a vasúti tisztképző tanfolyam működésének megindítására vonatkozó, rendkívül részletes, sokirányú javaslatát. A 260 jelentkezőből felvételt nyert 112 hallgató számára 1887. szeptember 3-án, a Király utca 69. szám alatt indult el az első vasúti szaktanfolyam, amit a kitalálója nyitott meg.

Az első tanfolyamok 10 hónapig tartottak, és a következő kötelező tantárgyakat oktatták:

1. Vasúti technológia
2. Távírdaszolgálat

3. Forgalmi szolgálat
4. Kereskedelmi szolgálat
5. Vasúti földrajz
6. Vasúttörténete
7. Vasúti jog és törvényisme
8. Kereskedelmi számtan és vasúti könyvviteltan
9. Kereskedelmi áruisme

Nem kötelező tantárgyként a német és francia nyelv oktatása szerepelt még a tantervben. A tanfolyamra az 1887 júliusában megjelent felhívás szerint nyilvános rendes hallgatóként vagy (csak vizsgára kötelezett) magántanulóként lehetett jelentkezni. Felvételi követelmény volt a 18. betöltött életév, főgimnáziumi vagy főreáltanodai végzettség, orvosi alkalmasság és a vasúti hivatalnokoknál már korábban meghatározott elméleti képzés. Egészen kivételesen, miniszteri engedéllyel lehetett csak alacsonyabb iskolai végzettséggel beiratkozni, azonban ebben az esetben is teljesíteni kellett a szigorú felvételi vizsgát magyar nyelv és irodalomból, német nyelvből (kisebb fordítások formájában), egyetemes és hazai történelemből, földrajzból, számtanból és természettanból.

A képesítő vizsgák sikeres letételéről szóló, vizsgabizottság által kiadott bizonyítványokat a Magyar Királyság területén az összes vasútvállalat elismerte, 1889. október 1-jétől csak olyan személyt lehetett forgalmi-kereskedelmi hivatalnokká kinevezni, aki ilyen bizonyítvánnyal rendelkezett. 1888-ban 112-en végeztek a nappali tiszti tanfolyamon, valamennyien férfiak, hiszen a tisztképzőre először csak 1949-ben nyer-

hettek felvételt nők. A végzős létszám évről évre növekedett, 1896-ban már 344-en tettek sikeres képesítő vizsgát.

Időközben a vasútszakmai képzésekre méltó helyszínt is sikerült biztosítani. Baross Gábor 1890. augusztus 26-án adta át a vasúti és a postatávírdá-tanfolyamok számára megépített Luther utcai új épületet, mely napjainkban is a Baross Gábor Oktatási Központ legfontosabb oktatási helyszíne; a patinás épület folyosóin 1929 óta tablók őrzik a végzett tisztek és tanáraik képeit.

A II. világháború előtt a tisztképző tanfolyamok zárásához nem kapcsolódott semmilyen ünnepélyes avatási ceremónia, a tanévzáró – a képesítő bizonyítványok átadásával – lezárta a képzési folyamatot. A vasúti tisztavatás 1951-ben, a Vasutasnapp kormányzati kitérésével vált a szakma központi eseményévé, igaz, akkoriban még augusztus második vasárnapját jelölték ki erre. Így 1951. augusztus 12-én a Vasas népligeti sportpályáján sorakoztak fel az avatásra váró tanfolyami századok, ahol Bebrits Lajos miniszter köszöntötte az ünnepélyes esküt tett hallgatókat. Az évek során a BVSC Szőnyi úti pályáján, a Budapest-Keleti, a Budapest-Nyugati, a Budapesti-Déli pályaudvarokon, a Közlekedési Múzeum előtt, illetve Szolnokon és Győrben is rendeztek tisztavatást, 2000 júliusától pedig minden alkalommal a Vasúttörténeti Park biztosít helyet az eseménynek. A Baross Gábor Oktatási Központ immár 131 éve ápolja a hagyományokat és képzési feladatokra választó szakembereket.

Keszmann János





## Több mint tizenötezren voltak gyermekvasutasok az elmúlt hetven évben



Forrás: MÁV SZK Archivum, Friss Újság, 1948.

**1948 májusában indult az úttörők első vasutasképző tanfolyama. Most, 70 évvel később, százötven gyermekvasutas tett ünnepélyes fogadalmat a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút hagyományos, éves gyermekvasutas-avató ünnepségén.**

A gyermekvasutas tanfolyamot a 2017/2018-as tanévben sikeresen elvégző ifjak avatását a budai kisvasút hűvösvölgyi végállomásán tartották 2018. június 9-én. A 10 és 12 év közötti eskütevők a Gyermekvasút nosztalgia-zenekarának térzenéje és az ünnepélyes zászlófelvonás után mondták el fogadalmukat. Az ifjakat Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. hu-



Fotó: Sós Botond

## Megjelent a Büszkeségeink újabb kötete

A MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságának gondozásában megjelent a Büszkeségeink interjúsorozat legújabb kötete. A mostani kiadványban hatvan kolléga szerepel azok közül, akiknek szakmai érdemeit tavaly, a 67. Vasutasnapon ismerte el és díjazta a MÁV-csoport vezetése. Nyilván nem lehetett könnyű dolguk azoknak, akik a 38 ezer munkavállaló közül kiválasztották a kitüntetésre méltókat, de azt sem volt egyszerű eldönteni, hogy a száznál is több jutalmazott munkatárs közül kik kapjanak helyet a könyvben. Az elsődleges cél az volt, hogy a kiadvány tükrözze a MÁV színes világát, sokrétű tevékenységét, hiszen

a különféle munkakörökből is legalább 1600 van a vasúttársaságnál. Mostani büszkeségeink többsége vidéken él, van közöttük gépkocsivezető, váltókezelő, biztonsági őr, forgalmi szolgálattevő éppúgy, mint vas- és fémforgácsoló, igazgató vagy jegyvizsgáló, mint ahogy van START-os, FKG-s, HÉV-es vagy MÁV Vagonos dolgozó is.

A rendhagyó sorozatot 2016 őszén indította útjára a Kommunikációs Igazgatóság. Az interjúk közül a Vasutas Magazin is közreadott minden hónapban egyet-egyét. A készítőket az tervezik, hogy a 68. Vasutasnap után is folytatják a sorozatot az ideki kitüntetettekkel.



# Gördülő történelem

**Ha a legnépszerűbb internetes keresőoldalon begépeljük a vasút szót, a képtalálatoknál az első tíz fotó közül hét vasúti szerelvényt – elsősorban mozdonyt vagy motorvonatot – ábrázol. A kifejezés angol nyelvű megfelelőjének – railway – esetében pontosan ugyanilyen az arány, ha pedig a MÁV-ra keresünk rá, tízből tíz képen motorvonat, személykocsi vagy mozdony látható. Talán nem véletlenül: bár vasút nem létezik sínek, váltók, jelzők, állomások és fűtőházak – no meg persze vasutasok, illetve ezernyi fontos egyéb „összetevő” – nélkül, a kötőpályás közlekedés univerzális, legáltalánosabb szimbóluma mégiscsak a jármű, amely a sínen halad. Összeállításunkban a MÁV 150 éves történelmét mutatjuk be ebből a szempontból: következzen Kacska, Bivaly, Púpos, Nohab, Szili, FLIRT és a többiek. Figyelem, szubjektív válogatás!**

Kezdjük rögtön a rangidőssel, a MÁV Csz 4257 pályaszámú személykocsijával (1. kép), amely a Magyar Vasúttörténeti Park legrégebbi felújított járműve. Az utókor számára megmentett kocsiról Zákonyi Gyula tartott előadást a História Bizottság 2018. májusi ünnepi ülésén. Az Első Erdélyi Vasút (EEV) 1868-ban összesen 17 darab ötszakaszos, kalauzjárdás kocsit szerzett be a bécs-simmeringi H. D. Schmidt Vagonyártól, és EEV C 350 és 366 közötti pályaszámokon vette lajstromba. Az EEV 1884-es államosítása után a MÁV a kocsikat Csz 4241 és 4257 közötti pályaszámokkal sorozta be.

Nem kacska, hogy a MÁV 1868 és 1890 közötti első számozási rendszerében Ille osztályú, 1911-től 326-os sorozatú gőzösei (2.) vasutas berkekben a Kacska becenevet kapták. (Ugyanezen a „művésznéven” futottak a vasúttársaság eredetileg XII. osztályú, 1911-től 377-es sorozatú mozdonyai is.) A 326-osoké a leghosszabb ideig szolgáló magyar nagyvasúti gőzmozdonytípus megtisztelő címe: a kezdetben hegyvidéki személyvonatok, valamint tehervonatok továbbítására használt gépek pályafutásuk végén állomási tolatószolgálatba kerültek, az utolsó példányt 1979-ben selejtezték le.

A két világháború közötti magyar ipar egyik büszkesége a 424-es sorozatú gőzmozdony (3.) volt, amelynek gyártását 1924-ben kezdte meg a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak, azaz a MÁVAG. A jellegzetes formájú, magasan fekvő hosszakazánnal rendelkező konstrukció sikerét bizonyítja, hogy bár tervezésében a későbbi kormányzóhelyettes, Horthy István is részt vett, gyártását – ideológia ide vagy oda – a második világháború után sem állították le: 1958-ig összesen 514 darab készült belőle. A 424.247 pályaszámú, pakuratüzelésűre átalakított példány a MÁV Nosztalgia Kft. flottájában teljesít szolgálatot a mai napig.

A MÁV 242-es sorozatának (4.) tagjai a leggyorsabb hazai gőzösek voltak. Egy Berlin és Hamburg között végrehajtott próba során 152 km/h-s sebességet értek el a szertartályos típussal, a 242-002 pályaszámú gépet pedig egészen 167 km/h-ig hajszolták Püspökladány és Biharkeresztes között egy mérés alkalmával. A Koporsó becenevű azonban nem a tempóban rejlő veszélyekre utalt, hanem az áramvonalas formára, amelyet a MÁVAG mérnökei fejlesztettek ki, válaszul a rivális Ganz két évvel korábban, 1934-ben bemutatott Árpád gyorsautóbuszára. A 242-esekből mindössze négy darab készült, napjainkra pedig csupán egy maradt belőle.



Fotó: Fejes Antal



Fotó: wikipedia.org



Fotó: Sós Botond



Fotó: wikipedia.org / Julhos-Sándor



A Ganz szakemberei az 1930-as évek elején alkották meg az Aamot sorozatú gyorsautóbuszt, vagyis az Árpád sorozatot (5.). A könnyűszerkezetes, forgóvázis motorkocsi hajtásáról egy Jendrassik György által tervezett hathengeres dízelmotor gondoskodott. A jármű formatervét Szablya-Frischauf Ferenc iparművész jegyezte, az utastér Mináry Pál belsőépítész munkája volt. A vasutas „Árpád-ház” mindössze hét tagot számlált (Árpád, Előd, Huba, Tas, Szent István, Szent László, Mátyás király), külföldre ennél jóval több példány került. A sorozat egyetlen fennmaradt hazai képviselője, a Tas ma Árpád néven szállítja a nosztalgiázní vágyó utasokat.

A magyar mérnökzeniről, Kandó Kálmánról kapta nevét a MÁV V40-es és V60-as sorozatú villamos mozdonya (6.). Kandó nem érthette meg az által tervezett jármű elkészültét, illetve a szintén általa megálmodott nagyfeszültségű, háromfázisú, ipari frekvenciájú, váltakozó áramú vasúti vontatási rendszer megvalósulását. A V40-es (személyvonati) és V60-as (tehervonati) mozdonyokat 1932-től 1967-ig használta a magyar állami vasúttársaság.

A dízelmozdonyok széles körben csak az 1950-es években kezdtek elterjedni hazánkban. A gőzvontatásról történő átálláshoz szükséges járművek egy részét külföldről szerezte be a MÁV, de jelentősek voltak a hazai tervezésű és gyártású modellek is. Utóbbiak közé tartozott az immár egyesült Ganz-MÁVAG gyár M40-es sorozata (7.), amely a géptérből kiemelkedő vezetőfülkének köszönhető a Púpos becenevet. Eredetileg 74 darab készült a típusból.

Ha híres vasúti járművekről, illetve szerelvényekről beszélünk, nem hagyható ki a felsorolásból a legendás Orient expressz, amelynek egyik állomása Budapest volt. A MÁV a járatot üzemeltető Compagnie internationale des Wagons-lits társaságtól vásárolta meg a WR 2347 pályaszámú tífka Orient étkezőkocsit (8.) 1948-ban. A rendkívül elegáns jármű 1955-ig menetrendszerűen közlekedett belföldi gyorsvonatokban. Az 1912-ben készített jármű utójára 2012-ben esett át alapos felújításon, hogy az egykori luxusvonal hangulatát idézve közlekedhessen a MÁV Nosztalgia flottájában.

A dízeléra legendás, laikusok által is jól ismert képviselője volt az M61-es sorozat (9.), amely svéd gyártója után Nohabként vonult be a köztudatba. A jellegzetes formájú mozdony közel 2000 lóerejét vegyes meghajtás biztosította: a 16 hengeres dízelmotor által termelt villamos energiát a két forgóvázba beépített, összesen hat darab (két példány esetében négy) elektromos vontatómotor hasznosította. A típusból mindössze húsz darabot vásárolt a MÁV, szovjet nyomásra ugyanis át kellett állni az orosz gyártású M62-es sorozatra (Szergej).

A Nohabhoz hasonló konstrukció volt a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. 75. éve bemutatott dízel-villamos mozdonya (10.). A BSZK Rt. 1943-ban rendelt két darabot a Ganztól, 1949-től BHÉV-es pályaszámuk DL VII 43 és 44 volt. A gépeket több alkalommal is bevetették az áramátalakító állomások kisegítésére, hálózatra kapcsolva ugyanis áramot tudtak fejleszteni – 1945 fagyos hónapjaiban például a Parlament fűtéséről a Kossuth téren álló egyik mozdony gondoskodott. Motorikus szempontból ez a modell lett a MÁV M44-es sorozatának, azaz a Bobónak a prototípusa.



A villamosítás eddigi legnagyobb példányszámú MÁV-sorozata a V43-as (11.) volt. Az 1963-ban hadrendbe állított típus a szilícium-egyenirányítós megoldásról kapta a Szili becenevet. Az első darabok még a licenctulajdonos munkaközösség németországi üzemében készültek, a V43 1008 pályaszámú mozdonyt és a későbbi közel négyszáz példányt viszont már a Ganz-MÁVAG gyártotta Magyarországon. A Szilik gyors-, személy- és tehervonati vontatásra, valamint ingavonati üzemre egyaránt alkalmasak voltak, évtizedeken át meghatározva a MÁV villamosvontatójármű-flottájának arculatát.

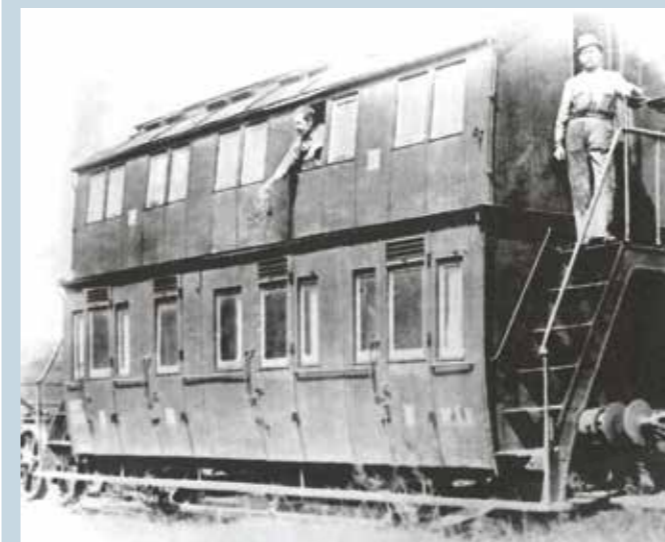
A nemzeti vasúttársaság 2007 őszén kiírt villamosmozdony-beszerzési pályázatát a Bombardier cég TRAXX modellcsaládjára (12.) nyerte. A gyártó 25 darabot szállított a MÁV-nak a két áramnemű, 160 km/h legnagyobb engedélyezett sebességű vontatójárműből. Az évek során több példány is különleges matricadekorációt kapott: ez a típus adta az alapot a Kandó-, a Gábor Áron-, a Mátyás király-, a Weöres Sándor-, a Szent István- és a Szent Márton-, valamint a gyermekrajzos és a magyar vasút fennállásának 170. évfordulóját ünneplő werbelokhoz is.

A MÁV-csoport utasai immár tizenegyedik éve flörtölhetnek a FLIRT villamos motorvonatokkal (13.), amelyek két generációjából összesen 123 darabot vásárolt a vasúttársaság. A Stadler által gyártott korszerű, alacsony padlós, légkondicionált, fedélzeti interneteléréssel is felszerelt, kedvező fogyasztású járművek jelentős mértékben hozzájárultak a szolgáltatási színvonal emeléséhez, és számos vonalon alapvetően változtatták meg a hazai vasúti közlekedés képét. A képet, amelyet hamarosan a FLIRT-ök testvérei, az emeletes KISS-ek formálhatnak tovább. De ez már a MÁV gördülő történelmének egy következő fejezete lesz...

MÁV KIG-összeállítás

### Első emelet

Nem a KISS-ek lesznek az első emeletes vonatok a MÁV életében, hasonló felépítésű személyszállító kocsik már a 19. század végén is voltak a nemzeti vasúttársaságnál. A járműveket eredetileg az Osztrák Államvaspálya Társulat szerezte be 1873-ban a Budapest–Dunakeszi–Vác vonalra a helyi forgalom lebonyolítására, az összesen tíz kocsiból két vonatszerelvényt állítottak össze. Az emeletes vagonokat a MÁV 1891-ben vette állagba. A 2019 végén érkező KISS-ek a tervek szerint szintén a váci vonalon mutatkoznak majd be.





## Programok



2018. július 7.

# Békéscsaba

- 9.30 Kapunyitás
- 10.00 Tabán Táncegyüttes – néptáncműsor
- 10.30 Hevesi Imi bácsi mosolygós gyermekműsora
- 11.00 Ünnepeles megnyitó
- 11.30 Operettműsor a Békéscsabai Jókai Színház művészeivel
- 12.00 **Sztárvendég: Nótár Mary**
- 13.00 Antovszki Band – retróbuli
- 14.00 A 70 éves Körösparti Vasutas Koncert Fúvószenekar műsora
- 15.00 Pole Dream Fitness rúdfitness-bemutató
- 15.30 Eredményhirdetés
- 16.00 Salamon Magic Show – bűvészműsora és tűzshow
- 16.30 Gajdos Zoltán vasutas humorista műsora
- 17.00 **Sztárvendég: Hevesi Tamás**
- 19.00 Programzárás

### További programok:

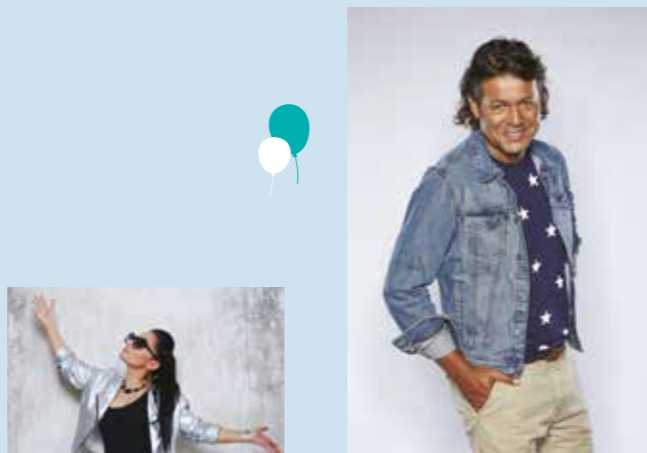
Városnéző Dotto kisvonat, kézihajtányozás, sínfűrészelés, kutyabemutató, pantomim: ezüst és bronz élő szobrok, fotózkodás a szegedi Vasúttörténeti Alapítvány egyenruháiban, vasúttörténeti kiállítás a Szajol–Arad vasútvonal 160. születésnapja alkalmából; vasútmodell-kiállítás, fotókiállítás: Útközben – Szelecsán Tamás járműfotói, foltvarrás: kézműveskedés és kiállítás a Csabai Szorgos Foltosokkal, egészségtudatosságot segítő program – egészségügyi mérések, véradás, vásárosok utcája, játékbirodalom: „a vasút legügyesebb királynéja/királyfia” – tematikus játszópark gyermekeknek, ügyességi játékok és fotózkodás jelmezben, gyereksarok: ugrálóvár, kreatív kézműveskedés, arcfestés, csillámtetoválás, logikai játékok, táblajátékok, vicces társasjátékok, óriásjátékok 4-től 99 éves korig, bébi játszóház (játászőnyeg, forgolódó 0-tól 3 éves korig, libikóka, csúszda, énekek, mondókák), lufihajtogatás Pasenköhöz bohóccal, vonatozás kerti vasúton

# Budapest

- 10.00 Megnyitó
- 10.10 Iszkiri Gyerekenekar
- 11.15 Portéka Színpad – bábeloadás
- 12.00 Ebédszünet
- 13.00 MintaPinty Zenekar
- 14.00 Peter Šramek-koncert
- 14.30 Eredményhirdetés (főzés, labdarúgás)
- 15.15 **Horányi Juli-koncert**
- 15.40 Eredményhirdetés (családi verseny)
- 16.45 **Compact Disco-koncert**
- 17.30 Programzárás

### További programok:

Hagyományőrző népi kézműves-foglalkozások (kötélverés, agyagozás, fakardkészítés, nemezelés, gyöngyözés), hűtőmágnes-készítés, arcfestés, csillámtetoválás, hajkrétázás, lufihajtogatás, babaház a legkisebbeknek, logikai játékok, ugrálóvár, népi kórhinta, trambulín, elektromos kisautók és -motorok, póniciklik, népi játékok



**Helyszín:**  
Andrássy Gyula Gimnázium és Kollégium  
5600 Békéscsaba, Andrássy út 56.



# Celldömölk

- 10.00 Kezdődjön a Juliális! – színpadon a Sharks Ladies
- 10.15 Megnyitó
- 10.35 MIRA Orient Art orientális táncshow
- 10.50 Postás Józsi-koncert
- 11.30 Lorán Barnabás (Trabarna), a Showder Klub humoristája
- 12.10 Rocky Dilly akrobatikus rockybemutató
- 12.40 Csak Csajok – régi és új slágerek csokra
- 13.30 Cirkusz a Juliálison – zsonglőr, bűvész és bohóc a színpadon
- 14.30 Eredményhirdetés: kispályás labdarúgás, főzőverseny Tombola értékes nyereményekkel
- 15.00 **Sztárvendég: Charlie**
- 15.30–18.00 Nostalgia buli

### További programok:

**Gyermekprogramok:** légvár, Bolyongó (óriási fa játéktár), akkumulátoros járművek, távirányítós hajók és autók, lufihajtogatás, arcfestés, FL-IRT-makett készítése, öltöztetőbaba-készítés, vonatos kézművesarok, **Kispályás labdarúgó-bajnokság, főzőverseny, ingyenes ételallergia-teszt, vasútmodell-kiállítás a CVSE-Swietelsky Arénában (9500 Celldömölk, József Attila u. 2.), kiállító: Baross Gábor Vasútmodellező Klub**

Ingyenes Dóttó kisvonat a celldömölki vasútállomás és a CVSE-sportpálya között (8.30–10.30), majd a CVSE-sportpálya, a Kemenes Vulkanpark és a Vulkan Fürdő között, illetve a hazautazóknak 16 és 18 óra között félóránként a vasútállomásra.

### Kedvezmény

A Vulkan Fürdőbe és a Kemenes Vulkanparkba kedvezményesen vásárolhatnak jegyet a Juliális azon résztvevői, akik étkezési jegyüket felmutatva kiváltják a kedvezményre jogosító kupont a CVSE-sportpálya információs sátrában. A kedvezményes jegyek csak 2018. július 7-én érvényesek.

# Dombóvár

- 10.45–11.00 **Megnyitó**
- 11.00–11.30 **L.L. Junior-koncert**
- 11.40–12.10 Pesti Broadway Musical Stúdió
- 12.20–13.00 Tajtiboy zenekar
- 13.00–13.30 Kóhalmi Ferenc bűvész műsora
- 13.40–14.10 Operettpercek – Ócsai Annamária és Bognár Szabolcs, a Pécsi Nemzeti Színház operaénekesei
- 14.10–14.30 Kispályás labdarúgótorna – eredményhirdetés
- 14.40–15.00 Vivat Bacchus énekegyüttes
- 15.00–15.30 **Csepregi Éva – sztárvendég**
- 15.40–16.00 Főzőverseny – eredményhirdetés
- 16.00–18.00 Pályabál a Black Café zenekarral
- 18.00 Programzárás

### További programok:

- 9.00–13.30 Kispályás labdarúgótorna (férfi, öregfiúk)
- 9.00–17.00 Vasúttörténeti Múzeum – Fából vasparipa – Kovács Tibor fafaragó mozdonygyűjteménye; megtekinthető: Dombóvár, Földvár utca 35. (a nagyállomásnál lévő óvóhely épülete)
- 10.00–14.30 Főzőverseny
- 11.00–17.00 Wurlitzer – Hans Peter Fischl – adakozási lehetőség
- 13.00–15.00 Tűzoltóautó-bemutató
- 10.00–16.00 Kézműves-kirakodó
- 10.00–17.00 Szépségápolás, egészséges életmód és gyógyítóeszközök
- 10.00–18.00 Kürtöskalács, vattacukor, fagyi, gyümölcs

### Gyermekprogramok, játszóházak (10.00–18.00):

népi játszóház, kézműves-foglalkozás, csillámtetoválás, arcfestés, óriásbuborék, cukoragyú, ugrálóvár, trambulín, buboréklabda, kisvonatozási lehetőség gyermekek számára, technikai játékok 0-tól 100 éves korig, Frédi-Béni-autó, pedálos traktorok



**Helyszín:**  
CVSE-sportpálya  
9500 Celldömölk, Kolozsvár u. 2.



**Helyszín:**  
Szuha Sportcentrum, edzőpálya  
7200 Dombóvár, Földvár utca 18.



**Helyszín:**  
Magyar Vasúttörténeti Park  
1142 Budapest, Tatai utca 95.



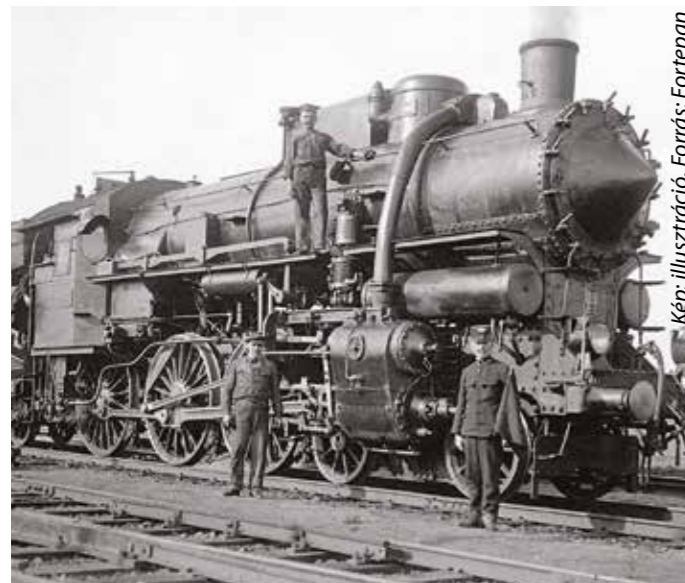






# Múltidéző történetek

**A MÁV másfél évszázados útját nagy történelmi események és kis emberi történetek szegélyezik. A számtalan vasutas adoma közül két anekdotát elevenítünk fel a Beles Lajos és Francz József szerzőpáros tollából származó, Fejezetek a dombovári fűtőházak történetéből című kötetből (MÁV Zrt. vezérgazgatóság, 1998.).**



Kép: illusztráció, Forrás: Fortepan

## Amikor a kéményseprő nem hoz szerencsét

Vidóczi János nyugalmazott dombovári tanácselnök egy édesapjától, Vidóczi János masiniszttól hallott anekdotát mesélt el a kötetben. Történt, hogy az idősebb Vidóczi, az állomásfőnök és más állomási emberek a tamási állomáson, a vonatindulásra várva üldögéltek, sütkéreztek a padon. Kellemes nyárvégi idő volt. Egyszer csak arra vetődött egy helybéli kéményseprő, és megszólította a mozdonyvezetőt: „Vezér úr, nem kéne a masina kéményét kicsit kikormolni?” Jani bácsi, aki a jó tréfára mindig kapható volt, arcán a legnagyobb nyugalommal és komolysággal válaszolta: „De, bizony elkéne már egy kis kotrás, mester úr, fogjon csak neki!” A kéményseprő annak rendje-módja szerint nekiveselkedett, a fűtő segítségével kinyitotta a füstszekrény ajtaját, és becsülettel kormolni kezdte a kéményt. A padon ülők kuncogva figyelték a sosem látott vasúti eseményt. Bizony, még a füstszekrénybe is belebújt szegény kéményseprő – mert a vezér úr megkövetelte ám az alaposítást –, s így a munka végére ugyancsak kikente magát korommal. Amikor a munkát elvégezte, a vezér úr illendően megköszönte. A kéményseprő azonban visszautasította az ígért nagyfröccsöt, arra hivatkozván, hogy szolgálatban van, majd komótosan elballagott. Távozása után a vasúti emberek jót derültek a látottakon és a szíves mesteren. Ezzel itt vége is lenne a történetnek, ha pár hét elteltével Merényi János fűtőházfőnök nem rendeli magához Jani bácsit. Amikor megtudta, hogy a főnök hívhatja – mert az nem hivatott senkit csak úgy ok nélkül –, kutatott emlékezetében, vajon miért hívhatja Merényi? Amikor belépett az irodába, a főnök benyúlt az íróasztal fiókjába és kivett egy számlát, amely a tamási kéményseprő mestertől érkezett: „Lokomotív kormolása 2 pengő” – állt rajta. Ebben a pillanatban Jani bácsi úgy érezte, megfordul vele a világ, s egyáltalán nem érezte magát olyan kellemesen, mint ott Tamásiban, amikor a kéményseprőt kéménypucolásra megfogadta. De a főnök szigorúan csak ennyit szolt: „A munkát ön rendelte meg, Vidóczi úr, a számlát is maga fizeti.” Jani bácsi csak a folyosón mert felsőhajtani, hogy ilyen olcsón megúszta. Ezek után, ha találkozott mozdonyvezető kollégáival, azok – csak úgy, „véletlenül”, viccelődve – a kéményseprő mozdulatait utánozták. S a tamási fűtőház mozdonyvezetői még sokáig ezzel ugratták volna Jani bácsit, ha a kéményseprő esetét el nem feledtették volna újabb vicces vasúti történetek.



Kép: illusztráció, Forrás: Fortepan

## A mozdony „visszanéz”

Palotai Károly nyugalmazott főmozdonyvezető történetének főszereplője egy 328-as sorozatú mozdony. Köztudott volt, hogy a „Csúcsos” – nagy kerekai miatt – nem szerette a teherszerelvényeket és az emelkedőket, a kettőt együtt pedig végképp nem. Egy alkalommal Kovács Gyula mozdonyvezető és Stefán Konrád fűtő (aki később Szilasira magyarosította nevét) a 328-assal tehervonatot vontatott Pécsre. Akkoriban még elég becsületes és hosszú emelkedőn vezetett a vasút Abaliget felé, s a pálya csak az alagút után „billent” át Pécs irányába. Azóta ezt a szakaszt sokkal szelídebbre építették át, de akkoriban küzdelmes volt átjutni rajta. Különösen a járatban, ahol a sín mindig nedves volt, mert a mennyezetről itt-ott becsorgott a víz, s a mozdonyok rendre „ott végezték el a köszörős tanfolyamot”. Ez alkalommal is nagy nehezen, szinte lépésben értek el az alagútig. Ahogy a „Csúcsos” bedugta az orrát a járat nyílásán, egyre gyakrabban „váltott lépést”, meg-megköszörült, és úgy tűnt, el is akad. Az alagút közben megtelt füsttel. A vezér úr és fűtője fulladoztak, a sötétben az orrukig sem láttak. Gyula bácsi zárta-nyitotta a szabályozót, erősen küszködött és próbálta jobb belátásra bírni a csúszkáló, lassan haladó masinát. Az alagút füstös sötétjében már azt sem tudták, állnak-e vagy mennek, mert a mozdony egyre csak remegett, ugrált a sínen. Egyszer csak odarikkant Gyula bácsi a fűtőnek: „Stefán, megyünk-e?!” Szegény fűtő sem látott sokat, de gondolt egyet, kihajolt és kinyújtott kezével az alagút falát tapogatta. „Most hátrafelé megyünk, Kovács úr!” – hangzott a válasz. Gyula bácsi tovább regulázta a gépet, s kívártatva ismét, de most már türelmetlenebbül kérdezte: „Hát, Stefán, megyünk-e?” „Igen, Kovács úr! Most már jó felé, előre megyünk – nyugtázta a fűtőmester, s küszködve, lassan kiértek. Az alagút torkából még hosszú ideig úgy bodorodott a füst kifelé, mint a békésen pipázó ember bajusza alól. A vezér úr és fűtője a friss levegőnél már csak annak örültek jobban, hogy nem kellett szegényszemre segítségét kérni.

## Beszerzési és logisztikai szakmai nap Vasadon



A MÁV Zrt. Beszerzési főigazgatóság 2018. június 7-én szervezte meg a beszerzési és logisztikai szakmai napot a vasadi Nadas Pihenőparkban. Az eseménynek az volt az alap gondolata, hogy egy olyan jellegű szakmai összejövetel valósuljon meg, amely a MÁV-csoport beszerzési és logisztikai szakmai szervezeteit megpróbálja összefogni egy részben szakmai, részben

kötetlen és szórakoztató rendezvény keretében. A MÁV Zrt., MÁV SZK Zrt., MÁV-START Zrt., MÁV-HÉV Zrt. és MÁV FKG Kft. beszerzési és logisztikai területein dolgozó kollégák örömmel fogadták a lehetőséget, hiszen a szakmai nap jó alkalmat nyújtott arra, hogy a sokszor csak telefonon vagy e-mailben megismert munkatárs hangja vagy neve mellé végre arc is párosulhasson. A szakmai nap keretein belül minden társaság bemutatta munkáját és munkatársait. A kötetlen programoknak – szellemi-ügyességi vetélkedők, kispályás focibajnokság, főzőverseny –, valamint egyéb szórakoztató és csapatépítő játékoknak (Archery Darts, Big Ball) köszönhetően a kollégák egymás társaságában, kellemes hangulatban tölthették el egy napsütéses nyári napot a tavakkal körbevett parkban.

A szervezők ismételtelen köszönik a résztvevőket, és bíznak abban, hogy jövőre újra lehetőség nyílik egy – immár hagyománnyá váló – hasonló találkozásra.

Szelepcsényi Csaba



## Kedves szerkesztők!

Köszönettel megkaptam a nyereményt, valamint a FINA Művész Világkupára szóló belépőket. Családommal a zárónapra, május 20-ára váltottam be a vouchereket. Ezen a délutánon 15 órától a csapatok versenye zajlott, majd a záró gálaműsor következett. A magyar válogatott a 4. helyet szerezte meg. Nagyon ügyesek voltak a lányok, akik különdíjat vehettek át. A színvonalas gálaműsoron Szántó Dávid sportriporter és műsorvezető volt a hangulatfelelős. Láthattunk többek között orosz macskanőt (a vízben) és magyar sellő lányokat is. Tánc is volt a versenyzőkkel, nézőkkel, bírókkal, önkéntesekkel. Befejzésül Magyarország 10 sportklubjának 9-9 versenyzője (90 lány) volt egyszerre a vízben és adott látványos műsort a nézőknek.

Braun Mihályné, Miskolc



## Tisztelt Vasutas Magazin!



Babos László főszervező és Mondy Miklós területi igazgató

Szeretnék köszönetet mondani Önöknek a régebbi lapszámokért, melyeket a tárlatunkhoz biztosítottak.

Nagy sikert aratott a szegedi Vasúttörténeti Alapítvány és a gyomaendrői Bethlen Gábor Alapítvány által szervezett vasúttörténeti kiállítás. A gyomai pályaudvaron 160 évvel ezelőtt, 1858. május 1-jén haladt át az első, menetrend szerint közlekedő szerelvény. Gyomaendrődön, a Kállai Ferenc Kulturális Központban erre a kerek évfordulóra rendeztek kiállítást a szervezők – „emlékezve a vasútállomás építőire, vezetőire és dolgozóira, akik a 160 esztendő alatt, függetlenül a politikai, társadalmi és időjárási viszonyoktól, minden nap irányították, felügyelték, vigyázták a vonatközlekedést és teszik ezt ma is”.

Üdvözlettel:

Orovecz Ferenc Olivér, nyugdíjas vezető jegyvizsgáló





# JÁRMŰPARÁDÉ

2018. szeptember 7-9.

GŐZMOZDONYPARÁDÉ ♦ STREET FOOD ♦ KONCERTEK ♦ UGRÁLÓVÁR  
UTAZÁS KÜLÖNLEGES MOZDONYOKKAL ♦ ÉJSZAKAI FOTÓZÁS  
MAGÁNVASUTAK ♦ KÜLFÖLDI JÁRMŰVEK BEMUTATÓJA ♦ FELVONULÁS  
MOZDONYVERSENY ♦ MOZDONYSZÉPE VÁLASZTÁS ♦ KERTI VASÚT  
INTERAKTÍV PROGRAMOK ♦ HOSSZÍTOTT NYITVATARTÁS  
ÉTKEZÉSI LEHETŐSÉG A RÉSZT VEVŐ ÉTKEZŐKOCSIKON  
ÉS MÉG SOK MINDEN MÁS...



HELYSZÍN: MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK - 1142 BUDAPEST, TATAI UTCA 95.  
INFORMÁCIÓ: +36 1 450-1497, +36 1 238-0558

[WWW.MAVNOSZTALGIA.HU](http://WWW.MAVNOSZTALGIA.HU) | [WWW.VASUTTORTENETIPARK.HU](http://WWW.VASUTTORTENETIPARK.HU)



25 *máv* *nosztalgia*  
éve az Élmények útján!

