

MÁV CSOPORT

magazin



Itt van az
ÚJ MÁV+ applikáció

FEJLESZTÉSEK

Bemutatjuk a 10 miniszteri vállalatát

HÍREK

Itt van a MÁV+applikáció!; Országos Óriáspakát-tervező pályázat középiskolásoknak; Kihelyezett autóbuszos műszaki vezetői értekezletet tartottak Fóton; Tájékoztató körúton a MÁV Személyszállítási Zrt. cégvezetése

ELVESZETT VASÚTVONALAK

Polonyi Viktor cikksorozata

ADÓ 1%

Idén se felejtünk el rendelkezni a személyi jövedelemadónk 1 százalékának felajánlásáról!

FENNTARTHATÓSÁG

Zöldgazdaság és társadalmi felelősség: Az ESG alapjai

MUNKATÁRSUNK

Megújították, korszerűsítették az istvántelki kocsimosót; Egy hely, ahol a kollégáink által megépített mozdonyok szállítják az utasokat – beszélgetés Somogyi Sándorral; „Igyekszünk minden utazási igényt kielégíteni” – interjú Meszesán Fanni értékesítési szakértővel

SZOLGÁLTATÁSAINK

Utazni is jobb a családdal együtt; Akik miatt élmény lehet az osztálykirándulás Repiczkiné Bochat Evelinnel, a MÁV Személyszállítási Zrt. szolgáltatásértékesítőjével beszélgettünk

JÁRMŰPARK

Zöld Busz Program

MŰVÉSZET

A zenét szabadítja ki a kottagrafika rabságából – interjú Takács-Nagy Gáborral, a genfi Zeneakadémia tanárával és a MÁV Szimfonikusok vendégkarnagyával

TÁMOGATLAK

Tavaszi öngondoskodás

ANNO

60 éves a Szergej

ÉLETMÓD

Éles helyzet az állomásokon: a vakvezető kutya és leendő gazdája is vizsgálzik; A húsvéti hímes tojás

SZABADIDŐ

Esztergom – egyházi és világi élmények a Dunakanyarban; Nyári ajánlatok a Volántouristtől

4

6

12

14

16

18

26

30

32

35

36

38

42



24 KÉPEKBEN
Alstom Astride mozdony



30
JÁRMŰPARK
Zöld Busz
Program



40
ÉLETMÓD
Húsvét

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; Főszerkesztő-helyettes: Benke Máté; Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Legát Tibor, Pál Dorottya, Molnár Zsolt, Törökné Ersősi Noémi, Putsay Gábor, Ujj Zsuzsanna, 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

Az idő könnyedén vesz búcsút tőlünk, és – bár mindannyiunknak kevesebb van belőle, mint kellene – a hiánya olykor hatványozott súllyal nehezedik az anyák vállára. Minden percre értéként tekintünk, mert szervezni egy család életét bizony nem kis feladat. Kitüntetett figyelemmel viseltetünk tehát a legtöbb olyan lehetőség vagy újítás iránt, amely egy folyamatot rövidíthet le. Ezek közé tartozik az új MÁV+ applikáció is, amely sok tízezer család életében jelen lévő „vendég”, áprilistól pedig némi időt ad vissza mindazoknak, akik használatba veszik. Letisztult és újragondolt felülete révén ugyanis sokkal egyszerűbb jegyvásárlást tesz lehetővé, mint elődje. Ennek, még ha minket nem is érint közvetlenül, mindenképpen érdemes örülnünk.

Azt persze ne feledjük, hogy az idő nemcsak nyomasztó ellenfelet, hanem régen várt állapotot is jelenthet: végtelen kékséget, hajnali madárdalt és zöldellő lombokat. A tavasz megérkezett, így a napfény már nem a csupasz ágakon át éri el a földet. Végre kirándulásokat vagy rövid, egynapos kiruccanásokat szervezhetünk. Érdekes ilyenkor körbenézni és felfedezni, hogy a közvetlen környezetünkben vannak-e olyan helyek, ahová könnyedén, akár vonattal vagy busszal is eljuthatunk. Ha megtaláltuk a tökéletes úti célt, tegyünk néhány szendvicset és pár szem almát a hátizsákba, majd vegyük nyakunkba a környéket! A boldog gyermek garantált, ha együtt találunk rá egy dimbes-dom-bos erdei útvonalra, mi pedig – pici irigységgel, de őszinte örömmel – elnézve a kisebbek gondtalanságát, legalább egy napra felejtjük el, hogy milyen problémák gyötörnek a hétköznapiakban: erre is szüksége van a lelkünknek.

Arra kérem kedves olvasóinkat, hogy utóbbi gondolataimat – bármily magától értetődőek is – tartsák evidenciában, és érezzék jól magukat áprilisban, legyen szép a húsvét és még szebb a tavasz!

Volcsánszky-Schärmár Katalin
belső kommunikációs vezető
MÁV Zrt.

42 SZABADIDŐ
Esztergom – egyházi és
világi élmények a
Dunakanyarban

2025 az utasok éve!

„Az új tarifákkal már olcsóbbá tettük az utazást. Most vonzóbbá is tesszük” – szól a bevezetője azoknak az animációs filmeknek, amelyekben a januárban bejelentett 10 miniszteri vállalatot mutatja be az Építési és Közlekedési Minisztérium. A 10 pont több területen sokféle intézkedést tartalmaz, de a lényegük azonos: rövid időn belül – gyakorlatias lépésekkel javítani az utazási élményt – és persze a MÁV-csoportnál dolgozók munkakörülményeit is.

AZ UTAS AZ ELSŐ
10
VÁLLALÁS

1. KÉSÉSI BIZTOSÍTÁS

Június 1-től bevezetjük a késési biztosítást. Ha a vonat vagy busz 20 percnél többet késik, a jegy árának a felét visszatérítjük. Az applikációval vásárlók automatikusan visszakapják a jegy árának 50%-át, amennyiben aktiválják az új MÁV+ applikációban a késési biztosítás funkciót. Az automatában vagy jegypénztárban vásárlók az úti cél befejezése után a jegypénztárban a jegyük leolvasásával tudják visszaigényelni az utazás árának 50%-át. A bérletesek pedig 10% kedvezményt kapnak következő havi bérletükből, amennyiben 5 alkalommal késik minimum 20 percet a járatuk.



2. MOSDÓFELÚJÍTÁSI PROGRAM

Egy újabb lépés a modern és a méltó busz- és vasútállomások felé, ugyanis felújítjuk a MÁV-csoport pályaudvarain található összes mosdót, amelyet az utasok – érvényes menetjegy vagy applikáció birtokában – ingyenesen használhatnak. 2026 januárjáig több mint 1000 mosdót korszerűsítünk.

3. TISZTA IC-K INDULÁSTÓL ÉRKEZÉSIG

Április 1-től az InterCity vonatokon az utazás teljes időtartama alatt takarítószemélyzet gondoskodik a járművek tisztaságáról. Tehát: takarítás jövet-menet, egész úton, nem csak indulás előtt vagy érkezés után, mert a tapasztalatok szerint az nem elegendő.



4. 1000 DB ÚJ AUTÓBUSZ

2026 májusáig létrehozuk a legnagyobb és legkorszerűbb, nemzeti kézben lévő autóbusszflottát. A közösségi tömegközlekedést használók így fiatal és jó minőségű autóbusszokkal tudnak majd közlekedni. A buszok fele idén, a fele jövőre érkezik meg, az első 131 új jármű pedig már az idei évben szolgálatba állhat.

5. MOZDONYFLOTTA-ERŐSÍTÉS

Az elmúlt 30 év legnagyobb mozdonyflotta-erősítése következik. 2026 nyaráig a napi forgalomban közlekedő, minden második mozdonyunk korszerű lesz, az IC-járatoknak pedig közel 90%-a fog korszerű, nagy teljesítményű mozdonnal közlekedni.



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 magyarok szolgálatába állítjuk a GYSEV-et. Összeadjuk a két magyar irányítású vasúttársaság, a MÁV és a GYSEV erőforrásait. Az Észak-Dunántúli vasúti közlekedését a GYSEV-re bízuk. Az így felszabaduló MÁV-os járműveket átirányítjuk a keleti országrészekbe.



8. BEVEZETJÜK A NYÁRI ERŐSÍTŐ BUSZJÁRATOK RENDSZERÉT

Erősítő buszjáratok: több hely, kevesebb várakozás! Az idei szezonra megtízszerezzük azoknak az autóbusszoknak a számát, amelyek erősítő járatként tudják majd kíséni, baj esetén pedig helyettesíteni a legnépszerűbb nyári vonatjáratokat.

9. KLÍMAGARANCIA A NYÁRI FŐSZEZONBAN

A jegyvásárláskor látható lesz, hogy melyik jármű rendelkezik működő klímával. Amennyiben az adott viszonylaton klímás vonat nem közlekedik, helyette klímás erősítő buszjáratot garantálunk naponta legalább egyszer. Így tehát vagy klímás vonat, vagy klímás busz mindenképpen az utasaink rendelkezésére áll majd minden magyarországi településre, ahol a MÁV-csoport szolgált.



10. ÚJ MÁV ALKALMAZÁST INDÍTOTTUNK MÁV+ NÉVEN

Április 1-jétől megérkezett az az új MÁV+ applikáció. Az alkalmazás a következő egy évben éri el a teljes funkcionalitást. Tavasszal a leggyakrabban használt funkciókkal érkeznek, amelyek a teljesség igénye nélkül a következők: gyors, közvetlen vármegye- és országbérlet, illetve Magyarország24 és Vármegye24 napijegyvásárlás és bérletbemutató, egyszerűbb helyjegyvásárlás, intermodális útvonaltervezés, fizetési lehetőség a legtöbb által használt digitális tárcákkal, gyors belépés akár social media fiókkal. A MÁV+ appot hétről hétre és hónapról hónapra újabb funkciókkal bővítjük, a régi MÁV app továbbra is elérhető marad. Így addig sem kell lemondani a megszokott funkciókról, amíg azok nem kerülnek be az új applikációba.

Április 1-jén elindult az új MÁV+ applikáció és a menetközbeni takarítás minden InterCity-járaton

A miniszteri 10 vállalás teljesítése április 1-jén fontos állomásához érkezett: elindult az új MÁV+ applikáció és ezentúl utazó takarítók teljesítenek szolgálatot az ország minden InterCity-járatán és az út egészében.

Tiszta IC-k indulástól érkezésig

Az IC-k az ország legtöbbek által használt járatai, évente több, mint 1 millió ember utazik ezeken – összességében évi mintegy 91 ezer darab – magasabb szolgáltatási színvonalat biztosító vonatokon, így az utazási élményt alapvetően határozza meg, hogy milyen tapasztalatokat szereznek rajtuk a rendszeresen ingázók vagy az eseti utazók.

Az utazó takarítók által biztosított szolgáltatás tesztelése az elmúlt hetekben zajlott, április elsejétől pedig élesben, országos „lefedettséggel” is elindult a rendszer.

A takarítási tevékenység az új rendszer indulásának a napján mintegy 160 fős takarító személyzettel, összesítve több mint 800 órában és közel 64 ezer kilométeren zajlott az ország minden IC-vonatán.

Az InterCity vonatok folyamatos takarítása az idei esztendőben 1,9 milliárd forintos befektetést jelent az utazás kényelmébe.

Érdekességek

Utazó takarítóinkat profi menettfelszereléssel láttuk el, amelyben minden van, ami a menetközbeni takarításhoz szükséges lehet.

Így naponta 40-50 liternyi fertőtlenítő és ugyanennyi illatosító folyadékot, 330 csomag egyszer használatos fertőtlenítő törülközőt, mintegy 2500 darab egyszer használatos gumikesztyűpárt használnak majd fel a munkájukhoz, nem beszélve a több száz hulladékgyűjtő zsákról, az akár 2000 darab WC-papírtekercsről vagy a 200 ezer darab papír kéztörölkőről, amelyekkel a folyamatosan tisztán tartott fedélzeti mosdókat töltik fel.

MÁV+ applikáció

Szintén április 1-jén indult a MÁV-csoport új telefonos alkalmazása, a MÁV+. Az új applikáció egy darabig a régi alkalmazással párhuzamosan lesz elérhető, hiszen nem teljes funkcionalitással, hanem a legtöbbször által és leggyakrabban használt, legnépszerűbb szolgáltatásokkal startolt.



A MÁV+ appba – egyebek mellett – belekerültek a modernebb azonosítási és felhasználókezelési megoldások, amelyeknek köszönhetően nem kell napi szinten bejelentkezni, ha már egyszer beléptünk, illetve az új mobilalkalmazást a weboldalas értékesítési felületen (jegy.mav.hu), továbbá a régi mobilalkalmazáshoz igényelt jelenlegi felhasználónévvel és jelszóval is lehet használni.

Az új MÁV+ app a vármegye- és országbérlet, illetve Magyarország24 és Vármegye24 napijegyvásárlással és bérletbemutatással indul, ám a következő egy évben hónapról-hónapra érkeznek majd a további díjtermékeket (pl. menetjegyeket, kedvezményeket) és az újabb funkciókat tartalmazó frissítések – köztük a nyári szezonra az egyik legfontosabb: a késési biztosítás.

Az új alkalmazás bevezetését egy ún. bétateszt előzte meg, amelybe aktív felhasználók kaptak meghívást a rendelkezésre álló 1500 hely erejéig.



Óriásplakát-tervező pályázat középiskolásoknak a vasúti átjárós balesetek megelőzése érdekében

Tervezz, rajzolj, pályázz és legyen tiéd az egyik óriásplakáthely a MÁV-csoport területén!

Az idei évben március végéig már 13 ún. idegenhibás útátjárós baleset történt a KRESZ be nem tartása miatt. 2025-ben a figyelmen, szabályszerű autósok miatt 5 értelmetlen haláleset következett be. Ezért a MÁV és az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság közös óriásplakát-tervező pályázatot hirdet középiskolásoknak, amelynek témája a biztonságos közlekedés, célja pedig a közlekedők figyelemfelhívása

arra, hogy vasúti átjáróhoz közelednek. A pályázatra két kategóriában jelentkezhetnek a 14-20 év közötti középiskolási diákok. A pályázati kiírás szerint a digitális kategóriában elektronikus eszközzel készített plakáttervek, míg a kézzel készített kategóriában a szabadkézzel rajzolt pályaműveket várják a szervezők.

A pályázati kiírás itt olvasható:



Kihelyezett autóbuszos műszaki vezetői értekezletet tartottak Fóton

Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója és Fajcsák Lajos, műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes kihelyezett autóbuszos vezetői értekezletet tartottak március 12-én a fóti autóbuszos járműfenntartási telephely oktatótermében. Az eseményen főigazgatói, igazgatói, régióigazgatói szinten képviselte magát az autóbuszos műszaki és üzemeltetési szakterület.

A kihelyezett szakmai egyeztetésre az ország egész területéről meghívást kaptak az autóbuszos járműfenntartási üzemvezető kollégák. Az értekezlet fő céljai között szerepelt az autóbuszos műszaki területet érintő feladatok közös áttekintése, illetve a járműkiadás aktuális helyzetének és problémáinak megismerése, feltérképezése.

Dr. Kormányos László nyitó gondolataiban tájékoztatást adott a társaság előtt álló feladatokról, kihívásokról, különös figyelmet szentelve a miniszteri 10 pont teljesítésének és a szakterületet érintő feladatoknak. Fajcsák Lajos vezérigazgató-helyettes – a bemutatkozáson túl – külön kiemelte a 200 db nyári mentesítő buszhoz, valamint a klímagarancia teljesítéséhez és a járműkiadási helyzet javításához kapcsolódó, műszaki területet érintő elvárásait. Nagy Attila, a társaság műszaki főigazgatója bemutatta a komplett



autóbuszos műszaki területet, kiemelve az eddig elvégzett hatékonyságnövelési intézkedéseket, valamint a szakterület előtt álló feladatokat.

A vezetői prezentációk, valamint az egyes járműfenntartási régiók bemutatkozása után bemutatásra kerültek azok a meghozott intézkedések, amelyeket a járműkiadási helyzet javítására, valamint a klímagarancia célok teljesítése érdekében eddig meghoztak. Szó volt azokról az autóbuszos üzemeltetési terület előtt álló, plusz forgalmi feladatokhoz kapcsolódó járműigényekről is, melyek érinteni fogják az autóbuszos műszaki területet. Kiemelt fontosságú feladatként jellemezték az operatív működés zavartalansága érdekében, a szakterületek közötti üzem és telephelyvezetői szintű folyamatos egyeztetések fontosságát.



Vezetői országjárás, avagy tájékoztató körúton a MÁV Személyszállítási Zrt. cégvezetése

A MÁV Személyszállítási Zrt. 2025. január 1-jétől a MÁV-START, a MÁV-HÉV és a Volánbusz jogutódjaként felel immár a kötöttpályás és a közúti személyszállítási közszolgáltatásokért egyaránt. A közel 30 ezer munkavállalót foglalkoztató vállalat felsővezetése március közepétől országjáró körútra indult, hogy minden régióban személyes tájékoztatást adjon a helyi vezetők számára az integráció és a miniszteri tíz vállalat előttünk álló feladatairól.



A vezetői országjárás fő célja a vállalati integrációval, a 2025-ös kihívásokkal, illetve Lázár János építési és közlekedési miniszternek a közösségi közlekedés fejlesztése érdekében tett vállalásaival kapcsolatos feladatoknak a közös áttekintése, a cégvezetés elvárásainak és legfontosabb üzeneteinek személyes eljuttatása és egyeztetése a végrehajtó területekkel.

A rendezvénysorozat első állomásán, Budapesten, a Baross Gábor Oktatási Központban a HÉV műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi szakterület, a budapesti Vasúti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság, a budapesti Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság, valamint a központi autóbuszos forgalmi és járműfenntartási régiók szakemberei kaptak tájékoztatást a felsorolt témákban.

Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója áttekintést adott a vállalati integráció helyzetéről, illetve terveiről és elvárásairól. Ezt követően Kazai Katalin HÉV műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes mutatta be, hogyan integrálódott a HÉV a MÁV-csoportba. Az öt vonalat üzemeltető terület sajátosságainak és kihívásainak bemutatása mellett kiemelte, hogy a fő fejlesztési irányvonalat az új HÉV motorvonatok beszerzése és a pályarekonstrukciós feladatok, tervek képviselik. Dr. Tura Szvetlána HR-főigazgató a humán erőforrás-terület legfontosabb kérdéseit, kihívásait összegezte.



Fajcsák Lajos műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettes és Laskay Lóránt üzleti vezérigazgató-helyettes tájékoztatást adott a szakterületek kihívásairól. Ezt követően a miniszteri vállalásokhoz kötődő feladatok részletezése következett: Nagy Attila autóbuszos műszaki főigazgató a mosdófelújítási program részleteiről és haladásáról, Fajcsák Lajos vezérigazgató-helyettes az IC-takarítás bevezetéséről és ezer új autóbusz forgalomba állításáról, Kovács János vasúti műszaki főigazgató a mozdonyflotta-erősítésről és száz új vasúti kocsi üzembe helyezéséről, Laskay Lóránt vezérigazgató-helyettes a késési biztosítás bevezetéséről és a MÁV-app fejlesztéséről, majd – Kameniczky Ákos autóbuszos üzemeltetési főigazgatóval karöltve – a nyári klímagaranciáról és az erősítő buszjáratok rendszeréről adott tájékoztatást. A kollégák az előzetesen küldött kérdéseikre adott válaszokból megismerhették az SAP-rendszerben alkalmazott költségelszámolás változásait és a klímaberendezések karbantartásához szükséges eszközök beszerzésének haladását, de szóba került a mesterséges intelligencia szerepe a vasúti járműkarbantartásban, valamint a vállalati bérletek jogosultjainak pontosítása is.

Ujj Zsuzsanna



A BIZTONSÁGOS UTAZÁS SZABÁLYAIVAL ISMERKEDTEK A KISISKOLÁSOK KISKUNFÉLEGYHÁZÁN



A „Közlekedjünk együtt, vigyázzunk egymásra!” (KEVE) elnevezésű, országos baleset-megelőzési oktatóprogram keretein belül a diákok már az iskolapadban megtanulják a helyes közlekedés szabályait. Március 13-án a kiskunfélegyházi autóbusz-állomáson elsősök és másodikosok sajátították el a menetrend szerinti járataink igénybevételéhez szükséges ismereteket.

Az oktatási módszer lényege, hogy a rendőrök és pedagógusok egymást kiegészítve, interaktív módon, játékosan tanítják az általános iskolás tanulókat. Az ismeretanyagokat egymásra építve, havi egy órában sajátíthatják el a gyerekek. A program 8 évvel ezelőtt Csongrád-Csanád vármegyében indult. Bács-Kiskunban a 2023/24-es tanévben került a tantervbe, így idén az elsősök és másodikosok vesznek részt a képzésben, amely felmenő rendszerben, egészen nyolcadik osztályig a tanmenet része lesz. Sőt, jövőre indul a KEVE Mini is: évente két alkalommal az óvodások is bekapcsolódnak a programba.

A tananyag az alaptól indul: a gyerekek megtanulják, hogyan kelhetnek át az úttesten, gyalogátkelőhelyen, és arról is szó esik, hogyan kell közlekedni gyalogosan, a közösségi közlekedési eszközökön vagy éppen kerékpárral. A pedagógusok és a rendőrök kreatív, játékos módszerekkel és eszközökkel tartják fent érdeklődésüket, és biztosítják, hogy alaposan elsajátítsák a szükséges tudnivalókat. Március 13-án a közösségi közlekedés volt a KEVE-óra témája Kiskunfélegyházán. Társaságunk egy Credobus Econell biztosításával tette lehetővé a szemléltetést, melynek során számtalan, a járatok igénybevételéhez elengedhetetlen ismerettel



lett gazdagabb csaknem 100 kisdíák: megtanulták, honnan tudhatják, hogy melyik járatra kell szállniuk, hogyan kérhetnek segítséget, hogyan tájékozódhatnak az állomáson, hogyan vehetnek jegyet, és azt is, hogyan kell viselkedni, milyen szabályokat kell betartani az utazás során.

Fekete-Setény Tamara rendőr zászlós, a Kiskunfélegyházi Rendőrkapitányság Bűnügyi Osztályának előadója elmondta: a kiskunfélegyházi kisiskolások jelentős része még sosem utazott közösségi közlekedési eszközön, szüleik hozzák-viszik őket. Kiskunfélegyházán ingyenes a parkolás, sokan járnak autóval, és sok gyermek azt sem tudja, merre van az autóbusz-állomás. Néhány év múlva azonban jellemzően önállósdodnak, már nem „anyuval, apuval” közlekednek, így ezek az ismeretek elengedhetetlenek számukra.

Bár a program célja nem a toborzás, azért reménykedhetünk: talán megakad néhány gyermek szeme az autóbuszon. Ki tudja – hátha éppen itt „születik” néhány leendő autóbusz-vezető!

Köszönjük a forgalmi üzem és a kiskunfélegyházi autóbusz-állomáson szolgáló munkatársainknak a segítséget!

Szabad a jelzés: a KarrierVáltó új utakat nyit!

A KarrierVáltó segítségével új végzettséget vagy szakmát szerezhetnek a munkatársaink – a cégcsoporton belül.

A pályázatról Dányi Gáborral, a MÁV-csoport gazdasági vezérigazgató-helyettesével beszélgettünk.

Mi pontosan a KarrierVáltó és mi hívta életre?

Kollégáink számára lehetőséget szeretnénk biztosítani, hogy új végzettséget, szakmát szerezzenek, így színesítve és növelve cégcsoportunk tudásvagyonát. Ez megerősít bennünket a mindennapok feladatainak elvégzésében, és hozzájárul ahhoz, hogy javuljon a szolgáltatásaink minősége. A pályázat elsősorban azon középfokú végzettségek megszerzésére irányul, amelyek kiemelkedő fontosságúak a tagvállalataink számára, támogatják a stratégiai elképzeléseinket. Tagvállalatonként egyedi lista készült a támogatott végzettségekre vonatkozóan, amely a pályázati dokumentáció része. Örülünk, hogy a saját munkatársainknak biztosíthatjuk ezt a lehetőséget, a sikeres megvalósítást pedig honorálja a cégcsoport – nemcsak erkölcsi, de anyagi értelemben is.

Hogyan épül fel a támogatási rendszer?

Tanulmányi szerződés segítségével kifizetjük a képzés teljes költségét, biztosítjuk a tanuláshoz szükséges szabadidőt, továbbá a tanulmányok sikeres elvégzését, és annak igazolását követően a munkavállaló minimum bruttó 100.000 forint egyösszegű kifizetésben is részesül! Vállaljuk továbbá, hogy az új végzettségnek megfelelően foglalkoztatjuk a sikeresen végzett kollégáinkat.

Várhatóan mit eredményez majd a program elindítása?

Munkatársaink a képzés által kinyílhatnak, azaz „újra nyílhatnak”: képesek lesznek többféle területen is helytállni, jobb szakmaisággal, más szemüvegen át látnak majd rá feladataikra. A program jelentős odafigyelést igényel a részünkről, amelyet komolyan veszünk, szeretnénk, ha a KarrierVáltó pályázatra jelentkező kollégáink azt éreznék, hogy megbecsüljük őket, számítunk rájuk. Magyarország legnagyobb foglalkoztatójaként sajnos nem minden esetben tudunk a munkaerőpiaci béreknek megfelelő juttatást biztosítani, de reméljük, hogy az ilyen és ehhez hasonló programok növelik kollégáink lojalitását és elköteleződését a MÁV-csoport iránt.

Hogyan lehet pályázni?

A pályázati felhívásban feltüntetett módon, e-mailben, a pályázati adatlap kitöltésével, melynek elkészítésében az egyes társaságok HR-munkatársai a pályázó segítségére lesznek. A pályázati lehetőségről minden munkáltatói jogkörgyakorlót tájékoztatunk, ezzel is biztosítva, hogy a lehetőség minden érintetthez eljuthasson. A jelentkezés pontos feltételeit, illetve a benyújtás és az elbírálás módját a pályázati felhívás tartalmazza. Remélem, hogy nagy lesz az érdeklődés, és sok kollégát üdvözölhetünk a karrierváltók között!

A pályázatok benyújtásának határideje: 2025. április 30.

A jelentkezés pontos feltételeit, illetve a benyújtás és az elbírálás módját a pályázati felhívás tartalmazza, ami a magazin.mavcsoport.hu oldalon, a Karrierváltó menüpontban érhető el.

MÁV Zrt., Oktatás és HR menedzsment

ELVESZETT VASÚTVONALAK

2. RÉSZ

Polonyi Viktor



Fotó: Lányi Ernő

A felhagyott mellékvonalakról szóló könyvet a MÁV-csoport Magazin előző számában mutattuk be olvasóinknak. A szerző, Polonyi Viktor célja, hogy az egykor korszerű és nagy megbecsülésnek örvendő vasúti közlekedésnek méltó emléket állítson, és a helyi érdekű vasutak történeteinek át megismertesse az olvasóval az egykori hálózat jelentőségét, annak mai lenyomatát, ránk maradt hagyatékát és következményét. Sorozatunk második részét olvashatják.

A háborúk árnyékában

Az első évtizedek a gazdasági növekedésről szóltak, ugyanis a cukorrépa elszállítása egyre nagyobb kapacitásokkal operált a vonal északi szakaszán, így bővíteni kellett az infrastruktúrát a kereskedelmi igények hiánytalan kielégítése érdekében. A személyforgalom viszont nem volt kimagasló, ezért eleinte csak két vegyesvonatpár ingázott Celldömölk és Pándorfalu között. Az első világháború bár közvetlenül nem okozott kárt, a szénhiány miatt mégis vonatlemondásokra és később forgalomszüneteltetésre volt szükség. A mellékvonal funkcióváltáson is keresztülment a világháború éveiben, mivel hadifogolytáborot állítottak Boldogasszony mellett, és az itt raboskodókat az Esterházy-birtokokon dolgoztatták, ami jelentős személyszállítás-szervezési feladatot testált a vasútra. A trianoni békediktátum a celldömölki vonal életében sem hozott pozitív fejleményeket, a döntéshozók Ausztriának ítélték a Pomogy–Nezsider közötti szakaszt. Több más társától eltérően nemcsak

az átcsatolt szakasz maradt üzemképes, hanem a határátmenet is, ami leginkább a GYSEV különleges jogállásának volt köszönhető. Jelképes lépésnek szánták azt is, hogy az immáron osztrák oldalon lévő, német ajkú települések magyar állomásnévtábláit leszedték, és német nyelvűre cserélték. A vonalat ekkor Celldömölk–Eszterháza, illetve Eszterháza–országhatár–Pándorfalu szakaszokban működtették. Hosszas, de eredményes tárgyalások után, 1923. augusztus 1-jén a GYSEV visszavette az eredeti vonalhossz üzemeltetését, így a vicinális megmenekülhetett a szétválás okozta gondoktól. A fertővidéki vasút a későbbiekben szintén nem a személyszállításban hozott kiemelkedő sikereket. Az Eszterházyak és a Petőházi Cukorgyár vezetői korábban helyesen ismerték fel a vonal gazdasági potenciálját, így az 1900-as évek első felében a cukorrépa szállítása dominálta a teherszállítást. Emellett meg kell említeni még a fertőszentmiklósi nád- és gyékénygyárat is, amely az alapanyagait

szintén vasúton utaztatta. Elmondható, hogy a vonal működése nagymértékben hozzájárult a fertővidéki települések gazdasági növekedéséhez is. Ami a személyszállítást illeti, 1926 májusától kialakult a Celldömölk–Sopron közvetlen kapcsolat, így a Celldömölk és Fertőszentmiklós között közlekedő személyvonatok többsége felment egészen a megyeszékhelyig. A két város között jellemzően a Ganz által gyártott motorvonatok ingáztak, amelyek a gőzmozdonyos szerelvényeknél jobb menetdinamikával és komfortosabb utazási élménnyel szolgálták a nyugat-magyarországi utasokat. A második világháború utolsó éveitől a celli vicinális életét. 1944-től a vasútvonalat ért légitámadások miatt a vonal magyar szakaszán ideiglenesen leállították a személyforgalmat. 1945. március 28-án a visszavonuló német csapatok felrobbantották a Nick mellett lévő Rába-hídat, így a teherforgalom is ellehetetlenült egy időre. Később a vonalat stratégiai jelentőségűnek értékelték, így a szovjet megszállás kezdetén egy cölöphíddal helyettesítették a lebombázott elődjét. A személyforgalmat 1945. május 1-jén vették fel újra, így ismét közlekedtek Celldömölk és Sopron között motorvonatok. 1949 decemberére befejezték a Rába-híd újjáépítését, így az eredeti teherbírással folytatódhatott a teherszállítás is.

A végzetes kiugrás

A mellékvonalon 1942-ben egy emlékezetes baleset történt, ami azóta is a GYSEV legnagyobb veszteséggel járó tragédiája. Az 1942. június 30-án a Celldömölkéről 18.10-kor induló, Sopronig közlekedő, 218-as számú személyvonat indulás előtti rutinellenőrzése során a vasúti személyzet furcsa zörejt hallott a légsűrítő üresjáratí szelepnél. Bár a motorkocsi és két mellékkocsijának fékberendezései rendben működtek, a gyanúra okot adó hangforrás miatt a motorkocsi vezetője csökkentett sebességgel vágott neki a csaknem 80 kilométeres útnak, illetve a biztonság kedvéért telefonon segélygépet kért Eszterháza állomástól. Az első állomás Vönöck volt, ahol a szemből érkező, 231-es számú vegyesvonattal lett volna a tervezett vonatkereszt. Az utasokkal zsúfolásig megtelt személyvonat vezetője a Vönöck előtti enyhe lejtőn szokatlan fékjelenségre lett figyelmes. A légfék nem működött a megszokott módon, a szerelvény sebességét nem tudta csökkenteni, illetve a celli állomáson hallott zajok is újra jelentkeztek. A személyvonat 62 km/h sebességgel fordult rá az állomás előtti egyenesre.



Fotó: Lányi Ernő

Időközben a vegyesvonat is közeledett a vönöcki megálláshoz. Terv szerint a gőzmozdony által vontatott szerelvény érkezett volna meg elsőként a második vágányra, majd nem sokkal később befutott volna a harmadik vágányra a Sopronig közlekedő motorvonat is. Ezen a napon nem így történt. A mozdony vezetője az állomás előtti útátjáróban észlelte, hogy az ellenirányú vonat aznap kicsit korábban érkezik a látóhatárra, mint azt eddig tapasztalta. Néhány másodperc múlva arra lett figyelmes, hogy a motorvonat vezetője kiugrik a vezetőállásból, majd világossá vált számára az is, hogy a vonat fékezés nélkül közeledik felé. Ekkor folyamatos kürtszó mellett megállította, majd elkezdte tolatómozgásba helyezni a vegyesvonatot, de ez érthető módon már nem sokat segített a helyzeten. A Celldömölk felől érkező szerelvény eközben irányítás nélkül végigrobogott az állomás területén, felvágva a kitérő helyzetbe állított váltókat, majd körülbelül 60 km/óra sebességgel belecsapódott az ellenirányú szerelvénybe. A motorkocsi teljes mértékben összetört, de a mellékkocsikban is súlyos kár keletkezett. A tragédiában négy – egyes források szerint hat-hét – ember vesztette életét, míg közel százan szenvedtek súlyos vagy könnyebb sérüléseket. Az elszabadult motorvonat vezetője könnyebb zúzódásokkal megúsza. Őt másnap hajnalban letartóztatták, majd négy év és hat hónap fegyházra ítélték. A rendőrségi vizsgálat kiderítette ugyanis, hogy Celldömölk állomáson ittas állapotban vette fel a munkát, és így indult el Sopronba. A szakhatósági vélemény pedig megállapította, hogy a vonat kellő távolságban meg tudott volna állni a szemből érkező előtt, ha a vezető a kiugrás helyett a tökéletesen működő kézifékkal lassítja a szerelvényt. Az eset további pikantériája, hogy az ügyészégi iratot és az erre vonatkozó MTI-közleményt nem adták ki a nyilvánosság részére. Ez csak egy későbbi adatkérés után vált oly módon elérhetővé, hogy a kiadást az utolsó érintett (természetes) elhalálása utánra időzítették, így az akkori utasok és hozzátartozóik sohasem tudhatták meg az igazságot a baleset körülményeivel kapcsolatban.

A Fertővidéki HÉV utóélete

A mellékvonal sorsa talán az 1965-ös tavaszi árhullám idején pecsételődött meg. A Rába Nick és Kenyeri között csaknem egy kilométer hosszban mosta el a vasúti pályát és egyes távközlési elemeket. A vasútvonal forgalmának korlátozása elsőként a teherforgalomban jelentkezett, ugyanis a MÁV vezetése a Rába-híd csökkentett teherbírása miatt a tehervonatokat kerülőútra kényszerítette. Ennek logikus következményeként megállapították, hogy tehervonatok hiányában a kis forgalmú mellékvonal üzemeltetése nem gazdaságos. 1974. február 1-jétől első lépésként Csapod, Iván, Kenyeri és Vönöck állomásokat egyszerűsített forgalmi gálattal megállóhellyé minősítették le. Bő öt évvel később, 1979. május 26-án – az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció részeként – megszüntették a mellékvonal forgalmát. Az utolsó napon számaltalan helybéli, vasútbarát, illetve osztrák turista búcsúztatta és siratta meg az utolsó szerelvényt. A forgalmat a közútra terelték, a vasúti felépítmények jelentős hányadát Celldömölk és Fertőszentmiklós között egy éven belül felszámolták, így a Fertővidéki HÉV vonalának jelentős része megsemmisült. A Fertőszentmiklóستól északra fekvő szakasz utóélete kedvezően alakult. Mindvégig a GYSEV üzemeltette, a gőzüzemű közlekedés után dízelmotorvonatok és mozdonyos szerelvények is megfordultak. A MÁV-szabvány szerinti villamosítás óta óránkénti hivatásforgalmi menetrend szerint közlekednek a szerelvények Bécsbe, melyeknek egy része Fertőszentmiklós állomásról indul.

Folytatása következik.

Ajánljuk fel az adónk 1 százalékát!

Idén se felejtsünk el rendelkezni a személyi jövedelemadónk 1 százalékának felajánlásáról! Támogathatjuk a MÁV-csoport által kitüntetett figyelemben részesülő, munkatársaink segélyezésére, művelődésére, sportolására, hagyományörzésére létrehozott szervezeteket is, amelyeket most összegyűjtöttünk. Minden segítség számít, köszönjük a felajánlásait!

Gyermekvasút

A Gyermekvasutasokért Alapítvány küldetése a gyermekvasutasok szabadidős programjainak szervezése és támogatása. A gyermekvasutas csoportok a szolgálatokon kívül is összetartó közösséget alkotnak, a közösen eltöltött évek alatt felejthetetlen élmények részesei lesznek a gyerekek, többnapos kirándulásokon, nyári táborozáson és más izgalmas programokon vesznek részt.

Adószám: 18075144-2-42

Vasúttörténeti Park

A Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány a rendezvényeivel sok örömet ad kicsiknek és nagyoknak, fontos kincseket őriz: a magyar vasút járműveinek történelmi darabjait. Járműparkjának folyamatos karbantartásához, örökségünk megőrzéséhez munkavállalóként is hozzájárulhatunk.

Adószám: 18168341-2-42

Vasúttörténeti Alapítvány

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik eddig is az alapítványnak szánták a támogatásukat, melyet a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez, kiállításokon való megjelenítéséhez, valamint aktuális rendezvényeik költségeinek fedezésére használtak és használnak.

Adószám: 18450716-1-06

„Egészség a Legnagyobb Érték” Közhasznú Alapítvány

Az alapítvány támogatásokból tudja fejleszteni a célkitűzéseinek megfelelően a vasútegészségügyi ellátórendszer igénybe vevő betegek részére nyújtandó ellátás színvonalát. Az összegyűlt adományokat a betegellátást segítő orvosi eszközök, illetve az orvosok, szakdolgozók képzésének támogatására fordítjuk.

Adószám: 18450266-2-06

Az EMBERÉRT Alapítvány

AZ EMBERÉRT Alapítvány olyan közhasznú tevékenységet végző szervezet, mely a MÁV-csoport segítségre szoruló munkatársait, nyugdíjasait és családtagjait támogatja anyagilag.

Adószám: 18892073-1-43

Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesület

Tagjai és szimpatizánsai 1997 óta rendszeresen támogatják egyesületünket az szeptember 1%-ának felajánlásával. Ez idáig 181,67 millió Ft bevételünk keletkezett a felajánlásokból, amelyet teljes egészében tagjaink segélyezésére fordítottunk. A személyi jövedelemadóból származó, 1%-os bevételeinket továbbra is a tagjaink segélyezésére kívánjuk fordítani.

Kérjük, hogy segélyezési forrásaink bővítéséhez járuljon hozzá adója 1%-ával!

Adószámunk: 19653613-2-42

MÁV Vasutas Sport Club

A szervezet kilenc szakosztállyal (futó, horgász, kerékpáros, labdarúgó, torna, tenisz, természetjáró, tollaslabda, darts) várja a sportolni vágyó vasutasokat és családtagjait. A szervezők az idei évben tovább szeretnék bővíteni a sportolási lehetőségek körét, hogy még vonzóbbá tegyék az egyesületet. Köszönik az eddigi támogatásokat, kérik, az idén se felejtkezzenek meg róluk.

Adószám: 19804132-1-42

MÁV Szimfonikus Zenekar

Köszönjük, ha személyi jövedelemadója 1%-ával a MÁV Szimfonikus Zenekart támogatja, hogy a jövőben is magas színvonalú hangversenyekkel örveztethesse meg a közönséget!

Adószám: 18056721-2-43

VOKE

A Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület közhasznú szervezetként látja el a vasutas közművelődési, kulturális, szabadidős és oktatási tevékenységét nemzetközi, országos, regionális és helyi szinteken a munkahelyi és területi igényeket figyelembe véve, építve a hagyományokra, a jelen igényeire, valamint a megfogalmazódott lokális elvárásokra. Kiemelt feladatunknak tekintjük a vasutaskultúra támogatását, a vasutasklubok, a településeken működő vasutasintézmények tevékenységének koordinálását, segítségét. Mindemelett ellátjuk a támogatóink és a minisztériumok vezetése előtt a vasutas kulturális tevékenység érdekképviseletét.

Adószám: 18054406-1-42

Szolnoki MÁV Sportegyesület

A szervezet nyolc szakosztályban (atlétika, birkózás, kosárlabda, sumo, súlyemelés, természetjárás, teke, vívás) biztosít sportolási lehetőséget a vasutas kollégáknak és a külsősöknek is. Számos programot, versenyt szerveznek. Szolnok Véső úti Sporttelepén várják az érdeklődőket.

Adószám: 19866774-2-16

EVVK Explorer Vasutas Világjáró Klub

Az Ön támogatása is fontos nekünk. Kérjük, rendelkezzen az EVVK Explorer Vasutas Világjáró Klub javára adója 1%-nak felajánlásával. Az így nyert összeget ingyenes túráink bővítésére és irodabútor-vásárlásra szeretnénk fordítani. Önnek csak néhány kattintás, számunkra lehetőség a közös jövőre!

Adószám: 18356519-1-13

Zöldgazdaság és társadalmi felelősség: Az ESG alapjai

Az ESG (ami az angol environmental = környezeti, social = társadalmi, governance = irányítási kifejezésekből képzett betűszó) fogalma az utóbbi évtizedekben egyre nagyobb szerepet kapott a vállalatok működésében, köztük a pénzügyi és üzleti döntésekben. A három szó egy-egy pillért takar, mely pillérek alapvető célja megbirkózni a XXI. század jelentős kihívásaival, mint például a környezetvédelemmel, a globális éghajlatváltozással vagy a társadalmi egyenlőtlenségekkel. A környezeti tényezők a fenntarthatóságra és az ökológiai lábnyom csökkentésére, a társadalmi tényezők az emberi jogok, a közösségek jóléte, valamint a munkahelyi viszonyok javítására összpontosítanak, míg az irányítási szempontok a vállalatok vezetésének átláthatóságát, etikai működését és jogszerűségét hivatottak biztosítani.



A környezetvédelem, mint a gazdasággal szembeni kritériumrendszer, az 1970-es és '80-as években kezdett el mélyebben beépülni a gazdálkodásba. A fenntartható fejlődés fogalma, amely ma is használatos, az 1987-es

Brundtland-jelentésben került megfogalmazásra: „A fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő nemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket.”

– Átfogóan 1992-től kezdtek komolyabban foglalkozni a globális éghajlatváltozással: az ENSZ keretegyezménye ebben az évben jött létre Rio de Janeirowban, amelyet 154 ország írt alá.

– 1997-ben a kör bővült Kiotóban, ahol 192 ország vállalt kötelezettséget a légkörbe kerülő káros anyagok csökkentésére.

– 2004-ben jelent meg először az ESG betűszó, amikor is az ENSZ egy pénzügyi piacokat vizsgáló különleges jelentésében szerepelt (érdekesség, hogy Magyarország ebben az évben csatlakozott az Európai Unióhoz).

Az ESG fokozatos elterjedése ettől az évtől kezdődött, és sikere nagyrészt annak köszönhető, hogy a pénzügyi szektor fontos szereplői viszonylag gyorsan átvették az eredeti követelményrendszert.

– Jelenleg az ENSZ 2015 óta létező fenntartható fejlődési célrendszere

(Sustainable Development Goals – SDG) határozza meg a legszélesebb értelemben a területet, és egyre több vállalat építi be ezt a követelményrendszert saját ESG irányelveibe.

– Ezenkívül a 2016-os párizsi klímamegállapodás is jelentős hatást gyakorolt erre a területre.

Az ESG az elmúlt években került a figyelem középpontjába, ami részben a COVID-19-nek is a következménye. A világiárvány kiemelte a gazdasági egyenlőtlenségeket, és rávilágított a globális problémákra, számos terület hiányosságaira. Az Európai Unió válságkezelése egyértelműen előnyben részesíti a környezeti és szociális nézőpontokat, jelentős költségvetési többletforrást biztosítva számukra a Helyreállítási és ellenálló-képességi eszköz (Recovery and Resilience Facility – RRF) révén.

A nemzetközi szinten az ESG-szabályozás és -jogszabályok egyre szigorúbbá válnak, mivel az üzleti világ és a kormányok is egyre inkább felismerik a fenntarthatóság és társadalmi felelősségvállalás fontosságát. Az Európai Unióban fokozatosan kötelezővé válik az ESG szempontok beépítése a vállalatirányításba. A legfontosabb nemzetközi jogszabályok közé tartozik az EU-n belül a 2014/95/EU irányelv, amely a nem pénzügyi beszámolókat szabályozza, és amely 2018-ban az Európai Parlament és a Tanács új irányelvére módosult. Emellett a 2021-es EU-taxonómiarendelet is alapvető változásokat hozott a fenntarthatóságra vonatkozóan, és egy egységes keretet biztosít a fenntartható gazdasági tevékenységek meghatározására.

Az Unión belül 2024. tavaszán kidolgozásra került egy olyan irányelv is, amely a vállalati fenntarthatósági átvilágításra vonatkozik (CSDDD = Corporate Sustainability Due Diligence Directive). Az átvilágítás a teljes értékláncot figyelembe veszi. A szabályozás kötelezi a vállalatokat a megfelelő intézkedések megtételére és a fenntarthatósági eredmények nyilvánossá tételére. A MÁV-csoportnak ezen irányelv alapján a 2027. évben kell riportálnia.

Hazánkban 2024. január 1-jén lépett hatályba az ESG-törvény (2023. évi CVIII. törvény), amely a fenntartható finanszírozás előmozdítását és a vállalati felelősségvállalás ösztönzését tűzte ki célul. A törvény a hatálya alá tartozó vállalatok számára **fenntarthatósági átvilágítási** kötelezettséget, ahhoz kapcsolódóan **kockázatkezelési rendszer** kidolgozását, **társadalmi felelősségvállalási stratégia** megalkotását, valamint **ESG beszámoló** készítését, illetve egy kapcsolódó **panaszkezelési rendszer** működtetését írja elő.

A hazai ESG-beszámolás nem tévesztendő össze a CSRD* (Corporate Sustainability Reporting Directive = Fenntarthatósági jelentés) által megfogalmazott és a hazai jogba a számviteli törvény módosításával átültetett fenntarthatósági közzétételi kötelezettséggel, amelyet az üzleti jelentés részeként, annak elkülönített szakaszában szükséges megtenni. Az ESG törvényben definiált adatszolgáltatási kötelezettség magában foglal minden fenntarthatósági kérdésben közzétett információt, ideértve az ESG-beszámolót, valamint az ESG-beszámoló mellékletét képező kérdőívet, továbbá a szállítói kérdőívet is. A vállalkozás szempontjából lényeges témák esetén a két beszámolóban az információk között jelentős átfedések vannak, ám az ESG-törvényben szerepelnek a CSRD-jelentés adatkörén túlmutató témák (pl. családbarát vállalati gyakorlatok) is.

Ha kedves Olvasónk esetleg úgy érzi, hogy az elvárások rendszere bonyolult környezetet teremt, nincs egyedül. A magyar elnökség alatt az Európai Unió úgy döntött, hogy harmonizációs eljárást indít, mely a fenti keretek összehangolásával segít minden tagállamnak. Ez a munka 2025. február végén az Omnibus-javaslatok benyújtásával már el is indult.

Az ESG szempontok beépítése a vállalatok működésébe nemcsak a társadalom és a környezet számára előnyös, hanem a vállalat számára is számos hosszú távú előnnyel jár. A jobb vállalati megítélés, a kockázatok kezelése, a pénzügyi előnyök, a munkavállalói elégedettség és a versenyelőny mind hozzájárulnak a vállalatok sikeréhez és fenntartható növekedéséhez. Az ESG alapelveknek való megfelelés tehát nemcsak egy trend, hanem egy szükséges stratégiai irányvonal, amely biztosítja a vállalatok jövőbeli versenyképességét és társadalmi felelősségvállalását.



A MÁV-csoport felismerte a fenntarthatósági kihívásokat, ezért a stratégiai tervezés során is fontosnak tartja a környezettudatos, gazdaságos és hatékony működést.

A vállalatcsoportunk mérete (több mint ötvenezer munkatársunkkal az egész országot lefedjük) és sokszínűsége különböztet meg bennünket a piac többi résztvevőjétől. A feladatok széles spektrumot ölelnek fel, a napi operatív teendőktől kezdve egészen a stratégiai döntésekig. A gyors ütemű munka és a folyamatosan változó igények teszik kihívássá és izgalmassá a napi munkát.

Az előírásoknak megfelelően 2025. üzleti évről köteles jelentést tenni a Hatóság felé a MÁV Zrt., a MÁV Pályaműködtetési Zrt., a MÁV Személyszállítási Zrt. és a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. A riportot a MÁV Zrt. készíti konszolidáltan az egész csoportra vonatkozóan. Ez azt jelenti, hogy egyetlen jelentésben fogjuk össze a MÁV-csoportot, melyben minden fő tevékenységre vonatkozó információ megjelenik. A tagvállalatok részvétele elengedhetetlen annak érdekében, hogy a MÁV-csoportra releváns fókuszokkal készülhessen el a MÁV Zrt. Kontrolling Igazgatóság által koordinált beszámolónk.

Az Unió fenntarthatósági iránymutatásainak a MÁV-csoport eddig is eleget tett, a vállalatirányítás ezekkel szorosan összhangban működik. Az ESG-rendszernek való megfelelés szintén ezt az irányt követi. Az ESG-jelentésünknek köszönhetően – az adatok publikálása révén – a közvélemény 2027-től teljes képet kaphat a vállalatcsoport környezeti, társadalmi és vállalatirányítás működéséről.

Bízunk benne, hogy a közös munka eredményeként sikeresen teljesítjük az új jelentéstételi követelményeket, és hozzájárulunk Vállalatcsoportunk fenntartható fejlődéséhez.

*CSRD – a fenntarthatósági jelentéssel kapcsolatos ismertetőnk a következő számban jelenik meg.

Energetika és ESG

Megújították, korszerűsítették az istvántelki kocsimosót

Gőz Károly, művezető

A MÁV Személyszállítási Zrt. Budapest Vasúti Járműbiztosítási Igazgatóság istvántelki telephelyén üzemelő, ISTOBAL típusú vonatmosó berendezés idén 15 éves. Ideje volt tehát egy olyan korszerűsítésnek, melynek során a megújult, új típusú vasúti kocsik mosását a hosszú évek gyakorlati tapasztalataira építve hatékonyabbá, megbízhatóbbá tudták tenni. Nem is gondolnánk, hogy ezt a vasúti kocsimosót annak idején egy kamionmosó sémájára építették, tehát annak alapjaiból alakították át a jelenlegi formára. Ezáltal az Istvántelken üzemelő vasúti kocsimosó berendezés az egyik prototípusa a ma már jóval korszerűbb, sorozatgyártásban készült vasúti kocsimosó berendezéseknek.

A járműmosó berendezés szinte valamennyi típusú vasúti jármű tisztítására alkalmas. Ez a mosóberendezés, illetve karbantartó műhely talán már csak az egyetlen olyan épület Istvántelken, a Budapest–Vác vonal melletti nagy üzemi területen, amely még működik. Talán még egy csarnok van, ami ebbe a körbe sorolható, a mozdonyműhely, ahol olyan régi dízel- és gőzmozdonyokat javítanak, amelyeket érdemes megőrizni az utókornak, ezek ipari műemlékek, műszaki emlékek.

A kocsimosó bejáratánál Gőz Károly művezető fogad minket, és kalauzol nagy lelkesedéssel a mosószerkezet rejtett világába. Látni rajta, amikor beszél, hogy szereti a munkahelyét, érti és tudja a munkafolyamat minden mozzanatát.

– A korszerűsítés legnagyobb eredménye, hogy ezentúl az emeletes KISS motorvonatok felső egyharmada is elérhető a mosóberendezés átalakításának köszönhetően, ugyanis eddig nem volt alkalmas a gépi berendezés az új típusú emeletes motorvonat teljes külső kocsiszekerénynek gépi kefék mosására. Úgy gondolom, ezzel hatalmas lépést tettünk a jármű színvonalasabb megjelenésének érdekében – kezdi az ismertetőt Gőz Károly.

– Ugyanis a mosóportálok – a mosócsarnokban 2 db portál teljesít szolgálatot a járművek teljes hosszának elérése és a mosási időablak javulása érdekében – olyan kefésszegmensekkel lettek kiegészítve, átalakítva, amelyek immár alkalmasak a jármű teljes szelvényének alapos megtisztítására.

Így az alvázról a tetőig elvégezhető a teljes, komplett gépi mosás.

Itt mossák még a FLIRT, a TALENT motorvonatokat, valamint a hagyományos személykocsikat, illetve többek között a téli időszakban a keleti mosó időszakos üzemelése miatt az egyéb honállomású IC-kocsikat is. Egy-egy szolgálat idején két mosókezelő felügyeli a mosási folyamatot, ami nagy figyelmet igényel. Négyes túrban dolgoznak, így nyolcan vannak. A gépi mosóberendezés egy friss szoftveres átalakításon is átesett a már említett korszerűtlen és elavult, évtizedes technikák kiküszöbölésének érdekében.

Az átalakítást Gőz Károly személyesen felügyelte, erre így emlékszik vissza.

– Kérésemnek megfelelően a gyártó ISTOBAL vállalat mérnökeinek egy jóval korszerűbb és megbízhatóbb alapot sikerült varázsolniuk a régi köntösbe. Így több funkció elérhetővé vált, pl. a régi mosási programban egy fázis felelt a rotafejes alvázmossásért, ezt kibővítették további egy fázissal, így immáron két fázis felel az alsó szoknyalemez és a forgóvázak hatékonyabb megtisztításáért. A vízszintes kefék, illetve a 45 fokban bedőlő felső tetőkefék is színvonalasabb munkát végeznek. Csak olyan helyen szükséges a kézi beavatkozás, ahol a gépi kefékkel kivitelezhetetlen a jármű adottságai miatt a gépi kefék bedörzsölés. Egy emeletes motorvonat külső mosása 90 percet vesz igénybe, amelyet jelenleg a mosási terv alapján hétköznaponként napi kettő, hétfőn, szombaton és vasárnap négy-négy szerelvény tisztításával terveznek. Párhuzamosan megújult az energialánc is, így jelenleg üzembiztosan látja el a portálok mozgása közben az energiaellátást, tehát a víz, vegyszer, levegő stb. szállításának feladatát.

Az istvántelki gépi mosóberendezés környezetkímélő is egyben, ugyanis a mosás során keletkezett szennyvizet belső, zárt rendszeren keresztül tárolják, ülepítik, megtisztítják és visszaforgatják a rendszerbe, tehát újrahasznosítják a mosások alkalmával. Megközelítőleg 80 százalékban a megtisztított, 20 százalékban pedig a hálózathoz nyert vizet használják. A gépi mosás elengedhetetlen része a megfelelő minőségű mosószer. A külső gépi mosás során a vegyszerek alkalmazása – a beszállítástól a végső munkaoldat felhasználásig – szigorú felügyelet mellett történik típusról, bevonattól függően.

Összességében a korszerűsítésnek köszönhetően hosszú időre határozottan megbízhatóbb lett a berendezés. Korábban a sokasodó műszaki hibák miatt szinte heti rendszerességgel mosáslemondással járó javítási munkák nehezítették a rendelkezésre állást.

Kuriózumként meg kell említeni, hogy itt mossák le a híres, hírhedt Orient expressz patinás szerelvényét. Amikor Magyarországot is érinti a nosztalgiajárat, akkor több tartózkodási időt terveznek a menetrendjébe. A különleges vonatot üzemeltető társaság annyira elégedett a kocsimosással, hogy jószerivel minden útnál igénybe veszik az istvántelki telephely gépimosó-szolgáltatását, így évente négyszer vendégeskedik ott az Orient, immár 10 éve.



Zámbó Emil Zoltán járműmosó-műhelytakarító csatlakozik a beszélgetéshez, miután végeztek egy FLIRT motorvonat mosásával. Látogatásunkkor sajnos ismételen szembesültünk egy graffitis rongálással, ugyanis a mosóba beállított villamos motorvonat első része zöld színű firkával volt szennyezve.

– Ezt a graffitit könnyűszerrel eltávolították a járműről a vállalkozó munkavállalói – mondta Zámbó Emil Zoltán. Elegendő volt kétszer vegyszeres permittel – a behatási időt betartva – egy puha kefével bedörzsölni, majd a kocsimosó oldalsó keféjével megfelelő minőségben eltávolítani. A hatékonyság érdekében az oldószert többször viszik fel a jármű felületére, a behatási idő után pedig a kocsit lemosják a technológiának megfelelően. Emil elmondja még azt is, hogy a graffitis járműveket igyekeznek előre venni, hiszen amíg rajta van a firkálás, addig a jármű nem közlekedhet, nem állítható forgalomba. Már pedig erre minél előbb szükség van a kocsi- és a járműhiány miatt is.

Emillel a mai napon Juhász Tibor mosókezelő-műhelytakarító munkavállaló teljesített szolgálatot. A fiatalember 2013 óta dolgozik az istvántelki mosó területén. Gőz Károly művezető elmondása szerint a minden területen kiemelkedő teljesítéséért nagy hasznát veszi Juhász Tibor munkavállalónak, aki a mosókezelő-feladatok terén, majd sikeres vizsgát téve a tisztítási átvevőterületen és – mint azt jelenleg is gyakorolja – az adminisztrációs feladatokban is megbízható, precíz munkaerő.

Amikor jelentkezett az állás betöltésére, megtetszett neki, hogy egy koszosan beérkező járműből hogyan lehet gyönyörű tisztát varázsolni. A betanuló időszak alatt a régi öregektől szerzett tapasztalatot, fortélyokat a munkafolyamatok kellő elsajátításához. Ezeket az idő folyamán kamatoztatta, és megszerette ezt a munkát, jó a munkahely – ennek is köszönhető, hogy itt szeretne maradni továbbra is. Fontos megjegyezni, hogy Istvántelegen a külső gépi mosó mellett egy „kegyeleti” mosót is üzemeltetnek. A kegyeleti jelzót a gázolások balesetek után maradt szennyeződések eltávolítása miatt kapta.

– A kegyeleti mosót nem kedvelem ugyan, de az is munka, azt is el kell végezni, ha rám kerül a sor. Azokat a járműveket hozzák be ide – kegyeleti mosásra – amelyek gázolások balesetben vettek részt – mondja Tibor. A motorvonatok gépi mosása az teljesen más, amikor azt végzem, felügyelem, nagyon oda kell figyelnem. Még eddig nem okoztam kárt, mert ha mosás közben észreveszem, hogy valami kilógó tárgy, alkatrész van a járművön, leállítom a mosási folyamatot a stop gombbal, ilyenkor azonnal leáll a mosókapu.

A beszélgetést megköszönve Emil és Tibor elmentek a mosóvágányhoz, előkészültek az újabb motorvonat mosására. A csarnokban ekkor tűnt fel a kissé elkoszolódott KISS motorvonat, ami 90 perc múlva ragyogott a tisztaságtól újra hadrendbe állítható állapotban.

Kavalecz Imre



Egy hely, ahol a kollégáink által megépített mozdonyok szállítják az utasokat



Érkezik a tavaszi időszak, ezzel együtt megnyitja kapuit a Magyar Vasúttörténeti Park. Bár a múzeum számos megfogható és kipróbálható látványossággal csábít, mindezek közül a legnépszerűbb mégis a kerti vasút, amely évente nagyjából 10 000 „kört” teljesít. A MÁV legkisebb vasútvonala és legkisebb járműparkja a TÜV szabványjegyzéke szerint a „Mutatványos” kategóriába esik, mégsem említhető egy lapon a vásárokon ideiglenesen összeépített gyerekjátékokkal. Itt gőz-, dízel- és elektromos meghajtású, a valódiakkal megegyező megjelenésű mozdonyok közlekednek fix sínpáron, útjukat pedig valóságos biztosítóberendezés felügyeli. A járművek karbantartásáról, a kerti vasút történetéről és idei szezonjáról Somogyi Sándor karbantartó kollégánkat kérdeztük.

Hosszú tél után készítitek fel a kerti vasutat a szolgálatra. Úgy képelem, hogy ezekkel a gépekkel öröm a munka, hiszen a modellezés szenvedélyének hódolhattok.

Nem csak a gépekkel! A kerti vasút üzemeltetését tanulók és nyugdíjasok segítségével oldjuk meg, így az is pozitív, hogy ők ilyenkor visszajönnek. Minden évet oktatással kezdünk, ami egyben egy közös bográcsolás is, tehát jól összecsiszolódik a csapat. Mindig szóba kerülnek az előző évben tapasztalt hibák, ezeket ki-elemezük, próbálunk rájuk megoldásokat találni. A kerti vasúton túl mindennek készen kell állnia a nyitásra, a karbantartáshoz, a festéshez, a homokozók rendbetételéhez viszont jó idő, legalább 10 fok szükséges. Ilyenkor könnyen összeszaladnak a feladatok.

Itt nem a munkába igyekvők vonatoznak, leginkább öröm kapcsolódik a közlekedéshez. Jobb kedvvel lehet ezért itt dolgozni? Biztosan átragad a gyermekek izgatottságából némi ráatok is.

Természetesen igen, de a válaszzal árnyalnám a kérdését. Az utasok vidámak, de egy 3-4000 fős rendezvényen a kialakuló várakozás miatt feszültebbek lesznek, itt is előfordul a türelmetlenkedés. Egy átlagos, nyugodt napon viszont hat ránk az emberek öröme: ilyenkor beszélgetnek, kérdeznek, adott esetben egy kisebb csoportot szívesen be is visznek a depóba, hogy megcsodálják az éppen nem használt mozdonyokat, kocsikat.

Rengeteg látnivaló van a parkban, de úgy sejtem, hogy ez lehet az egyik legnépszerűbb. Milyenek a visszajelzések?

Az emberek nagyon szeretik a kerti vasutat, valaki naponta többször is felül rá. Mi minden vontatójárművünket kinyomtattuk egy-egy jegyre, ezt a gyerekek tudják, némelyikük gyűjti is, és arra hajt, hogy meglegyen neki mind a tízféle. A hangulatra visszatérve még elmondanám, hogy a vonaton már minden rendben van, tehát amikor odáig jutnak, hogy felszállnak, még a síró gyerek is elhallgat és inkább nézelődik.

Többször említettet a gyermekeket, mégis van egy olyan gyanúm, hogy nem csak az ő körükben népszerűek ezek a járatok.

A kerti vasút eredetileg gyermekeknek készült, de a tapasztalat az, hogy fele-fele arányban utaznak rajta a felnőttekkel.

Milyen gépek közlekednek a pályahálózaton?

Dízel-, elektromos és gőzmozdony is szolgál nálunk, egy szezonban durván 6-7 üzemel. Rendezvénynapokon jellemzően 4 db négykocsis szerelvényt állítunk forgalomba, napközben nem szoktuk cserélni a járműveket. Hogy éppen melyik közlekedik, azt alapvetően az üzemképességük határozza meg, de a mozdonyok beállításánál mindig figyelünk a sokszínűségeire.

A gépeket illetően milyen érdekességeket lehetne megemlíteni?

Az elektromos mozdony természetesen itt nem a felsővezetékkel vételezi az áramot, akkumulátor működteti a motort. A gőzösökhöz Németországból rendelünk antracitot, ezt kétharmad-egyharmad arányban vegyítjük lengyel feketeszénnel. Így füst is van – de nem fullasztó mértékben –, illetve a tüzelőanyag is porig ég. Tökéletesen visszaadja tehát a rendes gőzös élményét. A keverési arányokat mi tapasztaltuk ki, közben pedig figyelembe vettük az elegy fűtőértékét, és azt is, hogy porrá égő anyag kerüljön a rostélyra, hiszen az nem buktatható. Naponta egyszer állunk ki salakolni a gőzössel. Szilvinek (a Szilvássárad Erdei Vasút „Szilvi” nevű gőzösének 1:4 arányban kicsinyített másolata – a szerk.) körönként 2 liter vízre is szüksége van, amit az állomáson felépített mini vízdaru biztosít.

Minden járművet ti szervizeltek?

Igen, de vannak bizonyos munkálatok, amelyeket külső cégek végeznek el. Ilyen a marás és a precíz esztergálás. A szervizelés egyébként hasonló szemlélet szerint zajlik, mint a nagyvasúton, a gőzmozdonyok kazánját pl. kazánbiztos ellenőrzi, hatósági víznyomáspróbát tartunk minden évben, öt évente pedig teljesen kibontjuk a kazánt. Ahhoz időzítjük a járművek nagyjavítását is. A dízelmozdonyokkal nincs sok dolgunk, az olajcsere és a kerekek szabályozása megtörténik minden évben.

Milyen képesítés kell ahhoz, hogy üzemben tudjátok tartani ezeket a különleges járműveket?

Én cukrász vagyok, így mondhatnám, hogy édesipari, de ez természetesen nem lenne igaz (nevet). Már kiskorom óta érdekelt a vasút, elsősorban a gőzösök, így amit lehetett, könyvekből megtanultam, a többi pedig az idők során gyakorlat révén sikerült elsajátítanom.

A járműpark meglehetősen sokféle és egyedülálló, így valóban a tapasztalat és a gyakorlat lehet a kulcs. Honnan szerezhetők be egyáltalán ilyen mozdonyok?

A legtöbb járművet mi magunk építettük, a NOHAB 9 éves, az Mk 49-es 4 éve dolgozik, a legújabb alkotásunk pedig egy 424-es „Bivaly”, ami tavaly júliusban állt szolgálatba. Nagyjából másfél évig dolgoztunk rajta.

Ez több mint megdöbbenő. Ti építitek meg a semmiből ezeket a működő járműveket?

Igen! A megalkotás a legjobb benne. Ez egy kihívás, nagy feladat, ezért is született meg a NOHAB az eredetivel teljesen megegyező hajtással. Meg kell szerezniük a gyári komponenseket, és arra is figyelünk, hogy a vontatási teljesítmény megfeleljen az igényeinknek. A folyamat egyébként úgy kezdődik, hogy megrajzolom a terveket, amelyeket egy mérnök felülvizsgál. Kiértékeljük a lehetséges hibákat, végül vízsugaras vagy lézervágó alá kerülnek a síklemezek, és megkezdődik az építés. Vannak persze olyan mozdonyaink is, amelyeket más alkotott, a legidősebbet például 1912-től építette egy bácsi egészen a 60-as évekig.

Kik vezethetik a minimozdonyokat?

A tizennyolcadik életévüket már betöltött és a helyi oktatást, illetve vizsgát sikeresen elvégző kollégák. Először jön az akkumulátoros mozdony, utána a dízelek közül a NOHAB, végül pedig a gőzös vagy az Mk 49. Fontos betanulni az egyszerűbb, elektromos gépeken ahhoz, hogy megismerjék a pálya sajátosságait, és ráérezzenek, hogy mikor miként kell tüzelni vagy vizet szívni.

Van valami, ami különlegesen elégedetté tesz az itt végzett munkáddal kapcsolatban?

Az, hogy a saját építésű mozdonyainknál üzembiztosan tudjuk hozni a szükséges vontatási teljesítményt, és hogy ezek a járművek örömet szereznek a gyermekeknek és a felnőtteknek.

Benke Máté

A Magyar Vasúttörténeti Park havonta egy ingyenes napot tart. Kollégáinkat arra biztatjuk, hogy látogassanak ki barátaikkal, családtagjaikkal!

Vasutasnapon a MÁV-csoport dolgozói díjtalanul próbálhatják ki az összes interaktív programot, köztük a Kerti vasutat is.



„Igyekszünk minden utazási igényt kielégíteni”

– interjú Meszesán Fanni értékesítési szakértővel

Hálás német diákcsoport küldött levelet a MÁV-nak, amelyben arról számoltak be, hogy – kolléganőnknek köszönhetően – megkapták azokat a nemzetközi vonatjegyeket, amelyeket áprilisban használnak majd föl az egyik menetrend szerinti járatunkon. Hogy ez miért különleges, és miért kellett fizikailag is hozzájutniuk a jegyekhez, kiderül a Meszesán Fanni értékesítési szakértővel készült interjúból.

Fényképet küldött egy németországi osztály, amelyen a vasúttársaság által kiállított jegyekkel mutatkoznak a diákok. Honnan hova szeretnének utazni?

Budapest–Brassó viszonylatban vonatoznak majd a gyerekek áprilisban oda-vissza.

Miért volt szükségük az eredeti, Budapesten kiállított jegyekre? Miért éppen a MÁV-ot keresték meg ezzel?

Gyakran találkozunk olyan esettel, hogy külföldi csoportok a felszállási hely szerint illetékes vasúttársaságot keresik meg jegyvásárlási igényükkel, ebben az esetben is ez történt. Online egyszerre maximum 6 főnek lehetséges a vásárlás, ez a 26 fős csoportjuk esetében hosszadalmasabb és bonyolultabb folyamat lett volna, illetve nem biztos, hogy a helyeket egymáshoz közel tudták volna lefoglalni. Munkatársaim az átutalt összeg beérkezését követően nyomtatták ki a jegyeket, valamint a fekvőhelyeket is egymáshoz közel foglalták le a rendszerben. A gyerekek egyébként osztálykirándulásra men-

nek Brassóba. Németországból indulnak, Budapestig repülnek, de innen már a vonatot választják a román nagyvárosig. Az utazásuk egyik különlegessége az éjszakai vonat, szerintem ez már önmagában élmény lesz az egész osztálynak.

Közvetlenül téged kerestek meg a jegyigényükkel?

A csoport levele egy többek által kezelt e-mail-fiókba érkezett, de tekintettel arra, hogy Budapestről indulnak és csak angolul tudnak kommunikálni, én vettem fel velük a kapcsolatot. Első érdeklődő e-mailük még tavaly novemberben futott be, ezért küldtem egy előzetes árajánlatot, valamint tájékoztattam őket a jegyváltási lehetőségekről. Egy ideig gondolkodtak rajta, illetve a helyfoglalás sem volt még lehetséges a megadott vonatokra, így végül januárban tudtuk lebonyolítani a vásárlást. Szerencsére nagyon együttműködők voltak, hamar elintézték az átutalást, és mi ennek köszönhetően hamar ki is tudtuk adni a jegyeket és a helyjegyeket. A csoport vezetőjének rengeteg kérdése volt, én pedig igyekeztem a legjobb tudásomhoz mérten mindent megválaszolni, hogy nyugodtan vághassanak majd neki az útnak.

Szóval online egyszerre csak 6 főnek lehet jegyet vásárolni. Muszáj volt tehát a fizikailag megfogható tiketteket kijuttatni a csoportnak?

Így van. Ezek nem a többség által ismert kedvezményes, online is megvásárolható jegyek, csak papíralapon adhatók ki. Ez a jegytípus már 6 fő együttes utazása esetén elérhető, de jellemzően ettől nagyobb, 20-30 fős csoportok szoktak árajánlatot kérni. Kollégáimmal szorgalmazzuk, hogy legyenek PDF- formátumú, okoseszközön is bemutatható, csoportos nemzetközi jegyek, ez nagyban segítené a mi munkánkat, tehermentesítené a pénztárakat, és hatékonyabban ki tudnánk szolgálni azokat a külföldieket is, akik nem tudnak ellátogatni az irodánkba. Jelen esetben úgy oldódott meg a jegyek kijuttatása, hogy az ügyfél rendelkezett Magyarországon élő ismerőssel, aki átvette a borítékot, és elküldte nekik Németországba.

Gyakran fordul elő veled, hogy ennyire kacifántosan, de kiszolgálod az utasokat?

Egyre sűrűbben találkozunk összetettebb megkeresésekkel, illetve egyre több külföldi csoport keres meg minket. Igyek-

szünk minden utazási igényt kielégíteni, de ahogyan azt már említettem, a csoportos jegyeket csak papíralapon tudjuk kiadni, így nem mindig köttetik meg az üzlet. Ez az eset szerencsés kimenetelű volt, boldogan vették kézhez a gyerekek a „csomagot”!

Értékesítési szakértőként mi mindent csinálsz még?

Nagyrészt havijegyes partnerekkel kötünk szerződéseket, például cégek nagyobb mennyiségű bérletrendeléseit intézzük, illetve nehezebben megoldható nemzetközi, csoportos jegyértékesítési feladatokat is ellátunk. A STRAT Klub kártyák szintén hozzánk tartoznak, ahogyan a céges csoportok belföldi utazásai is. Ezekon egyébként értékesítési szakértő és értékesítő kollégáimmal együtt dolgozunk.

Ha jól tudom, az új Utascentrumban is munkálkods. A Keleti pályaudvaron utasokkal foglalkozol?

Már nem. Egyszerűen ott intézzük a START Klub kártyákhoz kapcsolódó feladatokat, illetve ezekre az időpontokra időzitem a találkozókat a nemzetközi jegyet vásárló partnerekkel. Annak idején egyébként pénztárosként kezdtem a START-nál, a Déli pályaudvaron. Később szolgáltatásértékesítő lettem, 2024 januárjában pedig üzleti szakelőadó. Időközben diplomát szereztem, így tavaly augusztus óta már szakértőként erősítem a csapatot.

Szeretnél a Déli pályaudvaron dolgozni?

Az utasokkal végzett munkának is megvan az előnye – ha csak azt nézem, magamat fejleszteni is nagyon jó lehetőség volt –, mert minden utas más, így másként kellett kezelnünk őket. Sokszor nekem kellett rávezetnem a vevőket a megfelelő értelmezésekre, így végső soron arra, hogyan intézhetik el az utazásukat. Azt hiszem, türelmesebbé tett ez a munka, de azért voltak olyan időszakok, amelyek megterheltek lelkileg.

A munkádon kívül más szál is köt a vasúthoz?

Ha azt nézzük, vasutascsalád vagyunk, mert a szüleim és az egyik testvérem is itt dolgozik. Apukám területi forgalmi koordinátor Békéscsabán, anyukám pedig nemzetközi pénztáros Békéscsabán és Szarvason. A testvérem termékmenedzser-szakértő. Korábban, ha volt egy-egy szabad hétvégeje a családnak, sokszor vonatoztunk, elmentünk Győrbe, vagy feljöttünk Budapestre az unokatestvérekhez. Ma a hétvégék a kikapcsolódásról szólnak, kirándulok vagy pihenek, ez kiegyensúlyozza a hét közbeni feszültséget.

Benke Máté

Alstom Astride mozdony

Sikeresen teljesítette 40 ezer kilométeres tartampróbáját a 490-es sorozat, vagyis az Alstom Astride mozdony. A hiba nélküli próbaidőszak után 15 ilyen típusú mozdony fog forgalomba állni, március végén pedig a 490 010-es jármű kapta meg elsőként az új, MÁV-csoport arcúlatos külsejét. A járművek Pécs felé a Mecsek Inter-Cityken, valamint a kaposvári InterCity járatokon fognak szolgálatot teljesíteni.





Családdal utazni is jó

2024 év elején a tarifareform hatására, amikortól a 14 éves kor alattiak ingyenesen utazhatnak a közösségi közlekedési eszközökön, a MÁV-csoporton belül is az a döntés született, hogy a gyerekekkel együtt utazó családokat kiemelten kezeljük. Felmerülhet a kérdés, hogy miért is kell a kisgyerekes családokkal külön foglalkozni.

A számtalan ok közül csak néhányat ragadunk ki: sokszor több csomaggal rendelkeznek (babakocsi, kismotor, váltóruha, pelenka, popsitörő, és még sorolhatnánk), mint az utasok többsége. A gyerekekkel utazók talán az átlagnál is jobban igénylik a tiszta és biztonságos környezetet, illetve nagyobb a térigényük a gyerekek mozgásigénye miatt. Valamint többen fontosnak tartják a szeparációt is a szoptatás érdekében.

Fejlesztéseink alapja a családdal együtt töltött közös, minőségi idő. Ha meggondoljuk, nincs még egy olyan közlekedési eszköz, mint a vonat, ahol a családtagok egymással szemben ülve tudnak utazni, ráadásul az a családtag, aki máskor sofőr szokott lenni, ő is önfeledten együtt lehet a családdal. Hogy valóban felhőtlen és vidám legyen a családi utazás, pilotprojekt jelleggel első körben mind a 40 emeletes KISS motorvonaton **családi helyeket jelöltünk ki**: egymás mellett 6 db 4-es ülést, összesen 24 helyet, ahová kisgyerekes családokat várunk, és ahol nem olyan nagy baj, ha egy picit hangosabbak a gyerekek. Azt reméljük, hogy így az a fajta stressz, ami abból adódik, hogy a gyerekek zavarhatják a többi utastársat, csökken a szülőknél, és még szívesebben fognak velünk utazni. Természetesen ezeket a he-

lyeket a legmenőbb részen, az **emeleten** jelöltük ki. De gondoltunk a kisebbekre is, akiknek a földszinten babakocsihelyek vannak kialakítva, és pelenkázóval ellátott a mellékhelyiség is.

Ahhoz, hogy a család tudja, hogy hol és mikor járnak emeletes motorvonataink, **heti szinten frissítve** tesszük közé a **KISS-ek menetrendjét**, amelyet a csoportportálon, kifejezetten a családoknak szóló aloldalon helyeztünk el, amely a <https://www.mavcsoport.hu/csalad> címen található.

Mi is tudjuk, hogy talán az az egyik legnehezebb időszak, amikor a család **babakocsi**val, pelenkázós korú gyermekkel utazik együtt: így számukra külön összegyűjtöttünk olyan tippeket, ötleteket, amelyekkel zökkenőmentessé tehetjük a legkisebbekkel vonatozók utazását is.

Hisszük, hogy a gyerekek számára egy vonatos út már önmagában is élmény. A közösen eltöltött időhöz a **honlapunkon játékötleleteket adunk**, amelyekhez nem szükséges semmilyen eszköz, és kicsik és nagyok is együtt tudják játszani, de ha rendelkezésre áll papírlap, akkor azokhoz is vannak jó játékötleink.

A tavalyi évben egy olyan **foglalkoztatófüzetet** adtunk ki, amely – a visszajelzések alapján – alkalmas volt arra, hogy a család minden tagját játékokra hívja, akár egy hosszabb vonatút teljes idejére.

Az sem jelenthet akadályt, ha a család nem visz magával mesekönyvet a vonatútra, hiszen az óvodás, kisiskolás gyerekek számára **összegyűjtöttünk számos mesét**. A MÁV-csoport Magazin olvasói számára ezek a mesék már ismerősek lehetnek, hiszen minden lapszám utolsó oldalain megjelennek.

Tudjuk, hogy sokszor nem könnyű a családot rávenni egy közös kirándulásra, városnézésre. De ha azt mondjuk, hogy kevesebb mint 30 percet kell csak a gyerekekkel vonatozni, lehet, hogy már bátrabban

útnak indul a család. Így **több olyan úti célt ajánlunk a honlapunkon, ahol minimális utazással már ki-zökkenhet a család a mindennapokból**, és Budapest belvárosától alig fél óra múlva már egy új helyszínen lehet, hátrahagyva a mindennapok sokszor örjítő mókuskerekét. Találhatnak az utasok gyalogtúrákat, amelyeket akár babakocsival is végig lehet járni, vagy olyan rövidebb túrákat is, amelyek nem túl megerőltetőek a kisebbek számára sem, de kínálunk olyan hosszabb útvonalakat is, amelyek már a nagyobb gyerekeknek is kihívás lehet. És ha a család szívesen menne városnézésre – akár egy esős napon –, arra is vannak ötleteink: bemutatunk olyan lehetőségeket, amelyeket az adott városban érdemes megnézni, kipróbálni.

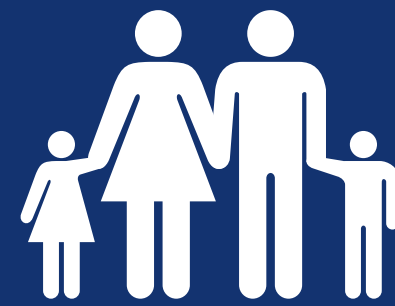
A fejlesztéseknek ezzel még nincs vége, a közeljövőben további szolgáltatásokkal készülünk a családok utasainak számára. Készítettünk egy kisfilmet, ahol anyuka, apuka és két kicsi gyereke a fent említett emeletes motorvonat emeleti részén utazik. (A QR-kódon keresztül lehet majd megnézni)

Egy turisztikai alapokon nyugvó hangosmese-sorozatot indítunk el az 5–8 éves korosztály számára, amelyben szintén a fenti négyfős család fog együtt utazni különböző magyarországi helyszínekre, a nagyobbaknak (9–12 éves korosztály) képregénnyel készülünk, és újabb foglalkoztatófüzetet készítünk mindkét korosztály számára.

Terveink között szerepel, hogy tovább fogjuk bővíteni a turisztikai ajánlókat a családok számára: Budapestről 45 és 60 perces vonatos utakkal, valamint hasonló 30, 45 és 60 perces utakkal vidéki nagyvárosokból, illetve tervezzük tematikus útvonalajánlókat is: pl. családi kerékpáros túrákat.

Bízunk benne, hogy a családok utazását segítő fejlesztéseink által ők (is) még szívesebben utaznak majd velünk a jövőben.

Törökné Erdősi Noémi



Kérjük adja át az ülőhelyét!

Bitte Sitzplätze überlassen!

Please give up this seat!

Merci de céder la place.

Si prega di cedere il posto.

Az emeletes KISS motorvonatokon ez a matrica jelzi a családoknak fenntartott ülőhelyeket. A fenti matricára hivatkozva a családok utasok kérhetik az ülőhely átadását.

Akik miatt élmény lehet az osztálykirándulás



A tavasz beköszöntével újra indul a kirándulószezon és az osztálykirándulások időszaka. A tarifareform hatására minden eddiginél többen vették igénybe a közösségi közlekedési eszközöket, és ez igaz a csoportos utazásokra is, amelyekből tavaly csaknem 29 ezret intéztek a kollégáink. A csoportos utazások lehetőségeiről és kulisszatitkairól beszélgettünk Repiczkiné Bochat Evelinnel, a MÁV Személyszállítási Zrt. szolgáltatásértékesítőjével.

Kérlek, röviden meséld el, hogyan történik egy csoportos utazás megszervezése a megkereséstől az utazásig.

Az utazó csoportoktól azt kérjük, hogy a tervezett utazásukat a honlapunkon kialakított felületen jelentsék be, ahol egy kérdőív kitöltésével tudják nekünk megadni az utazáshoz és az elszámoláshoz szükséges adatokat. A beküldött bejelentés az utazó intézmény irányítószáma szerinti, területileg illetékes szolgáltatásértékesítőhöz kerül automatikusan továbbításra.

A beérkezett igényt a JÉ-alapú TicketChecker csoportos utazások oldalon rögzítjük, miután az érintett vonat szabad kapacitását leellenőriztük. Szükség szerint előzetesen egyeztetünk az utazás során érintett területi technológus vagy kocsigazdálkodó kollégákkal.

A rögzítést követően a Bejelentés nyomtatványunkat ellátjuk a rendszertől kapott regisztrációs számmal, majd aláírásunkkal és dátum-

mal ellátva kiküldjük az ügyfélnek e-mailben, egyben tájékoztatjuk a további teendőkről.

Két eset fordulhat elő a tájékoztatást illetően. Az első, hogy egy későbbi e-mailben online jegyet kapnak a kollégáinktól, melyet az utazás során akár okoseszközön is be tudnak mutatni a csoportok. A másik eset, hogy papíralapú menetjegyet szükséges váltani az ügyfél által kiválasztott pénztárban.

A kiállított csoportos menetjegy birtokában a csoportoknak már csak utazniuk kell, valamint jól érezni magukat. A mi feladatunk azonban még tart az utazás utolsó utáni pillanatáig, hiszen ha a regisztráció/jegyváltás után rendkívüli vágányzár lép életbe, esetleg korlátozások várhatók (mint tavaly az árvízveszély miatt), akkor mi értesítjük a csoportokat a kialakult helyzetről, és a technológus vagy vágányzári kollégákkal egyeztetünk a lehetséges megoldásról.

Hogyan kerültél a csoportos utazások szervezése csapatba, mi az, ami a legjobban és mi az, ami a legkevésbé tetszik a feladatban?

Egy korábbi szakértővel beszélgettünk a feladatokról, és megtetszett a munkakör. Szerencsémre egy éven belül sikerült is a budapesti csapathoz kerülnöm, 2018. március elsején kezdtem, ekkor 3,5 éve voltam már a MÁV-START-nál. Korábban személyes ügyfélszolgálaton dolgoztam a Déli pályaudvaron, azelőtt pedig nemzetközi pénztárosként Kelenföld állomáson.

Nagyon szeretem a munkámban, hogy emberekkel foglalkozom, és nem csak futólag, mint a pénztárnál vagy az ügyfélszolgálaton. A visszajelzések, amiket az ügyfelektől kapok, még jobban megerősítenek abban, hogy fontos, amit csinálunk.

Ami legkevésbé tetszik, hogy olykor el kell utasítani egy-egy megkeresést, mert a lehetőségeink korlátozottak.

Mik a leggyakoribb kihívások a csoportos utazások megszervezésében, és hogyan kezelitek ezeket?

A leggyakoribb kihívás a májusi és júniusi, illetve szeptemberi utazások problémák nélküli megszervezése. Ezen időszak nálunk a szezon, amikor majdnem minden iskolából „egyszerre” utaznak. Ebben az időszakban fokozott figyelmet igényel minden csoport, sokkal több egyeztetés történik ilyenkor a technológus kollégákkal és a csoportok kísérőivel.

Amikor idekerültem, akkor még a hagyományos, mozdonyos szerelvények voltak többségben, így több csoport tudott élni az együttes elhelyezés lehetőségével. Ez ma már a motorvonatoknál sajnos nem lehetséges, így a csoportok együttes elhelyezése már nem olyan egyszerű, nem oldható meg minden esetben. Van előnye is a motorvonatos közlekedésnek, hiszen egy KISS motorvonaton több csoport tud együtt utazni, mint egy 4-5 kocsiból álló hagyományos szerelvényen.

Hogyan változtatta meg az elmúlt években a technológia és a digitalizáció a csoportos vasúti utazások foglalását és menedzselését?

A csoportos utazások bejelentésének és kezelésének folyamata szerencsére egyszerűbb és átláthatóbb lett számunkra és a csoportok számára is. A munkavégzésünk teljesen papírmentes lett, a szervezeten belül ez először nálunk, a budapesti területen került bevezetésre. A tavalyi év végére a csoportos bejelentések feldolgozásához egy új regisztrációs felületünk lett a TicketChecker által. Az új felület a felhasználóértékesítő és technológus kollégák együttműködésével került kialakításra, így megfelel minden mai igénynek. Szintén tavaly év végétől a teljesen díjmentes csoportoknak van lehetőségünk online menetjegyet küldeni e-mailben. Ez nekik is kényelmesebb, főleg az olyan településen lévő iskolai csoportoknak, ahol nem volt vagy már nincsen pénztár. Tehát elmondható, hogy a kapcsolattartás szinte teljesen online történik, és a folyamat is az utazásig bizonyos esetekben. Persze az lenne a legjobb, ha minden típusú csoportos menetjegyet meg tudnánk online formában küldeni az ügyfeleinknek, de ez egyelőre még várat magára.

Melyik volt a legextrémebb eset, esetleg legnagyobb csoport?

A legnagyobb csoportok, amelyeknél még nem chartervonat került kiállításra, 100–150 fősek voltak. Ezek a csoportok általában komplett évfolyamok vagy alsó és felső tagozatok külön-külön történő utazásai érdekében jelentkeznek. Az igazán extrém esetekben már chartervonat közlekedtetését javasoljuk.

Chartervonatként közlekedett például tavaly egy szerelvény Kőbánya-Kispestől Komáromba és vissza 400 fő általános iskolás gyermekkel, ekkor az iskola egész alsó tagozata utazott.

Extrémnek még a gólyatáborok helyszínére történő utazásokat mondanám (400–800 fő közötti létszámmal), de az esetek többségében ezekhez eddig chartervonatot biztosítottunk az intézmények számára.

Van lehetőség egyedi útvonalak vagy különvonatok igénylésére nagyobb csoportok számára?

Természetesen, ahogy az előzőekben említettem, a chartervonatok pont ilyenek. Ezeket oktatási intézmények részére biztosítjuk, legalább 400 fő, nappali oktatásban részt vevő diák és kísérőik utazása esetén. Ezek útvonala lehet eltérő is a menetrend szerinti vonatokéhoz képest.

Ezen utazások szervezése még nagyobb figyelmet igényel, hiszen itt már nagyobb a felelősség is. A chartervonatok közlekedtetése külön kalkuláción alapul, és több szakterület jóváhagyására és együttműködésére is szükség van.

Milyen tapasztalataid vannak a nemzetközi csoportos vasúti utazások szervezésével kapcsolatban?

Jelentősen nehezebb feladat, korábban nem volt jellemző, viszont az utóbbi 1-2 évben megnőtt a nemzetközi utazásokra vonatkozó megkezelések és ezáltal a megvalósuló utazások száma is. Ez a növekedés az Erasmus-programok népszerűségének is köszönhető volt.

A MÁV-csoport által kiállított vonatoknál egyszerűbb dolgunk van, ezeken a járatokon tudunk legegyszerűbben helyet foglalni, bizonyos esetekben előre zároltatni a csoportok részére. Az ÖBB-vel volt már korábban több sikeres együttműködés a helyek előzetes zárolását illetően.

Milyen trendeket látsz a csoportos vasúti utazások terén, és milyen fejlesztések segíthetnének a jövőben?

Egyre több csoport választja a vasúti közlekedést, főleg amióta a 14 év alattiak díjmentesen utazhatnak. A teljesen online csoportos jegyek mind a belföldi, mind a nemzetközi viszonylatban nagy segítséget nyújtanának a csoportok részére, valamint további célcsoportok bevonását is elősegítenék. A kocsik számának bővítése mindenképpen szükséges, hiszen a növekvő utasszámok miatt a csoportok utazásához több kocsi szükséges.

Molnár Zsolt



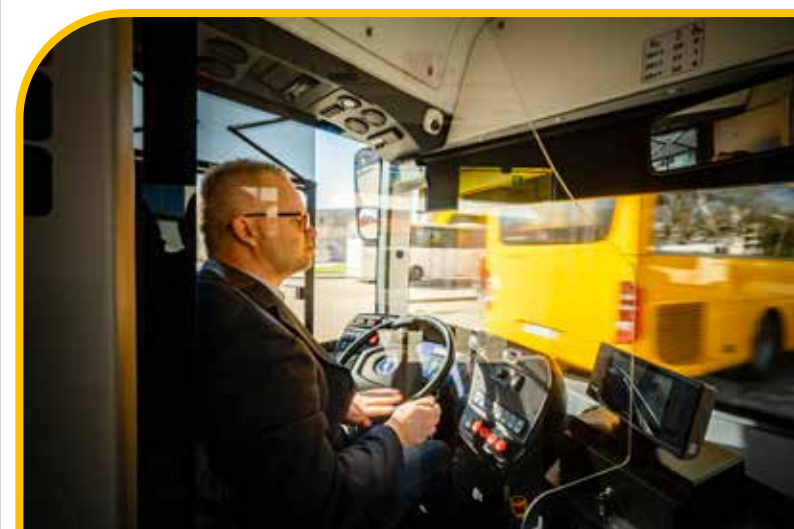
Zöld Busz Program

Az első e-busz Keszthelyre érkezett

Hat településen összesen húsz elektromos meghajtású autóbust állít forgalomba a MÁV-csoport. A Zöld Busz Program folytatásaként 20 darab környezetkímélő, tisztán elektromos meghajtású, Ikarus 120e típusú autóbusz érkezik társaságunk flottájába 2025-ben az Energiaügyi Minisztérium és a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. támogatásával. Az első e-busz Keszthelyen állt forgalomba 2025. március 21-től. Szeptember végéig Komáromban, Tatán, Komlón, Hajdúszoboszlón és Balatonfüreden is zöldül a helyi buszállomány.

A projekt keretében elsőként forgalomba álló Ikarus 120e autóbust március 20-án, Keszthelyen mutatta be a MÁV-csoport. Az új elektromos autóbusz évente várhatóan több mint 38 ezer kilométert tesz majd meg. Az utasok a 2-es, 3-as, 5-ös és C5-ös jelzésű helyi buszvonalon találkozhatnak a környezetkímélő járművel. A teljes kihasználtság érdekében azokban az időszakokban, amelyekben helyi járat nem közlekedik, helyközi járatokat végez majd. A zöldbusz egy korszerűtlen, közel 24 éves dízelüzemű jármű kiváltásával mintegy 15 tonna szén-dioxid-kibocsátástól mentesítheti a település levegőjét évente. A teljes hosszban alacsony padlós Ikarus 120e elektromos busz 30 ülő és 55 álló utas egyidejű szállítására alkalmas. Egy feltöltéssel akár 350 kilométert is képes megtenni. A jármű kerekesszékek, illetve babakocsi elhelyezésére kialakított hellyel, a felszállást segítő rámpával, elektronikus utastájékoztató rendszerrel, fedélzeti kamerarendszerrel, légkondicionálóval, valamint USB-töltőpontokkal biztosítja az utasok színvonalas és biztonságos utazását. Az Ikarus elektromos járművei Székesfehérváron már bizonyítottak társaságunknál, és 2022 nyara óta mintegy 1,6 millió kilométert tettek meg az utasok és a szakemberek nagy megelégedésére. Az új e-busz üzemanyag-ellátását a Mobiliti VOLÁNBUSZ Kft. által telepített nagy teljesítményű töltőberendezés biztosítja a MÁV-csoport keszthelyi műszaki telephelyén. A keszthelyi fejlesztés mintegy 166 millió forintból valósult meg, melyből közel 161 millió forint a támogatás összértéke. Az elektromos autóbusz ünnepélyes átadásán **Nagy Bálint**, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedéért felelős államtitkára, a térség országgyűlési képviselője kiemelte, hogy az elmúlt években 2500 új buszt szerzett be a vállalatcsoport, idén pedig a **Lázár János** közlekedési miniszter által bejelentett 10 pontos közlekedési akció-

program részeként folytatódik a flottamegújítási program: idén 500 és jövőre további 500 új járművet állítunk forgalomba. Az a cél, hogy 10 évnél fiatalabb autóbuszok szállítsák az utasokat. Az államtitkár hozzátette: nemzetgazdasági szempontból is jelentős lépés a mai nap, hiszen bizonyítja, hogy a hazai ipar is képes arra, hogy kiváló minőségű, alternatív hajtású buszokat állítson elő. **Kunfalvi Gábor**, a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. zöld-mobilitási irodavezetője hangsúlyozta: a HUMDA által koordinált Zöld Busz Program újabb mérföldkövéhez hasonló fejlesztések nemcsak a környezet védelmét szolgálják, hanem a helyi közlekedés fenntarthatóságát is erősítik. A Zöld Busz Programban a keszthelyi a 138., forgalomba helyezett elektromos meghajtású autóbusz. **Sipos Zoltán**, az Electrobus Europe Zrt. cégvezetője elmondta: az Ikarus büszke arra, hogy Magyarország legrégebbi, hazai tulajdonban lévő buszgyártójaként, a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően, olyan korszerű és környezetbarát buszokat gyárt, amelyek aktívan hozzájárulnak a fenntartható városi közlekedés fejlődéséhez. **Dr. Kormányos László**, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója ismertette, hogy a MÁV-csoport az elmúlt években a zöldítés útjára lépett, és igyekszik ezt a folyamatot felgyorsítani. Jelentős tapasztalataink vannak az elektromos buszok közlekedtetésében, hiszen az első ilyen járművünk már 2021-ben megérkezett, 2022–23-ban pedig a HUMDA Zöld Busz Programjának támogatásával 100 e-bust állítottunk forgalomba országszerte, melyekhez most újabb 20 zöldbusz csatlakozik. Társaságunk keresi a további forrásokat, és kiemelten törekszik arra, hogy a dízelüzemet egyre nagyobb mértékben kiváltsák az alternatív hajtású járművek. A zöld-átállítás a cél a kötöttpályás közlekedésben és az utakon is.



Tovább folytatódik a sikeres Zöld Busz Program: a budapesti agglomeráció és hat vármegyeszékhely után idén hat kisebb városban is alternatív meghajtású, környezetkímélő járművekkel korszerűsödnek a MÁV-csoport helyi közlekedési szolgáltatásai. A MÁV Személyszállítási Zrt-be 2024. december 31-én beolvadt Volánbusz és a Mobiliti VOLÁNBUSZ Kft. konzorciuma 2024-ben több mint 4,4 milliárd forintos támogatást nyert a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. pályázatán, így – az Energiaügyi Minisztérium és a HUMDA 100 százalékos támogatásával – Keszthelyre 1, Komáromba 2, Komlóra 7, Tatára 6, Hajdúszoboszlóra 1, Balatonfüredre pedig 3 darab új, tisztán elektromos meghajtású autóbusz érkezik szeptember végéig. Az autóbuszokhoz szükséges töltőinfrastruktúra kiépítésére 80 százalékos hozzájárulást nyert a pályázaton a közlekedési társaság konzorciumi partnere, a Mobiliti VOLÁNBUSZ Kft., amely az MVM Mobiliti Kft. és a Volánbusz közös vállalataként jött létre. A HUMDA által koordinált Zöld Busz Program keretében a Volánbusz 2023-ig összesen 100 elektromos autóbust állított forgalomba a főváros vonzáskörzetében, valamint Székesfehérvár, Zalaegerszeg, Győr, Eger, Szolnok és Szeged helyi közlekedésében. A társaság e-buszokból álló flottája – a dízelüzemű járművek kiváltásával – jelenleg évente mintegy 5500 tonna szén-dioxidtól mentesíti az érintett települések levegőjét, ami hozzávetőleg 2000 személygépkocsi éves kibocsátásának felel meg. Az újabb 20 darab elektromos busz beszerzésével az e-flotta 20 százalékkal bővül, ami évente további 850 tonna szén-dioxiddal alacsonyabb környezetterhelést jelent, valamint korszerűbb, kényelmesebb, csendesebb szolgáltatást biztosít a hat város lakosai és utasai számára.





A zenét szabadítja ki a kottagrafika rabságából

A neves karmester a világhírű Takács Quartet alapítójaként mint hegedűművész vált ismertté. Az idén 50 éves „vonósnégyes” – miután amerikai ösztöndíjat nyert 1983-ban Coloradóban – az Egyesült Államokban telepedett le. Takács-Nagy Gábor az együttesből 1992-ben kivált, majd Európába, Genfbe költözött, jelenleg a genfi Zeneakadémia tanára. Magyarországon Bartók-Pásztory-díjas, Prima Primmissima díjas, 2024 óta pedig Kossuth-díjas hegedűművész és karmester.

Takács-Nagy Gábor, a MÁV Szimfonikus Zenekar állandó vendégkarmestere genfi otthonából érkezett Budapestre, hogy megkezdje a próbát a zenészekkel a negyedik, Zeneakadémián megrendezett Beethoven-koncertre, amely annak az ötalkalmas sorozatnak a része, amelyen előadják a zeneszerző összes szimfóniáját. A Kossuth-díjas művész a próbafolyamat közben interjút adott lapunknak, így páratlan betekintést nyerhettünk abba a közegbe, amelyben nem csupán a zene, de az a lelki és értelmezési háttér is kialakul, ami végső soron Beethoven hiteles interpretációját eredményezi.

A klasszikus zenének rendkívüli a képessége a különböző lelkiállapotok megjelenítésére. Úgy sejtem, hogy aki az érzéseket hitelesen meg tudja szólaltatni, annak kivételes hozzájárása van a saját belső világához.

Igen, pontosan így van. A zene a lélek nyelve, a legnagyobb művek pedig képesek kifejezni az emberi érzelmek skálájának teljes amplitúdóját. Ahhoz, hogy ez sikerüljön a gyakorlatban, a hangok mögött szellemiségnek és spiritualitásnak kell lennie, amit a karmester és a zenészek képesek érzékeltetni. Ez a feladatunk. Johannes Brahms erről egyszer így nyilatkozott a tanítványának: „Kedves barátom, ha még jobban tud olvasni az emberek lelkében, akkor még jobb muzsikuss leszel.”

Ön honnan szerezte ezt a különleges „olvasási” képességet?

Ha nagyon őszinte vagyok, akkor azt kell mondanom, felnőttem egy édesanyával, akinek – akkor még nem tudtam – depressziós problémái voltak. Ezért amikor én hazamentem, ösztönösen nem azt figyeltem, hogy az édesanyám mit mond, hanem azt, hogy hogyan mondja. Szerintem ez élesítette az antennáimat már egészen korán, 3-4 éves koromban. Ha például zenét hallok, ha valaki játszik, mindig pontosan érzem, hogy van-e a hangok mögött lelki üzenet. E képességemet csak erősítették nagyszerű tanáraink a Zeneakadémián, hiszen nem hagytak nekünk egyetlen zenei frázist vagy hangot sem eljátszani anélkül, hogy ne tudtuk volna, milyen lelki állapotot kell sugározniuk.

Akkor Ön kezdettől fogva ennek tudatában lépett fel?

Egy előadás legfontosabb feladata megragadni a mű szellemi-érzelmi tartalmát és azt közvetíteni a hallgató felé úgy, hogy az még a legbeavatatlanabb emberek számára is mélyen átérezhető legyen. Ha minden előadó így játszana, akkor a klasszikus zene sokkal népszerűbb lehetne.

És mitől lehetne még ennél is népszerűbb?

Ha elengednék a perfekcionizmus nevű hülyeséget. Nekem ezt a szót a tanáraink ki se ejtették a szájukon, mert egész egyszerűen megmérgezi a levegőt. Az egész világon látom, hogy a fiatalok első számú feladata az, hogy ne hibázzanak. De ez a felfogás egyszerűen zeneellenes. A Takács Quartettel körülbelül 1000 koncertem volt, és majdnem minden alkalommal csináltam 8-10 kis bakit. Ezek szerint 8-10 000 kis baleset fordult elő az évek során, a pályánk mégis meredeken ment felfelé, végül bevalogattak minket a világ legjobb kvartettjei közé. Tudtuk, hogy mi az első számú prioritás: szellemiség, érzelmi skála, a spiritualitás megragadása.

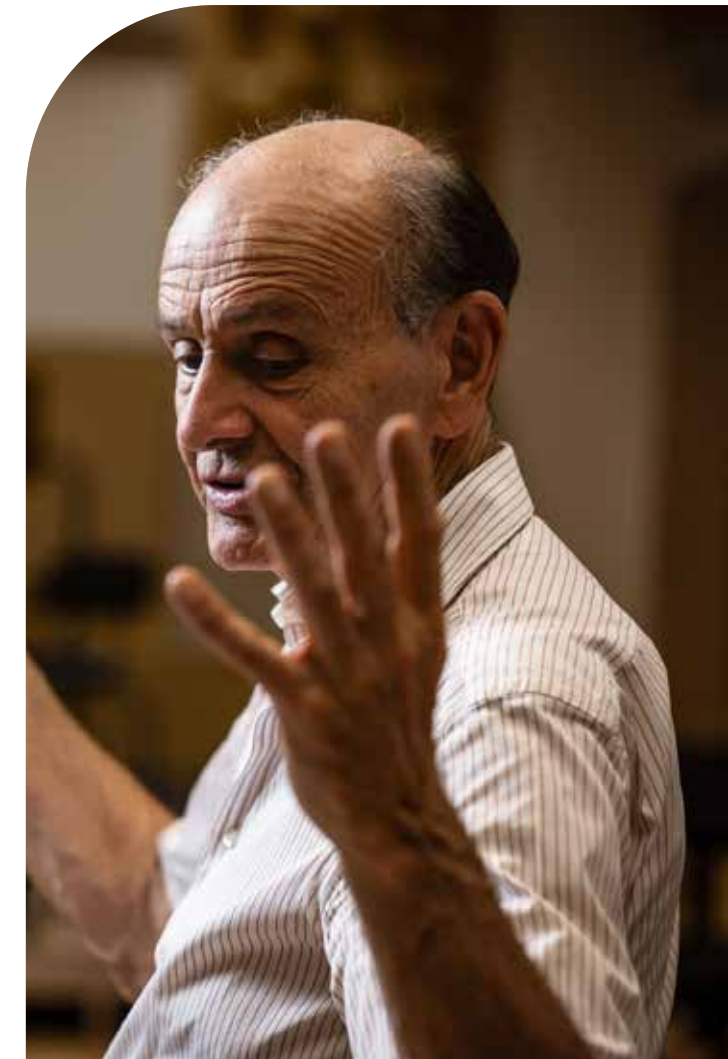
Van remény a maximalizmus felszámolására?

Abban bízom, hogy eltűnik a világból ez a fizikai perfekcióra való obszcén, rettentő nyomasztó törekvés. Persze ezzel nem azt mondom, hogy a zenészek ne játszanak olyan magas színvonalon, ahogy csak tudnak, alapvető, hogy az ember minden hangért odateszi magát, de nem szabad, hogy ez megmérgezze a darab szellemiségét. Maximalista csak technikailag lehet valaki, de a zene spirituális műfaj.

Nagyon érdekesnek találom, hogy a színészet és a zenészlét között párhuzamot von. Mindkettő szigorú keretek közé szorított játék – a maga jelrendszerével és gesztusaival –, de játék. Mit érzett Latinovits Zoltánt látva, illetve voltak-e még olyan színészek, akik mély benyomást tettek Önre, akik formálták az interpretációs képességét?

A szüleim 13 éves koromtól kezdve rendszeresen színházba vittek, amit a mai napig nagyon szeretek. Latinovits Zoltánt

előben hallani meghatározó volt. Azóta – ha például repülőtereken várok – visszahallgatom a felvételeit. Szerintem a fiatal zenészeknek érdemes volna elemezniük, hogy egy nagy színész hogyan mond verset, sőt, be kell avatni őket a színészet titkaiba! Latinovits egy szót sem tudott anélkül elmondani, hogy abban ne lett volna érzelmi töltet, ezért az Egyetemi Színpadon látott előadásán úgy éreztem, mintha maga Ady vagy József Attila állt volna előttem. Erről aztán meséltem Mihály András tanáromnak a Zeneakadémián, amelyre nikotintól elgyötört hangon csak annyit mondott: „Hát gyerekek, hát így kell zenélni.”



Öröm Önt nézni vezénylés közben. A koncert alatt – úgy hiszem – semmi más nincs a fejében, csak a darab, és érezhető, hogy a mű hevületében ég.

Nem csak a zene van az ember fejében. Néha egy-egy pillanatra ott a kétség is. Miközben érzem, hogy van antennám Beethovenhez vagy Mozarthoz, tudnom kell, hogy egy nálam sokkal nagyobb zseni üzenetét próbálom közvetíteni, ezért fel-fellángol bennem a kétség, hogy jól csinálom-e. Amikor viszont elengedem a kételkedést, még nagyobb erőre kapok. Karmesterként meg kell próbálnunk belebújni a nagy zeneszerzők bőrébe, majd a saját személyiségünkön keresztül újjáalkotni őket.



Amatőr füleknek is jól elkülöníthető, hogy egy opera címszerepét Renata Scotto vagy Maria Callas énekli-e. Esetleg azt is meg lehet figyelni egy lemezfelvétel hallgatása közben, hogy ki dirigál? Vagy a karmester zsenialitását éppen az „észrevétlensége” jelzi?

Egyfelől közvetítünk a hallgató és a kotta között, ezért észrevétlenek vagyunk, a másik oldalról viszont mi vagyunk a mű társszerzői. Így tehát egy alkotás minden karmesterrel másként szól.

Mindemellett idomulnunk kell a zeneszerző személyiségéhez. Olvasni kell a levelezését, az életrajzát. Nem lehet például Brahms-hoz vagy Schubert-hoz úgy hozzákezeni, mint Beethovenhez, hiszen egy olyan ember zenéjéről van szó, aki nem hajol meg az arisztokrácia előtt, aki egyedül él, de szeretetre vágyik, aki azt meri mondani, hogy „torkon ragadom a sorsot, nem fog rajtam kikezdeni!”

A kérdés egyébként az Európai Unió himnusa miatt vetődött fel bennem. A szimfóniát ugyanis Beethoven szerezte, de azt Herbert von Karajan hivatalos zenekari átíratában alkalmazzák, játsszák. Két poszt is ki van tehát emelve, a zeneszerzőé és a karmesteré.

Persze, mert másképp szól Karajannal. De nem szükséges őt vagy Toscaninit emlegetni: egy karmesterversenyen, ha belép egy fiatal kolléga, elég felemelnie a kezét. Már a mozdulataitól egészen másképpen hangzik a mű.

Amikor Ön pályakezdő művész volt, a Hungaroton lemezkiadónak kiemelt „népművelő” feladata volt a komolyzenei lemezek megjelentetése és terjesztése. Látható-e különbség az akkori és a mai közönség összetétele között?

Nagyon érdekes a kérdése. Nem sírom vissza a régi világot, mert zsákutca lehet, de ha visszaemlékszem, jóval nagyobb tisztelete volt a komolyzenének. Fiatalon rengeteg koncertre mentünk, és a Zeneakadémia is tele volt – szintén fiatalokkal. Ez ma már nem jellemző itthon.

Hogyan lehetne embereket behozni a koncertekre? Van rá mód, hogy szélesebb körben is szerethetővé váljon a komolyzene?

Nagyon nehéz kérdés. Ha itt lenne 5-6 muzsikás vagy karmester, éjfélig egymás szavába vágva beszélgetnének erről. A zenész legfontosabb feladata, hogy nyitott szívvel várja az el a hallgatót egy másik dimenzióba. Ha ez minden előadáson így zajlana, akkor szerintem nagyobb népszerűségnek örvendene a műfaj. Egy zenekarban viszont nincs olyan, hogy ideális állapot.

A MÁV Szimfonikus Zenekarról mi a véleménye? Azt hiszem, hogy végtelenül büszkének kellene lennünk rájuk, sokan még sincsenek tisztában azzal az értékkel, amit képviselnek.

Ez egy nagyon magas színvonalon játszó együttes, ami minden támogatást megérdemel, legyen az anyagi vagy éppen lelki. Kitűnő zenészek és remek emberek ülnek itt, akik világszínvonalú koncertre képesek. Szeretek velük dolgozni, régóta ismerem őket, és külön örömmel tölt el, hogy napról napra meredeken mennek fölfelé.

Ha már a MÁV-nál tartunk, hadd kérdezzem meg: világjáró művészként van-e kedvenc vasútvonala?

Szeretek vonatozni, jobban, mint repülni, mert így látom a tájat. Svájcban élek, ott van egy vasútvonal Genf és Sion között, amin nagyon sokszor utaztam. A Genfi-tó partján indul, később a hegyek közé vezet. Gyönyörű. Fiatal srácként – azt hiszem 7-8 éves koromig pedig meg voltam róla győződve, hogy mozdonyvezető leszek!

Benke Máté

Koncertfotó: Steirer Máté/MÁV Szimfonikus Zenekar

Tavaszi öngondoskodás

A tavasz közeledtével melegszik az idő, zöldül a természet, elkezdenek a növények virágozni, hosszabbodnak a nappalok, zümmögnek a rovarok és csicseregnek a madarak. A hosszú ideig tartó tél után ébrednek és megújul a természet, amely lehetőséget nyújt számunkra a testi és lelki megújulásra. A tavaszi napsütés, a hosszabb nappalok és a jobb idő segítenek energikusabbá és pozitívabbá válnunk.

Mit tehetünk a feltöltődésünk érdekében?

- Töltsünk több időt a szabadban, sétáljunk nagyokat a friss levegőn!
- Végezzünk a szabadban légzőgyakorlatokat!
- Frissítsük fel az otthonunkat egy nagy szelektálással és takarítással!
- Nézzük át és rendszerezzük a ruhátárunkat!
- Csempésszünk tavaszi dekorációt az otthonunkba!
- Tartsunk képernyőmentes napokat!
- Szánjunk időt az olvasásra!
- Fogyasszunk sok szezonális, friss zöldséget és gyümölcsöt!
- Kertészkedjünk, ültessünk növényeket!

Nemcsak a természet, hanem a lelkünk is virágozhat. A virágzás (flourishing) egy pozitív pszichológiai fogalom, amely az érzelmi, pszichológiai és a szociális jóllét magas szintjét jelenti. Magába foglalja a boldogságot, az étellel való elégedettséget és a pozitív-negatív affektusok egyensúlyát.

Hogyan gyakorolhatjuk a virágzást?

- Mindennap szánjunk 10 percet elalvás előtt arra, hogy írjunk le három olyan dolgot, ami jól ment és három pozitív történetet a napból!
- Gondoljuk át, hogy ezek miért mentek jól, miért történhettek így!
- Építsük be ezt gyakorlatot a mindennapi rutinunkba!

A virágzás érzését nemcsak a magánéletünkben, hanem a munkahelyi környezetünkben is átélhetjük. Ha elérjük azt a karrierünkben, amit értékelünk és fontosnak tartunk, akkor megtapasztalhatjuk a virágzás érzését. A szakmai kiteljesedés hozzájárul az élet más területein is a pozitív élmények megéléséhez. A virágzás növeli a produktivitást, elősegíti a fejlődést, és megerősíti a mentális ellenálló képességet.

Ha a mindennapokban pozitív érzelmeket élünk át, olyan munkát és cselekvéseket végzünk, amelyekbe bevonódunk, és mély emberi kapcsolataink vannak, akkor találunk értelmet és jelentést az életünkben, valamint a tehetségeinket és erősségeinket kiaknázva eredményeket érünk el. A virágzás által az életünk kiteljesedik, értelemmel töltődik meg, és jól kapcsolódunk másokkal.

Pál Dorottya – Támogatlak program



60 évvel ezelőtt új mozdonyokkal bővült a MÁV járműparkja. Az M62 sorozatú dízeleket a Szovjetunióban gyártották, és 1974-ig közel háromszáz ilyen mozdony került Magyarországra, ez rekord a hazai dízelek között. Az idei januári számunkban a Szergejt műszakilag mutattuk be, most a történeti áttekintést olvashatják.

1963-ban rendhagyó mozdony debütált Magyarországon. Már az is újdonságnak számított, hogy nagy teljesítményű dízelmotor hajtotta, de a minőségi anyaghasználat, a precíz megmunkálás és nem utolsósorban a megbízható működés is megdobogtatta a magyar vasúti dolgozók szívét. Egy baj volt az M 61-es típusjelű mozdonnal, azaz a NOHAB-bal, hogy Svédországból, vagyis egy kapitalista országból érkezett. Az első példányt két éven át további tizenkilenc követte, de a huszonegyedik megrendelése előtt véget ért a nagy reményekre jogosító típus további beszerzése. Vorosilovgrád (ma: Luhanszk) városából üzenték meg, hogy lennének ott nagy teljesítményű szovjet dízelmozdonyok is, és ez akkoriban még úgyis visszautasíthatatlan ajánlatnak tűnt volna, ha semmi egyebet nem közölnek a jármű tulajdonságairól.

A dízelkorszak hajnala

Az ötvenes években a hazai lapok ódákat zengtek a világszínvonalú szovjet járművekről, de akkoriban csak kevesen számolhattak be személyes tapasztalatokról. Leginkább az úrvetők, mivel az állami gépkocsik között egyre több volt szovjet gyártmányú. A ZISZ-ek, ZIM-ek, Pobedák külseje a 15 évvel korábbi amerikai autókát idézte, ám ellentétben azokkal lomha, igénytelen autók voltak, sokszor robbantak le, cserébe könnyű volt őket javítani. Ezeken a személygépkocsikon kívül azonban csak az 1949-ben beszerzett trolibuszok voltak szovjet termékek a hazai utakon. Az MTB-82 típusú járművek külsőre ugyancsak Amerikát idézték, és mivel a trolibuszok

tekintetében kezdetben nem volt összehasonlítási alap, el lehetett hitetni az utasokkal, hogy ez a jelenlegi trolí-csúcstechnológia, pedig dehogy volt az.

Az ötvenes években vasúti járművek nem nagyon érkeztek a Szovjetunióból. Ugyanakkor a MÁV elsősorban a szénhiány miatt elkezdte az ún. dízelesítési programját – amelynek célja hosszú távon a gőzmozdonyok forgalomból való kivonása volt –, ennek sikere pedig azon is múltott, hogy forgalomba állítható-e olyan, Magyarországon addig nem gyártott, nagy teljesítményű dízelmozdony, amely a fővonalai tehervontatásban is megállja a helyét. A MÁV elsősorban a hazai gyártást preferálta, s erre nyomós oka volt: a Ganznál már 1947-ben született egy olyan 2000 lóerős dízelmotor, amely jó alapnak tűnt. A továbbfejlesztett változat 1953-ban készült el, a kész mozdony csak 1957-ben. Ez azonban a próbafutás idején meghibásodott, a javítása elmaradt, így az illetékeseknek importjármű után kellett nézniük. Kézenfekvő megoldásnak tűnt, hogy a Szovjetunióhoz forduljanak, mivel ott is akkoriban indult a dízelmozdonygyártás. De a szovjetek ekkor még csak a belföldi piacra koncentráltak, így nem maradt más lehetőség, csak a nyugati import, a NOHAB-ok beszerzése, ami hamarosan egy csodálatos barátság kezdetének tűnt – ideológiáktól mentesen.

Ám e barátság kibontakozását a szovjetek nem hagyták, nem hagyhatták szó nélkül – már csak a presztízs miatt sem. Ráadásul az 1965-re elkészült mozdonyok voltak azok, amelyeket korábban, a NOHAB-ok érkezése előtt hiába szerettek volna megvásárolni a MÁV illetékesei. 1965-ben viszont muszáj volt.

A Népszabadság fényezte

Első körben a MÁV 52 mozdonyt rendelt, s októberre harmincöt már Magyarországon volt. Kissé különös, hogy a már elkészült mozdonyok a prototípussal együtt érkeztek, vagyis a lehetősége sem volt meg annak, hogy a magyar fél elálljon az üzlettől, ha a jármű nem váltja be a hozzáfűzött reményeket. Mindezt tudták a vasútnál, de sejtették a pártközpontban is. Vélhetően ez lehetett az oka, hogy a Népszabadság – a lap profiljába nem nagyon illő – cikket közölt 1965. május 13-án, közvetlenül az első mozdonyok érkezését követően, amely arról igyekezett meggyőzni az olvasókat, hogy Magyarország milyen fantasztikus üzletet csinált az M62-esekkel. Ráadásul a cikk szerzője megpróbálta azt is bebizonyítani, hogy a szovjet járművek jobbak a NOHAB-oknál. „A MÁV vonalain a svéd gyártmányú NOHAB-Dízeleknek új vetélytársa tűnt fel. A szovjet gyártmányú, 2000 lóerős Diesel elektromos mozdony a vetélytárs. Versenyük nem látványos, de annál mélyrehatóbb műszaki és gazdasági vetélkedés, amelybe nemcsak a motorok ereje, a mozdony gyorsasága szól bele. A svéd gépek jók, két éve alig akadt üzemzavar, de a svédek csak keveset tudnak gyártani, míg a Szovjetunió még ebben az évben 52 Diesel elektromos mozdonyt szállít a magyar vasútnak. A NOHAB tehát a gyártási kapacitás közötti nagy különbség révén már pontot veszített a piacon, a szovjet mozdony – típusjele M62 – pedig elindul, hogy mind nagyobb teret hódítson előbb a magyar, majd esetleg a cseh és a német vasutakon” – írták, mintha bárkinek is lett volna arra lehetősége, hogy válasszon, melyik mozdonyt vásárolják meg. A cikk folytatásában arról is szó esik, hogy NOHAB-on szűk a hely, bezzeg a szovjet konstruktőrök messzemenően tekintettel voltak a mozdonyvezetőre. „Üzem közben a gépteret betölti a motorok dübörgése, a szellőzők sívítása, de a vezetőfülkében ezt alig hallani. A vezetőfülke és a géptér között hermetikusan elzárt előtér van, ami elnyeli a hangot. A vezetőfülke is kényelmes, nem nyomasztó, nagy az üvegfelület, jó a világítás, erős a fűtés, rejtett ételmelegítőt és mosdót is találunk...” – olvashatjuk a cikkben, s a Népszabadság szerzője még azt is pozitívumként említette, hogy a vezetőállásra egy „szabályos Moszkvics-kormányt” szereltek fel. „Szép alkotás, piros kocsiszekrénye, nikkelezett dísléce, formatervezett, nagy fényszórója az új MÁV-mozdonyok sorából is kiemeli” – vonta le a következtetést.

Gyerekbetegségek

Az M 62-es kifejezetten tehervonati mozdynak készült, a legnagyobb sebessége 100 km/h óra volt. Ám hiába voltak nemcsak „szépek”, de relatíve gyorsak is az M 62-esek, eleinte nehezen boldogultak vele a magyar vasutasok. Noha érkezésüktől kezdve kizárólag szépeket lehetett olvasni róluk, a gyakorlat más mutatott. Legalábbis Bajók János mérnök, főtanácsos visszaemlékezéséből, amely a Vasútgépészet 2023/2. számában jelent meg, ezt olvashatjuk ki. „Én személy szerint 1965-ben kezdtem a szolgálatot (Ferencvárosban) és mintegy 3 hónapos vasutasként az akkor éppen oda állomásított 3 db M 62 sorozatú mozdony reszortosa lettem, miután az egyik mozdony 1 nap alatt előfordult 3 db szolgálatképtelenségét enyhe mosollyal nyugtáztam”



– írta Bajók János. Kezdetben a típusismeretük annyira hiányos volt, hogy három napig küszködtek azzal, hogy az említett hibát orvosolni tudják, noha az csupán egy tízperces munka volt. De ez csak a jéghegy csúcsa volt. „Volt mit tenni, hiszen a következő év tavaszán anyaghiba folytán jöttek az abroncs szakadások, ebből baleset a vontatási főnökségnél nem következett be, azonban »meleg helyzetek« adódtak” – közli a szerző, hozzátéve, hogy emiatt le kellett cserélni az abroncsokat a szinte új mozdonyokon. Épp fellellegeztek, hogy sikerült a hibát elhárítani, azonban egyre gyakrabban jelentkeztek a dugattyúégek, amelyeknek következtében három esetben fordult elő robbanás. „Ilyen alkalmakkor a dízelmotor több mint 800 kg-os olajkiszárlását a keletkező nyomáshullám a géptérbe spriccelte szét. A géptér takarítása több napig tartott” – említi Bajók János, de ez csak a kisebbik rossz volt. A nagyobb meg az, hogy az összes dugattyút cserélni kellett a mozdonyokon. Szergej gyerekbetegségei azonban ezzel nem értek véget, mivel újabb típushibát tapasztaltak, a szelepégést. „A hibajelenség a sérült szelep, csattogó és füttyölő hangja mellett számottevő olajkiszóródást is okozott, melynek eredményeképpen a mozdonytetőről csorgott az olaj. A probléma megoldása egy módosított konstrukciójú kipufogó szelep-csomag beérkezése révén valósult meg, melynek folyamánként az összes mozdony összes kipufogó szelepét cserélni kellett” – írta Bajók János, amiből okkal következtethetünk arra, hogy a magyar vasútnak meglehetősen sok dolga akadt, míg a vadenatúj mozdonyokat nyugodt lelkiismerettel állíthatták forgalomba.

Minden jóra fordult

De az M 62 sorozatot még ezzel együtt sem szabad lebecsülni. Már csak azért sem, mert leküzdvé a kezdeti nehézségeket a dízelek között ez a típus vált meghatározóvá a hazai pályákon, s a gőzmozdonyokat a Szergejek nyomán vonhatták ki a forgalomból. Az is igaz, hogy a mozdonyt kifejezetten teherszállításra fejlesztették ki, ezért nem szerelték fel szerelvényt fűtő generátorral. Ám a MÁV-nál a korábbiaktól eltérően úgy döntöttek, hogy személyvonatok továbbítására is használni fogják az M 62-eseket. Nyáron nem is volt ezzel gond, télen viszont csak úgy lehetett megoldani a fűtést, hogy a mozdonyokhoz eleinte szén- vagy pakuratüzelésű gőzfejlesztő kazánkocsit, később pedig villamos fűtőkocsit csatoltak.

A Szergejek selejtezését 1991-ben kezdték meg, akkor senki nem gondolta volna, hogy tíz évvel később egy felújítási program szereplőjévé válik 34 jármű, amelynek során a Szergejekeket új motorral szerelték fel; a gépterét teljesen átalakították, és a vezetőállását is korszerűsítették. Az átalakított járművek java energiatakarékos és halk Caterpillar motort kapott, de három mozdonyba a hasonló tulajdonságokkal bíró, MTU dízelmotorokat építettek be. A munkálatok 2007-ig elhúzódtak, a motorcseréket az Északi Járműjavítóban és Szolnokon végezték.

2015-ben a Magyar Posta emlékbélyeget adott ki az M 62-esek megjelenésének ötvenedik évfordulója alkalmából.

Legát Tibor



Éles helyzet az állomásokon: a vakvezető kutya és leendő gazdája is vizsgázik

Autóbusz- és vasútállomásaink rendszeresen helyszínt biztosítanak vakvezető kutyák és leendő gazdáik vizsgáztatásához, hiszen a vizsgájuk közlekedésbiztonsági szakasza részben a közösségi közlekedési eszközökön zajlik. Rózsa Katalint, az MGVYOSZ (Magyar Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetsége) vakvezetőkutya-kiképzőjét és tenyésztési programfelelősét arról kérdeztük: hogyan zajlik egy ilyen vizsga, mit kell tudniuk a segítőkutyáknak, és miben segíthetjük a velük közlekedő látássérülteket a mindennapokban.

Miből lesz a cserebogár – azaz hogyan válik egy kölyökből segítő-kutya?

A vakvezetőkutyák a gondos kiválasztást követően 1 éves korukban kerülnek a kiképzési programba. Hat hónapig tartó kiképzésük során megtanulják az alapvető fegyelmezettséget és a legfontosabb dolgokat, amelyeket egy vakvezető kutyának tudnia kell: megállással jelezni az akadályt és biztonságosan kikerülni azt, jelezni az egyes objektumokat és elvezetni a látássérült gazdát A pontból B pontba, valamint felülbírálni a gazda döntését akkor, ha az veszélyeztetné annak testi épségét. A képzést vizsga zárja, amelynek során az eb megbízható engedelmisségéről, míg leendő gazdája a kutyájával, történő önálló közlekedésre való alkalmasságáról is számot ad. A vizsga sikeres letétele után kezdődhet kettejük közös élete.

Legutóbb, március 11-én a bonyhádi autóbusz-állomás adott ott-hont egy ilyen vizsgának: Zserbó és gazdája, Eil Hajnalka bizonyították közös alkalmasságukat. Mit tudhatunk a kutyusról?

Zserbó egy 2 éves fekete labrador retriever fiú. A kölyöknevelési program keretében Egerben nevelkedett, kiképzése során leginkább Csepelen és Székesfehérváron tanult, de az átadó tanfolyam alatt megismerte a bonyhádi munkakörülményeket is, így mondhatjuk, hogy igazi országjáró. Szépen beilleszkedett az új családjába, ahol Hajni nyugdíjas vakvezető kutyája és két tacsó is az új barátai közé tartozik.

Hogyan zajlik a megmérettetés?

A vizsga két részből áll: egy látó vezetővel való közlekedés során teljesítendő engedelmisségi vizsgából, valamint a vizsgázó lakó-,

illetve munkakörnyezetében önállóan végrehajtandó vakvezető kutyás közlekedési feladatból, vagyis a tulajdonképpeni közlekedésbiztonsági vizsgából. A pórázon vezetésnek, az egyes testhelyzetek kontrollálásának, a helyben maradásnak, szabadon sétáltatásnak is jól kell mennie. Fontos feladat a jármű megállójának megtalálása, jelzése, a járműre szállás, az elhelyezkedés, az utazás tűrése, a biztonságos leszállás, de a járdafellépő, járda vége lelépő jelzése, az úttesten való átkelés, a lépcsőn közlekedés is.

A bonyhádi autóbusz-állomáson mi volt a feladat? Hogyan teljesített Zserbó?

Ezeknek a vizsgautóbusz-állomásoknak általában van egy célja, amit gyakorlunk, hogy a kutya számára életszerű legyen a munka, a gazda számára pedig hasznos, a mindennapi életben is használt útvonalakat építsünk ki. Így esett az egyik választás a bonyhádi autóbusz-pályaudvarra, hiszen ezt Hajnalka rendszeresen használja a mindennapokban is. A feladat a gazdi által sűrűn használt járat megállója volt, majd a váró épületének bejáratát kellett bejelezni, és a pályaudvaron lévő embereket, csomagjaikat kellett úgy kikerülnie Zserbónak, hogy a gazdája se menjen neki semminek. A vizsgát nehezítette a hosszú szép idő utáni szakadó eső idő, de a páros ilyen körülmények között is helytállt.

Hány kutyát képeznek évente a MGVYOSZ vakvezetőkutya-kiképző központjában? Elegendő az igények teljesítéséhez ez a szám?

Az elmúlt negyven évben több mint 800 vakvezető kutyát képeztünk ki és vizsgáztattunk le. Fontos, hogy a lehető legtöbb igénylőnek adhassunk vakvezetőkutyát. Központunk értékrendjében azonban a minőség elsőbbséget élvez a mennyiséggel szemben, hiszen a látássérült gazda élete múlhat a kutyán.

További sok sikert kívánunk munkájukhoz, Zserbónak és gazdájának pedig sok közösen eltöltött, boldog évet!

Fontos tudni!

A vakvezető kutya igazolvánnyal rendelkezik, melyet az oltási könyvvel együtt a gazda köteles mindig magánál tartani. Ez jogosítja fel arra, hogy a segítőkutyákra vonatkozó jogi szabályozásnak megfelelően gazdájával együtt bárhova bemehessen, és a közösségi közlekedési eszközökön, így a MÁV-csoport járatain is ingyenesen, szájkosár nélkül utazhasson.



Miről lehet felismerni egy vakvezető kutyát?

A vakvezető kutyák legfontosabb ismertetőjele a hám, amit munka közben folyamatosan viselnek. A vakvezetőkutyák hámja általában piros színű, de lehet fehér vagy bőrszínű hám is. Minden esetben valamilyen hámfogó csatlakozik hozzá. Minden segítőkutyán látható a kiképző intézmény logója.

Nem csak vakvezető kutya lehet segítőkutya!

Habár ők a legismertebbek, de más fogyatékkal élő embertársunknak is lehet segítőkutyája. Léteznek mozgássérült segítő, rohamjelző, hangot jelző és személyi segítőkutyák is, akik mind nélkülözhetetlen feladatot látnak el gazdájuk mellett. Ezek a kutyák nem kizárólag labradorok lehetnek, pl egy siket ember hangot jelző kutyája lehet egy uszkar is. A hivatalosan regisztrált, kiképzőjükkel dolgozó, tanuló segítőkutyákat is megilletik ezek a jogok.

Ha kétség merül fel, hogy egy kutya segítőkutya-e, ezt könnyű ellenőrizni. A gazdának/kiképzőnek minden esetben rendelkeznie kell egy hivatalos igazolvánnyal, amely pontosan olyan mint a vakvezető kutyaké, és a kutyának szerepelnie kell a Magyar Terápiás és Segítőkutyás Szövetség Egyesület adatbázisában.

www.matesze.hu/aktiv-tanositvanyok

www.matesze.hu/tanulo-segitokutyak

Mit tegyünk, ha vakvezető kutyával rendelkező, látássérült személlyel találkozunk?

Kérdezzük meg, hogy igényel-e segítséget, és ne érezzünk csalódást, ha nem! Ha csak tájékoztatást kér, adjuk meg röviden az információkat! Ha fizikai segítséget is igényel, akkor a kutyával ellentétes oldalra állva segítsünk!

Ha kísérik, a látássérült személy a behajlított könyökünkhöz lazán hozzáérve követ minket. Mindig a segítő halad elől, a látássérült ember egy lépéssel a segítő mögött jár. Eközben a segítőkutyával ne kommunikáljunk, megzavarjuk vele!

Kérdés nélkül is segíthetünk tájékoztatással, például a hangjelzést nem adó jelzőlámpánál hangosan kimondva a jelzés színét, vagy az olyan megállóknál, ahol többféle viszonylatban közlekedő busz, villamos vagy trolibusz állhat meg, a beérkező jármű viszonylatzámát jelezve. Kérés nélkül is segítsünk a mozgó járművön az ülőhely átadásával.

És mit ne tegyünk semmiképp?

Ha megzavarjuk a vakvezető kutyát, az balesetveszélyes helyzetet idézhet elő. Tilos a vakvezetőkutyát simogatni, beszélni hozzá, etetni, mutogatni neki és szemezni vele! Tilos másik kutyát odaengedni hozzá! Soha ne a kutya felőli oldalról segítsünk, ne fogjuk meg a pórázát, hámját, ne toljuk a gazdáját! És soha ne adjunk megfélemtető információt egy látássérült embernek!

Hogyan támogathatjuk magunk is a vakvezető kutyák képzését?

A támogatási lehetőségekről és az önkéntes munka formáiról a <https://www.mvgvosz.hu/amit-adunk-hu/latasserulteknek-hu/vakvezetokutya-kepzes/> oldalon tájékozódhatunk.

Ujj Zsuzsanna

A húsvéti hímes tojás

A legnagyobb keresztény ünnep, Jézus kereszthalála és feltámadása a világ számos pontján jelentős esemény, amelyhez megannyi népszokás és szimbólum kapcsolódik. Van, ahol ilyenkor tüzes kereket gurítanak, máshol krimi olvasnak, vagy óriás rántottát sütnek, míg mi a hagyományok szerint tojást díszítünk. Befestjük, írjuk, faragjuk, matricázunk, sőt meg is patkoljuk e törekeny, ám csodálatos locsolóajándékokat. S hogy mindezt miért tesszük? A hímes tojások titkának nyomába eredtünk.

A tojás évezredek óta meghatározó szerepet tölt be az emberiség életében – és nem csak élelmiszerként. Tökéletes formája és mögöttes jelentés-tartalma miatt a termékenység jelképe és az élet szimbóluma, ezért is díszítették meghatározott rituális és szakrális motívumokkal az ókori Perzsiától Európán át Dél-Afrikáig mindenhol. A népi hitvilágban a hímes tojás ősidők óta a tavaszi nap-éj egyenlőség, a természet újjászületésének jelképe. A tojásdíszítés hagyománya a kereszténység elterjedése után is megmaradt, az egyházi értelmezés szerint a tojás a sírjából feltámadó Krisztust, a piros festék pedig elhullatott vérét jelképezi. A hímes tojások készítése szerencsére ma sem ment ki a divatból, most is a húsvéti ünnepekör szerves részei, általában a nagyhét alatt készülnek tájegységenként eltérő szín- és mintavilággal. A határtalan kreativitásnak és a technológiák sokféleségének köszönhetően a tojásdíszítés mára a népi iparművészet egyik leggazdagabb ága lett.

Hogyan készülnek?

A legegyszerűbb festés, azaz növényi színezés mellett számos eljárással készülhetnek hímes tojások. A legismertebb az írott, azaz viaszlevezelés technika. Ennek lényege, hogy ahol viasz került a tojásra, ott azt a festék nem fogja meg.

Emellett készülnek még hímesek batikolva, „berzseléssel”, azaz valamilyen, pl. növényi nyomattal, karcolva, ecsettel pingálva. Napjainkban népszerűek a különböző rátétes – matricás, csipke- vagy textilrátétes – tojások is. A legkülönlegesebbek azonban a csipkézett, vagyis áttört és a patkolt tojások, amelyek rendkívüli kézügyességet igényelnek. A tojáspatkolás világrekordere a székesfehérvári Koszpek József, aki 1119 darab, kézzel készített patkót helyezett el egy strucctojáson.

TOJÁSMŰZEUMOK

Míves Tojás Gyűjtemény

Az idén 25 éves, Mecsekben található zengővárkonyi múzeum nemcsak itthon, de Európában is igazi kuriózumnak számít. Páratlanul gazdag gyűjteménye 4500 hímes tojásból áll, ahol a hazai tojásfestők tájegységenként rendszerezett alkotásai mellett izraeli, kínai, indonéziai és japán darabok is megtalálhatók.



Néprajzi Múzeum

A Néprajzi Múzeum Tojásgyűjteménye közel 4000 darabot őriz. Ezek között fellelhetők a XIX. század végétől a mai napig a Kárpát-medence minden tájegységéről gyűjtött, a legkülönbözőbb technikákkal készült magyar és nemzetiségi darabok is.



A Fabergé-tojások titka

A világ legdrágább és legkülönlegesebb húsvéti tojásai a híres Fabergé-tojások, amelyek ugyan nem valódi tojások, hanem ékszerek, kidolgozottságuk és titokzatosságuk azonban unikális. A gyémánt, rubin és zafír ékszerekkel kirakott húsvéti dísztojások atyja Peter Carl Fabergé francia származású orosz ékszerész. Első remekművét 1885-ben készítette csapatával III. Sándor orosz cár megrendelésére, aki húsvéti ajándéknak szánta azt felesége számára. A meglepetés tökéletesre sikeredett. A kívülről egyszerű, zománczott fehér tojás belül egy színarany sárgáját rejtett, amiben még egy aranyozott tyúk, s abban egy kis cári korona is volt. Fabergé azonnal királyi udvari beszállítóvá vált, akinek minden húsvétra egy új tojást kellett készítenie a cárnénak úgy, hogy azok meglepetést is tartalmazzanak. A hagyományt II. Miklós cár is folytatta.

A tojások témája és kinézete nagyon változatos, azonban mindegyik egy igazi remekmű. Az egyik legkülönlegesebb közülük a „Transzszibériai vasút” tojás: a szürke, vasúti térképpel mintázott külső egy csillogó, tiszta aranyból készült kis vonatot rejtett. Ma a tojásokat a világ legnevesebb múzeumai őrzik, mindössze néhány darab van magántulajdonban.

Húsvéti menü

Mentás zöldborsókrémleves sonkával

Hamisítatlan tavaszi fogás – zöld színe szinte megbabonáz, és csak úgy árad belőle a frissesség! Ja, és a maradék húsvéti sonka tökéletes hozzá.

Hozzávalók: ½ kg zsenge zöldborsó, 1 kisebb burgonya, 1 fej főzhagyma, 1 l alaplé, 1 ek. vaj, 1 dl tejszín, 6 db friss mentaág, 20 dkg sonka, só, bors



Rozmaringos bárányborda

A bárány klasszikus húsvéti fogás. A keresztény hitvilág szerint Jézus Isten báránya, egy áldozati bárány, aki az emberek bűneinek megváltásáért adta az életét.

Hozzávalók: 1 kg bárányborda egyben, 6 gerezd fokhagyma, 4 ág rozmaring, 4 nagy zsályalevél, 1 egész citrom leve, 8 ek. olívaolaj, só

Elkészítés: Először egy pácot készítünk. Fokhagymamomón préseljük egy tálba a fokhagymát, facsarjuk rá a citromot, adjuk hozzá



Citromos kuglóf

Illata csábító, most azonban nem kell ellenállnunk a kísértésnek. A kuglóf a húsvéti fogások elmaradhatatlan része, hiszen édes, omlós és gazdag tésztájával a böjt végét jelzi. Formája a rómaiak számára a napot szimbolizálta, ahogy fénylő sugarait szórja a világra.

Hozzávalók: 40 dkg liszt, 25 dkg cukor, 1 cs vaníliás cukor, 4 db nagy méretű tojás, 1 db biocitrom, 2 dl tej, 2 dl olaj, 1 cs sütőpor, 1 csipet só

Citrommázhoz: 10 dkg porcukor, 1,5 ek. citromlé

Elkészítés: A tojásokat válasszuk ketté! A fehérjét egy csipet sóval verjük kemény habbá!



Elkészítés: A vajon megpároljuk a felaprított hagymát, majd hozzáadjuk a felkockázott krumplit. Felöntjük fél deci vízzel, és 5 percig főzzük. Felöntjük az alaplével, és puhára főzzük a krumplit. Ezután hozzáadjuk a borsót, sózzuk, borsozzuk, és néhány perc alatt azt is puhára főzzük. A legvégén hozzáadjuk a mentaleveleket, majd elzárjuk a tüzet. A levest hagyjuk kicsit hűlni, azután botmixerrel krémesre turmixoljuk. Végül hozzáöntjük a tejszínt, és még egyszer forralunk rajta egyet. Tálaláskor megszórjuk a tetejét a füstölt-főtt sonkacsíkokkal.

az olajat, a zsályá- és rozmaringleveleket, majd keverjük össze az egészet, és jól dörzsöljük be vele a bárányt, utána pihentessük néhány órát! A felfelé mutató csontvégeket tekerjük be alufóliával, nehogy megégjenek! Süssük a húst 220 fokra előmelegített sütőben 40 percig alufóliával lefedve, majd kb. fél órát takarás nélkül! Ha a bárányt jól átsütve szeretjük, hagyjuk egy kicsit tovább a sütőben!

A bárányhoz kiválóan illik köretként a kuszkus vagy a friss, tavaszi főtt spárga.

Csohány Domitilla



Esztergom

– egyházi és világi élmények a Dunakanyarban

Húsvétkor, a kereszténység legnagyobb ünnepén magától értetődőnek tűnik a magyar katolicizmus fővárosába látogatni. Ám nemcsak ekkor, hanem az év többi napján is számos érdekességet kínál a Dunakanyar északi kapuja, Esztergom. A város az egyházi kultúra mellett a történelem, az irodalom és a természettudományok rajongóit is elvarázsolja, sok-sok interaktív élménnyel várja a családokat, miközben ideális célpont a bakancsos és a vízitúrázók számára is.

Budapestről csaknem egyórás kényelmes vonatozás után érkezünk meg Esztergomba, amit a legtöbben a bazilikáról vagy a nálunk oly népszerű autómárkáról ismernek. A Duna-parti kisváros azonban egy teljes vagy akár több napra is elegendő látnivalót és programot kínál látogatóinak. A vasútállomástól a székesegyház felé a főútról letérve a hangulatos barokk kis utcákon érdemes végigsétálni. A színes házak és a Víziváros macskaköves utcái önmagukban is megérnek egy kirándulást, néhány múzeum és emlékhely azonban tényleg kihagyhatatlan.

Történelmünk bölcsője

Az ősidők óta lakott terület a Római Birodalom fontos védvonala volt, a város alapítása azonban Géza fejedelemhez köthető, aki Esztergomot választotta állandó székhelyül. Itt született meg a fia, Vajk, azaz későbbi nevén István, akit az első évezred fordulóján ugyancsak e helyen koronáztak királlyá. Esztergom az Árpád-kor végéig az ország legfontosabb városa volt, vezető egyházi szerepét azonban a mai napig megtartotta. Uralkodása alatt I. István alapította meg az esztergomi érsekséget. Az Esztergom-Budapesti főegyházmegye jelenleg is a magyar katolikus egyház központja, első számú vezetője az esztergomi érsek, Magyarország prímása. Nem véletlen tehát, hogy itt található hazánk legnagyobb egyházi épülete, az esztergomi bazilika, amely az altemplomtól a kupola gömbjéig kerekén 100 méter magas.



A legek temploma

A monumentális esztergomi bazilika, hivatalos nevén Nagyboldogasszony- és Szent Adalbert-főszékesegyház lenyűgöző méretével és látványával magasodik a település és a Dunakanyar fölél. A város jelképének tekinthető épület Európában a harmadik legnagyobb templom, csak a római Szent Péter-bazilika és a londoni Szent Pál-székesegyház előzi meg a sorban. Az 1800-as években épült klasszicista stílusú épület helyén mindig is templom állt, ami azonban nem élte túl a történelem viharait. Kivéve a vörös márványból épített Bakócz-kápolnát, amely a középkori székesegyház egyetlen épségben megmaradt mellékkápolnája. Ezt úgy sikerült megmenteni, hogy 1600 darabra szétszedték, majd eredeti formájában beépítették az új templomba. Felszentelésére (1856) írta Liszt Ferenc az Esztergomi misét, amelyet ő maga vezényelt a ceremónián, ahol Ferenc József is jelen volt. A kupolát tartó falak a maguk 17 méteres szélességével Magyarország legvastagabb falainak számítanak, legnagyobb harangja pedig több mint 5800 kg. A bazilika első emeletén lévő Főszékesegyházi Kincstár hazánk leggazdagabb egyházi kincstára. A nagy kupola tetejéről, amely 400 lépcsőfok leküzdése után szintén látogatható, páratlan panoráma tárul elénk. Az altemplomban eltemetett Mindszenty József bíboros sírhelye ma is fontos zarándokhely. Közvetlenül a Bazilika alatt, a hegy peremén áll az esztergomi vár, amely több mint 1000 éves múltjával az egyik legrégebbi kővárunk, és ahol a termekben igazi időutazáson vehetünk részt. A Várhegyről a középkori Macskalépcsőn érdemes visszatérni a városba, így séta közben gyönyörködhetünk a Dunában, a Mária Valéria hídban és a szemben elterülő szlovákiai Párkányban. A Macskaúttól mindössze pár házra található a Keresztény Múzeum, amely Magyarország leggazdagabb egyházi és harmadik legjelentősebb festészeti gyűjteményét őrzi. A közeli Duna-parton egy apró, de annál aranyosabb Kolodko-mini-szobor rejtőzik, többet nem is árulunk el róla, hogy meghagyjuk a felfedezés élményét.

„Házunk is a dombon ül, mint aki templomban ül...”

Az esztergomi panoráma sokakat elvarázsolta és megihletett, többek között Babits Mihályt is, aki feleségével, Török Sophie-val egy nyaralót vásárolt a hegyen. Annyira szerették ezt a helyet, hogy kora tavasztól késő őszig folyamatosan itt éltek. A ma emlékházként működő nyaraló egy igazi gyöngyszem, s nem csak az elénk táruló látvány miatt. E falak között született számos híres alkotása, és a mai napig itt áll a híres „aláírásfal” olyan barátok névjegyével, mint Kosztolányi, Karinthy, Móricz, Radnóti, Tóth Árpád, Szabó Lőrinc, Illyés Gyula vagy Weöres Sándor.

Családbarát Esztergom

Gyerekekkel kötelező program a Duna Múzeum felkeresése, amire tökéletes apropó lehet április 22., a Föld napja, hiszen itt

nemcsak a Dunával, a Balatonnal és az ásványvizekkel ismerkedhetünk meg játékos formában, hanem a klímaváltozással is. Az izgalmas és élményekben gazdag túrlaton emellett azt is megtudhatjuk például, hogyan változik Földünk vízkészlete. Azonban nem ez az egyetlen kiállítás a városban, ami rabul ejti a legkisebbeket.

Ugyancsak a Föld kincseit mutatja be a Geoda Interaktív Ásvány- és Őslénykiállítás. Az interaktív itt tényleg interaktív jelent, ahol a túra végén a kis felfedezők négyféle kincssel térhetnek haza.

Van már jogosítványa a gyerekeknek? Ha nincs, épp ideje, hogy ő is megszerezze. A Kresztergom Parkban ez is lehetséges! Az elektromos kisautókat imádják a gyerekek, a biztonságos közlekedést pedig egy hatalmas teszt pályán gyakorolhatják a jövő leendő Volánbusz-vezetői.

Földön s vízen

Az aktív kikapcsolódásra vágyók is megtalálják számításukat Esztergomban és környékén. A Strázsa-hegyre vezető tanösvény kisebb gyermekekkel is teljesíthető, és az út végén egy világítótoronyra emlékeztető kilátóból lehet megcsodálni a tájat. A kalandvágyók nem hagyhatják ki a Sátorkőpusztai-barlangot, ahol a vezetett túrát átbújások, kapaszkodókötelek és függőleges vaslétrák teszik még izgalmasabbá.

A horgászat szerelmesei az idilli Búbánatvölgyben hódolhatnak szenvedélyüknek, miközben a család biciklizhet, görkorizhat vagy rollerezhet a tavak körül kanyargó úton.

A Duna is számos programot kínál az idelátogatóknak. A Hajóálmásról szárnyas- és kirándulóhajók indulnak, de kenut vagy kajakot is bérelhetünk, hogy körbevezzük a Helemba-szigetet. Egy biztos, megéri vízre szállni, hiszen a Dunáról a legszebb a bazilika látványa. Sőt, az ipari műemlékek kedvelői nem hagyhatják ki az esztergomi szénrakodó torony felkeresését sem, ami egy igazi kuriózum, és ma is ott magasodik a folyó közepén.

Csohány Domitilla



Nyári ajánlatok a Volántouristtól

A nyaralás tervezésekor se felejtkezzünk meg a Volántourist széles körű kínálatáról! A külföldi körutazások a kulturális és történelmi nevezetességek, illetve a természet csodáinak kedvelői számára is maradandó élményeket kínálnak, aki pedig hazai, erdei környezetben pihenne, annak a mátraházai üdülőház jelenthet ideális választást a nyári szabadság eltöltéséhez.

Isztriai emlék

Június 28. és július 3. között az Isztriai-félsziget gyöngyszemeit, leg-szebb és leghangulatosabb városait látogatjuk meg. Programunkon a tengerparti pihenés és a gazdag történelmi örökség tökéletes harmóniát alkot. **Opatija** elegáns, pálmás tengerpartjával, sétányával kezdődik a félsziget felfedezése, majd **Rovinj** és **Porec** mediterrán hangulata, ókori templomai és bájos halászkikötői varázsolják el utasainkat. A **Brijuni-szigeteken** egyedülálló természeti és történelmi látnivalók tárulnak eléink, míg **Pula** grandiózus római emlékei lenyűgöző időutazásra hívnak. Megismerjük még a hangulatos halászfalut, **Fazanát**, **Motovun** középkori kisvárosát és a festői szépségű, szlovéniai **Pirant**. Ez az utazás a pihenés, a kultúra és a természeti varázslat tökéletes kombinációja, felejthetetlen élmény a horvát tengerpart szerelmeseinek!

Az ezerarcú Toszkána és a csodás Cinque Terre

Toszkána páratlan atmoszférával rendelkező, igazi gyöngyszeme Olaszországnak. Az augusztus 5-ig tartó kalandozásunk július 31-én **Montecatini Termében** indul, a híres termálfürdők és romantikus utcák városában, ahol már az első pillanattól érezhetjük Olaszország egyedül-álló varázsát. A reneszánsz művészet fővárosában, **Firenzében** csodás élmény a Ponte Vecchio, a Santa Croce-templom és a dóm lenyűgöző látványa. A híres piacon (Mercato Centrale) a helyi ízekkel is megismerkedhetünk. **Siena** középkori utcáin sétálva úgy érezhetjük, mintha visszarepülnénk az időben, miközben megtekintjük a híres Piazza del Campót és a dómot. **Pisa** ikonikus ferde tornya és a „Csodák mezeje” is elmaradhatatlan látnivaló, amely a történelem egy darabját tárja eléink. A természet kedvelői a festői **Cinque Terre** csodás településeit fedezhetik fel – az öt színes, tengerparti falu szinte a sziklára épült, és hajóval vagy vonattal bejárva gyönyörködhetünk a lenyűgöző panorámában. A híres carrarai bányában Michelangelo híres márványait is felfedezhetjük egy izgalmas bányatúrán, majd pihenhetünk a homokos parton, **Viareggio** tengerpartján, ahol a pezsgő sétány és a tengerparti strandolás garantáltan kikapcsolódást nyújt. Útban hazafelé még rövid látogatást teszünk a középkori emlékművekben gazdag **Pistoia** városában.

Nyaralás az olasz Adrián

A június 22. és 26. közötti, 5 napos nyaralásunk helyszíne az Adriai-tenger partján fekvő **Lido di Jesolo**. A hosszú, homokos, lassan mélyülő partszakasz tökéletes választás a pihenésre, feltöltődésre. A pihenés mellett programokra vágyó utasainknak lehetősége nyílik felfedezni a környék legszebb látnivalóit. **Venice** varázslatos világa lenyűgöz minden látogatót. A csatornák városába hajóval érkezve megtekintjük a Szent Márk teret, a Dózse-palotát és a Rialto hidat. A történelmi séta után egy borkóstoló teszi teljessé az élményt a festői **Roncade kastély**ában. A Garda-tó partján fekvő **Sirmione** egy igazi gyöngyszem: a középkori hangulatot árasztó utcák és a Scaligeri-vár romantikus látkepe felejthet-ten élményt nyújt. Egy motorcsónakos kirándulás a félsziget körül pedig új nézőpontból mutatja be a tó szépségét. Utazásunk végén **Udine** városa kínál kulturális élményt. A történelmi belváros, a Palazzo Patriarcale és a Castello lenyűgöző épületei méltó zárásai ennek a különleges olasz utazásnak.

Látogatóban a „Hegyi doktornál”

A július 25–27-ig tartó ausztriai kirándulásunkon elsőként a salz-burgi régió kincsekamrájába, a **Hallein** mellett található sóbányába nyerhetünk betekintést. Bányavonatra szállva, hosszú csúszdákon leereszkedve ismerhetjük meg a föld alatti világ rejtett kincseit. A föld alatti tavon tutajozva egy lenyűgöző multimédiás show teszi még emlékezetesebbé az élményt. Másnap Tirol mesés tájai között barangolunk, ahol a „Hegyi doktor” című sorozat helyszíneit fedez-zük fel. A Wilder Kaiser hegység lélegzetelállító látványa mellett ellátogatunk a híres rendelőhöz és a „**Gruber birtokra**” is, amely a sorozat egyik központi helyszíne. A festői alpesi faluban, **Goingban** sétálva a filmből jól ismert sárga templom és a fogadó épülete is meglevenedik előttünk. Az utazás egyik legvarázslatosabb állomá-sa **Wattensben** a Swarovski kristályvilág, ahol a híres ékszergyártó cég különleges csodavilága tárul eléink. A bejáratot egy hatalmas, vízköpő óriás őrzi, mögötte pedig egy 7,5 hektáros park és 14 látvá-nyos csodakamra rejt megannyi csillogást.

Az albán riviéra – Észak-Macedónia és Montenegró szépségeivel fűszerezve

Az augusztus 30. és szeptember 7. közötti körutazásunk Albániába, Észak-Macedóniába és Montenegróba kalauzolja utasainkat. Albánia a Balkán olyan régiója, ahol a történelem, a kultúra és a lenyűgöző tájak tökéletes harmóniában találkoznak. 9 napos körutazásunk ideális lehetőség arra, hogy elmerüljünk a környék legszebb helyszíneiben, miközben élvezhetjük a pihe-nést a tengerparton, és felfedezhetjük a helyi hagyományokat. A macedón főváros, **Szkopje** történelmi óvárosa, a híres török bazár és a Vardar folyó partján fekvő kőhíd együtt mesél-nek a város múltjáról. Ezt követően **Ohrid** festői utcáin és az UNESCO Világörökség részeként ismert óvárosában sétálunk. **Saranda** nemcsak csodás strandjaival, hanem kulturális érté-keivel is megismertet minket. Fakultatív kirándulás keretében a közeli **Korfura** is ellátogatunk, ahol a velencei stílusú házak és a híres Sisi-palota varázsolják el a látogatókat. Az albán főváros, **Tirana**, majd az UNESCO Világörökség listáján szereplő **Berat**, az „1000 ablakos város” következik. Montenegróban a tenger-parti városok, **Budva** és **Kotor** várnak ránk. Körutazásunkat **Mostarban** zárjuk, ahol az Öreg-híd és az oszmán kori építészet lenyűgöző látványában lesz részünk. A híd újjáépítése magyar közreműködéssel történt, és ma már a Világörökség része. Ez az utazás tökéletes választás mindazoknak, akik szeretnék megcsodálni a Balkán rejtett kincseit, miközben élvezhetik a régió gazdag kulturális örökségét, történelmi városait és mesés tengerpartjait.

Mátraházai Üdülőház

Nyárelőtől őszutóig főszezon ajánlatokkal várja a csendes erdei környezetre vágyókat a Volántourist üdülőháza Mátraházán.

Május 1. – október 31. között minimum 1 éjszakás tartózkodás esetén:
kétágyas szobában: 27.000 Ft/szoba/éj,
háromágyas szobában: 36.400 Ft/szoba/éj áron.

További részletekről és kedvezményes ajánlatokról az üdülőház munkatársai adnak felvilágosítást: <https://www.volantourist.hu/hu/matrahazaiudulohaz/elerhetosegek>



Az utazások részleteiről a <https://www.volantourist.hu/hu/utazasok/korutak> oldalon tájékozódhatunk. A részvételi díj tartalmazza az autóbuzszo utazást, szállást reggelivel, kísé- ro idegenvezetőt, útlemondási biztosítást. Nem tartalmazza a felárakat, a belépőket és az utasbiztosítást. További részletekről és kedvezménye- kekről az utazási irodák munkatársai adnak információ- t, elérhetőségek: <https://www.volantourist.hu/hu/utazasi-irodak>



Futni mentem: Segítsük együtt 1000 rászoruló gyermek nyári táborozását!

Herendi Gábor filmjében is bebizonyosodott: ha van egy jó cél, és vannak hozzá társak, akkor minden adott, hogy az álmok teljesüljenek. Az Ökumenikus Segélyszervezet jótékonyági futóközössége is ezért áll rajthoz április 13-án vasárnap a Telekom Vivicitá félmaratonon. 1000 rászoruló gyermek nyári táboroztatásához gyűjtenek adományokat. A film alkotói is támogatják a kezdeményezést, így a futóeseményen – a Segélyszervezet ismert önkéntesei mellett – Tenki Réka is a kék mezés közösséget erősíti majd.

Hogyan tudunk segíteni?

- Csatlakozhatunk a „Ne csak szurkolj, segíts!” jótékonyági futóközösséghez, és futhatunk együtt a Futni mentem film sztárjával a Segélyszervezet futómezét viselve, vagy
- ha a futást nem érezzük a magunkénak, a Segélyszervezet honlapján gyorsan és egyszerűen támogathatjuk pénzadománnyal a kitűzött célt.

A honlap itt érhető el: <https://segelyszervezet.hu/kampanyok/jotekonyasagi-futas/>



A bátor nyúl



A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2025. április 23.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujzag@mavcsoport.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**Tegyünk együtt a környezetünkért, a föld védelmével mindenki nyer!**”
A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Budainé Bikás Éva** olvasónknak!

A VÁLLALATI ORSZÁGBERLET...: A FOLYTATÁS ELSŐ RÉSZÉ	NEMZETKÖZI ÁRUHÁZLÁNC	TÁSKA, CIPO STB. A BOLTI POLCON	ÍGY IS BECÉZIK ERIKÁT	PADOT BEFEST	FERMI JELE	ZÚDULÓ, ÖZÖNLŐ	A BIBLIAI JAKOB FELESÉGE	DOROG HATÁRAI!	IRATOT RENDSZERBE ILLESZT	ÚR, NÉMETÜL	VISSZARIAD A FELADATTÓL	LETT (REGIES)	AZ ITTRIUM VEGYJELE	HUDSON: SZÍNESZNŐ	RÉGI HOSSZMÉRTÉK	ZORRO JELE	BAGDAD POLGÁRA	
ITAL ÁZTATOTT TÖRKÖLBŐL					DAGADÓ (TESZTA) KÁRTYAJÁTEKOS							ALUMINIUM HITSZEGÉS				A TETEKÉRE KERÉKTÁRCSA		J
VLAD TEPEŠ GÜNY-NEVE								FESTÉKMÁRKA KEDVELT, SZÍVELT						JÁRMŰ HÁTSÓ RÉSZÉ -BAN, -...				
CSACSI-VELEMENY!			A REJTEKBŐL KÉPLETES				LESZÁRMAZOTT HARCIAS NŐ				NŐI NÉV PLUSZ			ELŐKELŐ, RANGOS POKOLBA KIVÁN				
HIRTELEN HÚZ						A TÁVOLLABBIT				FUTOMADÁR IRAT KEZELÉSE								
A REJTVÉNY FŐSORÁNAK BEFEJEZŐ RÉSZÉ									ITT ALUL HÓNAPRÓVIDÍTÉS								ORIENS SOVÁNY, CSONTOS ÉS INAS	
ODA-ÉRKEZIK				TAN, RÉGISEN AZ ALJÁHOZ														
OSZTÁLY, RÖVIDEN		A SZIGOR EGYIK JELKÉPE HAGY																
ÉMELYÍTŐ, TÚL ÉDES (ÉTEL)					FELEKEZET A LÁTÁS SZERVE													
ÁRASZTÁS, ZÚDÍTÁS						TÁVOLITELLER ...: NÉHAI FIZIKUS												
SUGÁRÚT, RÖVIDEN				MUZSIKA ÜRES FEJ!					TITKÁR (REGIES) A-RA PÁRJA									
KÖZÉPEN SIEL!			BORÍT, LEP PARTTALAN VÍZ!				HOSSZU TROMBITAHANG NEUTRON			RÉGI SZAPPANMÁRKA URÁN					RETESZEL UGYAN, DEHOGY!			
	T																	

Egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy dimbes domb. Domb tetején kerek erdő, erdő mélyén kerek mező. Mezőn virág rengeteg, kedvesek és színesek. Nap sütötte, szellő fújta, eső gyakran meglocsolta. Csodahely volt, kétségtelen, szebbet el sem képzelhettem. Odamenni – de jó lenne! Futni be a közepébe! Puha fűben hemperegni, csokrot szedni, gyönyörködni... Aztán várni csendben, meglapulva: ki lakik itt, s ki jár erre? Rigó füttyül, lepke repül, száll virágról virágra, kóstolja a finom nektárt, örömtáncát eljárv. Amott ögzidácska legelész, erre rókakölyök egerész...

Ám e kerek mező a kerek erdő közepén olyan, mintha nem is létezne. Ember ide be nem léphet, ősvényét titok övezi. Ki erre jár az erdőben, körbe-körbe bolyong csak. Bárhogy keres, bárhogy kutat, a mezőre nem talál utat. Mert e mező, nemcsak mező, kincset rejt a föld alatt. Odalenn a mélyben, üregek ölelésében nyuszisereg szorgoskodik éjt nappallá téve. Tojásfalom áll előttük, közeleg a nagy ünnepük, mindet ki kell festeniük, ez most a fő ügyködésük. Pingálnak és színeznak, díszítenek lelkesen, ha így haladnak, baj nem lesz, minden tojás hímes lesz. Nagy volt hát a sürgős-forgás, ment a munka ezerrel, amikor az egyik nyuszi így kiáltott: – Nincs több festék! Mi lesz most? Nagy gondban voltak szegény nyulak, fűhöz-fához szaladtak, de hiába az igyekezet, nem lett festék sehol sem. Mit volt mit tenni, útra kellett kelni, a legbátrabb köztük nyúlcipőt kötött. Elindult a mezőn túlra, a kerek erdőn is átugrálva, oda, hová nyuszi, pláne, ha húsvéti, nem téved soha...

Így történt, hogy Pamacs, a legbátrabb húsvéti nyúl nem titokban és nem húsvét hajnalán, hanem jóval azelőtt, fényes nappal átkelt a kerek erdőn, s elmerészkedett az emberek világába. Csak futott és futott, villámgyorsan cikázva, hogy valahol festékre leljen, és idejében visszaérjen azokkal, hiszen az mégsem lehet, hogy a gyerekeket idén közönséges tojásokkal lepják meg! A nagy igyekezetben úgy tepert Pamacs, hogy szét sem nézett, amikor az úttesten száguldott keresztül.

Az első úton szerencséje volt, nem jött semmi. A másodiknál szintén üres volt az úttest. A következőnél azonban egy hatalmas dudálás és fékcsikorgás után riadtan nézett fel az út közepén. Egy óriási sárga volánbusz satufékezett és állt meg a bajuszától néhány centiméterre. Pamacs riadtan és hálásan nézett fel a buszra, aki ijedtében úgy ráripakodott a kis fülesre, hogy az szólni sem tudott, csak az orrát mozgatta szédületes gyorsasággal. Miután mindenki megnyugodott, a kis ugribugri elmesélte, mire fel ez a nagy sietség, és hogy festéket kell kerítenie, de azonnal. Méghozzá nem is keveset!

A volánbusz nem igazán értette, miről beszél Pamacs: – Miért kell egy nyúlnak festék? Mi vagy te, a húsvéti nyúl? – folytatta kacagva. De Pamacs olyan morcosan nézett rá ezután, hogy nem volt több kérdés. – Mit hittél, hogy csak a mesékben létezzünk? – kérdezte kissé sértődötten a nyuszi. – És a sok színes hímes tojás? Azok hogy kerülnek húsvétkor a kertekbe?

A volánbusz sokáig tényleg hihetetlennek tartotta, hogy személyesen a húsvéti nyúllal cseveg az út közepén, de miután felocsúdott az ámulatból, elkezdett gondolkodni. – Van egy ötletem! Gyere, szállj fel, azt hiszem, tudok segíteni – szölt Pamacsnak, és kinyitotta az ajtaját. Pamacs beugrott, és már robotgatt is egyenes a fényezőműhelybe. Volt itt festék bőven! Pamacs kedvére válogathatott. Egy aprócska gond akadt csupán: – Piros és zöld festékek nincsen véletlenül? – kérdezte a volánbuszt, mert azt sehol sem talált. – Nekünk nincs, de a barátaimnál biztos akad – felelte a busz, és már száguldottak is tovább a vasúti és a HÉV-fényezőkhöz...

Így esett a nagy eset, hogy egy busz és a barátai mentették meg a húsvétot. Mert nincsen húsvét hímes tojás nélkül! Szaladj, nézd meg Te is, hátha meghozta már a nyuszi!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

KarrierVáltó

Pályázati felhívás!



Válts karriert: maradj a MÁV-csoportnál!

Új pályázatot hirdet a MÁV-csoport KarrierVáltó néven! Cél, hogy munkavállalóink olyan szakmákat tanulhassanak, illetve végzettségeket szerezhessenek, amelyekkel nemcsak a saját karrierlehetőségeiket bővíthetik, de a cégcsoport szolgáltatási színvonalát is növelik.

A pályázatra minden olyan munkatársunk jelentkezhet, aki MÁV-csoportnál aktív állományban van. A nyertes pályázókkal a munkáltató tanulmányi szerződést köt a Pályázati felhívásban rögzített feltételek mellett.

Pályázati felhívás!

A tanulmányok sikeres elvégzését és annak igazolását követően a pályázó egyösszegű minimum bruttó 100 ezer forint kifizetésben részesül, valamint a munkáltató vállalja az új végzettségnek megfelelő foglalkoztatást.

A jelentkezés pontos feltételeit, illetve a benyújtás és az elbírálás módját tartalmazó Pályázati kiírást az alábbi oldalon találják.

A pályázatok benyújtásának határideje: 2025. április 30.



<https://magazin.mavcsoport.hu/karriervalto>



MÁV CSOPORT