

LXXV. ÉVFOLYAM

2025. MÁJUS

MÁV CSOPORT

magazin



Debütált
A HENSCHEL MOZDONY



SZOLGÁLTATÁSAINK

Indul a balatoni előszezon

HÍREK

Debütált a Henschel mozdony; Elfogadta az Országgyűlés az új személyszállítási törvényt; Megújult Berkenye vasútállomása; Átadtuk Tatabánya állomás akadálymenters liftjeit; Komáromba is megérkeztek az Ikarus 120e típusú zöldbuszok

HUMÁN

Elindult a MÁV-csoport Egészség Programja; A MÁV-csoport az állásbörzéken is attraktív szereplő

ELVESZETT VASÚTVONALAK

Polonyi Viktor elveszett vasútvonalak történetét feltáró cikksorozata 3. rész

FENNTARTHATÓSÁG

Fenntarthatóság és felelősségteljes üzleti gyakorlatok: A CSRD alapjai; Kollégáink a Fenntarthatósági témahétén is remekeltek

RÓLUNK

Kulisszatitkok a pult mögül, avagy így alakul ki az Utasellátó menüje

MUNKATÁRSUNK

Katasztrófavédelmi gyakorlat Kisvárdán – Losonczy Lajos járműfenntartási telephely-vezetőt kérdeztük; Látogatás a HÉV-járműjavítóban

BÜSZKESÉGÜNK

Segítenünk kell egymást a közös cél érdekében” – Sebestyén Istvánnal, a Volán járműfenntartási üzemvezetőjével beszélgettünk

ANNO

500 kilométeres mozgalom – Mozdonyokkal a hős bányász nyomában

ÉLETMÓD

Orgona mámorító – illat és aromás íz

SZABADIDŐ

Lengyelország felfedezése vonattal: utazás Krakkóba és Varsóba; A Volántouristtal már a nyár végi, ősz eleji kikapcsolódásunkat is megtervezhetjük; Apró falvak, mesés tájak – Őrség; Könyvajánló

36 SZABADIDŐ

Lengyelország felfedezése vonattal

4

6

10

14

16

20

22

30

32

34

36



6 HÍREK
Henschel mozdony



10 HUMÁN
Elindult a MÁV-csoport Egészség Programja



34 ÉLETMÓD
Orgona

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, Molnár Zsolt, Pordányi Petra, Putsay Gábor, Ujj Zsuzsanna
Cím: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mavcsoport.hu;
Címlapfotó: Molnár Dániel; **Fotók:** pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsódi Balázs, Volánbusz; **Nyomdai előkészítés:** Papp János; **Korrektor:** Barta Éva



Jegyzet

Jól emlékszem arra az időre, amikor megfogant a gondolat: vasutas akarok lenni. Abban az időben, a 70-es évek elején apámhoz jártam a szikszói váltókezelői órhelyhez gyakorolni a majdani szakmát. Ott láttam meg, hogy a váltókezelői órhely melletti takaros szolgálati lakásban, a bakterházban a ház asszonya kirakta a napsütésre a dunyhákat, párnákat, vagyis az ágyneműket. Aztán kitakarította az egész lakást. Volt ideje, mert Varga bácsi, a térközőr szolgálatban volt este hétig.

Ez jutott eszembe, amikor április elején elkezdődött az InterCity vonatok menet közbeni takarítása. Ismeretes, hogy Lázár János építési és közlekedési miniszter úr év elején 10 pontban fogalmazott meg vállalat az utasok éve alkalmából. Egyik vállalása az IC-vonatok tisztaságának a javítása, ezáltal az utasok komfortérzetének növelése. Ezt - egyebek mellett - az utazó takarítók hadrendbe állításával érik el a társaságnál. S mondjuk ki, igazán nagyon jó vállalat ez, remélhetőleg az intézkedés beváltja a hozzá fűzött reményeket. Amint a mosdók rendbe rakása, felújítása is ezt a célt szolgálja.

Mert ahogyan otthon szeretjük a rendet és a tisztaságot, itt is elvárjuk a szolgáltatótól, hogy tiszta vonatokat biztosítson az utasoknak. Ezen a téren is van dolga mindenkinek. Amennyiben még nem ébredtünk fel a tavaszi bódító álmunkból, akkor most tegyük meg haladéktalanul! Mert mit sem érnek a vállalások, ha azok, akik a végrehajtás múlik, csak ímmel-ámmal állnak a dolgokhoz. Nekünk, vasutasoknak és immár volánosoknak, HÉV-eseknek is megvan hozzá a tudásunk, hogy elvégezzük tisztességesen a ránk bízott feladatokat. A jövőnk itt van, ránk szegeződik most a reflektor, az ország, a nemzet közlekedési társaságára. Így elmondhatjuk, hogy 2025 nemcsak az utasok éve, hanem a vasutasoké is. Van feladatunk még bőven. Beindul a nyári utazási főszezon, elindulnak az iskolai kirándulások, a gyermektáborok. Mind olyan pluszfeladat, amely kissé feszesebb tempót diktál. Bízunk szakmai tudásunkban!

Folyamatosan újul meg a járműpark: korszerű mozdonyok érkeztek és érkeznek a magyar vasúti pályára, a korábban leállított személykocsikat is megújítják. Korszerű, környezetbarát buszok képezik az autóbuszflottát is. Mindezt nekünk kell működtetnünk, nélkülünk nem megy. Ezért mondom azt, hogy ez az év nemcsak az utasok, hanem a vasutasok éve is, a bizonyítás éve. Bizonyítjuk, hogy a szervezeti integrációban is minőségi munkát végzünk, igazi szolgáltatók vagyunk.

Kavalecz Imre
MÁV Zrt.

Indul a balatoni előszezon

A MÁV-csoport az utazóközönség igényeit szem előtt tartva idén is meghosszabbítja a balatoni szezonját. Már május 12-től érvénybe lépett az előszezon menetrend, amely a szezonon kívüli időszakhoz képest jelentősen több lehetőséget kínál a Balatonhoz való eljutásra mind a járatok számát, mind az indulási időpontokat tekintve, így az utazás kényelmesebbé válik.

Az előszezon menetrend bevezetésével május 12-től sűrűbben indulnak a vonatok a Balaton partjára, emellett növeltük a kerékpárszállítási kapacitást is. A kiemelt balatoni járatokon – mint a fővárosból induló InterCity és expresszvonatok – a helyjegy váltása kötelező, a part menti szakaszokat kivéve, pal az utazás előtt megvásárolni. Az InterCityken és expresszvonatokon az országbérlet mellé is szükséges a helyjegy megvétele.

Mint minden évben megerősített kapacitással és többletszolgáltatásokkal készülünk a Balaton elő- és utószezon, valamint nyári forgalmára, és ez idén sem lesz másként. Az előszezon menetrend jelentős mértékben hozzájárult ahhoz, hogy a MÁV nem csupán elérte, hanem túl is szárnyalta a világjárvány előtti időszak rekordforgalmát: a teljes szezonban több mint 3 millióan választották a balatoni járatokat!

Idén május 12. és június 20. között ismét előszezon menetrenddel várjuk az utazókat. A part menti nagyobb települések az alapütemű, átlagosan óránként közlekedő vonatok mellett további járatokkal is megközelíthetővé válnak. A szezonon kívüli, úgynevezett téli menetrendhez képest bővülnek a kerékpárszállítási lehetőségek, több InterCity kocsis és modern motorvonat áll forgalomba, így a kora tavaszi időszakhoz képest több férőhely áll az utasok rendelkezésére.

A MÁV elmúlt években végrehajtott fejlesztéseinek köszönhetően egyre többen választják a versenyképes és környezetbarát vasúti és buszos közlekedést a Balatonhoz utazók közül.

A főváros és a déli partszakasz között a Balaton és Tőpart InterCityvel, valamint a Déli->Parti InterRégióval lehet sűrűn utazni. Az előszezonban már elindulnak a déli parton a kétóránként közlekedő Déli->Parti InterRégió vonatok a Déli pályaudvar és Fonyód, illetve Balatonszentgyörgy között. A déli parton közlekedő Balaton InterCityben 1. osztályú kocsis, valamint az előszezon egy részében, május 21-től étkezőkocsis is közlekednek, de idén egyes bécsi EuroCity vonatokon is megmarad ez a szolgáltatás. Hétvégén és ünnepnapokon az előszezonban is közlekedik a legkorszerűbb, légkondicionált KISS emeletes motorvonat Szob és Fonyód között Jégmadár expresszvonat néven, közvetlen összeköttetést teremtve a Dunakanyar térségéből. A hagyományokhoz híven idén is elindulnak az előszezontól péntek és szombat éjszaka a Bagolyvonatok a déli parton, Keszthely és a Déli pályaudvar között.

Az északi part megközelítését a Kék Hullám expressz, a Vízipók sebesvonatok és a Katica InterRégiók teszik kényelmesebbé a főváros felől és felé. Budapest és Tapolca között naponta kétóránként járnak a Kék Hullám expresszvonatok, amelyek Balatonfüredig csak

Budapest-Kelenföldön, Székesfehérváron és Balatonalmádiban állnak meg, így biztosítva a leggyorsabb eljutást Balatonalmádiba, Balatonfüredre és az azokon túli településekre. A főszezontól a prémium 1+ osztályú bisztrószolgáltatással az Utasellátó kínálata is elérhető lesz a Kék Hullám vonatokon. Budapest és Balatonfüred között naponta kétóránként közlekednek a Vízipók sebesvonatok, amelyek Balatonfüredig Budapest-Kelenföldön, Székesfehérváron és a part mentén Balatonakarattyától – Káptalanfüred kivételével – minden állomáson és megállóhelyen megállnak, így a leggyorsabb elérést kínálják Balatonakarattyá, Csittényhegy, Balatonkenese, Balatonfűzfő, Alsóörs, Csopak és Balatonarács vonalon utazók számára. Az idei évben már mindennap Budapest és Balatonfüred között a korszerű FLIRT motorvonatokból álló Katica InterRégió járatok is közlekednek, amelyek Székesfehérvártól Balatonfüredig minden állomáson és megállóhelyen megállnak, kiszolgálva ezzel a kisebb településeket is.

A nyugat-dunántúli régió vasúti kapcsolatait a Balatonnal a kétóránként közlekedő Helikon InterRégiók biztosítják Győr-Keszthely és Kaposvár között, míg a korábbi közvetlen járat, a Tanúhegy sebesvonat idén Szombathelyről indul. Szombathely és Keszthely között így már két közvetlen vonat közlekedik Lesence és Tanúhegy



sebesvonat néven. Emellett Szombathely és az északi part (Badacsony, Balatonfüred) között a Kék Hullám expresszvonat teremt közvetlen összeköttetést. A nagy népszerűségnek örvendő Fenyves expresszvonat pedig Pécs és Keszthely között naponta közlekedik május elsejétől.

Molnár Zsolt

Debütált a Henschel mozdony

2025-ben és 2026-ban 70 új járművel bővítjük a MÁV-csoport mozdonyflottáját. A villanymozdonyok után most dízel-mozdonyok is szolgálatba állnak, és csütörtöktől egyikük már a Balaton északi partján közlekedik.

Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója az alábbiakat mondta:

„A megbízható és pontos vonatközlekedéshez korszerű mozdonyok is kellenek, ezért a 10 vállalat részeként 2025-ben és 2026-ban 70 mozdony érkezik a MÁV személyszállítási flottájába. A villanymozdonyok érkezéséről már beszámoltunk, de most a dízelmozdonyok is startra készek. A szükséges átalakítások és felkészítések megtörténtek, és

a mozdony sikerrel teljesítette a hatósági próbafutást is, úgyhogy április 17. óta a személyszállító vonatokon teljesít szolgálatot Balatonfüred és Tapolca között. Nem új mozdonyok ezek, de jó karban vannak, és megbízhatóak, korszerűek és nagy teljesítményűek. Ezen a nyáron már a Balaton északi partján a KÉK Hullám InterCity vonatokat fogják vontatni, gondoskodva arról, hogy a közösségi közlekedés ne csak olcsóbb, hanem vonzóbb is legyen.”



„Csak ad, nem elvesz!”

Elfogadta az Országgyűlés az új személyszállítási törvényt, amelyet egyenesen „közlekedési alkotmányként” emlegetnek a jogalkotók. Ahogy a parlamenti vita során elhangzott, az új jogszabály „csak ad, nem elvesz”, hiszen ezentúl az olyan településeken is előírja a közlekedési közszolgáltatások biztosítását az állam, ahol azok korábban egyáltalán nem, vagy csak kisebb szolgáltatási volumennel voltak biztosítottak, mint ahogy a most elfogadott jogszabálygyűjtemény a jövőben kötelező minimumként meghatározza.

Tévesek tehát azok az értelmezések, amelyek szerint a jogszabály a vonalbezárások vagy a járatritkítások célját szolgálná. Épp ellenkezőleg: a magyar államnak a törvény hatályba lépését követően immár kötelessége lesz a legkisebb, legtávolabbi faluban is biztosítani a lehetőséget ahhoz, hogy az ott élők közszolgáltatással juthassanak el a járásközpontba, a vármegyeszékhelyre vagy éppen a fővárosba – méghozzá a hét minden egyes napján! Az új személyszállítási törvény meghatározza, hogy a jelenleg 3155 magyarországi településéről a hét minden egyes napján a magyar államnak minimum 3 alkalommal oda- és 3 alkalommal visszautazási lehetőséget kell biztosítania a járásközpontba. A törvény a járásközpontokból a vármegyeszékhelyekre, a szomszédos vármegyeszékhelyek között, illetve a vármegyeszékhelyek és a főváros között pedig minimum 2-2 alkalommal oda- és visz-

szajutási lehetőséget garantál. Ez eddig nemcsak hogy nem volt meghatározva, de az új jogszabály közel félezer magyarországi kistélepülés esetében teremti meg először az ott korábban nem biztosított közlekedési közszolgáltatás lehetőségét, vagy növeli a már meglévők mértékét, azaz bővíti a naponta közlekedő járatok számát.

Így több mint ezer olyan kistélepülés van, ahol a jogszabály hatására bővíteni kell a közlekedési közszolgáltatást, közte 370 olyan, ahol eddig a most megfogalmazott minimális szolgáltatási szintet sem biztosította az állam, és 150 olyan kistélepülés, ahol a járásközpont felé mostanáig nem volt biztosított a közösségi közlekedés, illetve több olyan kistélepülés, amely a közlekedési alkotmány elfogadásáig semmilyen, állam által biztosított közlekedési szolgáltatásban nem részesült.

A Magyar Falu Program MÁV-projektjének eredményeképpen nemcsak a nagypályaudvarok felújításának előkészítése zajlik, a vidéki vasútállomások is megújulnak országsszerte. A legújabb helyszín a Nógrád vármegye Rétság járásában található Berkenye, ahol a vasútállomás felvételi épülete és környezete is teljesen újjászületett. A projekt keretében így már 13 kistélepülésen sikerült korszerűbbé és kényelmesebbé tenni a várakozási feltételeket és vonzóbbá a vonatozást.

2021 augusztusában jött létre az a Támogatási szerződés a Miniszterelnökség és a MÁV között, amelyben rögzítették, hogy a Magyar Falu Program keretében a vasúttársaság 2 milliárd forint vissza nem térítendő kormányzati támogatást használhat fel vasútállomások fejlesztésére. Mád, Szany-Rábaszentandrás, Zichyújfalu, Okány, Bihar-nagybajom, Csömödér-Páka, Vaja-Rohod, Medgyesegyháza, Nagyigmánd-Bábolna, Nagykereki, Pocsaj-Esztár és Mernye után Berkenye már a tizenharmadik helyszín, ahol az utazóközönség a Magyar Falu Programnak köszönhetően kulturált és modern épületében válthat jegyet, várakozhat.

Berkenye vasútállomás felvételi épületében és környezetében a munkálatok 2024 novemberében kezdődtek meg. A beruházás során az épület tetőszerkezetét felújítottuk, nyílászárókat cseréltünk, továbbá elvégeztük a teljes homlokzat karbantartását, a történelmi architektúraelemek helyreállítását. A felvételi épületben várótermet, mosdókat és bérleményi területet alakítottunk ki. A váróterem új bútorokat kapott (USB-töltős asztal, pad, szeméttároló), és új statikus utastájékoztató elemeket (táblákat, piktogramokat) helyeztünk ki. A felvételi épület környezetének rekonstrukciója során térkővel burkolt gyalogos-közlekedőfelületeket alakítottunk ki új kültéri bútorokkal.

Megújult Berkenye vasútállomása



Átadtuk Tatabánya állomás akadálymentes liftjeit

A MÁV fejlesztésének részeként három, egyenként 11 méter magas lift létesült az állomáson, így kényelmesebben és biztonságosabban közlekedhetnek az utasok. A felújítás során az üvegburkolatok cseréje, a korrózióvédelem és a padlóburkolat frissítése mellett a három lépcsőkar oldalüvegei is megújultak.

A felvonókon kívül a működéséhez szükséges távközlés és energiaellátás is kiépítésre került, továbbá a liftekhez biztonsági kamerarendszer kialakítása is megtörtént, melynek mű-

ködtetéshez új technológiai helyiséget is létre kellett hozni. A teljes megvalósítás összesen bő 1 évet vett igénybe.

A beruházásra a MÁV Zrt. útján a Magyar Állam mintegy 1,76 milliárd forintot biztosított, ezzel is segítve a tatabányai és környékbeli utasok közlekedését, valamint az agglomerációs vasúti közlekedés fejlesztését.

A liftek kiépítésétől függetlenül a MÁV-csoport saját kezdeményezésre, a felvonók építéséhez igazodva megújítja a gyalogosfelüljárót is.

Komáromba is megérkeztek az Ikarus 120e típusú zöldbuszok

A Zöld Busz Program folytatásaként 20 darab környezetkímélő, tisztán elektromos meghajtású, Ikarus 120e típusú autóbusz érkezik a MÁV-csoport flottájába 2025-ben az Energiaügyi Minisztérium (EM) és a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. támogatásával. A flottakorszerűsítés része annak a 10 vállalásnak is, amelyet Lázár János közlekedési és építési miniszter az év elején fogalmazott meg annak érdekében, hogy a közösségi közlekedés ne csak olcsóbb, de jobb is legyen Magyarországon.

Az első e-busz Keszthelyen már forgalomba állt, a következő két jármű pedig Komáromban korszerűsíti a flottát. Szeptember végéig Tatán, Komlón, Hajdúszoboszlón és Balatonfüreden is zöldül a helyi buszállomány.

A projekt keretében elsőként forgalomba álló Ikarus 120e típusú autóbust március 20-án, Keszthelyen mutatta be a MÁV-csoport. A következő két jármű Komárom helyi közlekedésébe érkezett, ahol évente várhatóan 103 ezer km-t tesznek majd meg összesen. A város lakói és a városba látogatók mind a négy helyi buszvonalon találkozhatnak a környezetkímélő járművekkel, illetve esténként a 8661 Almásfüzitő–Komárom–Ács helyközi vonalon is e-busz végez majd egy járatot. A zöldbuszok két korszerűtlen, 21 és 23 éves dízelüzemű jármű kiváltásával mintegy 78 tonna szén-dioxid-kibocsátástól mentesíthetik környezetüket évente.



Komáromi elektromos buszok átadása. 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, légkondicionálással, valamint USB-töltőponthoz biztosítja az utasok színvonalas és biztonságos utazását. Az e-busz üzemanyag-ellátását a Mobiliti VOLÁNBUSZ Kft. által telepített nagy teljesítményű töltőberendezések (két darab CCS-Type 2 csatlakozóval ellátott INNC DC Fast Charge típusú 80 kW teljesítményű töltőberendezés) biztosítják a MÁV-csoport komáromi autóbusz-állomásán.

Miért fontos mindenkinek ismernie az Internet Hotline szolgáltatását?

Az online tér veszélyei nap mint nap új kihívások elé állítják a gyermekvédelmi és jogi szakembereket. Az Internet Hotline immár közel másfél évtizede biztosít jogi és technikai támogatást mindazoknak, akik jogsértőnek vagy a kiskorúak fejlődésére károsnak vélt tartalmakat szeretnének bejelenteni. A szolgálat tevékenysége kulcsszerepet tölt be a gyermekek online védelmében, a közösségi platformokkal való együttműködés révén pedig gyorsabb és hatékonyabb beavatkozás válik lehetővé az online zaklatás, az adathalászat és más veszélyes jelenségek visszaszorítása érdekében.

A Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság (NMHH) is tagja annak a sokszereplős összefogásnak (Nemzeti Áldozatsegítési Koordináló Mechanizmus), melynek célja az áldozatok segítése és védelme. Az Internet Hotline az NMHH által 2011 óta működtetett internetes tájékoztató és segítségnyújtó szolgálat, ahol a munkatársak azon dolgoznak, hogy az internet – mind a kiskorúak, mind a felnőttek számára – biztonságosabb hely legyen.

Az Internet Hotline-hoz (IH) azokat az online tartalmakat lehet bejelenteni, amelyekről a bejelentő azt feltételezi, hogy jogsértőek vagy károsak lehetnek a kiskorúak fejlődésére. A jogsegélyszolgálat az elmúlt közel 14 évben közel 19 000 bejelentést kezelt és még több tartalmat vizsgált.

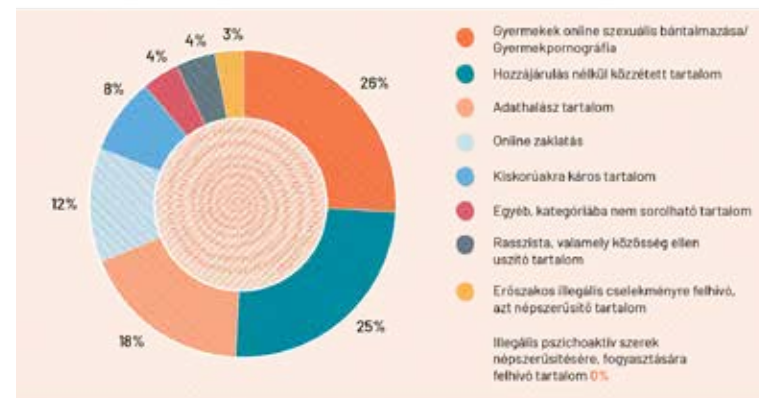
Az IH jogi és technikai segítséget nyújt a bejelentőknek, és közvetítőként értesíti a szolgáltatókat a feltételezhetően jogsértő vagy kiskorúakra káros tartalmakról.

Fontos megjegyezni, hogy a bejelentés alapján indított vizsgálat nem hatósági eljárás, és az IH a tevékenysége során nem gyakorolhat hatósági hatáskört. Ennek megfelelően a jogsegélyszolgálat nem kötelezhet senkit a bejelentő által sérelmezett tartalom eltávolítására, és bírságot sem szabhat ki.

Az IH nyolc különböző bejelentési kategóriában fogad bejelentéseket:

1. gyermekkel szembeni online szexuális bántalmazás/gyermekepornográfia,
2. hozzájárulás nélkül közzétett tartalom,
3. online zaklatás,
4. adathalászat tartalom,
5. rasszista, valamely közösség ellen uszító tartalom,
6. illegális pszichoaktív szerek népszerűsítésére, fogyasztására felhívó tartalom,
7. erőszakos, illegális cselekményre felhívó, azt népszerűsítő tartalom,
8. egyéb, kiskorúakra káros tartalom.

2024-ben a különböző bejelentési kategóriákban érkezett jelzések összes bejelentéshez viszonyított aránya



2024-ben a gyermekek online szexuális bántalmazása, a hozzájárulás nélkül közzétett tartalom, valamint az adathalászat tartalom kategóriákban érkezett a legtöbb bejelentés az Internet Hotline-hoz.

Az IH a felhasználóktól a <https://nmhh.hu/internethotline/> URL-címen elérhető űrlapon keresztül vagy az internethotline@internethotline.hu e-mail-címen fogadja a bejelentéseket.

Az IH munkatársai arra bátorítanak minden gyermeket és felnőttet, hogy amennyiben sérelem éri őket az online térben, vagy jogsértő, a gyermekekre feltételezetten káros tartalommal találkoznak, merjenek segítséget kérni, és forduljanak az Internet Hotline-hoz!

Igazságügyi Minisztérium Áldozatsegítő Központ

ELINDULT A MÁV-CSOPORT EGÉSZSÉG PROGRAMJA!



A MÁV-csoport vezetői eltökéltek munkatársaink egészségének megőrzésében, életminőségük javításában, ezért ingyenes szűrésekkel, tematikus programokkal, valamint a mentális állapot pozitív irányú fejlesztésével igyekeznek hozzájárulni egy – mindenki számára elérhető – harmonikus élet kialakításához.

Egészségünk határozza meg, hogy mennyire tudunk részt venni családjunk és barátaink mindennapjaiban, mennyire vagyunk önállóak, de hatással van a kedvünkre, és arra is, hogy hogyan küzdünk meg az eléink sodródó kihívásokkal. Arról nem beszélve, hogy jövedelmünk és ez által a családi kassza is megsínyli, ha nem, vagy csak részben vagyunk munkaképesek.

Az áprilisban indított Egészség Program legfőbb előnye, hogy számos, testi és lelki egészségünk megőrzése érdekében fontos információt, lehetőséget, programot gyűjt csokorba – mindezt olyan hasznos tudással ötvözve, amelyet szükség esetén rögtön felhasználhatnak kollégáink.

A **Vasútegészségügyi ellátórendszerrel** kapcsolatban például ilyen kérdésekre találhatunk választ: „Hogyan vehető igénybe az ellátórendszer? Milyen vizsgálatok esetén kell beutaló, mikor nem? Csak én, vagy a családtagjaim is jogosultak a szolgáltatásra?”

Az Egészség Program portál a magazin.mavcsoport.hu oldal zárt felületén, az Egészség menüpontban érhető el.

Érdemes időről időre felkeresni, mert a tartalma folyamatosan bővül, frissül. Az Egészség Program – azontúl, hogy összefoglal minden praktikus információt a Vasútegészségügyi ellátórendszerrel, több más témát is felsorakoztat:

Mozgás

A közlekedési vállalatnál dolgozók kedvezményes All You Can Move tagságot válthatnak, beléphetnek a Vasutas Sport Clubba, vagy az Explorer Klub által szervezett túrákon vehetnek részt.

Egészséglottó

A MÁV-csoport minden munkavállalója részt vehet a játékban. Kollégáink 10 pecsét összegyűjtése után értékes nyereményekre pályázhatnak: 1 db 150 000 Ft-os, 5 db 100 000 Ft-os és 10 db 50 000 Ft-os Decathlon-utalványra.

Támogatlak

Immár az Egészség Programba is beleilleszkedik a MÁV-csoport lelki egészség rovata, ahol hasznos cikkek és programok gondoskodnak munkavállalóink mentális épségéről.

Podcast

A GÉPTÉR Podcast mozgással és lelki békével foglalkozó műsorai egy csokorba gyűjtve.

Cikkek

Egészséges táplálkozás, testmozgás, pihenés vagy éppen szenvedélybetegségek – minden témában találhat olvasnivalót az, aki ténylegesen érdekelt saját egészségének megőrzésében.

Motiválj másokat!

Ebben a rovatban olyan egészségmegőrzéshez kapcsolódó, inspiráló történetek, hasznos tippek találhatók kollégáinktól, amelyeket könnyedén beépíthetünk a mindennapjainkba.

Ezeket kívül utazási tippek, Vasutas Egészségpénztárral kapcsolatos információk, véradásról szóló hírek, felhívások és események is megtalálhatók az Egészség portálon.

Álljunk együtt az új útra, és keressük a lehetőségeket, hogy mi mit tehetünk egészségünk érdekében!

Egészséglottó

Gyere, és játssz velünk az egészségedért és az értékes nyereményekért!

Mit kell tenned?

- Töltsd le a magazin.mavcsoport.hu oldal zárt felületéről vagy vágd ki innen az Egészséglottó gyűjtőkártyát!
- Vegyél részt 10 olyan, egészségmegőrzéshez kapcsolódó programon, ahol a részvételért cserébe pecsétet kaphatsz!
- A 10 pecsétből legalább 2 a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhazsnú Kft. egészségügyi szolgáltatásaihoz kapcsolódjon (kivétel pl. a kötelező munkaegészségügyi vizsgálatok és az ahhoz kapcsolódó valamennyi kiegészítő vizsgálat is)!
- Ha betelt a füzet, készíts róla egy képet, és 2025. november 30-áig töltsd fel a magazin.mavcsoport.hu oldal zárt felületén található Egészség menüpontban!
- Fontos, hogy a játékban csak egy Egészséglottó gyűjtőkártyával vehetsz részt!

Mit nyerhetsz?

- A beküldők között kisorsolunk 1 db 150 000 Ft értékű, 5 db 100 000 Ft értékű és 10 db 50 000 Ft értékű Decathlon vásárlási utalványt.

Milyen programokon kaphatsz pecsétet?

A listát szintén a magazin.mavcsoport.hu oldal zárt felületén található Egészség menüpontban találod, amit folyamatosan frissítünk, és a változtatás jogát fenntartjuk.

Egészséglottó gyűjtőkártya

Név:

HR törzsszám:

Cégnév:

Vegyél részt az Egészség Program keretében a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhazsnú Kft. szűrésvizsgálatain vagy bármely békés szervezésű egészségügyi programon, gyűjts össze legalább 10 pecsétet 2025. november 30-ig, hogy részt vehess az év végi sorsoláson, ahol értékes ajándékokat nyerhetsz! További információk: www.magazin.mavcsoport.hu/egeszseg



A MÁV-csoport az állásbörzéken is attraktív szereplő

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. Pályaorientáció és toborzás szervezete tavaszi lendülettel vágott bele a 2025-ös évbe, ugyanis az elmúlt időszakban számos állásbörzén és kitelepülésen képviselték a MÁV-csoportot – karöltve a tagvállalatok toborzó kollégáival. Tevékenységükről, tapasztalataikról és az érintett állásbörzékről legújabb cikkünkben olvashatnak bővebben.

Nagy sikert aratott a VR-szerelőszimulátor a győri Széchenyi Egyetem állásbörzéjén

A Széchenyi István egyetemi állásbörze idén is nagy sikerrel zajlott, ahol számos érdeklődő fiatal vett részt. A rendezvényen különféle cégek mutatták be karrier- és duális képzési lehetőségeiket, a fiatalok pedig közvetlenül kapcsolatba léphettek a munkaadók képviselőivel. Részt vettünk az egyetem által szervezett duális kerekasztal-beszélgetésen, ahol ismertettük a vállalati duális képzés programelemeit, és a duális képzések iránt érdeklődő hallgatók kérdéseire adtunk válaszokat. A MÁV-csoport-stand különlegessége volt, hogy az érdeklődő fiatalok VR-szemüvegen keresztül is felfedezhették a MÁV Pályaműködtetési Zrt. TEB-területeinek munkafolyamatait, és épített környezetben végezhettek el egyszerűbb szerelési feladatokat. Az interaktív élmények és a rengeteg hasznos információ mind hozzájárultak a győri rendezvény sikeréhez.

Sikeresen zárult a tavaszi HVG Állásbörze a MÁV-csoport számára

A MÁV-csoport idén tavasszal is részt vett Magyarország egyik legnagyobb karrierrendezvényén, a HVG Állásbörzén.



Az eseményt első alkalommal rendezték meg Budán, a Dr. Koltai Jenő Sportközpontban. A kétnapos börze során az érdeklődők tájékozódhattak a MÁV-csoport társaságainak aktuális álláslehetőségeiről és az egyetemi hallgatóknak szóló programokról.

A stand egyik kiemelkedően népszerű eleme a vasútbiztonsági szerencsekerék volt, amely nemcsak szórakoztató, hanem edukatív célokat is szolgált – a játékos formában érkező kérdéseken keresztül a résztvevők fontos információkat szerezhettek a vasúti közlekedés biztonságáról. A rendezvényen való aktív jelenlét tovább erősíti a vállalat szerepét mint stabil és jövőorientált munkáltató.

A látogatók szavazatai alapján vállalatcsoportunk standja 1. helyezett lett a standok szépségversenyében.

Mozdonyszimulátor és buszszimulátor a BME közlekedésmérnöki szakmai napján

A BME Közlekedésmérnöki Szakkollégium szakmai napja igazán sikeres esemény volt, amely különböző interaktív élményekkel gazdagította a résztvevőket. A buszszimulátor és a mozdonyszimulátor lehetőséget biztosított arra, hogy a látogatók valóság-hű környezetben tapasztalhassák meg a közlekedési eszközök működését. Az esemény külön figyelmet fordított a biztosítóberendezések modern kori kihívásaira, melyek a fejlődő technológia révén folyamatosan új megoldásokat igényelnek. Magyar Zoltán TEB-igazgató az előadásában részletesen bemutatta, hogy a biztosítóberendezések szerepe hogyan változik az automatizáció és a digitalizáció világában. A szakmai nap lehetőséget adott arra is, hogy a résztvevők betekintést nyerjenek a legújabb trendekbe és fejlesztésekbe a közlekedésmérnöki szakterületen. Az esemény összességében nemcsak tudományos, hanem gyakorlati szempontból is értékes tapasztalatokkal gazdagította a hallgatóságot.

MÁV-csoport részvétel a KarrierFeszt, a Miskolci Egyetem állásbörzéjén

Idén 29. alkalommal került megrendezésre a KarrierFeszt, a Miskolci Egyetem állásbörzéje. A rendezvény célja, hogy a diplomás pályakezdők, valamint a diploma előtt álló hallgatók személyesen is találkozzanak a térség munkáltatóival, azok munkaerőpiaci kínálatával, és informálódjanak az elvárásokról. A MÁV-csoport évek óta oszlopos tagja a kiállító cégeknek, hisz folyamatosan keressük a motivált műszaki, mérnöki és gazdasági szakembereket. A Miskolci Egyetem és a MÁV Pályaműködtetési Zrt. szorosabb együttműködéseként 2025-ben elindult a duális villamosmérnöki képzés, melynek hírére a kollégáknál idén folyamatos volt az érdeklődés mind a duális oktatás, mind a szakmai gyakorlat, mind a Pályakezdő Diplomás Programunk iránt.

Pollack Expo 2025

A Pécsi Tudományegyetem Műszaki és Informatikai Kara idén is megrendezte a dél-dunántúli régió legnagyobb szakmai kiállítását és konferenciarendezvényét, a Pollack Expót.

A rendezvény a számára sok éven át otthont adó pécsi Expo Center helyett idén visszaköltözött az eredeti helyszínére, az egyetem Boszorkány úti campusára. Vállalatunkat a 2025. április 3. és 4. között zajló eseményen – a korábbi évek gyakorlatának megfelelően – a Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs TEB-es és pályás mérnökei, valamint a pécsi Humánpartner Szervezet munkatársai képviselték. Minden évben kiemelt figyelemmel és lelkesen készülünk erre az eseményre, az idei Pollack Expo azonban még különlegesebb volt számunkra.

A MÁV-csoport az idei évben mint a Pollack Expo egyik kiemelt támogatója vett részt a kiállításon, ennek megfelelően a szekciós előadások mellett a rendezvény egyik fő eseményének számító plenáris ülésen is lehetőségünk nyílt előadást tartani a pécsi Területi TEB Osztály mérnökeinek segítségével. A plenáris ülésen Szűcs András a pécsi terület váltófűtési rendszereiben megvalósított energiamegtakarításról, a szakmai előadások sorában pedig Sibalin Adrienn a VR-tér alkalmazási lehetőségeiről tartott előadást. A MÁV-csoport standjánál idén először nyílt lehetősége a látogatóknak belépni a virtuális térbe egy VR-szemüveg segítségével a pécsi humán és TEB-mérnökcsapat kezdeményezésén alapuló fejlesztésnek köszönhetően.

Az alkalmazásban élénk tároló „világ” a TEB-mérnökcsapat és a győri Széchenyi István Egyetem munkatársainak munkáját dicséri, alapját teljes egészében a pécsi területen forgatott filmek és helyszínek adják. Standunk hatalmas népszerűségnek örvendett, több száz érdeklődő fordult meg nálunk. A VR-alkalmazás kipróbálása mellett lehetőség nyílt szakmai beszélgetéseket folytatni a részt vevő mérnök kollégákkal, de a hagyományos papíralapú kvízeket, rejtvényeket kedvelőknek sem kellett csalódnuk. Reméljük, hogy 2026-ban ugyanilyen élményekben gazdag és sikeres Pollack Expo vár ránk!

Sikeresen lezajlott az Országos Szakmai Tanulmányi Verseny vasútszakmai döntője

2025. április 11-én megrendezésre került az Országos Szakmai Tanulmányi Verseny döntője, mely kiemelt jelentőséggel bír a vasútszakmai képzés jövőbeli szakember-utánpótlásának biztosításában.

A döntőbe összesen három fiatal jutott be, két vasútforgalmi szolgálattevő technikus és egy közlekedésüzemvitel-ellátó technikustanuló. A döntő végeredménye május 10-én a verseny záróeseményén kerül kihirdetésre. A döntő szakmai szempontból eredményesen, jól szervezetten zajlott, hozzájárulva a pályaorientáció erősítéséhez és a fiatal tehetségek szakmai fejlődéséhez.

Pályaorientáció és toborzás csapata

ELVESZETT VASÚTVONALAK 3. RÉSZ

Polonyi Viktor



Cellőmölk / A Magyar Nyugati Vasút tervszerű alapján létesített I. osztályú pályaudvar-épület előtt egy pécsi InterRégió várakozik

A felhagyott vasútvonalakról szóló könyvet a MÁV-csoport Magazin előző két számában mutatuk 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 történetét át megismertesse az olvasóval az egykori hálózat jelentőségét, annak mai lenyomatát, ránk maradt hagyatékát és következményét. Sorozatunk harmadik részét olvashatják.

A kötet kiemelten foglalkozik az elmúlt évtizedekben felhagyott, megszüntetett vagy forgalomszüneteltetett vasútvonalak jelen helyzetével, így a saját tervezésű térképekkel és archív felvételekkel gazdagított történeti részek értékes aktuális képanyaggal, valamint drónfotókkal egészülnek ki. A jelen állapotot feltáró fényképek mellett rövid szöveges összefoglalók egy képzeletbeli vonalbejárásra invitálják az Olvasót, és megállóról megállóra, állomásról állomásra végigkalkulozják az egykori vasútvonal mentén. A rövid leírások mellett kisebb táblázatok is helyet kaptak, ezek számos hasznos információval, adattal gazdagítják az adott állomás/megállóhely megismerését. Az egyik ilyen adat a településközponttól való távolság, amely sok esetben rámutat a csökkenő utasszám és ezzel együtt a bezárás egyik okára. A látványos drónfelvételek csaknem 250 fotóval egészülnek ki, melyek az egyes szolgálati helyek (egykori rakodóállomások, megálló-rakodóhelyek, megállóhelyek) mai pillanatképét örökítik

meg. A fényképek többsége az állomási környezet bemutatásán túl egy-egy izgalmas – akár építészeti vagy vasúttörténeti jelentőséggel bíró – részletet is kiemel, így számos érdekességre vagy elfeledett tényre is fény derül. A Magazin korábbi lapszámaiban az egykori Cellőmölk–Fertőszentmiklós vasútvonal történetét olvashatták, míg a következőkben az aktuális állapotát, ránk maradt hagyatékát ismerhetik meg.

A vasútvonal helyzete napjainkban

Cellőmölk

A Magyar Nyugati Vasút által 1871-ben épített Székesfehérvár–Szombathely–Gyanafalva–országhatár viszonylatú vasútvonal fontos szárnyvonala volt az ugyanabban az évben átadott Kis-Czell–Győr közötti szakasz. A két vonal közös állomása 1871-ben nyílt meg I. osztályú felvételi épülettel és hatvágányos vízállomásként,

a jórészt Gróf Zichy Eduárd nevéhez fűződő magánvasút-társaság tervei alapján. A vasút fokozatos térnyerésével a település gazdasági szerepe is növekvő pályára állt, így a pályaudvar rövidesen meghatározó közlekedési gócponttá nőtte ki magát. Napjainkban az állomásról átszállásmentesen elérhető számos célállomás, úgymint Szombathely, Győr, Pápa, Veszprém, Székesfehérvár, Budapest, de a 2020-as menetrendváltástól bevezetett menetrend szerint a Helikon fantázianévre hallgató InterRégió vonatokkal kétóránként elérhető a Balaton nyugati térsége és Kaposvár is, emellett Dombóvárra, illetve Pécsre is utazhatunk. Cellőmölköt elhagyva a vasút egykori nyomvonala jórészt a várost Kenyerivel összekötő, alsóbbrendű út mellett halad közvetlenül.

Vönöck

Az állomás neve a korábban már taglalt tragédiával forrott össze. Napjainkban a felvételi épület megkopva bár, de megőrizte korabeli homlokzati képét. A gyanútlan átutazók kétségkívül megütközhetnek azon, amikor a ház előtt elhaladva a fehérre mázolt kerítésen a Vasútállomás 1. címet olvassák. A településen átmenő főút a Kossuth Lajos utca nevet viseli, mégis az imént említett helyrajzi név létező címet takar. A jelenleg lakóházként funkcionáló épület lakójának elmondása alapján az állomást kiszolgáló melléképületek és egyéb létesítmények a mai napig megtalálhatók.

Kemenespuszta

A ténylegesen a puszta közepén fekvő megállóhely 1950-től 1961-ig töltötte be szerepét. A szolgálati hely számára létesített épület kifosztva és megszegyénítve árválkodik a vasúti töltés maradványának peremén, de már láthatóak a felújítás/bővítés jelei is, amelyek tulajdonosváltásról adhatnak tanúbizonyságot. Az átalakuló őrház és a közút között tisztán kivehető az úttal párhuzamosan emelt vasúti töltés is, amelyet a növényvilág már gazdagon benépesített.

Kenyeri

A Kenyeri-Rábakecskéd néven is feltüntetett egykori állomást 1978-ban – a vönöckivel egyetemben – minősítették át megállóhelyé. A korábban III. osztályú, HÉV-típusú felvételi épület ma homlokzati díszítőelemeitől megfosztva szolgált bizonyítékot a Vasút utca egykori funkciójáról. Az érvényben lévő telekalakítás miatt a községben már nehézkesen követhető a néhai vasút vonalvezetése, de mindenesetre az utcanev emlékezteti az arra járókat a település egykori büszkeségére.

Folytatása következik.



Kemenespuszta / Az egykori őrház jelenleg átalakulóban



Vönöck / A főút mentén elhelyezkedő felvételi épület homlokzata nem sokat változott a vasútvonal felszámolása óta. Ma vasutasok leszármazottjai lakják



Kenyeri / Kenyeri egykori felvételi épülete a homlokzati díszítőelemeitől megfosztva őrzi a vasút hagyatékát

Fenntarthatóság és felelősségteljes üzleti gyakorlatok: A CSRD alapjai



A CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive = vállalati fenntarthatósági jelentéstételi irányelv) egy olyan új európai uniós szabályozás, amely a fenntarthatósági jelentésekre vonatkozó előírásokat frissíti és bővíti. A CSRD előírja, hogy a vállalatok részletes jelentéseket tegyenek a fenntarthatóságra vonatkozó stratégiáikról, eredményeikről és jövőbeli terveikről, miközben a zöldmegállapodás (Green Deal) keretében hozott szabályozások és politikák biztosítják a fenntarthatóságra vonatkozó, egyértelmű irányelveket és célokat. Bár első pillantásra úgy tűnhet, hogy különálló kezdeményezésekről van szó, valójában szoros kapcsolatban állnak egymással, és együttesen segítenek az EU céljainak elérésében, amelyek között a klímasemlegesség és a fenntartható gazdasági növekedés szerepel.

A Fenntarthatósági jelentés feladata, hogy a vállalatok átláthatóbbá és hitelesebbé tegyék a fenntarthatósági tevékenységüket, és lehetővé tegyék a befektetők, fogyasztók, valamint más érintettek számára, hogy jobban megértsék, hogyan járulnak hozzá a vállalatok a társadalmi és a környezeti célokhoz. A CSRD-jelentés célja, hogy – a korábbiaktól eltérően – ne önkéntes döntés alapján emeljenek be a vállalatok témaköröket a fenntarthatósági jelentésükbe, hanem egy **átlátható, összehasonlítható és megbízható** vállalati információkat tartalmazó adatbázis jöhessen létre európai uniós szinten. A befektetők és a jelentés más érdekelt felei számára egységes képet ad a vállalat működéséről, annak **hatásáról, kockázatairól és lehetőségeiről**.

A CSRD szerinti standardizált riportálás szabványrendszerét az ESRS* (European Sustainability Reporting Standards) adja. Ez a szabványrendszer segíti a CSRD-direktíva végrehajtását és implementálását a gyakorlatban való alkalmazáshoz. Az ESRS a környezeti, társadalmi és irányítási (ESG) szempontok szerint különböző területekre vonatkozó jelentéstételt ír elő. A vállalatoknak nemcsak a saját hatásaikat kell jelenteniük, hanem azt is, hogy miként befolyásolják a fenntarthatóságot, illetve hogyan hatnak más érintett felekre, azaz a hatások vizsgálata kétirányú. A vállalatoknak a fenntarthatósági

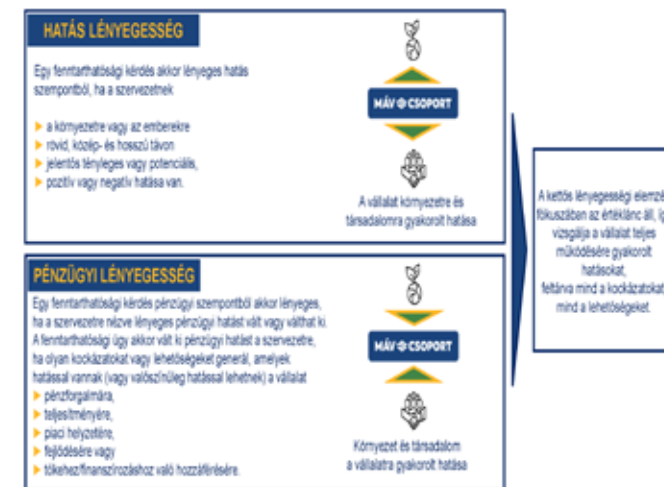
témákat befolyásoló kockázatokat és lehetőségeket is részletesen be kell mutatniuk, beleértve a klímaváltozással kapcsolatos kockázatokat és az arra adott válaszokat. Az ESRS előírja, hogy a fenntarthatósági jelentéseket külső ellenőrzésnek vessék alá, hogy biztosítsák azok hitelességét és megbízhatóságát, hazai szabályozás alapján ezt a könyvvizsgáló végzi.

Az ESRS felépítése:

– Átfogó közzétételek, amelyekről minden esetben kötelezően jelentenie kell a vállalatnak.

– Tematikus ESRS-ek, amelyekről csak akkor köteles jelenteni a vállalat, ha a kettős lényegességi elemzés során hatás- vagy pénzügyi lényegességi szempontból lényegesnek lettek ítéelve.

Az ESRS részletezi a vállalatok beszámolási kötelezettségeit, úgymint a kettős lényegesség elvét, amely a CSRD-jelentés alapja. Továbbá a kettős lényegességi vizsgálatát, melyhez a belső és külső érintett csoportok bevonása szükséges.



A CSRD a már ismert ESG (Environmental, Social, Governance) elveken alapul, amelyeket az előző magazinban részletesebben bemutattunk. Az ESG-szemlélet segít abban, hogy a vállalatok ne csupán gazdasági, hanem társadalmi és környezeti szempontok szerint is mérjék a teljesítményüket. A CSRD az alábbi fontos változásokat hozza magával:

1. Bővített jelentéstételi kötelezettségek: Az új szabályozás értelmében sokkal több vállalatnak kell fenntarthatósági jelentést készítenie, mint korábban. A jelentéseknek nemcsak a környezeti hatásokra kell összpontosítaniuk, hanem a társadalmi és vállalatirányítási szempontokat is figyelembe kell venniük. Ez magában foglalja például a munkahelyi egyenlőség, a helyi közösségekre gyakorolt hatások és a vállalatok etikai működése szempontjait.

2. Adatok és módszertanok: A CSRD nagyobb hangsúlyt fektet arra, hogy a fenntarthatósági adatokat megbízhatóbb módon kell gyűjteni és közzétenni. A vállalatoknak nemcsak az eredményeikről kell beszámolniuk, hanem arról is, hogyan mérik ezeket a hatásokat, és milyen módszertanokat alkalmaznak a fenntarthatósági céljaik elérésére.



3. Digitalizáció és átláthatóság: Az új szabályozás a digitális eszközök használatát is előtérbe helyezi, így a fenntarthatósági jelentések könnyebben hozzáférhetőek lesznek. Az átláthatóság növelésével a vállalatok könnyebben elérhetik, hogy a különböző érdekelt felek, például a fogyasztók és a befektetők megbízható adatokat kapjanak a cégek fenntarthatósági teljesítményéről.

4. Hosszú távú fenntarthatóság: A CSRD elősegíti, hogy a vállalatok a hosszú távú fenntarthatóságot szem előtt tartva tervezzék meg stratégiáikat. Az egyre inkább környezettudatos és társadalmilag felelős közösségekben élő fogyasztók és befektetők elvárják, hogy a vállalatok hozzájáruljanak a globális fenntarthatósági célokhoz.

5. Adattárolás: A fenntarthatósági adatszolgáltatást az éves pénzügyi jelentésbe kell beemlíteni, így azzal egy időben készül el. Az elkészült riportokat egy európai uniós adatbázisban fogják majd nyilvántartani.

6. Hatályosság: Az EU irányelvei alapján 2024-től kötelezően alkalmazniuk kell a nagyobb vállalatoknak.

ESG	HAZAI SZABÁLYOZÓK	CSRD
ESG törvény	HAZAI SZABÁLYOZÓK	Számviteli törvény
Előző üzleti évről	RIPORTÁLÁS	Előző üzleti évről
Hazai hatóság (SZTFH) kérdőíve	JELENTÉSI KERET	EU ESRS standardok
Saját vállalat és a közvetlen beszállítók	JELENTÉS VIZSGÁLATI HATÁRA	Saját vállalat és a teljes értéklánc
Scope 1+2+3	KARBONLELTÁR	Scope 1+2+3
Taxatív	FORMA	Narratív

Magyarországon a már létező, 2000. évi C. törvénybe emelték át az EU-s irányelvet, amely a hazai számviteli törvény. A jogszabály a III/A. fejezetében taglalja a fenntarthatósági jelentéstételi részleteit.

Az előírásoknak megfelelően köteles jelentést tenni a **MÁV Zrt.**, a **MÁV Pályaműködtetési Zrt.**, a **MÁV Személyszállítási Zrt.**, a **MÁV Szolgáltató Központ Zrt.** Továbbá kötelezett a **Záhony-Port Zrt.** és a **MÁV Rail Tours Kft.** is. A riportot a MÁV Zrt. készíti konszolidáltan az egész csoportra vonatkozóan. Ez azt jelenti – ahogy az ESG-riportban is –, 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 beszámoló.

Összességében a CSRD lehetőséget ad arra, hogy MÁV-csoportunk még inkább felelősséget vállaljon a társadalom és a környezet iránt, miközben megbízható adatokat és transzparens jelentéseket biztosít a külső és belső érdeklődők számára. Ez egy újabb lépés a fenntartható üzleti modellünk irányába, és egy olyan lehetőség, amely segíti Vállalatunkat a jövőbeli kihívásokhoz való alkalmazkodásban.

*ESRS – A CSRD szerinti riportálás szabványrendszerével kapcsolatos ismertetőnk a következő számban jelenik meg.

Energetika és ESG

Kollégáink a Fenntarthatósági témahéten is remekeltek

Az idei évben 10. alkalommal rendezték meg a Kárpát-medencei Fenntarthatósági témahetet, melynek a MÁV-csoport visszatérő résztvevője és támogatója. A programsorozat minden évben alkalmat kínál a lelkes önkénteseknek arra, hogy tanórákat tartsanak diákoknak a fenntarthatóság jegyében. Munkatársaink természetesen a közlekedési ágazattal összefüggésben adtak elő, elősegítve ezzel a legfogékonyabb korosztály szemléletmódbeli pozitív irányú változását.

Számos kollégánk részt vett a témahéten, Havasi Krisztiánt és Molnár Gergelyt a tanórákról, a diákok kíváncsiságáról és előadásaik tartalmáról kérdeztük.

Havasi Krisztián állomásfőnök

Mi motivált arra, hogy a témahéten szerepet vállalj, és nyolc előadást megtarts a program során?

Fontosnak érzem a társadalmi szerepvállalást, a részvétel gondolata nem új számomra: az elmúlt évtizedben számos oktatási intézményben megfordultam a pályorientációs előadások vagy a szakmai képzésekkel kapcsolatos feladataim miatt, de egészségnapon is jártam már. Amikor csak tehettem, a mondanivalómba csempésztem egy keveset a vasúti közlekedésnek a környezetvédelem és fenntarthatóság területén kifejtett pozitív hatásáról. Véleményem szerint a „kötőpálya” megkerülhetetlen, ha tényleges eredményeket szeretnénk felmutatni a közlekedési ágazat által kibocsátott üvegházhatású gázok mérséklése tekintetében.

Mit tapasztalsz, mennyire vannak tisztában a diákok a fenntarthatóság fogalmával?

A tapasztalataim jók, a fenntarthatóságról – sok esetben még a fenntarthatósági célokról is – hallottak már. A fogalom ismeretében természetesen jelentős szórás mutatkozik, ezt elsősorban az érintett korosztály összetétele határozza meg.

A „tudatos fogyasztás a közlekedés területén” kifejezetten érdekes mint témamegjelölés. Mit takar ez a megfogalmazás az előadásodban?

Az előadás első harmadában a fenntarthatóság fogalmát, jelentését és szükségességét beszéljük át, sokszor csak kiegészítve a meglévő információkat. Ennek a résznek a szerepe, hogy érthetővé tegyem azt a szervezési elvet, amit a fenntarthatóság jelent. A második harmadban bemutatom a kötőpályás közlekedést, elsősorban a nagyvasútra koncentrálva, és összehasonlítom más közlekedési alágazatokkal. Ehhez felhasználok néhány tudományosan megalapozott digitális felületet is, melyeknek segítségével bizonyítom a vasúti közlekedésben rejlő lehetőségeket. Végül pedig – hogy a kérdésre is válaszoljak – az egyéni aktivitás fontosságáról beszélgetünk, kapcsolódva a közlekedéshez tudatosan választott eszközök témaköréhez.

A jelenlegi munkakörödben mivel tudsz hozzájárulni a fenntartható működéshez?

A forgalmi terület feladatai szerteágazóak. A végrehajtó szolgálat megfelelő koordinálásával a szakágak és a vasúti társaságok közötti kapocsként veszünk részt a vállalat működési folyamataiban. Úgyis mondhatnám, hogy kézen fogjuk a megrendelőket, és segítjük az üzemeltetőt. Eközben sok lehetőség nyílik a folyamatok hatékonyságának növelésére és a szolgáltatások minőségének javítására, mellyel hozzájárulunk a fenntartható fejlődés támogatásához is.

Mit gondolsz, sikerült a diákokat pozitív irányba terelned? Volt bennük nyitottság?

Az idei év tapasztalatai a szokásosnál is pozitívabbak voltak, ritkán találkozom azzal, hogy a hallgatók külső hatás – például tanári felvezetés – nélkül megtapsoljanak egy előadást, csak mert valóban tetszett nekik. Ez most többször is megtörtént. A nyitottság természetes módon létezik a gyermekekben, csak a bizalmukat kell elnyerni, így ők is részeivé válnak az előadásnak.

Molnár Gergely stratégiai kiemelt szakértő

Hány osztályhoz sikerült eljutnod a Fenntarthatósági témahéten?

Már harmadik éve járok a MÁV-csoport színeiben általános és középiskolákba rendhagyó tanórákat tartani zöldközlekedés, zöldvasút témában. Mivel tavaly és tavalyelőtt fővárosi sulikban voltam, az egyéni igazságérzetem most azt diktálta, hogy a vidéki helyszíneket részesítsem előnyben. Szülőföldemet, Bács-Kiskun vármegyét jelöltem meg a jelentkezési felületen, rövid idő alatt 5 iskola is bejelentkezett az órámról. Sikerült megszerveznem, hogy mindegyik helyszínrre eljussak, így Kunszállás, Kecskemét, Dunaújváros, Jánoshalma és Nagybaracska településeken adtam elő több mint 200 gyereknek.

Tisztában voltak vele a diákok, hogy a MÁV-csoport miért megkerülhetetlen, ha a fenntarthatóságról van szó?

Örömmel tapasztaltam, hogy a diákok tisztában vannak vele, hogy a vonat, a busz jelentősen környezetkímélőbb, mint az autózás, még azt is pontosan tudták, hogy milyen vasút- és autóbuszvonalak érhetők el a lakókörnyezetükben. Azért kaptam szemrehányást is, főleg pedagógusoktól: elmondták, hogy sok a (vonat)késés, és sok helyen a busz-vonat menetrendek összehangolása még mindig nem kielégítő.

Ahogy az előadásod során is elmondtad, a bolygónk egy élő rendszer. Szerinted sikerrel illeszkedik ebbe a rendszerbe a vállalatunk? Mik a tapasztalataid?

A járműpark fokozatos zöldítésével, a vasútvillamosítással, a vasúti fenntartható turizmus népszerűsítésével úgy gondolom, hogy a MÁV-csoport is kiveszi már néhány területen a maga részét a környezetvédelemből. Szelektív hulladékgyűjtésben és az állomási, vasúti menti környezet hulladékmentesítésében viszont bőven maradt teendő, utóbbiba érdemes önkénteseket toboroznunk.



Molnár Gergely stratégiai kiemelt szakértő

A prezentációban szemléletes példákon keresztül hasonlítottad össze a múlt és a jelen közlekedését, feltártad, hogy milyen megdöbbentő mértékben nőtt a járművek száma. Mit gondolsz, a diákok gondolkodása terelhető abba az ésszerű irányba, hogy a saját autó helyett inkább a közösségi közlekedést vegyék igénybe?

A gyerekek pontosan érzékelik a közlekedés környezeti ártalmait, és úgy éreztem az órákon, hogy hajlandók érdemben is tenni a zöldítésért. Persze – főleg nagyon rurális környezetben – nem látják megkerülhetőnek továbbra sem az autózást, azzal kapcsolatban viszont, hogy a családban ne legyen két vagy három gépkocsi, nagyon is tudatosan gondolkoznak – anyagi és környezeti megközelítésben is. Nem tartják már „égőnek”, hogy vonattal, busszal közlekedjenek, de a sportkocsiknak sincs olyan átütő varázsa – még a szakközépiskolai fiúosztályban sem –, mint 20 éve.

Külön blokkot szenteltél az egyre korszerűsödő járműparknak. Hogy látod? Élénkül a gyermekek érdeklődése az új, emeletes motorvonatok vagy a korszerű mozdonyok láttán? Mivel lehetett a leginkább elcsípni a figyelmüket?

Persze. A KISS és a TramTrain fotói felvillanyozták őket, és több helyen érdeklődtek, mikor lesznek alternatív hajtású buszaink, vonataink. Legjobban egyébként a fecskebölcsőprogramunk tetszett a gyerekeknek, hasonló akciókkal szerintem sokat lehetne emelni a MÁV „cukiságfakorán”.

Az előadásban sokszor elhangzott, hogy mit teszünk mi mint vállalat-csoport. Mit mondtál el a diákoknak arról, hogy mit tehetnek ők?

Először is azt, hogy a fokozódó klímaszorongást ne tehetetlenségbe süppedve, hanem aktívan kezeljék. Menjenek és vegyenek egy ország-bérletet, élvezzék az olcsó utazás örömeit! Jelezzék a szüleiknek, hogy már nagyok, és nem igénylik, hogy kocsival vigyék őket a 650 méterre található iskolába vagy a délutáni edzésre. Ma már nem gáz, hanem trendi szemetet szedni, békákat menteni az úttestről, meglocsolni a virágokat és a fákat a sulis előtt. Természetesen én is vonattal, illetve Volánnal érkeztem mindegyik helyszínre: úgy gondolom, hogy nem mellőzhető a példaadás felelőssége.

Tudtad?

A Fenntarthatósági témahét célja a diákok fenntarthatósággal összefüggő ismereteinek bővítése és egyúttal a tanultaknak a mindennapi gyakorlatban való megélése. A programsorozatnak köszönhetően a gyermekek már iskoláskorban megismerkedhetnek a fenntartható szemlélettel és a Föld védelmének fontosságával. A 2025. évi Fenntarthatósági témahét fókuszában a környezeti, társadalmi és gazdasági fenntarthatóság kérdéseiből a talaj és biodiverzitása, a mesterséges intelligencia, illetve a zöldenergia és a fenntartható fogyasztás, a fogyasztóvédelem, valamint a szelektív hulladékgyűjtés állt.

Benke Máté



Havasi Krisztián állomásfőnök

Kulisszatitkok a pult mögül, avagy így alakul ki az Utasellátó menüje



A MÁV étkező-, bisztró-, háló- és fekvőhelyes kocsijaiban, valamint a Prémium váróban és a Batthyány téri falatozóban működő Utasellátó szolgáltatásai évtizedek óta kísérik a vasúti utazásokat. Több mint 75 éves múltra tekint vissza a társaság, és ma is kiemelkedő szereplője a magyar vasúti vendéglátásnak. Az Utasellátó folyamatosan alkalmazkodik az utasok igényeihez, és célja, hogy modern, színvonalas fedélzeti és állomási vendéglátást biztosítson. A napi több mint száz vonaton az Utasellátó csapata folyamatosan dolgozik a vendégek kényelméért.

A menü frissítése egy folyamatos csapatmunka eredménye. Az Utasellátó szolgáltatási csapata közösen dolgozik a kínálat változásain: a tervezéstől és a kreatív ötleteléstől kezdve a specifikus feladatok elosztásáig minden részletet alaposan kidolgoznak. A végső döntéseket különböző szakemberek hozzák meg: a kínálat elemeit kiválasztó személy, az árázásért felelős szakember, a grafikai tervezésért felelős kolléga, és természetesen az üzemeltetési feladatokat ellátó csapat is szorosan együttműködik a mindennapi működés során. Ezekkel a precíz, csapatmunkára épülő folyamatokkal biztosítják, hogy az utasok mindig a legjobb élményben részesüljenek.

Az új menü két fő elemcsoportra épít: az állandó, tradicionális magyar ételekre és az új, szezonális kínálatokra, amelyek az utasok számára friss élményt nyújtanak. A nemzetközi forgalomban közlekedő vonatokon fontos szerepet kapnak a magyar gasztronómia hagyományai, így az étkezőkocsikban található étkezési lehetőségek között számos tradicionális magyar ételt is kínálnak. A szezonális étlap ezenkívül új ízeket is bemutat, hogy a törzsvendégek mindig felfedezhessenek valami újat. A tavaszi menü egyik legújabb fogása a palócleves, amely Mikszáth Kálmán híres feladatának, a Gundel János által kreált ételnek az ihletésére készült, és valódi különlegességnek számít.



Ez a könnyed, de tartalmas leves remek példája a magyar konyha ízvilágának, amit a nemzetközi utazók is szívesen megkóstolnak. Az új szezonális levesek között szerepel a fokhagymakrémleves is, amely kellemesen lágy fokhagymaízával és selymes állagával igazi tavaszi csemege. A hústelek között különlegességnek számít a rántott karajos burger és a rántott csirkemelles burger, amelyek a klasszikus magyar rántott húst ötvözik a street food világával. A svéd húsgolyó, valamint a bakonyi sertésragu is a menü része, az étkezőkocsikban kapható a népszerű rántott sajt is, amelyet rizzsel és tartármártással tálalnak.

A kínálat nemcsak tartalmilag frissült, hanem a dizájn tekintetében is. Az étlap, ahogy eddig is többnyelvű, hogy a nemzetközi utazóközönség számára is elérhető legyen: a nyugati irányokba közlekedő vonatokon magyar, angol és német nyelven, míg kelet felé román nyelvű változattal is elérhető az étlap. A letisztult, jól strukturált kialakításnak köszönhetően az étlap könnyen átlátható és egyszerűen kezelhető, a menüajánlatok pedig kiemelve szerepelnek, hogy a vendégek gyorsan megtalálják a számukra kedvezőbb ajánlatokat. Minden járathoz egyedi grafikai elemek tartoznak, amelyek az adott járat jellegét tükrözik, ezáltal még személyre szabottabbá téve a vendégek élményét.

Az Utasellátó folyamatosan dolgozik azon, hogy a vasúti utazás élményét még magasabb szintre emelje. Az új menü és a frissített étlap nemcsak a tradicionális magyar ízeket, hanem izgalmas újdonságokat is kínál, hogy minden utazás különleges gasztronómiai élménnyé váljon. A gondosan megtervezett kínálat és a modern, átlátható dizájn biztosítja, hogy az utasok kényelmesen és gyorsan választhassanak az étkezőkocsikban, miközben a magyar gasztronómia legjavát élvezhetik, bármerre is utaznak.

Molnár Zsolt

Katasztrófavédelmi gyakorlat Kisvárdán

Vállalatunk segítségével háromnapos, látványos és tanulságos mentési gyakorlatot szervezett a katasztrófavédelem a kisvárdai telephelyünkön. Az esemény során egy korábban leselejtezett MAN autóbust döntöttek az oldalára, hogy feltérképezzék egy hasonló, valós baleset következményeit, és módot találjanak a járműben rekedt sérültek leghatékonyabb kimentésére. Losonczi Lajos járműfenntartási telephelyvezető koordinálta a Volán-oldali tevékenységeket, legújabb interjúnkban ezért őt kérdeztük a gyakorlat megszervezéséről.

Először vettél részt ehhez hasonló esemény megtervezésében?

Igen. A katasztrófavédelem kisvárdai képviselői azzal keresték meg a társaságunkat, hogy szeretnék olyan gyakorlatot szervezni, ahol felmérhetik az autóbusból történő mentés lehetőségeit az optimális beavatkozási pontokat keresve. Az ötlet alapjául a telephelyünkől nem is oly távol eső, 4-es főúton 2023-ban bekövetkezett két baleset szolgált, amelyben külföldi autóbuszok voltak érintettek.

Hogyan vette fel veletek a tűzoltóság a kapcsolatot?

Először a kisvárdai forgalomvezetőt keresték meg személyes ismeretség alapján, aki telefonon jelezte nekem a gyakorlati igényt. Ezután egyeztettem a járműfenntartási üzemvezetővel, ő egy személyes találkozót kezdeményezett a katasztrófavédelem képviselőivel a kisvárdai telephelyen, ahol a forgalmi üzemvezetővel és a járműfenntartási üzemvezetővel közösen átbeszéltük, hogyan tudnánk ezt a gyakorlatot lebonyolítani.

Milyen előkészítést igényelt részletekről a gyakorlat?

A terület kiválasztására a személyes telephelyi egyeztetéskor került sor, amihez figyelembe kellett venni a katasztrófavédelmi szakemberek igényét, azaz hogy szilárd burkolaton legyen az autóbusz az oldalára borulva. A MAN SL283-ast a telephelyen tárolt, leselejtezett járművek közül közösen választottuk ki, majd egy autómentő igénybevételével a megbeszélt helyre vontattuk. Az oldalra borítást a katasztrófavédelem képviselői intézték az általuk üzemeltetett nyíregyházi autódaru segítségével.

Kik vettek részt a programban?

A szervezést a katasztrófavédelem munkatársai végezték, ők találták ki a „balesetet”, azaz hogy az autóbusz egy váratlan veszélyhelyzet elkerülése közben az oldalára borult, és maga alá temetett egy kerékpárost. A fedélzeten persze utasok is voltak, akiket a lehető legrövidebb időn belül ki kellett szabadítani. A gyakorlat szervezésébe és lebonyolításába bevonták a helyi mentőszolgálatot és a Vöröskeresztet is, utóbbiak a „sérülteket” biztosították.

Pontosan mi volt a kisvárdai telephely munkatársainak a feladata az előkészítésen túl?

A gyakorlat alatt tulajdonképpen nekünk semmilyen feladatunk nem volt, távolabbról figyeltük a katasztrófavédelem és a mentőszolgálat összehangolt munkáját, ahogy az önkéntes vöröskeresztes diákokat kimenekítik az oldalára borult autóbusból. A teljes program háromnapos volt, ebből az elsőt tartom a „legintenzívebbnek”. A 2. és a 3. napon már csak a járműbe való leggyorsabb bejutás és az ahhoz szükséges, megfelelő eszközök kiválasztása volt a gyakorlat célja egy másik egység részvételével. A kisvárdain túl ugyanis a záhonyiakat is bevonták a tapasztalatszerzésbe, tehát a jármű „vágási” gyakorlatába.

Kértek tőled az autóbusz kialakításával kapcsolatos tanácsokat, műszaki paramétereket?

Megbeszéltük a jármű felépítéséből adódó sajátosságokat, a tetőszellőzők nyitási lehetőségét, az autóbusz üvegeinek tulajdonságait törés esetén. Megmutattam, hogy az általunk üzemeltetett különböző típusokban hol van az akkumulátor, hogyan lehet áramtalanítani a járművet.

Előfordult az utóbbi években ehhez hasonló éles helyzet is, amelyben a Volán érintett volt?

Szerencsére a társaságunk által üzemeltetett autóbuszokkal nem fordult elő még ehhez hasonló sem. Ahogy korábban említettem, külföldi rendszámú autóbusz kétszer is részese volt hasonló balesetnek, bár egyik jármű sem borult egészen az oldalára. 2023 nyarán egy határ felé tartó jármű „repült ki” a körforgalomból, majd egy mélyebb területen „landolt”. A baleset során 25 ember sérült meg. A másik eset fél évvel később következett be: a határ felől érkező busz sofőrje nem tudta szabályosan elhagyni a nyírturai körforgalmat, így az út melletti árokba borult, de nem teljesen az oldalára. Itt ketten sérültek meg.

Voltaképpen mennyire borulékony egy autóbusz?

Egy szóló autóbusz tömege átlagosan 11 tonna körül van, nem lehet igazán borulékonnak nevezni. Természetesen mindig az adott helyzet alakítja, hogy borul-e az autóbusz, vagy sem. Azt gondolom, hogy nagy sebességnél egy vészhelyzetre reagálva az autóbuszvezető is „képes felborítani” egy ekkora tömegű járművet, de valójában külső behatásra (pl. oldalról történő ütközés) borulhat fel egy ekkora jármű.

Hogy érzed, nektek is hasznos volt végignézni a gyakorlatot? Profi-tálatok belőle a kollégákkal?

Mindenképp, azt pedig külön öröm volt látni, hogy a katasztrófavédelem és a mentőszolgálat milyen profi, összehangolt és gyors munkát végez egy ilyen helyzetben. A főszervezők egyébként nagyon megköszönték a lehetőséget, számukra igazán hasznos volt, hogy egy pontosan szimulált helyzetben gyakorolhattak, és megvizsgálhatták, milyen lehetőségek merülhetnek fel a balesetet szenvedett járműbe való bejutásra, milyen eszközöket tudnak használni, ezek közül melyik a legalkalmasabb a különböző anyagoknál (szélvédő, oldalüveg, tető, belső térben az ülések, azok talpai, a kapaszkodók stb. – a szerk.).

Mi lett a feldöntött busz későbbi sorsa?

A gyakorlat befejezése után a katasztrófavédelem autódarujja visszaállította az autóbust a „talpára”, az üvegtörmelégeket a gyakorlatot végzők összetakarították. Másnap az autómentő segítségével a járművet visszavontattuk a korábbi helyére. A burkolatra került olajszenyveződést kármentesítő anyag segítségével a kollégáink eltávolították.

Benke Máté

Losonczi Lajos 1992 óta dolgozik a társaságnál. Pályafutását a mátészalkai műszaki telephelyen munkafelvévőként kezdte, majd tanulófelelős, később munka- és tűzvédelmi felelős lett. Tevékenyen részt vett a minőségirányítási rendszer bevezetésében, s ezzel párhuzamosan minőségirányítási és környezetvédelmi feladatokat is ellátott. 2006-ban Nyíregyházára került, ahol minőség- és környezetirányítási vezető munkakörben folytatta munkáját. Öt évvel később műszaki üzletágvezetőnek nevezték ki Kisvárdára, azóta látja el a telephelyvezetői feladatokat.



SZENTENDRE, A JÁRMŰVEK GYÓGYÍTÓJA

LÁTOGATÁS A HÉV JÁRMŰJAVÍTÓJÁBAN



A MÁV Személyszállítási Zrt., HÉV Szentendrei Járműfenntartási Telephelyén ballagunk fotóriporter kollégámmal, Molnár Danival, miközben megállapítja: milyen nagy csend van itt, ez egy járműtelepnél eléggé szokatlan jelenség. S valóban szokatlan, de válaszoltam is rá rögtön, miközben a telephely egyik vágányán álló M44-es mozdonyt csodáltam.

– Ebédidő van, Danikám, itt is jár a munkaközi szünet, az ebédidő, mert enni kell, itt meg ráadásul nehéz fizikai munkát végeznek egy műszak alatt. Érezni lehetett az étel illatát, követtük az orrunkat, jó helyre vezetett. Mindketten vidékiek vagyunk, hamar rátaláltunk a kis konyhára, étkezőhelyiségre. Az egyik rezsón éppen kolbászos paprikás krumpli rottyogott, mellette egy nagyobb fazékban töltött káposztát melegítettek.

– Ez hagyományosan savanyú káposztából készül, szálából és a tölteléket befogadó levelekből, füstölt csülök is fő benne – szólított meg a hölgy, aztán óvatosan megmozgatta a lábát. Kérnek egy kicsit? Szívesen adok, jut még bőven. Megköszöntük, de nem kértünk. Az irodájában már várt minket a telephelyvezető. Azért mentünk hozzá, hogy bemutassuk a telephelyet, az ottani munkát. A beszélgetés végére ki fog derülni: bizony itt nap mint nap gyógyítják, karbantartják, felújítják a HÉV-szerelvényeket, kocsikat, mozdonyokat. Közel száz ember dolgozik azon, hogy biztosítsák a napi forgalom számára az egyik legfontosabb és a legtöbb utasforgalmat lebonyolító, H5-ös szentendrei vonalra a szükséges járműveket. Se többet, se kevesebbet – éppen annyit, amennyi kell.

A szentendrei járműtelep az új szervezeti felállásban a MÁV Személyszállítási Zrt., HÉV Műszaki és Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi Szervezethez tartozik mint Jármű-üzemeltetési Igazgatóság. Takács Dániel, a HÉV jármű-üzemeltetési igazgatója elmondta: az átszervezés nem okozott gondot vagy nehézséget a járműtelep életében. Végére az itt dolgozók, vagyis a Szentendrei Járműfenntartási Telephelyen ténykedők nem sokat érzékeltek az átalakulásból, gördülékeny a munkafolyamat. Ez érthető, igaz, hogy HÉV-esek, de ők is vasutasok – mindig is azok voltak. A HÉV egy integrált vasút, azaz itt közös irányítás alatt van a pályahálózat üzemeltetése, a forgalomirányítás és a járműkarbantartás, mindezeket saját, egyedi utasításrendszer alapján irányítják a HÉV-vonalakon, hiszen a HÉV-re sem a nagyvasút, sem a KRESZ előírásai nem vonatkoznak. Azonban a forgalmi utasítás betartása, a forgalomirányítás fegyelmezettsége, szabályozottsága a HÉV-nél is szentírás, akárcsak a nagyvasúton.

A szerelőcsarnok is olyan, akár a MÁV-nál, a munkafolyamatok is hasonlóak. A munkájuk, feladatuk továbbra is ugyanaz: a vasúti szerelvények, azaz a HÉV-motorvonatok kis- és nagyjavítása. Persze ez nem olyan egyszerű, mint ahogy az elsőként hangzik.

– A vonatok kisebb és nagyobb szintű javítását, karbantartását egy-egy csarnokban végzik – ismertette Takács Dániel. Az egyikben a kisebb ciklusú, napi és havi, illetve közepes szintű V2-es vizsgálatokra specializálódtak, míg a másik csarnok a főműhely. Nevéhez méltóan ott a nagyjavításokra kerül sor, ott már hosszabb ideig tartózkodnak a járművek, magasabb szintű javításokat, alkatrészcsereket végeznek rajtuk. Fontos itt a főműhelyi javítás, az utasbiztonsági, az úgynevezett J jelű javítás, ami olyan felújítást tartalmaz, melynek során a jármű gyártáskori állapotát állítják helyre a lehető legnagyobb mértékben. Itt újították fel, alakították át a mai kor igényeinek jobban megfelelő egyik HÉV-szerelvényt éppen 8 évvel ezelőtt. A szerelvényt műszakilag megerősítették, a kocsiszekrény belsejét teljesen átalakították, új padlózatot kapott a szerelvény, s ami látványos volt: más, a HÉV-nél addig szokatlan típusú üléseket helyeztek el, amelyeknek az elrendezésén is alakítottak. Ráadásul klímaberendezést is kapott a régi szerelvény. Az utasok megszerették ezt a vonatot, most 8 év után, a nagyjavítást megkapva ismét visszaáll a forgalomba. A szentendrei műhely mind a 90 fizikai munkavállalója készen áll újabb szerelvények felújítására is, megvan a tudás az itteni emberekben.

A főműhelybe tartunk, valóban ott áll már az imént említett szerelvény, sokan tüsténkednek körülötte. Itt érezni azt a bizonyos igazi vasúti műhelyszagot, az olajos levegőt. Molnár Péter járműbiztosítási vezető fogad bennünket. Felelősségteljes munkájuk során nap mint nap biztosítják a szentendrei vonal 28 szerelvényét, hogy műszakilag megfeleljenek a követelményeknek. Érthető tehát, hogy a napi revíziós munka során fokozott figyelemmel kell vizsgálni a járműveket, ezt a vizsgálatot éjjel is végzik. Nemcsak szemrevételezik a járműveket, hanem működésszabályozást is tartanak. 24 naponta pedig átesnek egy nagyobb mértékű tisztításon, 42 naponta a kenés, zsírozás is megtörténik, illetve a kerékmérések fontosak még. Amúgy 30 egység áll rendelkezésre a szentendrei vonal utasforgalmának lebonyolításához.

– Szentendrére telepítették, állomásították a legfiatalabb járműállományt – mondta Molnár Péter. A legfiatalabb 83-as, 78-as a legöregebb. A HÉV utasforgalmának 50 százalékát bonyolítja le a szentendrei, ezért is kellenek a megbízható szerelvények. A szerelvények stabilak, megbízhatók, menet közben szolgálatképtelenség ritkán fordul elő, akkor is többnyire ajtózárási hiba miatt érkezik a segítség-hívás. Van egy különleges szerelvény más színárnyalattal, ez három kocsiból áll. Ezt előszeretettel buszgatják a kollégák. A festése, fényezése miatt más színhatást ad. Péter szereti a munkáját, a nagyapja is itt dolgozott, annak az apja pedig vizsgáló főkelevezőként szolgált. Szerencsésnek tartja magát, mert azt csinálja, amit szeret.

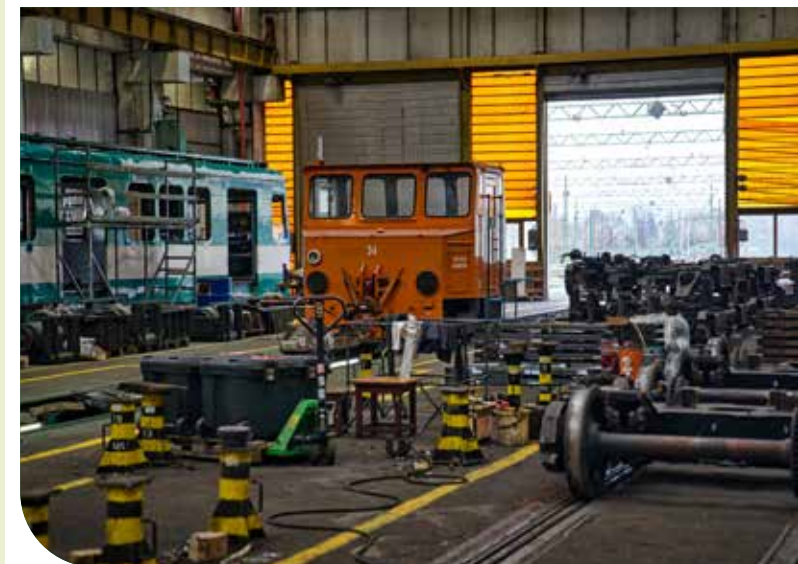
Mikó Lajos járműjavítási művezető csatlakozott a társaságunkhoz. Ők a nagyobb javításokat végzik a főműhelyben. Ezen a területen egy-egy javítás során az elektromos részt, a forgóvázat, a meghajtásokat is felújítják. A szerelvényt is megbontják az alapos munkafolyamat során. A lényeg, hogy a legapróbb hibák is a felszínre kerüljenek. Amikor mindent átvizsgáltak, összeszerelik a járművet, majd kezdődik a 300 kilométeres futópróba. Ilyenkor a légveszteségre, a fékútra összpontosul minden figyelem. Csak kifogástalan állapotú szerelvényt adnak vissza a forgalom számára. Alkatrészproblémájuk jellemzően nincs, többnyire időben biztosítják a megfelelő alkatrészt.

– Én még a túloldalon lévő üzemben kezdtem a szakmát, akkor és ott körülbelül 120 embernek adott kenyeret a javítóműhely – emlékezett vissza Mikó Lajos. Ez most múzeum, az épület 1912-ben épült. Szakmai fogások nélkül nehezen boldogul itt az ember. Két M44-es mozdonyunkkal mozgatjuk a járműveket, illetve a segítségükkel végezzük el a szerelvényátállításokat másik HÉV-telephelyre. Most

egy harmadik ilyen mozdonyt is felújítunk, ezt a másik oldalról, a múzeumból hoztuk ide. Így három erős mozdony áll majd rendelkezésünkre. A régi szakik örömmel adják át gyakorlati tudásaikat. Az új kollégákat is ők tanítják be, mert erre a munkára manapság nemigen van képzés.

Három szakemberrel, három különféle beosztásban dolgozóval beszélgettem. Remek szakemberek. Mindannyiukban közös a hivatástudat és a szakma szeretete, amellyel nap mint nap végzik a munkájukat. Kötődnek a vasúthoz, a rokonaik is vasutasok voltak. A vasút szeretete hajtja őket. Volt kitől tanulniuk, volt kitől átvenniük a stafétabotot. De vajon lesz-e kinek továbbadniuk majd a stafétát? Ezen töprengtem elmenőben, aztán megérkezett a remény egy 22 éves fiatalember személyében. Ide jelentkezett, Győrből érkezett, ma tölti az első munkanapját. Neki sem ismeretlen a szakma, a vasút, vannak előismeretei, meg aztán a műszaki érdeklődése, gyakorlata sem hagy kívánnivalót. Már egy fiatalal többen dolgoznak Szentendrán, a HÉV járműtelepén. Lesz utánpótlás.

Kavalecz Imre



BZMOTOK KÉPEKBEN

Már közel 50 éve járnak a hazai vasutat a Bzmotok, a vidéki viciniálisok elengedhetetlen társai. A MÁV-csoport a járműflotta megújítása mellett a hagyományörzésre is figyelmet fordít, így kapta vissza eredeti festését és pályaszámát hazánk első Bzmotja is. A felújítási munkák Dombóváron készültek, és a retró hétvégén az utasok is találkozhatnak majd az immár régi-új külsővel futó 001-es Bz-vel.



Visszatér a nyári kedvenc: Újra elindul az Adria InterCity!



Jó hírünk van a tengerpart szerelmeseinek és a kényelmes utazást preferálóknak! A MÁV-csoport idén nyáron ismét elindítja népszerű Adria InterCity járatát, amely közvetlen összeköttetést biztosít Budapest és a gyönyörű horvát tengerpart között. A járat 2025. június 19. és szeptember 13. között közlekedik majd, így bőven lesz időnk kihasználni a nyári hónapokat egy felejthetetlen adriai kalandra.

Az Adria IC nem csupán a kényelmes eljutást garantálja a célállomásokra, hanem idén egy újdonsággal is kedveskedik az utasoknak. Mutatja a vonat népszerűségét, hogy tavaly több mint 13 ezren utaztak vele Horvátországba. A vonaton két darab másodosztályú, klímás ülőhelyes kocsi is helyet kap, így még többen élvezhetik a kedvező árú utazás lehetőségét. Ez nagyszerű választás lehet családoknak, baráti társaságoknak vagy éppen egyedül utazóknak, akik a költséghatékony, mégis komfortos utazást részesítik előnyben. A vonatot a főszezonban már kétnaponta fog közlekedni Budapest és Split között, így több lehetőséget nyújt az utazás megszervezésére.

A MÁV-csoport kiemelt figyelmet fordít az utasok kényelmére és a minőségi szolgáltatásokra. Az Adria IC légkondicionált kocsikkal várja az utazókat, biztosítva a kellemes hőmérsékletet a nyári hőségben is. A fedélzeten lehetőség lesz frissítő és tartalmas reggeli és vacsora vásárlására is, hiszen az Utasellátó csapata egy teljesen új, a nyári szezonhoz illő menüvel készül az Adria IC utasai számára. Így az utazás nem csupán a célba jutásról szól majd, hanem egy gasztronómiai élményt is nyújt.

Az Adria InterCityvel olyan népszerű horvát üdülőhelyek válnak könnyen elérhetővé, mint Split, Zadar, Dubrovnik. A közvetlen járatnak köszönhetően elkerülhetjük a fárasztó átszállásokat és a hosszú autótúrákat. A vonat kényelmében pihenve gyönyörű tájakon keresztül juthatunk el a tengerpartra, ahol a kristálytisza víz és a mediterrán hangulat vár ránk.

A kedvező jegyáraknak köszönhetően az Adria IC kiváló alternatíva lehet mindazok számára, akik pénztárcabarát módon szeretnének eljutni a horvát tengerpartra. Érdemes minél előbb megvásárolni a jegyeket, ami a pénztárakban és a jegy.mav.hu-n is lehetséges, hiszen a népszerűsége való tekintettel a helyek gyorsan elfogyhatnak. Érdemes FIP-igazolványunkat is kiváltani, hiszen így az ülőhelyes kocsival már 20 euróért lejuthatunk a tengerpartra.

Nem érdemes idén sem kihagyni a lehetőséget, hogy nyáron kényelmesen és kedvező áron utazzunk az Adria InterCityvel a horvát tengerpartra. Élvezzük a közvetlen járat előnyeit, a kényelmes ülő- és fekvőhelyeket, a légkondicionált kocsikat és az Utasellátó új, inycsiklandó kínálatát!

Molnár Zsolt



Bringázz a munkába!

2025-ben is vár az ország legnagyobb bringás kihívása



A Bringázz a munkába! kampány idén is arra ösztönzi a munkába járókat, hogy két keréken induljanak útnak. Az országos kezdeményezés célja a fenntartható közlekedés népszerűsítése, a városi forgalom csökkentése és az egészséges életmód elősegítése.

A kerékpározás nemcsak gyors és költséghatékony közlekedési forma, hanem hozzájárul a környezet védelméhez és a mindennapi mozgás beépítéséhez az életünkbe. Egyre több kutatás igazolja, hogy a rendszeres kerékpározás csökkenti a stresszt, javítja a koncentrációt és növeli a munkahelyi teljesítményt. Ráadásul a városi forgalomban sokszor gyorsabb, mint az autós vagy a tömegközlekedési alternatívák.

A kampány egyik kiemelt eleme a Bringázz a munkába! applikációs kihívás, amely egész évben zajlik, de májusban és szeptemberben különösen nagy lendületet kap. Az applikáció nemcsak egy egyszerű fitnesszalkalmazás, hanem motivációs eszköz is: statisztikákkal és

visszajelzésekkel segíti a rendszeres kerékpározást, és közösséget épít a résztvevők között.

A kihívások célja, hogy minél többen tapasztalják meg a bringázás előnyeit, és egy fenntarthatóbb közlekedési szokást alakítsanak ki.

A tavaszi nagy kihívás 2025. május 1. és június 2. között zajlik, és ebben bárki részt vehet egyénileg vagy akár csapatban, kollégákkal összefogva.

A kampányhoz kapcsolódóan országsszerte megrendezésre kerülnek a bringás reggelik és uzsonnák is, ahol a kerékpárral közlekedők ingyenes frissítővel és harapnivalóval indíthatják a napot. A tavaszi országos bringás reggelit május 13-án rendezik meg, amikor országsszerte számos ponton várják a munkába tekerőket egy jó hangulatú, közösségi reggelire.

Ezek a közösségi események nemcsak a bringázás ünneplésére adnak lehetőséget, hanem a kerékpáros közösség erősítésére is. A bringás reggelik egyik fontos célja, hogy a bringázás ne csupán közlekedési eszköz legyen, hanem életforma, amely összekapcsolja az embereket. A bringás reggelik helyszíneiről és időpontjairól a kampány weboldalán lehet tájékozódni: www.bringazzamunkaba.hu

Ha szeretnéd kipróbálni a bringás közlekedést, vagy már gyakorlott bringás vagy, csatlakozz a Bringázz a munkába! applikáció kihívásához, és élvezd a bringázás szabadságát!

*Kádár Melinda,
Magyar Kerékpárosklub*



„Segítenünk kell egymást a közös cél érdekében”

Sebestyén István, a Volán járműfenntartási üzemvezetője több mint négy évtizeden keresztül nemcsak a szakmájának, de a hivatásának is tekintette a munkáját. A Volán volt az első munkahelye, Szolnokon kezdett dolgozni, és onnan is vonul nyugdíjba. A szakma iránti hűségét, töretlen szorgalmát és eddigi munkáját az idei március 15-ei ünnepségen Magyar Ezüst Érdemkereszt kitüntetéssel jutalmazta az Építési és Közlekedési Minisztérium vezetése. A nyugdíj előtt álló szakemberrel beszélgettünk a pályájáról és a munkájáról.

Mikor és hogyan került a Volánbuszhoz, amely év elejétől már a MÁV Személyszállítási Zrt. részét képezi? Mi az, ami „megragadta”, és az autóbuzos szakmában tartotta?

Elsősorban családi eredetű a kötődés, hiszen édesapám is a Volán dolgozója volt egészen a nyugdíjazásáig. Elismert autóbuz-vezetőként elsősorban a Rákóczi-falva–Szolnok közötti járatokon teljesített szolgálatot. Úgyhogy már gyermekkoromban „megfertőzött” ez a szakma. Mivel mindig nagyon érdekelt a műszaki terület, a középiskola alatt is a Volán 7. számú Vállalat gépjárműjavító műhelyében voltam üzemi gyakorlaton, sőt a nyári szünetekben is ott dolgoztam. Ezt követően Mezőtúron, a Debreceni Agrártudományi Egyetem

Mezőgazdasági Gépészeti Főiskoláján tanultam, és a friss gépészdiplomámmal üzemmérnökként helyezkedtem el a Volánnál 1982-ben. Ennek már csaknem 43 éve.

„Ilyen rangos elismerésre nem számítottam, meglepetésként ért, de megvallom őszintén, hogy nagyon jó érzéssel töltött el. Nagy megtiszteltetés volt Csepreghy Nándor miniszterhelyettes úrtól átvenni a díjat, de külön köszönettel tartozom azért a szép ünnepségért és díjátadóért, amelyet a tiszteletünkre rendeztek a minisztériumban.”

Melyek voltak a legfontosabb állomások a pályáján, hogyan jutott előre a szakmai ranglétrán?

Már fiatal mérnökként is komoly feladatot kaptam Szolnokon, műszaki csoportvezetőként a gépjárművek javítását és fenntartását szerveztem. A vállalat akkor 570 tehergépkocsit, 320 autóbuzst és 65 rakodógépet üzemeltetett. Nem sokkal ezt követően sorkatonaként másfél éves kitértöt tettem, de a hadseregben is a szakmában dolgozhattam műszaki ellenőrző állomásvezetői beosztásban. Leszerelés után visszatértem a Volánhoz, műszaki főtechnológus lettem. Mivel 1989-ben szaküzem-mérnöki diplomát szereztem a győri Széchenyi István Közlekedési Távközlési Műszaki Főiskolán, előbb járműjavítási technológiai csoportvezetőnek, majd 1991-ben műszaki vezetőnek neveztek ki. Ez az év a vállalatnál is fordulópont volt, hiszen új gazdasági és szervezeti egységként megalakult a Jászkun Volán Rt. Ettől kezdve a Jász-Nagykun-Szolnok megye 78 települését kiszolgáló és a távolsági autóbuzs-forgalmat is ellátó 180 autóbuzs, illetve az azokat ellátó berendezések üzembiztonságáért én feleltem. Műszaki igazgatónak 2015-ben neveztek ki, amikor három megye közlekedési vállalatából, köztük a Jászkun Volán Zrt. részvételével létrejött a Közép-kelet-magyarországi Közlekedési Központ. Majd 2019-ben egy újabb fúzió részeként lettem a Volánbusz Zrt. járműfenntartási üzemvezetője. Mivel idén augusztusban leszek 65 éves, így hamarosan nyugdíjba vonulok.

A Magyar Ezüst Érdemkereszt kitüntetés a több mint négy évtizedes, rendkívül magas színvonalú szakmai és vezetői munkája elismeréseként kapta meg a március 15-i ünnep részeként az Építési és Közlekedési Minisztériumban.

Ilyen rangos elismerésre nem számítottam, meglepetésként ért, de megvallom őszintén, hogy nagyon jó érzéssel töltött el. Nagy megtiszteltetés volt Csepreghy Nándor miniszterhelyettes úrtól átvenni a díjat, de külön köszönettel tartozom azért a szép ünnepségért és díjátadóért, amelyet a tiszteletünkre rendeztek a minisztériumban. Utána Szolnokon is fogadott minket Kállai Mária országgyűlési képviselő asszony és Szalai Ferenc miniszteri biztos úr, hiszen a vármegyében tízen kaptunk idén március 15-e alkalmával magas rangú állami kitüntetést. Nekik is nagyon hálás vagyok ezért. Ami még nagyon jólesett és meglepett, hogy a MÁV-csoport vezetése anyagilag is honorálta ezt az elismerést.

Alapvetően mi a járműfenntartási üzemvezető és az Ön által felügyelt kollégák feladata?

A forgalmi szakterület részére a kért mennyiségű autóbuzs rendelkezésre bocsátása az év minden napján. Ahhoz, hogy az elvárt minőségben teljesítsük ezt a feladatot, gondoskodnunk kell a járművek javításáról, karbantartásáról és felújításáról, ezen belül az ide vonatkozó utasítások alapján elvégezzük a műszaki szemléket és az állapotvizsgálatot. A vállalat legfontosabb feladata az utasok gyors, pontos, gazdaságos és megbízható kiszolgálása, ehhez kifogástalan műszaki és esztétikai állapotban kell a járműveket rendelkezésre bocsátanunk a szolnoki Volánbusz-telepen.

A vármegye 78 településének kiszolgálásához és a távolsági forgalom lebonyolításához mennyi autóbuzsra van szükség, és ez a flotta milyen állapotú?

Jelenleg 240 autóbuzst tartunk fenn, amelyekkel évente több mint 430 ezer járatot közlekedtetünk a 370 ezer lakosú vármegyében. A 240 autóbuzsból ötven Szolnok város helyi közlekedését látja el. Jelenlő a szerepe a jármű-fiatalítási programnak, amelynek részeként

2018 óta mintegy 120 új busz érkezett a flottához, ennek köszönhetően az autóbuzs-állomány átlagos életkora 12-ről körülbelül kilenc évre csökkent. Ezen belül 2023 tavasza óta 40 új, CNG-motorral hajtott MAN autóbuzs közlekedik a vármegye útjain, emellett Szolnok városban 2023 júniusában tíz új BYD elektromos autóbuzs állt forgalomba. Szintén jelentős szerep hárul a 2023 májusában vásárolt három új, dízelüzemű Volvo és a tavaly ősszel beszerzett kettő Credo autóbuzsokra. A flottában valamennyi jármű rendelkezik légkondicionáló berendezéssel.

Milyen a MÁV-csoporton belüli munkamegosztás, azaz milyen feladatok hárulnak alapvetően az autóbuzsok közszolgáltatásra a regionális és távolsági forgalomban?

A vármegyében található vasúti fővonalakon rendkívül sűrű a közlekedés, így az autóbuzsok a regionális helyközi forgalom lebonyolítása mellett elsősorban a „ráhordást” biztosítják. Vármegyénkben a távolsági forgalomban a vasút kap elsőbbséget. Szolnokról például két vasútvonalon is el lehet jutni a fővárosba, mindkettőn óránként közlekednek InterCity vonatok, ebben az esetben ehhez kell igazítani a helyközi autóbuzsjáratok egy részét. Az említett negyven MAN autóbuzs például ötven település lakói számára teszi elérhetővé a helyközi autóbuzsok közszolgáltatást. Ezen belül leginkább a 100-as vasútvonalon közlekedő vonatokhoz biztosítanak csatlakozást és „ráhordást” Karcag, Török-szentmiklós, Kisújszállás, Szajol és Szolnok vasútállomásokra. A 120-as vonalon Mezőtúron, a 130-ason Kunszentmártonban, a 102-es vonalon pedig Kisújszálláson és Abádszalókon teszik elérhetővé a vasúti csatlakozást.

Milyen a munkaközösség, ahol dolgozik?

Nagyon jó, családi hangulat alakult ki a közösségünkben. Amikor 2019-ben átvettem a csapatot, a munkatársaim szerencsére hamar elfogadtak, hiszen ismerték a szakmai múltamat, tudták, hogy én is az aknában kezdtem szerelőként. Figyelembe kell venni, hogy minden közlekedési vállalatnál különböző szakterületek dolgoznak együtt, amelyek egymásra vannak utalva. Nekünk az a feladatunk, hogy bizonyos határok között a forgalmi szakszolgálat igényeit kielégítsük, ha ebből adódóan feszültségek keletkeznek, az mindenkinek a kárára válna, főleg az utasok innák meg ennek a levét. Szerencsére sikerült elfogadtatnom a munkatársaimmal, hogy segítenünk kell egymást a közös cél érdekében, a megfelelő számú és üzemkésztségű autóbuzst nekünk mindig rendelkezésre kell bocsátanunk. Szolnokon ez nem okoz problémát.

Melyik autóbuzst kedveli a legjobban?

Leginkább a Volvót, ezt a márkát azért szerettem meg túl azon, hogy nagyon jó autóbuzs, mert a kilencvenes évek elején mi hoztunk be elsőként a közforgalom számára használt nyugati típust, méghozzá Svédországból. Ezek a Volvók akkor nyolcévesek voltak – a svédek ennyi idő elteltével cserélték akkoriban a járműveiket –, ennek ellenére nagyon jó műszaki és esztétikai állapotban vettük át őket. Ebben nekem fiatal mérnökként volt szerepem. Jász-Nagykun-Szolnok megyében a regionális útvonalakon vetettük be a számunkra új, korszerű és nagyon kényelmes buszokat, amelyeket az utasok és a gépjárművezetők egyaránt nagyon megkedveltek.

Putsay Gábor

500 kilométeres mozgalom

Mozdonyokkal a hős bányász nyomában

1950-ben indult, de hiba lenne leírni azt, hogy „az idén ünnepli 75. évfordulóját”. A magyar vasút hosszú történetének ma már alig érthető epizódjaként lehet csak megemlékezni róla és „ikercsillagáról”, a 2000 tonnás mozgalomról.

Az 1953-ban felavatott székesfehérvári állomás homlokzatát két vasúti tematikájú dombormű díszíti – a korszak jellegzetes alkotásai. A dolgozók hősiességét, lelkesedését lennének hivatalosan ábrázolni. Ám az egyiknek már a címe is fejtörést okoz: „500 kilométeres mozgalom”. Ha a kompozíció két nőalakja a kalauz és a forgalmista, a férfiak közül a kezében rongyot tartó a fűtő, az egyenruhában irányt mutató az állomásfőnök, akkor a harmadik csakis a mozdonyvezető lehet, bár a nála lévő „500 km” felirattal díszített, hatalmas kerek tárgy nem erre utal. Akkor mégis mire?

Mozgalomról mozgalomra

A dombormű címének jelentését az állomás avatása idején mindenki ismerte. Ma már a nagyon idős embereken kívül legfeljebb azok tudják a megfejtést, akik némiképp járatosak a vasúttörténetben. Az 500 kilométeres mozgalomnak az volt a lényege, hogy a teljesítményt maximálisan kihasználva a mozdonyoknak naponta 500 kilométert kellett futniuk. Ma már érthetetlen, hogy lehettek ennyire tekintet nélkül a mozdonyokra, gépekre. Különösen úgy, hogy a mozgalom indulása idején a beharangozók a vasút megújulását, teljesítményének hatványozását ígérték általa. „500 kilométer az addigi 170 kilométerrel szemben.”

Ahogy akkoriban minden egyéb területen, itt is szovjet példa alapján hoztak döntést. A sajtóban már-már vallásos rajongással emlegetett sztahanovista mozgalom a nevét egy olyan bányászról, Alekszej Grigorjevics Sztahanovról kapta, aki

1935. augusztus 31-én 102 tonna szén bányászott ki egymaga, az előírt mennyiség 14-szeresét, három héttel később pedig 227 tonnát a teljes műszak alatt. Utóbb kiderült, hogy magát Sztahanovot egy „castingon” választották ki, világcsúcsai pedig úgy születtek, hogy jó páran aládolgoztak. A mindent átható sztahanovista alapállás magyarországi importja 1949-ben, az egypártrendszer kialakulása idején kezdődött, vagyis inkább terjedt futótűzként – az egy évvel későbbi 500 kilométeres mozgalom már nem érte váratlanul a dolgozókat. Ráadásul volt közvetlen előzménye is: a 2000 tonnás mozgalom, amelynek során jelentős túlsúllyal indították el a tehervonatokat, és a szerelvényben nem lehetett üres kocsi. A 2000 tonnás mozgalom kezdetben egyéni vállalásként, később munkaverseny-felhívásként öltött testet. Ehhez jött 1950 márciusában az 500 kilométeres mozgalom, májusban pedig összevonták a kettőt. Akik a bevezetése mellett döntöttek, árnyékban maradtak, az efféle akciók indulása hivatalosan csakis alulról jövő kezdeményezés lehetett – úgy is mondhatjuk, a sztahanovista mozgalomnak ez volt a sarokköve.

A vonat fusson be minél előbb!

Egy ferencvárosi mozdonyvezető-brigádra osztották ki az 500-as mozgalom hazai prófétáinak szerepét. 1950. február 19-én a lapok öles betűkkel, hatalmas szenzációként tálták, hogy a vezetőjéről elnevezett Lengyel-brigád „a hős szovjet vasutasok példája nyomán” elindítja Magyarországon az 500 kilométeres mozgalmat. „Ezzel akarja megünnepelni országunk felsza-

badulásának ötödik évfordulóját. A Lengyel-brigád dolgozói megteremtették az 500 kilométeres mozgalom előfeltételeit, és felhívják az összes fűtőházak dolgozóit, hogy kövessék példájukat” – magyarázta a sajtó. De a lapok azt hangsúlyozták legfőképp, hogy Lengyel József és társai azután tettek fogadalmat a túlteljesítés mellett, hogy személyesen találkoztak a már említett híres mozdonyvezetővel, Ivan Pányinnal, aki Budapestre az első hazai sztahanovista kongresszusra érkezett. Azt mondhatta Lengyeléknek, amit budapesti előadásán, az ünneplő tömeg előtt: „Szeretném a magyar vasutasok lelkeire kötni: a régi technikával is lehet többet termelni!” De Pányinnak a „rég” kapcsán volt egyéb megjegyzése is. „Meg kell dönteni a régi szabályzatot!” – biztatta a kollégákat. „Nem szabad megkötni a mozdonyvezetőket” – folytatta, ami elég rebellis felszólalás annak fényében, hogy a vasutasmunka legfontosabb eleme éppen a fegyelem. „Ha a pálya szabad, akkor a vonat fusson be minél előbb rendeltetési helyére!” – fokozta Ivan Pányin. Ezen felbuzdulva Lengyel József brigádvezető a mozgalom járulékos áldásaival kapcsolatban bocsátkozott jóslatokba: „A mozgalom új fronttörtést hoz létre a vasúton, felszámolja a fűtőházak közötti és fűtőházon belüli gép- és szakmai sovínizmust, kialakul a mozdonysemélyzet között a brigádmozgalom, a mélyebb kollektív szellem, a fokozottabb egyéni felelősség. A brigádon belül az egyéni verseny kiszélesedik. A mozgalom felszámolja a vasúton az egyes igazgatósági területi határokat” – ígérte Lengyel József, aki 1950. augusztus 20-án valószínűleg azért maradt le a Kossuth-díjról, mert azt a korábbi 2000 tonnás mozgalom első, miskolci illetőségű fecskéi, Tóth III. János főmozdonyvezető, valamint Lokker Antal és Kertész András fűtők kapták, akiket a kollégájuk, Ficzer László miskolci mozdonyfelvigyázó, autodidakta képzőművész festményen is megörökített.

Igazság szerint

„Az első Kossuth-díjas vasutasok (Élmunkások) címmel megfesti Tóth III. János mozdonyvezető portréját két fűtő társágában. Reménnyel teli idealizmusa hatja át a csoportképet. Ficzer optimizmusa szívből jövő volt. Maga a kompozíció még fotóműtermi beállításra emlékeztet, és az alakok tartása kissé természetellenesnek hat. A fiatal, szelíd tekintetű mozdonyvezetőt tisztelettel veszik közre a nálánál idősebb fűtők. A mozdonyon végzett munka értékrendjében pontosan segít eligazodni a kép, amibe benne rejlik a művész, az érdemermekkel kitüntetett vasutas önérzete is” – olvasható Goda Gertrud 1987-ben megjelent Ficzer László-kismonográfiájában, amit azért érdemes felidézni, mert magyarázattal szolgálhat, hogy miért vállalták a mozdonyvezetők az örült hajtást, a lehetetlen küldetést. Inkább dacból.

A hős vasutas alakja 1951-ben a mozivásznon is megjelent. A „Teljes gőzzel” című filmet Sinkovits Imre és Bessenyei Ferenc főszereplésével forgatta Mária Fél. A történet az első kétezer tonnás szerelvény megindításáról szól, de nem volt sok köze Tóth III. Mihályék igazi történetéhez. A korabeli kritikából súlyos dráma körvonalazódik, bár Révai József – aki élet-halál ura volt az akkori kultúrpolitikában – kifogásolta a film helytelen értelmiségábrázolását. Ennek ellenére a film átment a rostán, az illetékesek megállapították, hogy a Teljes gőzzel „összességében a békeharc jelentős és hathatós fegyvere”. A Szabad Ifjúság című lap kritikájában viszont mai

szemmel leginkább két dolog tűnik fel: meglehetősen háborzongató az a megjegyzés, hogy „az ÁVH-őrnagy ábrázolásából hiányzik a kellő szenvedélyesség”, a másik pedig, hogy elhangzik az, ami ma először eszünkbe jut: „Meglátod, baj lesz ebből az örökös túlterhelésből. Tönkretetheted a mozdonyt!” – mondják a film főhősének. Noha a filmben ennek az ellenkezője bizonyosodik be, a valóságban nem egészen így történt. Még Moldova György Akit a mozdony füstje megcsapott című könyvéből is az derül ki, hogy a vasúti vezetés a kelleténél is jobban segítette a példaképnek állított embereit. Jobb szén kaptak, tízen dolgoztak a kezük alá, azt se számított, hogy a főjavításból kijött mozdonyon négy-öt szolgálat után javítani kellett. „Azért nem szóltak, ha a mozgalom résztvevői a mozdony »kipufogó«-ját, a kónuszt perselyekkel mesterségesen leszűkítették, hogy minél nagyobb értéket tarthassák a gőznyomást – persze a mozdony tűzcsovei hamarosan folyni kezdtek. Más kisebb, kegyes csalások fölött is szemet hunytak; Ferencvárosban, Hatvanban külön mozdonyok lökték meg a szerelvényeket, ha nem tudtak elindulni; az egyik vonat csak ezeröttszáz tonnát vitt, de agitatív célokból kétezer-kétszázat írtak be. Az egyik sztahanovista” – írja Moldova.

Legát Tibor



Orgona

– mámorító illat és aromás íz

Egy növény, amit mindenki ismer, amiről mindenki énekel, ami minden ballagót elkísér, és amiből sok-sok finomság készíthető. Ez utóbbi tulajdonságát talán kevesen ismerik, pedig ez a csodás májusi virág amellett, hogy szemet gyönyörködtető és fantasztikusan illatos, a konyhában is kreatívan felhasználható.

A jó idő beköszöntével csak úgy roskadoznak a hatalmas orgonabokrok a lila, fehér és rózsaszínes virágfürtöktől. Intenzív illatukkal pedig nemcsak a beporzókat, hanem minket is odavonzanak magukhoz. Ezért vált oly népszerű, napjainkban is szinte minden kertben megtalálható dísznövénné hazánkban és a régióban. Ez a hálás, könnyen nevelhető és kevés gondozást igénylő cserje szoliterként és nyíratlan sövényként is csodálatos, míg jellegzetes virágai a vázában és lakás-dekorációként is jól mutatnak.

Nem véletlen, hogy az orgona két jeles ünnepünkhöz is szorosan kapcsolódik. Valószínűleg minden óvodai vagy iskolai anyák napi műsor részeként felcsendül az „Orgona ága, barackfa virága” kezdetű dal, ahogy minden ballagáson is ez a virág borítja díszbe az intézmények termeit, folyosóit.

Az orgona azonban nemcsak a szépségével és az illatával hódít. Gasztronómiai értéke és élettani hatásai szintén figyelemre méltóak. Levele a megfázás ellen lehet gyógyír, míg az orgonarügyből készített tinktúra ízületi gyulladás vagy diabétesz esetén segíthet. A virágából készült ke-nőcs jól használható ízületi fájdalomra, zúzódások és sebek kezelésére. Illóolaja különösen hasznos stressz és szorongás ellen, illetve gyenge immunrendszer, parazitafertőzések, napégés, vágások és zúzódások kezelésére.

E kedves növény a konyhában is elvarázsol. Egy nagy csokor orgonából, ha betartunk néhány alapszabályt, számos finomság készíthető, például szörp, lekvár, tea, ecet vagy fagyalt. Kísérletezzünk bátran, nem fogjuk megbánni!

Erre figyeljünk, ha orgonát szedünk:

- Bogármentes virágokat gyűjtünk!
- Friss, egészséges, kinyílt legyen a virágzat!
- Ne közvetlenül az út mellől szedjük az alapanyagot!
- Felhasználás előtt mindig kóstoljuk meg az orgonát: amelyik keserű, azt ne használjuk a konyhában!



Orgonalekvár

Hozzávalók: ½ kg lila orgonavirág-szirom, ½ kg cukor, 1 l víz, 1 cs dzsemfix, 1 rúd fahéj, 3-4 egész szegfűszeg, 2 citrom leve

Elkészítés: Tegyük fel főni a cukrot a vízzel! Miután felforrt, dobjuk bele az átmosott, lecsöpögtetett virágszirmokat és a fűszereket, valamint adjuk hozzá a dzsemfixet! (Aki szeretné, kevés almahússal tovább gazdagíthatja a lekvárt.) Lassú főzéssel sűrítsük a kívánt állag eléréséig! A főzési folyamat vége felé öntsük hozzá a citromlevet! A szép, sötétlila színű lekvárt töltsük sterilizált üvegekbe, és dunsztoljuk!

Orgonaszörp

Hozzávalók: 1 csésze orgonavirág-szirom, 1 csésze cukor, 1 csésze víz, 1 citrom leve

Elkészítés: A vizet a cukorral felfőzzük, majd hozzáadjuk az átmosott, lecsöpögtetett virágszirmokat, és néhány percig tovább forraljuk a főzetet. Ezután a fazekat lehúzzuk a tűzről, és belecavarjuk a citrom levét. Ha kész, leszűrjük a szörpöt, majd sterilizált üvegbe töltjük, és dunsztoljuk, vagy hűlni hagyjuk, és fogyasztásig hűtőben tároljuk.



Orgonafagyalt

Hozzávalók: 250 ml tejszín, 8 ek. orgonalekvár, 1 ek. bodzaszörp, 1 ek. meggyaszörp

Elkészítés: Verjük fel kemény habbá a tejszínt, majd a folyamat vége felé adjuk hozzá a lekvárt és a szörpöket! A krémet tegyük mélyhűtőbe, majd először félóránként 4 alkalommal, ezután háromnegyed óránként két alkalommal robotgéppel keverjük jól át, hogy a megfelelő állagot elérjük! (Akinak van otthon fagyaltgépe, a szokásos módon abban készítse el a fagyit a hozzávalókból!) Kehelyben és tölcsérben is remekül mutat ez a különleges ínycsengő.



Orgonatorta

Hozzávalók a tésztához: 370 g kristálycukor, 225 g szobahőmérsékletű vaj, 6 kisebb tojás, 450 g liszt, 1 tk. szóda-bikarbóna, 250 ml görög joghurt, 1 tk. vaníliakivonat, 1 csipet só, 1 lime leve és reszelt héja, 20 g orgonavirág (fele egészben, fele apróra vágva) + 1-2 evőkanálnyi a díszítéshez

Hozzávalók a krémhez: 250 g natúr krémsajt, 250 g mascarpone, 150 g porcukor, 2 ek. tej, 1 tk. vaníliakivonat, 10 g orgonavirág (fele egészben, fele apróra vágva)

Elkészítés: A krémhez egy tálban robotgéppel összekeverjük a krémsajtot és a mascarpont, majd hozzáadjuk a többi összetevőt is, és addig keverjük, amíg homogén, enyhén habos állaga nem lesz. Ezután a krémet tegyük hűtőbe!

A tésztához robotgéppel keverjük habosra a puha vajat a cukorral, majd egyenként adjuk hozzá a tojásokat! A lisztet szitáljuk át, és keverjük össze a szóda-bikarbónával és egy csipet sóval! A lisztes keveréket és a joghurtot felváltva adagoljuk a tálba, és keverjük ezt is homogén állagúvá! Ezután adjuk hozzá a vaníliakivonatot, a lime levét és héját, végül a virágot, majd így is keverjük át alaposan a tésztát! Öntsük két 20 centis tortaformába, és tegyük 170 fokra előmelegített sütőbe kb. 50 percre! Ha szépen megsült, tűpróbával ellenőrizzük!

A tortalapokat hagyjuk teljesen kihűlni, majd kenjük meg az egyik tetejét vastagon a krémmel, tegyük rá a másikat, és annak a tetejét is kenjük meg! Ha marad krém, kenjük el egyenletesen a torta oldalán! A torta tetejét díszítjük néhány szép orgonavirággal!

Csohány Domitilla

Lengyelország felfedezése vonattal: utazás Krakóba és Varsóba

Gazdag történelmével, lenyűgöző városképeivel és vendégszerető kultúrájával Lengyelország évről évre egyre több magyar utazót vonz. A MÁV-csoport kényelmes nemzetközi járatainak köszönhetően a vonat ideális választás lehet azok számára, akik stresszmentesen és környezetbarát módon szeretnék felfedezni Krakó és Varsó nevezetességeit.

A legtöbb magyarországi városból, főként Budapestről könnyedén elérhetők a Lengyelország felé tartó vonatok. A közvetlen éjszakai járatok különösen kényelmesek, hiszen az utazás ideje alatt pihenhettek, és reggel már a kiválasztott lengyel városban ébredhettek. A hálókocsik és a fekvőhelyes kocsik biztosítják a nyugodt éjszakai pihenést, így frissen és kipihenten vághatunk neki a városnézésnek. Természetesen nappali vonatok is rendelkezésre állnak, bár ezek általában átszállással érhetőek el, leggyakrabban Csehországon keresztül, de a Báthory EuroCityvel a közvetlen eljutás is biztosított. Az utazás során gyönyörködhetünk a tájban, és kényelmesen intézhetjük teendőinket, a Báthory EuroCity pedig az Utasellátó étkezőkocsijában fogyaszthatunk magyaros és streetfood jellegű reggelit, ebédet és vacsorát is. A nemzetközi vonatjegyek beszerzése egyszerű és kényelmes. A MÁV-csoport honlapján, a jegypénztárakban vagy az online jegyértékesítő platformokon elővételben is megvásárolhatjuk a jegyeket. Érdemes tájékozódni a különböző elérhető kedvezményekről, mint például a csoportos vagy a retúr kedvezmény, hogy a lehető legkedvezőbb áron utazhassunk, valamint FIP-igazolványunkat kihasználva még kedvezőbbé tegyük az utazás árát.

Krakó, a lengyel történelem ékköve

Krakó, a Lengyelország déli részén elhelyezkedő bájos város évszázadokon át a lengyel királyok székhelye volt, és máig őrzi történelmi jelentőségét és kulturális gazdagságát. A Visztula folyó lágy kanyarulatánál elterülő város egyedülálló atmoszférájával azonnal rabul ejti a látogatót. A városnézést érdemes a Wawel várral kezdeni, amely a Visztula partján magasodó impozáns épületegyüttes. A vár évszázadokon át a lengyel uralkodók rezidenciája volt, és ma múzeumként működik, bemutatva a királyi palota fényűző termeit, a gótikus székesegyházat, a kincstárat és a fegyvertárat. A várudvarról lélegzetelállító panoráma nyílik a városra és a kanyargós Visztula folyóra. A Főtér (Rynek Główny) Krakó szívében található, és Európa egyik legnagyobb és legszebb középkori tere. A teret gyönyörűen díszített paloták, történelmi templomok és hangulatos kávézók szegélyezik. A tér közepén áll a reneszánsz stílusú Posztócsarnok (Sukiennice), ahol a helyi kézművesek portékáit és hagyományos lengyel szuveníreket vásárolhatunk. A tér egyik ikonikus épülete a gótikus Mária-templom (Kościół

Mariacki), melynek magas tornyából óránként felhangzik a híres trombitaszó (Hejnał Mariacki), emlékeztetve a város egykori őrére. Krakó Kazimierz nevű zsidónegyede különleges atmoszférával rendelkező városrész. A történelmi negyed, mely egykor a város zsidó lakosságának központja volt, ma vibráló kulturális központ számos stílusos étteremmel, hangulatos bárral és művészeti galériával. Érdemes sétát tenni a macskaköves utcákon, meglátogatni az ódon zsinagógákat és a megható hangulatú régi zsidó temetőt. A történelem iránt érdeklődőknek kihagyhatatlan látnivaló Oskar Schindler egykori gyára. A II. világháború idején zsidókat megmentő német üzletember gyára ma múzeumként működik, megrázóan és hitelesen bemutatva Krakó és lakosainak sorsát a náci megszállás sötét időszakában. Krakótól mindössze néhány kilométerre található a Wieliczka sóbánya, amely UNESCO világörökségi helyszín. A föld mélyén húzódó bányában lenyűgöző, sóból faragott kápolnák, díszes termek és kristálytisza sós tavak rejtőznek, egyedülálló élményt nyújtva a látogatóknak.

Varsó, a főváros újjászületése

Varsó, Lengyelország dinamikus és modern fővárosa a Visztula folyó mentén terül el. Bár a II. világháború során szinte teljesen elpusztult, a város hihetetlen elszántsággal és odaadással épült újjá, megőrizve és rekonstruálva történelmi emlékeit. A városnézést érdemes az Óvárosban (Stare Miasto) kezdeni, amely méltán került fel az UNESCO világörökségi listájára. A macskaköves utcák, a színes, újjáépített házak és a hangulatos terek a régi idők varázsát idézik. Az Óváros központi eleme a

Királyi Vár (Zamek Królewski), amely egykor a lengyel uralkodók rezidenciája volt, és ma múzeumként működik. A Királyi út (Trakt Królewski) Varsó legfontosabb tengelye, amely a Királyi Várat köti össze a gyönyörű Łazienki parkkal. Az út mentén számos impozáns történelmi palota, elegáns templom és jelentős emlékmű sorakozik, bemutatva a város gazdag történelmét és építészeti örökségét. A Łazienki park Varsó legnagyobb és egyik legszebb parkja, egy igazi zöld oázis a város szívében. A parkban gyönyörű paloták, festői tavak, klasszikus szobrok és egy szabadtéri színház található. A parkban sétálva megcsodálhatjuk a Belweder palotát, amely egykor a lengyel elnökök rezidenciája volt, és a híres Chopin-emlékművet. Varsó jellegzetes épülete a monumentális Kultúra és Tudomány Palotája (Pałac Kultury i Nauki). A szovjet stílusú épület – amely megosztja a helyiek véleményét – ma számos múzeumnak, színháznak, irodának és egy kilátóteraszának ad otthont, ahonnan lenyűgöző panoráma nyílik a városra. A POLIN Zsidó Történelmi Múzeum egy modern és interaktív múzeum, amely a lengyel zsidóság ezeréves történetét mutatja be innovatív és érthető módon. A múzeum nemcsak a múltra emlékezik, hanem a jelenlegi társadalmi kérdésekre is reflektál. Összességében egy lengyelországi vonatút Magyarországról kényelmes és tartalmas élményt kínál. Krakó történelmi atmoszférájával és Varsó újjászületésének inspiráló történetével felejthetetlen emlékeket szerezhetünk. A MÁV-csoport nemzetközi járatainak köszönhetően az utazás maga is zökkenőmentes és élvezetes része lehet ennek a felfedezőútnak.

Molnár Zsolt





Történelmi sikerek és kiemelkedő teljesítmények

A MÁV Előre SC sportegyesület számára a 2024/25-ös szezon eddig számos kiemelkedő eredményt hozott. A klub különböző szakosztályai – köztük a röplabda, vívás, FitKid, asztalitenisz és ökölvívás – egyaránt remekeltek a hazai és a nemzetközi versenyeken. A legnagyobb figyelem azonban a férfi-röplabdacsapatra irányult, amely történelmi győzelmet aratott a Magyar Kupában.

Férfiröplabda: Magyar Kupa-győzelem és az Extraliga meghódítása a cél

A MÁV Előre SC férfi-röplabdacsapata 2025. március 8-án beírta nevét a magyar röplabdasporth történetébe, amikor megszerezte a klub első Magyar Kupa-győzelmét. A döntőben rendkívül magabiztos játékkal diadalmaskodtak, ezzel nemcsak a klub történetének legnagyobb sikerét aratták, hanem bizonyították, hogy a magyar röplabdázás egyik meghatározó csapatává váltak.

A csapat már a szezon elején megmutatta az erejét, amikor a Magyar Kupa nyolcaddöntőjében 3-0-s győzelmet aratott a MAFC ellen idegenben. A bajnokságban is erős teljesítményt nyújtanak, és az abszolút cél az Extraliga megnyerése, miután a tavalyi szezonban ezüstérmesként zártak. Az edző és a játékosok egyaránt eltökéltek abban, hogy az idei évben a bajnoki cím is a MÁV Előre SC-hez kerüljön.

Edzőjük szerint a siker kulcsa a kitartó munka, a csapat egysége és az a támogató közeg, amelyet a klub biztosít a játékosok számára. A kupagyőzelem óriási lökést adhat a csapatnak a bajnoki küzdelmek folytatásában is.

Női röplabda: Edzőváltás és küzdelem az Extraligában

A női röplabdacsapat számára sem volt eseménytelen az idény, hiszen a szezon közben edzőváltásra került sor. Az új szakmai stáb célja, hogy stabilizálja a csapat teljesítményét, és versenyképessé tegye a MÁV Előre SC női együttesét az Extraligában.

Jelenleg a csapat a középszámban helyezkedik el a bajnokságban, de a rájátszásba jutás és az esetleges meglepetéseredmények még nyitottak számukra. Az új edző irányításával a lányok egyre magabiztosabb játékot mutatnak, és a szezon második felében a cél az, hogy minél előrébb végezzenek, valamint esélyt teremtsenek maguknak egy jó play off szereplésre.

FitKid: Nemzetközi sikerek Szófiában

A MÁV Előre SC FitKid szakosztályának sportolói is rendkívüli eredményeket értek el a szezon első felében. 2024 októberében Szófiában rendezték meg a FitKid Európa-bajnokságot és Európa-kupát, amelyen a klub sportolói összesen négy érmet szereztek.



A legkiemelkedőbb teljesítményt Imre Dóra nyújtotta, aki bronzérmet szerzett az Európa-bajnokságon, míg a „Next Level” csapat aranyérmet nyert az Európa-kupán. Az elért eredmények nemcsak a sportolók kitartását és tehetségét dicsérik, hanem a klub edzőinek és szakmai stábjának magas színvonalú munkáját is.

A FitKid szakosztály fiatal sportolói folyamatosan fejlődnek, és céljuk, hogy a jövőben is meghatározó szereplői legyenek a nemzetközi versenyeknek.

Vívás: Hazai sikerek és fejlődő utánpótlás

A MÁV Előre SC vívószakosztályának versenyzői a szezon során több rangos hazai versenyen is kiválóan szerepeltek. A 2025 februárjában Székesfehérváron megrendezett párbajtőrversenyen a hazai pálya előnyét kihasználva több érmet is begyűjtöttek, és komoly szakmai visszajelzéseket kaptak a felkészültségükről. A fiatal tehetségek folyamatos fejlődése és a tudatos utánpótlás-nevelés alapján a szakosztály hosszú távon is eredményes jövőt élé néz.

Ökölvívás: Eredményes szereplés és országos bajnokság rendezése

A MÁV Előre SC ökölvívó-szakosztályának sportolói 2025 márciusában részt vettek az egri Vitányi Antal Emléktornán, ahol több győzelmet is arattak. Kiemelkedően szerepelt például Ágoston Koppány, aki 48 kg-ban lengyel ellenfelét legyőzve nyert. Emellett 2024 novemberében a klub rendezésében Székesfehérváron, a Széna Téri Sportsarnokban zajlott le az ifjúsági és junior magyar bajnokság, amely minden idők egyik legnagyobb hazai utánpótlásmezőnyét vonultatta fel.

A szakosztály folyamatosan fejlődik, egyre több fiatal csatlakozik a csapathoz, és az edzők célja, hogy országosan is jegyzett versenyzőket neveljenek.

Egyéb szakosztályok: Asztalitenisz és további sportágak

A MÁV Előre SC asztalitenisz-szakosztályának versenyzői szintén több megmérettetésen vettek részt az idény során. A csapat tagjai fokozatosan fejlődnek, és céljuk, hogy minél eredményesebben szerepeljenek az országos versenyeken.

Az egyesületben további sportágak is képviseltetik magukat, és a cél az, hogy minden szakosztály sportolói megfelelő támogatást kapjanak a fejlődésükhöz. Az utánpótlás-nevelés továbbra is kiemelt jelentőséggel bír, hiszen a klub hosszú távú stratégiájának egyik alappillére a fiatal tehetségek felkarolása és fejlesztése.

A jövő kilátásai

A 2024/25-ös szezon első fele tehát rendkívül sikeres volt a MÁV Előre SC számára, de az idény még messze nem ért véget. A klub célja, hogy a röplabda, a vívás, az asztalitenisz és az ökölvívás sportágakban továbbra is meghatározó szereplő maradjon a hazai és a nemzetközi versenyeken.

A MÁV Előre SC sportolói tehát a jövőben is kitartóan dolgoznak, hogy klubjuk hírnevét tovább öregbítsék, és minél több sikert érjenek el az idény hátralévő részében. Egy biztos: a MÁV Előre SC továbbra is meghatározó szereplője marad a magyar sportéletnek.

Pordányi Petra
Kommunikációs vezető
MÁV Előre Foxconn



A Volántouristtal már a nyár végi, őszeleji kikapcsolódásunkat is megtervezhetjük

Aki a nyár második felére tervezi a szabadságot és a nyaralást, a Volántourist ajánlatai közül már javában válogathat, sőt őszi utazások is elérhetők az utazási iroda honlapján. Ha Ausztria, Szlovénia, Itália, a Magas-Tátra, a Dolomitok vagy akár egy csendes mátrai pihenés a vágyunk, mindenképp megtalálhatjuk a kedvünkre való kikapcsolódási lehetőséget.

Smaragd zöld Szlovénia

A július 3–6-ig tartó szlovéniai programunkon induljunk együtt egy varázslatos utazásra! A **Vintgar-szurdok** felfedezésével kezdjük meg a programunkat, majd **Bled** gyönyörű, hegyekkel körülölelt tavával és középkori várával ismerkedünk. Pletnával érkezünk a tóban lévő kis szigetre, és természetesen nem hagyhatjuk ki a híres bledi krémest sem! A mesés Jasna-tó partján, majd az Isonzó folyó mentén kirándulunk. **Bovec** környékén történelmi emlékekkel találkozunk. Túránk során felfedezzük a lenyűgöző **Kozjak-vízesést**, Olaszországban pedig a **Fusinei-tavak** csodás hegyi tájait: a **Lussari-hegyről** páratlan panoráma tárul eléink. **Tarvisio** városában, a híres piacon kincsekre lelhetünk. Kalandokban gazdag kirándulásunk utolsó napját a **Bohinji-tó** környékén töltjük, hajózzunk a tavon, felkeressük a **Száva-vízesést**, végül a napot a **Vogel-hegy** csúcsán zárjuk, ahonnan lélegzetelállító kilátás nyílik a környező tájra.

Élmények a Magas-Tátrában

Az augusztus 12–15. közötti szlovákiai kirándulásunk alkalmával megismerhetjük a Felvidék rejtett kincseit. Utazásunkat a történelmi **Selmecbányán**, a Magyar Királyság legjelentősebb bányavárosában kezdjük, mely ma a Világörökség része. **Zólyomná**l, a Garam folyó kanyarulatában álló, reneszánsz várkastélyban gyönyörködhetünk. Lovas kocsikkal jutunk el a kristálytisza **Morskie Oko**hoz, majd sétálunk a tengerszem partján. Kabinos felvonóval kapaszkodunk fel a lenyűgöző panorámát kínáló **Kasprowy Wierch** csúcsára. A Magas-Tátra legszebb helyeit keressük fel: Csorba-tó, **Ótátrafüred**, a híres **késmárki** fatemplom és Thököly Imre mauzóleuma. Kirándulásunk méltó lezárásaként **Lőcsén**, a történelmi Szepes vármegye központjában teszünk rövid sétát.

Nyaralás az olasz Adrián

Az augusztus 19-től 24-ig tartó programunkon fedezzük fel Olaszország gyönyörű városait cseppnyi francia kitérővel egy felejthetetlen utazás keretében! Az olasz futball és egy finom kávé vagy Martini, ahogy James Bond mondja, „rázva és nem keverve”, mind-mind rátok vár, ha velünk tartotok. A Juventus Múzeum a futball szerelmeseit várja, míg az Autó-mobil Múzeumban a lenyűgöző autósodáké a főszerep. A gyönyörű Piemont régió kulináris élvezetekkel és festői tájakkal csábít, fedezzük fel együtt a varázslatos **Torinó** palotáit, fenséges tereit! Az első téli olimpia helyszínéről, **Chamonix**ből érjük el a **Mont Blanc** egyik csúcsát, a „Lépés a mélységbe” üvegkilátóról a felejthetetlen panorama garantált.

Szlovén nyaralás

Az augusztus 23–27-ig tartó, 5 napos szlovén programunkon egy felejthetetlen nyaralás keretében fedezzük fel Szlovénia lenyűgöző tájait, ínycsopánó gasztronómiáját és természeti kincseit. Utazásunk első állomása a híres **Skocjani-barlang**rendszer, amely az UNESCO Világörökség részét képezi. **Izola** Szlovénia legfontosabb hajókikötője, bájos óvárosa és a tengerparti sétány tökéletes hely a pihenésre. Fedezzük fel a helyi piacot, vagy csak élvezzük a napsütést a tengerparton! A pihenés mellett fakultatív programlehetőségek közül is lehet választani. Vegyünk részt egy izgalmas hajókiránduláson a szlovén partok mentén, vagy látogassunk el a festői **Piranba**, amely szűk utcáiról, színes házairól és gyönyörű tengerpartjáról híres! Különleges, félnapos borkóstolóval egybekötött gasztronómiai túránk során Szlovénia első borszőkökútját is megismerhetjük. Útban hazafelé rövid látogatást teszünk a szlovén fővárosban, **Ljubljanában**, és élményekben gazdagon térünk haza.

Alpesi hágók, mediterrán tavak

Az augusztus 27-től szeptember 2-ig tartó körutazásunk a Dolomitoktól a Comói-tóig felejthetetlen élményeket kínál. Kalandunk Ausztrián át vezet az Alpok ölelésében fekvő **Villachba**, majd a lenyűgöző Monte Cristallo mellett haladva érjük el a magashegyi **Misurina-tavat**. Innen nyílik páratlan kilátás a Dolomitok ikonikus csúcsaira, a „Tre Cime di Lavaredo”-ra. A hegyek királynője, a **Cortina d’Ampezzo** után a híres Dolomitok országútján folytatjuk utunkat lélegzetelállító hágókon át. A hegyóriásoktól búcsúzva érkezünk a festői **Garda-tóhoz**. **Sirmione** óvárosának hangulata és motorcsónaktúránk új perspektívát kínál a Scaligeri-vár és környéke megismeréséhez. Programunkat **Milánó** felfedezésével folytatjuk: a gótikus dóm, a Scala operaház és a város nyüzsgő élete mind lenyűgöző élményeket kínálnak. Az utazás következő állomása a mesés **Lago Maggiore**. **Stresa**ból hajóval fedezzük fel a **Borromeo-szigeteket**: Isola Bella pazar kastélyát, Isola Madre botanikus kertjeit és a Halászközségnek autentikus faluját. A svájci **Locarno** mediterrán hangulata után visszatérünk Olaszországba, **Como** városába, ahol a lenyűgöző dóm és a bájos utcák várnak ránk. A természet szerelmeseit újra magával ragadja a hegyek világa: a St. Bernardino- és Julier-hágón át eljutunk a **Via Mala**-szurdokhoz, majd megérkezünk a világhírű **St. Moritzba**. Hazautunkat a **Tratzbergi vár** megtekintése koronázza meg, ahol reneszánsz udvar és történelmi tárlat várja a látogatókat.

Salzburg, Sasfészek és a Salzkammergut-tóvidék

A szeptember 4–7. közötti kirándulásunkon egy festői utazás során először **Hallstattba** látogatunk. Az UNESCO Világörökség részeként a Dachstein-hegység és a Salzkammergut gyönyörű vidékén fekvő kisváros mesébe illő hangulattal várja a látogatókat. **St. Wolfgang** alpesi házaival és a Schafberg-hegy látványával mindenkit elbűvöl. Látnivalókban gazdag programunk során felfedezzük még a **Hellbrunn kastélyt** és mesés kertjét, majd **Salzburg** kulturális kincseit. Németországban megtekintjük Hitler egykori „Sasfészekét”, és a Kehlstein csúcson utazva megcsodáljuk a **Berchtesgaden-Königssee** tájait, ahol a zöld vízű Königssee a környező hegyekkel igazi természeti csoda. Végül Európa egyik legszebb autópályán, a **Grossglockner** alpesi panorámaúton haladva élvezhetjük a hegycsúcsok és gleccserek páratlan látványát.

Mátraházai Üdülőház

Nyárelőtől ősztől főszezoni 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 további részletekről és kedvezményeikről az utazási irodák munkatársai adnak információt: <https://www.volantourist.hu/hu/utazasi-irodak>



Apró falvak, mesés tájak – Őrség

Az ország legnyugatibb szeglete egy igazán különleges hely. Távol a nagyvárosi lüktetéstől és zajtól itt a természeté a főszerep. A zöldellő, lankás dombok között csak elszórtan bukkann fel egy-egy piciny település, ahol a helyiek féltve őrzik népi, építészeti és gasztronómiai hagyományait. Az Őrség maga a harmónia: az idő lelassul, test és lélek feltöltődik, majd újra és újra visszavágyik...

Őriszentpéteren, az Őrség fővárosában szállunk le a vonatról, ahonnan néhány nap alatt busszal és kerékpárral is bebarangolhatjuk e páratlan régiót. A terület közvetlenül a szlovén és az osztrák határ mellett található, innen az Őrség elnevezés is, mivel a honfoglaló magyarok ún. őrállókat telepítettek ide az ország nyugati kapujának védelmére. Azóta is ez hazánk egyetlen olyan tájegysége, ahol a lakosság folyamatosan egy helyben él. Aki egyszer eljut e távoli vidékre, könnyen megérti, miért nem akartak innen továbbállni őseink. A táj szépsége és az itt tapasztalható nyugalom rabul ejti az erre járókat, akárcsak a környék látnivalói, pedig ezek sem a megszokott turista-attrakciók. Inkább megfognak, elvarázsolnak és elgondolkodtatnak...

Természeti kincsek

Erdők, tavak, patakok gazdagítják a hullámzó tájat, ahol egy-egy túraútvonalon vagy tanösvényen sétálni önmagában is élmény. Bevezetésnek végigjárhatjuk a Szala-patak menti tanösvényt, ami Szalafőről vezet át Őriszentpéterre egy kellemes erdei útvonalon.

Meleg időben remek kirándulóhely a Hegyhátszentjakab melletti vadregényes, kristálytisztá vizű Vadása-tó, ahol fürödni is lehet. Szintén jó választás a közeli Borostyán-tó, ahol külön kutyás strand is található, illetve a Bajánsenyi-tó.

A vizes élőhelyek felfedezése itt azonban még nem ér véget, Szócén ugyanis igazi lápon járhatunk. A fokozottan védett tőzegmohás láprétet és gazdag élővilágát egy pallóson bejárva fedezhetjük fel, a Lápok Házában pedig egy interaktív kiállításon ismerhetjük meg a mocsarak titkait.

Az Őrségi Nemzeti Park több mint 100 védett növényfajnak ad otthont, így túráink során érdemes nyitott szemmel járni. Emellett olyan különleges állatoknak is élőhelye, amelyeket máshol az országban nemigen látni: például az európai bölényeknek, kontinensünk legnagyobb testű szárazföldi emlőseinek. E ritka, tekintélyt parancsoló állatokat a szalafői bölényes magaslatairól figyelhetjük meg a legkönnyebben.

Templomok és haranglábak

Az Őrség számos különleges templomot és szakrális emlékhelyet rejtget. Ezek közül is kiemelkedik a festői környezetben, az erdő szélén magasodó veleméri Szentháromság-templom. Az Árpád-kori templomot Aquila János freskói teszik igazán híressé, ugyanis az ablakokon beszűrő fény bizonyos ünnepnapokon az azokhoz kapcsolódó ábrázolásokat világítja meg, ezért a Fények templomának is nevezik.

Őriszentpéter egyik legfőbb látványossága a katolikus Szent Péter-templom, amely az 1200-as évek első felében épülhetett. A déli falon szép, román kori bélietes kapu látható, amely a jáki temploméhoz hasonló.

A Nyugat-Dunántúl egyik legszebb műemléke a szentgyörgyvölgyi református templom, amely festett fakazettás mennyezetéről híres.

Az Őrségben járva nem szabad kihagyni a régió jelképének is számító szoknyás haranglábak felkeresését sem, amelyek a templomtól mindig elkülönülten állnak. Közülük a pankaszi a legrégebb (270 éves) és a leglátványosabb, ha csak egyre van időnk, ezt tekintsük meg! A legnagyobb harangláb Nemesnépen található, de Bajánsenyén, Magyarszombatfán és Kercaszomoron is megcsodálhatunk egyet-egyet. Szalafőn az út mellett nem egy harangláb magasodik, hanem egy haranglábra emlékeztető kilátó, a Kömpe Szeme, ahonnan a mesés falu öt szerét is láthatjuk. De mi is az a szer?

Népi hagyományok

Az Őrségben a dombtetőkre épült, csupán néhány ház alkotta, egymástól elkülönült épületcsoportokat szerekeknek nevezzük. A térség jellegzetes falvai a mai napig őrzik ezt az ősi, „szeres” településformát. Az itt élő emberek hosszú évszázadok során alakították ki a táj arculatát apró parcellás gazdálkodásukkal, tájba simuló épületeikkel, mindezt harmóniában a természettel.

Szalafő az egyik legautentikusabb Őrségi település, Pityerszer nevű részén alakították ki a régió leglátogatottabb nevezetességét, az Őrségi Népi Műemlékegyüttest, ahol – más skanzenektől eltérően – az épületek máig az eredeti helyükön állnak. A három házcsoporthoz és portából álló múzeumfalú fehérre meszelt házai és régi használati tárgyai segítenek elképzelni, hogyan élhettek egykor az Őrségiek. A hangulatos épületek között barangolva pedig igazi különlegességekre is bukkanhatunk. A boronaház, füstősház vagy tóka mellett az országban egyedül itt láthatunk ún. kerített házat és emeletes kástut, ami egyfajta éléskamra volt egykor. A skanzen melletti Pityerke játszótér, állatsimogató és játszópajta a gyerekek nagy kedvencei, ráadásul különböző kézműves-foglalkozásokon, kalácsütésen, tökmagolajütésen, íjászon és kincskereső játékokon is részt vehetnek.

Magyarszombatfa az egyik legjellegzetesebb Őrségi népi mesteriség, a fazekasság központja, ahol egy 1790-ben épült bájos, zsúpfedeles, döngölt padlójú parasztházban, a Fazekasházban ismerkedhetünk meg a helyi agyagból készült termékekkel és készítésük folyamataival. Emellett érdemes felkeresni az Őriszentpéteri Szikszay Edit Néprajzi Gyűjteményt, a nagyrákosi kovácműhelyt és a kiskákosi öntöttvas-kályha-kiállítást is.

Tányéron az Őrség

Az Őrségben járva egyszerűen muszáj megkóstolni a helyi ízeket. A legismertebb helyi étel vitathatatlanul a dödölle, de kihagyhatatlan a tökök-mákos rétes, a gibanica, a hajdinas vargányaleves, valamint a „hőkön sült”, azaz forró kövön sült percc is. Útravalóul szinte kötelező hazavinni egy üveg „Őrség aranyát”, azaz tökmagolajat. A régió híres a gyümölcstermesztéséről, nem véletlen, hogy itt, Viszán hozták létre az ország első Tündérkertjét, ami az őshonos, régi fajták otthona. A nemzeti park Csörgőalma Gyümölcsöskertjében a speciális helyi állomány fái permetezés, vegyszerezés nélkül is szépen teremnek, ellenállnak az időjárás szeszélyeinek, miközben ízletes, zamatos gyümölcsöt érlelnek.

Csohány Domitilla



Könyvajánló

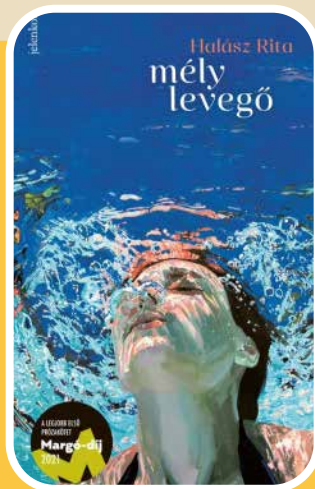
„A könyv egyáltalán nincs híján a képi ábrázolásnak! Igenis ad képet, sőt mi több, sokkal jobb képet, mint amilyen a tévé képernyőjén valaha is megjelenhet – mert a könyv képei személyre szabottak.”

(Isaac Asimov)

Végre elérkezett a várva várt tavasz, a megújulás időszaka. Itt az idő, hogy a képernyőt hátrahagyva új élményekkel gazdagodjunk. A különböző műfajokból válogatott könyvajánlónkban olyan olvasmányok szerepelnek, melyeknek képei mélyen belénk vésődnek, elgondolkoztatnak, és akár a változás útján is elindítanak.

Halász Rita: Mély levegő Kortárs magyar irodalom

Nem könnyű olvasmány, azonban mégsem érdemes kihagyni. Halász Rita rendkívül őszinte és hiteles története az újrakezdésről, a női identitáskeresésről és a válás utáni lelki útról nem csak azoknak szól, akiknek válságba kerül a kapcsolatuk. A letisztult, sallangmentes írásból kristálytisztán olvasható ki a bántalmazás természete, illetve fokozatai, mégsem célja az igazságosztás. Az elbeszélés egy harmincas nő nézőpontjából tárja elénk a válás traumáját, a kétgyermekes anyaként való helytállás nehézségeit és azt a folyamatot, ahogyan a főszereplő újra rátalál önmagára. Rendkívül őszinte írás, amely ugyan mentes a nagy fordulatoktól, mégis olvastatja magát. Olyan érzésünk támad, hogy a főhős, Vera, aki eddig fuldokolt a házasságában, akár a szomszéd is lehetne. Külső szemlélőként ugyanis egy mindennapos családjányát látunk, de a könyv betekintést enged a legbensőségesebb gondolatokba is. A regény egyszerre ad bátorítást és tart tükröt: segít felismerni, hogy az újrakezdés nemcsak fájdalmas, hanem felszabadító lehetőség is.



Elena Ferrante: A felnőttek hazug élete Kortárs világirodalom

Giovanna egy átlagos fiatal kamaszlány, akinek egyik napról a másikra egy véletlenül meghalt, elejtett mondat hatására gyökeresen megváltozik az önképe. Az apja szerint ugyanis ő a nagynénje rondaságára emlékezteti. Teljesen összeomlik, és onnantól kezdve elkezd nemcsak önmagát, hanem a körülötte lévő felnőttek világát is megkérdőjelezni. A serdülőkor küszöbén ez a mondat Giovanna lényébe mar, és innentől kezdve ő is egyfajta undorral és utálattal kezd el önmagára tekinteni. Giovanna felnőtté válását lehet végigkövetni ebben a könyvben, aki miközben felkutatja apja családját, hogy rájöjjön, valóban olyan ronda-e, mint utált nagynénje, végigjárja a kamaszkor összes lépcsőfokát. Elveszíti bizalmát a felnőttekben, elkezd ő is hazudni, csalódik a szüleiben, közben pedig mindenki és minden ellen lázad. Rájön arra, hogy a szülei is emberek, akik tévedhetnek, mint minden felnőtt.

Kiben bízson ezek után, ha még saját apja sem őszinte vele? Miért hazudnak a felnőttek a gyerekeiknek? Rendkívül tanulságos felnőttésvégtörténetnek lehetünk tanúi, miközben Nápoly két arca között ingázik az útkereső kamaszlány. Giovanna helyenként éppoly titokzatos személyiségjegyeket vesz fel, mint a könyv írója, aki álneven publikál. Könnyen bele tudunk helyezkedni a lelkiállapotába, hiszen a kamaszkori törések és fordulópontok mindannyiunkban sokáig elevenen élnek.

Adj új életet rég nem használt okostelefonodnak!

Telefonadományozási akciót szervez kollégánk, Máthé Gergely. A tavalyi – MÁV-csoport segítségével létrejött – nagyszabású számítógép-átadást követően most újabb – munkatársaink bevonásával megvalósuló – gyűjtés szerveződik. Ha valakinek van otthon régóta nem használt, de még működőképes okostelefonja, amelyet szívesen ajánlana fel jótékony célra, akkor kérjük, hogy megfelelően becsomagolva juttassa el azt kollégánk részére.

Hova adhatjuk le a készülékeket?

A telefonokat postán vagy személyesen lehet leadni a következő címre: Telekom Székház, 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36., III. emelet 3B/125.

csomag esetén „Máthé Gergely részére” megjelöléssel.

Meddig adhatunk le telefonokat?

A felajánlások 2025. június 20-ig adhatók le. Postai küldés esetén kérjük, hogy a borítékon tüntessék fel az „ADOMÁNY” szót.

Milyen állapotban lévő telefont ajánlhatunk fel jótékony célra?

Kisebb karc vagy sérülés nem jelent problémát, illetve töltő nélkül is elküldhetik a készülékeket. Kérjük, hogy a telefon mellé egy papírlapra jegyezzék fel, hogy az okostelefon működőképes-e, vagy azt, hogy van-e apróbb funkcionális hibája, hiszen ezzel nagyban megkönnyítik a szortírozó kollégák feladatát.

Mit kell tennünk a telefonnal leadás előtt?

Fontos, hogy a beküldés előtt minden személyes adatot töröljünk

a készülékről! Ezt legkönnyebben a telefon **Beállítások** menüjében a **Gyári beállítások visszaállítását** választva tehetjük meg.

Szortírozó kollégáink az átadás előtt mindenképpen bekapcsolják majd a telefonokat, hogy megbizonyosodjanak annak működőképességéről, a személyes adatok törölt állapotáról, illetve az inaktívált képernyőzárról.

A telefonokat egyenként tesztelik is (veszi-e a töltést, érzékel-e a képernyő, működik-e a hangszóró és a mikrofon, felismeri-e a SIM-kártyát stb.) kollégáink, így garantált, hogy a rászorulóknak csakis jól működő készülékekhez jutnak majd.

A készülékek szétosztásáról a **Kelet-Európa Misszió** jótékony-sági szervezet gondoskodik, előreláthatólag július végén.

Kérdés esetén keressék szervező kollégánkat, Máthé Gergelyt a mathe.gergely@mavcsoport.hu e-mail-címen!

Szívből köszönjük felajánlásaikat!

Dácsiával az élén indul fotósvonat a Jászságba

Izgalmas vonatos programot ajánlunk munkatársaink figyelmébe: Hatvan–Vámosgyörk–Jászapáti–Újszász–Jászberény–Hatvan viszonylatban fotós különvonat közlekedik június 7-én. Vámosgyörk és Újszász között több nyílt vonali és állomási megállás várható, hogy a résztvevők a lehető legjobb képeket készíthessék el a különleges szerelvényről, melynek összeállítása a következő lesz: M43 1137 + 20-17 428 + 20-17 427.

A vonaton ülőhely-biztosítás lesz, a részvételi díj 10 000 Ft/fő. További 1000 forintos nyomdai hozzájárulás megfizetése esetén egy kiadvány is jár a jegy mellé. A vonaton fűtés nem lesz. Pontos menetrend később várható, jelentkezni a Fotósvonat Facebook-oldalán szereplő linken keresztül vagy a lenti telefonszámon lehetséges.

A szervezők bármilyen különleges kérés, vagy kérdés esetén a **fotosvonat@gmail.com** e-mail-címen vagy a lenti telefonszámon állnak az érdeklődők rendelkezésére.

Kozák Gergely, szervező: 06 30 630 6982



A szökevények

Egyszer volt, hol nem volt, a korallzátonyokon túl, a cápásuli után, a dzsungelen és a Varázshegyen is túl, élt három jóbarát. Fura egy csapat volt, szó se róla, de ez őket csöppet sem zavarta. Nyakas, a trió legnagyobb tagja, maga volt a megtestesült nyugalom. Őt aztán senki fel nem tudta bosszantani. Csak legelészett naphosszat, de nem ám a földről, hanem a fák tetejéről. Biztos kitaláltatok már, hogy Nyakas egy zsiráf, ötméteres magasságával igazi égimeszelő. Ellenben Kata, a kis szurikáta egész nap meg sem állt. Ide rohant, oda rohant, üregből ki, üregbe be, figyelt, izgult, magyarázott. És ott volt még Teó, a félénk vombat. Hogy mi is az a vombat? Hogy nem láttatok még olyat? A vombat, először is nagyon cuki. Kicsit medveszerű, kicsit a koalához hasonlít. Vastag a szőre, de csupasz az orra. Még erszénye is van. És bármin képes átfúrni magát, ugyanis többnyire a föld alatti járataiban él, csak a sötétben merészkedik elő. S hogy hogyan lettek barátok ők hárman? Úgy, hogy mindannyian a budapesti állatkert lakói. Ám azt, hogy miért ez a három fura fazon lett éppen jóbarát, ki tudja, talán pont ezért. Mindenesetre, ha leszállt az éj, és a főkaput bezárták, és az utolsó gondozó is hazament már, akkor kezdődött csak igazán az élet! Ilyenkor találkozott Nyakas, Kata és Teó is. Szerettek itt élni, imádták a gondozóikat, de néha bizony unatkoztak egy kicsit. Míg egy nap Kata észre nem vette, hogy a kapu zárja mintha nem kattant volna be úgy, ahogy szokott...

– Ti is hallottátok? Pontosabban nem hallottátok a kattanást? Szerintem nyitva maradt a kapu. Na? Mi lesz? Megnézzük? Hátha nyitva maradt! – hadarta a kis szurikáta.

– Nem is tudom... – habozott a vombat. De nem volt ideje sokáig gondolkodni, mit is csináljon, mert Nyakas mindkettejüket a hátára hajította, és már rohant is egyenesen a nagykapunak. – Vigyáááázz! – kiabálta Teó. – Ez biztos jó ötlet? – bizonytalanodott el Kata, miközben már a szemüket is becsukták, de Nyakas száguldott egyenesen előre, s végül neki lett igaza. A kapu kinyílt, ők pedig kint találták magukat a város közepén.

– Most mi lesz? Hová megyünk? – kérdezte tanácstalanul Teó, de Kata már sorolta is a lehetőségeket. – Világot látunk! Lazíts, Teó, oda megyünk, ahová csak akarunk. Mehetünk a hegyekbe, az erdőbe, egy nagy tóhoz vagy folyóhoz... – sorolta a szurikáta.

– Ezek a helyek nem nekünk valók – szólt a zsiráf. – De hallottam egy nagy füves síkságról, az mindannyiunknak tetszene. Szerintem egy kicsit hasonlíthat Afrikára... Nézzük meg azt! Így hát a csapat felkerekedett, hogy felkeressék az Alföld tengersík vidékét. Míg ők vándoroltak, hajnalban az állatkertben eszeveszett kiabálások közepette fújtak riadót, hogy eltűnt három lakójuk. A gondozók összevissza rohángáltak. Kijött a TV, a rádió, fotósok, újságírók hada, hogy tudósítsanak a nagy szökésről. Hamarosan mindenhol Nyakas, Teó és Kata fotójával volt tele minden, mégsem lelték nyomukat. Kutatócsapatok indultak a szélrózsa minden irányába, keresték őket földön s vízen, de hiába. Azt még csak-csak elfogadták, hogy egy szurikátát és egy vombatot nem könnyű megtalálni, de egy zsiráfot hogy nem vesz észre senki??? Pedig nem vett. Pontosabban Grizzly, a Traxx mozdony egyik útja során mintha látott volna valami furcsaságot: – Azt hiszem, mára túl sokat dolgoztam, keresztbe állnak a szemeim. Az előbb azt hittem, egy zsiráf fut a sínek mellett, aminek két szőrmók ül a hátán... Jobb lesz, ha szépen, lassan visszagurulok a telephelyre, és alaposan kialszom magam.



A csapat pedig vígan vándorolt tovább erdön-mezőn keresztül, mignem egyszer csak elfogytak az emelkedők, és egy domb sem magasodott már előttük. A nap hétágra sütött, a füves pusztá tengerként terült el előttük. – Azt hiszem, megérkeztünk – szólt Nyakas. Teó azonnal ásott magának egy föld alatti várat, Kata pedig hol az eget, hol a messzi távot kémlelte. Másnap reggel, miközben vígan falatoztak a sínek közelében, a tücskök ciripelését egy ütemesen zakatoló hang törte meg. A távolban Grizzly tűnt fel, és egyenesen a csapat felé tartott. – Végre megvagytok! Tegnap azt hittem, már hallucinállok a fáradtságtól, de este kiderült, hogy nem tévedtem, amikor benne voltatok a tévében. Az egész ország titeket keres – mondta el egy szuszra a hatalmas mozdony. – Haza kell jönnötök! – bökte ki végül. – Eszünk ágában sincs! – vágta rá Nyakas ellentmondást nem tűrően. – Rég futottam ilyen jól!

– Én pedig akkora várat építettem – folytatta Teó, majd Kata is rákezdett, és csak mondta és mondta új élményeit. Úgy tűnt, Grizzly nem jár sikerrel, de nem adta fel: – Igaz, most gyönyörű az idő, van bőven ennivaló, de mit csináltak majd télen, a hóban-fagyban? Itt, a Hortobágyon is cudar idő tud lenni! No, ezen Kata és Teó igencsak elgondolkozott, hiszen csöppet sem szerették a hideget, az éhezést meg pláne, de Nyakas nem izgatta magát különösebben. Grizzly hosszan törte a fejét, mit is mondhatna még, de több érv nem jutott eszébe. – Akkor nélkületek megyek haza. A síró kisgyerekeknek pedig megmondom, hogy ne várjanak rátok.

– Micsoda? Sírnak a gyerekek? Milyen gyerekek? És miért potyognak a könnyeik? És hol? – kapkodta a fejét Kata. – Miért? Miért? Hát miattatok! – vágta rá a mozdony. – Tudjátok, hogy mennyi apróságnak vagytok ti a kedvencei? Sokan csak miattad mennek az állatkertbe, Teó! Téged, Nyakas, mindig is csodáltak. Annyit pedig sehol sem nevetnek, mint nálad, Kata.

A három jóbarát nem sokat teketóriázott tovább, felpattantak a Traxx kocsjába, és már robogtak is vissza, a fővárosba. Grizzly egészen házáig gurult velük. Amikor az állatok meglátták a Varázshegy csúcsait, egészen elfogta őket a honvágy, és szinte egyszerre sóhajtottak fel: – Mindenütt jó, de legjobb otthon!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2025. május 28.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 36. E-mail: ujstag@mavcsoport.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „**A szentendrei járműtelep az új szervezeti felállásban a MÁV Személyszállítási Zrt., HÉV Műszaki és Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi Szervezethez tartozik, mint Jármű Üzemeltetési Igazgatóság.**”
A MÁV-csoport Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Vörös-Horváth Rita** olvasónknak!

A szentendrei járműtelep az új szervezeti felállásban a MÁV Személyszállítási Zrt., HÉV Műszaki és Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi Szervezethez tartozik, mint ...				KÁMFORRÁ VÁLT		LEFELE!		GYÓZTES JELE	CZUCZOR ÁLNEVE	EGY ÜGY!		SÚJTÁS (RÉG.)	A LEGMÉLYEBB NŐI ENEKHANG	TÓPART!	ELSZAKÍT	ALVÁSZERŰ ÁLLAPOTBA KERÜL	MOCSÁRI NÖVÉNY	TOMPA MORAJLASSAL NYÚZSÓG
				KEDVETLEN		ELKOÇOG A LÓ				ÜNNEP KEZDETE!		TÉRKÉPTÁR						
				BEL ...; SELYEMFŰ								ELZAVAR						
TÖRTÉNELMI IDŐSZAK		LÚDTOLLI MUNKAHELYVÁLTÓZTATÁS	ATLÉTIKA (RÖV.) ÉRD-CENTRUMAI					JANUÁRBAN ÜDÜL FELVÁ-GOTTFÉLE						FÖLDBE TEMET ROSSZ KÖLYÖK				
A MEGFEJTÉS 1. RÉSZÉ																		
A SZÉLEKEN KIKELI			FALIÓRA RÉSZÉ HÍDEG ÉV-SZAK VÉGE						AZ EU ELŐDJE NÉMET NŐI NÉV				EMÉSZTŐ-VEZETÉK AROMÁS ÍTAL				BELGA AUTÓJEL EGYHÁZ-BÓL KIVETŐ	
A MAROS TESTVÉRE				MŰLIK AZ IDŐ GÉPKOCSI-VERSENY						ÚTSZAKASZ MAGYAR PAPIRPÉNZ						KNOCK OUT (RÖV.) OSTOR IGÉJE		
MÉG VAN IDEJE					DOKTRÍNA GAZELLA-FEJI				FAKAD, FELTÖR ERŐS MÉREG						FORRASZ-TÖFÉM ÖGÖRÖG KARÉNEK			
KÜLSŐ-SÉG, KÜLSZÍN	ÖNTÖZŐ-CŐSŐ ROMULUS TESTVÉRE					2. RÉSZ TŰZELŐ-ANYAG												
							EBBE AZ IRÁNYBA SOVÁNY LÓ						INFORMÁ-CIO ÉG SZÍN-KÉK					HORDÓ-JELZŐ
ANNO-ALKONYATI					A VÉGÉN BÓGI! SZERDA (RÖV.)			CATHERINE ...JONES KUKUCS-KÁL						PÓKSZERŰ ÁLLAT SZOMBAT (RÖV.)				
ÜZEMI RÉSZLEG				METSZÉS KÉT MARS-LAKÓ!								GARÁZS VÉGE! HÁROM-KETTED!			ABLAK RÉSZÉ ÖN VEGYJELE			
ÁBRAHÁM VÁROSA			ERDÉLYI MEGYE MESÉLNI KEZDI!							AJKAT PIROSÍTÓ BÓGNI KEZDI!								
PÁRTATLAN									SZOMOR-KÁS									



HELYSZÍNEK:

BUDAPEST

Vasúttörténeti Park

PÉCS

PVSK Sporttelep

Nyíregyháza

Sóstói Múzeumfalu

Szolnok

Véső úti Sporttelep

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

ÉTKEZÉSI JEGY 2025. MÁJUS 12. ÉS 2025. JÚNIUS 2.
KÖZÖTT IGÉNYELHETŐ AZ ALÁBBI FELÜLETEN:

<https://kerdoiv.mavcsoport.hu/julialis>

IDŐPONT:
2025. JÚLIUS 12.
SZOMBAT

Étkezési jegyet a MÁV-csoport, a Magyar Vagon Vasúti Kft., valamint a Rail Cargo Hungaria Zrt. munkavállalói igényelhetnek. Igénylésenként 2 db étkezési jegyet és italjegyet biztosítunk.



MÁV  **CSOPORT**