

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTAS **MAGAZIN**

www.mavcsoport.hu

**„ODAFIGYELEK AZ OPERATÍV
DOLGOKRA, DE STRATÉGIAI
VEZETŐNEK TARTOM MAGAM”**

– interjú Steininger Zsolttal, a MÁV Zrt.
humán erőforrás vezérigazgató-helyettesével

**A VASÚT EURÓPAI ÉVE
FORGALOMBAN AZ
ÖTVENEDIK IC+ KOCSI**

TRAM-TRAIN

71. ÉVFOLYAM • 2021. JANUÁR–FEBRUÁR

MÁV APP • Teljesítményértékelés • Kitüntetett munkatársak • Munkakörülmény-javítás • Partneri értékesítő iroda
• Jegypénztárosok kézikönyve • Vasúti térkép • SZVSE • Lendvai György • Takarékoság • Explorer Klub • Kérdőív

VEZETŐI INTERJÚ

„Odafigyelek az operatív dolgokra, de stratégiai vezetőknek tartom magam” – interjú Steininger Zsolttal, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettesével

4

HÍRVONAL

Megújult az ELVIRA, fejlődik a MÁV app, Megérkezett a Tram-train

8

HR-HÍREK

Lojalitás juttatás, Teljesítményértékelés tapasztalata, Esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjak

15

MUNKATÁRSUNK

30 év, 381 emberélet

Pásztor István Balázs váltókezelő kollégánkkal beszélgettünk

20

MÁV-START HÍREK

Kitüntetett kollégáink, További fejlesztések a munkakörülmények javításáért, Frissült Magyarország vasúti térképe, Forgatomban az ötvenedik IC+ kocsi

22

BÜSZKESÉGÜNK

„A bölcsőtől a sírig zenélünk mindenkinek” – interjú Lendvai Györggyel, a MÁV Szimfonikusok igazgatójával

38

KÖRNYEZETÜNKÉRT

Mi legyen a szemétté vált csomagolóanyagokkal?

40

ANNO

Legendás járművek az 1930-as évekből

42



ELŐSZÓ

2021 – A Vasút Európai Éve

Az Unió és a magyar kormány is jelentős többletforrást biztosít azért, hogy a magyar vasúti közlekedés még korszerűbb és modernebb legyen, és ezáltal az utaskiszolgálás színvonala is tovább emelkedjen. Minden lehetőség adott, hogy idén nagyot alkossunk. 2021 végére csaknem 700 milliárd forint értékű vasúti fejlesztés fejeződik be hazánkban. Az idén esedékes beruházások nemcsak a főváros vonzáskörzetében, hanem a távolsági és nemzetközi forgalomban is javítják szolgáltatásaink színvonalát.

Ne feledjük, hogy a MÁV működése komplexitásában egyedülálló. Egyaránt felelősek vagyunk a pályákért, a járműveikért, utasaink kiszolgálásáért, a komfortos pályaudvarokért és az állomásokért. Éppen ezért fejlesztéseink is szerteágazóak. Sok feladatunk lesz idén is, de a sok feladat számos sikerélménnyel kecsegtet. A MÁV és a VOLÁN immár jogilag is egy vállalat. A közösségi közlekedés stratégiai irányításának átalakítása hosszú távon teremti meg az egységes autóbuzos és vasúti menetrend kialakításához, a vasúti ráhordó hálózatok és a menetrendi csatlakozások fejlesztéséhez, a tarifaközösség, valamint az utastájékoztató kialakításához szükséges feltételeket. Céljaink közősek: a nemzetgazdaság és a társadalom működésében stratégiai helye és szerepe van a közösségi közlekedésnek.

Versenyképességünk fenntartása és javítása érdekében folytatódik a Versenyképes Vasút Program. Az ötéves program végén Budapest és vidéki nagyvárosaink között a vasút lesz a leggyorsabb és legversenyképesebb közlekedési mód. A MÁV 20 milliárd forint forrást kap a Budapest–Cegléd vonalon a Vecsés–Üllő–Monor közötti pályaszakasz felújítására, illetve mintegy 2 milliárd forintot a Nyugati pályaudvar és a Keleti pályaudvar utasforgalmi beruházásaira. Nyár végére már a megújult Nyugati pályaudvar várja az utasokat.

A Keleti pályaudvaron elkezdődött a teljes vizesblokk rekonstrukciója is, az idei cél egy akadálymentes utascentrum létesítése.

Egy biztos: versenyképesebbé kell tennünk a tömegközlekedést az egyéni közlekedéssel szemben, méghozzá úgy, hogy a fenntarthatóság szempontjait is folyamatosan szem előtt tartjuk.

A Vasutas Magazin a január-februári lapszámmal lépte át a hetedik ikset: 71. éve készülnek az írások a vasutasszakmának. A témák már biztosan egészen mások, de a vasutársadalom lojalitása, lelkiismeretes munkavégzése a régi.

Az elmúlt év a koronavírus miatt mindannyiunknak nehéz volt. Azonban az oltás megjelenésével, az egyre nagyobb átoltottság lehetőségével reméljük, hogy az életünk visszatérhet a normális kerékvágásba. Még hosszú hónapok telnek el, mire mindannyian visszatérhetünk megszokott dolgainkhoz, átölheljük rég nem látott családtagjainkat és barátainkat. De a vasút itt volt és itt lesz. Mi mindig is kiemelt szereplői voltunk és leszünk Magyarország közösségi közlekedésének.

Idén 175 éve, hogy 1846-ban elindult az első vonat Magyarországon. Ekkor gördült ki az első szerelvény Pestről, hogy Vácra vigye a lelkes utasokat. Ma ezen a vonalon fejlesztéseink büszkeségei, az emeletes KISS-ek járkák a síneket.

Boldog születésnapot a magyar vasútnak és minden jót kívánok a közösségi közlekedés jobbításáért dolgozó munkatársainknak!

Dr. Homolya Róbert
elnök-vezérigazgató, MÁV Zrt.



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztők: Benke Máté, Sin Bettina

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Sin Bettina

Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.; Telefon: 06 1 511-3801 • E-mail: ujsag@mav.hu

Címlap: Koncz János Koppány, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum,

Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsődi Balázs

Nyomdai előkészítés: Wolcsánszky Krisztián • Korrektor: Dudás Márta

„ODAFIGYELEK AZ OPERATÍV DOLGOKRA, DE STRATÉGIAI VEZETŐNEK TARTOM MAGAM”

Beszélgetés Steininger Zsolttal, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettesével

A közlekedési szektorban eltöltött több mint két évtizedes HR-vezetői szakmai múlttal rendelkezik, 2020. október 12-től a MÁV-csoport humánerőforrás területét irányítja. Az eltelt időszak tapasztalatairól és az idei év feladatairól is kérdeztük Steininger Zsoltot, aki örömmel válaszolt a Vasutas Magazin kérdéseire.

Ön tapasztalt HR-szakember. Meséljen a pályafutásáról: milyen iskolákat végzett, hogyan lett HR-vezető? Hogyan került a MÁV-hoz?

Erdélyben születtem, 14 évesen kerültem Magyarországra, Miskolcra. Szatmárnémetiben tanultam gimnáziumban. Fiatalabb koromban aktívan sportoltam, gyerekkoromban kétszeres román válogatott röplabdázó voltam. Később a Miskolci Egyetemen közgazdász diplomát szereztem. Franciául és románul jól beszélek, németül, olaszul is megtanultam. Egyetemista koromban sokat dolgoztam informatikus cégeknél, közel áll hozzám az IT világa. Az egyetem után a Borsod-Volánnál kezdtem dolgozni. Először kontrollingos voltam, majd 2000-ben HR-menedzser lettem. A borsodi a második legnagyobb vidéki igazgatóság volt akkoriban. Sokat tanultam, sokat hibáztam is és sok mindent jól csináltam, ez kellett a tapasztaláshoz. Automatizált, digitalizált, papírmentes rendszereket, rugalmas megoldásokat vezettünk be. 2015 volt a nagy fordulópon, átalakították a vállalati struktúrát, más lett a régiók kiosztása. Létrejött az Észak-Magyarországi Közlekedési Központ Zrt., amelynek én lettem a HR-vezetője. 3500 munkatárs, 1000 jármű, 3 megye, 33 telephely. Egy komplex integrációt kellett végrehajtani. 2019-ben távoztam a vállalattól és rövid pihenés után egy japán autóipari leányvállalat keresett meg az ajánlatával, hat hónapot dolgoztam, ott is HR-vezetőként. Rövid idő alatt sok mindent sikerült elérnünk, a pandémia miatti jelentős bevételkiesés ellenére találtunk megoldásokat, megőriztük a munkahelyeket. Odafigyelek az operatív dolgokra, de stratégiai vezetőnek tartom magam. Amikor a MÁV felkérését elfogadtam, tudtam, hogy ugyanezzel a szemlélettel fogom itt is a munkámat végezni.

Mi a feladata ma a HR-nek a vállalatcsoport működésében? Miben látja a MÁV HR legfontosabb szerepét a vállalatcsoport életében?

A Volán integrációval egy 57 ezer fős csoport jött létre, ezzel Magyarország legnagyobb foglalkoztatójává léptünk elő. Ez óriási felelősség és rengeteg munka, amelynek sok vetülete van. Társadalmi, gazdasági és belső elvárásoknak is meg kell felelni a folyamatos megújulás mellett. Profeszszionális munkát kell végeznünk, amelyet meg is kell mutatnunk a munkatársainknak és a világnak is. A munkavállalóknak hinniük és bízniuk kell bennünk, tudniuk kell, hogy ez egy jó társaság, ahol megéri dolgozni. Vannak hibák – hol nincsenek –, de azt mindenkinek látnia kell, hogy ezeket folyamatosan javítjuk.

A vállalati kultúra alakítása és a belső kommunikáció mennyire fontos ebben a folyamatban?

Rendkívül fontos! A vállalati kultúra tud önállósodni is, ha nincs mögötte koncepció, stratégia. A vasút másfél évszázados történelmi hagyománnyal rendelkezik, saját szokásokkal, „így szoktuk” rendszerrel. Ez nagyon erős ragasztó is, amely összefogja a szervezetet, a vasutasok összetartók, bíznak egymásban. De meg kell keresni a visszafogó részteket, és azokat át kell alakítani ebben a nagy rendszerben. Fontos a belső kommunikáció, fontosabb, mint valaha. Az idei év a Vasút Európai Éve, ez jelentős történelmi

fordulópontja a szakmának, hiszen ezzel egyidőben mintegy 70 év után a MÁV és a Volán ismét együtt dolgozik a közöségi közlekedésért, ekkora lehetőség és felelősség hosszú ideje nem adatott meg. A belső kommunikációban is fontosnak tartom a digitalizációt, pontosabban az automatizációt, amely digitalizációs eszközökkel mondható hatékonyak. Ezért igyekszünk algoritmusok alapján fejleszteni a rendszert. A legfontosabb cél, hogy minden munkavállalót meg tudjunk szólítani online felületen, és ők használják is ezeket a felületeket. Fontos lépcső a teljes munkavállalói kör mobil eszköz lefedése. Még a tavasz folyamán szeretnénk behozni olyan modulokat, amelyekkel közvetlenül tudunk kommunikálni a munkavállalókkal, mondjuk egy hírportálon keresztül. Az SAP humánpolitikai tevékenység támogatására létrehozott új platformját tervezzük használni. Vannak olyan hasznos szakmai alrendszerek, amelyek illeszthetők a meglévő alkalmazásokhoz. Azt szeretnénk, ha a munkavállalók irányába egyetlen rendszerrel jelennénk meg strukturáltan, integráltan, automatizáltan, ne legyenek lépcsők, jóvá hagyások, felesleges jogosultságok. Egyszerűsítés, könnyű kezelhetőség és minőségi szolgáltatás kell.

A MÁV-csoport minden munkavállalóját szeretnénk egyetlen platformon elérni?

Erre törekszünk. A mindennapi munkavégzés során mindenki tapasztalja, hogy túl sok rendszerben kell jártasnak lenni. Ez nem feltétlenül jó így, hiszen egy nem rutinos felhasználó számára nehéz a digitális tájékozódás. Ez az új megoldás egy felületre vinné a feladatokat, egy platform kezelése könnyebben megtanulható lenne a különböző munkakörökben dolgozó munkavállalók számára. Egységes arculatot és egységes kezelhetőséget tervezünk, amely intra- és internet-eléréssel lenne használható.

Ma már senki sem teheti meg, hogy elzárkózik a digitális eszközök használatától. Pár év múlva már nem lehet papíron csinálni semmit. A digitalizációval egyszerűsödhetnek a folyamatok, a papír kiiktatásával környezetkímélőbben dolgozhatunk. Mindenki meg tudja tanulni a használatot, nekünk az a feladatunk és felelősségünk, hogy rávezessük, ha szükséges, megtanítsuk a munkavállalókat a digitális eszközök használatára. Aki nem boldogul, annak nem papírt adunk, hanem helyette megtaníttuk az online munkavégzésre, például, hogy hogyan kell online nyilatkozni. Ez a jövőbe mutató hozzáállás és ez a felelős munkáltatói magatartás.

Hogyan látja ebben a rendszerben az információáramlást, a majdani jogosultságokat és tartalmakat?

A tartalmat úgy kell összeállítani, hogy minél nagyobb többség számára érdekes legyen. Az is fontos, hogy mindez egy helyen legyen. Ahogy a munkavégzés, úgy a digitális tartalomközlés is a kölcsönös bizalomról szól. Ha nincs a vezető és a beosztott között bizalom, akkor nem működik az egész.

A bizalmat pedig ki kell érdemelni, rá kell szolgálni. Mégis 57 ezer munkavállalót a régi módszerek szerint nem lehet informálni, lovas szekérrel sem megyünk már Bécsbe. Könnyen eltorzulhat az információ, és egy ekkora szervezet esetében bőven van torzulási lehetőség.

Ha azt akarjuk, hogy gyorsan és pontosan jusson el egy üzenet, ahhoz az kell, hogy a tartalmakat a munkavállalók közvetben elérjék és könnyen, gyorsan jó következtetést tudjanak levonni.

Hogyan látja a humánerőforrás terület alakulását, fejlődését a közösségi közlekedésben? Van-e különbség a „vasutas és a buszos” HR-szakterületen?

Régebbi kollégáim is megkérdeztek, mi a különbség? Meny nyíben más most? Nos, mondhatnám, hogy nincs különbség, minden ugyanolyan, csak tizenötször nagyobb. Szakmai pályafutásom során mindig nagyon fontos volt, hogy HR-esként emberekkel foglalkozunk és nem gumi- vagy vaskerekekkel. Ez ugyanúgy érvényes egy 18 ezer és egy 57 ezer fős nagyvállalat esetében. Létszámát tekintve a Volán társaság a legnagyobb leányvállalat most a csoportban, de ez annak is betudható, hogy jelenleg komplexebb a feladatköre, mert nem esett át azon a feladattisztításon, amely a MÁV-csoport többi tagjánál már nagyobb arányban végbement az utóbbi két évtizedben.

Hogyan fogadták a kollégák az integrációt?

A MÁV életében volt már jelentősebb integráció korábban is, ugyanazokkal a tényezőkkel küzdünk most is. Természetes, hogy ilyenkor bizonytalanság van a kollégákban, ez egy változásokkal terhelt időszak. Sőt a belső integráció miatt sok vezető is kikerült a rendszerből, emiatt irányítási és végrehajtási szinten is érezhető a bizonytalanság. Biztosan tudom, hogy megfelelő kommunikációval és bizalommal az emberek idővel magukénak érzik majd a teljes szervezetet, és a mélyen lapuló negatív érzések megnyugodnak. Ehhez az kell, hogy jól végezzük a dolgunkat, és a munkavállalók is azt érezzék, jobb lett a cég, mint korábban volt. A MÁV-csoport képes a legfontosabbat, az állandóság érzetét nyújtani a munkavállalóinak. Fontos, hogy az emberek ne érezzék magukat kiszolgáltatottnak, hiszen mindannyian fontosak, mindenki fogaskerékként kapcsolódik össze, együtt működtetjük ezt a hatalmas rendszert.

Melyek lesznek az idei év legfontosabb HR-feladatai?

A MÁV–VOLÁNBUSZ integráció első lépése, azaz egyelőre nevezzük apportálásnak, zökkenőmentesen lezajlott. A döntés sokáig váratott magára, de az eddigi eredmények és tapasztalatok sokkal jobbak, mint amire bárki is számított. A VOLÁNBUSZ és a MÁV-START voltak a zászlóvivői a feladat utazóközönség felé történő megjelenésének, de a háttérben hatalmas munkát végeztek a MÁV és az SZK munkatársai is – ezúton is szeretnék köszönetet mondani minden résztvevő munkatársnak. A közösségi közlekedésben kitűzött céljainkhoz is közelebb kerültünk, hiszen a tarifaközösség fejlesztése jól halad, 2022-re országos tarifaközösség kialakítása az egyik cél.

A legfontosabb HR-feladatokról beszéltünk már, lényeges a kommunikáció fejlesztése az integráció mentén, ebben a digitalizáció fontos irányelv. Az egységes szemléletet követve a csoportszintű Kollektív Szerződés elkészítése egy nagyon fontos feladat már az idei évben. Továbbá felülvizsgáljuk a bérezési rendszert is. Nagyon fontos, hogy nem akarunk elvonni pénzt az emberektől, de egyszerűsíteni szeretnénk a pótlékrendszert. Ha az alapbér arányát növeljük a

munkavállalói jövedelmeken belül, akkor egyszerűbb, tisztább viszonyokat tudunk teremteni, és kisebb lesz a külső körülményekkel szembeni kitettség. Ez az eljárás csökkenti a kiszolgáltatottságot is, hiszen egyenletesebb lesz a bér minden hónapban, így a munkavállalók is jobban tudnak előre tervezni. Terveink között szerepel egy komplex egészségügyi szolgáltatáscsomag kialakítása is, amely egyedülálló a maga nemében az egész országban.

Az utánpótlás kérdése általános probléma ma a vállalatoknál. Milyen lehetőségeink vannak ezen a területen 2021-ben?

Jó néhány ötlet van a tarsolyunkban. Büszkéek vagyunk a MÁV-START Szolnoki Járműjavítóban létrejövő tudáscentrumra. Az egyetemekkel szeretnénk együttműködési megállapodásokat kötni annak érdekében, hogy a közlekedési mérnökképzésből nagyobb részt tudjunk vállalni. Ezért például azt tervezzük, hogy MÁV-os tanszéket hozunk létre, hogy a vasúti mérnökképzés erősödhesen Magyarországon. A szakma folyamatos fejlődése miatt is szükséges a külön képzés, az új technológiák, az automatizált gyártások korszerű tudást követelnek.

„Fontos, hogy az emberek ne érezzék magukat kiszolgáltatottnak, hiszen mindannyian fontosak, mindenki fogaskerékként kapcsolódik össze, együtt működtetjük ezt a hatalmas rendszert.”

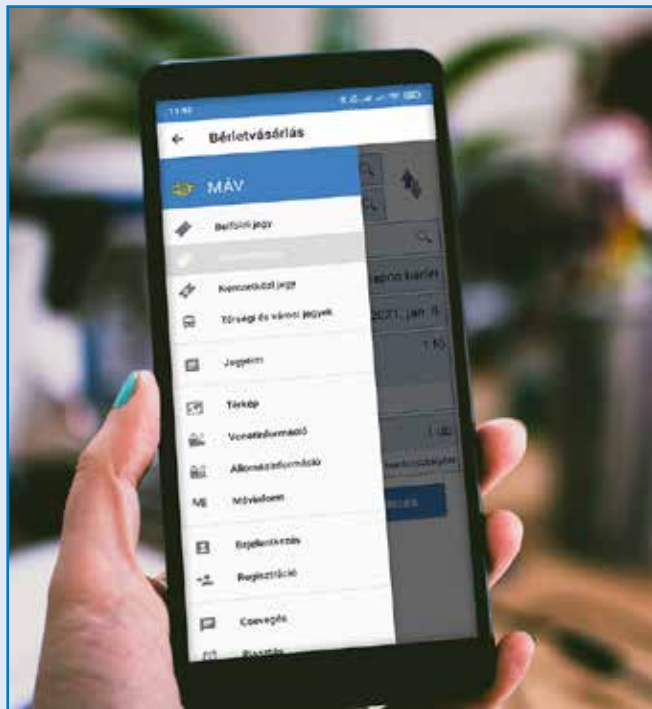
Milyen tennivalóink vannak a munkavállalói érdekvédelem területén az idei évben?

A szakszervezetekkel az a tapasztalatom, hogy kifejezetten jól tudunk kommunikálni. Kedvelem a közvetlen kommunikációt, az őszinte párbeszédet. Én mindig igyekszem tisztességesen, különbségtétel nélkül odafigyelni mindenkire. A szakszervezetekkel való együttműködés kiemelten fontos, egyik feladatunk sem képzelhető el nélkülük. Sokszor mondják, hogy a munkáltató nem figyel eléggé a munkavállalóra, de ez nem igaz, hiszen a munkáltatónak nem érdeke elveszíteni a munkaerőt, vagy elégedetlenséget generálni a szervezetben. A célunk közös a munkavállalói érdekképviseltekkel, a lehetőségeinkhez mérten a legnagyobb kollektív elégedettséget szeretnénk elérni. A munkaerőhiány, a szakemberhiány valós probléma. Az a közös érdekünk, hogy munkatársaink a magukénak érezzék a vállalatcsoportot, lojálisak legyenek, szeressenek itt dolgozni és értő módon végezzék mindennapi munkájukat. Megbecsültnek érezzék magukat és tudják azt, hogy biztos háttérrel nyújt a munkáltató. Én minden erőmmel és tudásommal ezért dolgozom.

Hum Krisztina, Varga Zsuzsanna

MEGÚJULT AZ ELVIRA, FEJLŐDIK A MÁV APP

A MÁV-csoport fejlesztési terveiben mindig is hangsúlyos szerepet kapott az utasok eddigieknél kényelmesebb, gyorsabb, korszerűbb kiszolgálása, mind utazás szempontjából, mind a jegyvásárlás feltételeinek biztosításánál. A hosszú csoportszintű munka eredményeképpen, a 2020. december 13-i menetrendváltástól egy vadonatúj ELVIRA jegyértékesítési rendszert használhatnak a vonattal utazók a menetjegyek megvásárlásához.



Egységes jegyértékesítési rendszer

Magyarország első, teljes kínálatot biztosító online jegyértékesítő felülete idén decembertől teljesen megújult: az új ELVIRA már a vasúttársaság egységes jegyértékesítési rendszerében, a JÉ-ben működik, összekötve a MÁV mobilalkalmazással is, így akár egy regisztrációval, de önállóan is használhatják az utasok mindkettőt. A közösségi közlekedés egyik legelterjedtebb jegyértékesítési rendszerének informatikai hátterét a MÁV Szolgáltató Központ szakemberei fejlesztették az utasoktól beérkezett javaslatok, igények alapján, a MÁV-START, mint megrendelő együttműködésével.

Az új ELVIRA használatakor a legszembetűnőbb változást a modern, letisztult kezelőfelület nyújtja. A másik kiemelt fejlesztés, hogy a MÁV applikációval közös felhasználói fiókot használhatnak a felhasználók, így az új ELVIRA-n megvett jegy a MÁV appban is megjelenik, valamint e-mailben is megkapja pdf formátumban. Ezáltal a jegyet letölthetik, kinyomtathatják, vagy továbbíthatják annak, akinek a nevére szól. A vásárláshoz és az utazáshoz szükséges adataikat egyetlen kényelmes felületen kezelhetik, szükség esetén módosíthatják az utasok.

A felhasználók az elmentett számlázási és bankkártyaadataikat is használhatják a webes és az applikációs felület esetében is. Az új ELVIRA-n a nemzetközi jegyek is folyamatosan válnak elérhetővé a legnépszerűbb úti célokra.

A MÁV-START jelenleg működő online értékesítési rendszere, az e-ticket 2008-tól áll az utasok rendelkezésére. A jegyeket a rendszer indulásakor az állomási jegykiadó automatákból lehetett átvenni, 2011-től váltak elérhetővé a nemzetközi jegyek, illetve akkortól nyílt lehetőség a belföldi jegyek otthoni nyomtatására is. Az utasok által ELVIRA-ként ismert e-ticket rendszert 12 év alatt több mint másfélmillióan próbálták ki, ebből az aktív vásárlók száma mintegy 250 ezer. 2016-tól 2019-ig háromszorosára nőtt a tranzakciók száma, a legutóbbi teljes évben már 4,2 millió vásárlást végeztek el így az utasok. Tavaly hetente átlagosan 81 ezer, idén a járványhelyzet miatt kicsit kevesebbet, átlagosan 56 ezer körüli jegyet vettek.

MÁV applikáció

Az elmúlt időszakban számos fontos újítással bővült a MÁV mobilalkalmazása is. Többek között letölthetők és

továbbíthatók a menetjegyek, és december 2-tól az Ausztriába, Szlovákiába, Csehországba, Németországba, Svájcba, Lengyelországba és Romániába utazók menetjegyüket akár néhány kattintással megvásárolhatják a MÁV mobilalkalmazással. A belföldi utasok számára is történtek fejlesztések 2020-ban, immár Szeged, Székesfehérvár, Nagykanizsa és Zalaegerszeg helyközi autóbuszbérletei is megvásárolhatók az alkalmazásból.

A jelenlegi pandémiás helyzet miatt a jövőben várhatóan a pénztárak helyett még jobban az önkiszolgáló megoldások felé terelődik a jegyeladás. A jegyértékesítési háttérrendszer nagy előnye, hogy a MÁV-HÉV-et, a Volánbuszt, vagy akár még a helyi közlekedést is ki tudja szolgálni. Utóbbira jó példa, hogy a MÁV applikációból megvásárolható szegedi napijegy, Dunaharaszti zónabérlet, valamint a MÁV-Volánbusz-integráció részeként az elmúlt időszakban a fentebb említett városok helyközi autóbuszbérletei is.

A legújabb verziófrissítés hatására a MÁV-alkalmazásban megváltott belföldi vasúti menetjegyek és egyes nemzetközi START-ajánlatok esetén a sikeres vásárlást visszaigazoló e-mail tartalmazza a jegyeket PDF formátumban is. Ezeket ellenőrzéskor kinyomtatva, vagy arra alkalmas eszköz képernyőjén lehet bemutatni.

Krizishelyzet fejlesztéssel kezelve

A belföldi fejlesztések mellett tavaly nagy hangsúlyt kaptak a nemzetköziak is. Elindul az MÁV-START START Európa akciója, amely itthon egy teljesen új jegyértékesítési rendszert vezetett be. A járványhelyzet drasztikus, közel 80 százalékos visszaesést okozott a nemzetközi vasúti utasforgalomban. A vasúttársaság ennek ellenére nem tétlenkedett, fejlesztésre használta fel ezt az időszakot is: a december közepi menetrendváltástól közlekedő vonatokra a tapasztalatok felhasználásával újabb négy országra terjesztette ki a könnyen hozzáférhető, utasbarát és egyszerű vasúti jegyek rendszerét, így a határokon túlra is könnyebb lesz utazni: az osztrák, cseh és szlovák városok után Németországba, Svájcba, Lengyelországba és Romániába utazók menetjegyüket akár néhány kattintással megvásárolhatják a MÁV mobilalkalmazással.

Decemberi menetrendváltástól pedig Németországba, Svájcba, Lengyelországba és Romániába is elérhető jegyek – szinte valamennyi, Magyarországról közvetlen vasúti kapcsolattal rendelkező célországba – megvásárolhatóvá válnak a megújuló ELVIRA-n rendszeren belül is. A közvetlen vonatok célállomásaira a menetjegyek itt is megvásárolhatók a MÁV alkalmazásból és hamarosan az új ELVIRA-n is, amelyen ingyenes helyfoglalást is ad utasainak a vasútvállalat.

Az új jegyek bevezetésével a korábbi Speciál, CityStar-jegyek és a kirándulójegyek megszűnnek, de az előre megváltottak még érvénytartamuk lejáratáig felhasználhatók.

A jegyvásárlás kényelmesebbé, biztonságosabbá és környezetbarátabbá tétele érdekében a MÁV-csoport elkezdte az online felületek fejlesztését. A jegyértékesítési rendszer informatikai hátterét a MÁV leányvállalata, a MÁV Szolgáltató Központ szakemberei fejlesztették az utasoktól beérkezett javaslatok, igények alapján, a MÁV-START-tal, mint megrendelővel együttműködve, akiknek ezúton is köszönjük a hosszú, fáradságos munkájukat.

A MÁV-START célja az, hogy minél több úti célra – következő ütemben Horvátországba és Szlovéniába, majd az éjszakai vonatokra is – megvalósíthassa a teljesen papír- és érintkezésmentes jegyvásárlást a MÁV applikáción és a megújuló ELVIRA felületén keresztül.

Molnár Zsolt



Számokban

A belföldi jegyek 43 százalékát még jegypénztárban, 27 százalékát online (webes felületen vagy a MÁV applikációval), illetve 16 százalékát automatákból veszik az utasok. A vasúti utazást segítő mobilalkalmazás Vonatinfó néven 2015-ben indult az olyan főbb funkciókkal, mint az utazástervezés, a térképes vonatkövetés, érkezés előtti riasztás vagy a vonatok értékelése. A pozitív felhasználói fogadtatás mellett a kezdetektől fontos igénye volt az utasoknak, hogy jegyvásárlási funkcióval bővüljön a szolgáltatás, amelyet 2018 nyaratól használhatnak. Az applikáció regisztrált felhasználóinak száma mostanra meghaladta a 430 ezret. Már nem csak a menetjegyeket váltják meg sokan a MÁV appra átnevezett alkalmazás segítségével, de egyre többen választják a havi bérlet vásárlásához is ezt az egyszerű, kényelmes lehetőséget. 2019-ben közel 4,6 millió darab belföldi vasúti menetjegyet, bérletet és felárat (pót- és helyjegyet) vásároltak az utasok a MÁV mobilalkalmazásán keresztül, 2020 november végéig pedig annak ellenére közel 5,7 milliót, hogy a járványhelyzet miatt egyébként a belföldi utasszám is csökkent.

TRAM-TRAIN: MEGÉRKEZETT AZ ELSŐ CITYLINK SZENTESRE

2021. január 9-én hazai sínekre ért az első tram-train jármű, a STADLER Citylinkje. Ezek lesznek Magyarország első vasút-villamosai, azaz tram-train járművei, amelyek Szegedet és Hódmezővásárhelyt kötik össze a szükséges városi villamos-pályahálózat kiépítése, illetve a meglévő vasúti vonalszakasz felújítása után. A beszerzést 2017-ben írta alá a MÁV-START és a Stadler Rail Valencia, ahol a járművek készültek és ahonnan kamionnal jutottak el Magyarországra.



A MÁV-START a 8 darab hibrid tram-train járművéről 2017. november 24-én kötötte meg a Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal a támogatási szerződést azt követően, hogy a tram-train járművek beszerzésére irányuló közbeszerzési eljárás eredményesen lezárult. A 17,62 milliárd forint értékű támogatási szerződés 8 darab új, hibrid tram-train jármű beszerzésére és az ehhez kapcsolódó feladatok ellátására vonatkozik. A szerződés által biztosított további 4 darab opcionális jármű lehívási lehetőségével élve a MÁV-START 2020-ban megrendelte a további 4 darab tram-train járművet, amik mintegy 9,2 milliárd forintba kerültek.

A nyolc járművel 20 perces követési idő prognosztizálható, a plusz négy szerelvényvel csúcsidőszakokban akár 15 percenként is indíthatók a vasút-villamosok. További fontos szempont volt az opció lehívásához, hogy a tervezett kötelező karbantartások vagy például balesetek miatti javítások idejére is megfelelő mennyiségben álljanak majd rendelkezésre a járművek.

A 37 méter hosszú, hetventonnás tram-train jármű részekre bontva, 2020. december 30-án három kamionnal indult Valenciából, majd Franciaországon, Németországon és Ausztrián keresztül érkezett meg Magyarországra 2021. január 7-én. A leszállított első tram-train jármű összesze-

relését 2021. január 9-én kezdték meg. A január hónap során a jármű állóhelyzetében elvégzendő típusvizsgálatokat és próbákat követően a vonali próbákat a Stadler február hónapban indíthatja a szükséges hatósági próbaengedély kiadását követően. A második jármű várhatóan februárban érkezik meg. Az első három jármű tervezetten 2021. szeptember végén áll forgalomba. A tervek szerint 2021. november hónap végére már nyolc tram-train jármű kap hatósági engedélyt és kezdheti meg a menetrend szerinti utasforgalmi közlekedést Hódmezővásárhely és Szeged között.

Az első szerelvény megérkezése után sajtótájékoztatót tartottak 2021. január 20-án Szentesen, ahol **Dr. Lázár János, a Hódmezővásárhely – Szeged tram-train mintaprojektért felelős kormánybiztos elmondta:** „Az egyedülálló beruházásnak köszönhetően a hétköznapiak is megváltoznak, a két megyei jogú város között eltűnik a távolság, a szolgáltatások, a munkahelyek, az oktatási-kulturális-közigazgatási lehetőségek mellett az itt élő emberek, családok, barátok is közelebb kerülhetnek egymáshoz. Rövidesen sokkal jobb lesz hódmezővásárhelyinek és talán szegedinek is lenni.”

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója kiemelte: „Nagy hangsúlyt fektetünk a megyeszékhelyek elővárosi közösségi közlekedésének fejlesztésére, amely minden

nagyvárosnak elemi érdeke. A tram-train beruházás mintául szolgál a jövőbeli agglomerációs fejlesztésekhez.”

A dízel-villamos hibrid tram-train 216 férőhelyes, melyből 4 mozgássérült hely. Szeged és Hódmezővásárhely villamosvonalán a hatályos hazai előírások alapján 50 km/órás maximális sebességgel haladhatnak, a két város közötti nagyvasúti vonalon dízel meghajtással, 100 km/órás megengedett sebességgel szállíthatják majd az utasokat. A komfortos, nagy részben alacsonypadlós és akadálymentes CityLink járművek a kor követelményeinek megfelelően korszerű utastájékoztató rendszerrel, légkondicionált, világos, tágas utastérrel, valamint korszerű fedélzeti biztonsági kamerarendszerrel rendelkeznek majd. A két multifunkciós térben kerekesszékekkel közlekedő utasok, kerékpárok vagy babakocsik szállítása is biztosított.

Molnár Zsolt



Útvonal

A tram-train hálózat Szegeden az 1-es villamos vonalán közlekedik majd Szeged pályaudvartól Szeged-Rókus vasútállomásig, onnan a 135-ös számú Szeged-Békéscsaba vasútvonalon halad tovább Hódmezővásárhelyre. Hódmezővásárhelyi Népkert állomásnál elhagyja a nagyvasúti vonalat, és villamosüzemre váltva a városon keresztül közlekedik Hódmezővásárhely nagyállomásig. A tram-train vonalán közel négy kilométeres egyvágányú villamos-pálya épült a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában Hódmezővásárhelyen összesen öt váltóval és hat megállóval (Hódmezővásárhelyi Népkert, Strandfürdő, Hősök tere, Kossuth tér, Kálvin János tér, Hódmezővásárhely nagyállomás), valamint a kapcsolódó felsővezeték-hálózattal. A városi szakaszon három megálló kétvágányú, ahol az ellenkező irányba közlekedő szerelvények találkozni tudnak. A kivitelezés részeként Hódmezővásárhelyen 94 autó számára P+R parkolót és 900 kerékpártárolót alakítottak ki, valamint mindegyik megállóhelyen kihelyezésre kerül a MÁV-START jegykiadóautomatája, míg Szegeden belül 6 megállóban kerül ki.

ISMERJÜK MEG A TRAM-TRAIN JÁRMŰVET!

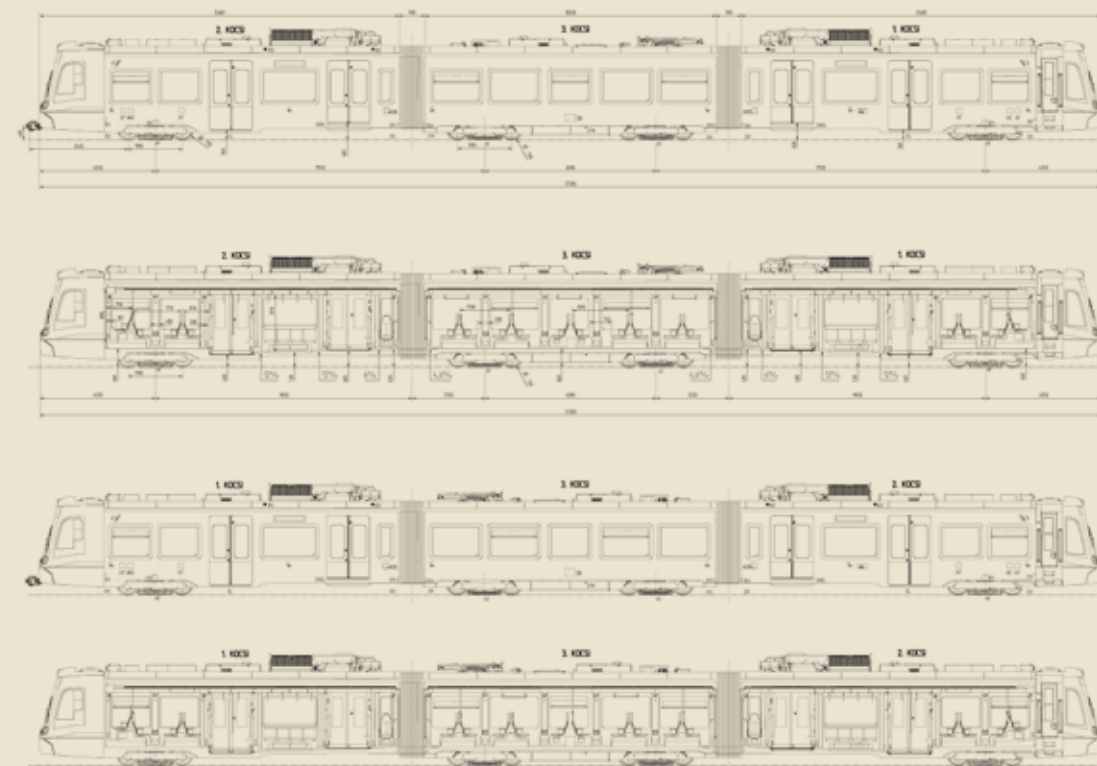
A Stadler Rail Valencia S.A.U. gyártmányú tram-train járművek a kor követelményeinek megfelelő utastájékoztató rendszerrel, tágas utastérrel, fedélzeti wifikapcsolattal, mobiltelefonok és laptopok töltésére alkalmas 230V AC hálózati és 5V DC USB csatlakozókkal, valamint korszerű kamerarendszerrel rendelkeznek. A járművek multifunkcionális terei 4 darab kerekesszékes utas, illetve 8 darab kerékpár vagy 4 darab babakocsi szállítására lesznek alkalmasak. A járművek nagy szélességű feljáróterekkel rendelkeznek az optimális utasáramláshoz, a gyártó – a gyors utascseré biztosítása érdekében – oldalanként 4-4 darab széles, kétszárnyú feljárójajtót alakít ki. A szolgáltatás színvonalát növeli a kivételesen csendes futás, a nagy részben alacsony padlójú felépítés, a tágas- és világos belső terek és a fejlett légkondicionáló rendszer is. A jármű hosszúsága 37,2 méter, maximális szélessége pedig 2650 mm. Maximális magassága (leengedett áramszedővel) 3943 mm, míg a jármű önsúlya: 69,7 tonna.

A Citylink jármű 92 ülőhellyel (16 felhajtható üléssel) rendelkezik, amely az állóhelyekkel együtt összesen 216 utas (4 fő/m²) elszállítására teszi alkalmassá.

360 és 600 mm belépési magassága, igazodik a városi és a nagyvasúti peronokhoz is, így a kerekesszékekkel közlekedők is akadálymentesen vehetik igénybe.

A szerelvények kerékátmérője új állapotban 720 mm, kopot-tan 640 mm, a névleges beépített villamos vontatómotor teljesítménye: 4x145 kW, míg a nagyvasúti üzemmódban használt dízelmotoré 2x390 kW.

A nagyvasúti pályán a legnagyobb engedélyezett sebessége 100 km/óra, míg villamos üzemmódban, felsővezeték használatával a KRESZ szabályainak megfelelően 50 km/óra. A szerelvények alkalmasak 2 darab azonos típusú tram-train jármű szinkronüzemének megvalósítására is.

[illegible]

SOSEM LÁTOTT ÖSSZÉRTÉKŰ VASÚTI FEJLESZTÉSEK

Korábban sosem látott összértékű vasúti fejlesztések fejeződnek be az idén Magyarországon, az év végéig mintegy 700 milliárd forintnyi beruházás átadásával válik még versenyképesebbé a hazai vonatközlekedés – mondta Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a 2021. évi vasútfejlesztésekről tartott sajtótájékoztatón.



fotó: Hivert Gábor

Több mint 100 kilométeren újulnak meg a budapesti elővárosi vonalszakaszok. A magyar kormány 2010 óta jelentős erőforrásokat mozgósít a kötött pályás infrastruktúra és járműállomány korszerűsítése érdekében. Az új uniós pénzügyi ciklusban Magyarország összesen akár 2000 milliárd forintot fordíthat közösségi társfinanszírozással vasúti beruházásokra, az összeg sikeres lekötése érdekében a kormány tavaly nyár végén összesen 32 milliárd forintot biztosított húsz vasúti fejlesztés tervezéséhez. Az előkészítési projektek mintegy 1000 milliárd forint forrásigényű kivitelezési munkák megkezdését alapozhatják meg lehetőség szerint már 2022 elejére.

Idén befejeződik a **Püspökladány–Ebes szakasz** felújítása. Az Észak-Nyugati Gazdasági Övezet vasúti megközelítésének javításával Debrecen még vonzóbb célpontja lehet a munkahelyteremtő beruházásoknak.

Idén a **Balaton déli partján** a vonatközlekedést nem zavaró kiegészítő munkákkal végzik el a több ütemben lezajlott átfogó korszerűsítés legutolsó simításait. Az **északi parton** a nyári főszezon kezdetére 55 kilométeren villamosítják a **Szabadszabvány–Balatonfüred** szakaszt. A fejlesztés első ütemét újabbak követik majd, a **Tapolca–Keszthely** irányú folytatás előkészítése jelenleg zajlik. Középtávú cél a **Balaton körbejárhatóságának megteremtése** vasúttal.

A nemzetközi vasúti átjárhatóság fejlesztésére a **Kelenföld–Hegyeshalom** vonalon az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) forrásaiból nyert támogatást Magyarország egy tavalyi nyári döntéssel. A magyar és osztrák főváros közötti vasúti kapcsolatot 25 milliárd forint értékű biztosító-

berendezési, központi forgalomirányítási és egyéb rendszerfejlesztések gyorsítják. A beruházások hatásait már idén érezni lehet, **Bécs felé decembertől öt perccel csökkenhet a menetidő**, amely 2023 végétől további negyedórával rövidülhet majd.

Idén állnak először forgalomba a nemzeti vasúttársaság által fejlesztett és gyártott első osztályú IC+ kocsik. Mosóczi László kitért arra, a környezetkímélő vasúti áru fuvarozás részarányának növelése érdekében 2025-ig mintegy 30 milliárd forintot különítenek el az ágazat számára. A hazai vállalkozások várhatóan nyártól igényelhetnek vissza nem térítendő támogatást az úgynevezett egyes kocsi szolgáltatás biztosításához. A pályázati rendszer elindításához az Európai Bizottság jóváhagyására van szükség, az ezt megalapozó program-csomag már az uniós testület előtt van.

Az államtitkár beszámolt arról, hogy további infrastruktúra-fejlesztéseket alapoznak meg a 2020 utolsó hónapjaiban megjelent közbeszerzések. A nyertes vállalkozók felújítják a Budapestet a román határral összekötő korridor utolsó egyvágányú szakaszát **Békéscsabától Lőkösházaig**.

Az idén a Vasút Európai Évében, a hazai vonatközlekedés kezdetének 175. évfordulóján jelentős előrelépést tesznek az utasok még színvonalasabb kiszolgálása érdekében – mondta az ITM államtitkára.

ELSŐ ALKALOMMAL KERÜLT KIFIZETÉSRE A LOJALITÁSJUTTATÁS



A tavalyi évben a juttatási rendszer új eleme volt a munkavállalói lojalitást elismerő juttatás. 2020 azonban rendhagyó év volt, a koronavírus sok dolgot felülírt, változásokat követelt, de ezek a változások lehetőségeket is teremtettek. Egy ilyen változás adta lehetőség volt az eredetileg kizárólag pénzjuttatás formájában meghatározott, 350 000 Ft összegű juttatás részben SZÉP-kártyára történő folyósításának alternatívája is. A részben SZÉP-kártya-vendéglátás „zsebébe” történő kifizetés választásával magasabb nettó jövedelmet érthetünk el.

A Kormány Gazdaságvédelmi Akcióterve a hazai turizmus élénkítéséhez való hozzájárulás érdekében 2020. évre eltörölte a SZÉP-kártya-kifizetések szociális hozzájárulási adóját, ezzel kedvezményesebbé téve a juttatási formát. A MÁV Zrt. a kedvezményes lehetőséget úgy nyitotta meg a munkavállalói előtt, hogy választási lehetőséget adott: az év végi lojalitásjuttatást – a kedvezményes adózásra nyitott kereteket figyelembe véve – részben SZÉP-kártya-

vendéglátás juttatás formájában is lehetett kérni. Azok a munkavállalók, akik éltek a választási lehetőséggel, összességében mintegy 60 000 Ft-tal nagyobb nettó jövedelemre tehettek szert.

A SZÉP-kártya-juttatás választásához 2020. november 13. és 2020. november 30. között lehetett nyilatkozni, újszerű módon kizárólag elektronikusan, az interneten keresztül, akár számítógépen, akár mobiltelefonon is elérhető felületen. Ez egyrészt sokkal kényelmesebb és gyorsabb volt, mint papíralapon és a nyilatkozatok feldolgozása is automatikusan történt, másrészt – és most ennek a jelentősége is kiemelkedő – nem jelentett járványügyi kockázatot, elkerülhető volt az ügyfélszolgálati irodákban való személyes megjelenés.

A SZÉP-kártya-juttatás és a teljes egészében online módon történő nyilatkoztatás nagyon népszerű volt: munkatársaink háromnegyede élt a lehetőséggel.

A TELJESÍTMÉNYÉRTÉKELÉS TAPASZTALATAI

A teljesítményértékelés módszertanának bevezetése a MÁV-csoport vállalataiban 2020 őszén pilotprogramként történt meg.

Ennek fontos állomása volt az elmúlt év végén a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt. illetve a MÁV SZK Zrt. vállalatainak részvételével lezajlott teljesítményértékelési folyamat éles tesztje, a Fejlesztő beszélgetések (FEB) megvalósítása, vállalatonként 70-100 résztvevő bevonásával.



Az értékelő és értékelt munkatársak felkészítése a járványügyi helyzetre való tekintettel online műhelymunkák és digitális oktató anyagok használatával valósult meg. A teljesítményértékelés újszerűsége, komplexitása és a FEB informatikai modul használata más megközelítést és részvételt igényelt mind az értékelőktől, mind az értékeltektől.

A PILOT teljesítményértékelési folyamat lezárását követően a Szervezetfejlesztés kérdőíves formában visszamérte a tapasztalatokat és javaslatokat is kért a résztvevőktől. A visszajelzések alapján az értékelő vezetők és az értékeltek számára is egy új lehetőséget adott a feladatok és a kompetenciák, illetve az elvárások mentén történő egyeztetésre.

A Fejlesztő beszélgetéseken való részvétellel fontos építő tapasztalatokat mondhatnak magukénak az értékelők és az értékeltek egyaránt. A párbeszéd a teljesítményről új lehetőséget teremt a vezetőknek és a munkatársnak, hogy visszatekintve értékeljék a közös együttműködésüket és előremutató fejlesztési javaslatokat fogalmazzanak meg.

Ezek a hatások várhatóak és szükségszerűek voltak, hiszen a teljesítményértékelés témája már jó pár éve hiányzott a MÁV-vállalatok kultúrájából. Tisztában voltunk vele, hogy a visszavezetés nem lesz könnyű, mert mindig sok kérdést felvet egy teljesítményértékelési rendszer bevezetése. A fokozatos gyakorlásban hiszünk, a rendszeres értékelések egyre gyakorlattabbá és egyre elfogadhatóbbá teszik a módszertant. 2021. évben szeretnénk elérni, hogy minél több vezető csatlakozzon a Fejlesztő beszélgetés saját szervezetében történő bevezetéséhez, alkalmazásához.

Idén tavasszal szeretnénk nagyobb munkavállalói körre kiterjeszteni a teljesítményértékelés (FEB) folyamatát, amelynek érdekében jelenleg is folynak a munkálatok, fontos alapja a tesztelés alatt begyűjtött tapasztalatok, az oktatással, a felülettel, a lebonyolítással kapcsolatos információk felhasználása.

Néhány visszajelzést megosztunk azzal kapcsolatban, hogyan élték meg értékelők és értékeltek a Fejlesztő beszélgetés lebonyolítását. Két kérdést tettünk fel a lezajlott teljesítményértékeléssel kapcsolatban.

ÉRTÉKELŐK VÁLASZOLTÁK

Mit tart a most lezajlott teljesítményértékelési folyamat legnagyobb pozitív eredményének?

„A személyes (bár most sajnos javarészt SKYPE-os) őszinte elbeszélgetésre a másik munkájával kapcsolatban a legtöbb esetben csak akkor kerül sor, ha nagyon pozitív, vagy nagyon negatív impulzusok érkeznek felőle. Még ha van is mit módosítani a mostani rendszeren, akkor is utat nyitott ahhoz, hogy elmondjuk a jelenlegi értékelést és azt, hogy hova és miért kell fejlődni. A feladatok értékelése máskor is lezajlik, de itt egy kicsit kötöttebb adminisztrációval mégis szabadabban át lehetett beszélni a feladatok elvégzését, vagy a közben jelentkező nehézségeket, továbbvitt feladatoknál pedig a jövőbe mutató megoldásokat.” – Magyar Zoltán – TEB-igazgató

„A legnagyobb eredménynek azt tartom, hogy elindult egy párbeszéd a munkavállaló és a munkáltató között, aminek a fontossága ebben a furcsa, 2020-as évben kiemelt jelentőséggel bírt. Nagyon fontosnak tartom, hogy adjunk és kapjunk is visszajelzést, pozíciótól függetlenül, és ebben elég nagy lemaradásunk volt.” – Móricz Judit – Operatív HR-igazgató

„A legjobb az, hogy elindult egy szabályozott keretek között megvalósítható teljesítményértékelési folyamat rendszerének a próbaüzeme. Az első személyes tapasztalatok azt mutatják, hogy az értékelők, de az értékeltek is szívesen fogadták ezt az új lehetőséget. Ez ugyanis módot ad a másik fél szempontjainak megismerésére és az értékelések közelítésére.” – Nemeskéri-Kutlán Endre – Jogi főigazgató

Milyen kihívásokkal találta szemben magát az értékelések során?

„A kompetenciák értékelése ilyen formában egy új perspektívát nyitott, hiszen olyan dolgokról is beszélni kellett, amikről az emberek nem szívesen beszélnek akár adó, akár vevő oldalon. Így számomra is kihívás volt az értékeltem számára elmondani a kompetenciáit, hogy szerintem hol áll, miért gondolom így, és hogy hova kell fejlődni.” – Magyar Zoltán – TEB-igazgató

„Egy fontos kihívással kellett megküzdenem; az idő, ami hiányzott: hiszen szerettem volna, ha a beszélgetést úgy tudjuk megtartani, hogy ne zavarjon semmi és senki, és

persze szerettem volna rendesen felkészülni a beszélgetésre. Fontos volt számomra, hogy ez egy minőségi idő legyen, amit teljes mértékben a kollégákra tudok fordítani.” – Móricz Judit – Operatív HR-igazgató

„Értékelőként a legnagyobb kihívásnak az látszik, ha az értékelt munkatársam a saját munkavégzését vagy kompetenciáját kimagaslóra fogja értékelni, azonban ezt a képet egy értékelő beszélgetés során muszáj kicsit árnyalni. Kihívás még az értékelés szempontjából az is, hogy a leginkább jellegzetes feladatok és fontos kompetenciák kerüljenek előzetes kiválasztásra. A járványidőszak különleges helyzetet teremtett azzal, hogy egyes értékelő beszélgetéseket nem lehetett személyesen megtartani.” – Nemeskéri-Kutlán Endre – Jogi főigazgató

ÉRTÉKELTEK VÁLASZOLTÁK

Mit tart a most lezajlott teljesítményértékelési folyamat legnagyobb pozitív eredményének?

„Saját helyzetem, munkám áttekintése távlatban, erősségeim és gyengeségeim számbavétele, tudatosulása és tudatosítása; önismeret növekedése; az értékelés pozitív irányba befolyásolhatja az egyén magatartását, teljesítményét, fokozhatja motivációját és elkötelezettségét.”

„A legnagyobb pozitívum azt gondolom, hogy valami elkezdődött. A visszajelzésekre mindenki szomjazik ma-napság, így örömteli, hogy a MÁV is erre az útra lép.”

Milyen kihívásokkal találta szemben magát az értékelések során?

„Saját teljesítmények reális megítélése, az önértékelés „arany középpútjának” megtalálása.”

„Mindig nagyon hasznos áttekinteni a mögöttünk lévő időszakot. Az év végéhez közeledve ez amúgy is aktuális volt. Jó kihívás átgondolni, mi változott bennünk, mit vitünk véghez, merre érdemes fejlődnünk.”

Ezúton szeretnénk megköszönni az elkötelezett és kitartó részvételt a bevezetésben részt vevő munkatársaknak.

ESÉLYEGYENLŐSÉGET ELŐSEGÍTŐ ÖSZTÖNDÍJAK A MÁV-CSOPORTNÁL

A 2020. évi bérmegállapodásban vállalt kötelezettségeik alapján a MÁV Zrt. és a konszolidációs körébe bevont gazdasági társaságok (MÁV-START Zrt., MÁV Szolgáltató Központ Zrt., MÁV FKG Kft., ZÁHONY PORT Zrt., MÁV KfV Kft., MÁV VAGON Kft., MÁV HÉV Zrt., MÁV Nosztalgia Kft., MÁV Rail Tours Kft.) **esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjakat vezettek be.**

Az esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjak pályázat útján biztosítható juttatások, amelyek egyrészt a **kiemelkedő tanulmányi eredményű vasutasgyermekek közép- és felsőfokú iskolai tanulmányainak támogatására**, másrészt pedig a **vasutas-árvák közép- és felsőfokú iskolai tanulmányainak** pénzügyi támogatására és ösztönzésére jöttek létre. Csoportszinten 40 ösztöndíjas támogatását teszik lehetővé.

Az ösztöndíjpályázatok 2020 novemberében jelentek meg a MÁV Hírlevélben, a szolgálati helyeken a helyben szokásos módon közzétéve, illetve az üzemi tanácsokon keresztül is meghirdetésre kerültek.

A tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj felhívására **összesen 188 érvényes pályázat érkezett.**

Tanulói esélyegyenlőségi ösztöndíj-pályázatok megoszlása vállalatonként

Gazdasági társaság	létszám (fő)
MÁV FKG Kft.	3
MÁV KfV Kft.	1
MÁV SZK Zrt.	13
MÁV Zrt.	86
MÁV-START Zrt.	84
Záhony-Port Zrt.	1
Összesen	188

A beérkezett pályázatokat az ösztöndíjat meghirdető MÁV-társaságok központi/vállalati üzemi tanácsainak elnökeiből és az esélyegyenlőségi munkacsoport tagjaiból álló **Bizottság** bírálta el. Az elbírálás alapvető szempontja a pályázók tanulmányi eredménye volt, de előnyt élveztek azok, akik igazolták, hogy rendszeres gyermekvédelmi kedvezményre jogosultak. Mindezek alapján a 40 nyertes pályázóból négyen a rendszeres gyermekvédelmi kedvezményre való jogosultságuk alapján, 36 pályázó pedig a kiemelkedő tanulmányi eredménye alapján nyerte el az ösztöndíjat. **A nyertes pályázók 73%-a kitűnő bizonyítvánnyal rendelkezett.**

A megkötött ösztöndíjszerződések alapján az ösztöndíjasok a tanév teljes időtartamára – 2020. szeptember 1. – 2021. június 30. között – havi 40 000 forint ösztöndíjban részesülnek.

A vasutasárvák tanulmányait támogató esélyegyenlőségi ösztöndíjra 2020. december 31-ig 3 pályázat érkezett a MÁV Zrt., a MÁV FKG Kft., és a Záhony-Port Zrt. munkabalesetben elhunyt munkavállalóinak gyermekeitől. Két pályázóval már megtörtént az ösztöndíjszerződés megkötése, egy pályázat elbírálása pedig folyamatban van.

Az esélyegyenlőségi ösztöndíjakról szóló EVIG-utasítás alapján a tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj-pályázati felhívása 2021. szeptember 15-ig újból kiírásra kerül, a vasutasárvák tanulmányait támogató ösztöndíjra pedig folyamatosan lehet pályázatot benyújtani.

A pályázat során szerzett tapasztalatok és az írásbeli és szóbeli visszajelzések segítséget adnak az esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjakról szóló utasítás jövőbeni fejlesztéséhez.

A támogatott tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj-pályázatok vállalatonként

Gazdasági társaság	létszám (fő)
MÁV FKG Kft.	1
MÁV KfV Kft.	1
MÁV SZK Zrt.	3
MÁV Zrt.	21
MÁV-START Zrt.	14
Összesen	40



KÉRDŐÍV – A LEGAKTÍVABB SZERVEZETEK

A MÁV Zrt. 2020. őszi vállalati kultúra felmérésének első eredményei az előző számban már megjelentek. Ezt követően a 6500 fő részvételével lezárult kérdőíves felmérésben a legmagasabb részvételi arányokat is elemezte a Szervezetfejlesztés. Fontosnak tartjuk, hogy a vállalat működésével és értékeivel kapcsolatos vélemények összegyűjtésekor kiemeljük azokat a szervezeteket, amelyeknél a vélemények megosztására nyitott munkatársak vannak.

A kérdőív kitöltését megelőzően jeleztük, hogy a legaktívabb szervezeteket elismerésben részesítjük az elemzések eredményeinek véglegesítését követően. A szervezetfejlesztés a kitöltők arányának elemzésekor a központi irányítás területéről a **Gazdasági vezérigazgató-helyettes csapatát**, a pályavasút területéről a **debreceni Ingatlankezelési és zöldterületi karbantartás csapatát** találta a legaktívabb szervezeteknek.

A kérdőív kitöltésben a részvételi arány ebben a két szervezetben volt a legmagasabb. A munkatársak magas részvételével elkötelezettségüket mutatták a vállalati kultúra és vállalati értékek közös alakításában.

A Szervezetfejlesztés szeretné megköszönni a munkatársaknak a kérdőív kitöltésében való részvételüket egy elismerő oklevéllel és ajándékkal.

A járványhelyzetre való tekintettel az elismerések átadását a vezető kollégák együttműködésével valósítjuk meg. Mivel a kérdőív kitöltése anonim módon zajlott, ezért a teljes szervezet létszámának megfelelő elismerést nyújtunk át.

A vállalati működés és a vállalati értékek tekintetében az eredmények alapján a szöveges vélemények számos értékes javaslatot adnak. Több mint ezer munkavállaló szöveges javaslatát elemeztük, nekik is köszönjük, hogy a tapasztalataikat és elképzeléseiket megosztották velünk, amelyeket a jövőben a vezetőkkel együtt feldolgozhatunk.

A központi irányítás munkatársai a legtöbb javaslatot a vállalati működés fejlesztésére adták, míg a pályavasúti területről a javadalmazás és az oktatással kapcsolatos vélemények voltak magasabb számban.

A Szervezetfejlesztés online workshopok formájában január és március között a kérdőíves felmérés eredményeit megismerteti a vállalat szervezeteivel.

30 év, 381 emberélet

Mostanában felértékelődött az egészségmegőrzéssel kapcsolatos, vagy az egészségügyet támogató tettek értéke, pedig tudnunk kéne, hogy ezek – a pandémiás időszaktól függetlenül is – rendkívül fontos dolgok. Felelősek vagyunk egymásért, észre kell vennünk a bajbajutottakat és ott segíteni rajtuk, ahol tudunk. Pásztor István Balázs váltókezelő kollégánk éppen így tesz. Sokszoros véradó, így az utóbbi évtizedekben százak köszönhatték neki életüket. Munkatársunkkal Benke Máté beszélgetett.



Pásztor István Balázs 1972-ben született Szombathelyen. Tanulmányait Lukácsházán és Gyöngyösfalun folytatta, ezt követően vállalt munkát egy gyárban, majd vasúti kocsikat takarított. Később Polgárra költözött, és az akkori hajdúböszörményi állomásfőnök asszony javaslatára a MÁV-hoz jelentkezett. Azóta is a cégnél dolgozik, váltókezelőként. Négy gyermek büszke édesapja, hatszoros nagypapa. Hetedik unokája már úton van.

Mióta vagy rendszeres véradó?

Ha jól emlékszem, idén 30 éve.

Ez nem kevés. Az olvasók között biztosan lesznek olyanok, akik még nem adtak vért. Elmondanád, hogy hogyan zajlik egy ilyen esemény? Mennyi időt vesz igénybe?

Az első véradást követően minden újabb előtt küldenek egy papírt, amin szerepel a következő véradás helyszíne és időpontja. Ez tekinthető egyfajta meghívónak is, én pedig mindig elmegyek. Vannak bizonyos szabályok, amelyeket be kell tartani: véradás előtt meg kell reggelizni, tilos alkoholt inni, és bőséggel kell folyadékot fogyasztani. Ha eleget iszom, 8 perc alatt lefolyik a szükséges mennyiség. Érkezés után egyébként leadom a lakcímkártyámat és a személyi igazolványomat, innentől rutinosan megy minden. A teljes folyamat nem több 15-20 percnél. Ha az ember vért ad, utána 2 hónapig nem adhat újból, erre figyelni kell. Utolsó lépésként, néhány héttel később aztán kapok egy SMS-t, amelyben visszajeleznek, hogy minden rendben volt a véremmel.

Milyen az emberek hajlandósága? Sokan adnak vért?

Én Polgáron élek. A 9000 lakosból körülbelül 60-an szoktunk elmenni. Szerintem ez nem sok, és ahogy hallom, a fővárosban még ennél is rosszabbak az arányok.

Neked mi volt az indíttatásod, amikor először jelentkezted?

Ennek már 30 éve, akkoriban még nem a vasútnál dolgoztam. Emlékszem, a munkatársaim véradásra mentek, és egyszerűen velük tartottam. Akkor még nem éreztem ennek a súlyát, de az évek múltak, ez pedig hagyomány maradt.

Azt esetleg tudod, hogy hányszor adtál eddig vért, és hogy hány emberen segítettél ezzel?

Igen. Egy férfi ötször adhat vért egy évben, én általában négyszer szoktam, de az öt alkalomra is volt már példa. Egy „adag” vér 3 felé megy, azaz három ember kaphat belőle. Én eddig 127-szer adtam, így 381 emberen tudtam segíteni a 30 év alatt. A véradóknak egyébként van egy kis könyvük, ebbe jegyeznék minden alkalmat, sőt, a Vöröskereszt is számontartja a véradásokat. A jubileumi alkalmakkor (tizedik, huszadik stb.) mindig meglepik az embert valamilyen aprósággal. A 125. véradásom után egy óriási tortát, és egy 4 személyes ételutalványt kaptam. Aki vért ad, az számíthat rá, hogy meghálálják. Még bankett is szokott lenni, bár ez az idei évben – a járvány miatt – elmaradt.

A MÁV egy összetartó közösség, az irányított véradásokra is rengetegen jelentkeznek, segítünk a bajba jutott kollégákon. Az összetartást te is megtapasztaltad?

2000. november 6-án kezdtem a vasútnál, váltókezelőként. Édesapám is vasutas volt, ő vonalbejáróként dolgozott Kőszegen. Kiskoromban sokszor jártam nála bent, így régóta ismerem ezt a közösséget. Nyilván van jó és rossz tapasztalatom is, de szerintem összetartóak vagyunk, nekem több jóbarátom lett itt.

Ha nem a vasúton vagy, mi az, ami leköti az idődet?

Családi házban lakom, így mindig van valamilyen tennivaló. Egyébként a sportot nagyon szeretem, régen fociztam. Ma már csak nézőként veszek részt a meccseken. Polgáron polgárőr vagyok, így a legtöbb mérkőzésen jelen vagyok.

Benke Máté

Gratulálunk kitüntetett munkatársainknak!

A MÁV-START Zrt. decemberben dicséretekkel ismerte el munkatársai egész éves munkáját. Az elismerések átadására ez alkalommal nem a hagyományos módon, központi rendezvényen, hanem a területeken helyben, ünnepélyes keretek között került sor.

Az október 23-i nemzeti ünnep alkalmából a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter Miniszteri Elismerő Oklevelet adományozott Varga Zoltánnak, a MÁV-START Zrt. gazdasági igazgatójának. Az elismerést 2020. december 17-én adta át Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr.

Vezérigazgatói dicséretben részesült

Dr. Bói Loránd

üzlet- és szolgáltatásfejlesztési igazgató, Üzlet- és szolgáltatásfejlesztési Igazgatóság

Papp László gépészeti diszpécser, JBI Szeged

Pataki Csanád József publikációs koordinátor, Üzlet- és szolgáltatásfejlesztési Igazgatóság

Seregélyi Kálmán vezető jegyvizsgáló (belföldi), TSZVI Budapest

Sipos Lászlóné ellenőrzési szakértő, Belső ellenőrzés

Szabó György járműszerelő, JBI Pécs

Vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült

Fodor Imre területi vontatási főirányító, Üzemeltetési Igazgatóság

Gyarmati Krisztina Tímea projektszakértő, Értékesítési Igazgatóság

Károsi László munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Budapest

Magyar Péterné személyszállítási technológus szakelőadó, TSZVI Szombathely

Mezei Attila János területi személyszállítási főirányító, Üzemeltetési Igazgatóság

Szendiné Burján Magdolna Ilona pénztárelőnök, TSZVI Szeged

Igazgatói dicséretben részesült

Almási Attila Csaba mozdonyvezető, TSZVI Szeged

Antal Zoltán mozdonyvezető, TSZVI Miskolc

Aros Attila vezető jegyvizsgáló (nemzetközi), TSZVI Debrecen

Bunkóczi Péter János járműfejlesztő mérnök, Járműfejlesztési Igazgatóság

Dobos István művezető, JBI Budapest

Erdei Éva vezető jegyvizsgáló (belföldi), TSZVI Szeged

Erdős Ivett személyzetirányító, TSZVI Pécs

Érsek József raktárvezető, JBI Budapest

Fábián László mozdonyvezető, TSZVI Budapest

Farkas Attila járműszerelő, JBI Pécs

Farkas Olívia közbeszerzési szakértő, Beszerzési Igazgatóság

Farkas Oszkár járműszerkezeti lakatos, Vasúti jármű Javítás

Fekete József mozdonyvezető, TSZVI Szeged

Fetter Dorina vezető jegyvizsgáló (belföldi), TSZVI Pécs

Fodor István járműszerelő, JBI Debrecen

Fodor Sándorné raktárvezető, JBI Miskolc

Földesi Nadinka humánpartner-szakértő, Humán erőforrás Igazgatóság

Gelsiné Kis Katalin raktárvezető, JBI Budapest

Horváth Gábor külsős mozdonyfelvigyázó, JBI Miskolc

Horváth Rezső vezető jegyvizsgáló (nemzetközi), TSZVI Budapest

Kenyeres József számadó és jegypénztáros, TSZVI Budapest

Kiss Tibor Csaba mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Kovács István munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Debrecen

Mácsai Róbert kocsivizsgáló, JBI Szeged

Magyar Tamás vontatási reszortos, TSZVI Szombathely

Majdák Gyuláné személyzetirányító, TSZVI Miskolc

Matuszné Dula Andrea Csilla oktatási szakértő, Humán erőforrás Igazgatóság

Matyó Lajos kontrollingszakértő, Gazdasági Igazgatóság

Molnár Rita személyzetirányító, TSZVI Szombathely

Nagy Ferenc vezető jegyvizsgáló (nemzetközi), TSZVI Debrecen

Nagy Sándor kocsivizsgáló, JBI Szombathely

Orosz Ferenc művezető, Vasúti jármű Javítás

Petró István műszaki szakértő, Műszaki Igazgatóság

Pinczés Ilona üzleti adminisztráció szakelőadó, TSZVI Budapest

Polgár István műszaki átvevő-munkafelvételi előadó, Vasúti jármű Javítás

Rajki Gábor anyag- és eszközgazdálkodási szakelőadó, JBI Szombathely

Rengei Katalin kontrollingszakértő, Humán erőforrás Igazgatóság

Sipos Mihály járműszerelő, Vasúti jármű Javítás

Sógor László általános karbantartó, JBI Miskolc

Soós Bernadett nemzetközi személypénztáros, TSZVI Szeged

Szabó András vezető jegyvizsgáló (nemzetközi), TSZVI Miskolc

Szabó Tibor járműszerelő betanított munkás, JBI Debrecen

Szabolcsi Béla járműszerelő, Vasúti jármű Javítás

Szarvák Zoltán vegyésztechnológus, Vasúti jármű Javítás

Szaszkó László járműszerelő, JBI Pécs

Szeremeta Gábor biztonsági szakértő, Biztonsági Igazgatóság

Szórád Zoltán személyszállítási technológus szakelőadó, TSZVI Budapest

Szücs Lajos járműszerelő, JBI Szeged

Tajtiné Koós Zsuzsanna nemzetközi személypénztáros, TSZVI Budapest

Teremi Károlyné nemzetközi személypénztáros, TSZVI Debrecen

Törőcsik Csaba személyzetirányító, TSZVI Budapest

Vadon István kocsivizsgáló, JBI Debrecen

Varga Endre mozdonyvezető, TSZVI Pécs

Végh Ferencné karbantartási szakelőadó, JBI Budapest

Wilhelm Ernő mozdonyvezető, TSZVI Budapest

Vezetői dicséretben részesült

Bartha-Dobrai Brigitta projekt titkár, Projektátogatás és folyamatmenedzsment

Dr. Esze Tamás jogtanácsos, Jog

Nyers Péter műszaki szolgáltatás üzletfejlesztési szakértő, Műszaki szolgáltatásértékesítés

Papp-Márta Orsolya ügyfélszolgálati szakértő, Ügyfélszolgálat

Varga Mátyás üzemviteli szakelőadó, Marketing és utastájékoztató

TOVÁBBI FEJLESZTÉSEK A MUNKAKÖRÜLMÉNYEK JAVÍTÁSÁÉRT



Közismert, hogy a megfelelő munkahelyi körülmények, az eszközök minősége hatással van a dolgozók hangulatára, motivációjára és teljesítményére. A MÁV-START munkáltatóként a pandémia ellenére is folytatta a különböző munkakörülmény-javító intézkedéseket 2020-ban. Ezekről készítettünk egy rövid összefoglalót.

2020. évben az ország legkülönbözőbb pontjain sikeresen elkészültek a nagyobb volumenű épületkarbantartási munkák és munkakörülmények javítását célzó építészeti beruházások. Budapesten a Nyugati pályaudvar földszinti tartózkodó helyisége sokat változott, hiszen teljes körűen fel lett újítva, és egy konyhát is kialakítottak.

A Keleti pályaudvar vezényleti helyiségeinek felújítása mellett a Business Lounge (üzleti váró) kialakítása is megszépült. Ez utóbbi a pandémiás korlátozások miatt még zárva tart az utazóközönség előtt. Miskolc Belvárosi Menetjegyiroda új helyszínének teljes körű felújítása és a Dombóvár JBI telephely szociális épületében az oktató terem kialakítása szintén nagy mérföldkő volt társaságunk életében, hiszen ezek a változások segítik munkatársaink munkakörülményekkel kapcsolatos elégedettségét

elnyerni, továbbá edukációs térként is hasznosul a továbbiakban. Elengedhetetlen két műszak között megpihenni és felkészülni fizikailag és szellemileg is a következő munkával teli órákra. Ezért fontos idesorolni Sárbogárd állomást, ahol a felvételi épületben lévő szolgálati lakás átalakításával, most már pihenő helyiségek és szociális blokkok is elérhetőek.

Befejeződött Celldömölk B típusú kocsijavító szennyvízhálózatának felújítása, illetve a Szombathely JBI, alsó motorműhelyében az általános- és aknavilágítás karbantartása is. A decemberi Vasutas Magazinban részletesen bemutatuk, hogy Szolnokon jelentős változások voltak és lesznek is 2021-ben. Továbbá fontos megemlíteni, hogy elkészült Szolnok „A” típusú kocsijavító földszinti mellékhelyiségének felújítása, és Szolnok VJJ S50 raktár szociális helyiségének és vizesblokkjának felújítása is.



A 2020. évben, fenti munkákkal összesen nagyjából 340 millió Ft összegű karbantartás valósult meg. Az előbbieken ismertetett karbantartási munkákon túl több, nagyobb volumenű, a dolgozóink munkakörülményjavítását célzó építési beruházás is megvalósult. Ide sorolható például:

- Záhony fűtőkorszerűsítés kivitelezése
- Nagykanizsa kocsijavító ipari sátor telepítése
- Keleti WC mosó és karbantartó helyiség kivitelezése
- Ferencváros JBI telephely villanyszín műgyantázása
- Dombóvár JBI kocsijavító csarnok felújítása

Természetesen 2021-ben is folytatódnak a felújítások és karbantartások annak érdekében, hogy munkatársaink komfortérzete javuljon, a munkában töltött idő szebb, praktikusabb, kényelmesebb, modernebb környezetben teljen. Reméljük, hogy mindannyian örömmel dolgoztok majd a felújított, megszépült munkakörnyezetekben.

A nagyobb volumenű építési kivitelezési munkák mellett nagy hangsúlyt fektetünk a munkakörnyezet megjelenésének javítására is, ami érdekében a területi JBI-k saját hatáskörben végeztek tisztasági festéseket a MÁV-START Zrt. által használt, helyiségekben. 2020. évben országosan összesen 493 szolgálati hely tisztasági festése lett elvégezve:

- Budapest régióban 164 db helyiség;
- Debrecen régióban 73 db helyiség;
- Miskolc régióban 41 db helyiség;
- Pécs régióban 53 db helyiség;
- Szeged régióban 81 db helyiség;
- Szombathely régióban 81 db helyiség.

A Járműbiztosítási igazgatóságok országosan folyamatosan méri fel a helyiségek állapotát és állítják össze a folyamatosan bővülő helyiséglistát, ami szerint végzik a további festéseket.

MUNKAKÖRÜLMÉNY

Ismerjétek meg közelebbről a Miskolci Menetjegyiroda történetét!

Miskolc belvárosában 1970. óta működik menetjegyiroda, az átköltözés előtti helyen egészen 1996-tól üzemelt. Az iroda üzemeltetése az infrastruktúra helyzete miatt egyre nehezebb volt, másrészt az utasforgalmi térnek kis mérete sem tette lehetővé a nagyobb vásárlói kiszolgálást. A korábbi iroda már nem volt alkalmas és színvonalas az utasok kiszolgálására, illetve a munkatársaink megfelelő foglalkoztatására. Seprenyi-Nagy Mónika értékesítési szakértővel beszélgettünk a menetjegyiroda új lehetőségeiről.

Melyek voltak a legfontosabb célok a menetjegyiroda tervezésénél?

Az iroda tervezésekor és kialakításakor két szempontot tartottunk nagyon fontosnak. Az elsődleges és legfőbb célunk az volt, hogy munkatársaink komfortosan érezzék magukat a munkahelyükön.

Emellett utasaink számára is szerettünk volna egy letisztult, modern utasforgalmi teret kialakítani. Hosszas keresés-kutatás után sikerült azt a helyszínt megtalálni, ahol menetjegyirodai funkciókkal párhuzamosan (belföldi- és nemzetközi pénztár, csoportos utazásszervezés) a kiemelt értékesítési szakértő, és az értékesítési szakértő jelenlétével egy komplex a mai kor elvárásainak megfelelő irodát hozunk létre, ahol a VIP, iskolai csoportos, különvonati és a napi utasok igényeit kiszolgálhatjuk. Mivel a földszinten teljes egészében az utasok és a menetjegy váltása a főszerep a back office tevékenységek elvégzéséhez szükséges iroda rész, valamint a szociális funkciók az emeleti részen kaptak helyet.

Milyen újításokkal találkozhatunk?

Az új iroda Miskolc főutcáján található, ahol az iroda földszinti részén három személypénztár, melyből egy akadálymentesített, valamint egy különálló szolgáltatásértékesítő iroda kapott helyet. Az irodában mobil indukciós hurok erősítő segíti a hallássérült utasokkal történő kommunikációt.

Az utasok ügyfélfívó rendszer segítségével érkeznek a kiválasztott szolgáltatás témája szerinti személypénztárhoz, vagy az illetékes szolgáltatásértékesítőhöz.

Kozma Barbara



MEGSZÉPÜLT A VEZÉNYLET ÉS ÚJ PARTNERI ÉRTÉKESÍTŐI IRODA IS NYÍLT A KELETI PÁLYAUDVARON



A Keleti pályaudvar az egyik legjelentősebb forgalmú vasútállomás. Átlagosan 400 vonat indul és érkezik naponta, ezért is volt nagy szükség a különböző fejlesztésekre és megfelelő munkahelyi körülmények, eszközök biztosítására.

A megújult vezénylet

A Keleti vezényleti blokk felújításának tervezése több MÁV-START részleget is összekovácsolt. A közös terepbejárást követően a Budapest TSZVI és a vezényletben dolgozó munkatársak véleménye alapján a Működéstámogatás, a MÁV-START Kommunikáció és a Marketingkommunikáció közösen gondolta újra a vezénylet renoválási fázisait. A Kommunikáció egy látványtervet készített, ami egy jó alapot adott a tervezői csapatnak. A Keleti pályaudvar 9. vágánya melletti szárny első emeletén lévő vezénylet felújításai el is készültek 2020-ban. A felújítás során a dolgozók által használt helyiségekbe (öltözők, folyosók, irodák) új és modern hatású járólapok kerültek beépítésre, továbbá minden helyiségben tisztasági festés történt. A felújítás során kiemelt figyelmet kapott a központi tartózkodó megjelenése, ahova egy tágas konyhaszekrény került beépítésre. A kommunikációban jelentkező legapróbb hibák komoly fennakadásokat okozhatnak, ezért új külsőt kaptak a faliújságtartók és a hirdetőtáblák. A régi, kényelmetlen padok a dolgozók

komfortja érdekében új étkezőasztalokra, székekre, fotelekre lettek kicserélve. A munkaidőbeosztás-készítő irodájába is új konyhaszekrény készült, valamint új bútorokkal lett berendezve, ezáltal a jövőben könnyebb tárolni a dokumentumokat.

Az utánfizetési pénztár régi, kopott fából készült átadópultja is megújult, új gipszkarton fal épült, amibe műanyag nyílászárók kerültek beépítésre, ezáltal sokkal esztétikusabb és kényelmesebb lett a munkavégzés. A dolgozók által használt zuhanyzó is megszépült, új padló- és falburkolattal, épített zuhanytálcákkal, új szaniterekkel.

A Működéstámogatás megerősítette, hogy 2021 első negyedévében a vezénylet előterében lévő melléképületek is teljeskörűen fel lesznek újítva, valamint a lépcsőház is, ahol új padlóburkolatot kap a lépcső. A projektek eredményes megvalósításának sikere mellett, a felújított ingatlanokat birtokba vevő kollégák is örömmel használják már.



Megnyílt a partneri iroda

A Keleti pályaudvaron 2020 októberében megnyílt a Partneri Értékesítés iroda. Mostantól Budapesten is európai színvonalú szolgáltatást tudunk biztosítani partnereinknek.

Csoportos utazásokat szervező pedagógusok, egyházak, különböző civil szervezetek képviselői, havijegyes cégek és a nagy értékű START Klub kártyás partnerek, utazási irodák és viszonteladói partnerek vasúti utazási igényeit koordinálják az ott dolgozó értékesítő munkatársak. Az irodában kialakított pénztárak előtti várakozást, valamint az ügyintézés segíti az ott kialakított utastér. Személyes törődést igényel minden egyes nagy értékű START Klub kártyás ügyfél, akik számára a megrendelés és a kártyaátvétel helyszíne a Partneri Értékesítés iroda. Az európai szintű kiszolgálást a munkatársak segítőkészsége, közvetlen kommunikációja mellett segíti a kialakított környezet abban is, hogy az utastérben és a pénztárak előtt is helyet foglalhatnak az ügyfelek. Fontos szempont volt a megfelelő munkahelyi körülmények, eszközök biztosítása is, hiszen hatással van a dolgozók hangulatára, motivációjára és teljesítményére.

Szabóné Laurinyecz Katalin, az Értékesítési Centrum vezetője elmondta: „Egy újabb partneri kör számára örömet jelent az iroda megnyitása, hiszen a szerződéses havijegyes partneri kör kiszolgálását is átvállaltuk, meglévő és leendő ügyfeleinket előre egyeztetett időpontban tudjuk fogadni és havi bérletekkel kiszolgálni. Bízunk benne, hogy a nemzetközi viszonteladói partneri együttműködés helyszíne marad a Partneri Értékesítés iroda, hiszen ezen a helyszínen korábban a Wasteels Utazási Iroda üzemelt. Az utaskiszolgálás folytonosságába ugyan beleszólt 2020-ban a járványhelyzet, de reméljük, utódként továbbvisszük az utazási irodai partneri kapcsolatokat is a hely szellemének megfelelően.”

Kozma Barbara



A partneri iroda 2019-es kiemelt eredményei

- 2019-ben 4062 csoport és 248 462 utas utazását szervezték meg munkatársaik.
- 30 db chartervonat közlekedett belföldön 400-500 főt szállítva, a nyári gólyatáborokba összesen 13 642 utas közlekedett.
- 127 nemzetközi csoportos utazást szerveztek 4820 utassal, elsősorban középiskolák cserediákprogramjában részt vevőknek.

ÉRKEZIK A JEGYPÉNZTÁROSOK KÉZIKÖNYVE

Hasonlóan a tavalyi évben megújított és bemutatott Vonatvezetők kézikönyve című kiadványhoz, a MÁV-START Zrt. idén egy újabb munkakör, a jegypénztárosok számára foglalja össze azokat az elengedhetetlen szakmai információkat, szituációs példákat, amelyekkel segíthetik újonnan csatlakozó és a már meglévő kollégák munkáját. A kézikönyv várhatóan március hónapban érkezhethet meg minden területi igazgatóságra. A könyvről Laskay Lóránt értékesítési igazgatót és Fodorné Burján Andrea képzés- és szervezetfejlesztés-vezetőt kérdeztük.

„Az elmúlt években az értékesítési csatornák részesedése változóban van, a pénztári értékesítés részaránya talán még soha nem volt ennyire alacsony. Ez a folyamat az online vásárlási lehetőségek fejlődésével és az utasok változó vásárlási szokásaival magyarázható. Mindez azonban semmiképpen sem jelenti azt, hogy a pénztárosok munkájára ne lenne szükség, éppen ellenkezőleg: minél inkább előtérbe kerülnek az online megoldások, annál világosabb számunkra a személyes értékesítés, az utassal történő személyes kapcsolatfelvétel hihetetlen értéke és pótolhatatlansága. Az automata, az online értékesítés mögötti szoftver lehet szakmailag bármennyire kimunkált, az odafigyelést, az empátiát, a türelmet utasaink számára a pénztárosaink tudják nyújtani. Ezért a magas színvonalú személyszállítási szolgáltatáshoz az ő munkájuk nagyon fontos.

A pénztárosok kézikönyve ennek szellemében készült. Természetesen a szakmai munkát is támogatjuk, de nem egy százhuszadik munkautasítást akartunk kollégáink kezébe adni. Ehelyett felismertük, hogy a szakmai támogatás mellett a kollégáink munkáját azzal tudjuk leginkább segíteni, ha az előbb említett emberi, személyes kapcsolatok megéléséhez, tudatos alakításához járulunk hozzá. Célunk, hogy megerősítsük pénztáros kollégáink önbizalmát, fejlesszük figyelmüket és felkészítsük őket esetleges kellemetlen szituációkra is. A kézikönyvvel szándékunk szerint minél több kollégánkat elindítjuk azon az úton, amelyen végighaladva egyre tudatosabban, egyre hatékonyabban és saját maga számára is egyre több örömet okozva teremt kapcsolatot az utassal, ezzel a pénztári értékesítés legnagyobb értékét, a személyességet erősítve.” – Laskay Lóránt értékesítési igazgató

„A HR Igazgatóság Képzés és szervezetfejlesztés részéről is kiemelt fontosságúnak tartjuk, hogy az utasokkal közvetlen kapcsolatban álló munkavállalóinknak olyan képességek fejlesztéséhez nyújtsunk támogatást, amelyet semmilyen utasítás nem szabályoz. A vonatkísérők (jegyvizsgálók) sikeresen korszerűsített kézikönyve után megújul a pénztárosok kézikönyve is, mely küllemében a vonatkísérőkéhez lesz hasonló, sorozatként kezelve a frontszemélyzet ilyen irányú támogatását. Olyan kommunikációs, konfliktuskezelési technikák, tanácsok találhatók a könyvben, amelyeket egyetlen utasítás sem ír elő, nem lehet őket betűről betűre megtanulni, azonban az utasaink elvárják azok alkalmazását pénztáros munkatársainktól. A 10 év után megújult könyv szerkezete, tartalma igazodik a kor követelményeihez és leköveti a technikai felté-

telek megváltozását, külön foglalkozik például a fogyatékkal élő utasaink kiszolgálásával, a velük kapcsolatos kommunikációs technikák erősítésével, nagyobb hangsúlyt helyezve így az esélyegyenlőség biztosítására is. Ezt a sorozatot folytatva tervezzük további, az értékesítés területén dolgozó munkatársaink számára szánt kézikönyv elkészítését is, amelynek során változatlanul számíthatunk az érintett szervezet vezetői támogatására és munkatársai szakmai tapasztalatára.” – Fodorné Burján Andrea, képzési és szervezetfejlesztési vezető

Köszönjük a megszólaló vezetők véleményét! A kiadvány nyomdai előkészítési munkálatait a Kommunikáció végzi, a megjelenésről azonnal tájékoztatjuk munkatársainkat.

Müller-Róka Bertold

MEGÚJULT MAGYARORSZÁG VASÚTI TÉRKÉPE

A térképek nem csak a jelen pillanatát ábrázolják, a múltból is fennmaradó információkat adnak. Segítenek tájékozódni, eligazodni városok, országok útjain és tájain, megismerhetjük velük történelmünket is. Mindemelett napjainkban már elengedhetetlenül fontos az is, hogy a közlekedési szolgáltatók térképei mindig pontos és naprakész információkat adjanak utasik számára. A MÁV-START 2020 decemberében egy megújult vasúthálózati térképet adott ki.



A MÁV elődje, a Magyar Királyi Államvasutak vonalhálózatáról az egyik legkorábbi térkép 1914-ből származik. Az elmúlt évtizedek alatt aztán számos újabb kiadás készült, mindig az aktuális állapotoknak megfelelően. Az utasok leginkább kétféle formában találkozhattak a vasúti térképekkel. Egyrészt az állomásokon, ahol nagy méretű országos vasúthálózati térképek kerültek kifüggesztésre. Ezek részletes, kb. 1:50000 léptékű topográfiai térképek voltak, jellemzően szerepelt rajtuk minden vonal és minden szolgálati hely, továbbá számos pályavasúti adat is. Lényegében ezek tekinthetők a most megújított térkép elődjeinek. Másrészt a menetrend-könyvben, amelyben kisebb méretű, félig sematikus, de több-féle térkép is megtalálható volt. (Magyarország vasútvonalai, nemzetközi összeköttetések, budapesti pályaudvarok helyszínrajzai, külföldi nagyvárosok állomásai közötti közlekedés vázlatos térképei stb.) A régi térképek szerkesztését rendszerint külsős partnertől rendelte meg a vasúttársaság, belső grafikai szerkesztés sokáig nem állt rendelkezésre a cégnél.

A MÁV-START Értékesítési igazgatósága 2012-ben termék-fejlesztési projekt keretében kezdett el újfélé és korszerűbb térképek kiadásával foglalkozni. Ez részben szükséges volt az akkor már tervezési fázisban lévő viszonylatszámozási rendszer bevezetéséhez is. Első körben még itt is külsős partner bevonásával, majd 2013 őszétől már belső grafikai tevékenység keretében, házon belül folyt a térképek szerkesztése.

Újdonság volt, hogy ezek a térképek a topográfiai helyett már egyöntetűen sematikus ábrázolási móddal készültek, amely fő jellemzője, hogy a valós térbeli elhelyezkedést és a léptéket részben elhagyva csak 0, 30, 45, 60, 90 fokos vonalak jelennek meg. Ennek előnye, hogy a bonyolult hálózatok is átláthatóan és letisztultan, ugyanakkor helytakarékosan ábrázolhatók, ami nagy jelentőséggel bír például az állomásokon vagy a járműveken található térképek esetében, ahol nincs mindig lehetőség hosszabb ideig tanulmányozható, nagy méretű vetületi térképek kihelyezésére.

Ekkor alakult ki a MÁV-START négy alap sematikus vonalhálózati térképe is, amelyek jelenleg is a társaság vizuális utas-kommunikációjának fő pillérjei:

- Budapest és környékének vasúti hálózata,
- Országos vasúti személyszállítási térkép,
- Nemzetközi vasúti összeköttetések térképe,
- Vasútvonalak a Balaton és a Velencei-tó körül térkép.

Az új térképek az azóta már kivezetett menetrend-könyv és az állomások mellett, a járműfedélzeten és a vasúttársaság honlapján is elérhetőek lettek.

Ezek közül a honlapon felületen folyamatosan naprakészen vannak tartva, így tehát a legapróbb hálózati változások is azonnal le vannak követve, ezzel biztosítva utasaink pontos tájékoztatását járataink útvonalairól. A nyomtatott anyagok értelemszerűen lassabban tudják csak lekövetni a változásokat, de valamennyi kiadott térképen szerepel szövegesen, illetve QR-kóddal is a naprakész térképek webes elérhetősége.

A MÁV-START térképeinek szerkesztését az Utasinformációs és Marketing szervezet végzi. A grafikus kollégák térkép-készítési munkája azonban nem csak a fent említett négy térkép szerkesztéséből és rendszeres frissítéséből áll.

Számos esetben készítenek úgynevezett tematikus térképszűrőket, amelyek lényege, hogy meghatározott szempontok és tematikák szerint csak bizonyos témákat és tartalmakat ábrázolnak az alaptérképen.

Ilyen térképek készülnek például a vonali menetrendi kiadványokhoz, az egyes vasútvonalakon vagy régiókban történő forgalmi változások (pl.: vágányzár, menetrendi fejlesztés) bemutatására, oktatási anyagokhoz, valamint sok fejlesztési dokumentum és prezentáció ábrás kiegészítéseként.

MÁV-START HÍREK

2020-ban közel 100-féle tematikus szűrést szerkesztettek meg a munkatársak. Időnként speciális térképek szerkesztésére is van példa: állomási helyszínrajzok, turisztikai térképek, regionális térképek vagy külföldi hálózatok kivonatolt ábrázolása.

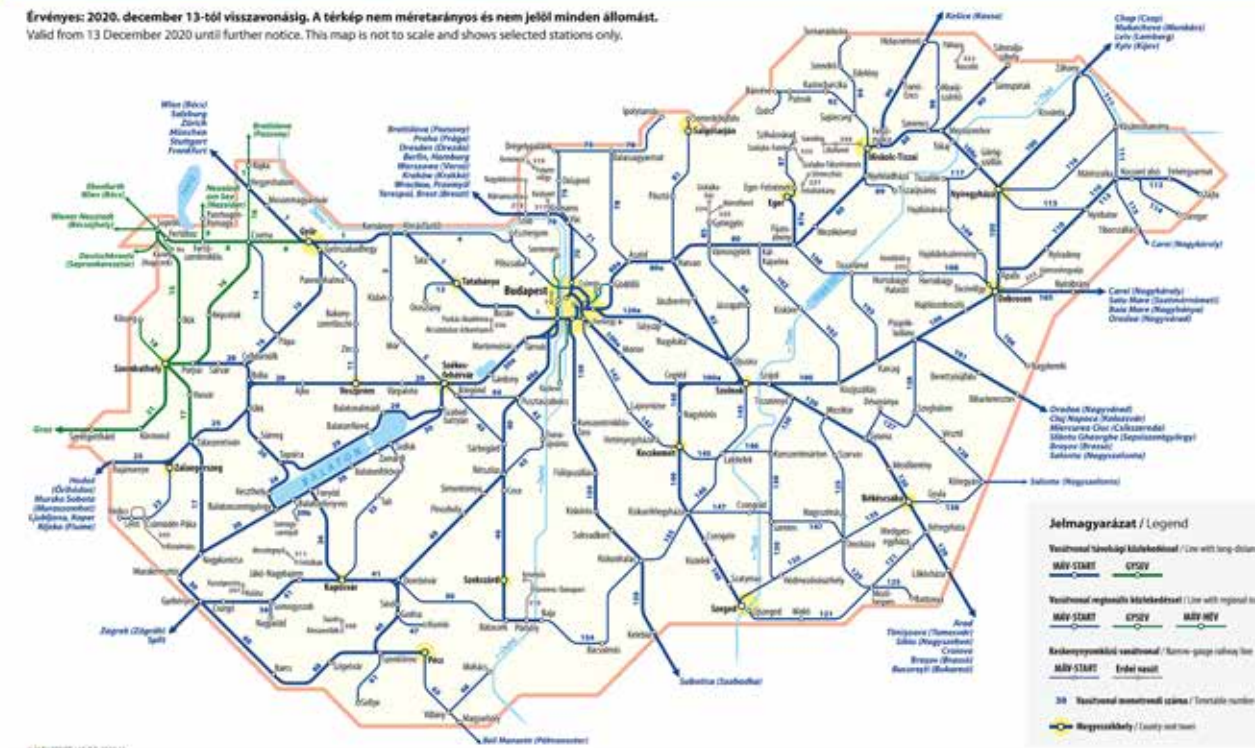
Az eddigi térképszerkesztési munkák mellett a 2020 végén kiadásra került országos térkép egy újabb mérföldkőnek számít, mivel egy igen részletes, a teljes hálózatot méretarányosan bemutató térképet készítettek el a kollégák, ezzel tovább gyarapodott a MÁV-START térképtára is egy új elemmel.

Régi hiányosság lett pótolva ezzel, hiszen így lehetővé vált végre, hogy a sematikus térképek mellett mind az online, mind a nyomtatott felületeken aktuális adatokat tartalmazó, a teljes országot részletesen bemutató topográfiai vasúti térképet kapjanak az utasok és a cég dolgozói egyaránt.

Szintén fontos lépés az is, hogy a térkép a MÁV-START által történő szerkesztésének köszönhetően az időközben bekövetkező hálózati változások könnyebben és gyorsabban lesznek átvezethetők, így nem kell majd az újabb kiadások között éveknek eltelnüik.

Magyarország vasúti személyszállítási térképe Railway passenger transport map of Hungary

Érvényes: 2020. december 13-tól visszavonásig. A térkép nem méretarányos és nem jelöl minden állomást.
Valid from 13 December 2020 until further notice. This map is not to scale and shows selected stations only.



A történelmi áttekintő után, a Marketing és Utastájékoztatói szervezet két munkatársát, a térképek készítőit, Hári Leventét és Solymosi Dánielt kérdeztük.

Mi indokolta, hogy új személyszállítási térkép készüljön?

Ugyan a sematikus országos vonalhálózati térkép már 2013 óta folyamatosan rendelkezésre állt, ezen nem szerepelt minden állomás és megállóhely, csak a személyszállítási hálózatot ábrázolta, illetve pályavasúti adatok sem szerepeltek rajta, amit mind az utasok, mind a kollégák egyre inkább hiányoltak. Utoljára 2011 decemberében került kiadásra nagy méretű részletes országos pályavasúti térkép, amely adattartalma és arculata idővel meglehetősen elavult lett, így mindenképpen szükségessé vált egy új, naprakész magyarországi vasúti térkép kiadása.

Mennyi munkaórát igényel egy ilyen térkép elkészítése?

Ezt pontosan nehéz megmondani, mivel a térkép nem folyamatosan készült. A korábbi kiadást még külsős partner készítette, nem volt szerkeszthető alapunk, ezért teljesen előlről kellett megrajzolni a térképet, ami önmagában is jelentős munkaidőt igényelt. Sajnos egyéb utastájékoztatói és arculattervezési munkáink miatt sokszor hetekre vagy hónapokra félre kellett tenni ennek a szerkesztését, így sokat állt a dolog. Ami biztos, hogy már 2017 tavaszán megkezdtük a szerkesztést, de olyan lassan tudtunk haladni, hogy a végleges és kiadható változat 2020 novemberére készült csak el.

Hogyan zajlik a munkafolyamat, milyen programokkal készül?

Először is meghatároztuk az ábrázolási tematikát, mit hogyan és milyen módon fogunk a térképen megjeleníteni.

Ezt követően indult maga a grafikai szerkesztés: a korábbi térképeket felhasználva a megadott lépték szerint mérethelyesen újrarajzoltunk egyenként minden elemet, így az ország alapterületét, a folyókat, tavakat, a nagyobb városokat, majd a vasútvonalakat, értelemszerűen már az aktuális állapotoknak megfelelően.

Miután minden elem (vonalszámok, állomásnevek, pályavasúti adatok stb.) véglegesen a helyére került, egy hosszas ellenőrzési folyamat kezdődött, amelybe számos szakterületi kollégát vontunk be. Az ellenőrzés egy fárasztó, de ugyanakkor rendkívül hasznos folyamat volt, nagyon sok hibát és pontatlanságot sikerült ezáltal kiszűrni.

A térképet CorelDraw vektoros grafikai szerkesztőprogrammal készítettük. Tulajdonképpen majdnem minden grafikai munkánkhoz ezt a szoftvert használjuk, így ezzel különösebb gond nem volt. A végleges térkép körülbelül 5000 objektumból áll, de természetesen ezek számos rétegen keresztül rendszerszerűen helyezkednek el.

Hol fogunk találkozni az új térképpel?

Hasonlóan az alap sematikus térképekhez, az új vonalhálózati térkép elérhető lesz a honlapon, valamint nyomtatott formában az állomásokon is. Utóbbi kimondottan fontos, mivel sok helyen még a 2011-es, vagy annál is régebbi kiadású térképek vannak kint, így ezeket tudják most váltani az újak.

Emellett lesz a térképnek egy hajtogatott változata is, amelynek a hátoldalán állomásnévjegyzék is lesz majd. A hajtogatott változat jelenleg még szerkesztés alatt áll, de várhatóan már az idei év első hónapjaiban ki lesz adva ez is. Utasaink az ügyfélcentrumokban juthatnak majd hozzá.

Mik voltak a legnagyobb kihívások az elkészítésében?

Az egyik kihívás az idővel való versengés volt. Nagyon szeretnénk volna minél hamarabb befejezni az új térképet, de mint azt már említettem, sokszor igencsak lassan haladtunk, ami nemegyszer a lelkesedésünket is le tudta törni, de végül megérté a sok fáradozás.

A másik, ami nagy kihívás volt, az adatok pontosságának ellenőrzése. Sok vita volt egyes megszüntetett vonalak vagy állomások jelölését illetően, mivel nem voltak pontos adataink arról, hogy az adott vonalszakasz vagy állomás jelenleg milyen állapotban van (pl. alkalmas-e jelenleg közlekedésre, vagy csak fizikailag van meg, esetleg el is bontották már). Jó lett volna ezeket a bizonytalanságokat okozó helyszíneket élőben megtekinteni, azonban erre nem volt időnk, így maradt az interneten és különféle adatbázisokon keresztüli kutatás. Szerencsére az ellenőrzésben részt vevő kollégáinknak hála, minden kérdéses pontot sikerült tisztázni, így a térkép adattartalma tekintetében a lehető legpontosabb lett.

Molnár Zsolt

Forgalomban az ötvenedik IC+ kocsi

2020. december 10-re elkészült a Szolnoki Járműjavítóban az 50. IC+ kocsi, melyet a járványügyi helyzethez alkalmazkodva, egy online sajtótájékoztató keretében köszöntöttünk. Az 50. IC+ kocsi a jeles alkalomra külön ünnepi matricát kapott, amellyel büszkén hirdeti a jubileumot.



„Az új IC+ kocsikkal Nyugat-Magyarországon és Kelet-Magyarországon egyaránt találkozhatnak már utasaink. Az a célunk, hogy minél többen válasszák a közösségi közlekedést, válasszák a vasutat, hiszen mi azért dolgozunk, hogy egyre modernebb járműparkkal, kényelmes, biztonságos és környezetbarát utazási módot jelentsünk egyre több embernek. Mert vasúton utazni jó, kényelmes és biztonságos! **Folyamatos fejlesztéseink és a vasutasok mindennapi munkája igazolja célunkat,** amely szerint igyekszünk egyre jobb utazási élményt nyújtani utasainknak.” – mondta Kerékgyártó József vezérigazgató az online sajtótájékoztatón.

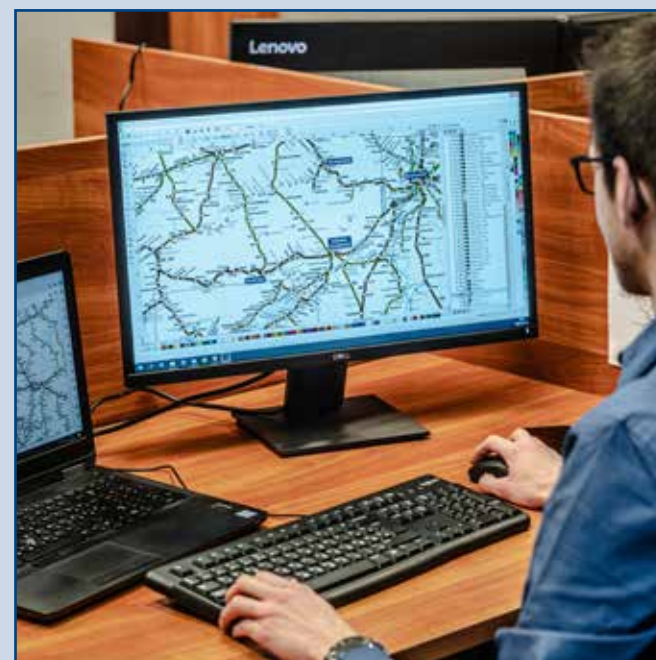
A folyamatos fejlesztés eredményeként egyre bővülő szolgáltatást nyújtó járművek tervezése és gyártása társaságunk célja, mely még vonzóbbá teszi a vasúti közlekedést.

Köszönjük minden, az IC+ projektben részt vevő kolléga kitartó és sikeres munkáját!



A vasúti járműgyártás Magyarországon a 90-es évek után gyakorlatilag megszűnt, a hazai személyszállító kocsik életkora pedig egyre magasabb volt. Majd megszületett az elhatározás, hogy új, nemzetközi és távolsági forgalomra alkalmas kocsikat kell gyártani a vásárlás helyett, ezzel segítve a hazai ipart is. Hosszú tervezés után 2013-ban készült el az IC+ család első két prototípus személykocsija, amelyek 2014-ben álltak forgalomba. Ezt követően, a kormányzati döntések és finanszírozások hatására, 2017-től elindult 20 darab nemzetközi forgalomba szánt IC+ kocsi gyártása. Sikeres forgalomba állás után, 2019 nyarán egy újabb, már belföldre szánt 35+35 darabos széria gyártása kezdődött meg. Az IC+ kocscsaládban így már megtalálhatók másodosztályú teres és másodosztályú több célú teres kocsik is, melyek a kerékpáros és kerekesszékes utasaink számára nyújtanak kényelmes utazást. 2021-ben tovább folytatódik a gyártás, immár az elsőosztályú, bisztró szakasszal is ellátott kocsikkal.

MÁV-START Kommunikáció



Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt MÁV-Start Ügyfélszolgálat!

Elég sokat utazom a MÁV-val. Január 6-án Bodrogkeresztúron voltam kirándulni. A bodrogkeresztúri vasútállomás jegykiadó ablakában az aznap délután dolgozó úriember rendkívül udvarias, alázatos, figyelmes és segítőkész volt. Ezúton is köszönöm neki a kedvességét, és kérem, hogy juttassák el neki az üzenetemet. Sok ilyen munkatársat kívánok Önöknek!

Üdvözléssel: F. Zsanett

Tisztelt MÁV-START!

A mai napon (2021. január 3.) a Déli pu. nemzetközi jegypénztárban vettük meg a jegyünket személyre és kerékpárra. A hölgy, aki ott dolgozott, minden lehetőséget megnézett, nagyon készséges volt, és amikor átadta a jegyet a gyerekeimnek, mindegyiket leellenőrizte és mindegyikhez volt hozzáfűznivalója. Szeptemberben azért reklamáltam, mert rosszul állították ki a jegyet, most csak azért írok, hogy a kellemes tapasztalatról is szóljak. Köszönöm.

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

December 21-én Budapest-Keletiből a 13:30-as vonattal indultam Miskolc irányába. Késéssel indultunk, s már Miskolchoz közeledve láttam, hogy nem fogom elérni a csatlakozásomat. A kalauz hölgy nagyon segítőkész volt minden utassal, végigment a vonaton és hangosan körbekérdezett, siet-e valami csatlakozáshoz. Jeleztük felé, ki melyik vonathoz siet és beszólt a központba. Hála neki, így én is elértem a csatlakozásomat. Ezúton is köszönöm kedvességét, figyelmeségét!

Üdvözléssel: Mónika

Kedves MÁV!

Nagyon hálás vagyok egyik mozdonyvezetőjüknek! Ma, január 8-án 18:39 kor Nagytétény Diósdról indult vonat Déli pu. felé. Én futottam a vonat után, a mozdonyvezető pedig ezt látta és megvárta. Szeretném, ha továbbítanák köszönetemet neki.

Üdvözléssel: egy utasuk

Tisztelt Címzett!

Rendszeresen utazom Üllőről Budapestre a 06:15-kor induló vonattal. December 23-án olyan vonatvezetővel utaztam, aki köszöntötte az utasokat, bement a állomások nevét, a Nyugatiba érve elköszönt az utasoktól. Nagyon kellemesen indult a napom, hiszen egy kedves, udvarias fiatal férfihang indította a napot. Kérem, ha lehet, továbbítsák neki köszönetemet, és kívánok neki további jó egészséget és sikert. Szeretném hinni, hogy sok ilyen munkatársuk van.

Tisztelettel: Tóth Edit

Tisztelt MÁV!

Szeretnék köszönetet mondani a jegyvizsgáló úrnak, aki 2020. december 21-én a 07:50 perckor Nagybátonyból induló vonaton dolgozott. A fiatalember megjegyezte, hogy Apc-Zagyvaszántóig kértem a menetjegyet. Én csak annyit tudtam, hogy 08:25-kor kell leszállnom. Sajnos, a vonat 10 percet késett és így egy korábbi megállóban szálltam le. A jegyvizsgáló észlelte a hibámat és felhívta a figyelmem, hogy nem jó helyen szálltam le! Még egyszer köszönöm a figyelmességét!

Üdvözléssel: K. Julianna



Évtizedes álom vált valóra:

Megújult a szegedi Vasutas Stadion

2020 végén sok szegedi szíve dobbant egyszerre izgatottan, amikor a sötét téli estén először gyúltak fel a fények a Szegedi Vasutas Sport Egyesület (SZVSE) új atlétikai pályáján. Az új nyolcsávós, nemzetközi versenyek rendezésére is alkalmas futópálya minőségi sportolásra ad lehetőséget a vasutasoknak.

Az SZVSE nagy múltra tekint vissza, hiszen több mint 100 éve biztosít aktív kikapcsolódást és versenyzési lehetőséget a MÁV munkavállalóinak. Napjainkban is ez Csongrád-Csanád megye legtöbb szakosztállyal rendelkező sportegyesülete, amelynek több mint 500 tagja van. Az öt szakosztályhoz – atlétika, labdarúgás, birkózás, tájfutás és tömegsport – természetesen a vasutasokon kívül más is csatlakozhat, az egyesület például évek óta nagy hangsúlyt fektet az utánpótlás-nevelésre, a gyermekek és fiatalok sportolási lehetőségének biztosítására. A Tömegsport Szakosztály tagjai, akik főként vasutas munkavállalók, rendszeresen vesznek részt horgász, sakk, ulti, teke, valamint kispályás labdarúgó-versenyeken.

Az egyesület tagjai díjmentesen használhatják a pályákat – hangsúlyozta Tari János, az SZVSE ügyvezető elnöke, aki szívügyének tekinti a vasutasok szabadidős tevékenységének támogatását és népszerűsítését, hiszen ő maga is 1975-től MÁV-alkalmazott. 2008 és 2019 között Szeged állomás állomásfőnöke volt, s annak ellenére, hogy ma már nem aktív vasutas, társadalmi munka keretében ő intézi az egyesület mindennapos ügyeit. Feladat van bőven, hiszen a mostani beruházás is egy sok-sok éve dédelgetett, néha bizony kilátástalannak tűnő álmóból valósult meg. De a sport sok mindenre megtanít. Erőt, kitartást és elszántságot ad, segít hinni önmagunkban és céljainkban – vallja Tari János, aki egykori atlétaként is nagyon büszke az új stadionra.

A mostani beruházás a Modern Városok Program keretében valósult meg 550 millió forintból. A 2020. november 30-án átadott új, nyolcsávós, rekortánborítású, világítással rendelkező modern pálya a régi 6 sávós salakpályát váltotta fel. A Szeged Rókus állomás mellett található stadionban a műanyag futópályán kívül új dobópályákat is kialakítottak, amelyek súlylökés, diszkosz- és kalapácsvetés, valamint gerelyhajítás versenyszámok lebonyolítására szolgálnak. Az új centrum nemcsak az egyesület, hanem az egész város atlétikai életét felporzódíthatja, hiszen ilyen lehetőségek eddig nem álltak rendelkezésre Szegeden. A stadiont más

sportágak művelői is használhatják majd kiegészítő edzéseik megtartására, valamint az SZVSE az iskolák előtt is szeretné megnyitni kapuit.

Tari János és az egyesület vezetése azonban most sem dől hátra, folyamatosan dolgoznak az újabb fejlesztési lehetőségeken. A tervek szerint legkésőbb 2022-ig felújítják a pálya melletti kiszolgáló épületet, azaz az öltözőket, irodákat, mosdókat, valamint a kisebb sportcsarnokot is, és szeretnék megépíteni egy 60 méteres futófolyosót is. Ezen túl folyamatban van a labdarúgó-pálya füvesítésének felújítása és az öntözőrendszer kiépítése, de tervezik a lelátó felújítását, illetve a vendégszektor kiépítését is. A közelmúltban megújult birkózócsarnok öltözőit szintén modernizálni szeretnék.

Csahány Domitilla



A Vasutas Stadion számokban:

- Terület mérete: 3 ha
- 1 nagy méretű füvesített futballpálya
- 4 műfüves kispálya
- 8 sávós futópálya
- 1 diszkospálya
- 1 kalapácsvetőpálya
- 1 gerelyhajító-nekifutó
- 2 súlylökőpálya
- 1 birkózócsarnok
- 1 sportcsarnok
- 1 kiszolgáló épület (öltözők, mosdók, irodák)

Vasúti közlekedés: fenntartható és biztonságos

Európa vezető szerepet vállal a klímasemlegesség, azaz az üvegházhatású gázokat nem kibocsátó gazdaság elérésében. Egyik legfontosabb cél 2050-re a karbonsemlegesség elérése, aminek egyik fontos alappillére a közlekedés, hiszen ez adja az EU üvegházhatású gáz-kibocsátásának 25 százalékát.

A vasút a karbonkibocsátás mindössze 0,4 százalékáért felel az EU-ban. Mindezek ellenére sajnós az utasok csupán 7, míg az árucikkek 11 százaléka utazik vonattal. A vasút nagyrészt villamosított, és ez az egyetlen olyan közlekedési mód, ami számottevően csökkentette a kibocsátásait 1990 óta. Ezért az Európa Bizottság 2021-et a Vasút Európai Évének választotta, hogy ezzel is népszerűsítse a vonatozást, mint környezetkímélő, fenntartható, innovatív és nem utolsósorban biztonságos közlekedési formát.

Miért éppen a vasút?

A vasút generációk óta szállítja biztonságban az embereket és az árukat Európa-szerte, tette és teszi ezt a COVID-19 alatt is.

- A vasút kész megoldás az éghajlattudatos tömegközlekedésre és logisztikára.
- A vasút 2030-ra meg akarja duplázni az európai utasforgalom részesedését 15%-ra.
- A vasúti árufuvarozás 2030-as célja elérni a 30%-os vasúti árufuvarozási részesedést.
- A vasúti infrastruktúra egyre digitálisabbá válik a nagyobb mértékű pontosság, valamint a megbízhatóság és a kapacitás növelése érdekében.

A döntéshozók több célt is megfogalmaztak a Vasút Európai Évével kapcsolatban. Idén uniós, nemzeti, regionális és helyi kampányokra, beruházásokra, rendezvényekre kerül sor, amelyek a vasúton utazók és a vasúton szállított áruk arányát lesznek hivatottak növelni.



A közlekedésből
származó
üvegházhatású
gázkibocsátás
**90%-os
csökkentése
2050-ig**

A vasút összekötő ereje

Az Európai Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósága (DG Move) így fogalmazta meg a kezdeményezés fő célját: „A fő cél minden olyan erőfeszítés támogatása, amely a vasúti személy- és áruszállítás arányának növelésére irányul. A Vasút Európai Éve egyedülálló lehetőség lesz arra, hogy együttműködjünk az Európai Parlamenttel, a Tanáccsal, a tagállamokkal, a helyi és regionális önkormányzatokkal, a vasúti ágazattal, a civil társadalommal és más érdekelt felekkel, valamint az Európai Bizottság különböző főigazgatóságaival.

Annak érdekében, hogy átgondoljuk, hogy a vasút miként hozza közelebb egymáshoz a polgárokat a régiók, a városok és a tagállamok között, fokozzuk a fenntarthatóbb közlekedési és mobilitási módra való átállást. Felgyorsítjuk az ágazat korszerűsítését, előmozdítjuk az innovációk elterjedését, és bizonyítjuk, hogy a vasút a jövő technológiája.”

A MÁV-csoport különleges helyzetben van, hiszen a magyarországi közösségi közlekedési vállalatok egy vállalatcsoportba történő integrálásával hosszú távon garantálja a fenntartható közlekedési modellt. A Vasút Európai Évében az ágazati és nemzetközi szintű koordinációért felelős Hungrail is fontos szerephez jut. A MÁV-csoport főbb kommunikációs fókuszai: fenntarthatóság, zöld megállapodás, okos és fenntartható mobilitás és a fenntartható turizmus.

EUROPEAN YEAR OF RAIL 2021



Európa nagy részén az elavult infrastruktúra, az idejétmúlt üzleti modellek és a magas karbantartási költségek olyan akadályokat jelentenek, amelyeket le kell küzdeni ahhoz, hogy egységes európai vasút jöhessen létre. A közúti szállítás a szárazföldi teherszállítás 75 százalékát adja. Jelentős részének a vasúti és belvízi utakra kellene áttérnie, hogy a fenntarthatóbb szállítási mód segítsen csökkenteni a kibocsátást az ágazatban. Ahhoz, hogy ezt elérjük jelentős beruházásokra és a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósítására van szükség.

„A bölcsőtől a sírig zenélünk mindenkinek”

Kettős végzettsége – villamosmérnöki és hegedűtanár-diplomával rendelkezik – szinte predesztinálta arra, hogy egy napon a MÁV Szimfonikus Zenekar igazgatója legyen. Munkásságát a vállalat Vasúrtért kitüntetéssel ismerte el decemberben. Lendvai György a zenekar mindennapjairól, küldetéséről és saját, szerteágazó feladatairól mesél interjúnkban.

Ön végzettsége szerint villamosmérnök és hegedűtanár. Hogyan szerez valaki két ennyire eltérő diplomát?

Sárbogárdon jártam ének-zenei általános iskolába, édesapám hegedült, a zene része volt a gyerekkoromnak. A középiskola után azért mentem a villamosmérnöki szakra, mert csak ott lehetett specializálódni hangmérnöknek. Mérnöki tanulmányaim mellett hegedültem, Zuglóban játszottam egy zenekarban. Első diplomám megszerzése után egy évig dolgoztam kutatómérnökként, számítógépes modellezéssel foglalkoztam, majd felvettek a Zeneakadémiára, ahol végleg magával ragadott a komolyzene.

Hogy lett a MÁV Szimfonikusok igazgatója?

A Zeneakadémia elvégzése után volt egy ajánlatom egy Costa Ricai szimfonikus zenekarhoz, így két évre Közép-Amerikába szerződtem. Utána egy kolléga javaslatára mesterdiplomát szereztem a Massachusettsi Egyetemen. Ott a zenei tantárgyak mellett művészeti menedzsmentet tanultam, sok gyakorlati tudást szereztem egy zenekar gazdasági és kommunikációs irányításához. 94-ben jöttem haza Magyarországra, megnősültem, feleségemmel Szegedre költöztünk és három kislányom született. Sokáig a Szegedi Kamarazenekarnál voltam hegedűs és menedzser, majd 2004-ben megpályáztam ezt a pozíciót, és azóta itt vagyok a MÁV Szimfonikusoknál.

Milyen feladatokat kell ellátnia igazgatóként?

Minden napom más. Ez nehéz és szép is egyszerre. Tizenöt éve nem volt olyan nap, hogy unatkoztam volna! A MÁV alapítványaként működünk, ami nemcsak azt jelenti, hogy kétnaponta koncerteket adunk, hanem azt is, hogy a tevékenységünk része a társadalmi felelősségvállalás is. Ez a hivatástudat jellemez minket, például fontosnak tartjuk az ifjúság zenei nevelését is. Kodály Zoltán, és az ezzel foglalkozó kutatók szerint a zene már magzati korban hat fejlődésünkre, ezért várandós anyukáknak tartunk koncert-hangversenysorozatot, babáknak



és mamáknak tartunk zenei foglalkozásokat, gyerekeknek, egyetemistáknak koncertezünk. Olykor kocsimákba járunk a komolyzenét népszerűsíteni, a bérletvásárlóink pedig zömében nyugdíjasok. Ezért elmondhatom: a bölcsőtől a sírig zenélünk mindenkinek. Az én feladatom a zenekar belső és külső életének az irányítása. A koncertek, utazások szervezése, az évad összeállítása, diplomáciai feladatok a vendéglelőadókkal, a fenntartóval, konferenciákra járás, kapcsolatszerzés. Egy nagy csapat vagyunk, ahol mindenki teszi a dolgát. Amit a többiek megoldanak, annak a híre el sem jut hozzám. A munka kreatív részét szeretem a legjobban, amikor megtervezük az évet, hogy milyen darabokat fogunk játszani.

Hogyan alakult a zenekar élete 2020-ban?

Nagy sikere volt az együttes zenélő autójának, ami reményt és örömet csempészett az emberek életébe a karantén idején. Még a nemzetközi sajtó is írt a kezdeményezéséről. Jártuk az országot, rengetegen kérték, hogy látogassunk el hozzájuk. Egyik legmeghatóbb élményem az volt, amikor egy idősek otthonában zenélhettünk a bentlakóknak, akik alig várták a koncertet. Kint ültek a tavaszi udvarban, és nagyon hálásak voltak. Zenéltünk iskoláknak, zenéltünk kórházaknak... Ez reményt adott nemcsak nekik, hanem nekünk is. Aztán jött a nyár koncertekkel, majd a zárás a második hullám miatt. Most nincs közönség, de van próba, és online koncert. Vetélkedés folyik azért, hogy ki játszasson egy-egy koncerten. Más élmény, mikor felcsattan a taps, de azért a kamera is számít, ami felvesz egy hangversenyt. Megvan az eredményben a jól végzett munka öröme. Én személyesen örülök, hogy az online koncerteknek köszönhetően a munkásságunkat szélesebb körben is megismerik, azok is hallgathatják, akiknek egyébként nincs lehetőségük vagy idejük ismerkedni a klasszikus zenével. Sokan mesélik, hogy a kisgyerekek megigézve fordulnak a laptophoz, ha minket hallanak. Ez nagyon jó érzés.

2020-ban volt a zenekar 75. születésnapja, elmaradt az ünnepi koncert, pedig három új, erre az alkalomra írt zeneművet mutattak volna be... Mikor pótolják az eseményt?

2021. április 24-re van kitűzve az új időpont. De elárulok egy titkot. Mikor költözködtünk Ferencváros-

ból Zuglóba, rengeteg régi iratot vittünk magunkkal, amiket aztán folyamatosan selejteztünk, mikor volt rá idő. Így kerültek elő 1945 előtti koncertajánlók, meghívók bálókra, vasutasnapra. A legrégebbi egy 1924-es röpirat volt, amely egy vasúti zenekari koncertről szólt a Törekvés Művelődési Házban. Úgyhogy elmondhatom, nálunk nagyon gyorsan repül az idő, mert most lettünk hetvenöt évesek, de közben négy év múlva leszünk százévesek!

Mit szolt a Vasúrtért kitüntetéshez? Számított rá?

A kuratórium elnöke egyszer csak közölte velem, hogy a december elején adott online koncertünkre eljön dr. Homolya Róbert vezérigazgató is, és beszédet fog mondani. Itt egy kicsit gyanakodtam. Fogalmam sem volt, hogy a zenekar kap díjat, vagy én. Végül én kaptam, de a két dolog egymástól nem elválasztható. Én reprezentálom a zenekart, a kitüntetésem is erről szól. Nem az enyém, hanem a zenekaré, ebben realizálódik, ebben testesül meg a sikerünk.

Van kedves emléke a vasútról?

Gyerekként Sárbogárdon laktam, Dunaújvárosba jár-



tam vonattal középiskolába. Még gőzmozdony húzta a kocsikat! Ha a Vasúttörténeti Parkban járok, a jellegzetes gőzös illatról mindig eszembe jut a gyermekkorom. Az ma már nincs sehol... Csak ott, és az emlékeimben. Sokat ingáztam Szeged és Budapest között is. Aludtam, olvastam, tanultam útközben. A síneken utazva pihentem ki a három kisgyermekem éjszakai mulatozásait is. Szeretek vonatozni.

Gondolkodjunk felelősen!

Takarékos. A magyar nyelv értelmező kéziszótára szerint a szó egy emberi, jellembeli tulajdonságot, és egy magatartást jelöl, amely helyes, mértéktartó gazdálkodásra; pénz, anyag, energia és idő megtakarítására irányuló törekvést jelent. Mára a takarékoság szóhoz egy újabb jelentéstartalom is társult, melynek lényege a földünk megóvása, korábbi károkozásaink mérséklése. A pénzünkkel igyekszünk takarékosan bánni, és lassan a hétköznapijaink részévé válik a különböző erőforrásokkal, anyagokkal, eszközökkel, alapanyagokkal való takarékoság is. Az elv itt is érvényes: sok kicsi sokra megy, ha mindenki csak egy kicsit tesz hozzá, óriási lépéseket tehetünk.

Csomagolóanyagokkal „Dunát lehetne rekeszteni”

Ha még élénken él bennünk a legutóbbi karácsony: nem, most nem az ajándékok csomagolóanyagára gondoltunk elsősorban, hanem arra az elképesztő mennyiségű műanyagra, amelybe az élelmiszereinket vagy tisztítószereinket csomagolják. Megfigyelted már egy nagyobb bevásárlás után, amikor otthon kipakolsz, hogy mekkora mennyiségű műanyag tálcát, zacskót, flakont és dobozt vittél haza? A címre utalva: bizony a szemétté vált csomagolóanyag a Dunát is, de az óceánokat is ellepi...

A csomagolás megvédi a terméket, rengeteg információt közöl, „színes-szagos”, felkelti az érdeklődésünket, ugyanakkor bolygónk egyik legfőbb kártevője a környezetünk megóvásáért, a környezeti fenntarthatóságért folytatott harcban. Használat után hulladékká, szemétté válik. Éppen ezért a különböző iparágakban tevékenykedő modern vállalatok a felelősségüket felismerve azon dolgoznak, hogy csomagolásuk minél zöldebb legyen, hogy a negatív környezeti hatást minimálisra csökkentsék. A csomagolási stratégia ezért egyre inkább a korszerű, környezetkímélő, újrahasznosított csomagolóanyagok felé mutat, csökkentve a fosszilis forrásból származó műanyagok használatát és a hulladék környezetbe való kikerülését. Ez az például, amikor Te magad is felelősen gondolkodva vissza tudod küldeni a gyártónak a csomagolást, amiért vagy újabb terméket ad vagy valamilyen kedvezményt nyújt majd. És az is idetartozik, amikor a hazai

élelmiszergyártó a nagy műanyag tejföldsdobozra eleve rányomtatja a választás lehetőségét, hogy pörkölt vagy töltött káposzta tárolására használjuk-e a kiürült dobozt majd újra. Igazán szimpatikus és hatékony jelzés a vevő felé, hogy újra felhasználható a csomagolás. A felelős gyártók már a környezettudatos terméktervezés során figyelembe veszik a környezeti hatásokat azért, hogy a termék végül a lehető legkisebb ökológiai lábnyommal rendelkezzen.

A vállalatok felelős gondolkodása hozta létre a Plastic Bankot, amely egy globális szociális vállalkozás. Az a célja, hogy megállítsa a műanyagszemét terjedését az óceánokban, és lehetőséget adjon a szegénységben élők számára, hogy bevételhez jussanak a műanyag-hulladék összeszedésével. Az összegyűjtött hulladékot szelektálják, majd újrahasznosítják. A Plastic Bank garantálja, hogy azért a hulladékért, amely így hasznosulva visszakerül a körforgásba, a piaci árnál magasabb árat fizetnek a gyűjtőknek. Sok száz, sok ezer tonna műanyagból szabadul meg így a környezetünk. A plasticbank.com weboldalon a folyamatosan frissülő adatból látjuk: eddig közel 18 millió kg műanyagból mentesítették az óceánokat. A Plastic Bank csak egy példa arra a világszintű összefogásra, amelyekre mára szüksége van a földünknek. Az EU által kitűzött cél az, hogy 2025-re az összes csomagolási hulladék 65%-a újrafeldolgozásra kerüljön, és hogy a műanyag palackok legalább 25%-ban újrahasznosított alapanyagból készüljenek.



Mit tehetünk mi?

A hulladékgazdálkodásnak mindannyian részesei vagyunk, felelős hulladékgyűjtéssel mi magunk is hozzájárulhatunk ahhoz, hogy környezetünket óvjuk. Gyűjtjük szelektíven a hulladékot, vásárláshoz vigyünk többször használható bevásárlótáskát és takarékoskodjunk a csomagolóanyagokkal. Ahol tehetjük, használjuk fel újra, akár kreatív megoldással is, így nem kell azonnal a szemétesben landolnunk. Az interneten számtalan weboldalon és kreatív hobbi csoportban találunk ötletet arra, hogy a csomagolást mivé alakíthatjuk át, hogyan használhatjuk újra. Ámulhatunk a különböző művészeti ágakban hobbi vagy profi módon működők csodás vagy meghökkenítő alkotásain. De természetesen az is újrahasználatnak minősül, ha a befőttesüvegeket otthon lekvárfőzéskor újra használjuk vagy ha az ötliteres mosószeres flakont viráglocsolásra használjuk. Készítsünk madáretetőt vagy kerti seprűt petpalackokból, az íróasztalra tolltartót vagy gyermekjátékot konzervdobozokból, fonott kosarat műanyag zacskókból. Az ötletek tárháza kimeríthetetlen, csak az kell hozzá, hogy minél többünkben tudatosodjon az igény. Ez is takarékoság!

Hum Krisztina

Következik: Hogyan takarékoskodjunk az elektromos árammal?

Később: Élelmiszer-pazarlás? Újrahasznosítás a konyhában

LEGENDÁS JÁRMŰVEK AZ 1930-AS ÉVEKBŐL

A sínbusz és a szupergőzös

Ha a magyar vasút harmincas évekbeli teljesítménye kerül szóba, a leggyakrabban a Kandó-féle villamos mozdony forgalomba állítása jut az eszünkbe. Pedig abban az évtizedben a hagyományos vasúti vontatás területein is csúcsteljesítmények születtek idehaza.



Sínautóbusz a szabadkai vasútállomáson, 1937

Az 1929-es nagy gazdasági válságot a MÁV is megsínylette, s ennek következményeként a társaságnak adósságai keletkeztek a belga vasút felé is. A reménytelennek látszó helyzetben a felek úgy állapodtak meg, hogy a magyarok pénz helyett áruval is kiegyenlíthetik tartozásukat. Például vasúti járművel. Még azt sem mondhatnánk, hogy a belgák futottak volna a pénzük után, a Ganz és a MÁVAG révén elég jó referenciái voltak a MÁV-nak; és mivel Brüsszelben a harmincas évek elején motorvonat-beszerzési programot indítottak, a magyar vasúttól is efféle járműveket vártak.

„Kifizeti magát”

A belgák szigorú feltételeket szabtak, és ugyan a Ganz termékpalletáján nem volt ennek megfelelő motorkocsi, a gyár számára nem okozott nehézséget egy ilyen megalkotása. A 220 lóerős prototípust a belgák elfogadták, ám történetünk szempontjából ennél sokkal fontosabb, hogy az új jármű annyira megtetszett a Ganz-gyár vezetőinek, hogy úgy döntöttek – a tapasztalatokat felhasználva – elkészítik a motorkocsi hazai forgalmi viszonyokra átdolgozott változatát még úgy is, hogy a MÁV-tól nem érkezett ilyen jellegű felkérés. Az ekkoriban újdonságnak számító krómácel rácsszerkezetes járművet Baránszky-Jób Imre vezetésével tervezték, a hajtást Jendrassik György szintén újdonságnak számító 220 lóerős dízelmotorja biztosította. 1934 májusában két ilyen 72 személyes, ún. sínautóbusz készült, és ugyan megrendelés híján a Ganz „vakrepülés-



A 242 sorozatú gőzmozdony Kassán, 1939

ben” dolgozott, a próbafutások a gyárat igazolták. Különösen azután, hogy 1934. augusztus 30-án megtörtént a jármű hivatalos bemutatója Budapest és Komárom között. „A jövőbe látó technikai regények csodálatos alkotása valósult meg. Az új típusú sínautóbusz olyan simán és hangtalanul indul, hogy észre sem lehet venni” – írta a Budapesti Hírlap a premierről, és a tudósításból az is kiderült, hogy az Árpád névre keresztelt „fehér tetejű, bordó testű” kocsi egy percen belül gyorsult fel 50 km/h sebességre, miközben az üzemanyag-fogyasztása kimondottan alacsony maradt, s üzemeltetése pedig soha nem látott haszonnal kecsegtetett: „Ha a személyzet, az üzemanyag, a kenőcsök, a kocsi fenntartása és az amortizációs részletet is vesszük (...), a budapest–hegyeshalmi út költsége 90 pengőnek felel meg. Tehát ha a kocsinak már öt utasa van, akik a vonat másodosztályú jegyének árát kifizetik, a sínautóbusz járatása már kifizeti magát” – számolta ki a lap tudósítója, miután az Árpád 1 óra 10 perc alatt tette meg a Komáromig tartó, majd 100 kilométeres utat. Ezt követően döntött úgy a MÁV, hogy 160 ezer pengőért megvásárolja a két elkészült kocsit a Ganztól, amelyek a 20-as és a 21-es pályaszámot kapták. De nemcsak számokat. Az Árpád név sem típusmegjelölés volt; ezt konkrétan a 20-as pályaszámú kocsi kapta, a 21-esnek az Előd nevet adták. A két sínautóbusz 1934 végén állt forgalomba a Budapest–Bécs vonalon: a menetrend szerint 7.12 órakor indult a Keleti pályaudvarról és 10.10 órakor érkezett a bécsi

Ostbahnhofra. Így – vámvizsgálattal együtt is – három órán belül el lehetett jutni az osztrák fővárosba. Mindezek után nem csoda, hogy a Ganz új járműve a külföldi vasutak érdeklődését is felkeltette, sőt a gyár már 1934 nyarán szerződést kötött az egyiptomi vasúttal tíz motorkocsi (és utána még 12) gyártására, egy évvel később pedig Argentínából érkezett megrendelés 25 járműre. A MÁV is 1935-ben vásárolt két újabb sínautóbuszt – ezek a Huba és Tas nevet kapták –, így 1936-tól már a Budapest–Nyíregyháza és a Budapest–Szeged vonalakon is közlekedhettek a piros kocsik, amelyek 1937-ben elnyerték a Közép-európai Vasútegylet nagydíját is.

Gőzzel, áramvonallal

Noha sokak számára a Ganz és a MÁVAG szó összeforrt, a háború előtt szó sem volt erről, hiszen az akkor még két különálló járműgyár konkurenciának tekintette a másikat. Így hát nem csoda, hogy a sínautóbusz sikerén felbuzdulva, azt elirigyelve, 1936-ban a MÁVAG is előállt a maga „szupermozdonyával”, amelyet a technológia alapján ugyan nem lehetett a „jövőbe mutatóknak” nevezni, mégis csak a csúcspontot említhetjük vele kapcsolatban. A MÁVAG ugyanis egy nagy sebességű gőzmozdonyra „válaszolt” a sínautóbuszra, amelyet könnyű, kevés kocsiból álló gyorsvonati szerelvények továbbítására szántak. A 242 sorozatú gőzöst 1936-ban eleve úgy alkották meg, hogy legalább 120 km/h legyen az engedélyezett sebessége, emiatt különösen a mozdony futóművének kidolgozására figyeltek



Sínautóbusz a biatorbágyi új viadukton, 1936

oda, s ennek eredményeként ez volt az első olyan magyar gőzmozdony, amelynél az első és hátsó tengelyek is forgóvázasak voltak. Ennek köszönhetően mindkét irányban azonos sebességgel tudott haladni, így ha megérkezett valamely úti céljához, nem kellett megfordítani. Ugyancsak a nagy sebesség elérésének érdekében kapott a mozdony áramvonalas burkolatot, ami teljesen egyedivé tette külsejét; mai szemmel inkább páncélosnak tűnik, nem vasúti járműnek.

Érdekesség, hogy a 242-es sorozatú mozdony futópróbái Berlin és Hamburg között zajlottak, ahol a jármű 152 km/h sebességgel is tudott haladni, de a menetrend szerinti forgalomba állítása után, Budapest és Miskolc között is 120 km/h volt az utazási sebessége. 1939-ig a

MÁVAG négy ilyen mozdonyt épített, a jelentősebb sorozatgyártás elmaradásához minden bizonnyal hozzájárult az is, hogy a háborús időkben, majd az azt követő években is inkább teherszállításban jeleskedő mozdonyok gyártását részesítették előnyben. Minden bizonnyal ugyanezen okból nem lett több a sínautóbusz sem a hazai vonalakon. 1937-ben még két ilyen motorkocsi került a MÁV birtokába – Szent István és Szent László neveken –, az utolsót, a Mátyás királyt pedig 1940-ben gyártották. A sínautóbuszok 1944-ig közlekedtek Bécs, Nyíregyháza és Szeged mellett Pécsre, Kiskunhalasra, Pozsonyba és Kolozsvárra.

Túlélők

A háború után tulajdonképpen megszűnt a hazai sínautóbusz-közlekedés; három a Déli pályaudvaron, Budapest ostroma idején pusztult el, három külföldre került. Ezek közül a visszahozott „Elődöt” az oroszok utasítására szalonkocsivá alakították át, 1948-ig a Vörös Hadsereg birtokában volt, majd visszakerült ún. különcélú járműként a MÁV-hoz, s egy 1969-es balesete után selejtezték. Egyedül a 23-as pályaszámú Tas volt az a sínautóbusz, amely üzemképesen is magyar tulajdonban maradt, 1958-ig a MÁV, ezután a GySEV birtokában. A motorkocsit 1975-ös selejtezése után a Közlekedési Múzeum védetté nyilvánította. Felújítására 1987-ben került sor, azóta megbecsült veterán járműként nosztalgiajáratban közlekedik.

A „Búvárnak” is nevezett áramvonalas gőzösök viszont túléltek a háborút, s egészen a hatvanas évek elejéig forgalomban voltak; előfordult, hogy hosszabb szerelvényeket vontattak párosan, például a nemzetközi Balt-Orient Expresszt Budapest és Biharkeresztes között, de a legnagyobb szenzációnak ma már az számít, hogy 1961-ben, a 242.002-es pályaszámú járművel 167 km/h sebességre sikerült felgyorsulni, s ezzel a hazai gőzmozdonyok sebességrekordját sikerült beállítani. Szerencsére a 242 sorozatú gőzös sem tűnt el teljesen: a 242.001-es pályaszámú mozdonyt – amely 1981–1998 között Püspökladány állomás díszje volt – felújították, így ezt a gépet is forgalomba szokták állítani a nosztalgiamenetek során.

Legát Tibor



A 242.001-es pályaszámú mozdony, Püspökladány, 1984

Vacsoraötletek

Aki diétázott már valaha, az biztosan tudja, hogy az egyik legnehezebb és az elbukás veszélyét legjobban magában rejtő időszak: a vacsora. Most pár könnyed, vacsorára is nyugodt szívvel elfogyasztható ételt ajánlunk.

Könnyen elkészíthető zöldséges krémlevesek



Hozzávalók:

- 50 dkg cukkini vagy brokkoli vagy gomba
- 1 kisebb fej vöröshagyma
- 4-5 gerezd fokhagyma
- 15%-os tejföl
- kevés tej
- 3 kanál zabpehelyliszt
- só, bors, ételízesítő

Elkészítés:

A hagymát vágjuk apróra és kevés vajon pirítsuk meg. Adjuk hozzá az apróra vágott fokhagymát és az apróra vágott zöldséget is. Kicsit pirítsuk tovább, ezután engedjük fel vízzel és ízesítsük sóval, borssal és ételízesítővel. Főzzük puhára a zöldséget. Készítsünk a liszttel, a kevés tejjel és a tejjel habarást és öntsük a leveshez. Ezután botmixerrel pürésítsük le, majd ismét forraljuk fel. Körülbelül 10 perc főzés után készen is vagyunk. A kevésbé fogyókúrázó családtagok részére pirított baconkockákkal, reszelt sajttal és fokhagymás pirítóssal tálaljuk.

Smoothie

Nem kell sok minden hozzá, csak kevés zsírszegény tej, egy kis gyümölcs és kész is a finom és fogyókúrás ital. Reggelire és vacsorára is bátran fogyasztható.

Gyümölcsök:

kivi, ananász, áfonya, alma, körte



DIÉTÁZZUNK!

Az év eleji fogadkozások közt toplistás a fogyókúra. A kérdés idén még aktuálisabb, hiszen a tavalyi karantént és a bezártságban töltött napokat sokan töltötték felesleges nassolással. Cikkünkben felsoroljuk a fogyókúrázás alapszabályait, és megosztunk néhány diétás receptet is.

1. Soha ne halogassunk!

Jóval kevesebb elhízott ember lenne, ha mindenki aznap kezdené el a fogyókúráját, amikor azt először szükségesnek ítéli meg. A hétfői új élet kezdés, az életmódváltás halogatása igazi öngól: ha a súlyunkon szeretnénk változtatni, vagy egyszerűen jobban éreznénk magunkat a bőrünkben, akkor egy percet se várjunk.

2. Hibázni ér, feladni nem

Nem dől össze a világ, ha sikeresen tartjuk a diétát, egy gyenge pillanatban mégis bűnözünk, és túl sok kalóriát veszünk magunkhoz. Tekintsünk magunkra úgy, mintha hegymászók lennénk, és kicsit megcsúsztunk az úton. Ott sem fordulnánk vissza, és a fogyókúrában sem fogunk.

3. Keressünk új örömforrásokat!

Legtöbbször azért fordulunk a felesleges evés felé, mert könnyen gyors örömet tudunk szerezni magunknak egy kis nassolással. Ugyanez igaz lehet az alkoholfogyasztásra is. Ha életmódot váltunk, az evés okozta örömet mással kell pótolni. Keressünk magunknak új hobbit, foglaljuk le az elménket mással,

ha enni támad kedvünk. A nassolást ugyanúgy lassan, fokozatosan kell leépíteni, mint egy másik rossz szokást.

4. Legyen az étkezés ünnep!

Bármi is kerül a diétás asztalra, fogyasszuk azt szépen megterítve, nyugodt körülmények között. Legyen az evés rituálé, mellyel szervezetünket és érzékeinket is tápláljuk. Ez a szokás is segít elkerülni a túlevést, ráadásul megtanuljuk érzékelni testünk jóllakottságot mutató jelzéseit.

5. Személyre szabott kúra

Táplálkozási tanácsokért kérjük ki szakember véleményét, hiszen a diéta sikere nagyban függ a genetikai alkattól, az általános erőnlétől és a kortól. Ami egyeséknél beválik, másoknál egyáltalán nem.

6. Jutalmazzuk magunkat!

Akár minden egyes leadott kilónál megjutalmazhatjuk magunkat, egy kisebb ruhával, egy régóta áhított tárggyal, de akár egy kis falatkával is, amire nagyon vágyunk a diéta alatt. Ez utóbbit csak óvatosan!



Saláták

Vannak, akik egyszerűen szeretik a salátát. És vannak, akik nem. Az a tapasztalatom, hogy a fogyókúrázók általában nem szeretik. Viszont ha feldobjuk, színesítjük a tányérunkat talán megszeretjük ezt a lehető legkönnyebb esti fogást.

Ötletek

• jégсалáta, paradicsom, uborka, paprika, retek, főtt tojás

• jégсалáta, paradicsom, tonhal

• madársaláta, koktélpaprika, mozzarella, bazsalikom

• rukkola, póréhagymacsíra, paradicsom, kukorica

• zöld saláta, körte, kéksajt

Öntet:

• olívaolaj, balzsamecet, fokhagyma, málnaecet



Explorer Klub

Járd az utad velünk!

Az Explorer Klub 1998-ban három fiatal túravezető ötletéből jött létre, akik merőben máshogy közelítették meg az utazást. Az alapítók újragondolták a pénz, idő, lehetőségek, élmények, éves szabadság sokszöget, majd olyan, mindenki számára elérhető túrákat építettek fel, ahol nem a luxus és a szálláshely a domináns, hanem a minél több látnivaló és a költséghatékonyság.

Az ötlet bevált, az évek során több mint tízezer embernek nyújtott a szervezet kulturált kikapcsolódási, pihenési lehetőséget. A bejegyzett egyesület átmenet egy angol tradicionális klub és egy túraszervezet között. Egy független baráti társaság, amely nyitott a hasonlóan gondolkodók számára. Túráik, előadásai az egyszerűség és a takarékoság jegyében zajlanak.



A megújulás

A 2020-as évet – utazás hiányában – az alapítók a szervezet külső és belső megújítására szánták, ezért a rendkívüli helyzetre való tekintettel újragondolták a működésüket. A 2021-es évben megújult honlappal, új szemlélettel, új túrákkal várják a túrázókat.

Idén a szervezők elsősorban belföldi barangolásra, kihívást és családi kikapcsolódást jelentő túrákra invitálják az érdeklődőket: „Sütünk húst, iszunk forralt bort (csak felnőttek) és meglessük a szarvasokat, a vadludakat. Kalandozunk a Gerecsén, a Vértesben, a Budai-hegységben és a Börzsönyben. Lesz ismét kéktúra és kisvonatozás. Valamennyi belföldi túránk és rendezvényünk a vasutasok számára ingyenes. Tervezünk külföldi vonatós túrát a svájci Gleccservasúthoz, Ausztria legmagasabb függőhídjához, az osztrák Medveszurdokba, a napfényes Toscanába, és anyák napja alkalmából a holland tulipánmezőkre is, de a kiszámíthatatlan jövő miatt csak módjával.”

Ha csatlakozni szeretne, itt léphet be az egyesületbe:

<http://explorerklub.hu/index.php/csatlakozz/tagnak>

További információ:

<http://explorerklub.hu>

2021. évi túranaptár

- 01. 01. Explorer Klub túraterv megjelenése | online esemény
- 03. 20. GERECSÉ 30 évindító | természetjáró túra
- 04. 10. Vértes, Máriaszakadék + Vitányvár | kéktúra
- 05. 07. Holland virágvilág, anyák napja Keukenhofban | túra
- 05. 01. Budai-hegység 5 kilátó, jótékonysági gyaloglás | természetjáró túra
- 05. 29. Nógrád-Magyarkút családi túra, sütögetéssel | természetjáró túra
- 06. 05. Börzsöny kisvonatozással Nagy-Galla vulkán | természetjáró túra
- 06. 18. Svájc, Gleccser expressz | vonatozás
- 06. 19. Osztrák Medve-szurdok, vízeséssel | strapatúra
- 06. 18. Gleccser Expressz, Medve-szurdok | strapatúra
- 07. 23. Osztrák-olasz családi hosszú hétvége | kombi relax
- 07. 23. Osztrák függőhíd és Toscana | strapatúra
- 07. 23. Ausztria legmagasabban fekvő függőhídja | túra
- 07. 24. Toscana, Siena, St. Gimignano | túra
- 07. 24. Toscanai hétvége fürdéssel | kombi relax
- 09. 11. Szarvasbőgés, vadles | ismeretterjesztő
- 09. 18. Budai kutyás séta | ismeretterjesztő
- 10. 16. Mars Expedíció, Gánt | természetjáró túra
- 10. 30. 5. Úton fesztivál | ismeretterjesztő
- 10. 30. Közgyűlés | EVVK-összejevetel
- 10. 30. Vadak között | ismeretterjesztő
- 11. 06. Vadlúdles, Tatai-tó forralt borral | túra



Képzeletbeli vonatozás nagyzenekarral

Munka után édes a pihenés... Van úgy, amikor az olvasás, van, amikor a főzés, a barkácsolás vagy éppen egy kiadós túra kapcsolja ki az embert leginkább egy fárasztó nap, műszak vagy hét után. És van olyan is, amikor semmi másra nem vágyunk – különösen egy hideg, latyakos téli estén –, csak arra, hogy bekucorodjunk a fotelba és ne csináljunk semmit, legfeljebb egy kellemes muzsika szólhat a háttérben. Ha így érzünk, vagy ha már a járványhelyzet miatt hiányoznak a vonatos kirándulások, hallgassuk meg az alábbi klasszikusokat. Mesterművek a legnagyobb komponistáktól, mert a vasút szerte a világon megihlet és elvarázsol, műzsája íróknak, költőknek, festőknek és zeneszerzőknek. Alábbi válogatásunkkal szinte magunk előtt látjuk egy óriási gőzmozdony lassú, nehézkes beindulását, majd hihetetlen száguldását, a legszebb alpesi tájakon zakatolhatunk, vagy eljuthatunk az Amazonas őserdejébe – természetesen vonaton. Az internetes keresőprogramok segítségével pedig több világhírű feldolgozás közül is választhatunk.

A zeneszámok az internetes fájlmegosztókon megtalálhatóak.
Kellemes kikapcsolódást kívánunk!

1. Strauss-dinasztia

Az egyik leghíresebb zeneszerző család, akik meghatározták a 19. századi Bécs művészeti életét, majd később világhírnévre is szert tettek. Zenéjük visszatükrözi a századforduló „boldog békeidők” hangulatát, talán ennek is köszönhető, hogy műveik, a leghíresebb keringők, indulók, polkák a mai napig is töretlen népszerűségnek örvendenek és az egyik legtöbbet játszott darabok. A vasút aranykorában természetesen Straussékat is elvarázsolta a gőzmozdonyok különleges világa és az újfajta utazás kínálta szabadság, amelyet apa és fiaik is rendszeresen megzenésítettek. A teljesség igénye nélkül ezek a mi ajánlásaink:

- id. Johann Strauss: – Eisenbahn-Lust-Walzer, Op. 89
– Reise-Galopp, Op. 85,
- ifj. Johann Strauss: – Vergnügungszug (Kirándulóvonat), Op. 281
– Reiseabenteuer, Op. 227;
– Express, Op. 311
- Eduard Strauss: – Bahn frei (Szabad a pálya), Op. 45;
– Mit Dampf, Op. 70;
– Tour und Retour, Op. 125



2. Honegger: Pacific 231

Arthur Honegger svájci származású francia zeneszerző amellelt, hogy a 20. század egyik legszemélyesebb hangú komponistája és a modern muzsika egyik megteremtője volt, igazi vasútrajongónak is számított. Szenvedélyesen szerette a vonatokat, melyekről így vallott: „Annyira szeretem őket, mint a nőket vagy a lovakat...” Lenyűgözték a hatalmas gépcsodák, ezért sem véletlen, hogy az egyik leghíresebb szimfonikus műve kora legmodernebb és leggyorsabb gőzmozdonyáról, a Pacifiról szól. A zene-művet 1924-ben mutatták be a párizsi Operaházban. A mű elején szinte magunk előtt látjuk, ahogy a gőzmozdony hatalmas kerekei megmozdulnak, beindulnak, majd ütemesen, egyre gyorsabban kezdenek forogni... A zene elképesztő érzékletességgel adja vissza a gőzös erejét és sebességét.

3. Alkan: Le Chemin de Fer (Vonat)

Charles-Valentin Alkan francia zeneszerző, zongorista, orgonista és tanár volt, kora egyik legnagyobb zongoravirtuóza. Műveiben többször megjelent a vasút mint téma, ezek közül az első és legismertebb az 1844-ben írt Le Chemin de Fer, melyben hihetetlen dinamikával ábrázolja a száguldást.

4. Grainger: Arrival Platform Humlet

Percy Grainger, ausztrál születésű amerikai zeneszerző és zongorista imádott vonattal utazni, akiről az a hír járta, hogy utazásai során imádott komponálni és közben szétszórni a kéziratait. Az Arrival Platform Humlet műve 1908-ban született, állítólag a londoni Liverpool Street és Victoria állomásokon. Grainger szerint fantasztikus érzés várni a peronon a vonatot, különösen, ha az az ember kedvesét hozza.

5. Villa-Lobos: The Little Train of the Caipira

Heitor Villa-Lobos zeneszerző és karmester a 20. századi brazil komolyzene legfontosabb alakja, minden idők legjobban elismert latin-amerikai komponistája volt. A Bachianas Brasileiras 2. számában a Caipira kis vonata elevenedik meg hamisítatlan déli ritmusban.

+ 1, a ráadás: Balogh Sándor: A vonaton

Balogh Sándor harsonás és zeneszerző nagyszerű átírata, ami maga a nagybetűs VASÚT! Természetesen a MÁV Szimfonikusok előadásában a legkiválóbb!

Vasutas Adventi Kalendárium



Év végén egy újdonsággal, a Vasutas Adventi Kalendáriummal leptük meg a Vasutas Magazin online olvasóit. Az ünnepre készülve érdekességek, receptek, kézzel készített ajándékok, gyereksarok, karácsonyi versek és vasutas kvízzjáték színesítette a mindennapokat december 1-je és december 24-e között. Köszönjük mindazoknak, akik a kvízzjátékunk megfejtéseit visszaküldték, számukra már eljuttattuk az ígért ajándékot. És köszönjük mindenkinek, aki figyelemmel kísért napról napra a Vasutas Adventi kalendárium tartalmát. Számos jóleső visszajelzést kaptunk, így megíérhetjük, lesz folytatás!

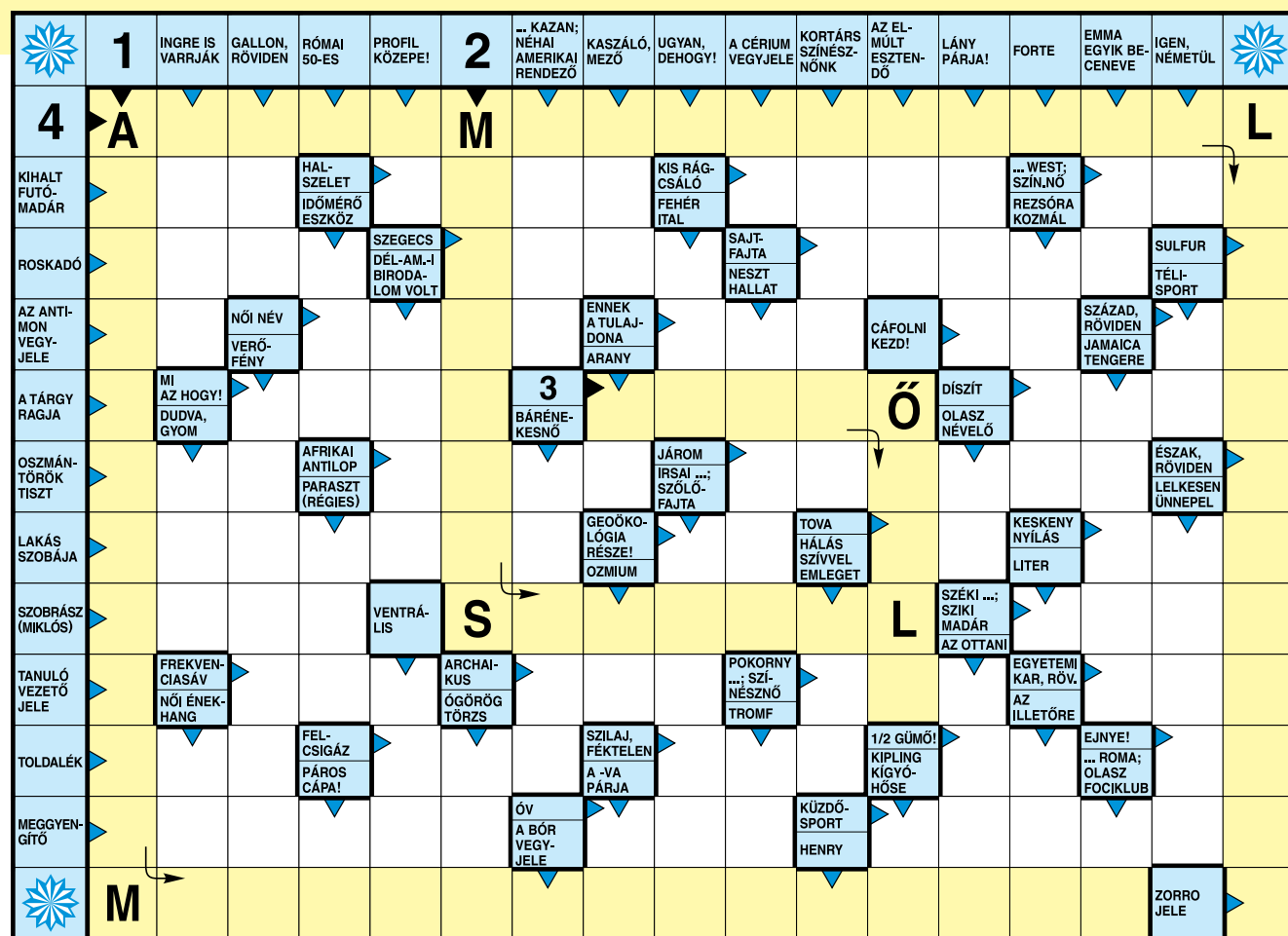
A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezési határideje: **2021. február 18.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60. E-mail: ujsaq@mav.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Jó egészséget, jókedvet és szerencsét kívánunk az új évben a vasutasoknak!”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Libertényi Zoltánné** olvasónknak!



A sas, a rendőr, a rabló és az indián



– Nincs valahol egy felesleges kémény?

– Mintha hátul, az olajshordók mögött láttam volna...

– Én zöld textilt keresek...

– Én meg fehéret, de egy vagon vatta is megtenné!

... Ilyen, és ehhez hasonló furcsa kérések hallatszottak ki a fűtőházból. Nagy volt a sürgés-forgás, az biztos, az izgalom pedig csak egyre fokozódott. Nem is csoda, hiszen már mindenki a péntekre készült. Ekkora lett meghirdetve ugyanis a hagyományos farsangi bál. A mozdonyok a karácsony után talán ezt az ünnepet szeretik a legjobban. És mi másért? Természetesen a jelmezek miatt. Mindenki imád beöltözni. Gyakorlatilag, ahogy vége a karácsonynak, titokban már mindenki azon töri a fejét, minek is öltözzön be farsangkor. És ha végre megvan a szuper ötlet, kezdetét veszi a lázas készülődés. Szabás, varrás, vágás, ragasztás, próba, újabb szabás, kis morgolódás, ha elszakad valami, majd újbóli próbálkozás. De fel nem adja senki, hiszen mindenki arra a pillanatra vár a legjobban, amikor felvonulhat a jelmezében, addig pedig azon izgul, mit szólnak majd és felismerik-e a többiek. És még a titkukat is sikerül mindig megőrizni, hogy a buli napján mivé fognak átalakulni.

Végre elérkezett a várva várt nap. Szöcsi, a ceremóniamester, aki pilótának öltözött be, sorra szólította a mozdonyokat, s megkezdődött a felvonulás. Jöttek is egymás után a jobbnál jobb jelmezekben: Szergej gőzmozdonynak öltözött, Piroska katicának. Gigant jegesmedvévé változott, és tényleg jó sok vatta kellett hozzá, de tökéletesre sikerült a fehér bunda. Dezső kedvenc meshőse lett, egy igazi nindzsa. Kiss úrhajósként vonult be, Bobó indiánként – még egy harci üvöltést is megtanult eldudálni! Csörgőre szinte rá sem lehetett ismerni, tökéletes volt a sárkányjelmeze. Púpos tűzoltónak állt, Furge Ede pedig rendőrnék. Teknő természetesen szuperhős volt, pontosabban Szuper Taurus, hatalmas bikaszarvakkal.

Szöcsi a soron következő felvonulót szólította, Kis Daciát. Nem jött. Szólt még egyszer, de semmi. Ahogy kicsit elcsendesedtek a nagy vigalomban a mozdonyok, a függöny mögül halk szipogást hallottak. Kis Dacia szomorúan, lógó ütközővel, jelmez nélkül gurult be a többiek elé, pedig olyan sokat dolgozott rajta: hatalmas sas lett volna, óriási szárnyakkal, csőrrel, ahogy kell.

De a jelmezét egyszerűen sehol sem találta.

– *Nem léteznek, hogy valami szörén-szálán így eltűnjön* – tanakodtak a többiek. – *Itt valami nem stimmel. Ki kell deríteni, mi történt.* Azonnal mindenki Fürge Edére, a rendőrré nézett. Először próbált tiltakozni, hogy ez csak egy jelmez, de tudta, hogy muszáj tenni valamit. És egyébként is, mindig szeretett volna rendőr lenni, úgyhogy beindult a nyomozás... Először is megkeresték Kis Dacia állását, ahol a jelmezt készítette, hátha találunk valami árulkodó jelet a tettesről. Mert az mindenki számára egyértelmű volt, hogy valaki ellopta a jelmezt. Néhány sárga kartonmaradvány, olló, ragasztó, gumi... Majd kicsit távolabbról egy hangos kiáltás.

– Ezt nézzétek! – szólt Ede, – itt egy madártoll.

– Igen, pontosan ilyenekből készítettem a szárnyat! – jött vissza a kedve Kis Daciának.

– *Gyerünk, kövessük a nyomokat!* – adta ki a parancsot a kis Flirt, s az egész csapat elindult. Mentek a jelek után, követték az elhullajtott tollakat, amik egyenesen a V43-asok telephelyére vezettek. Üresnek tűnt a csarnok, hiszen mindenki a bálban volt, de egy sötét zug fölől halk kuncogást hallottak. Fürge Ede odavilágított, és rögvest fény derült az igazságra. Ki más lapult volna ott, mint a kópé Szili.

– *Miért tetted ezt, Szili?* – kérdezték tőle értetlenül a többiek.

– Mert azt hittem, így lehet az enyém a legjobb rablójelmez – felelte szégyenkezve a villamos mozdony, s rögtön érezte, hogy egy kicsit túllőtt a célon.

De minden jó, ha a vége jó, most már Kis Dacia is be tudott öltözni sas madárnak. Az izgalmak után pedig volt zene, tánc, móka és kacagás, sőt még fánkevé verseny is! Kell ennél több egy szuper bulihoz?

Írta: Csohány Domitilla

Illusztráció: Győri Zsolt



A FOTÓPÁLYÁZAT EREDMÉNYHIRDETÉSE



Köszönjük, hogy megtiszteltetek minket a bizalmukkal, és a tavaly novemberben meghirdetett „Az én vasutam” fotópályázatunkra beküldték alkotásaikat. A Kommunikációs Igazgatóság szakmai zsűrije 160 kolléga 350 fotója közül választhatta ki azt az 50 alkotást, amelyeket végül díjaztunk. Az ország egész területéről beérkező megannyi pályamű kézzelfoghatóvá tette, amit régóta tudunk: hatalmas és sokszínű közösséget alkotunk mi, vasutasok.

A díjazott 50 alkotás a www.vasutasmagazin.hu felületén megtalálható.

Olvasóinknak a pályázat 12 legjobb fotójából összeállított vasúti naptárral szeretnénk kedveskedni, amelyet a magazin mellékleteként, az oldalak között találnak.