Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XI. évfolyam, 7-8. szám | Alapítás éve: 1892 | 2001. július - augusztus

MOZDONYVEZETŐK ORSZÁGOS TALÁLKOZÓJA 2001.

Mintha csak napok múltak volna el az elmúlt év ősze óta, amikor a küldöttértekezlet megszavazta, hogy az „ÉVEZRED ELSŐ" Mozdonyvezetők Országos Találkozója Nyíregyházán legyen megtartva. A készülődés ettől fogva folyamatos volt. És eljött a várva-várt nap. A vendégek az előzetes egyeztetéseknek megfelelően több irányból és több időpontban érkeztek. A regionális TV riportere Nyíregyháza állomáson velem együtt várta a vonatok érkezését. Megszólaltatta az éppen Nyíregyháza Sóstón üdülő és így korábban velem együtt érkező Dr. Borsik János ügyvezető alelnök urat, akitől a nézők megtudhatták, hogy ez a rendezvény ugyan az „ÉVEZRED ELSŐ" Mozdonyvezetők Találkozója, de egy hagyomány folytatása. A kamera pásztázta az érkező IC. Vonatot. Az előzetes beszélgetés során én is tájékoztattam a TV riportert a rendezvény lényegéről, a kispályás labdarúgó döntőről, a bálról és a vasárnapi sóstófürdői programokról. A leszálló utasok láttán a mellettem álló riporter odasúgta „tényleg családos a rendezvény és tényleg több százan érkeztek". Rövid idő elteltével a vendégek elfoglalták a szálláshelyüket. Az NYVSC pályán a tervezetthez képest kis késéssel a majorett csoport fellépésével megkezdődött a sportrendezvény, a MOSZ Kupadöntő. Nyitóbeszédet mondott Kiss László elnök. Az „előmérkőzést" a GDL vezetői és a MOSZ vezetők játszották.

Ennek a mérkőzésnek az eredménye 4:3, a „jobb" vendégek javára. A döntőbe került hat csapat játékát hatalmas érdeklődés kísérte, mint eddig mindig. A játékosok véleménye szerint igazságos játékvezetők közreműködése mellett a következő helyezések születtek:

Tizenegy éves a Mozdonyvezetők Szakszervezete!

Miről lehet olvasni...

- *Vasutasnap 2001.*
- *Állásfoglalás*
- *Bérelőnyünk hátrányai*

Európai érdekvédelmet teremtettünk!

I. Miskolc II. Püspökladány
III. Szolnok IV. GYSEV
V. Debrecen VI. Nyíregyháza

Mint már említettem, a futballmérkőzések miatt késve hangzottak el az ünnepi beszédek Giba Tamás, Nyíregyháza Megyei jogú város alpolgármestere és Kiss László, a MOSZ elnöke részéről a Városi Sportcsarnokban. Nyitó táncműsorral lépett fel az Igrice néptánc együttes – hatalmas sikert aratva. A vacsorához közel hétszáz vendég ült asztalhoz. Voltak külföldi meghívott vendégek is. A meghívott vendégek a Német Mozdonyvezetők Szakszervezete ifjúsági tagozatának vezető tisztségviselői, valamint szlovák és román mozdonyvezetők és családtagjaik. A MÁV Rt-t vezetői szinten Juhász Gyula úr gépészeti szakigazgató képviselte. A GYSEV-et vezetői szinten Dr. Losonczi Ferenc úr gazdasági igazgató képviselte. Az ízletes háromfogásos vacsora után eredményhirdetés volt. Kiemelem, – nem véletlenül – hogy a „legsportszerűbb csapatjátékáért" a kupát Nyíregyháza csapata kapta. A kupát a GYSEV ajánlotta fel és Losonczi úr adta át. Köszönjük. Nem sokkal éjfél után tombolasorsolás is volt. (Itt szeretném megköszönni a támogatók által felajánlott ajándéktárgyakat.) A mulatozás folytatódott. Volt itt „vonatozás" és miegymás a „Polip" együttes közreműködésével egy igazán mulatós hangulat alakult ki, ami reggelig nem hagyott alább. A reggelizést követően Sóstóra mehettek a vendégek, ahol az Állatparkot, a Strandfürdőt és a Múzeumfalut lehetett meglátogatni. Átlagosan kettőszáz vendégünk látogatott meg egy-egy helyet. Személy szerint örülök neki, mert sokan megismerhették városunkat és nevezetességeit. Volt, aki azt mondta, az idén ez volt a legjobb Mozdonyvezetők Országos Találkozója, és neki volt igaza! Én is kíváncsi vagyok a következőre, de azt már más szemszögből is értékelni fogom, mint az eddigieket. Köszönöm a nyíregyházi és a mátészalkai rendezőkollégák és mások fáradhatatlan és odaadó munkáját!

Illés János
ter. ügyv.

RAILROAD SHOW
AVAGY
VASUTASNAP 2001.

Készültem a Vasutasnapra – hihetetlen, de így van; Szilárd barátom szelíden meg is rótt érte – ő nem tudta, kettős cél hajtott. Ma már tisztában vagyok vele, rá kellett volna hallgatnom (mint már annyi másszor), azonban egy pihenőm volt csak azon a hétvégén. Nem akartam más kolléga terveit elúsztatni, ezért döntöttem úgy, hogy nem jelentkezem a nyíregyházi kirándulók csapatába, hanem megelégszem a szombati szuper show-val.

Napokig tanulmányoztam a Vasutas Hírlapban megjelent programtervezetet, utóbb már betéve tudtam, milyen programpont mikor és hol lesz. Szükség volt a vonalismeretre, ugyanis halmozni akartam az élvezeteket.

A Városi TV jó müködése egy ideje szívügyem, és úgyszólván hobbym is: amikor és ahol csak lehet részt veszek az életében, kvázi ingyen. Legkedvesebb része számomra az operatőri munka. Most úgy terveztem, hogy a filmfelvevő mögül élem végig a vasutasnapot, sajnos (vidékiesen mondva) beleköptek a levesbe – kétszer is. A stúdióvezetővel beszélgetve felmerült az ötlet: mi lenne, hakészítenénk egy kisfilmet; na nem magunknak (a heti híradóba elég egy 20 perces összeállítás is), hanem a MÁV-nak – öt kamerával tudna kivonulni a Városi TV egy ilyen kaliberű rendezvényre – ez azért nem semmi. Felhívtam a Vezérigazgatóságot, és néhány kapcsolás után az illetékes titkárnőjével beszéltem a dologról. A hölgy nagyon kedves és közvetlen volt, hallhatóan örült az ötletnek. Megígérte, mihelyst referál a főnökének, vissza fog hívni. Így is volt!

Elkérte a TV címét, hogy elküldhesse a háttéranyagot és a meghívót. A stúdióvezető le volt nyügözve, hogy milyen olajozottan lezajlott az egész, én meg azért, mert ismerem a dolgok folyását. Nálunk – ez valahogy nem illett a képbe.

Nem merülhettünk bele túlzottan a tervezgetésbe, mert a délután közepén csörgött a telefon. Az előbb említett

kedves hölgy hívott ismét, és kissé bizonytalan hangon kérdezte:

- Jól értettem, Önök a MÁV részére készítenék a kisfilmet?
- Hát persze! E kisfilm elkészítése olyan apparátust igényel – főleg ha ilyen sok helyszín van -, hogy passzióból nem készítjük el! – hangzott az óvatos felelet.
- Sajnos most derült ki – pironkodott szegényke –, hogy a MÁV-nak már van szerződése erre a munkára. Azért a meghívót elküldjük! – próbálta menteni a menthetőt.

Ennyiben maradtunk!

A következő svédcsavarja a vasutasnapi részvételemnek az volt, hogy lehúzták a pihenőmet. Úgy tűnik, van olyan ember, akinek több joga van a pihenőhöz, mint másnak – ugyanis nem én voltam az egyetlen, aki így járt; bár ez most nem vígasztalt. Emiatt a bejárati vágányút, és a kései jelzőkezelés miatt a másik operátor nem tudta lemondani a programját, így történhetett meg, hogy a húszperces összeállítás helyett csupán 6-8 perces hír készül a Vasutasnapról.

Szóval, számomra ilyen előzményekkel startolt a Vasutasnap – kezdtem hinni abban, hogy ezen a napon a mozdonyvezetők nem szívesen látott vendégek.

A szombat szép napnak indult, nem volt túlzottan meleg sem. Néhány felhő úszott át az égen, látszólag nem túl nagy érdeklődést tanúsítva az alant zajló eseményeknek, csupán a nap meredt mélán, csak úgy sütött belőle az érdeklődés.

Az állomásépület érzékelhető büszkeséggel szemlélte vadonatúj magasperonját, tetszett neki még így, sárga csík nélkül is. Tényleg szép a létesítmény el kell ismerni. Az épület túloldalán szürke aszfalt tó terpeszkedett, a város és a vasút összefogásának eredménye, a buszpályaudvar. A mai napon fogja elnyerni a Baross Gábor tér nevet.

Az ünnepség, a polgármester és a pécsi vasútigazgató, no meg a vendégsereg részvételével kilenc órakor az új magasperon felavatásával, a nemzeti színű szalag átvágásával kezdődött. Ezután leplezték le és koszorúzták meg, az épület túloldalán a Baross Gábor emléktáblát, a tér pedig megkapta a Baross Gábor tér nevet.

Tíz órakor érkezett az a menetrend szerinti vonat, amellyel a vezérigazgató és kísérete jött, a topis négy kocsi helyett ezúttal egy csillogó CAV szerelvény érkezett. Hatalmas tömeg özönlött le a vonatról és indult meg az újonnan felavatott tér felé.

Tíz perccel később érkezett egy 17 kocsis különvonat, amelyet alaposan fel kellett húzatni; jócskán lelógott a peronról. Ha lehet, erről még több ember szállt le, a peron szinte roskadozott az emberáradat alatt – sokan voltak, ez tény. Az volt a szerencse, hogy ezt a vonatot nem az embertömegen keresztül kellett kijáratni, nem úgy, mint az előzőt. Roppant emberkígyó indult meg a Vasutasnap fő színhelye felé, a DVMSE sportpályái felé, a restebbje mehetett busszal is, a város főterétől pedig a gumikerekű Zsuzsi-vonat szállította az érdeklődőket (ingyen).

Operatőr társammal erősen figyeltük, melyik az a stúdió, amely a kisfilmet készíti a MÁV-nak, de csak egyetlen ismeretlen profi kamerást láttunk a tömegben. Hm...

A sportpályán zajlott az élet! A bejáratnál a regisztráció, és a kézműves vásár zajlott. A focipályán két sátor volt: az egyikben a büfé, a másikban a táncbemutatók zajlottak – a táncművészet minden válfajával találkozhatott a néző. Kicsit odébb női focimeccs okozott izgalmat a nézők soraiban. Tartotta magát a papírforma.

Bent a kiscsarnokban vasútmodell kiállításban lelhettek örömet az érdeklődők, valamint a „Vasút és a környezetvédelem" című gyermekrajz tárlatműveit csodálhatták a látogatók.

A kiscsarnok előtti parkrészen főzőverseny és borkóstoló boldogította az effajta élvezetre vágyókat.

Mindeközben, a sportcsarnokban a délelőtti program részeként elkezdődött a dolgozói fórum. Sok ember gyűlt össze a nézőtéren, és a pályán elhelyezett széksorokban. A szokványos tájékoztató után került sor a dolgozók kérdéseire; a várttal megegyezően, nem izzott fel a hangulat ezen a fórumon.

A szerkesztő megpróbált interjút kérni a vezérigazgató úrtól, sajnos azonban elutasította a felkérést, mondván, délután lesz rá alkalom – akkorra viszont már vége lett a forgatásnak.

Részemről e momentum után egyetlen feladat volt hátra: szalagra rögzítettem a Zsuzsi-vonatot. A kis gumikerekű vonat két nyitott oldalú mogyorószínű kocsija formás, padsorokkal felszerelt. A vonójármű apró gőzöst formált – vezetőállása, természetesen sokkal komfortosabb, mint a nagy testvéréé. Elég nagy sebességre képes, magam is meglepődtem milyen mozgékony a szerelvény.

Nemsokára haza kellett indulnom, hogy időben visszaérjek dolgozni. Ilyenformán csak egy-két hírem van a délután történéseiről, de mivel nem voltam jelen nem mennék bele részletekbe, csupán annyit lehet bizton állítani, hogy a lebonyolításban merültek fel bosszantó rendellenességek. Talán az tudna mesélni róla, aki ott lehetett.

Veres Győző

Füsti

Életkép egy régi korból
Szép mozdonyok hazájából
Régi mozdony elég füstös
Így működik minden csühös.

E mozdonyok kis hazája
Pestnek egy szép fűtőháza.
Itt pihennek, feltöltődnek
Ismét vígan útra kelnek.

Gőzös indul, s megy a vagon
Élvezik is mindezt nagyon,
Kicsik-nagyok mind, ki látja
Így jön vissza sokak álma.

Mindenki, ki mozdonyt vezet,
Olyan, mint egy eszeveszett,
Ezt csinálja éjjel, nappal
Alvás nélkül, akarattal.

Ez élete, ez a vágya,
Élete nagy kihívása,
Lételeme, virágzása,
Nem munkája! Hivatása!!!

Budapest, 2001. Írta: *Hegedűs Gabriella*

Egy újsághír nyomán

A Népszava alább közölt cikkében nem kevesebbet állít, mint hogy a MÁV Rt. a privatizálandó cégek közé kerül.

Jellemző, hogy a mai napig érdemi nyilatkozatot sem a közlekedési tárca, sem a vasút vezetői nem tettek közzé. Kérdésünkre a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén, kommentárt nem igénylő választ kaptunk: „mi is az újságból értesültünk".

Íme a cikk:

Az ÁPV-hez kerülhet a vasút

Az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő (ÁPV) Rt. nem kívánta „kommentálni", vagyis nem cáfolta, de nem is erősítette meg azt a lapértesülést, hogy hamarosan a privatizációs szervezethez kerül az eddig százszázalékos állami tulajdonban, de a közlekedési tárca kezelésében lévő MÁV Rt. *Kerényi Éva* ügyvezető igazgató mindössze annyit mondott lapunknak, hogy a „tulajdonosváltáshoz" a privatizációs törvény egyes pontjainak a megváltoztatására lenne szükség, ahhoz pedig parlamenti döntés kellene.

A vasúttársaság ÁPV Rt. tulajdonba adásáról sem a közlekedési tárca, sem a MÁV Rt. nem kívánt nyilatkozni.

Szakértők szerint elképzelhető, hogy a vasútnak a vagyonkezelőhöz történő „átcsoportosítása", illetve a privatizációs törvény „tulajdonosváltás" kapcsán esedékes módosítása a vállalat magánosításának előkészítése végett történik. Csakúgy, mint az, hogy a kormány a közelmúltban átvállalta a vasút 107,8 milliárdos adóssága nagy részének – 63,7 milliárd forintnak – a visszafizetését.

A tartozás elengedésének az eredményeként ugyanis – amellett, hogy csökkentek a cég napi gazdálkodással kapcsolatos gondjai – jelentősen javultak a MÁV hitelfelvételi lehetőségei, s vonzóbbá vált a társaság.

Az esetleges privatizáció során a kormányzat a MÁV pályavasúttól már „pénzügyileg leválasztott" kereskedelmi vasút részlegét vagy annak egy részét értékesíthetné. A MÁV tavaly is ráfizetéssel zárta az évet. A vállalat egyes tevékenységei azonban nyereségesek – ilyen például az áruszállítás, illetve némelyik InterCity-járat üzemeltetése –, s ezekre az üzletágakra akadna vevő. A 188 milliárdos tőkével rendelkező cég nem kis falat a befektetőknek, a cég tárgyi eszközeinek értéke eléri az 565,6 milliárdot. A vagyon nagy része ingatlan, illetve jármű, gép és berendezés, s ezek „szabadon értékesíthetőek".

(Forrás: *Népszava*) *Dr. Borsik J.*

LÁTLELET A MÁV RT. MOZDONYPARKJÁNAK MUNKABIZTONSÁGI ÁLLAPOTÁRÓL „ALULNÉZETBŐL"

ÁLLÁSFOGLALÁS

A Központi Munkavédelmi Bizottság, élve a munkavédelmi törvényben biztosított azon jogosultságával, amely szerint: „A munkavédelmi képviselő jogosult meggyőződni a munkahelyen az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés követelményeinek érvényesüléséről." (Mvt. 72. § (1) bek.), a Gépészeti Szakigazgatóságon megválasztott képviselők javaslatára intézkedéseket kezdeményezett a mozdonyok, (elsősorban a vezetőállások) valamint az elégtelen munkakörülményi állapotok felszámolására. A szakigazgatóság (akkor még főosztály) nem biztosította a hiányosságok átfogó megszűntetését. Erről több értékelést, véleményt adtak a Munkavédelmi Bizottság Gépészeti Szakigazgatóság területén dolgozó munkavédelmi képviselők. A problémák jelentős része továbbra is fennállt. Ezért a Gépészeti Szakigazgatóságon tevékenykedő 125 munkavédelmi képviselő, közülük is 56 mozdonyvezetői beosztásban dolgozó, elhatározták, saját maguk mérik fel azt, hogy milyenek a mozdonyokon azok az állapotok, amelyek testi épségüket, egészségüket károsítják, s befolyásolják a mozdonyvezetés biztonságos végzését.

A Központi Munkavédelmi Bizottság egyetértett a kezdeményezéssel, és két mérnöki- és technikusi képzettségű mozdonyvezető tagja vállalta a felmérés szervezését, valamint irányítását. A munka több hónapig tartott. A gépészeti főnökségek vezetői, felelős beosztású munkatársai hallgatólagosan tudomásul vették ezt a kezdeményezést. Természetesen a felmérés a vezetőállásokban többirányú volt.

Egyrészt szubjektív érzékelés alapján, a vezetők által minősített környezetben észlelhető (huzat, hőmérséklet, zaj) hatásokat minősítették műszeres vizsgálat nélkül. Másrészt minősítették azokat az eszközöket (például ablaktörlők, székek, ajtók, ablakok mechanika zárhatósága stb.) amelyek állapota szemrevételezés útján, vagy működésük és használatuk során egyértelműen minősíthetők voltak.

Az összefoglaló értékelésből a szakvezetés számára az üzemeltetés biztonsága, az egyes járműtípusok állapota, és nem utolsó sorban az egyes gépészeti főnökségek állagában honosított vontatójárművek oly módon is értékelhető, amely a főnökség ez irányú tevékenységének minősítésére is utal.

Javaslatunk a bizottság szakértői, tagjai által összeállított tanulmányt a további karbantartási- és fenntartási terveikben, valamint egyéb műszaki intézkedései során hasznosítsa. Bizottságunk tisztában van a MÁV Rt. belső anyagi erőforrásainak korlátaival, de nem árt felfigyelni azokra a jelzésekre, amelyeket közös cél vezérelhet. Történetesen a munkahelyi balesetek, és a foglalkozás eredetű megbetegedések előfordulására gondolunk, amelyek még mindig gyakoriak a mozdonyvezetőknél. Indokolt megelőző intézkedéseket bevezetni, vagy tervbe venni azokat, amelyek a mozdonyvezetők biztonsága és egészségvédelme érdekében az eddiginél magasabb színvonalú védelmet biztosítanak. Javasoljuk annak érdekében, hogy befektetett munkájuk ne vesszen kárba, a munkavédelmi képviselők kapjanak tájékoztatást a következőkről: a biztonságukat és egészségüket fenyegető kockázatok felszámolása, vagy csökkentése érdekében, melyek lesznek azok az intézkedések, amelyek olyan helyzetbe hozzák őket, hogy számíthatnak felmérésük figyelembevételével.

A Központi Munkavédelmi Bizottság ezúton fejezi ki köszönetét és elismerését a felmérésben résztvevő munkavédelmi képviselőknek, továbbá szervezőmunkát és irányítást végző Dinai István valamint Veres Győző bizottsági tagoknak.

Budapest, 2001. május 29.

Köszönettel a Központi Munkavédelmi Bizottság nevében:

Molnár József
elnök

Mély fájdalommal tudatjuk, hogy szeretett kollégánk

DUDÁS BARNABÁS

életének 42. évében, 2001. június 24-én elhunyt.

Temetése 2001. június 28-án volt görög katolikus szertartás szerint az Alsózsolcai temetőben.

A kollégák a sírbahelyezés időpontjában, 16.30-kor 1 perces figyelj jelzéssel búcsúztak tőle.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Miskolci Tagcsoport

ÜZEMI TANÁCSVÁLASZTÁSOK

2001. NOVEMBER

Mind az üzemi tanácsok (üzemi megbízottak), mind a munkavédelmi képviselők hároméves mandátuma ez év novemberében lejár, ezért választásokra kerül sor a MÁV Rt. területén is az előzetes egyeztetések alapján

2001. november 27-28-29-én.

A hatályos Munkatörvénykönyv 2001. július 1-től érvényes módosításai nem érintik az üzemi tanácsokkal kapcsolatos törvényi előírásokat. Ezzel szemben annyiban bővült az üzemi tanácsok jogosítványa, hogy nem csak a munkavállalók munkaviszonyával összefüggő, gazdasági és szociális érdekeivel kapcsolatos kérdésekben kérhet tájékoztatást, hanem a hátrányos megkülönböztetés szabályainak megtartásával kapcsolatban is (68. §).

A választások jogszerű és eredményes lebonyolítása érdekében ismét megalakul az

Országos Koordinációs Bizottság

a szakszervezetek - közöttük a három reprezentatív szakszervezettel - és a munkáltató képviselőiből.
A Mozdonyvezetők Szakszervezete Ügyvivő Bizottsága július 25-én egyhangúlag úgy döntött, hogy

Illés János

területi ügyvivőt, a KÜT jelenlegi elnökét delegálja a bizottságba.

A MOSZ megkezdte a felkészülést a választásokra, de néhány határidőre már most, előzetesen is felhívjuk a figyelmet.

A jelölés és a választás lebonyolítására
az Üzemi Tanács
- a választásra jogosult munkavállalók közül,
- legkésőbb a választást nyolc héttel megelőzően választási bizottságot alakít.

Ezt célszerű szeptember második felében megvalósítani, de legkésőbb október 2-ig.
Az így megalakult választási bizottság kérésére a munkáltató öt napon belül köteles átadni azon munkavállalók névjegyzékét, akik választhatóságát a bizottság teszi közzé.

A választási bizottság a választások előtt legalább három héttel teszi közzé a jelölt névsort, 2001. november 5-ig.

Dr. Borsik J.

FELJEGYZÉS ZAJSZINTMÉRÉSRŐL

Két békéscsabai mozdonyvezetőt tavaly nyáron levettek a mozdonyról halláskárosodás miatt.

Az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat Békés Megyei Intézete az egyiküknél zaj okozta foglalkozási megbetegedést, a másik kollégánál zaj okozta fokozott expozíciós esetet állapított meg.

A gépészeti főnökség ennek ellenére nem ismerte el, hogy zajártalomnak kitett munkakörben lennének foglalkoztatva, ezért a MÁV Nyugdíj Igazgatóság a zaj okozta halláskárosodás - mint foglalkozási betegség - alapján kért baleseti járadékigényünket elutasította.

A dolgozók a MOSZ jogtanácsoshoz fordultak jogorvoslatért. A MÁV Nyugdíj Igazgatóság felé megfellebbeztük a határozatot, és levélben fordultunk a MÁV Rt. Vezérigazgatósága Foglalkozás-egészségügyi, Munkabizottsági és Környezetvédelmi Főosztálya vezetőjéhez, és kértük, hogy rendeljenek el zajszintmérést a békéscsabai mozdonyokon.

A vizsgálatot a Gépészeti Szakigazgatóság közreműködésével megrendelték a MÁV Rt. Gépészeti Központjától.

A 2001. május 8-i keltű vizsgálati jegyzőkönyv szerint 7 db V43 sor. mozdonyból 2-nél meghaladja a 85 dB-t, 1-nél megközelíti, a többinél pedig 80 dB-t meghaladja a zajszint a mozdony vezetőállásán.

Hivatalos válasz a vezérigazgatóságról még nem érkezett.

Budapest, 2001. június 6.

Dr. Vagaday Ildikó
jogtanácsos

BÉRELŐNYÜNK HÁTRÁNYAI

A minimálbér radikális emelését befogadta a gazdaság. Ennek bizonyságaként az első negyedévben a rendszerváltás óta nem látott mértékben emelkedtek a reálbérek, s mert most éhes emberek jutottak pénzhez, az élelmiszer-fogyasztás is. Annyiban maradhatnánk, hogy egészségükre, végre. De talán ennél is többet is ígér a hír.

Nem tudható még, hogy – nem utolsósorban a központi béremelés miatt – a reméltnél nagyobb infláció mennyire sorvasztja el most felszedett izmokat, horpaszt vissza hasakat, egyelőre úgy látszik, hogy a gazdaság feldolgozta a rákénysze rítettet óriási bérterheket. Ezzel mintegy elismeri azonban azt is, hogy keveset keresnek az emberek nálunk. Indokolatlanul keveset.

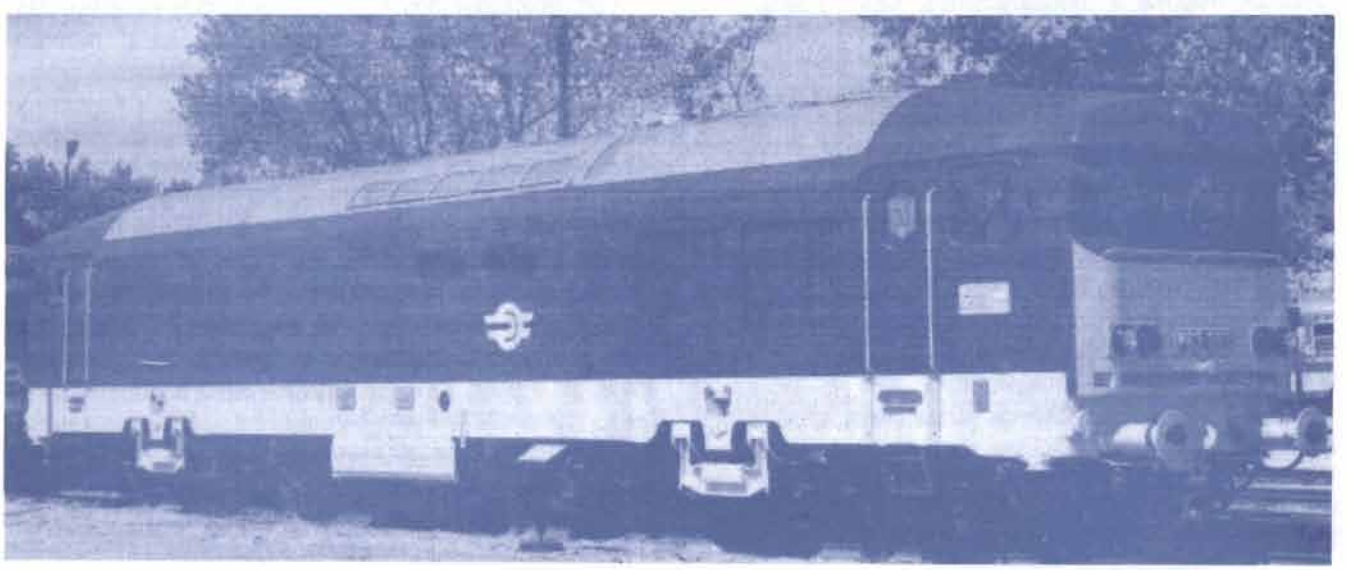
Könnyen megmagyarázható, hogy – mondjuk – egy német munkáltató miért fizet ugyanazért a munkáért hat-nyolcszor többet, mint Magyarországon. Igaz, a két ország nemzeti jövedelme, termelékenysége között nincs akkora különbség, mint amekkorát a bérek mutatnak, de azért éppen elég nagy. És a tőke van helyzetben. Mi kicsit alulárazzuk magunkat, ő idejön, ez az üzlet lelke. Nehezebben érthető viszont, hogy a magyar bér miért ér jóval kevesebbet a csehnél, a lengyelénél, a horvátnál. Mi lehet az oka annak, hogy a mienkénél csak 8 százalékkal nagyobb GDP-t előállító cseh gazdaságból szerzett átlagfizetésből havonta 910 liter tejet lehet venni, a magyarból csak 580-at. Cukorból havi 100 kiló a csehek előnye, férfiöltönyben mérve a különbség majd kétszeres. Egyelőre nincs jele, hogy a munkaerőköltségek miatt elkerülné a tőke Csehországot, sőt. Ám, ha hiszünk annak a nem biztos, hogy megalapozott, de elterjedt véleménynek, hogy van ott – azaz Csehországban – némi szemfényvesztés és könnyelműség, rácsodálkozhatunk a lengyel adatokra is Ők a magyarnál alacsonyabb GDP mellett vehetnek fizetésükből havi 961 liter tejet a mi 580 literünkkel szemben. A többi szám is jobbára nekik kedvez. Igaz, ott „szakszervezeti forradalom" előzte meg a rendszerváltozást, nem olyan könnyű ezért a fizetéseket lenyomni, mint itt. De akkor mi van Horvátországban? Nem bonyolódnék bele, mert az eddigiek is igazolhatják: a gazdaságnak számunkra adott fejlettségi szintje a mienknél magasabb bértömeget is elbír.

Ide tartozik, hogy a fejlett ipari országok között nálunk a legalacsonyabb a vállalati nyereség után fizetendő társasági adó, miközben a legmagasabbak közé tartozik az ÁFA, amit a fizetésekből vásárolt termékek után kell megfizetni. És a szerényebb fizetésért – heti átlag 41 órát – tehát többet kell dolgozni, mint a kontinens legtöbb országában.

Mégis már-már végzetszerűnek tetszett ez a bérszínvonal, amely akkor is jóval az 1989-es szint alatt tartja a reálkeresetet, amikor a gazdaság teljesítménye meghaladja a rendszerváltás előtti esztendőét. A helyzet ráadásul, ha nem is sorsszerű, de okszerű. A nyomott bérbeállást a szocializmusból hoztuk, ahol ez volt a teljes foglalkoztatottság, és az erősen támogatott alaptermékek és szolgáltatások ára. A kedvezmények megszűntek, s ha emelkedtek is a fizetések, nem annyival, hogy ellensúlyozták volna a veszteségeket. Az emberek jobban féltették a munkahelyüket annál, semhogy bérharcokba bocsátkoztak volna. A vállalkozók éltek a helyzettel. Munkaadóként az állam is így tett, bár jó ideig inkább a kényszer, mint a szűkkeblűség okán. A külföldi tőke jött, jobban is fizet, mint a hazai átlag, följebb viszont csak akkor megy, ha nő a termelékenység, de kivált akkor, ha az eddigiekért már nem kap kreatív és lelkiismeretes munkát. A szervezett érdekvédelem egy darabig magától volt gyenge, ahogy lábra kaphatott volna, a hatalom fojtja el. Szinte semmi nem feszíti, tolja különösebben felfelé a béreket. A szolidaritás pedig tudottan gyenge nálunk, akár föntről lefele tekintjük a társadalmat, akár azonos szinten belül maradunk. Ha nincs ez a kormányzati emelés, lassan átvehettük volna a munkáltatói terminológiát, amely az alacsony fizetéseket bérelőnynek nevezi, szinte tekintet nélkül arra, hogy ez a munkavállalók számára viszont hátrány. Ha erről kevesebbet is beszélünk.

Pedig lenne rá ok. Mert miközben megtört a jég, hátrányunk tovább nőtt. Nálunk a kivételes kormányzati intézkedésnek köszönhetően az első negyedévben 4,4 százalékkal nőttek a reálkeresetek. Csehországban – maguktól – öttel.

(Forrás: *Népszabadság*)



OLASZ MOZDONY KANDÓ HAZÁJÁBAN

Szardíniában nem kellett, a magyarok viszont megvették

A villanymozdony szóról a legtöbb embernek a kék-sárga V43-asok jutnak az eszébe, ezért is keltett nagy feltűnést a Déli pályaudvaron, a szombathelyi gyors szerelvénye előtt tavasszal felbukkant sárgászöld színű, szokatlan formájú vontató. A kalauztól a kíváncsi utasok azt is megtudhatták: a furcsa jószág próbaidejét tölti a magyar vasútvonalon, s ha beválik, két tucat társával együtt hamarosan a MÁV szolgálatába áll.

Ha így lesz, az mindenképpen új fejezetet nyit a magyar vasúttársaság történetében, hiszen a MÁV a közvélekedés szerint eddig nem vásárolt külföldről villanymozdonyokat. Juhász Gyula gépészeti szakigazgató szerint a jelenleg használt vontatók valóban Ganz-gyártmányként élnek a köztudatban, s csak kevesen tudják: az első hét V 43-ast 1963-ban egy német konzorcium készítette – igaz, magyar megrendelésre -, s csak a nyolcadik darabtól, a licenc megvásárlása után került a gyártás Magyarországra. A 3000 lóerős V 43-asokat egyébként 1982-ig gyártották, s összesen 372 készült ebből a vasutas körökben Szili néven emlegetett típusból. Mivel a legtöbb még ma is fut, 37-38 éves példányokkal is gyakran találkozhatunk.

Teljes egészében magyar fejlesztésű és hazai gyártású viszont a MÁV mozdonyainak legnagyobbika, az 1974-75-ben megjelent, 5000 lóerős V63-as. A nagy teljesítményű, hosszú teher- és gyorsvonatok vontatására is alkalmas mozdony első példányában még Siemens gyártmányú villamos berendezés dolgozott, a 002-es sorozatszámtól viszont ár a mozdonyok „lelke" is magyar. Az 1984-ben megkezdődött sorozatgyártás után a Ganz Mávag és a Ganz Villamos Művek 1988-ig gyártotta a típust, amelyből az 1981-ig összeszerelt darabokkal együtt 63 készült. Azóta viszont a MÁV – ha a V 46-os tolatómozdonyokat nem számítjuk – nem szerzett be új villamos vontatókat.

Egy mozdony egyébként legfeljebb 25-30 évre készül, ám például az elektronika az új fejlesztések miatt öt év alatt elavul. A mozdonyparkot amúgy folyamatosan frissíteni kellene, erre azonban a vasúttársaságnak az utóbbi másfél évtizedben nem volt lehetősége. (Ebben az időszakban csupán felújításokra futotta: 25 V43-ast generáloztak átlagosan 115-120 millió forintért, 15 évvel megnövelve a fiatalítókúrán átesett járművek élettartamát.) Jogos kérdés persze, hogy ha végül mégis rászánják magukat a mozdonycserére, Kandó Kálmán – a villanymozdony feltalálója, a kontinens első villamosított vasútvonalának kivitelezője – hazájában miért nem a magyar ipar gyártmányai közül választanak. Juhász Gyula szerint a válasz egyszerű: hiába lenne vevő a MÁV egy új magyar villanymozdonyra, ilyen mozdony ma nem létezik. Gyártókapacitás talán még lenne, új konstrukció azonban nincs.

Mivel tíz éve sem a MÁV, sem a másik nagy megrendelő, a BKV nem rendelt egyetlen villamos vontatású járművet sem, a tervezés és a fejlesztés leállt, az ezzel foglalkozó szakemberek pályát (vagy országot) változtattak. Ha lenne is új megrendelés, idehaza legfeljebb gyártani lehetne, a know-how-t, a szellemi tartalmat külföldről kellene megvásárolni.

Ebben a helyzetben a MÁV-nak páratlan lehetőséget jelent a kéz alatt, előnyös feltételekkel beszerezhető 25 olasz mozdony. Valójában nem új, de gyakorlatilag használatlan mozdonyokról van szó, amelyek nem mindennapi kalandok után kerülhetnek Magyarországra.

A TEAM olasz konzorcium által tervezett E491-492 típusú mozdonycsalád tagjait 1986 és 1990 között gyártották, a mechanika a FIAT Ferroviariánál, az elektronika és az összeszerelés pedig az Ansaldo Trasportinál készült. A mozdonyok – néhány próbakilométer lefutását nem számítva – gyakorlatilag a garázsban álltak, Olaszországban ugyanis nincs rájuk szükség. A félszigeten 3000 voltos egyenfeszültségű rendszert használnak, a 25 mozdonyt viszont Szardíniába szánták volna, ahol a hazaihoz hasonló, 25 kilovoltos, 50 Hz-es váltakozó áramú hálózat megépítését tervezték. A sziget vasútvonalainak villamosítását végül lefújták, így a legyártott, de használatba nem vett mozdonyok az olasz vasút nyakán maradtak.

Az itáliai vasúttársaság tavaly hirdette meg eladásra a fölösleges vontatókat. Mivel nem volt túl sok jelentkező, a MÁV igen előnyös ajánlatot tehetett: gyakorlatilag annyit kínált egy-egy újnak tekinthető mozdonyért, amennyiből egy használt V43-ast fel lehetne újítani. A tárgyalásokat az idén év elején kezdték, februárban pedig már Magyarországra érkezett az E492 004-es számú vontató, hogy a magyar vasutasok üzemi körülmények között is kipróbálhassák. A mozdony húsvét óta közlekedik a hazai vonalakon: tíz napig előfogatként (mögötte a biztonság kedvéért V43-assal) járatták, utána önállóan. Az olasz jármű a Budapest-Szombathely viszonylaton naponta egy pár gyors- és egy pár tehervonatot vitt, mindennap 800, eddig összesen 37 ezer kilométert tett meg. Július elejéig 8 alkalommal hibásodott meg, ám ezeket a kisebb bakikat a MÁV szakértői a 12 éves állásidőnek tulajdonították. Az első komolyabb probléma a napokban merült fel: elromlott a villamos fék szellőzője, amit csak Olaszországban lehet megjavítani.

A próbamozdony most hazatér, ám a munkák elvégzése után újabb egy hónapra visszajön. Mivel a hazai műszaki előírásoknak megfelel, a mozdonyvezetők tapasztalata szerint pedig igen jó a futása és – bár a vezetőasztal nem a megszokott jobb, hanem a bal oldalon helyezkedik el – kényelmesen irányítható (ráadásul a villamos fék kisebb karbantartásigénye miatt nem kell 48 óránként átvizsgálni, mint a V43-asokat), esély van rá, hogy a MÁV a vásárlás mellett dönt. A magyar nemzeti büszkeségnek persze nem esik jól, hogy hosszú évtizedek után ismét külföldről kell villanymozdonyt behoznunk, ám az eset úgy is megközelíthető: a reményeink szerint olcsón adott mozdonyokkal Olaszország tulajdonképpen csak egy régi adósságot törleszt. Az itáliai Valtellina nehéz terepviszonyairól híres vasútvonalát – Európában elsőként – 1902-ben egy 33 éves fiatalember, Kandó Kálmán vezetésével a magyar Ganz cég villamosította, miután a feladatot számos nagynevű versenytárs megoldhatatlannak ítélte és visszautasította.

Forrás: *Népszabadság*

NÉHÁNY GONDOLAT A „CICCIOLINÁRÓL"

AVAGY: „CSAK HÁLÁT NE VÁRJON AZ EMBER, MERT AKKOR CSALÓDIK A LEGJOBBAN"

1908-ban egy fiatal magyar mérnök Olaszországba ment, és a Tellina völgyében egy megbízható – akkoriban korszakalkotó –, 106 km hosszú, 3 fázisú vasutat tervezett, épített és üzemelt be, mely áramellátó rendszerével, mozdonyaival hosszú időkig tökéletesen működött, és csak az olasz vasutak egységesített áramellátási rendszere miatt szüntették meg a váltóáramú rendszert. Ezt a kistermetű, vézna mérnököt Kandó Kálmánnak hívták. Akkor gyártott mozdonya ma is látható a milánói Közlekedési Múzeumban.

Ahogy a közmondás mondja: „kölcsön kenyér visszajár". Hát mi visszakaptuk, és máris aktuálissá vált az alcímben lévő másik közmondás is.

2001. február végén bemutatásra és kipróbálásra megérkezett az Olasz Vasút E492-004 psz-ú, váltóáramú üzemre alkalmas mozdonya. Kíváncsian vettük körül a ferencvárosi villanyszín előtt, mustrálgattuk és többen is úgy gondoltuk, hogy a még hátralévő szolgálatainkat szívesen letöltenénk a vezetőállásában.

- Nem olyan szép, mint a Sissi, de hátha nem fekszik el annyiszor, mint a Cicciolina – mondogattuk, észre sem véve, hogy máris becenevet adtunk az új mozdonynak.

Néhány szót a mozdony kialakulásáról. Kb. 13-14 évvel ezelőtt felmerült a gondolat, hogy a Szardínia szigetén lévő Szárd Vasutat villamosítják. Mivel a sziget kissé távol esik az „olasz csizmától", ezért nem kell szorosan illeszkednie az Olasz Vasút egyenáramú rendszeréhez, így itt lehet a kedvezőbb, ipari hálózatról is táplálható 50 Hz-es váltóáramú rendszert kiépíteni. Meg is rendelték a 19 db 140 km/órás, és a 6 db 160 km/órás sebességű mozdonyokat. Az Ansaldo és a FIAT pedig rövid időn belül leszállította a gépeket. Nem volt nehéz dolguk, hiszen a mozdonyok futóműve, alváza, vontatómotorjai megegyeznek az egyenáramú rendszerben használtakéval.

Ám a villamosítás valamilyen ok miatt abbamaradt, így a kész mozdonyok egy Róma melletti fűtőház használaton kívül, üres depójába kerültek, és 11 éven át, aludták édes „Csipkerózsika-álmukat". Nálunk ezt úgy mondják, hogy a „nyakunkon maradt", meg kellene szabadulni tőlük. A megalakult marketing csapat fel is ajánlotta több vasútnak, pl. a Jugoszláv vasútnak (a háború miatt krónikus mozdonyhiányban szenvednek), Iránnak, még a törököknek sem kellett. Ekkor megtalálták a MÁV herceget. De mintha valami baj lenne azzal az ébresztő csókkal...

„La speranza sempre verde – a remény mindig zöld" tartja egy olasz mondás. Csak hát nálunk, ebben a száraz Kárpát-medencében hamar elkezdett sárgulni ez a zöld... Mert hogy márciusban – kisebb átalakítások (áramszedők, önműködő légfékező rendszer) után – elkezdődtek a futópróbák. Az első méterektől kezdve kb. 20-24 szolgálatban voltam ezen a gépen, így szereztem néhány tapasztalatot a működése során.

A mozdony nagyon simán, csendesen fut (az alja megegyezik az FS-nél futó, több száz egyenáramú gépével), nem huzatos és nagyon jó a műszervilágítása, és... ennyi. Nincs több jó tulajdonsága, illetve a MÁV gépeknek jobb.

Szerintem a mozdony gyenge. Ez lehet, hogy csak beállítás kérdése (talán, hogy sikerüljenek a próbák), de 70-80-as sebességig egy Szili is jobban gyorsít. Lehet, hogy 100 km/óra felett jól tud gyorsítani, viszont ez a képessége a 80-as, 100-as pályákon nem használható ki. Az egyenáramú motorok teljesítménye 1 MW ugyan, de a hullámos egyenáramot nem szereti (erős kefeszikrázás), ezért vissza kellett korlátozni 785 kW-ra.

Bár számított teljesítménye megközelíti, indító vonóereje messze elmarad a V63-astól. Nem lesz egy ideális tehervonati mozdony. Volt eset, hogy névleges terheléssel egy 8 ezrelékes emelkedőn 25 km-ig visszalassult. A fűtési teljesítménye viszont alulméretezett. (Szardínián mégiscsak meleg van). És biztos, hogy 8 kocsinál soha nem lesz több az induló vonat?!

A mozdonyon 8 darab fékhenger van, ám ezek a forgóvázakon legalul, legkívül vannak elhelyezve. Mi lesz, ha mínusz 15-20 fokos, havas időben elfagynak (nálunk ugyanis, Szardíniával ellentétben előfordulhat ilyen hideg), vagy ha egy autó elütésekor a roncsok lesodorják a fékhengereket? Akkor sohasem állunk majd meg?

A vezetőállás a bal oldalon van kialakítva, ez nem baj (a horvát mozdonyokon is ott van), de ha MÁV mozdony lesz, engedélyezi-e a felügyeleti szerv, vagy át kell helyezni a jobb oldalra (újrakábelezés, az ajtó a mozdonyvezető hátába nyílik stb.)?

A mozdonyon nincs hűtőszekrény, légkondicionáló (lehet, hogy Szardínián még sincs meleg?).

Van viszont borotválkozó tükör, villanyborotva

csatlakozással (fontos a jó megjelenés, így készülve a 14-16 órás szolgálatokra).

A biztonságos működés érdekében sok dologból kettő van: akkutöltők, trafószellőzők, légsűrítők (egy nem is lenne elég tehervonatra), áramellátó inverterek. Az egyik inverter az olasz mozdonyokon ma is használatban lévő, a másik viszont a váltóáramú üzemre kifejlesztett új szerkezet. Na ez a második szokott meghalni. Ekkor az első átveszi az áramellátást, viszont a megnövekedett segédüzemi gépek száma miatt (ami az egyenáramú gépeken nincs: trafószellőzők, olajkeringető) nem bírja őket ellátni árammal.

Nem egyszerű a vezetése sem: a kontroller parányi elmozdítása is 100 A-os áramnövekedést jelenthet, az automata sebességtartó üzemmód 5-8 km-es ingadozással valósítható meg. Nem megoldott a villamosfék-légfék együttműködése sem.

A tervezők nem készültek fel olyan – váltóáramú üzemmódban előforduló – dolgok megoldására, mint pl. a fázishatár alatti áthaladás 30-40 mp, mire újra vontatni lehet, ez viszont emelkedőben 10-15 km-es sebesség-visszaesést is okozhat.

Végső (egyéni) véleményem: ennek a mozdonynak a próbaüzem során szerzett tapasztalataim szerint:

- vontatási mutatói nem jók (nekem eddig még nem bizonyította),
- működése bizonytalan (hányszor kellett megkérni a vonógép vezetőjét, hogy húzza ő a vonatot!),
- sok dolgot át kell alakítani (fékszerkezet, világítás),
- sok dolgot fel kell szerelni (EVM 160, TELOC 2200, 450Hz-es rádió),
- alkatrész-ellátása nem megoldott (10 napot vártunk trafóolajra, mert a miénk nem jó),
- Kicsi darabszámú a sorozat (a szívemnek oly kedves M63-asok is jó, ha 14-15 évig bírták),
- Lehet, hogy 0 km-es, még nem kopott gépek, de azért a tömítések, gumik már 12 évesek, és ezek hiba forrásai lehetnek (trafófolyás, fékrendszer).

Az olasz marketingcsapat szerint – akik közül csak egy villamosmérnök, a többi kereskedő – a mozdony kitűnő konstrukció, a problémák oka általában a magyarországi körülményekben keresendő. Attól függően, hogy éppen mi a nem jó a gépen, a vonalfeszültség vagy túl magas, vagy túl alacsony. De mégis, hát nem nekünk akarják eladni?

A kupec sem a sánta lovával megy a vásárba!...

Szerintem e gépek helyett, inkább valami univerzális, nagyobb darabszámú, hazai gyártású – Ganz, Adtrans – mozdonyokat kellene beszerezni (a Taurus csak kirakat Nyugat-Európa felé).

Olyan áron pedig igencsak meggondolandó, hogy a MÁV közgazdák szerint, megvételük esetén 25 db V43-ast azonnal le kell selejtezni (bár az elsők már 38 évesek, de megbízhatóan futnak).

Gondolataimat azért osztom meg veletek, mert egyes MÁV vezetők sajtótájékoztatón nyilatkozzák, hogy „megvásároljuk az olasz mozdonyokat". De ha a mi véleményünkre nem is kíváncsiak (hiszen mi „csak" mozdonyvezetők vagyunk), legalább kérdezzék meg a géppel foglalkozó reszortos mérnököket, ők is tudnának miről mesélni.

Ahogy Karinthy írta: „Nem mondhatom el senkinek, elmondom hát mindenkinek". És bízom benne, hogy tisztelt Kandó Kálmán úrnak nem kell a szégyentől forognia a sírjában.

Bacsa Ferenc
mozdonyvezető
Ferencváros G. F.

EURÓPAI VASUTAT TEREMTÜNK
VEZETŐI ZSENIALITÁS VAGY DILETTANTIZMUS?

Őszinte elismerésem a Vasutas Hírlap szerkesztőinek és újságíróinak, akiktől az írás címét kölcsönöztem. Tisztelem a fáradozásukat, amellyel a MÁV arculatát kívánják szebbé, a munkavállalók számára vonzóbbá tenni. Minden igyekezet, a legjobb szándék is kudarcot vallhat azonban, ha az olvasó nem azt tapasztalja a munkahelyén, a környezetében, ami az újság lapjaiból árad felé. Virtuális világban érzi magát, melyben semmi sem az, aminek látszik. Az újságírói etika, az objektív tájékoztatás erkölcsi kötelezettsége nemcsak a szép, jó, pozitív történések széles körben való tudatosítására vonatkozik, mivel ezeknek közérzetjavító, teljesítménynövelő, ösztönző hatásuk van. Vonatkozik a hibák, tévedések megjelenítésére, a hozott intézkedések, esetleg a felelősségre vonás tényének és mértékének közhírré tételére is. Itt elsősorban nem a „kisvasutas"-ra gondolok, aki miközben dolgozik, hibázhat is, akire a munkáltató szigora azonnal lesújt, elvégre is rendnek KELL lennie! Olyan esetekre gondolok, melyben vezetők vétkes kötelességszegése, utasításellenes, az Mt. és a KSZ rendelkezéseivel ellentétes, szándékos, esetenként hatáskörét jóval túllépő, károkozó tevékenysége bebizonyosodott, és NEM TÖRTÉNT SEMMI! Ezek azok, melyek kifejezetten NEM javítják a munkahelyi közérzetet, a munkavállalókat érdektelenné, közönyössé teszik. Kialakul egy „úgyis mindegy, itt már csak rosszabb lehet" állapot, melynek a munkavégzésre, a teljesítmény növelésére gyakorolt hatását elemezni sem szükséges. Vannak ilyen esetek, de nem lehet róluk olvasni, legfeljebb a MÁV Értesítő felmentések, munkaviszony megszüntetések rovatában.

A vezetői munka értékéről, annak megfelelő, rövidesen természetesen európai mértékű anyagi ellentételezésének szükségességéről több írást is olvashattunk, mely egy jól működő vállalatnál magától értetődő és természetes. Mindez azonban nem működik, és ezáltal nem valósulhat meg a feladatra való tökéletes alkalmasság, és a tevékenység közben hozott döntésekért való teljes felelősségvállalás nélkül.

Az alkalmasságról csak annyit, hogy külföldön egy kisebb vagyont költenek a megfelelő személy kiválasztására, mely később busásan megtérül, ugyanis elhibázott döntések miatt nem éri kár a munkáltatót.

A hozott intézkedésekért való felelősség ma a MÁV-nál csak a papírforma szintjén létezik, ezáltal valóságtartalma, megfontoltságra késztető, visszatartó ereje nincs. Véleményem szerint ez ma a MÁV humánstratégiájának az Achilles-sarka.

Visszatérve az írás címéhez, minden szlogen, ha nincs mögötte valós tartalom, komolytalanná válik, és utóbb a visszájára hat.

Vajon eljutunk-e a hőn áhított, alig veszteséges, modern, pontos és kiszámítható, szolgáltató európai vasutak szintjére, ha menet közben káoszt teremtünk, felrúgunk törvényt, szerződést, írásos rendelkezést, menetrendet és mozdonyfordulót, a tisztességes emberi kapcsolattartás írott, és íratlan szabályait, adott esetben, az Alkotmányban biztosított alapvető emberi jogokat is?

Tisztában vagyok vele, hogy írásom nem a sikertörténetek számát fogja gyarapítani. Hiánypótlásnak szánom, ha úgy tetszik, üzenetnek. Hátha követésre talál, építő kritikaként a jobbítást, az előrehaladást, a megtisztulást fogja szolgálni.

A menetrend-változás, az átállás kisebb-nagyobb zökkenőkkel jár, nagyobb odafigyelést igényel. Ezt minden vasutas tudja, természetesnek veszi, zavartalan lebonyolítása a szervezésen múlik.

Ami viszont a Kunszentmiklósi Csomóponti Főnökség területén történt, arra még az „átkos" diktatúra legsötétebb időszakából sem tudnék hasonló példát említeni.

Bebizonyosodott – legalábbis helyben –, hogy a rendszerváltás után több mint tíz évvel a MÁV-nál nem hogy a rendszerváltás, de még a szemléletváltozás sem kezdődött el.

Érvényes menetrend, a TFO írásos rendelkezése, a hatályos személyzeti- és mozdonyforduló ellenére a csomópont vezetője NEM ENGEDI, megtiltja a Bz motorkocsi leközlekedését.

NEM ÉRDEKLI a fő-mozdonyirányító aggodalma, a gépészeti osztály ügyeletesének jogos hivatkozása sem, miszerint az új üzemidőt 2001. július 01-től vezetik be (Gy. 435-736/2001.TF0). Ennek lényege, hogy a forgalmi személyzet TÖRVÉNYES és gazdaságos foglalkoztatása érdekében a gépészeti szakszolgálat a személyzeti- és mozdonyfordulók kialakításánál az üzemidő megváltozását vegye figyelembe.

Intézkedésének köszönhetően a MÁV az Mt. 102. § (1) bek. és (3) bek. a.) pontjában foglalt kötelezettségeinek, a mozdonyvezetőkkel szemben nem tudott eleget tenni, valamint sérült a szabadidő eltöltését biztosító alkotmányos jogunk is.

A gépészeti osztály ügyeletese a rendkívüli eseményről, az utasításellenes munkavégzésről részletes jelentést tett.

1. a mozdonyvezetőnek a törvényes munkaidő felett 81

perc túlszolgálata keletkezett,

2. a motorkocsi vizsgálati ideje a vonat végállomásától 40 km-re, 5.00 órakor lejárt. A vonat a mozdonyvezető személyes felelősségének és jóindulatának köszönhetően tudott menetrendszerűen leközlekedni,
3. a motorkocsit külön mozdonnyal és személyzettel, hidegen kellett a honos vontatási telepre továbbítani, 74 km távolságról.

A következő éjszakai szolgálatban a motorkocsi ismét nem közlekedhet. A különbség csak annyi, hogy a mozdonyvezető TÖRVÉNYES 12 óra szolgálata a személyvonat továbbítása közben, középállomáson telik le. A leváltó személyzetet a tartalék mozdonnyal viszik ki, a vonat 9 perc késéssel érkezik. Ennek a mozdonyvezetőnek 206 perc túlszolgálata keletkezett úgy, hogy a vontatás biztosította a leváltóját, csak a váltást tették lehetetlenné.

Vessünk egy pillantást az előírásokra.

5.1.2. A csomóponti vezető feladata, felelőssége.

5.1.2.2. Szervezi, és összefogja a csomópont állomásfőnökségeinek munkáját, a gazdaságos működtetés figyelembe vételével biztosítja azok, valamint tevékenységüket segítő társszolgálati ágak érintett külszolgálati egységeinek EGYÜTTMŰKÖDÉSÉT.

5.1.2.8. Biztosítja a Munka Törvénykönyvében és a Kollektív Szerződésben előírt rendelkezések MEGTARTÁSÁT.

Mindezek, valamint az írásos rendelkezés ellenére, hatáskörét túllépve megváltoztatja az üzemidőt. Áldásos tevékenysége következtében a gépészeti főnökségnél súlyos vezénylési nehézségek jelentkeznek, a túlszolgálatok és a hidegmenet tetemes költségtöbbletet eredményeznek. Aláírt, érvényben lévő (KSZ, Helyi Függelék melléklete) személyzeti fordulókat kell átalakítani, elfogadtatni, minden határidőt figyelmen kívül hagyva.

Tényleg európai vasutat teremtünk?

A diktatúra nem ismer törvényt, racionalitást. A baj csak az vele, hogy a múltat idézi, gyűlöletet kelt, akadályozza a megegyezéseket, és ezért bukásra van ítélve. Ahol viszont sok a csatazaj, ott kevés idő marad az érdemi munkavégzésre.

Tényleg ezt akarjuk?

A kocka el van vetve! Az illetékeseknek színt kellene vallaniuk, mert a szlogen így értéktelenné, időszerűtlenné, sőt megvalósíthatatlanná válik. A feladatot mely az európai vasút megteremtéséhez előttünk áll - elkötelezett munkavállalók, és csak valós képességekkel rendelkező vezetők együttműködésével lehet végrehajtani.

Garamvölgyi István

„EGY VASÚTGÉPÉSZ, AKI HIVATÁSÁNAK TEKINTETTE A MUNKÁJÁT"

2001. április 18-án nyugdíjba vonult Grenczer János, a szolnoki Gépészeti Főnökség vezetője. Beszámított szolgálati ideje összesen 44 év 61 nap. Folyamatos MÁV ideje 35 év 27 nap – a tanulmányi idők és egyéb MÁV idők beszámításával összesen 43 év 58 nap. Ebből Szolnokon több, mint 34 évet töltött, és 22 évet vezetői munkakörben.

Érdekelt, hogy egy ilyen nagy tapasztalattal rendelkező gépészeti szakember hogyan tekint vissza munkásságára, életútjára, az elért sikereire és az ezekkel járó pozitív és negatív emlékeire. A bennem megfogalmazódott kérdésekre egy személyes találkozó alkalmával kaptam meg a válaszokat.

– Hogyan kezdődött a vasúti pályafutása és hogy került Szolnokra?

– Vasúti pályafutásom egy vasutas településen, Hatvanban kezdődött. 1939-ben az Újhatvani munkásnegyedben születtem. Édesapám, Grenczer János a hatvani fűtőháznál kezdetben lakatos- és vasesztergályos a mozdonyjavítóban, majd gőzmozdonyvezető volt, az 1940-es évek második felében a Mozdonyvezetők Otthonának társadalmi elnöke. Édesanyám szintén a hatvani fűtőháznál dolgozott, onnan ment nyugdíjba, mint iktató. A családi – a vasutas környezet – a vasutasok társadalomban, a város életében betöltött szerepe egy fiatalembert megérintettek és az idő előrehaladtával fokozatosan áthatja a vasúti szolgálat, a felelősség, és a fegyelem. Rám így hatott az a bizonyos mozdony füstje, ami megcsapott.

Már ötéves koromban édesapám megismertetett azzal a gőzmozdonnyal, amit ő vezetett, de később is gyakran vittem neki a vesszőből font kosárban ebédet, vagy vacsorát, amikor a hatvani vasútállomáson 8-10 percre megálltak a vízvétel, tűzpucolás, na és a súrlódó felületek utánkenése miatt. Ilyenkor a forróságtól sugárzó gőzöst én is körbejártam, betekintettem tüzet okádó torkába. Mindez megmaradt bennem. Pálya-fűtisztító, régiesen mondva fűnyeső lettem 1950 nyarán. Ezután minden nyári szünetben a hatvani pályafenntartásnál dolgoztam, később már krampácsoltam is.

A hatvani Bajza József gimnáziumban érettségiztem, majd vasúti járműlakatos szakmát tanultam. Ipari tanuló a MÁV hatvani Fűtőházfőnökségen voltam, a szakmunkás bizonyít-

ványommal a zsebemben a hatvani Fűtőházfőnökségnél mozdonylakatos segédként a Westing (Westinghouse) műhelyben dolgoztam.

A budapesti Műszaki Egyetem nappali tagozatán a közlekedésmérnöki diploma megszerzését követően 1966. Június 29-től a MÁV hatvani Fűtőházfőnökségen voltam mérnökgyakornok, s úgy gondolom, rekordidő alatt önképzés keretében 1967. május 25-én a vasúti felsőfokú vizsgát jó eredménnyel végeztem – úgy, hogy közben Kiskunfélegyházán tartalékos katonatiszti tanfolyamra a Honvédség bevonultatott. Egyébként vasúti nagyforgalmi vizsgával, gőzmozdonyvezetői képesítéssel (1967. 01. 31), villamos mozdonyvezetői jogosítvánnyal (1970.) és a Ganz-Mávagban szerzett „Dieselmotorok elmélete" képesítéssel (1969) rendelkezem.

1967. Június 19-től szolgálati érdekből Szolnok Fűtőházfőnökségre áthelyeztek, de ez már egy hosszú, tartalmas, több, mint 34 éves gépész munka életpályámon.

– Hogyan került a Vontatás, majd a Gépészet élére?

– 1967-től 1972. december 31-ig gőzmozdony reszortos voltam, sok-sok úgynevezett mellékreszorttal – alacsony nyomású fűtőkazánok, nyomástartó edények, segélynyújtó egységek, egyéb műszaki berendezések – megtűzdelve. Eleinte 16 darab 411. sorozatú gőzmozdony, majd a 70-es évek elejétől 36 darab gőzmozdony (324. sor., 411. sor., 424. sor.) műszaki felügyeletét és a beosztott mozdonyszemélyzet felügyeletét láttam el. Emellett kazánbiztosi feladatkörrel is meg voltam bízva. 1968. őszétől a XLII. sz. 45 Mp teherbírású vasúti járműves gőzdaru szolnoki beüzemelését megszerveztem, műszaki felügyeletét ellátottam.

1973. január 1-től a Gépészeti Szakszolgálat szakosított szervezeti felépítésének megfelelően az általános műszaki részleg vezetője lettem. Mellette a szolnoki rekonstrukció üzemeltetői, műszaki ellenőrzési feladatokat kellett ellátnom, mely a gépészeti-erősáramú szakterületet érintette.

1980. július 1-től - 1986. december 31-ig a Körzeti Üzemfőnökségen műszaki üzemfőnök helyettesi munkakört láttam el, egyben vontatási főnöki, majd a jogutódjánál gépészeti főnöki beosztást 2001. április 18-ig a 62 éves születésnapomig – a nyugdíjazásomig.

– Vezetése alatt milyen pozitív változások, fejlődések történtek a szolnoki Gépészeten?

– Mindig az volt a célom, hogy bebizonyítsam, az „A" típusú kocsijavító műhely adottságainál fogva többre képes, a főváros elővárosi közlekedésének egy fenntartó-üzemi pályaudvara lehet. A megvalósulással kapcsolatban vegyes érzelmek vannak bennem. Az a véleményem, hogy nem bűn kihasználni az adottságokat.

A szoftveres vezérlésű villamos vontatójárműveket, a korszerűsített vontatott járműveket sikerült zavarmentesen Szolnokon beüzemelni, működtetni. Ez is egy sikerélmény. Véleményem szerint a munkahelyen szebb-jobb környezetet, rendet kell kialakítani, mert akkor a munkavállaló az ő napi tevékenységének szakmai munkáját jobb minőségben végzi. Sok meggyőző szó kellett ahhoz, hogy virágos, parkos és valamennyire rendezett környezetet hozzunk létre. Még az utódokra marad a kocsiszolgálati környezet rendezése. A pályafutásom alatt – önálló kezdeményezésemre – több emlékhelyet, emléktáblát, emlékművet állítottunk a gépészeten, megemlékezve a régmúlt idők szörnyűségeiről, a fűtőház áttelepítéséről és emléket hagyva a Millennium évéről Az oktatás színvonalát is tudtuk emelni, hiszen egy nagyon jó kialakítású, korszerű eszközökkel felszerelt oktató-konferencia terem áll rendelkezésre, amelyet 2000. év végén adtunk át.

– Milyen célokat tűzött ki önmaga elé, és mit sikerült elérnie?

– Soha nem gondoltam arra, hogy magas vezető beosztásosként könyököljek, mindenkit eltaposva magam körül. Célul tűztem magam elé a 120 éves klasszikus magyar vasút által létrehozott értékrend továbbvitelét, átmentését, az abból való építkezést. Nem az érdemek számítottak az életutamban, csak a kötelesség. Egyetlen, soha el nem árult célom az volt, hogy a MÁV-nak szolgáljak – ezen belül szűkebb közösségemnek a szolnoki fűtőháznak teljes akaraterőmmel és egész szívemmel.

– Vasúti életpályájának mik voltak a pozitív élményei?

– Nem panaszkodom, vasúti – vezetői – életutam bővelkedett sikerélményekben. Az 1988-as évben kiemelkedően és folyamatosan magasszintű eredményeket produkált vezetésemmel a főnökség kollektívája. Ezeket figyelembe véve 1989. május 1-re az általam irányított szolgálati főnökség a Közlekedési Hírközlési és Építésügyi Minisztérium által adományozott „Miniszteri Elismerő Oklevél"-ben részesült.

A második élmény, amire ma is úgy emlékszem vissza, hogy embert és vezetőt próbáló időszak volt, ez a változásokkal és ellentmondásokkal teli több mint tíz év a gépészekkel. Kiemelkedően pozitív volt a végeredmény, hiszen ebben a válsággal teli időszakból a szolnoki Gépészeti Főnökség kollektíváját sikerült úgy kivezetni, hogy a létrejött foglalkoztatási problémákat hosszú, kitartó munkával megoldottuk. Közvetlenül senki sem került az utcára. A szerkezetváltás során az elővárosi közlekedésben elsődlegességet szereztünk. A személyszállítás a fő alaptevékenységünk, amelyre épül és fejleszthető a többi tevékenység. Azért az sem utolsó,

hogy korszerűsített, számítógép vezérlésű V43-2000 sorozatú villamos mozdonyok és a korszerűsített vezérlőkocsik és elővárosi személykocsik üzemeltetése és fenntartása Szolnokra került. Nyitottunk a város polgárai felé – mozdonykiállítás, amely sok embert vonzott. A Németországi Oldenburg város mozdonyvezetőivel a Mozdonyvezetők Szakszervezete baráti kapcsolatot épített ki, amelyhez szerves segítséget nyújtottam. S a leglényegesebb: Szolnokon sikerült megtartani a munkabékét és jó kapcsolatokat tudtam kiépíteni a szakszervezetekkel. Még egy pozitív élményt említek, amikor teljesen spontán a kocsiműhely dolgozói egyenként odajöttek hozzám, kezet fogtak, és jókívánságaik mellett hosszú életet kívántak.

– Voltak negatív élményei is?

– Természetesen negatív élmények is akadtak a Szolnokon töltött 34 év alatt és a 22 éves vezetői munkám során. A problémákon rövid időn belül túl tudtam tenni magam, csak a balesetek, a vasúti szerencsétlenségek maradtak tartósan meg. Esetenként még ma is megjelennek képek a gondolatomban az 1994. december 2-án 16 óra 50 perckor a 613. számú gyorsvonattal történt szajoli balesetről. A baleset következményei háborús képet mutattak. A siklásos balesetben meghalt 33 utas és 60 körüli volt a sérültek száma. A vasúti létesítményekben, a pályában és a járművekben esett kár nagyon nagy volt. Három napig egyfolytában a baleset elhárításán dolgoztam munkatársaimmal. Megdöbbentő és lehangoló kép fogadott a baleset helyszínén. Szolnok és Szajol között a 4-es számú főút kék színű sávvá változott a mentők, a tűzoltó- és a rendőrségi autók kék fényétől. A szirénák hangja messze elhallatszott. Szóban kifejezni nem tudom, hogy milyen érzések voltak bennem. Meggyőződtem arról, hogy a szolnoki mozdonyvezető nem hibázott és az állományunkba tartozó V43-as mozdony a közlekedésbiztonsági feltételeknek megfelelt. Mellbevágóan hatott rám az országos főügyész-helyettes magatartása, aki a vétlen mozdonyvezetővel szemben olyan viselkedést tanúsított, mintha egy rablógyilkos lenne. Ez csak akkor szűnt meg, amikor a helyszínre érkező MÁV VBI főosztályvezető az előzetes balesetvizsgálati eredményeket közölte vele. Jólesett a munkatársak azonnali, önzetlen segítség felajánlása.

Másik negatív élményem létszámcsökkentési rendelkezésből fakadt, amely 40 főt érintett. A gépészeti dolgozókat a járműjavítóban kellett foglalkoztatni. Ennek hosszabbítása azonban a munkajogi szabály előírásain megbukott.

A kocsijavító műhely tevékenységét átadták volna a Járműjavítónak. Szolnok V. F.-nek több nemzetközi és belföldi gyorsvonatot át kellett volna adnia a környező V. F.-eknek. Tíz villamos mozdony középszintű javítását is a környező V. F.-ekkel akarták elvégeztetni. A Mozdonyvezetők Szakszervezete összefogásával fórumot szerveztünk, melynek célja volt, hogy rámutassunk a helytelen intézkedések következményeire. Az eredmény hozzájárult Szolnok Vontatási Főnökség önállóságának megmaradásához.

– Úgy tudom, hobbyból foglalkozik a vasút történelmével is. Hogyan kezdődött mindez, és hol tart ezzel a cseppet sem könnyű munkával?

– A gőzmozdonyok szoborjárműként történő kiállítása kapcsán érintett meg a vasúthistória. A legnagyobb impulzust a szolnoki Damjanich Múzeum nyugdíjas igazgatójától, Kaposvári Gyula bácsitól kaptam.

Az 1982-es vasutasnapra kiállítottuk a 424-320. psz. gőzmozdonyt Szolnok állomáson. Helyreállítottuk az 1918-ban Aradon gyártott Cmn. 204.784 III. osztályú tengelyes személykocsit, ma a „100 éves vonat"-ban fut. Én fedeztem fel a debreceni járműjavító területén a parajosban a 220-194 psz. gőzmozdonyt. A szolnoki G. F. Területén szerettem volna kiállítani, de az engedélykérésnél a História Bizottság rátette a kezét. Sok-sok vasúttörténeti gyűjteményemből a vasút-történeti kiállítás szervezésével elősegítettem a Vasutas múlt és történelem megismerését itt helyben és esetenként a város környezetében.

– Gondolt-e arra, hogy vasúttörténeti munkáit könyvben összegezze?

– Igen. Több szolnoki vasúttörténeti anyag könyvbe formálásán dolgozom, némelyik már közel áll a befejezéshez. Felkérésre jelenleg a vasúti életutamat tartalmazó „Fél évszázad a vasút szolgálatában" című életrajzomon munkálkodom. Hetven százalékos készültségi fokon van egy másik munkám, melynek címe: „Szolnoki vasúttörténet a reformkortól a Millennium évéig (1827-2000)"

A következő könyvem kinyomtatottan kész, már csak képeket kell hozzá válogatni. A címe: „Százhuszonöt éves a Hatvan-Szolnok vasútvonal".

Nyolcvan százalékosan megírt anyagom a szolnoki vasutasok tevékenységét mutatja be. Címe: „Vasutasok a szolnoki köz- és társadalmi életben" – Társulatok, egyesületek, kulturális és sporttevékenységek, szabadidő kihasználása.

Végezetül megköszönöm Grenczer úr segítőkészségét, amellyel e cikk elkészítését elősegítette és megosztotta velem és az olvasókkal több évtizedes tapasztalatát és élete történetének fontosabb állomásait. Nyugdíjas éveihez egészséget és hosszú életet, a könyvíráshoz pedig építő gondolatokat kívánok! Köszönöm az interjút.

Koltai Tamás
főmozdonyvezető

A MOSZ JOGTANÁCSOSA VÁLASZOL

Néhány közérdekű információt szeretnék a kollégákkal ismertetni.

A vasúti dolgozók munkaköri alkalmasságának orvosi vizsgálatáról és véleményezéséről szól a 14/1985. (XI. 30.) KM rendelet. Ez a rendelet szabályozza az előzetes, időszakos és soron kívüli munkaköri alkalmassági orvosi vizsgálatok rendjét. E jogszabályból csak három lényeges – többek által felvetett – problémára vonatkozó szabályt emelek ki.

„4. § (1) A munkáltató a vasúti dolgozót – indokolt esetben – soron kívüli alkalmassági orvosi vizsgálatra kötelezheti.

5. § (1) A munkaköri alkalmassági orvosi vizsgálatot első fokon a Magyar Államvasutak (a továbbiakban MÁV) illetékes vasútüzemorvosa, vagy a MÁV Területi Egészségügyi Központjának (a továbbiakban: MÁV TEK) főorvosa végzi.

(2) Ha a vasúti dolgozó, illetőleg a munkáltató az első fokú vasútegészségügyi szerv megállapításával nem ért egyet, annak kézhezvételétől számított tizenöt napon belül kérheti a munkaköri alkalmasság másodfokon történő elbírálását. A kérelmet a másodfokokon eljáró vasútegészségügyi szervnél kell előterjeszteni, amelynek döntéséig a vasúti dolgozó munkaköri alkalmasságára az első fokon eljárt vasútegészségügyi szerv döntése az irányadó.

(3) A másodfokon eljáró vasútegészségügyi szerv

a.) ha első fokon az illetékes MÁV vasútüzemorvos járt el – a MÁV TEK főorvosa,

b.) ha első fokon a MÁV TEK főorvosa járt el – a MÁV Vezérigazgatóság Egészségügyi Főosztálya,

(4) A MAV TEK főorvosa másodfokú döntésének felülvizsgálatát mind a vasúti dolgozó, mind a munkáltató írásban kérheti a MÁV Vezérigazgatóság Egészségügyi Főosztályának vezetőjétől, a másodfokú döntés kézhezvételétől számított tizenöt napon belül. A vasúti dolgozó munkaköri alkalmasságáról a MÁV Vezérigazgatóság Egészségügyi Főosztályának vezetője, vagy az általa megbízott főorvos véglegesen dönt. E döntés meghozataláig a vasúti dolgozó munkaköri alkalmasságára a MÁV TEK főorvosának döntése az irányadó.

(5) A vasútegészségügyi szerv megállapításait (döntését) az „Alkalmassági orvosi bizonyítvány vasúti szolgálatra" elnevezésű nyomtatványon kell rögzíteni.

6. § A 2. és 4. § szerinti orvosi vizsgálatoknak, továbbá a 3. § szerinti minden második orvosi vizsgálatnak a mozdonyvezetők esetében pszichológiai alkalmasságukra is ki kell terjednie.

8. § (2) Az időszakos és a munkáltató által kért soron kívüli alkalmassági orvosi vizsgálat időtartamára a vasúti dolgozót átlagbér illeti meg, ha az csak munkaidőben végezhető el." Ezt a MÁV Rt. Kollektív Szerződése 34. § (3) bek. szabályozza.

Fontos a 15 napos határidő betartása, mert jogvesztő!

A „MÁV Vezérigazgatóság Egészségügyi Főosztálya" jelenlegi elnevezése: Foglalkozás-egészségügyi-, Munkabiztonsági- és Környezetvédelmi Főosztály, címe: 1062 Budapest, Andrássy út 73-75.

Július végén tájékoztatta a Mozdonyvezetők Szakszervezetét a Foglalkozásegészségügyi, Munkabiztonsági és Környezetvédelmi Főosztály arról, hogy a **14/1985. (XI. 30.) KM. sz. rendelet átdolgozása folyamatban van.**

Az átdolgozás során a 33/1998. (VL24) NM. sz. rendelet előírásait kívánják figyelembe venni, amely a soron kívüli munkaköri alkalmassági vizsgálatok végzésének gyakorisága és szükségessége tekintetében a jelenlegi szabályozásnál szigorúbb feltételeket ír elő.

Ismét megállapodtak a szakszervezetek a MÁV Rt-vel a lakáscélú kölcsön egyösszegű kedvezményes visszafizetéséről (K-3071/2001).

1. „Azon munkavállalók, akik a MÁV Rt. Kollektív Szerződése alapján lakáscélú kölcsönben részesültek, az ezen megállapodás szerint jogosultak a még fennálló tartozásukat kedvezményesen, egy összegben visszafizetni a MÁV Rt. részére.
2. A kedvezmény mértéke
   a./ 400.000 Ft-ig 50 %,
   b./ 400.001 Ft-tól 700.000 Ft-ig 200.000 Ft, és a 400.000 Ft feletti rész 35 %-a,
   c./ 700.001 Ft-tól 305.000 Ft.
   A kedvezményt a visszafizetés feltételeit rögzítő szerződés megkötése időpontjában fennálló tartozás alapján kell megállapítani.
4. Ezen megállapodás az 1997. december 31-ig megkötött kölcsönszerződések szerint nyújtott lakáscélú kölcsönök visszafizetésére vonatkozik."

A 2001. évi vasutasnapi jutalmat a 2001. június havi munkabérrel együtt, a júliusi bérfizetési napon kell kifizetni. A kifizetés feltételei megegyeznek a tavalyi évi K-971 /22000. számú megállapodásban foglalt feltételekkel.

Dr. Vagaday Ildikó jogtanácsos

GÁZOLÁS

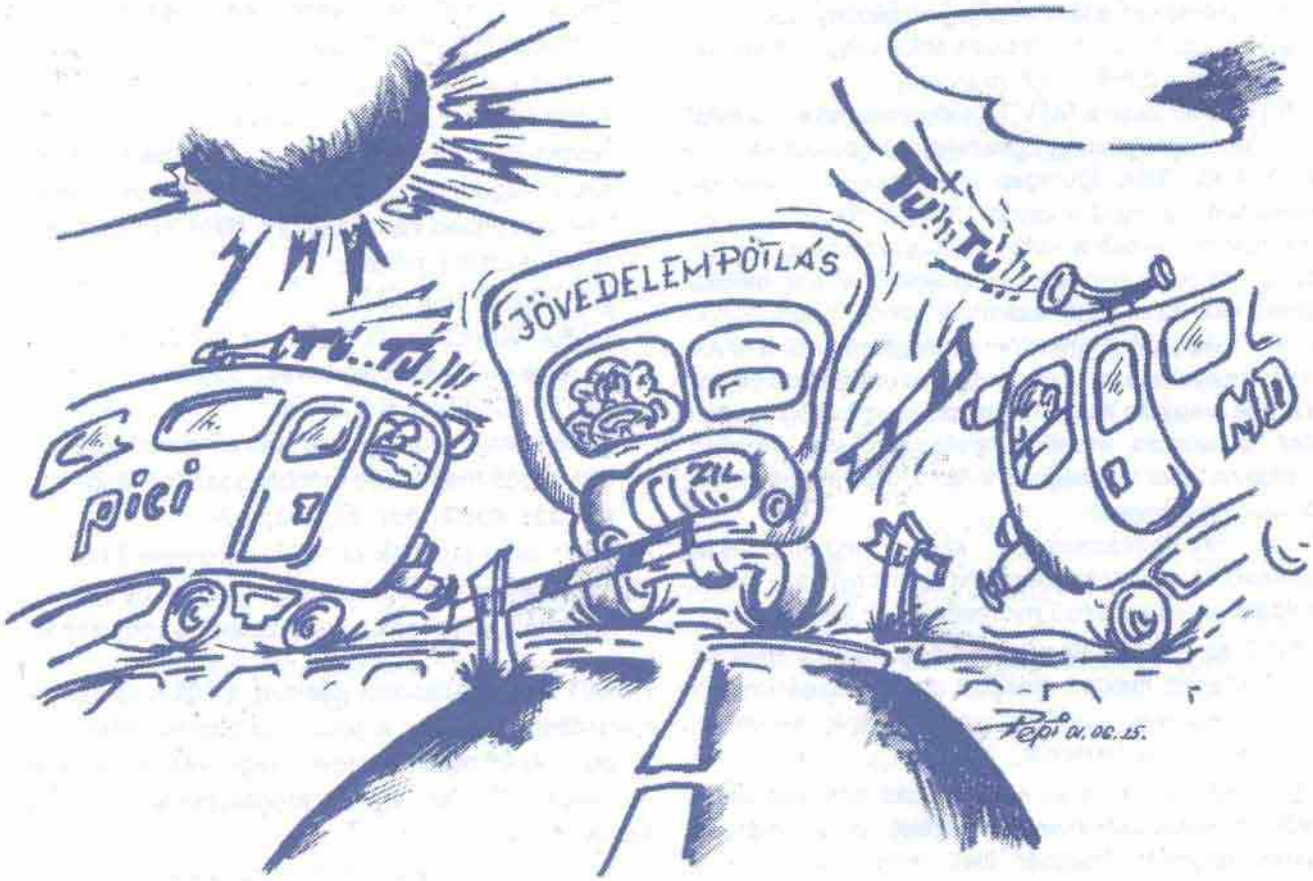
Azon szerencsések közé tartozom, aki a címben szereplő tragédiát még nem élte át. Állatokat már gázoltam, embert - hála Istennek - nem. A nagy öregek azt mondják, hogy kétféle mozdonyvezető van: az egyik, aki már gázolt embert, a másik, aki ezután fog. (Remélem nem lesz igazuk!)

Sajnálatos, hogy a vasútüzem hétköznapjai alig-alig telnek el ilyen jellegű esemény nélkül. Szörnyű dolog tehetetlenül figyelni, hogy a gyorsfékezést követően, a vonat a fizika törvényei szerint robog a tragédia felé. A vezetőállás ura, itt már túl sokat nem tud tenni. Ha állat jön, sajnálja, de tehetetlenségre van kárhoztatva. Ami ettől is borzalmasabb, az, amikor ember kerül a robogó vonat elé. A szavakkal nehezen megfogalmazható érzés még jobban elhatalmasodik a mozdonyvezetőn. Ha folytatjuk a sort, akkor jönnek a közúti átjárókban bekövetkezett gázolások. Gyalogos, motoros, autós, majd a teherautó, sőt a „gyilkos" kamion. A tragédia megakadályozásán, illetve hatásának csökkentésén túl, itt már a mozdonyvezető is veszélybe kerül. A pillanatnyi reagálás, a lélekjelenlét nagyban befolyásolja, hogy a masiniszta részvevőjévé, vagy netán áldozatává válik az eseménynek. Akik mesélnek, elmondják, hogy milyen is az, amikor a sötét éjszakában emberi testrészek után kutat a mozdonyvezető. Nem akarok morbid lenni, de végig kell gondolni, hogy mit él át az ember, amikor a szétfröccsent agyvelő az ütközőn lebeg. Sokan hosszan tudnának beszélni ezekről a balesetekről. Sajnos többen voltak olyanok is, akik soha többé nem tudják elmondani a történteket.

Hogy miért is írok erről?

Azért, mert több kollégánk van, aki az ilyen baleseteket csak hosszú idő elteltével tudja feldolgozni, és van olyan is, aki soha többé nem akar a kontroller mögé ülni. A következmények európai szintű kezelése az, hogy a gázoló mozdonyvezetőt – kérésére elengedik betegállományba annak érdekében, hogy a tragédia okozta pszichés terhet mihamarabb feldolgozza. Ezzel a lépéssel is elősegítve, hogy mihamarabb újra teljes értékű munkavállalóvá váljon.

Mi újság nálunk? A Kollektív Szerződésünk értelmében, a tragédia részesévé váló kollégánkat a balesetből eredő keresőképtelenség miatt, bizonyos napok eltelte után kártérítés illeti meg. Emiatt, a munkáltatói magatartás – nem éppen európai módon – kezd rosszindulatúvá válni. A betegállományba vonuló dolgozókat helyenként nyílt, helyenként burkolt presszió alá vonják. A fenyegetés arra irányul, hogy amennyiben a dolgozó betegállományt vesz igénybe, akkor őt rendkívüli orvosi vizsgálatra küldik. Természetesen



mindezt az érvényben lévő szabályokkal mit sem törődve teszik. Itt az ideje, hogy e rendelkezést cikkem végén közöljem kollégáimmal.

Finoman fogalmazva is, minimum érdekes a munkáltatói álláspont. Ha nem is szó szerint idézem, de a munkáltatói oldalt vezető vezérigazgató-helyettes úr álláspontjának eszenciája valahogy így szólt a témakörrel kapcsolatbani VÉT-en: „a tapasztalatok azt mutatják, hogy a gázoló mozdonyvezetők azért mennek el betegállományba, hogy plusz jövedelemhez jussanak a KSZ 82 §-a alapján." Nagy önuralmat kellett tanúsítanunk, hogy e választ – egy volt mozdonyvezető szájából – kellőképpen higgadtan viseljük el. Ha cinikus akarnék lenni – és miért ne legyek ezek után az – azt is mondhatnám, hogy uraim irány neki az autóknak, kamionoknak, mert az egy jövedelemszerző forrás, még ha nincs is ráírva.

Az álláspontot nem kívánom minősíteni, már csak azért sem, mert nem szeretnék e témakörben is értelmetlen sajtóháborúba keveredni. A minősítést tegye meg mindenki saját maga.

A megjegyzésem mindössze csak annyi, hogy a véleményformálás csak annak a szájából hiteles, aki az általam leírt tragédiákat már átélte, vagy annak közelében járt.

Aki viszont ilyenekről csak hallomásból értesült ne törjön pálcát a gázoló mozdonyvezető feje felett, s főleg ne retorziókkal fenyegesse. Ha ellenben mégis ezt teszi, akkor nem tudok mást kívánni, mint, hogy legyen hasonló élményben része!

Bár érző emberként én mégsem kívánhatok ilyet.

Részlet a 34/1986. (MÁV Ért. 18.) Eü. F. sz. utasításból, valamint ugyanezen szabályokat rögzíti a MvSz. III. fejezet 1.4. pontja.

Soron kívüli alkalmassági orvosi vizsgálat

„4.1. A soron kívüli alkalmassági orvosi vizsgálat célja a dolgozó munkaköri alkalmasságának (függetlenül időszakos vizsgálati kötelezettségétől) bármely időpontban történő utólagos elbírálása.

4.2. Soron kívüli vizsgálat céljából a munkáltatónak az illetékes vasútüzemorvoshoz kell utasítani (további munkábaállítás előtt) a dolgozót, ha:

a.) a vasútüzem orvosa, a soron kívüli vizsgálatot kezdeményezi,

b.) közvetlen felettese, a dolgozó magatartásában, eddigi viselkedésével össze nem egyeztethető jelenségek előfordulását észleli (pl. elmebaj gyanúja, szeszes italok mértéktelen, illetve kábítószer fogyasztásának gyanúja stb.),

c.) tartósan – legalább egy évig – utolsó munkakörét nem látta el,

d.) munkatársa üzemi balesetét idézi elő, vagy ismételten üzemi balesetet szenved, és

e.) szolgálata közben ismételten baleseti veszélyhelyzetet idézett elő, vagy balesetet okozott.

Soron kívüli vizsgálat elrendelésekor a szolgálati főnökség köteles külön iratban részletesen közölni a vizsgálatot szükségessé tevő okot. „

Kiss László

Mély fájdalommal tudatjuk, hogy szeretett kollégánk

HELLINGER JÁNOS

életének 49. évében,

2001. május 29-én elhunyt.

Temetése 2001. június 7-én 11 órakor volt a Bátaszéki temetőben.

A kollégák a sírbahelyezés időpontjában, 11.30-kor

1 perces figyelj jelzéssel búcsúztak tőle.

Emlékét kegyelettel őrzi a

Mozdonyvezetők Szakszervezete Bátaszéki Tagcsoportja

A KIDŐLT KERESZTNEK

... nem köszön már senki ... ez van a nótában. Én köszönök. Amikor csak tehetem, megmeglátogatom az öreg, nyugalmazott kollégákat. Egy kicsit elbeszélgetünk, nosztalgiázunk. Örülnek a látogatásomnak, örülnek, ha rájuk néz egy aktív kolléga. Mindössze egy szombathelyi nyugdíjas kolléga ürnak voltam „persona non grata", de ezt figyelmen kívül lehet hagyni.

A tapolcai masiniszta kollégák példája is szép, követendő. Minden évben, összehívják az öreg vezéreket egy kis poharazásra, beszélgetésre, nótázásra. Én is voltam már náluk ilyen összejövetelen, versben meg is örökítettem. Köszöntöttem az öregeket egy-egy mozdonyos képeslappal, fényképpel.

Sajnos a szeretetreméltó kedves, „szilis" mesteremet – Csaba Jánost – már nem tudom köszönteni, meglátogatni. Négy hónapon át voltam – és egyben utolsó kadétja Csaba Jánosnak. Én mentem mozdonyvezető tanfolyamra, ő pedig ment tisztképzőre. Utána már nem utazott. A keleti fűtőházból elkerülve bármerre vitt a sors, mindig írtam neki képeslapot az ünnepek alkalmából, a fűtőházba címezve.

Nem sokkal a nyugdíjazása előtt meglátogattam a keleti fűtőháznál, megbeszéltük, hogy a nyugdíjas búcsúztatójáról időben értesít, és megígértem, hogy okvetlenül ott leszek. Valahogy elmaradt a nyugdíjas búcsúztató, s nem találkoztunk. Akkoriban nem volt annyi szabadidőm, mint mostanában, de próbáltam elérni mesteremet, érdeklődtem a címe után, hogy legalább írni tudjak neki, de hiába. Senki nem tudott segíteni. Teltek, múltak az évek, és nem tudtam elérni a mesteremet. Az idén tavasszal Szigetcsépen (Keletinél, a Baross szobor mellett) összetalálkoztam a keletis kollégával, Molnár Jóskával. Ő felvilágosított, hogy drága mesterem Csaba János négy éve meghalt.

Most megírom nektek egy emlékezetes szolgálatunkat - a mesterem emlékére.

Akkoriban volt egy forduló Budapest Keleti - Hegyeshalom között 00.20 órai kezdéssel. A V43-1007 psz-ű gépen a „kormány" végig az én kezemben volt. „Az idő csendes, a gyors rendes". Tatáig 100/100, utána 80/80 volt a sebesség. Tatán megálltunk. Induláskor „elmarkoltam" a vonatot, nekilendültem a tóvároskerti emelkedőnek. Simán elértem a 80-as sebességet. Tatatóvároskert közúti átjáróját „szakállas" mechanikus sorompó fedezte, a térköznek is mechanikus jelzője volt.

– Eleje szabad!

– Szabad – közöltük egymással a vonat vezetőjével.

Jobbról erdő, balról bozót, az emelkedésben lévő, jobbra kanyarodó ívben rossz a rálátás az átjáróra, a megállóra. (Azért írom jelen időben, mert most is ugyanolyan, ráadásul fénysorompó fedezi az útátjárót.) A mozdonyvezér figyelme állandóan, folyamatosan a pályán legyen!

Amikor ráláttam a megállóra, abban a pillanatban egyszerre: bal kézzel a jelzőkürt gombját majdnem letörtem, jobbal a sarokba vágtam a D2-es fékezőszelepet! Mesterem a homokolót működtette! A peron közepe táján lecövekelt a gyors. A döbbenettől még fel sem eszméltem, Jancsi bátyám már leszállt a gépről. Azután, amit kapott az illetékes bagázs . . .

Ugyanis azért kellett ilyen vészesen, gyorsan megállnom, mert a peron szélén mint a fecskék a villanydróton – 10-15 suhanc üldögélt, a csülkűket a sínkoronán pihentették. Szegénykéim nagyon elfáradtak már kora délelőtt, mert késett a személyvonat, amivel utazni akartak, de hát előtte jött a gyors!

Legelőször is a térközőr szorult.

– Mondja, maga miért van itt? Hogyan tűrhette ezeknek a kölyköknek a hülyeségét?

A bakter úr azzal védekezett, hogy ő kétszer is rájuk szólt, hogy menjenek a pálya mellől, mert jön a gyorsvonat, de nem reagáltak a figyelmeztetésére.

No és, amit a tanár uraknak nem nevezhető pedagógusok kaptak! A két javakorabeli tanár úgy állt a mesterem előtt, mint a kérdőjel!

– A gyerek eszetlen, felelőtlen, könnyelmű. Az még csak hagyján. De amikor a felnőtt is az, azt már nem lehet elnézni. Most írjak eseménykönyvi jelentést, hogy miért kellett megállni a gyorsvonattal? Ha itt most baleset történt volna, tudják, hogy hol kötnek ki? Mennének a rács mögé a bakterrel együtt.

A három megszeppent, falfehér embert és a nebulókat otthagyva Jancsi bátyám felugrott a gépre.

– Menjünk Gabi, induljunk!

Leült középre, rágyújtott egy cigarettára, engem is megkínált és megsimogatta az arcomat.

– Jól van Gabikám, lesz belőled mozdonyvezér! Ne feledd, ilyen gyorsfékezés esetén nagyon kell a homokolás még száraz időben is. Nehogy véletlenül megcsússzon a gép, a szerelvény.

– Megjegyeztem Jancsi bátyám. Mit ír majd az eseménykönyvbe?

– Semmit, ha a Keletiben rendesek leszünk.

Húzzad neki Gabikám, ami belefér. Remélem azoknak is elég kemény lecke volt. Lehet, hogy egyik-másik suttyónak szüksége lenne gatya-cserére!

Ennyivel letudtuk az egészet. Nem történt baleset, a vonattal rendesen érkeztünk.

Lassan a pályafutásom végére érek. De szeretném megmondani és megköszönni Csaba János mesteremnek, hogy lett belőlem mozdonyvezér.

Csaba János, aki nagyszerű masiniszta volt, 424-es mozdonyon a szombathelyi gyors-fordában is járt. Kiváló „Kandós" vezér volt, és sokat járt V-55-ös „Boco"-n. Neki még, az üzemképesnek egyáltalán nem nevezhető fázisperiódusváltós gép is szót fogadott. Őt egyszer sem kellett hazahúzni. És ott volt Németországban is az első hét „Szili" próbáján, átvételén, hazahozatalán. De mindezek felett áll, hogy kitűnő oktató mozdonyvezető volt, akárcsak a győri Szász Károly mesterem. (Nekik, ahány „kadétjuk" volt, mindegyik becsülettel megállta a helyét a pályán, mert olyan mesterek voltak, akik nagyon értették a szakmát, és tudtak tanítani.) Továbbra is szeretettel látogatom Győrben Szász Károly „Leós" mesteremet (Karcsi bácsi 1915-ben született).

Czotter Gábor

U.i.: Felhívom az illetékesek figyelmét, hogy a Tata-tóvároskerti megállóhely rendkívül baleset-veszélyes! A lehető legsürgősebben alul-, vagy felüljárót kell építeni. A múlt hónapban a személyvonatról leszállt gyermekcsoport akart átsétálni a RO-LA előtt. Résen voltam, és a kürtszó még idejében megállította őket. Köd esetén annyi lett volna a halott, ahányat a mozdony elkap. A miniszter urunk sürgősen intézkedjen, amíg nem lesz tömegszerencsétlenség.

MENETRENDVÁLTÁS

Június van. Az idő kellemes, remélhetőleg jó nyarunk lesz, minek ezt a hangulatot megint elrontani a menetrendváltással?

Évek óta gondolkodom, mi a csoda történik május végén, ami miatt menetrendet kell váltani? Új, nagyobb sebességű pálya nem épül, gyorsabb vonatok nem közlekednek, az utazási szokások sem változnak ilyen sűrűn. Akkor miért? A meglévő vonatok menetrendjét tologatják előre-hátra néhány perccel, egyet megszüntetnek, egy korábban megszüntetettet visszaállítanak.

Ami viszont minket, mint mozdonyvezetőket érint az az, hogy az új menetrendhez új személyzeti- és mozdonyforduló kell. A személyzeti forduló – ami a mozdonyszemélyzet foglalkoztatásának alapja – a KSZ Helyi Függelékének mellékletét képezi. Most akkor számoljunk: a személyzeti fordulót csak akkor lehet elkészíteni, ha ismerjük az új menetrendet. Ez az első bökkenő. A vasút általában az utolsó utáni pillanatig módosítgatja a menetrendjét, sőt a megérkező három menetrendi anyagban ugyanazon vonat háromféleképpen közlekedik. Ehhez nehéz valóságos jelentkezési időpontot illeszteni. Menjünk tovább. Kéthavi munkaidőkeretben foglalkoztatott dolgozóknál a munkaidő-beosztást a megelőző hónap 20-ig kell a munkavállalóval közölni. Egy olyan Gépészeti Főnökségen, ahol 200 főnek egy dolgozó készíti el ezt, ott értelemszerűen jóval huszadika előtt kell lennie a szakszervezetek által elfogadott (hiszen HF melléklet!) személyzeti fordulónak. Mondjuk tizedikén. Ahhoz, hogy a szakszervezet el tudja fogadni, szakértő módon át tudja nézni, vitás pontokat tudjanak a felek korrigálni, és aztán, mint megállapodást aláírják, arra van adva tizenöt nap. Tehát a Gépészeti Főnökségeken az ezzel foglalkozó szakembereknek már végleges menetrendi anyagból, május első napján kész személyzeti fordulót kellett volna az érdekképviseletekhez eljuttatni. Szerintem ez sehol sem történt meg. Tapasztalatom az, hogy az ezzel foglalkozó szakemberek megpróbálják a tőlük telhető leghamarább – pontosan a fentebb leírtak ismeretében – ezt elkészíteni. Igen ám, de amit egyik nap elvégeztek, kárba vész másnap. Jön egy távirat, vagy telefon, hogy az a vonat nem is úgy megy, a szerelvény öt perc tartózkodás után továbbindul, tehát nem lehet gépcsere, és egyéb változtatások. Borul az egész elkészített forduló, lehet kezdeni elölről. Három-négy változat készül el, mire végleges formát ölt az egész „természetesen" csak menetrendváltás előtti napokra. Így a kézhez kapott munkaidő-beosztás – ami valamelyik közbenső változat alapján készült – és a tényleges jelentkezési időpontok között egyre több lesz az eltérés. És ugye havi négy eltérő... A poén az egészben az, hogy a dolog szenvedő alanyai, a mozdonyvezetők és a személyzeti fordulót elkészíteni próbáló dolgozó, és a konfliktus is közöttük, a gépészeti főnökségen fog megjelenni, nem pedig a probléma okozójánál. Azoknak a vezetőknek, akik a gyakori változtatásokat kezdeményezik, nem kell ilyen gonddal szembenézniük, mert az nem náluk jelentkezik. Megfelelő fórumokon kell ezekkel az emberekkel tudatni, hogy a változtatási igényüket időben jelezzék, és ismertetni kell velük a KSZ megfelelő pontjait is, hogy tudják milyen elvárásoknak kell megfelelniük. Igen erősen, mint megrendelő viselkednek, de abból is az a fajta, aki nem igazán tudja, mit akar. Ellenkező esetben nem tudjuk tolerálni az ezekből a helyzetekből keletkező munkaidőbeosztás-módosításokat. Sajnos így a konfliktus a két elszenvedő fél között fog kirobbanni.

T. F. A.

KEDVES KOLLÉGÁIM!

Fájdalom, hogy a rendszerváltás óta az országunk vezetősége nem tudja, és még fájdalmasabb, hogy nem is akarja tudni, mi az, mozdonyt vezetni. (Mit érdekli azokat, akik BMW, Volvo, Mercedes és egyéb csillogó-villogó autócsodák között válogathatnak?)

Kell a vasút Európában. És a vasútra kell mozdonyvezér is. Tisztában vagyok azzal, hogy ezt Kukely Márton és Bajnai Gábor is tudja. (Elég lenne, ha ők ketten értenének a vasúthoz. Annak idején elég volt, hogy Baross Gábor, avagy Nagybányai Horthy István egymaga is értett hozzá.)

Nekem már az is gyanús volt, hogy a rendszerváltás után a Kádár-vonat, az „Ezüst Nyíl" taccsra került. Az országunk dicső vezetői egyfolytában azon mesterkedtek, hogy szerencsétlen, nyomorult kis hazánkban hogyan lehetne mindent – és persze büntetlenül – szétrúgni. Tették is, nem is akármilyen vehemenciával.

Utoljára a MÁV maradt, és ez nehéz és kemény dió. A vasút állam az államban. Azon mesterkednek, hogy ezt kellene még valahogy szétdúlni. Túl sok itt egy helyen az azonos hivatású, azonos érdekű dolgozó. Főleg, hogy ezen belül is az a négyezer valahány mozdonyvezető kimondta: „mindenki egyért, egy mindenkiért". Ezért akarják lefokozni, degradálni, megosztani, de nem megfizetni a mozdonyvezető gárdát, lejáratni a masiniszta hivatást, a hivatás gyakorlóit. Hát ne tegyék! Szégyen és gyalázat lenne a nagyvilág előtt, ha ez a társadalmi rendszer a négyezer valahány mozdonyvezetőjét nem tudná megbecsülni.

Nem akarok lázítani, de mi, a közlekedést szolgáló dolgozók – szárazon, vízen, levegőben – szegről-végről rokonok vagyunk. Ebben a széles körben is érvényes a fenti jelmondat.

Országunk, és közlekedésünk Tisztelt Vezetői!

Tudják, hogy mi lenne méltó, az úgynevezett európai színvonalhoz? Magyarország népének biztonságos, olcsó, kényelmes közlekedést, szállítást biztosítani. A tömegközlekedési járművek vezetőit anyagilag és erkölcsileg elismerni. A különleges, speciális járművek vezetőit még külön díjazni. Amennyire lehet, a közlekedési balesetek forrásait elhárítani.

A mai rohanó, a jövőben még rohanóbb világban egyre fontosabb tényező az, aki a volánt fogja.

Aki 25 éven át folyamatosan tömegközlekedési járművet vezet – korától függetlenül –, nyugdíjba mehessen, és nyugdíjként megkapja a teljes fizetését! Ide értem én a repülőgép, hajó, mozdony, autóbusz, trolibusz, villamos vezetőit. A tűzoltó-, mentőkocsi – noha nem közlekedési járművek – vezetői 25 év szolgálat után még külön juttatást is érdemelnek. Az ő idegi leterhelésük még nagyobb, mint az enyém, noha minden szolgálatba úgy indulok, hogy én itt nem hibázhatok, de nekem adott a pálya, a menetrend.

Mi az a mozdonyszolgálat, mi az, hogy mozdonyt vezetni?

Elhihetik, hogy 33 év szolgálat után meg tudom mondani. Minden mozdonyvezető tanulómnak elmondtam: itt nem babra megy a játék. Sokan próbálkoztak a mozdonyvezetéssel, és aránylag sokan eltűntek a pályáról, mert nem bírták a terhelést. Hegyeshalmi viszonylatban „csak" kilenc kollégát tudok kapásból felsorolni, akik ugyan a hivatás magaslatán álltak, de egészségüket tönkretette a mozdonyszolgálat, idő előtt kényszerültek leszállni a gépről.

Nekem csak az magyarázhat, aki utánam tudja csinálni, amit én 33 év alatt megtettem.

Tisztelt Vezetők!

Én csak a mozdonyvezéri tevékenységről tudok nyilatkozni, de Bencsik Antalné, Pléli Istvánné, Hérincs Sándorné ... mást is tudnának mondani.

Kérem, tegyék helyére a mozdonyvezetői hivatást.

Tisztelettel:

Czotter Gábor

KARCOLATOK

REKVIEM A BOGARAKÉRT AVAGY AZ ABLAKMOSÁS KÉPTELENSÉGE

Nemrégiben számyra kapott egy rémhír! Mint a rémhírnek általában, ennek is van valóságalapja, de senki nem tudja igazán, megtörtént-e. Az viszont nyilvánvaló, hogy olyan témakört leng körbe, amely az évtizedek folyamán mit sem változott: az ablakmosást.

Az ablakmosás technikája mozdonyvezetőnként változik. Gyakornokként, gyümölcs mozdonyvezetőként számos trükköt szed magára a tanulni vágyó, amelyekből aztán összeáll a saját, és egyetlen üdvösnek tartott technika.

Nem szeretnék részletekbe bocsátkozni, hisz nem ez írásom célja, csak azokat az elemeket akarom kiemelni, amelyminden variációnak része, de ezeket sem azért, hogy az ablakmosás rejtelmeit boncolgassam – ezt az izgalmat meghagyom Önöknek, Kollégák.

A kefe és a vödör alapfelszerelés a mozdony elejének a lemosásához. Mindenki jól ismeri a fanyelű kefét és a bádog vödröt, fülén a kampóval. Az Ultra és a téli cegléd kanna is fontos szükséglet, nélkülük nem tudnánk igazi munkát végezni. Apró, de fontos kellék a szükséges mennyiségű gyapot, ablakmosó vegyszer és papír a bevégzéshez. No, ha minden megvan, kezdődhet a produkció! De hogyan is?

Az esetek döntő többségében, a vödröt, a fülén található kampójánál fogva, felakasszuk az ablak alatt található kapaszkodóra, a kanna kikerül a tipegő sarkára, kefe a kézben, és: attrakció! Nem is gondolnánk, mennyire veszélyes dolgot művelünk! Miközben az ablakot dörgöljük a kefével (és a lé csurog a könyökünkön), a másik kezünkkel a kapaszkodót fogjuk, lábunkkal pedig a tipegőn, az ütközőtokon vagy a vonóhorgon ácsorgunk. Ez veszélyes dolog!

A V43 sorozat sínkorona feletti padlómagassága közel 1 méter 70, tehát a tipegő is ilyen magasságban van. A Munkavédelmi Szabályzat (MvSz) szerint, két méter szintkülönbség esetén kell a leesés elleni védelmet biztosítani. Alapesetben tehát nem is ezzel van a probléma, bár azért 1,7 méter magasból is lehet nagyot esni (mondjuk lefejeljük a sínszálat). Vizsgáló csatorna, vagy napivizsgás vágány felett azonban más a helyzet. A leesés elleni védelmet elsősorban műszaki eszközökkel kell biztosítani, de ha ez nem lehetséges, akkor egyéni védőeszközt kell biztosítani – mozdonyon a biztonsági öv. DE! Biztonságtechnikai szempontból nem mindegy, hogy mechanikailag milyen szilárdságú ponthoz van kikötve az öv – egyáltalán nem várható el, hogy mozdonyvezetőként tisztában legyek a mozdonyszekrény és a hozzá hegesztett alkatrészek inerciájával. Azonban nincs meghatározva – sem a tetőn, sem máshol –, hogy melyek azok a pontok, amelyekhez a biztonsági öv kiköthető. Ergo, azokon a helyeken, ahol a magasságkülönbség legalább 2 méter, ott ablakot mosni TILOS!

A vasút hőskorában, amikor még a mozdonyvezető és fűtői mozdonyuk fizimiskája alapján kapták a vonatokat, dívott az a szokás, hogy életük kockáztatásával is tisztogatták a gépeket. Ez a szokás fönnmaradt, ugyanis a kurrens fordákban járó Kollégák mind a mai napig halált megvető bátorsággal tisztítják az ablakot. Elődjeik könnyebb helyzetben voltak, hiszen a gőzösön gyakorlatilag csak az ügyességen múlott egy-egy tisztítási feladat elvégzése. Ma viszont nem elegendő az ügyesség, ugyanis nem felejtendő el, közben a villamos felsővezetéket húztak a fejünk fölé, amely 25 000 volt feszültségű.

Nézzük a gyakorlatban mit jelent ez! Biztonságtechnikai szempontból meg kell különböztetnünk a megközelítési távolság 2 méteres és 1,5 méteres szabályát. A két méterrel nincs semmi gond, mindenkire ez vonatkozik. Az E101-es utasítás viszont megenged a gépészeti kezelőszemélyzetnek 1,5 méteres megközelítési távolságot is; de hogy is szól ez a passzus pontosan:

„2.3.8. Megközelítési távolság

A villamos berendezés üzemszerűen feszültség alatt álló részei és a berendezés közelében dolgozók vagy az általuk használt szerszámok, munkaeszközök, gépek stb. között az a legkisebb távolság, melyet jelen utasítás megenged, azaz a feszültség alatti berendezés ekkora távolságra közelíthető meg biztonságosan, előzetes feszültségmentesítés nélkül:

- idegen, valamint az üzemi személyzet részére a megközelítési távolság mértéke 2,0 méter,
- a kezelőszemélyzet részére megengedett távolság 1,5 m,
- ..."

Nézzük meg, mit takar a kezelőszemélyzet fogalom:

„2.2.6. Kezelőszemélyzet

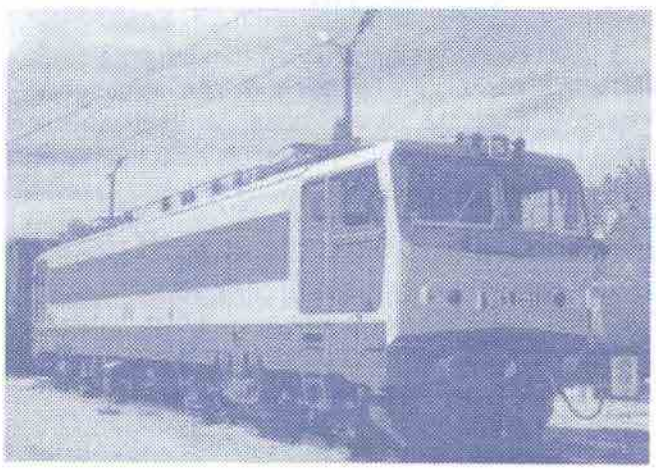
Az üzemi személyzet azon része, amelyet az üzemben tartó felsővezetékes villamos üzemi munka végzésével, vagy azzal kapcsolatos tevékenységgel álladóan, vagy alkalmilag megbíz."

A fentiekből világosan kitűnik, hogy az ablakmosás közben a megközelítési távolság 2 méter, ugyanis, ezen ténykedés nem minősíthető villamos üzemi munkának – csupán az E1-es utasítás egy kívánalma a sok közül.

Nézzük meg számszerűleg, miről is van szó! A V43 sorozat padlómagassága 1 méter 70, egy ember átlagos magassága szintén ennyi, vegyük hozzá a 2 métert, a kapott számadat 5 méter 40 centi. Ez azt jelenti, hogy azokon a helyeken, ahol a felsővezeték magassága ennél kisebb, ott tilos ablakot mosni, sőt azt is figyelembe kell venni, hogy mekkora távolságra nyúlunk ki a kefét fogó kezünkkel – ez akár lehet másfél méter is; ekkor viszont semmilyen körülmények között nem szabad ablakot mosni, mert a felsővezeték magassága sehol nem éri el a 6 méter 90 centit. A V43 sorozat áramszedőjének munkatartománya 4,9 méter és 6,4 méter között van. V46 sorozatnál a tetőberendezés közelsége rejti magában a halálos veszélyt.

Alaposan felül kell vizsgálni az ablakmosás terminológiáját! Szükség van tiszta ablakokra, de jelenleg nem adottak a feltételek ahhoz, hogy ezt a munkát a mozdonyvezető végezze. Úgy tűnik, hogy a MÁV Rt. mozdonyain, a közlekedés biztonságával szorosan összefüggő semmittevés nem csak az ablaktörlők és a tükrök esetében nyilvánul meg, hanem más, a szabadlátást korlátozó okok összefüggésében is.

Veres Győző



TOVÁBB BŐVÍTETTE SZOLGÁLTATÁSAIT A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

Tapasztalataink azt mutatják, hogy kollégáink egy része nem rendelkezik kellő információkkal a Mozdonyvezetők Szakszervezete által nyújtott szolgáltatások köréről. Ezekről most röviden.

Kedvezményes mobiltelefon beszerzés és előfizetés

Hosszú ideje tartó tárgyalásokat követően, végleges formát öltött az a keret-megállapodás, melynek értelmében a Westel Mobil Távközlési Rt. kedvezményes vásárlási és üzemeltetési feltételeket biztosít a Mozdonyvezetők Szakszervezete által meghatározottak körére (tagoknak).

A teljesség igénye nélkül, néhány fontosabb paramétert szeretnék most kiemelni a megállapodásból:

A Westel Mobil Rt. akciós árain kínálja telefonkészülékeit a MOSZ részére, melyekről, időről időre új listát tesz közzé a Mozdonyvezetők Szakszervezeténél.

Előfizetés és készülék együttes beszerzése esetén 24 hónapos hűségnyilatkozat aláírásával kb. 30 különböző készüléktípust kínálnak akciós áron (az akciós árak a készletek erejéig érvényesek).

Lehetőség van arra is, hogy Westel előfizetéssel rendelkező tagjainkat a rendszerbe befogadjuk. Társkártyával rendelkezők – előzetes pontosítás után – szintén igénybe vehetik a kedvezményes tarifa csomagot.

Havi alapdíj:

2400 Ft, melyből több lépcsőben történik jóváírás a forgalmi díj függvényében. Az előfizető a mindenkori Eurofon 300 előfizetéshez tartozó percdíjakkal telefonálhat (ennek normál előfizetési díja: 5500 Ft).

Havi alapdíjmentes szolgáltatások:

Hangposta, hívástartás, -átirányítás, -várakoztatás,. Hívószámkijelzés, SMS (120 db/hó/SIM), Faxpostás, Internet csatlakozás, Konferencia-beszélgetés, részletes számla, stb.

A telefon készülékek előzetes írásos megrendelése a Mozdonyvezetők Szakszervezeténél történik (formanyomtatvány a tagcsoportok ügyvivőinél).

Írásban kell eljutatni (fax) az igényt a MOSZ Központjába, ahonnan értesítik az igénylőt az átvétel idejéről.

További információkkal a tagcsoporti vezetők illetve a MOSZ Központja szolgál.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete biztosítási lehetőséget is kínál, melyről néhány fontosabb tudni való:

Az alább felsorolt sajnálatos események bekövetkezése után fizet a biztosító:

- A biztosított bármely okból bekövetkező halála esetén
  A 600.000 Ft B 1.000.000 Ft
- Balesetből eredő halál esetén, a fentieken túl az alábbi összegek kerülnek kifizetésre
  A + 500.000 Ft B +1.000.000 Ft
- Kritikus betegségek esetén, ha azoknak nem volt előzménye, a biztosítás kockázatviselésének kezdete előtt, ill. ha legalább 3 hónap eltelt már a biztosító kockázat viselésének kezdete óta, szívinfarktus, rosszindulatú daganatos betegség, agyi érkatasztrófa, veseelégtelenség, koszorúér áthidalási műtét, szervátültetés esetén.
  100.000 Ft
- A biztosított balesetből eredő rokkantsága esetén már 1 %-os megállapított rokkantságtól, a rokkantság mértékével arányosan fizet a biztosító, de 10 % alatti rokkantság esetén, mindenképpen kifizeti a 10 %-nak megfelelő összeget. A teljes (100 %-os) összeg
  A 1.000.000 Ft B 1.500.000 Ft
  Ezen felül, ha a rokkantság mértéke meghaladja az 50 % -ot plusz 500.000 Ft is kifizetésre kerül mindkét változatban.
- Ha a biztosított balesetből eredően 5 napot elérően kórházi ápolásra szorul, akkor az első naptól az 50. napig, kórházi ápolási költséget kap, amelynek mértéke napi
  2.000 Ft
- Ha a biztosított balesetből eredően 28 napot meghaladóan táppénzre kerül, akkor egyszeri 10.000 Ft-ot fizet a biztosító A és B változat esetén is.
- Ha a biztosítottnak balesetből eredően műtétre van szüksége, akkor a műtét súlyossági foka szerint az alábbi összeg 50 - 200 %-át fizetik ki.
  100.000 Ft
- Ha a biztosított egyszerű csonttörést vagy csontrepedést, vagy égési sérülést szenved akkor a kifizetés mértéke
  20.000 Ft
- Abban az esetben, ha a biztosított teljesen és véglegesen megrokkan, akár balesetből akár betegségből eredően.
  100.000 Ft

(Teljesen és véglegesen rokkantnak, a társadalombiztosítási szerv által I.-II. csoportú rokkantnak minősítetteket tekinti a biztosító.)

A kritikus betegségek kivételével nincs várakozási idő, a kockázatviselés azonnal kezdődik. Az A vagy a B biztosítási csoport közül szabadon lehet választani.

Biztosított:

Mozdonyvezetők Szakszervezetének azon tagjai, akiket az ajánlat mellékletét képező listában a szerződő (MOSZ), biztosítottként megjelöl.

Kedvezményezett:

A biztosított halála esetén az örököse vagy az általa megnevezett személy, egyéb esetekben a kedvezményezett maga a biztosított.

A biztosítás a család anyagi biztonságát nyújtja, ha Ön balesetet szenved, illetve megbetegszik.

Milyen esetekben mentesül a biztosító a biztosítási összeg kifizetése alól?

Akkor, ha a bekövetkezett esemény a biztosított bűncselekményével, ittasságával, jogosítvány nélküli gépjárművezetésével, vagy kábító-, bódító anyagok szedésével van kapcsolatban.

Mit kell tenni, ha a biztosítási esemény bekövetkezik?

Az eseményt, annak bekövetkezte után haladéktalanul írásban kell bejelenteni a MOSZ-hoz és a biztosítóhoz.

A bejelentésnek tartalmaznia kell a biztosítási esemény körülményeit, csatolni kell hozzá minden meglévő orvosi dokumentumot.

Hogyan teljesít a biztosító?

Amennyiben a biztosítási esemény bejelentésekor a kedvezményezett megadja bankjának számlaszámát, akkor arra, ha nem oda kéri a szolgáltatást, akkor a pontosan megjelölt címre a szolgáltatáshoz szükséges utolsó irat beérkezését követő 15. napon belül fizet a biztosító.

Mikor szűnik meg a biztosítás?

- A biztosított halálával,
- a biztosítási díj nemfizetése esetén,
- a Mozdonyvezetők Szakszervezete által kötött szerződés felmondása esetén, érdekmúlással, amennyiben a biztosított MOSZ tagsága megszűnik,
- ha a tag a 65. életévét betöltötte.

K. L.

KERÉKPÁRRAL TOROCKÓRA

(MEMOÁR AZ URSUS 2000 TÚRÁRÓL)

Ez a túra nem jött volna létre, ha nem indulunk el !

Bővebben:

Terveink között ebben az évben sehol sem szerepelt torockói kerékpártúra. Valamennyien az EKE Avas-hegységi találkozóján szerettünk volna résztvenni – természetesen kerékpárral – de miután későn értesültünk arról, hogy a szervezők megváltoztak a tábor időpontját, erről a tervünkről fájó szívvel le kellett mondanunk.

A kényszerűségből két hónappal előre igényelt szabadságot két héttel elcsúsztatni, meghaladta volna kenyéradó gazdánk, a MÁV Rt. rugalmasságát, így két lehetőség közül választhattunk: vagy nem megyünk sehova, vagy gyorsan kitalálunk valamit. Miután az első variáció szóba sem jöhetett, néhány nap alatt operatív módon kiötlöttük az alant leirt túrát. Minden szervezés nélkül indultunk el kísérőkocsink (Bogár) is az indulást megelőző napokban vált biztossá. Egyik állandó „külsős" tagunk annyit kért: indulás előtt egy órával szóljatok már, legyen időm megkeresni az útlevelemet. Hát ennyit az előkészületekről.

2000-07-21.

Mezőberény. Reggel 6 óra. Az Elektroház elől tervezett indulás, némi tétovázás után a szokásos 5 perc késéssel történt meg. A hét fő - Földesné Szabó Ildikó, Földes Péter, Halászné Gottschick Julianna, Hoffmann Ádám, Váradi Zsuzsanna, Váradi László és Csók Imre - vad száguldásba kezdve indult el Békés felé. Az igen párás időben nem egészen 5 km-t, jutattunk előre, amikor Váradi Laci kerékpárjának hátsó kereke hatalmas szisszenéssel megkönnyebbülve leeresztett. Nem sokat váratott magára az első probléma. Rá kellett jönnünk ez a defekt sok időnkbe fog kerülni. Ugyanis a köpenyt is cserélni kell, ami persze a még otthon készülődő kísérőkocsiban van! Amíg kísérőnk Halász Zoli a Bogárral megérkezett, a társaság nőnemű tagjai az ilyenkor szokatlan sűrű ködben kekszet tömtek magukba, olykor belénk is. Volt, aki leheveredett, mások az átlagsebességünket számítgatták. A sikeres szerelést követően az első kerékpáros boltban beszereztük a felesleges köpenyeket. Utunk során ugyanis többé nem volt rájuk szükség. (Murphy) Tovább tekertünk Sarkadig, ahol megálltunk enni, inni, csak azután folytattuk a méhkeréki határátkelő felé.

Ildikó kerékpárján kis zászló lengett URSUS 2000 felirattal. A határon a román vámtiszt megállította, hogy megtudakolja mi végre. Szívesen felvilágosítottuk: kedvenc sörünkről kapta a nevét. Alig tettünk meg egy km-t, mikor határőr csapatba botlottunk. Ők is rögtön kiszúrták a zászlócskát, őket is megnyugtattuk: nem medvére fogunk vadászni, (ursus = medve) hanem az energiaitalunkról van szó. A választ kielégítőnek találták, nem is pazarolták ránk tovább az idejüket

Tenkefürdőn a Fekete-Körös partján, egy hangulatos bungalóban megebédeltünk. Pusztahollódra délután érkeztünk és 112 km kerékpározás után megittuk az első névadó sört. Amire szükségünk is volt, mert következett a „hosszú halál" nevű 7%-os emelkedő. A gyakorlottabbak hamar felértek, de az újoncnak számító lányok is kibírták leszállás nélkül A lefelé száguldást megszakítva Péter lefényképezte az út mellett ekhós szekerekkel táborozókat, de még el sem rakta a gépét, mikor a kisebbség nő tagjai máris megtámadták, (már csak az esedékes jogdíjak miatt is) így utunk erős menekülléssel folytatódott. *„Nem vót énnekem semmi sürgős dógom az életemben, mégis annyit futkároztam, hogy ne tovább."*

Este első táborhelyünkön Belényesen állítottuk fel sátrainkat a Fekete-Körös bokrai között. Vacsoránkat megosztottuk az ott őshonosnak tekinthető néhány ezer hangyával. Lefekvés előtt még menetrend szerint megérkezett a tavalyról jól ismert csengős lovacska is, de csilingelése, a megtett 137 km hatására egyre messzebbről hallatszott

2000-07-22.

Sátorbontás és reggeli után, (ismételt veszekedés a hangyákkal) feltöltődve indultunk neki az újabb kemény napnak. Rövidesen elhaladtunk az „IZVORUL MINUNILOR" művek előtt, amely ásványvíz üzemnek van álcázva. (A csodák forrása nevű ásványvíz román nevének kimondása a későbbiek során az alkoholszonda használatával volt egyenértékű.)

Az úttest lassan behullámosodott – no, nem a melegtől. Egy kis ízelítőt adott, mi vár ránk, útban a hágóra. Diófáson megálltunk, és feltankoltunk forrásvízzel. Itt kente be Ildikó az előző nap igencsak igénybe vett térdét először a gyógyhatásúnak hitt szerrel, amely lehet hogy nem használt, de lélektanilag szükséges volt. Rézbányán optimalizáltuk az energiaszintet banánnal és sörrel (ez a meghökkentő párosítás az adott szituációban rendkívül hatásos) majd nekivágtunk a 11%-os, 14 km hosszú Vartophágónak. Folyamatosan nem sokat lehetett felfelé haladni és ha a bicikli nem is, az agyunk olykor ledobta a láncot. Bő két óra alatt, ami a tavalyi időnkhöz képest rekordnak mondható, azért

feljutottunk. A társaság hölgy tagjai kétkedve fogadták, hogy a csúcson vagyunk, csak akkor voltak hajlandóak elhinni, amikor már csak fékezni kellett. Lábunk helyett a kezünk dolgozott. Mire leértünk tervezett szálláshelyűnkre, Felsőgirdára, a fékek alaposan bemelegedtek és a „maci szint" (=árpaszörp-koncentráció) is leesett a kritikus szint alá, amit sürgősen helyrebillentettünk. A kempingben volt még egy szabad házikó, amit rögtön megszálltak hárman a kényelmesebbek közül, míg a többiek négy sátorban helyezték el magukat. Alig állítottuk fel sátrainkat, mikor megjelent a tulajdonosnő, (Mami) s kezét tördelve panaszolta, sajnos a házat már tudtán kívül kiadták, ezért ki kell költöznünk.

– Mikor?

– Most!

Így még két sátrat állítottunk.

Péter megkóstolta a helyi specialitást – a MITITEI-t, (mics) csakhogy később viszontlássa. *„Úgy vélekedtem hogy inkább elrontom a gyomrom, de amit lehet nem hagyok meg másnapra"* Az első ízlelésre finomnak tűnő, ám kissé nehézkes étel mértéktelen fogyasztása, lám idevezetett („LA REVEDERE".)

Másnap a házikó miatt, kaptunk egy sátorhely kedvezményt. Búcsúzáskor a „Mami" megkérdezte, hogy aludtunk? Jól, feleltük neki. Nem tettünk említetést a három kölyökkutyáról, melyek a sátorajtók előtt skáláztak az éjszaka. Elnéztük nekik, segítettek sátrat bontani.

2000-07-23.

Indulás Torockóra. Az Aranyos folyását követve tavalyról csak lejtőre emlékeztünk, valaki azóta becsempészett néhány nagyobb emelkedőt is Topánfalváig. Piacozás után folytattuk a valaha Topánfalva és Torda között közlekedő, ma elhagyott kisvasút nyomvonalát követve – keresztezve. Ez a kb. 60 km az Aranyos völgyének egyik legszebb része.

És a baj is majdnem itt ért utol bennünket. Egy erős lejtőben Ádám járgányának kormánycsavarja kilazult, az első kerék az önállósodás mellett döntött. Öreg cimboránkban erősen dolgozott az életösztön, mire sikerült járművét megzabolázva két arasznyira megállni a szalagkorlát előtt. Persze utólag már elviccelődünk az eseten de akkor, jó 30 km-es sebességnél – belesápadtunk kissé!

Mire a szolocsvai vízeséshez értünk, még jó néhány emelkedőt, és a vasút keresztezte lejtőt, hagytunk el. A vízeséstől sajnos a bömbölő zene idő előtti távozásra kényszerítettet bennünket, amihez hozzájárult az egyre sűrűbben csapkodó eső is.

A borrévi elágazásnál, ahol elhagytuk az Aranyos folyását – a tavalyról ismerős kocsmában meglepetésünkre a fekete Róza helyett a szőke Kornélia fogadott bennünket. Akivel, bő félóra alatt (hej, nyelvtudás!) tisztáztuk a félreértéseket, majd a kissé hézagos úton felkapaszkodtunk Torockóra.

Tervezett szálláshelyűnkön, a Tóbiás-házban már nem volt hely, de a gondnok szerzett egy a létszámunknak megfelelő takaros kis parasztházat a közelben aminek megőrültünk, mert a magunk „csendességében" lehettünk az elkövetkező három napon. A kvártély további előnyére szolgált, hogy nem volt benne tévé sem.

2000-07-24.

Torockón a Székelykő sajátos elhelyezkedése és formája miatt kétszer van napfelkelte. Természetesen megvártuk amíg másodszor is a hasunkra sőt a nap, majd elindultunk a Székelykő (1129 m) meghódítására. A „Nagyárok" meredek görgeteges útján kapaszkodtunk a nyeregbe, majd tovább, egyenként meglátogatva a szomszédos tetőket. Ahogy felértünk, rögtön megszólalt az addig „tök süket" mobilunk, így életjelt adhattunk magunkról a hazaiaknak. A hegy fönn egész más arcát mutatta, újabb kellemes meglepetéseket tartogatva. A magasból beláttuk a Torockói-medence jó részét. A Székelykő tetején egy egész tehéncsordát találtunk, amely a hegy kevésbé meredek túloldalán kapaszkodott fel.

Miközben gyönyörködtünk az alattunk térképként fekvő tájban, hozzáláttunk ebédelni, a szelíd kérődzők egyre élénkebb érdeklődésétől kisérve. Lefelé a másik oldalon a piros jelzésen indultunk. A nyeregben olyan szél volt, hogy a levegővétel is nehezünkre esett. Az előző éjszakai esőtől csúszós, meredek lejtőn, a bozót néha úgy besűrűsödött, hogy egy finnyásabb vaddisznó visszafordult volna. Mi ezt sajnos nem tehettük. A csapat gyorsabbjai előre mentek és álnok módon meg-megálltak a hátramaradókon derülni, akik üdvözült mosollyal az arcukon zúgtak keresztül a tehenek által sűrűn telepített „taposóaknákon" Siklások és sikítások váltották egymást a hegyoldalban A hétből négy nadrág maradt szárazon, mire leértünk a falu előtt a műútra.

Délután az ismét „jó" úton elkerekeztünk a Torockószentgyörgyi vár tövéhez. Felmásztunk rá, hogy lenézhessünk. Megérte! A naplemente bársonyos fénnyel vonta be a szemközti hegyoldalakat és az alant elterülő lankás, üde zöld, gondozott kaszálókat. A vár egyik ablakába kiülve, szabad szemmel is jól látható volt a Kőközi szoros meredek sziklakapuja. Az esti csendben a nyugodni készülő faluból minden hang jól kivehető volt, így a kolompok hangjától aláfestve, tisztán hallottuk, hogy a völgyben a pásztor mily ékes magyarsággal becézgeti engedetlen jószágait, a terelő kutyát is beleértve. (Hiába, választékosan káromkodni is csak nyelvünkön lehet.)

Hazaérve, elfogyasztottuk a hazai élelmiszeripar csúcstermékeiként definiált ízletes, konzerv vacsoránkat. A nagy diófa alól ráláttunk a Székelykő, a lemenő

nap utolsó villanásaitól aranyló sziklafalára. Az este további részét kedvenc kötelező olvasmányunk, Rideg Sándor, Indul a bakterház c. regényéből vett részletek egymás rovására történő idézésével töltöttük. Egyébként az egész út során vontunk párhuzamot a történések és a népi humor megtestesítője, Regős Bendegúz bölcs megállapításai között. (Főleg a nyeregben töltött késő délutáni órákban vált szállóigévé egyebek közt a *„szétvág ez a büdös gebe"* felkiáltás is.) Ezúttal az udvar végében elhelyezkedő árnyékos székről fehér alsónadrágban, a Kiskegyed maradékával visszavonuló társunknak kedveskedtünk kórusban az *„Ott a kísértet a ganénál!"* felkiáltással. (A szomszédok azóta is próbálják értelmezni viselkedésünk eme sajátos jegyeit.) Miután ily módon kimulattuk magunkat, ágyba bújtunk.

2000-07-25.

E napon a Tordai-hasadékhoz látogattunk el – kerékpárral. A turistaházhoz vezető út, felének meredeksége következtében katasztrofális volt, a hőségről nem is beszélve. Ehhez párosult a kőtörőből finoman szitáló por. A hasadék azonban kárpótolt mindenért. Megcsodáltuk égbetörő ormait, meredek, olykor áthajló szikláit és az ott szép számban gyakorló sziklamászókat. Az alattunk örvénylő víz hol egyik, hol másít oldalán lementünk egészen a peterdi malomromig. Innen nézve a hirtelen beszűkülő hasadékban hatalmas sziklatömböket kerülgetve eltűnő Hesdát-patak, déli ellenfényben csillogó habjai hosszú percekre ott marasztaltak bennünket. A visszaútban sem unatkozhatnak. A szurdok mindig új arcát tárta elénk.

Energiavételezés után visszaindultunk a legyőzhetetlennek hitt emelkedőn. Felérve, Ádám és Péter még izomból megmásztak egy púpot. Föntről integettek, hogy kövessük őket, lehetőleg fényképezőgéppel, mely invitálást a többség – már csak a hőségre való tekintettel is – félreérthetetlen taglejtésekkel utasított vissza. Sínfalván a belső folyadék igényünket kellett ismét kielégítenünk, később a duzzasztónál megmártózva az Aranyosban, kívülről is hűtöttük magunkat. Visszatekertünk Torockóca, ott azonnal megállapítottuk, hogy a Tóbiás házban, ahová tisztálkodni jártunk, nincs meleg víz. Igazából nem is hiányzott. Az alvást kocsmalátogatással egybekötött városnézés, majd a szokásos előadói est előzte meg.

2000-07-26.

Délelőtt meglátogattuk a helyi múzeum kiállításait, majd megkerestünk egy magángyűjteményt, ami bizonyos vonatkozásaiban, kiegészítve azt, még szebb volt, mint a hivatalos. Megnézhettük a különböző generációk által viselt ruhákat és néhány használati tárgyat is. Egyes ruhadarabokat a lányok fel is próbálhattak. Megilletődötten vették kézbe a gondosan őrzőt ereklyéket. Valamennyien éreztük mekkora kincset tartanak a kezűkben, mert már az akkori alapanyagok sem lelhetőek fel és sajnos azok is elmentek, akik még el tudták készíteni. Egyébként egy bizonyos ruhadarabot nem egy személy készített el, hanem részenként azok, akik ehhez a legnagyobb rutinnal rendelkeztek. Ott jártunkkor épp bővítették a piciny magánmúzeum épületét, így a jövőben még szemléletesebbé válik a páratlan gyűjtemény.

Ebéd után készöltőnk a Székelykő oldalában elhelyezkedő „Kő-lyuk" meglátogatásához, de a lányok előző nap kinéztek maguknak egy fürdőhelyet a Tocockó-patak mentén és a valószínűsíthető nagy izzadás helyett inkább oda mentek. A fiúk a szemközti oldalon található „Tilalmas-csúcsra„ indultak. A frissen felújított jelzések a volt vasbányákat is útba ejtették. Torockó valaha e bányákból és a vasfeldolgozásból szerezte gazdagságát, messze földre szállították az itt előállított termékeket. Némelyik tárna bejárata még most is jól kivehető, másokból erős huzat érezhető. Visszatérve a sárga jelzésre a társaság felért a hegygerincre. Gyönyörű kilátás nyílt az előzőleg kerékpárral járt Aranyas-völgyére.

Vacsaora után meglátogattuk az egyik központi italmérést. Az út menti teraszon sörözgetve figyeltük Torockó esti életét. Egyik irányból a tehéncsorda érkezett, majd szépszámú kecskenyáj az ellenkező oldalról. Mögöttük feltűnt a rend helyi őre is, amint esti felügyeletét gyakorolja az említett vendéglátóipari egységek fölött. Rövidesen felkerekedtünk, hogy tocockói tartózkodásunk utolsó programjaként felkeressük az Egy az Isten c. regényében Jókai által is említett a bányásztemetőt. Ide a hangulatos Sikátoron keresztül jutottunk fel és abban a szerencsében is részünk volt, hogy egy idős néni igen érdekes dolgokat mesélt a helyi temetkezési szakásokról. Sétánk végeztével ismét elfoglaltuk helyünket a teraszon, ahonnan még láttuk a rend éber őrének a kanyarban enyhén kígyózva eltűnő sziluettjét.

2000-07-27.

A tervezett időben elindultunk hazafelé. Borréven sajnálattal állapítottuk meg, hogy a szőke Kornélia nem tartozik a korán kelő kocsmárosok közé, ezért morcosan, kávétlanul kellett tovább mennünk a következő boltig. Itt kávé, gyümölcs és tova a vízesés irányába. Miután le-le esett a „maci-szint", egy emelkedő tetején megláttuk az utánpótló helyet, és a csapat eszeveszett tekerésbe kezdett, csakhogy mielőbb kezébe foghassa a korsó alakú képződményt. A továbbiakban két kerékpár is megunva a rossz utat, egymás után dobálták el láncaikat. Ennek köszönhetően figyelt fel a társaság egy forrásra, ahol meg is pihentünk.

Topánfalva előtt elhagytuk az Aranyos völgyét. Abrudbányán is túljutva kerestük egy Csurulyásza feliratú táblát – a kemping miatt – útban a Vulkán-hágó felé. Jócskán bent jártunk az erdőben, amikor megkérdezhettük a favágókat: messze van e a falu? Mivel illedelmesen köszöntünk románul, közölték, hogy most már igen, mert jó 6 km-rel elhagytuk, és a hágó teteje csak 2 km. De milyen kettő! A csúcs előtt a makacsul vízszintesnek tűnő emelkedőn Péter optikai csalódás áldozata lett: „ha ez sem lejt, akkor semmi!" Persze ez sem lejtett. Egyébként ebből az irányból a hágó nem bizonyult olyan nehéznek, mint a Virtop. Visszafelé azonban nem lenne ajánlatos kerékpárral jönni. A 76-os számú főúton gurultunk Kristyor felé egészen Szentimihályfalváig. Itt újabb kemény emelkedő várt bennünket és sajnos az utat itt foglazító zúzottkő helyettesítette, melynek végén Péter lecsapva biciklijét, hosszas fejtegetésbe kezdett, hogy mit építettek volna völgyzáró gát és egyebek helyett. A rövid, ám velős monológ hallatán legalább a többieknek jó kedve lett, ami aztán fokozatosan hagyott alább, mert vagy 30 km-en átkerestünk táborhelyet, míg végül egy kis falu, Alváca mellett, a Fehér-Körös partján felállíthattuk sátrainkat. Más igényünk már nem is igen volt aznapra.

2000-07-28.

Bőséges reggeli után az irányt utolsó állomásunk, Menyháza felé vettük. Jól indult a nap. Kemény 50 méter megtétele után Lacinak ismét defektje lett. Röviden és ellentmondást nem tűrő hangon közöltük vele: ez az utolsó belső, amit kap, mert nem tudja megbecsülni és csak kilyukasztja.

Az útra valaki ismét rácsempészett pár meredek emelkedőt, pedig azt gondoltuk a Körös folyásirányát követve, erre többé nem kell számítani. Décse után korábbi tapasztalt és józan paraszti eszünket félretéve, a térképen fehérrel jelzett utat választottuk. A falun áthaladtunkban, a „Jó napot!" köszönésünkre a „Sok szerencsét!" választ kaptuk. Hamarosan megtudtuk miért.

Az út minősége nyomdafestéket nem tűrő. Eredmény: erre közelebb, arra hamarabb. Az említett útszakaszt érkezés után térképeinkről le is lemeszeltük. De addig a tűző napon, árnyék nélkül kellett megtegyük – szörnyű terepen, a mintegy 15 km-nyi utat Déznáig! Közben többször is kocsmát láttunk feltűnni a távolban, de mindannyiszor kiderült, hogy csak délibáb. (Fejjel lefele volt a csapos.) Be kellett érnünk kulacsaink forró tartalmával, miközben folyamatosan aggódhattunk kísérőkocsink miatt: ha a Bogár valahol felfekszik, valószínűleg itt marad ipari műemléknek! Legfeljebb az út mentén szép számmal legelésző bivalyok vontatják el szántalpon.

Végre elértük Déznát. A várat már nem volt kedvünk megmászni, megelégedtünk azzal, hogy lefényképezzük. Hátralevő utunk már csak 8 km volt Menyházáig, ami az előzőhöz viszonyítva gyönyörű helyen haladt. Áthaladva a népszerű fürdőhely forgatagában, egy patak mellett szálltunk meg. Vizét szorgos természetátalakító munkával felduzzasztottuk a kellő mélységűre, hatalmasat fürödtünk, majd elmentünk felejteni. Lefekvés előtt még jót beszélgettünk szomszédinkkal, egy Nagyvárad mellett élő magyar családdal Éjjel hatalmas zápor dobolása ébresztett, ám sátraink jól állták a vihart.

2000. 07. 29.

Az utolsó nap reggelén ködben ébredtünk és párás időben gurultunk vissza Déznáig. Onnan Borossebes felé igyekeztünk szemben a széllel, amely a fátlan, kietlen pusztaságban rajtunk kívül nemigen ütközött más akadályba. Megdőlni látszott az az állítás, hogy kerékpározásra a sík vidék az igazán alkalmas. Nincs ugyanis olyan meredek emelkedő, melynek végén ne lejtő következne. Itt azonban csak még nagyobb szél következett, sebváltóink néha már az utolsó előtti hegyi fokozatban ropogtak. A rossz úttal párosulva az egész úgy ahogy volt a felejtendő dolgok közé volt sorolható. A lányok, hogy túltegyék magukat ezen a hosszúra nyúlt holtponton, maguk elé képzeltek egy cukrászda teraszát Gyulán, ahol az asztalon sütemény, fagylalt és egyéb ínyencségek sorakoztak. Ehhez képzeletben mi is hozzácsempésztünk néhány sört és így túltehettük magunkat ezen is.

A csepergő eső néha megállásra kényszerítet, de nem bántuk. Úgyis igyekeztünk elkölteni román pénzünket, ezért Nagypél és Varsánd vendéglátóhelyein túladtunk a maradék sok nullás bankókon. Varsándon már egyfolytában szólt a mobilunk, nem győztünk válaszolni, mikor érünk haza. A határátkelőhelyen minden simán ment. Gyulán a bringák maguktól a cukrászda felé vették az irányt, ahol lett is minden, amit előzetesen elképzeltünk. Az átlag vasárnap délutánban tarka és már nem annyira tiszta szerelésünk némi feltűnést keltett, így megtarthattuk első hazai élménybeszámolónkat is, majd elindultunk a dobozi hídon, és Békésen át haza, ahová 735 km-t magunk mögött hagyva, helyi idő szerint 18:00 órakor érkeztünk. Várakozásoknak megfelelően, már a város határában, a kutya sem várt bennünket.

„Mert tuggya meg ország-világ; hogy én mindig jó szándékú gyerek voltam, csak mire a végire értem a szándékomnak, esett bele a fene."

Regős Bendegúz.

Így esett hát, hogy kis történetünket az Élet írta, de a tollat (és a kormányt) mi fogtuk !

Földesné Szabó Ildikó, Földes Péter, Várnai László

Utóirat: Aki még nem olvasta az Indul a bakterházat, sürgősen pótolja ezen mulasztását!

LEVELEZÉSÜNKBŐL

Dr. Bajnai Gábor úr
vezérigazgató-helyettes
részére

MÁV Rt. Vezérigazgatósága
Budapest

Tisztelt Vezérigazgató-helyettes Úr!

A Ruházati Bizottság április 4-i ülésén javaslat született néhány új formaruha bevezetéséről. A bizottság többek között döntött arról, hogy a meleg környezetben végzett munka miatt a mozdonyszemélyzet részesüljön rövidnadrág ellátmányban. Információink szerint e javaslatot eljuttatták az Arculati Bizottság részére.

Kérem vezérigazgató-helyettes utat, hogy a vontatójárműveken uralkodó meleg környezeti hatások miatt a rövidnadrág mihamarabbi bevezetését támogatni szíveskedjen.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete mind a GÉT, mind a VÉT üléseken jelezte azt a kérését, hogy a MÁV Rt. menetirányító hivatalaiba telepítsen mobil zöld számokat, melyeket a mozdonyszemélyzet egy rendkívüli eset alkalmával díjmentesen felhívhatna. A kollégáink részéről jelzett felvetés nagyban hozzájárulna annak a gondnak a feloldásához, amely a nyílt vonalon dolgozó mozdonyszemélyzet és az irányítást végzők között gyakran kialakul.
Mind a GÉT, mind a VÉT üléseit javaslatunk első körben támogatást nyert, majd meglepve vettük tudomásul, hogy felvetésünket a legutóbbi VÉT ülésen a munkáltató elutasította.

Kérem a vezérigazgató-helyettes urat, döntésüket vizsgálják felül, hiszen javaslatunk egy rendkívüli esemény (baleset) kialakulásánál életeket menthet meg.

Üdvözlettel

Kiss László
elnök

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Gy.518.090/2001. GszI.
Tárgy: Meleg környezetben végzett munka
Előadó: Szücs Lajos

Budapest
Bácskai u. 11.

A VÉT 2001.Június 14-i ülésen született megállapodás értelmében a vontatási utazók meleg környezetben végzett munkájával kapcsolatos megállapodást szakági szintű tárgyalások során kell megkötni.

Szakigazgatóságunk a rendelkezésre álló menetrendi adatok alapján,valamint a vonatközlekedés folytonosságának fenntartása okán nem látja megvalósíthatónak a vontatási utazók folyamatos munkavégzésének megszakítását,ha a 1-16 óra közötti időszakban a meteorológiai intézet által prognosztizált átlagos hőmérséklet eléri a 32 Celsius fokot.

Az ilyen körülmények között vitathatatlanul jelentkező, a szervezetet érő többlet-igénybevétel ellensúlyozása javasoljuk a gépészeti szakszolgálat KSZ Szakági Függelékének kiegészítését az alábbiak szerint:

„10. Pont
Vontatási utazók ivóvíz ellátása

Amennyiben a meteorológiai intézet által prognosztizált átlagos hőmérséklet a 11-16 óra közötti időszakban a 32 Celsius fokot eléri, az ezen időszak alatt szolgálatot teljesítő vontatási utazókat a munkavállalókat megillető egészséges ivóvíz juttatásáról szóló megállapodásában foglalt mennyiség kétszeresét kitevő, megfelelő hőmérsékletű palackos ivóvíz illeti meg."

Fenti javaslattal kapcsolatos véleményüket, illetve a megállapodásra vonatkozó javaslatokat kérjük Szakigazgatóságunk részére megküldeni, hogy annak ismeretében a tárgyalások időpontjára javaslatot tehessünk.

Budapest, 2001. június 20.

Üdvözlettel:

Juhász Gyula
szakigazgató

Juhász Gyula úr
részére

MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóság
Budapest

Tisztelt Szakigazgató Úr!

A meleg környezetben végzett munka, vontatási utazókat érintő Szakági Függeléki módosítás tervezetét megkaptuk, mellyel kapcsolatban a következő az álláspontunk.

A Szakigazgatóság véleménye szerint, a menetrendi adatok alapján nem látszik lehetőség arra, hogy amennyiben a meteorológiai intézet által prognosztizált átlagos hőmérséklet eléri a 32 Celsius fokot, megszakítsa a szolgálatot. Véleményünk szerint a realitások miatt erre valóban nem minden esetben nyílik lehetőség, de a probléma kezelése akkor is törvényi kötelezettséget ró a felekre.
A Szakági Függelék módosítására tett javaslatot, egységes értelmezést követően el tudjuk fogadni, de ezzel párhuzamosan további kiegészítő lépésekre van szükség.
Mivel az előző javaslattal csak részben elégítjük ki a törvényi leszabályozást, így további lépéseket kell tenni a megfelelés érdekében.
Javaslataink, melyeket a megállapodásokban kívánunk rögzíteni:
A MÁV Rt. vállalja, hogy:

- (július 31-ig) ellátja a vontatójárműveket árnyékoló berendezésekkel (reluxák, függönyök), valamint rögzíthető ventillátorokkal,
- minden vontatójárművet ellát hűtőszekrénnyel,
- a vontatójárművek üvegeit hő-, illetve fényvédő fóliával ellátott üvegekre cseréli,
- a vontatójárművek vezetőállásainak, hő-, és hangszigetelését kijavítja,
- a főműhelyekben végzett nagyjavítások alkalmával a vezetőállásokat légkondicionáló berendezéssel szereli fel,
- az újonnan beszerzésre kerülő vontatójárműveket csak beépített légkondicionáló berendezéssel rendeli meg, illetve veszi át a gyártótól.

Kérjük javaslataink figyelembe vételét.

Üdvözlettel

Kiss László
elnök

Szabó András úr
szakigazgató
részére

MÁV Rt. Forgalmi Szakigazgatóság

Budapest

Tisztelt Szakigazgató Úr!

Az elmúlt időszakban több fórumon is jeleztük, hogy a „Kimutatás az állandó és ideiglenes lassúmenetekről" nevű kiadvány módosítást igényelne.
A VÉT-en, a GÉT-en is felhívtuk a figyelmet arra, hogy nevezett – igen fontos – nyomtatvány kezelése nehézkes.
A kiadványok nem egységes formában jelennek meg a hálózaton, többségük nem rendelkezik a lefűzésükhöz szükséges lyukakkal, s ami a legfontosabb, hogy a betűk mérete miatt nehezen olvashatóak.
Javasoljuk a betűméretek megváltoztatását az áttekinthetőség érdekében, még esetleg annak árán is, hogy a táblázatot az A/5 lapon vízszintesen lehetne csak elhelyezni.
Ezzel párhuzamosan felül kell vizsgálni azt is, hogy bizonyos mellékvonalakról készített kimutatásokat ne a fővonalak kimutatásával együtt kezeljék, mivel azokból jóval kisebb darabszámra van szükség.
Kérem, hogy a probléma megoldása, valamint a közlekedés biztonsága érdekében mihamarabb kezdjünk egyeztető tárgyalásokat.

Levelünket megküldtük a Pálya, Híd- és Magasépítményi Szakigazgató részére is.

Üdvözlettel:

Kiss László
elnök

Kiss László úr
elnök

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Budapest
1145. Bácskai utca 11.

Tisztelt Elnök úr!

Tájékoztatom, hogy a „Kimutatás az állandó és ideiglenes lassúmenetek" témakörével kapcsolatban írt levelében foglaltakat megvizsgáltattam, melynek eredményéről az alábbi tájékoztatást adom:

A fenti kimutatás tartalmára, rovatozására, az alkalmazott megjelölésekre, a kiadó szervezetre, a kiadási gyorsaságra, nem utolsó sorban a hálózati szintű egységes megjelenítésre vonatkozóan az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 15.114-15.119. sz. pontjai tartalmaznak előírásokat.

Sajnos gyakorlati tapasztalatok – amit az Önök felvetése is alátámaszt – azt mutatják, hogy a „Kimutatás" a hálózat egyes területein nem az F.2. sz. Forgalmi Utasítás előírásai szerint készül, illetve kerül kiadásba.
A lassan bejárandó pályarészekről történő tartós értesítés céljából rendszeresített, a vonatszemélyzet számára a vonatkozó Szolgálati menetrendkönyvekhez kiadandó „Kimutatás az állandó és ideiglenes lassúmenetekről" c. nyomtatvány formájával, nyomdatechnikai problémáival kapcsolatosan 2001. első negyedévében – többek között az Önöktől érkezett jelzés alapján – felvettük a kapcsolatot a PHM Szakigazgatósággal.

Tekintettel arra, hogy a „Kimutatás" előállítását, kiadását az F.2. sz. Forgalmi Utasítás a PHM Szakigazgatóság hatáskörébe utalja, így nyomatékosan kértük a PHM Szakigazgatóságot, hogy egyrészt vegyék figyelembe a hivatkozott Utasítás előírásait, másrészt a probléma hatékony kezelése érdekében saját szervezeti egységükön belül fogalmazzák meg azokat a kritériumokat – betűméret, betűtípus, formai elrendezés – amelyek megfelelnek az Önök által is megfogalmazottaknak, így megteremtve a biztonságos munkavégzéshez szükséges feltételeket.

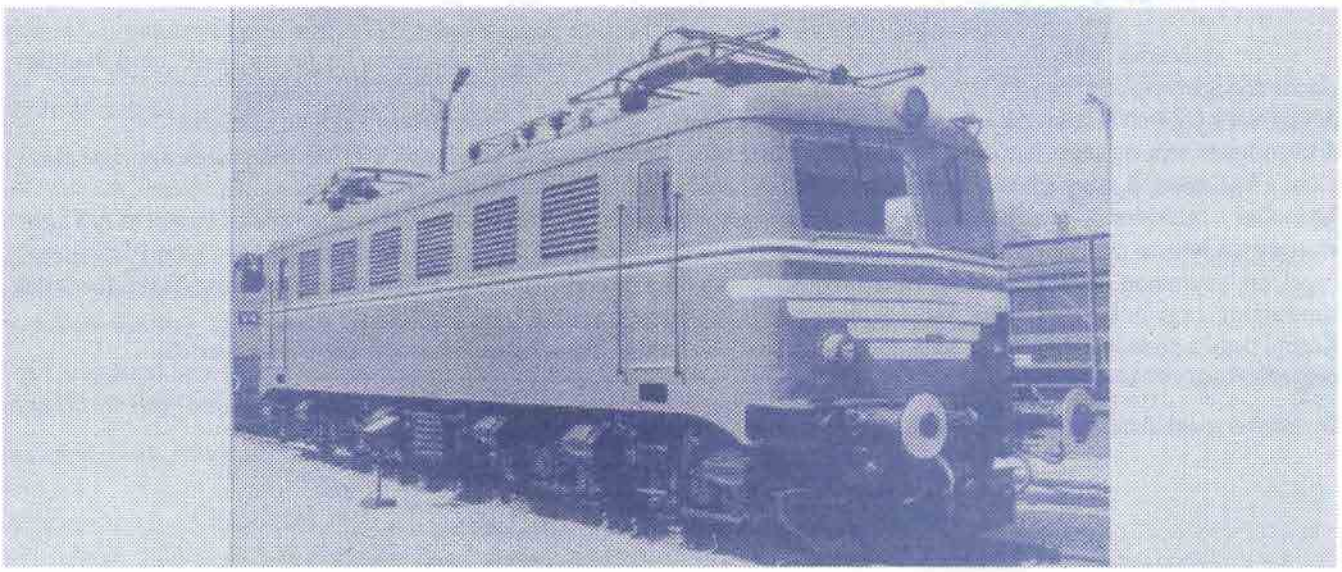
Tapasztalataink szerint az Önök korábbi feltevése óta eltelt időszakban –a felvetett problémát illetően – előrelépés tapasztalható.

Tekintettel a felvetett probléma fontosságára ismételten felvettük a kapcsolatot a PHM Szakigazgatósággal, melynek során kértük, hogy a saját szakszolgálatukat érintően –s szükség szerint a gyakorlati végrehajtásra vonatkozó külön szabályozás elkészítésével és kiadásával – tegye meg a szükséges és hathatós lépéseket a hiányosság felszámolása és a probléma mielőbbi rendezése érdekében.

A tárggyal kapcsolatban tett hasznos és tartalmas észrevételét, javító szándékú javaslatait megköszönöm, és egyben kérem Önt, hogy a közlekedés biztonságát közvetlenül érintő, esetlegesen felmerülő észrevételeit az elkövető időszakban is jelezze.

Budapest, 2001. június 19.

Szabó András
forgalmi szakigazgató



MOSZ HORGÁSZVERSENY
2001. AUGUSZTUS 22., 23. DOMBÓVÁR

Nevezéseket 2001 augusztus 15-ig a nevezési- illetve részvételi díjakkal együtt a MOSZ központba eljuttatni szíveskedjetek! (Későbbi időpontban történő nevezés érvénytelen!)

Minden tagcsoport három fős csapattal nevezhet.
A területek a nem nevező csapatok helyett plusz csapatot is indíthatnak.

Nevezési díj: 5000 Ft/csapat. *Részvételi díj:* 1500 Ft/fő (tartalmazza: közlekedés, vacsora, reggeli, ebéd)

Szállás: 950 Ft/fő. *Minden igényt igyekszünk kielégíteni.* (06-30-9567-284-es számon kérjük jelezni)

Nevezéssel egy időben a csapat névsorát kérjük leadni!

Az érkezést Dombóvárra kérjük a fenti telefonszámon jelezzétek!

ELSŐ NAP PROGRAMJA:

14 óráig szálláshelyek elfoglalása.
14:20 indulás a dombóvári horgásztóhoz
14:40 gyülekező, sorsolás
15:10 helyek elfoglalása
15:55 kongatásra etetés
16-19-ig verseny (első forduló)
18:55 figyelmeztető kongatás a verseny végére
19 órától mérlegelés, összesítés, értékelés
20:00 eredményhirdetés, vacsora
22:00 visszautazás a szálláshelyekre

MÁSODIK NAP PROGRAMJA:

6:00 reggeli
6:30 indulás horgásztóhoz
6:40 gyülekező, sorsolás
7:10 helyek elfoglalása
7:55 kongatásra etetés
8-11-ig verseny (második forduló)
10:55-kor figyelmeztető kongatás a verseny végére
11:00 mérlegelés, összesítés, értékelés
12:30 ebéd, eredményhirdetés, díjak átadása

Eredményhirdetés: csapat illetve egyéni.

VERSENYSZABÁLYOK:

- Egy bot, egy horog.
- A versenyző semmilyen tekintetben nem vehet igénybe segítséget.
- A versenyen maximum 3 kg etetőanyag plusz fél liter előcsali használható etetésre.
- A sorsolás mindkét versenynapon.
- A verseny befejeztével mindenki a helyén maradva várja a mérlegelő bizottságot.
- A kifogott halat mérlegelésig vízben kell tartani.
- Igény szerint a kifogott hal 500 Ft/kg árban megvásárolható.

Mindenkit szeretettel vár a Mozdonyvezetők Szakszervezete.

TUDJUK HÁNY ÓRA VAN!

Mozdonyvezető létszám és szolgálti óra 2001. év 6-7. hó 42 munkanap

Szolgálati hely	Átlagos létszám	Összes szolgálati óra	Túlóra	"Mínusz" óra	Kötelező óra
Bp. Ferencváros	366	99331 322	2767 9	565 2	315
Bp. Északi	232	64696 327	2535 13	77 0	315
Szolnok	293	79255 318	1200 5	457 2	315
Székesfehérvár	376	101724 324	2831 9	39 0	315
Győr	242	65188 319	898 4	122 1	315
Hatvan	112	31882 330	1458 15	5 0	315
Miskolc	479	127890 317	2255 6	1238 3	315
Debrecen	360	96333 315	1287 4	1150 4	315
Nyíregyháza	227	60970 322	1726 9	340 2	315
Szeged	211	59457 334	3484 20	154 1	315
Békéscsaba	161	41994 320	875 7	76 1	315
Szentes	207	59906 335	3630 20	45 0	315
Pécs	174	46143 318	418 3	54 0	315
Dombóvár	296	78168 315	695 3	698 3	315
Nagykanizsa	178	46453 325	1410 10	49 0	315
Szombathely	181	45891 310	159 1	863 6	315
Celldömök	178	44270 306	57 0	1365 9	315
Zalaegerszeg	93	24650 322	639 8	69 1	315
Záhony	140	37359 316	208 2	88 1	315
Balassagyarmat	56	16763 320	263 5	7 0	315
Vésztő	55	14733 317	194 4	0 0	315
GSZI	4365	1174202 321	28244 8	7366 2	315
RV-k	251	68855 317	665 3	96 0	315
Hálózat	4616	1243057 320	28910 7	7462 2	315

Mozdonyvezetők Lapja
A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa
Készült a SZECSOX Nyomdában Dombóváron.
Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csonti Zoltán

Kiadja: **Mozdonyvezetők Szakszervezete.**
Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:
Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,
Dörnyei Szilárd ter. ügyv., **Velkei Béla** ter. ügyv.
A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.
Telefon/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026
Üzemi telefon: 01-16-62, 01-18-40, 01-19-90,01-21-87
Internet: http://www.extra.hu/mosz
E-mail: moszmv@matavnet.hu