



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XVIII. évfolyam 2. szám

Alapítás éve: 1892

2008. február

Uzsgyi a télnek?



Fotó: Bálint István

Beszélgettünk Márton Ferenc úrral	3. oldal
MOSZ munkavédelmi képviselők VIII. országos fóruma	6. oldal
Munkakörülmények III. (Kihívások, lehetőségek)	8. oldal
Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány segélyezési rendszere	11. oldal
Feketén – fehéren: A Desiro	12. oldal
Vizsgák után, vizsgák előtt	16. oldal

Üzemi Tanács és Munkavédelmi Képviselő választás a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-nél



Köztudomású tény, hogy január elsejétől megalakult a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.

Az MT. 56 §-a szerint, az új vállalnál 3 hónapon belül

Üzemi Tanács és Munkavédelmi Képviselő választásokat kell tartani.

Ezért 2008. március 17-20 között választásokra kerül sor a MÁV-TRAKCIÓ szolgálati helyein. A munkáltató és a munkavállalók közös érdeke, hogy a munkaszervezetekben a munkavállalók közösségét megillető jogosítványokat legitim képviselők lássák el.

Időközben a területeken megalakultak a Választási Bizottságok, melyekben helyet kaptak mindazon képviselettel rendelkező szakszervezetek és szakszervezeten kívüliek képviselői, akik e lehetőséggel élni kívántak a megalakulás idején. A sikeres és eredményes lebonyolítás érdekében a munkavállalók és a munkáltató is szükségesnek tartották egy közös irányzat elkészítését, amely a törvényesség szempontjából döntő időpontokat és feladatokat rögzítette. Ennek értelmében – legkésőbb a választásokat megelőzően 8 héttel – Választási Bizottságokat kell alakítani, amely mint utaltam már rá, meg is történt.

A Bizottság működésének feltételeit a munkáltató a választások lezárásáig biztosítja, a helyi sajátosságokat figyelembe véve megfelelő szavazóhelyiségek kialakításáról döntenek a Választási Bizottság bevonásával.

A Választási Bizottság határozza meg:

- a választás időpontját, a szavazó helyiségek nyitva tartását,
- a jelöltállítás végső időpontját,
- közzé teszi a választásra jogosult és választható munkavállalók névsorát,
- megállapítja az ÜT létszámát,

- kijelöli a szavazás helyszínét,
- elkészíti a szavazólapokat,
- megteremti a szavazás technikai feltételeit,
- gondoskodik a szavazás lebonyolításáról, s annak dokumentálásáról.

A Választási Bizottságokba delegált Kollégák felkészültek a szavazások sikeres lebonyolítására.

A választásra jogosultakon van most a sor! Az nem lehet kérdés, hogy el kell e menni minden MOSZ-tagnak a szavazásra. Az sem lehet kérdés, hogy kire kell szavazni, természetesen a Mozdonyvezetők Szakszervezete je-

löltjeire. A választásokon elért eredmények hosszú távon meghatározzák azokat az erőviszonyokat, melyek jogosultságot teremtenek a tagság képviseletére a cégen belül. Természetesen ez igaz Üzemi Tanácsra és Munkavédelmi képviseletre egyaránt. A MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-nél a választások eredménye kihat a Kollektív Szerződés kötési jogosultságára. Nem kicsi a tét.

Találkozunk a szavazó urnáknál március 17-20. között.

Kiss László
elnök

SZAVAZZ A MOSZ JELÖLTJEIRE!

ÚJ ÜZEMI TANÁCSOKAT, FELELŐS MUNKAVÉDELMI KÉPVISELŐKET!

MUTASSUK MEG ISMÉT ERŐNKET!



SZOLIDARITÁS,
ERŐ,
HATÉKONYSÁG!

EBBEN IS PÉLDÁT KELL MUTATNUNK!

SZAVAZZON
MINDENKI!



KÖZÖS A FELELŐSSÉG,
KÖZÖS AZ EREDMÉNY,
KÖZÖS A SORSUNK!

MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

Beszélggettünk Márton Ferenc úrral a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. működtetési vezérigazgató-helyettesével



Előző számunkban Zsáky László úr tájékoztatta olvasóinkat az MÁV-TRAKCIÓ Zrt. megalakulásának körülményeiről. Ön, mint a társaság üzemeltetéséért felelős vezetője, hogy ítéli meg a kezdeti lépéseket? Milyen problémákról és milyen pozitívumokról tudja tájékoztatni a mozdonyvezetőket?

MF: Az átalakuló vasút szabályozásával foglalkozó szervezetek jelenleg alakítják ki tevékenységük területeit és kereteit, ennél fogva kísérleti alanyként foglalkoznak a vasút egészével. Sok a szabályozási anomália, és ebben a zavaros szabályozási és szabályértelmezési környezetben kell működnünk, működtetnünk a vontatás-szolgáltatást. A vontatás-szolgáltatási irányításában és végrehajtásában résztvevő valamennyi munkatársunknak köszönhetően, – ebbe a körbe természetesen a mozdonyvezetőket is beleértve – a zavaró körülmények közepette is képesek vagyunk alapvető tevékenységünket végezni.

A MÁV-START-on és a MÁV Cargo-n kívül magánvasutak részére is végzünk vontatás szolgáltatást, azonkívül együttműködünk az osztrákok, szlovákok és román vasutakkal vontatási tevékenységben.

Az integrált vontatás tervezési és irányítási rendszer alkalmazásba vétele elkezdődött. A dízel vontatójárművek mozdonyfedélzeti berendezésének felszerelése ebben az évben elkezdődik, a villamos járművekre vonatkozóan a pályázat jelenleg van folyamatban. A tavalyi beszerzett mozdony-szimulátoron való gyakorlást az év első felétől kezdve tervezzük a Baross Gábor Oktatási Központtal közösen.

Akkor elindult a vontatás tervezési és irányítási program?

MF: Az integrált vontatás tervezési és irányítási rendszert a tervező kollégákkal elkezdtük üzemeltetni. A tervezők oktatásának első fázisa lezárult. A második fázisban a hagyományos elkészült terveket rögzítik, ezzel a gyakorlást és a rendszer feltöltését is egyidőben végzik. A rendszer további szoftver részzeit a mi igényeinknek megfelelő módosításokkal április végére szállítja le a rendszer gazdája. Ezek a részek már a munkaidő elszámolást is érintik,

ezért ezeket az eddigieknél is részletesebben fogjuk ellenőrizni. A magyar vasúton az Európában szokásosnál lényegesen nagyobb mértékű az operativitás, ennél fogva komoly problémát jelentett nekünk is és a szállítónak is, hogy az operatív irányítás segítségével hogyan tegyük alkalmassá a rendszert. Ennek a modulnak az üzembe helyezése az év közepére várható.

Mik az első tapasztalatok a működtetéssel kapcsolatban?

MF: A tervezéssel foglalkozó munkatársakat kiválasztottuk, jelenleg az ő betanításuk folyik. A munka természetéből következően nem tehetjük azt, hogy a mozdony- és személyzetfordulók, a szolgálati beosztások tervezését leállítjuk, és majd egy új módszer megtanulása után folytatjuk. A kétféle tervezésnek a betanulási folyamat alatt együtt kell működnie, és majd folyamatosan átállunk az újra.

A mozdonyvezető Kollégáknak elég lesújtó a véleménye a mozdonyok műszaki állapotáról. Várható-e jelentősebb változás e területen most, hogy a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. megrendelő lesz e piacon?

MF: A mozdonyok műszaki állapota tükrözi az elmúlt időszakban a MÁV rendelkezésre álló lehetőségeket. A mozdonyaink nagy része nagyon idős, és az nyilvánvalóan nem várható, hogy műszaki állapotuk máról-holnapra jobbá válik attól, hogy a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. lesz a karbantartás megrendelője. Arra természetesen törekedni fogunk minden erőnkkel és lehetőségünkkel, hogy az üzemképesnek kiadott jármű valóban az is legyen.

Mikor várható, új mozdonyok megjelenése a társaságnál?

MF: Jelenleg folynak a tárgyalások az egyetlen érvényes pályázatot beadó Bombardier-vel. Ha meg tudunk egyezni mindkét fél számára elfogadható szerződésben, akkor 2009-ben megjelenhetnek az első mozdonyok.

Az oktatás vizsgáztatás kérdéseit már nem a társaság irányítja, de várható e olyan kezdeményezés, melyek ezek átalakítását szorgalmazza?

MF: Az oktatás-vizsgáztatási tevékenységet az végzi, aki erre a legjobban felkészült, illetve folyamatosan fejleszti ezirányirányú képességeit, konkrétan a Baross Gábor Oktatási Központ, a területi oktatási szervezeteivel együtt. A képzésre, rendszeres továbbképzésre és a vizsgáztatásokra vonatkozóan az EU ajánlások és döntvények alapján rendelet készül a GKM kiadásában. Ebben lesznek megfogalmazva a hatósági körbe tartozó képesítésekre vonatkozó képzési és vizsgáztatási követelmények, mind az oktató-vizsgáztató szervezet részére, mind a képesítéssel rendelkezők részére.

A mozdonyvezető-gyakornok képzés problémáival mostanában egyre többet szembesülünk. A mozdonyvezetők véleménye szerint a jelenlegi képzés nem jó. Kevés a gyakorlati eleme. Van-e szándéka és ráhatása a társaságnak a képzés átalakítására?

A mozdonyvezetőket nagyon foglalkoztatja az időszakos vizsgák kérdése. Mikor várható az utasításrendszerek összehangolása?

MF: A tavalyi évtől kezdve új képzési terv szerint képzik a mozdonyvezetőket. A modulrendszerű képzésben egy dízel és egy villamos mozdony alapként szerepel, ehhez kell egy-egy másik sorozatot választani a gyakornokot beiskolázó szolgálati hely részéről. Ezzel elkerüljük a korábbi képzés azon problémáját, hogy kikép-

zünk egy járművezetőt, és a szolgálati helyén más járműre kell típusismeretet szereznie.

A műhelyi gyakorlat korábban irányítatlanul a képzés elején szerepelt, az új rendszerben a képzés folyamán, és irányítottan.

Az elméleti követelmények is átdolgozásra kerültek, azok kapnak nagyobb hangsúlyt, amelyekre a mozdonyvezetőnek valóban szüksége van.

A mozdonyvezetői képességeknek minél hamarabb a készség szintre való emelését szolgálja a mozdonyvizsgáló, amelyet a kiképzés során is használni fogunk.

A gépészet kettéválása nagyban beszűkíti az egészségileg alkalmatlanná vált kollégák továbbfoglalkoztatásának lehetőségeit. Bizonyos – jelenleg még mozdonyvezetőkre ruházott – tevékenységek elvégzésének lehetőségét érdemes lenne átruházni a telephelyek személyzetére. Ezeket a feladatokat esetleg mozdonyvezetésre egészségileg alkalmatlanná vált kollégákkal is el lehetne végeztetni. Lát-e erre lehetőséget?

MF: Az egyes kollégák egészségi alkalmatlansága esetén minden esetet egyénileg lehet vizsgálni, és megoldást találni.

Melyek azok az aktuális ügyek, amelyek jelenleg foglalkoztatják?

MF: Nem csak a gépészet szervezete alakult át oly módon, hogy mindannyiunk számára teljesen új kapcsolatrendszerek szerint működik, hanem a vasút többi része is folyamatos átalakulásban van. Ebben a folyamatos többszereplős változásban kell tevékenykednünk.

S végül engedje meg, hogy magánéletéről is érdeklődjek. Van más családtag is aki a vasúthoz kötődik?

MF: A családomban nem volt, és nincs vasutas. Én vagyok egyedül, aki ezt a hivatást választottam.

Tudom, hogy nem dúskál szabadidővel, de ha netán akad ilyen, mivel szereti eltölteni?

MF: A család számomra a legfontosabb. Az unokákkal való együtt-lét és a velük való foglalkozás néha ugyan fárasztó - hiszen egy gyerek soha nem fárad el, soha nem un meg semmit, ha százszor csinálja is egymás után-, de nagyon kedves állapot.

Van kedvenc hobbija?

MF: Szeretek kertészkedni, és a házban, lakásban magam megcsinálni azt, amire időmből és tehetségemből futja.

Köszönöm a beszélgetést.

K. L.

nemzetközi hírek

Beszámoló a Német Mozdonyvezetők Szakszervezete (GDL) és a Deutsche Bahn AG közötti bérfelvitéről

Már szakállas viccnek számít, de most idősebb felidézni:

A hajós kapitány lekiált a gépházba: Mennyi?

Szól a hang a gépházból: 30.

Kapitány megszólal: Mi harminc?

Válasz a gépházból: Miért, mi mennyi?

Ezzel a viccel kezdeném azt a beszámolót, ami arról szól, hogy a hazai médiák szerint, 31%-os béremelésért sztrájkoltak a mozdonyvezetők Németországban. Nézzük, hogy mi, mennyi:

A Német Mozdonyvezetők Szakszervezete



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER

(Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer - GDL) a 2007. márciusában a Deutsche Bahn-nál kezdődő bérvitában egy kizárólag a mozdonyvezetőkre vonatkozó kollektív szerződés megkötését tűzte ki célul. A mozdonyvezetői szakmára vonatkozó önálló kollektív szerződés léte egyszer és mindenkorra kizárná, hogy a GDL részvétele nélkül az utazószemélyzetre vonatkozó kollektív erejű szabályokat hozzanak, hangsúlyozta Michael Juchem a GDL délnyugat-németországi szer-

vezetének elnökhelyettese szakszervezetünknek írt tájékoztatójában. A német jogi szabályozás – a magyar szabályozással ellentétben – lehetővé teszi, hogy egy vállalatnál több kollektív szerződés is létrejöjjön. A mozdonyvezetőkre vonatkozó kollektív szerződés végleg megszüntetné az utazószemélyzetet érintő speciális hátrányokat és az „egyenlőség helyett igazságosság” mottó alapján minden munkavállalóra kiterjedő differenciált szemlélethez vezetne, mivel minden munkavállaló, speciális tevékenysége és az abból eredő terhelés következtében saját, speciális kollektív szerződést igényel.

A GDL szerint az utazószemélyzet sajátos munka és életfeltételeit speciális munkaidővel és javadalmazási szabályozással kell méltányolni:

- reálbérkiesés 1994 óta kb. 10%,
- a mozdonyvezetők sajátos üzemi felelősségét nem kielégítően veszik figyelembe,
- igen nagy munkamennyiség az elmúlt években,
- növekvő mozdonyvezetői hiány,
- a jelenlegi bérstruktúra nem inspirál jelentkezésre, pl. egy mozdonyvezető 6 év után eléri a legmagasabb beosztást és a továbbiakban nincs lehetősége szakmai előrelépésre a szakmájában,
- nincsenek figyelembe véve a technikai fejlődés jelentős előrelépései és az általánosan elismert megismerés és az ezáltal eredményezett további menetszakaszok, külföldi

utazások stb.,

- a mozdonyvezetőket állandóan növekvő feladatátadások terhelik, úgy mint vonatvezetői feladatok, információk az utazás végén, üzemi zavarelhárítás, energiatakarékos üzemmód,
- bonyolulttá váló kollektív szerződési rendszer,
- az utazóközönség agresszivitásának növekedése a vonatkísérőkkel szemben a zsúfolt vonatok következtében
- sajátos terhelés az év 365 napján az állandó váltós- és műszakos szolgálat miatt, ami a többi munkacsoporttal nem hasonlítható össze, példaként: két szolgálat közötti megszakítás nélküli pihenőidő legalább 36 óra és abból 22 óra tartamú pihenőidő munkaidő beszámítás nélkül.
- törvényi pihenőidő szabályozás egyre jobban ellaposodik, pl. a járművön töltött szünet utasokkal történő kapcsolattartással,
- műszakhosszúságokat a munkaterheltség sűrűsödésével meg kell rövidíteni,
- műszakeltérések állandóan jelen vannak a napi rendelkezésekben,
- beleavatkozás az utazószemélyzet személyes szabadságába kiegyenlítő szabályozás nélkül.

Az utazószemélyzet saját magát a többi munkavállalóval szemben nem jobbnak, hanem csupán másnak látja. Más munkafeltételek éppen ezért más, speciális kollektív szerződést igényelnek.



2007. március 19-én a GDL átadta a munkaadónak az új, speciális utazószemélyzetre vonatkozó kollektív szerződést, ami rövidítve „FPTV” (Fahrpersonaltarifvertrag).

A GDL délnyugat-németországi képviselői a MOSZ székházában tett látogatásuk során személyesen is ismertették a szakszervezet Deutsche Bahn-nal szembeni követeléseit. A bértárgyalások során a GDL legalább 10%-os béremelést és a munkaidő 40 órára történő csökkentését követelte. A mozdonyvezetők jelenlegi átlagkeresete bruttó 2180 euró (545 ezer Ft), ami 1600 euró (400 ezer Ft) és 1850 euró (475 ezer Ft) nettó bért jelent pótlékokkal együtt. A GDL követelése 2500 euró (625 ezer Ft) bruttó bér. Németországban a bruttó átlagkereset 1539 euró (385 ezer Ft), ami kb. 1000-1100 euró (250-275 ezer Ft) nettó bérnek felel meg.

A munkáltató valamint a konkurens szakszervezetek, a Trasnet/GDBA reakciója túlzó volt, a követeléseket arcátlanok és üzemet károsítónak tartották, sok közleményben a többi munkavállaló felé hamisan mutatták be.

Az FPTV teljes végrehajtása esetén a személyügyi költségek évi 190 millió euróval emelkednének 2006. évi adózás és kamatok előtti 2,5 milliárdos nyereség mellett.

A GDL szakszervezeti tisztviselői megemlézték, hogy Hartmut Mehdrón (a Deutsche Bahn AG elnöke) hivatalos lépése óta a nyolc elnöki tag járandósága 1999 és 2005 között az üzleti beszámoló alapján 3,679 millió euróról 14,693 millió euróra, azaz 400%-kal nőtt, kizárólag a múlt évben az emelés kb. 60%-ot tett ki. Ha a munkavállalók teljesítményének elismerésére 31%-os béremelés 2,5 milliárdos nyereségnél szemtelenség, akkor 60%-os valamint 400%-os béremelést minek nevezhetjük?

A német vasútnak olyan jól megy, mint még soha, a munkavállalók ennek az eredménynek az elérésében döntően közreműködtek és ezidáig sok áldozatot hoztak, a GDL szerint most jött el az ideje annak, hogy a munkáltató ezt a teljesítményt értékelje!

2007. decemberében a munkáltató egy 13%-os béremelési ajánlatot tett a GDL-nek, mely a következő elemekből állt:

- 4,5%-os béremelés, mely a Trasnet/GDBA (konkurens szakszervezetek) és a Deutsche Bahn közötti megállapodáson alapul,
- 1,5%-os pótlék,
- Plusz 1 óra/hét túlmunka, ezért 1%-os béremelés,
- Önkéntesen vállalt 2 óra/hét túlmunka 5%-os béremelésért.

A bértárgyalások 2007. december végén az ünnepekre tekintettel megszakadtak, de a 2008. január elejei tárgyalások során a GDL elnöksége és a GDL bérmegállapodás megkötésével foglalkozó bizottsága zöld utat adott a további munkaharc megakadályozásának. Egy 10 hónapig tartó bérvita után sikerült a GDL-nek és a Deutsche Bahn-nak a bérmegállapodást pozitív irányba terelni. Egy a közlekedési miniszternél, Wolfgang



Tiefensee-nél lezajlott megbeszélés során Manfred Scholl, a GDL elnöke és Hartmut Mehdrón Deutsche Bahn vezető megállapodtak egy a következő sarokpontokat tartalmazó önálló mozdonyvezetői kollektív szerződés megkötéséről.

A mozdonyvezetők részesülnek:

- egyszeri 800 eurós kifizetésben 2007. július 1. és 2008. február 29-e közötti időtartamra,
- 8%-os béremelésben 2008. március 1.-től,
- 2008. szeptember 1.-től 2009. február 1-ig még 3%-os béremelésben, így akkor már 11%-os béremelésben összesen.

2009. február 1-től a heti munkaidő 1 órával – azaz 40 órára – csökken azonos bér mellett.

Ezen kívül 2008. március 1-től egy új javadalmazási struktúrát vezetnek be a mozdonyvezetők részére, mely a munkatapasztalatot és képességet figyelembe veszi. Ezáltal a mindenkori egyéni mozdonyvezetői béremelés rugalmassági mértéke 7 és 15% között fekszik. Az önálló kollektív szerződést 2008. január 31-ig kell kidolgozni.

Michael Juchem szerint ezzel a megállapodással a GDL részéről a bérmegállapodás január végéig le lehet zárni. Habár a konkurens szakszervezetek (Trasnet és GDBA) árgus szemekkel nézik a Deutsche Bahn és a GDL közötti megállapodásokat. Hartmut Mehdrón, Deutsche Bahn elnök emellett a mozdonyvezetőkkel kötött bérmegállapodás súlyos, az utazóközönséget és a dolgozókat érintő következményeivel fenyeget. A német vasúttársaságnak a béremelésből eredő pluszterheit vonalbezárással és áremeléssel kívánja kompenzálni. Az Igazgatóság gyors vizsgálat alá veszi, hogy hogyan állítható vissza a konzern versenyképessége.

Németországban az országos munkaerőpiacon 1800 fős mozdonyvezetői hiány van, ami a mozdonyvezetői létszám 9-10%-a. Amiben a GDL véleménye szerint a szerény 1500 euró nettó bérezés sem egészen ártatlan. A Deutsche Bahn a mozdonyvezetői hi-

ányt mozdonyvezetői képzéssel kívánja megszüntetni. Jelenleg 1700 fő képzése indul meg, várhatóan a képzést követően 800 fő képzett mozdonyvezető jelenik meg a munkaerőpiacon. A Deutsche Bahn a munkaerőkölcsönzés eszközével kívánja az országosan jelentkező munkaerőhiányt orvosolni.

Hajlamosak vagyunk a német jövedelmekre úgy tekinteni, mintha azokat saját hazánkban kellene elkölteni. Személyes találkozásunk lehetőséget biztosított arra, hogy némi áttekintést kaphassunk arról, hogy a Német kollégáknak milyen árszínvonalon kell jövedelmeiket elkölteni. A teljesség igénye nélkül néhány adat erre vonatkozóan.

Árak (Euróban-ban):

- benzin: 1,46/l,
- gázolaj: 1,29/l,
- villany: 0,15 cent/kw óra,
- víz/m3 (tisztá): 4,
- (szenny): 5,
- szemétszáll: 170/év,
- lakásbérlet (80-100 m²-es): 700 (Németország nem a legfrekvenciáltabb területen)

Élelmiszer:

- kenyér/kg: 2,60,
- hús/kg: 8-12,
- tej/l: 0,73 cent,
- felvágott/10 dkg: 2,55-4,
- vaj: 1,19-1,60,
- sör (20 üveg): 6-11,90,
- szóda (6 üveg): 1,30-3,

Szolgáltatás (étteremben):

- leves: 3,50-4,
- főétel: 10-16,
- sör: 2,80-3,50,
- cola: 1,60,
- pizza: 6-9,

Egyéb szolgáltatás:

- fodrász (férfi): 13-18,
- (női): 47-50,
- fogorvos: 4800,

de ebből a TB 50-65%-ot megtérít. (beavatkozástól függően) A sógorok fogturizmusáról ki ne hallott volna még?

K.L./K.L.

MOSZ munkavédelmi képviselők VIII. országos fóruma

A MOSZ-os munkavédelmi képviselők VIII. alkalommal találkoztak az érdekvédelemünk székházában Budapest, Bácskai utca 11-ben 2008. január 17-én. A konzultatív rendezvény valamennyi MÁV-TRAKCIÓ Zrt. munkavédelmi képviselőjének évi második szakmai oktatása is volt egyben.

Dr. Borsik János az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége elnöke, szakszervezetünk alelnöke megnyitójában tájékoztatott az Országos Érdekegyeztető Tanács munkájáról, a kollektív szerződésünk módosítási lehetőségeiről, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. érdekvédelmének reprezentativitásáról, és a változtatások előtt álló munkatörvénykönyv munkavédelmi képviselőkre is kiható változásairól.

A megnyitót követően **Kovács Péter** a biztonsági szervezet vezetője ismertette a biztonsági szervezet célját (ami a társaság működéséhez szükséges), – milyen a munka-, környezet-, tűzvédelmi törvényekben, jogszabályokban előírt követelményeknek kell, hogy megfeleljen, milyen meghatározott személyi, tárgyi, és szervezeti feltételekkel kell rendelkeznie.

A szervezet feladata:

- a társaság tűzvédelmi, munkavédelmi, környezetvédelmi, biztonsági, vagyonvédelmi igényeinek meghatározása,
- a biztonsági, környezetvédelmi politika, balesetvizsgálati, kárelhárítási, tűz-, és munkavédelmi utasítások kidolgozása,
- biztonságirányítási rendszer kialakítása és működtetése,
- a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos biztosításához szükséges üzemi követelmények, illetve a biztonsági intézkedések vállalati szintű szabályozása,
- biztonsági, környezeti kockázatok felmérése, elemzése, javaslatétel a kockázatok csökkentésére,
- üzembiztonsági ellenőrzések végzése, elemzések kidolgozása,
- baleseti értesítési és vizsgálati rendszer kidolgozása, működtetése,
- vagyonvédelmi ellenőrzési és vizsgálati feladatok társasági szintű szakmai felügyelete és végzése,
- a társaság tűzvédelmi tevékenységének irányítása,
- a társaság környezetvédelmi tevékenységének irányítása, a környezeti kárelhárítási tevékenység irányítása,
- a társaság biztonsági helyzetének rendszeres elemzése, értékelése, az eredményekről tájékoztatás készítése,



– biztonsági és védelmi szolgáltatások irányelveinek meghatározása, a szolgáltatások igénybevételek koordinálása, szolgáltatói teljesítmények elismerése.

A kellő hatáskörrel és felelősséggel ellátott szervezeti vezetővel tisztánunk kellett a munkavédelmi szabályzatunk érvényességét az új szabályzat kiadásáig. Előzetes EBK szakértői megkeresést és ajánlást követően valamennyi munkavédelmi képviselő és Kovács Úr is a jelenlegi MÁV ZRt. MVSZ alkalmazása mellett döntött az új MÁV-TRAKCIÓ Zrt. MVSZ életbelépéséig. Az egyhangú „igen” szavazást követte a szakágat érintő problémák ismertetése.

A közel hatvan hiányosság, utasítás-rendelet egyoldalú mellőzése, vasúti közlekedés biztonságának folyamatos veszélyeztetése régiós valamint társasági szinten sajnos egyaránt jellemző. Kompetencia vizsgálat és regionális csoportosítást követően írásban lesz a munkáltatói jogkörgyakorló felé eljuttatva.

Határozatot hozó és elrendelő hatóság megkeresése előtt mindenképp meg kell vizsgálnunk a hiányosságra utaló előzetes jelzések törvényes formai kritériumait és a kronológiai sorrendiségét.

A tárgy évi második szakmai oktatást **Judák Ambrus** munkavédelmi szakelőadó az EBK munkatársa tartotta. Kellő részletességgel elemezve lettek a munkavédelmi törvény módosításai.

Nemes Zsolt kollégával a munkavállalói KMVB tájékoztatót az elektronikus sajtónkban tesszük közzé.

Szeretném megköszönni a Munkaügyi Kapcsolatok Osztály, Humán Erőforrás Igazgatóság részéről **dr. Király Livia** oktatást segítő humánpolitikai munkáját és személyes jelenlétét.

Képviselő kollégákkal a közös érdekvédelmet számunkra kedvezőbb szakmai felépítésben folytatni kell. A néha szélmalomharcnak tűnő munkában egy új tavaszi munkavédelmi képviselő választással a szélmalom vitorlájától meg tudunk szabadulni. Előtünk áll a KMVB tagság nélküli időszak hátrányainak ledolgozása, minden képviselő kollégának el kell gondolkodnia azon, hogy milyen témakört tud felvállalni, milyen eredményeket tudott a helyi közösségnek kiharcolni, kellő segítséget nyújtott-e a baleset és foglalkozási megbetegedést ért munkavállalók számára. A közös munkánk szlogenje ez legyen: „legszebb szavak a tettek”.

Hornok Béla





Szakközépiskolai évek beszámítása...?

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bíróságának Jogegységi Tanácsa 2007. december 17-én meghozta azon jogegységi határozatát (4/2007. KPJE számon), amelynek értelmében a fegyveres szervek hivatásos állományú tagjának szolgálati idejébe a szakmunkásképzést folytató szakközépiskolákban töltött tanulmányi időt a szakközépiskolák és a gyakorlati képzésben közreműködő vállalatok együttműködéséről, valamint a szakközépiskolákban folyó szakmunkásképzés egyes kérdéseiről szóló 1019/1976. (VI. 24.) MT határozat (továbbiakban: MT határozat) 12. e) pontja alapján szolgálati időként kell beszámítani.

A Legfelsőbb Bíróság döntése feloldotta azon jogalkalmazói anomáliát, amely az utóbbi több mint egy év alatt meghatározta a munkaügyi bíróságok gyakorlatát. Miután a versenyszféra munkavállalóira is alkalmazható - véleményem szerint - a hivatkozott jogszabályhely, ezért indokolt közelebbről is megvizsgálni a kérdést.

A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Bíróság, mint másodfokú bíróság 2006. október 12-én adott helyt két rendőr kereseti kérelmének, amelyben megállapította, hogy a felperesek szakközépiskolai tanulói viszonya - a II. tanévtől kezdődően a szakközépiskolai érettségi vizsga letételéig - szolgálati időnek minősül. A Legfelsőbb Bíróság 2007. április 18-án az MfV.II.11.019/2006/6. számú felülvizsgálati eljárás során hozott ítéletével hatályában fenntartotta ezen másodfokú, jogerős ítéletet. Miután ezen felülvizsgálati ítélet a két borsod megyei rendőr ügyében, vagyis konkrét ügyben született, ezért az azonos esetekben eljáró munkaügyi bíróságok - a magyar jogrendszer sajátosságainak megfelelően - nem fogadták el kötelező érvényűnek a Legfelsőbb Bíróság döntését. Ez azt eredményezte, hogy a munkaügyi bíróságok előtt, illetve a másodfokon eljáró megyei bíróságokon eltérő tartalmú ítéletek születtek - pl. a fővárosi, a pécsi, a debreceni munkaügyi bíróság elutasította a kereseteket, ezzel szemben a kaposvári, a miskolci, a vespéremi munkaügyi bíróság helyt adott a kereseti kérelmeknek.

Miután az első-, és másodfokú bíróságok döntései - elsősorban az MT határozat többféle értelmezése miatt - nem voltak egységesek, ezért a Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiumának vezetője a bírósági jogalkalmazás egységének biztosítása érdekében jogegységi határozat meghozatalát indítványozta. Ennek eredményeként 2007. december 17-én született meg a fent említett határozat.

A Legfelsőbb Bíróság Jogegységi Tanácsának határozata szerint a felperesek szakmunkásképzést folytató szakközépiskolai tanulóként az érettségi mellett szakmunkás munkakör betöltésére képesítő bizonyítványt is szereztek, az iskola igazolása szerint pedig ösztöndíjban részesültek. A Legfelsőbb Bíróság ítélkező tanácsa az MT határozatot úgy értelmezte, hogy az a szakmai képzés rendje és a tanulók jogállása tekintetében a szakmunkástanulókkal azonos társadalombiztosítási jogállást biztosított a szakmunkásképzést folytató szakközépiskolák tanulóinak.

A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény (továbbiakban: Tny.) 37.§ (4) bekezdése alapján a biztosítással járó jogviszony 1998. január 01. napját megelőző időtartamát az 1997. december 31-én hatályos jogszabályok alapján kell szolgálati időként figyelembe venni. Szolgálati időként kell továbbá figyelembe venni azt az időt, amely az 1997. december 31-én hatályos rendelkezések szerint szolgálati időnek minősül.

A társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény (továbbiakban: Tbtv.) 10.§ (1) bekezdés e) pontja alapján a biztosítottak körébe tartoztak a szakmunkástanulók. A Tbtv. 54.§ (1) bekezdése a szakmunkás tanulóviszonyban töltött időt szolgálati időként határozta meg, a 10.§ (2) bekezdése értelmében pedig a Minisztertanács kiterjeszthette a biztosítottak körét. Ezen felhatalmazás alapján lett megalkotva az MT határozat, amely a Magyar Közlönyben

közvetítésre került és a rendelkezéseit 1977. január 01-től kellett alkalmazni. Az MT határozatnak a szakközépiskolákban folyó szakmunkásképzésről szóló II. rész 12. e) pontja tartalmazta azt a rendelkezést, amely a „lavinát” beindította: „A szakmunkásképzést folytató szakközépiskolák tanulóinak társadalombiztosítási jogállása megegyezik a szakmunkástanulókéval”. A záró rendelkezések szerint a Minisztertanács felhatalmazást adott a tanulók juttatásaival összefüggő, az állami költségvetést terhelő többletköltségekről való rendelkezések meghozatalára.

A jogegységi határozat okfejtése hivatkozott arra, hogy az Alkotmánybíróság a jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvény (továbbiakban: Jtv.) hatályba lépése előtt alkotott jogszabályok alkotmányosságának vizsgálatáról kialakított gyakorlata értelmében valamely kötelezettségnek MT határozatban való szabályozása önmagában még nem sértette a jogalkotás akkori rendjét. A jogszabályok kihirdetéséről és hatálybaléptetéséről szóló 1974. évi 24. törvényerejű rendelet 2.§ (4) bekezdése alapján a Magyar Közlönyben közzétett MT határozatok az ország egész területén kötelezőek voltak a természetes és jogi személyekre. Az Alkotmánybíróság MT határozatot csak akkor semmisített meg, ha az magasabb szintű jogszabállyal, vagy a Jtv. valamely rendelkezésével volt ellentétes. Tehát, az eljáró jogegységi tanács szerint formai szempontból nem kifogásolható, hogy a szakmunkástanulók és a szakmunkásképzést folytató szakközépiskolák tanulóinak azonos társadalombiztosítási jogállása a Minisztertanács határozatával valósult meg, így a jogalkotó közvetlenül is kiterjeszthette a biztosítottak körét.

A jogegységi tanács utalt arra is, hogy a jogalkotói célok - egyrészt a szakmunkás munkakörök ellátásához szükséges szakmai ismeretek azonos színvonalának biztosítása a szakmunkásképzést folytató szakközépiskolában és a szakmunkásképző iskolában, másrészt egy olyan társadalmi csoport kialakulásának az elősegítése, amely állampolgárok szakmával rendelkeznek és egyúttal alkalmasak felsőfokú tanulmányok folytatására - elérése érdekében az MT határozat 12. pontja adott felhatalmazást egyes minisztereknek és szervezeteknek a kérdés együttes rendeletben történő szabályozására. A 12. pont a)-tól d)-ig felsorolt rendelkezései a jogalkotói célok elérése érdekében alsóbb szintű jogszabályok által megvalósítandó elveket határozta meg. Mindezzel ellentétben, a 12.e) pont tartalma szerint normaként rendelkezett az érintett tanulók társadalombiztosítási jogállásának az azonoságáról. Tehát a Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága Jogegységi Tanácsának állásfoglalása szerint ezt a pontot a megalkotásakor hatályban volt jogszabályok és fogalomrendszer alapján úgy kell értelmezni, hogy a szakmunkásképzést nyújtó szakközépiskolai tanulóviszonyban eltöltött idő a szakmunkás tanulóviszonyban eltöltött idővel azonosan a biztosítottak körébe tartozást, és egyben a szolgálati idő megszerzését is jelentette. Önmagában abból a tényből, hogy a szakmunkásképzést folytató szakközépiskolát befejező tanuló érettségi bizonyítványt is kapott, nem következhet a szakmai ismeretek elsajátítása céljából azonosan eltöltött tanulmányi idő társadalombiztosítási jogállás szempontjából eltérő minősítése.

A jogegységi tanács kitért még egy fontos kérdésre, nevezetesen arra, hogy az MT határozat 12.e) pontja a társadalombiztosítási jogállás meghatározásakor nem tett különbséget a szakmunkásképzést folytató szakközépiskolákban tanulmányaikat végzők között annak alapján, hogy melyik évfolyamon tanulnak, így ezen jogviszony teljes időtartamát szolgálati időként kell figyelembe venni.

A jogegységi határozat végül utalt a szakközépiskolákban folyó szakmunkásképzésről szóló 14/1976. (XII. 1.) MüM-OM együttes rendeletre (továbbiakban: Er.), amely 1977. január 01-én lépett

hatályba és 1. számú mellékletében határozta meg a szakközépiskolákban oktatható szakmákat, vagyis témánk szempontjából ebben a mellékletben felsorolt szakmák bírnak jelentőséggel.

A középfokú iskoláknak és a vállalatoknak a gyakorlati oktatási feladatok ellátására irányuló együttműködéséről, valamint a vállalatoknál folyó gyakorlati oktatásról szóló 22/1986. (VI. 20.) MT rendelet 23.§ (3) bekezdése 1986. szeptember 01-től hatályon kívül helyezte az MT határozat 12.e) pontját, azzal a kitételrel, hogy az 1986. szeptember 01-ig már megkezdett tanulmányokra továbbra is alkalmazni kell az MT határozatban foglaltakat.

A fentiek alapján megállapítható, hogy az alábbi együttes feltételeknek kell fennállnia:

- szakmunkásképzést folytató szakközépiskolát végzett az érintett (ld. pl. az érettségi-képesítő bizonyítványt),
- az ilyen szakközépiskolai tanulmányi időből kizárólag az 1977. január 01. és 1990. március 15. közötti időszakra eső tanulói jogviszonyban eltöltött idő ismerhető el szolgálati időként, azzal a kitételrel, hogy az 1986. szeptember 01-től 1990. március 15-ig terjedő időszakra a tanulói idő csak annak ismerhető el, aki 1986. szeptember 01-én folyamatban lévő tanulói idővel rendelkezett,
- valamint az Er. 1. számú mellékletében és későbbi módosításaiban szereplő szakmákat szerezte meg az érintett.

Mint már utaltunk rá, a versenyképes munkavállalóra (pl. MÁV-Trakció ZRt.) is alkalmazandók a jogegységi tanács által hivatkozott normák, azonban a szolgálati idő megállapítása kizárólag az erre hatáskörrel felruházott nyugdíjmegállapító szervek feladata, amelyhez közigazgatási eljárást szükséges indítani a lak hely szerinti regionális nyugdíjbiztosítási igazgatóságnál.



Dr. Király György
MOSZ Jogtanácsos

munkavédelem

Munkakörülmények III. (Kihívások, lehetőségek)

A Mozdonyvezetők Lapjának előző számaiban már olvashatták az érdeklődők munkavédelmi tárgyú írásaimat, de most nem szakmai tárgyú cikket szeretnék közreadni. A sors úgy kívánja, hogy kis kitérőt tegyek, mivel nagyon fontos mérföldkőhöz értünk a vasút történetében. Mindenki előtt ismeretes, hogy megalakult a MÁV Trakció ZRT, és ezzel egy új fejezet nyílt nemcsak a vasút, hanem a mi életünkben is. Sok kihívás, de ugyanakkor sok lehetőség is van ebben az átalakulásban. A kihívásoktól nem félek, mivel az elmúlt években már bizonyítottuk, hogy az összefogás ereje, és a következetes szakszervezeti fellépés átsegít ezeken. Bevallom, hogy a lehetőségek miatt aggódom! Aggódom, mert munkavédelmi képviselőként naponta szembesülök azzal, hogy alapvető szabályozások, és megállapodások hiányában nem tudunk megfelelő eredményeket elérni. Most megkaptuk az esélyt arra, hogy saját kezünkbe vegyük a munkavédelem terén is a sorsunk irányítását. A szervezeti felállítás megváltozása miatt a kezünkbe kerül egy olyan eszköz, amellyel kötelességünk élni! Ez az eszköz (tudom, hogy kicsit profán az „eszköz” szó) a Központi Munkavédelmi Bizottság. Ezen a fórumon –eddig- osztoznunk kellett a MÁV többi szakszervezetével, mostantól azonban csak a saját problémáinkkal kell foglalkoznunk. Új irányba indult a MÁV, és új irányba kell indulnunk nekünk munkavédelmi képviselőknél is. Ez az elvárás a tagságunk részéről mivel súlyos problémák, és elmentmondások feszülnek ezen a területen. Alapjaitól kell újrászerveznünk a munkavédelmi érdekképviseletet!

Fel kell építenünk a saját szervezetünket, a meglévő alapokra támaszkodva. Nem titkolom, hogy a MOSZ felépítését tekintem mintának ezen a téren. Talán van olyan olvasóm, aki nem ismeri a struktúrát, amelyben működünk, ezért röviden ismertetem. A munkavédelem független területként működik, támogatást kap a MOSZ-tól, de tisztában kell lenni azzal is, hogy mivel ez egy speciális szakterület, ezért nem oldhatják meg helyettünk a problémáinkat. Szeretném hangsúlyozni, hogy a továbbiakban általam leírt feladatokat nekünk, munkavédelmi képviselőknél kell végrehajtanunk! Biztos vagyok abban, hogy meg fogunk felelni az elvárásoknak!

Szakszervezetünk demokratikus szervezetként működik, ezt át kell vennünk a munkavédelem területén is. Meg kell határozni a feladatokat, és a hatásköröket. Fontos, hogy ne sértjük a helyi Munkavédelmi Bizottságok szuverenitását, de ez nem lehet ürügy arra, hogy magára hagyjuk őket olyan ügyekben, ahol igénylik a segítséget. Véleményem szerint a Központi Munkavédelmi Bizottság feladata az, hogy biztosítsa a hátteret a helyi Munkavédelmi Bizottságok működéséhez. Nem lehet tovább halogatni azoknak az alapvető szabályozásoknak a megalkotását, amelyek alapján a munkavédel-

mi képviselőink dolgozni tudnak. Nem várhatjuk el tőlük 1987-es utasítások megkövetelését. Ezen a szinten már tudni kell rendszerben gondolkodni, nem 50-60 pontos, főképp helyi problémákat tartalmazó csomagokkal kell aszisztálni a munkáltató halogató, időhúzó taktikájához. Például, végre el kell érni, hogy korrekt kockázatértékelésünk készüljön, és ez egy csapásra megoldhat olyan problémákat, mint amilyenek a mozdonyvezetői székek ügyében felmerültek. Nem kell a Munkavédelmi Bizottságok háta mögé bújva őket biztatni egy globális probléma helyi szintű megoldására! Látom a munkavédelmi képviselőink szemében a csalódottságot, mivel kard nélkül küldjük csatába őket. Hogy várhatunk így eredményeket?

A munkáltató képviselője kompromisszumokat kér, de a mozdonyvezető kollégáink rovására nem tudunk felmentést adni a törvények betartása alól. Látok lehetőséget a problémák fontossági sorrendbe rendezésére, de egy valamit tudatosítani szeretnék: megvan a törvényes eszköz a kezünkben, és szükség esetén élünk is vele! Érdekeltek vagyunk az eredményes együttműködésben a munkáltatóval, de csak akkor, ha mostantól egyenrangú partnernek tekinti a munkavédelmi képviselőket. Fontosnak tartom, hogy végre az őket megillető helyre kerüljenek ezek a kollégák, mivel amit eddig sikerült elérni, az a munkavédelmi képviselők megalkuvást nem ismerő, erőn felül végzett munkájának köszönhető. Ezt ritkán köszönik meg nekik, én most megteszem: köszönöm tisztelt kollégák a sok családtól elrabolt órát, amelyet a közösség oltárán áldoztatok fel, köszönöm a 180-as vérnyomást, amelyet sokszor kiváltanak a visszatérő gondok, köszönöm az álmatlan órákat, amelyeket a problémák megoldásán töprengve töltöttetek, amíg mások nyugodtan aludtatok.

Az újévet kívánásokkal szoktuk kezdeni, most én is kívánok magunknak valamit: feyvert, s paripát. A többit mi megoldjuk! Vasúti vezetők, jelszavak jöttek-mentek, mi maradtunk. Két dolog volt állandó: az összefogásunk, és az a higgadt, de következetes érdekvédelem, amelyet a MOSZ képviselt. Mi nem a nevünkben voltunk szolidárisak egymáshoz, hanem a valóságban, és nem karrierépítésre használtuk fel a bennünk megbízó tagságunk erejét. Ezekre az értékekre támaszkodva kell most tovább dolgoznunk, és ha már a jelszavaknál tartunk: nem ez a harc lesz a végő!

Jó egészséget, balesetmentes munkát kívánok!



Sáfány Csaba
mozdonyvezető,
munkavédelmi képviselő
Miskolc TVSZK

A soproni tagcsoport éves beszámolója

2006-ban a soproni tagcsoport helyzete meglehetősen ingatagga vált, mert az Üzemi Tanácsválasztáson nem indítottak – egyébként jó eséllyel pályázó – mozdonyvezető kollégát, így a MOSZ a GySEV-nél elveszítette reprezentatív státuszát, anélkül, hogy egyáltalán kísérletet tett volna ennek meglehetősen egyszerű módon történő megőrzésére.

Ennek ismeretében következett 2006. májusában a MOSZ tisztségviselő választása, figyelemreméltó, 95%-os részvételi aránnyal, mely több visszalépést követően végül is az ismert vezetőséget bízta meg a tagcsoport ügyeinek vitelével.

- Vas László 65 (vezető ügyvivő)
- Domán Péter 36 (ügyvivő)
- Horváth Csaba 31 (ügyvivő)

A választás eredménye azt tükrözte, hogy Sopronban a MOSZ munkájába sürgős változásokra van szükség. Ennek tudatában az új vezetőség meghatározta az elvégzendő munkát.

Elsődlegesen a kollégák bizalmának megszerzése, a szakszervezeti munka fontosságának és az eredményes érdekképviselet realizálásának bizonyítása volt a cél. Fontos volt, hogy tagjaink érezzék, a szakszervezet nem öncélú dolog, a szakszervezet az őt alkotó tagok érdekeit hivatott képviselni, ez pedig úgy, és csak úgy lehetséges, ha a tagság aktív szerepet vállal. A kritikának helye van, tagjaink észrevételei, javaslatai nélkül elképzelhetetlen az érdemi munka. Segítenünk kell egymást, hiszen épp a megosztottság megszüntetése az, ami az egység fegyverét adhatja a kezünkbe, mely lehetőséget teremt céljaink elérésére, fontos az egymás iránti bizalom, és pozitív gondolkodás. Úgy tűnik, ezt a jelen helyzetben a tagság nagyon is megértette, hiszen munkakörülményeinket és jövedelmünket tekintve egyre bizonytalanabbá vált a helyzet.

A MOSZ hatalmas előnye Sopronban a személyes, informális kapcsolat, a kollegiális viszony, ez teremti meg a szükséges interakciót, a jó kommunikációt mind a tagság, mind a nem tag kollégák relációjában.

A második nagy, és igen sürgős feladat a taglétszám gyarapítása volt, a lehető leggyorsabb ütemben. Mivel a korábbi vezetőség elszalasztotta az Üzemi Tanács választásai által kínált lehetőséget, ezért kizárólag, mint szakmai szakszervezet lehetünk reprezentatívak. Ez egy jogilag szükséges státusz, valójában a sikeres szakmai érdekképviselet nélkülözhetetlen alapeleme az, hogy a szakma képviselői a lehető legnagyobb arányban egységesen lépjenek fel; egy csapatot alkossanak. Ez már azonban egybecseng a **harmadikként megfogalmazott célkitűzéssel**, miszerint a MOSZ Soproni tagcsoportját ütőképes érdekképviseleti szervvé kell formálni. Ez csak a felfebb már említett egységgel valósítható meg, megtoldva azzal, hogy a közös célokért a munkavállalók lehető legszélesebb spektrumával sikerüljön együttműködni, összefogni, szakmára, beosztásra, szakszervezeti hovatartozásra való tekintet nélkül. Meg kellett szüntetni a (jobbára mesterségesen generált) megosztottságot a belföldön és az elsősorban osztrák vonalakon dolgozó mozdonyvezetők között. Sajnos azonban bizonyos érdekcsoportok, illetve a jobbára a múltban gyökerező, vélt-, vagy valós sérelmek miatt ez a feladat sokkal nehezebb, mint elsőre látszik.



A tagcsoport számos napi feladata mellett több jelentős, nagyobb szabású projectben is eredményesen vállalt szerepet.

Új épületbe költözött a mozdonyfelvigyázó iroda, a mozdonyvezetők szociális helyiségei és több kiegészítő létesítmény is. A tervek „testre szabása”, a kivitelezés utáni kontroll jelentős, és eredményes munkának bizonyult:

Forradalmian megújult a vonatási dolgozók formaruhája, az ötletek, az egyeztetés és a mintadarabok tesztelése után alakot öltött az új viselet, mely olyan, hazánkban egyelőre egyedülálló elemeket tartalmaz, mint a farmer- rövid és

hosszúnadrág, farmerdzseki, és a fényvisszaverő kivitelű anorák. Megállapodtunk a túlorapótlék mértékében, sikerült a lehetőségekhez képest kielégítő egyezséget kötni.

A MOSZ Sztrájk támogatottsága Sopronban kiemelkedő, 95%-os volt, mely jól példázza a formálódó egységet, különös tekintettel arra, hogy a munkabeszüntetéshez szakszervezeten kívüli, és olyan kollégák is csatlakoztak, akik egy másik, a sztrájkot nem támogató szakszervezet tagjai!

A tagcsoport történelmet írt, hiszen a GySEV fennállása óta ez volt az első sztrájk. Annak ellenére kellett a szervezés során számos akadályt leküzdeni, hogy követeléseink jogosságát sem a cégvezetés, sem a többi szakszervezet nem vitatta, azokkal elvben egyetértettek. A többi szakszervezet nem támogatta a sztrájkot, a cégvezetés pedig presztízkérdést csinált abból, hogy azt megtörje, minden igyekezetével azon volt, hogy a munkabeszüntetés ideje alatt az összes vonatot közlekedtesse, vitatható módszereket is alkalmazva. Hozzáállásuk prognosztizálja, hogy mire számíthatunk, amennyiben a jövőben nyomásgyakorlásra, vagy sztrájkjogunk felhasználására törekednénk. Tanultunk belőle. Példaértékű volt azonban a soproni mozdonyvezetők egységes fellépése is.

A 2006. júniustól–2007. júniusig eltelt egy évben a Mozdonyvezetők Szakszervezete Soproni Tagcsoportja céljául tűzte ki, hogy hatékony társadalmi szervezetként működjön, biztosítva az eredményes érdekvédelmet, a kollektív szerződéseken (kollektív megállapodásokon) nyugvó munkavégzés, továbbá a mozdonyvezetői munka értékét az azt megillető helyre emelje erkölcsileg és anyagilag egyaránt, valamint megteremtse az egészséges és biztonságos munkafeltételeket. Ezek megvalósítása érdekében minden törvényes eszközt fel kívánt és fel kíván használni. Ezt természetesen csak összefogással és egységes erővel tudjuk megvalósítani. Aktuálisan is nagy szükség van erre, hiszen a kocka el van vetve! A cég elfogadhatatlan bérajánlata okán fel kellett mondani a kollektív szerződést. Egyelőre távol állnak egymástól az álláspontok, nehéz, több fronton zajló küzdelemnek nézünk elébe.

A 2007-es második félév történéseiről, majd a következő havi újságban folytatjuk.



Sopron, 2008. január. 15

Vas László
ter. ügyvivő

Fórum Debrecenben!



2008. január 10-én 10 órai kezdettel a debreceni tagcsoport fórumot tartott tagjai részére. Meghívott vendégek voltak: Kiss László elnök úr, dr. Borsik János ügyvezető alelnök úr. A napirend a következő volt: a 2008-as bértárgyalások ismertetése, a megkötött megállapodások, foglalkoztatás biztonsága, a MÁV TRAKCIÓ Zrt-vel való együttműködési lehetőség, kérdések és válaszok.

Liszksás Sándor területi ügyvivő köszöntötte a vendégeket és megnyitotta a fórumot. Elsőnek **Kiss László elnök úr** ismertette a MÁV Zrt-vel történt tárgyalási folyamatot. Tájékoztatt a béremelés mértékéről, a VBKJ-ról. Felkérte a hallgatóságot, hogy a márciusban esedékes ÜT választásokon minél nagyobb számban vegyenek részt és a MOSZ jelöltjeit támogassák! Ugyanis az ott szerzett pozíciontól függ, hogy milyen kondíciókkal tudunk hosszú távon tárgyalni az új munkáltatóval. Elnök úr elmondta, hogy meglátása szerint a most érvényben lévő KSZ – ha nem is könnyen – módosítható az új munkáltatónál. A foglalkoztatási biztonságra vonatkozóan beszélt arról, hogy a megkötött hosszú távú megállapodás is keresztülvihető és továbbra sem kell attól félni, hogy mozdonyvezető utcára kerül. A MÁV START-al és a MÁV CARGO-val van előzetes megállapodásunk. A MÁV CARGO-nál 4,5 %-os a béremelés mértéke, a MÁV START-nál január 10-ig nem jött létre béremegállapodás.

Ezt követően **Dr. Borsik János ügyvezető alelnök úr** szólt. Tájékoztatta a hallgatóságot, hogy a mozdonyvezetők bérpozíciója a nemzetgazdasági átlaghoz képest jó. Míg máshol átlagosan 5,7 %-os reálkereset csökkenést szenvedtek el a munkavállalók, addig a mozdonyvezetők 7-8 %-os reálkereset növekedést tudhattak magukénak 2007-ben. Az elmúlt 5 évben a mozdonyvezetők bére megduplázódott. (Más kérdés, hogy ez mire elég.) Megtudtuk, hogy kormányzati elképzelés szerint a 2008-as év, a helyben járás éve lesz, 2009-ben egy kismértékű reálkereset növekedést szeretnének biztosítani. Sajnos azt is megtudtuk, hogy a foglalkoztatottság az előző évhez képest csökkent.

A MÁV TRAKCIÓ Zrt-hez átkerülő munkavállalók munkaviszonya jogfolytonos lesz. KSZ nélküli munkáltatás nem lesz. Reményeink szerint májustól az egyhavi munkaidő beosztás minden előnyét és hátrányát élvezhetjük majd.

Megtudtuk, hogy a kordedvezményes munkakörök 2011-ig nem változnak, azonban ennek költségeit fokozatosan átterhelik a munkáltatókra. 2008-tól a költségek 25%-a már a munkáltatókra hárul. Borsik úr ismételt felhívta a figyelmünket, hogy 2007. 07. 01-e óta, a Munka Törvénykönyve a szabadságokra vonatkozóan tartalmaz egy fontos változást: nevezetesen a munkavállaló tárgyévben összesen 3 nap szabadságot, kellő indokkal 15 napon belül is kivehet.

Ezután következtek a kérdések. Megkérdezték, hogy a mellékonalak bezárása esetén nem kerülünk-e vissza a műhelybe? Azt a választ kaptuk, hogy nem is lesz számunkra a műhelyben munka, legrosszabb esetben rész munkaidőről lehet szó. (Ez azért nem biztató fejlemény.) Kérdésre válaszolva megtudtuk, hogy amíg a rendkívüli szabadság benne van a KSZ-ben és ránk vonatkozik, addig élhetünk vele. Megkérdezték, hogy a kiszervezéssel számíthatunk-e 10%-os alapbéremelésre? Megtudtuk, hogy erre semmilyen esély nincs. A fórumon hiányolták, hogy még mindig nem sikerült a mozdonyfelvigyázók bérét rendezni, pedig lassan egy éve elkezdődött az ezzel kapcsolatos munka. Egy nyugdíj előtt lévő felvigyázó alapbére 30 ezer forinttal kevesebb, mint a vele egykorú mozdonyvezetőé. A cikk írója a mátészalkai mozdonyfelvigyázók elkeseredett segélykiáltását tolmácsolta a vendégeknek, mely szerint az ő személyi alapbérük még ettől is sokkal kevesebb: alig 140 ezer forint. Pedig ugyanazt a munkát csinálják, mint mások, lehet, hogy egy kicsit kevesebb a munka, de arról nem tehetnek, hogy oda születtek. Borsik úr azt válaszolta, hogy ez elképesztő igazságtalanság, ez ellen sürgősen tenni kell valamit. Elnök úr is sajnálatát fejezte ki, hogy a létrehozott felvigyázói tarifa bizottság nem tudta betölteni a funkcióját és nem tudott semmilyen eredményt felmutatni. Reményét fejezte ki, hogy az új munkáltatóval ezt sikerül majd rendezni. Az ügyvivő bizottság tárgyalta arról, még 2007. évben, hogy a mozdonyvezetői tarifa terhére lehet-e támogatni a felvigyázói tarifa bevezetését. Ezt az ÜB. akkor nem támogatta. Kérdésre válaszolva megtudtuk, hogy az EÜ alkalmassági vizsgálatokról most is folynak a tárgyalások, és a mozdonyfelvigyázói munkakör védelme azért is fontos, mert egy utazószolgálatra alkalmatlanná váló kollégának nincs is más visszavonulási lehetősége. Kérték a kollégák, hogy az esetlegesen szükségessé váló 200 óra feletti rendkívüli munkáról szóló megállapodásokat ne helyben a munkavállalók kössék, hanem KSZ szintű megállapodás kötéssé róla! Ezzel a vendégek is egyetértettek, de azt is elmondták, hogy a munkáltató magatartása időnként kiszámíthatatlan, és a szakszervezeteket megkerülve próbálnak, egyéni alkukat kötni. Ezt megakadályozni nagyon nehéz, ha a kollégák nem fogadják el a MOSZ iránymutatását. Sajnos ez történt!

A 12¹⁵-ig tervezett fórumot 12³⁰-kor sikerült befejezni. Borsik János ügyvezető alelnök úr kifejtette azon véleményét, hogy ilyen fórumokat, beszélgetéseket évente két alkalommal is lehetne tartani! Javaslatát elfogadtuk. Ezután, Liszksás Sándor megköszönte a vendégeknek, hogy eljöttek. A cikk írója megköszönte a kollégáknak a nagyszámú érdeklődést.

Debrecen, 2008. január 11.

Szegedi Zoltán Db.





Visszatekintés a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány 2007 évi működésére

Tájékoztatjuk a tisztelt kollégákat, hogy 2006 évi adójukból az alapítvány részére **11 084 948 Ft**-ot utalt át az APEH!

Ezúttal is szeretném az alapítvány kuratóriuma nevében megköszönni a kollégák felajánlását. Ez az előző évhez képest növekedést mutat.

Mint ismeretes alapítványunk gyakorlatilag csak ebből a felajánlásból működik, ez szolgál forrással a nehéz helyzetbe került kollégák megsegítéséhez.

2007 év folyamán is havonta ülésezett az Alapítvány kuratóriuma. A kuratórium havonta 30-50 esetben döntött segély és támogatási kérelmek odaítéléséről. Az év folyamán kerekén **300** segélykérelemmel keresték meg a kollégák az alapítvány kuratóriumát. Négy kérelem kiegészítésre vár, és volt több olyan kérelem is, ahol két jogon is kapott segítséget a kérelmező. Elutasítottunk **12** db. segélykérelmet, mert a rendelkezésre álló adatokból nem derült ki a szociális rászorultság. A kérelmeknél nagyon fontos a környezettanulmány megléte, a kérelmező szociális körülményeinek ismerete. Ennek hiányában kiegészítést kérünk a környezettanulmányt végzőtől. Előfordult, hogy egy-egy kolléga sérelmesnek érezte, ha ügyében negatívan döntött a kuratórium. Ha ilyen megtörtént, az alapos mérlegelés és minden körülmény figyelembevételével történt közös érdekeink védelmében!

A legszomorúbb intézményes segélyt sajnos az idén szerencsére csak **3** alkalommal – szemben a tavalyi 12 esttel - kellett kifizetni; **3** kollégánk hunyt el. A hozzátartozóknak rögtön utaltuk a **100-100 eFt**-ot. Másik hasonló jellegű segélyformából, a közvetlen hozzátartozó elhunytá alkalmából fizetett segélyből **öt** alkalommal történt kifizetés **250eFt** értékben.

Rokkantsági segélyt **8** fő kapott összesen **400eFt** összegben. Erre a segélyformára akkor jogosult a kolléga, ha munkaképességének csökkenése miatt, a munkaviszonyát megszünteti a munkáltató. Ezért a kérelemhez a munkáltató által kiadott határozatot csatolni kell!

Rehabilitációt igénylő **daganatos** megbetegedés ill. infarktus miatt **5** kolléga fordult hozzánk, ők összesen **125eFt** értékben kaptak segélyt. Esetükben a legtöbb gondot az okozta, hogy a sok orvosi leletből kellett kihámozni, hogy milyen betegségben szenved, milyen jogcímen is kér segélyt a kolléga. Az ilyen esetekben kérünk (ha van) a kérelemhez olyan orvosi papírt, amiből magyarul, egyértelműen kiderül mi is a baj. Igazolni kell továbbá a három hónap betegállományt is! („Három hónapot meghaladó rehabilitációt igénylő” ...)

Kevesebb ugyan, mint tavaly de még mindig nagy számban érkeznek un. **kárfelelős-**

segi segélykérelmek, és sajnos ezek egyre nagyobb értéket képviselnek. Hasonló nagyságú károk mellett is igen eltérőek a kártérítési összegek. Megint el kell mondanunk, hogy ha a kártérítési összeg lecsökkenne, az az alapítvány más célra fordítható pénzeszt takaríthatna meg. Ezen a jogcímen **45** segélykérelem érkezett, valamennyit kifizettük, összesen **1 434 eFt** (!) értékben!

A **gyermekszületési** segélyekkel volt a legkevesebb gond, **97** kollégánk részesült ilyen segítségben, **980 eFt** értékben. (Volt egy ikerszületés)

Egyéb címszó alatt **135** fő ill. szervezet kért támogatást. Ebből a csoportból kerültek ki az elutasított segélykérelmek, azonban a **123** fő, szervezet részére kifizetésre került **2 460eFt**. Ezen az esetekben megalapozott kérelmeket kaptunk, környezettanulmányral. Az egyéb címszó alatt kértek és kaptak a hosszantartó betegség miatt keresőképtelen kollégák, a közvetlen hozzátartozót eltemető kollégák segélyt, valamint az alapítvány céljaival összefüggésben pályázók támogatást. Ezen segélyfajta számában is nagyarányú növekedést volt tapasztalható.

Meg kell említenünk a Kőnig Norbert elkülönített számlájára érkezett összegeket. Felhasználásra még nem került. Köszönjük több tagscsoportnak és magánszemélynek a felajánlását.

Tehát az év folyamán 5 949 000 Ft-ot fizetett ki az alapítvány a kollégák megsegítésére. Ez tetemes összeg, jelentős, komoly segítség.

A felajánlott adó 1% és a beérkező kérelmek száma lehetőséget biztosít 2008-tól kezdődően arra, hogy több segélyfajtnál jelentős emelést vezessünk be. Természetesen ezt a színvonalat csak akkor tudjuk tartani, ha a jövőben is hasonló mértékű lesz az APEH által utalt összeg, azaz az adó felajánlása.

Egyszerű számtanfeladat utánaszámolni annak, hogy nagyon sok kolléga nem ajánlja fel az adójának egy százalékát alapítványunknak – a saját alapítványának. Nem kívánunk megfosztani attól az örömtől senkit, hogy szívéhez közelebb álló szervezeteken, személyeken segítsen, inkább azokhoz szólunk, akik egyáltalán nem ajánlják fel ezt az összeget. Őket szeretnénk megkérni – a hagyományosan részünkre utalókon kívül – hogy **gondoljanak 2008 év elején arra a szervezetre**, ami segíteni tud rajtuk a bajban. Így tovább lenne bővíthető az Alapítvány tevékenysége, illetve komolyabb segítséget is tudnánk nyújtani.

Az alapítvány kuratóriuma nevében:

Tóth Ferenc Attila
kuratórium elnöke

Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány segélyezési rendszere

Alapítványi segélyezés 2008. 01. 01-től él.

1. A szakszervezet tagjának halála esetén a hozzátartozóknak, szociális segély címén **100.000 Ft**
2. Házastárs, gyermek (ide értve ez alapján az élettársat és a nevelt gyermeket is) halála esetén számla alapján, temetési segély címén **75.000 Ft**
3. A szakszervezet tagjának, kezelést igénylő daganatos megbetegedése, transzplantáció, valamint 3 hónapon túli rehabilitációt igénylő szívinfarktus esetén, szociális segély címén **40.000 Ft**
4. Abban az esetben, ha a tag rokkantsági nyugdíját határozattal megállapították, és a munkáltató ebből az okból a munkaviszonyát megszüntette, személyenként egy alkalommal **50.000 Ft**
5. Gyermek születése esetén **15.000 Ft**
6. Un. kárfelelősségi segély **A kártérítési határozatban kiszabott mértékig.**
7. Egyéb rendkívüli méltánylást érdemlő esetben – tartós 60 napot meghaladó munkaképtelen állapot esetén – a kuratórium döntése alapján. Ilyen jellegű (segély) kérelmek beadásánál az Alapítvány működési gyakorlatával, tevékenységi céljaival összhangban lévő esetekben lehet segélyért, támogatásért folyamodni. Az esemény bekövetkezése (pl. gyermekszületés) után 6 hónapig lehet kérelemmel az Alapítványhoz fordulni. A hiánypótlásra visszaküldött kérelmek esetében, ugyancsak 6 hónapig várunk a kért dokumentumokra, környezettanulmányra.

Átmeneti rendelkezés: A megemelt összegek odaítélése szempontjából az esemény bekövetkezését tekintjük mérvadónak!

Az alábbi személyek a kuratórium tagjai, hozzájuk fordulhattok kérdéseitekkel:

Tóth Ferenc Attila	kuratórium elnöke
miskolc@mosz.co.hu	06 30 9197744
Kaáli Zsuzsanna	kuratórium titkára
kaali.zsuzsa@mosz.co.hu	06 30 8255887
Barsi Balázs	kuratóriumi tag
barba67@freemail.hu	06 30 9197746
Korcz Attila	kuratóriumi tag
korcz.attila@chello.hu	06 30 2047431
Lancsák Róbert	kuratóriumi tag
hatvan@mosz.co.hu	06 30 3833145

Feketén – fehérén: A Desiro

2003-ban változás állt be a MÁV motorvonati közlekedésében. A Német Vasutak által már korábban használt környezetbarát, korszerű, 120 km/h sebességgel közlekedhető, Desiro márkanévű dízelmotorvonatok jelentek meg a hazai pályán. Végre szakítva a hagyományokkal; a jármű festése is kellemes látványt teremtett.

A motorvonatból 13 db került beszerzésre, amely később kiegészült kétszer 5 darabbal. Így jelenleg a „flotta” 23 darabból áll. Az első 3 jármű az ünnepélyes átadást követően 2003. szeptemberében állt menetrendszerű forgalomba. A motorvonat adatlapja szerint a nem villamosított, kis, vagy közepes forgalmú mellékvonalakon a buszoknál elterjedt nagy sorozatszámú legyártott alkatrészeknek köszönhetően a jármű alacsony beruházási és üzemeltetési költséggel, vonzó, igényes és gazdaságos üzemeltetést tesz lehetővé. Ennek ellenére kitűnően vizsgálja a szinte naponta növekvő forgalommal szemben is. Műholdas rendszer végzi a folyamatos utas-tájékoztatót.

Az utazóközönség hamar megkedvelte annak ellenére, hogy a kezdeti időszakban voltak elsősorban lépcsőhibából adódó műszaki problémák, amik esetenként több órányi késést is okoztak. Maximálisan 3 vonat üzemeltethető szinkronban. Mind a 3 vonat összes gépészeti része működtethető a vezérlő járműről, az áramtalanítást kivéve.

Az automatikus központi vonó-és ütközőkészülék szétkapcsolása üzemszerűen a vezetőfülkéből végezhető. Ez a szerkezet azonban nagyon érzékeny a pálya műszaki állapotára. Gyakran előfordul, hogy a vágány fekszínhibái miatt az össze-, illetve

szétakadás lehetetlenné válik. A futómű kialakítása a rosszabb minőségű pályákon is viszonylag jó futást eredményez. A klímaberendezés gyárilag beállított hőmérsékletet biztosít az utastérben. A vezetőfülkében 3 fokozatban szabályozható a hűtés. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a jármű egyik gyengéje a klímaberendezés, aminek a nagy nyári melegben kevés a teljesítménye. Ezt a kevés „hideget” is kiengedi néhány jegyvizsgáló, aki akár 10 percet is képes a nyitott ajtók között álldogálni. A vezetőfülkében a klíma önállóan nem működik, csak az utastérrel együtt lehet üzemeltetni.

A vonat másik gyenge pontja az alapítpostól eltérő, a hazai peronviszonyok miatt beépített kimozduló lépcső. Sajnos a vezérlésének köszönhetően, ha megakad, vagy egyáltalán nem mozdul ki a helyéről, az ajtók sem nyílnak ki mindaddig, amíg a lépcsőt a működésből ki nem zártuk. Ez azonban csak az adott lépcsőnél lehetséges.

A regionális közlekedésre kifejlesztett jármű elővárosi vonatként, belső kialakítása révén is tökéletesen bevált.

Jellemzően, ettől eltérő célra is használják. Rendszeresen megfordul hétvégeként és ünnepnapoként Sátoraljaújhelyen és Baján IC vonatként. Nyaranta megjelennek üde színfoltként a Balaton partján is.

Félreértés ne essék! Több ilyen járművet kellene üzemeltetni a hálózaton, hiszen a mai világban ez lenne a minimális szolgáltatási színvonal, amit egy vonatnak biztosítania kellene. Csupán arról van szó, hogy ez a jármű nem szolgáltatja az IC kocsik színvonalát. Azokhoz képest zajos, hosszú távon kényelmetlen az ülése, az utastérben elhe-

lyezett – egyébként zárt rendszerű – WC nem egy IC komfort megoldás.

Ez az erőltetett üzem szinte időnként megoldhatatlan feladatot ró a fenntartásra is. Sajnálatos módon a járművek beszerzése nem hozta magával az infrastruktúra megteremtését.

Az akkori Területi Gépészeti központ vezetőjének csak az volt a lényeg, hogy a szerelőknek fehérre legyenek festve. A pusztaszabolcsi bázist látván; nálunk mintha megállt volna az idő.

Az első körben érkezett járművek futásteljesítménye már meghaladja a 400 000 km-t. És mindezt általánosságban nagyobb meghibásodás nélkül tették meg. Viszont egyre nagyobb odafigyelést igényelnek az apróbb hibák, amit jelenleg nem látunk biztosítva. Milliárdos értékhez képest filléres alkatrészek hiányoznak. Így fordulhat elő például, hogy egyre több motorkocsi utasterében folyik a hűtőfolyadék, aránytalanul nagy a lépcsőhibák száma.

Sajnos az idei télen szembesültünk a fűtőberendezés nagyszámú meghibásodásával, illetve üzemképtelenségével. Ez több héten keresztül fűtetlen utasteret és vezetőfülkét eredményezett. Az illemhelyek meghibásodása is egyre gyakoribb. A rongálásokat, belső firkálásokat nem követik helyreállítások.

A vezetőfülke tágas, az asztal kialakítása rendkívül ergonomikus. A kezelőszervek kézre esnek. A mozdonyvezető minden információhoz hozzájut a számítógépen keresztül. Az első szélvédő az elektromosan állítható tükörrel együtt fűthető. Viszont az az oldalablak, amin a fűtött tükröt kellene látni; az nem. Így esőben érdekes a tükrő megfigyelése. A szélvédő hővédőnek hivatott lenni, azonban a nagy felület miatt ez nem érvényesül. A vezetőasztal festése matt ugyan, de erős napsütésben rendkívüli módon vakít, amit az állandóan felcsúszó, a teljes üvegfelületet el nem takaró naprolókkal nem mindig sikerül ellensúlyozni. Több kollégának ellenszenves a vezetőfülke üvegajtaja. Sajnos ez a menekülő-útvonal is. Mivel nem légmentesen záródik, ezért sok utaspanasz érkezett a dohányzó mozdonyvezető kollégákra. Sajnálatos, hogy ugyanaz az utas a dohányzó autóbuszsofőr esetén nem emel szót. A vonatban szelektív hulladékgyűjtő van elhelyezve, amit természetesen nem szelektíven ürítenek.

Mindent összevetve; könnyen kezelhető, kényelmesen vezethető, korszerű járművet kaptunk.

Negatívum:

- napfényben túlmelegedő vezetőfülke
- vakító vezetőasztal
- az utastértől nem működik függetlenül a fülke klímája





- gyakori klímahiba
 - gyakori akkumulátor érzékelő hiba
 - sűrűn előforduló lépcsőhiba
 - az utastér hőmérséklete nem szabályozható
 - a szélvédő kevésbé hővédő
 - gyakorlatilag íráshoz kialakított hely nincsen a vezetőfülkében
 - fűtetlen tükör melletti oldalablakok
 - felcsúszó fényvédőrolók
 - sűrűn meghibásodó rádió kezelőelemek
- Pozitívum: - könnyen vezethető, menet-fékkáros megoldás
- ergonómikus vezetőasztal kialakítás
 - kézhez álló kezelőelemek
 - többfokozatú, szabályozható fülkefűtés
 - kényelmes vezetőszékek
 - jó futási tulajdonság
 - kényelmes rugózás
 - az egységek automatikus felismerése
 - vezetőfülkéből végezhető járműkapcsolás
 - gazdaságos üzemanyag fogyasztás
 - programozható előfűtés
 - hálózati töltési lehetőség
 - egykulcsos rendszer
 - értekezési lehetőség az utastér és a vezetőfülke között
 - műholdas utas-tájékoztató rendszer
 - elektronikus menetrend feltöltési lehetőség
 - beépített mozdonyrádió
 - gyári hűtőszekrény melegítési funkcióval
 - könnyű tisztíthatóság
 - többfunkciós, tágas előtér kerékpárok, mozgássérült kocsik és gyermekkocsik részére

Valószínűleg még lehetne sorolni előnyöket, hátrányokat, hibákat, de a terjedelmi okokból nyilván nem lehet teljes az összeállítás. Csúpan tényszerű tájékoztatást próbáltunk adni egy korszerű jármű hétköznapijáról.



Bartha Géza

megkérdeztük

Összeállította:
Velkei Béla
területi ügyvivő



KÉRDÉS: Mit vár Ön a Trakció ZRT megalakulásától?

Bodor Mihály mozdonyvezető - Békéscsaba

- Jobban a magunk urai lehetünk, mert akár a foglalkoztatásunkról akár a bérünkről függetlenebbül tudunk tárgyalni. Ezáltal a tárgyalásink még hatékonyabbak lesznek. Ennek viszont magával kell hoznia azt, hogy a szakma színvonalra semmi esetre se csökkenjen, sőt inkább morális és szakmai szempontból is növésdjön.
- Ahhoz, hogy a MÁV-Trakció ZRT. hatékonyan és gazdaságosan működjön, minden munkavállalójától beosztáshoz mérten elvárható kell hogy legyen a legjobb, leglelküismeretesebb munkához való hozzáállás. Akkor ennek eredményeképpen a Trakció munkavállalóinak foglalkoztatása biztosított lesz.

Majzik Zoltán mozdonyvezető - Cegléd

- A végrehajtó szolgálatban dolgozó állomány létszámával arányos adminisztratív létszám alkalmazása.
- EU-s bérekhez történő erőteljes felzárkózás, hogy ne kelljen más munkát vállalni egy mozdonyvezetőnek a megélhetése érdekében ezáltal csak a családjára és a szakmájára koncentrálhasson.
- A versenyképesség megőrzése érdekében sürgősen jelenjenek meg EU konform villamos és diesel mozdonyok
- Legyen minőségi kiszolgálás a MÁV-Trakció Zrt. által is a mellékvonalakon ezáltal talán nagyobb létszámú utazóközönség várható és nagyobb létbiztonsága lenne a mellékvonalaknak is.

Schaffer Zoltán mozdonyvezető - Kiskunhalas

- A mozdonyállomány műszaki állapotára fordítható források koncentráltabban lesznek biztosítottak, és ettől a munkakörülmények javulása fokozottabban előtérbe kerül.
- A foglalkoztatás biztonsága és a MÁV-Trakció ZRT. eredményes működésének értelmében fontos, hogy a megrendelések a Trakció felé fussanak be. Ennek érdekében a Trakció vezetősége megfelelő üzletpolitikát alakítson ki az érdekképviseletekkel folytatott tárgyalások eredményeként.
- Sikeres és eredményes megállapodás szülessen az új Kollektív Szerződés tartalmát érintően. Tudom, hogy rugalmasságot kell tanúsítanunk a KSZ tárgyalásokon, de mégis fontosnak érzem, hogy a jelenleg érvényes KSZ-ből a mozdonyvezetők foglalkoztatását érintő szabályok átkerüljenek a MÁV-Trakció ZRT. új kollektív szerződésébe.

Siska Zsolt mozdonyvezető - Pécs

- Az átszervezés kapcsán bízom benne, hogy észrevehető fejlődés következik be a MÁV-Trakció Zrt. életében annak ellenére, hogy nagy reményeim nincsenek.
- A munkakörülményeink normalizálása következzen be. A MÁV-Trakció Zrt. vezetése nyújtson teljes foglalkoztatás biztonságot

Szolnok 2008. jan. 24.

Szeged

Egy vizsga margójára!

Szinte még az új évi pezsgő hatása alatt voltak a mezőhegyesi és a békéscsabai mozdonyvezetők, mikor január 2-án és 3-án elkezdődtek a forgalmi különbözeti vizsgák az utasítás módosításaiból. Mire ez az újság megjelenik, várhatóan be is fejeződnek. Az eddigi évekhez képest minden tekintetben rendhagyó vizsgákról tudok beszámolni. Már az eleje is rendhagyó volt. Heves viták folytak a tesztkérdések körül, hogy kiadhatók-e egyáltalán, ill. a megoldó kulcsok kiadása is problémákba ütközött. A józanész azonban felül kerekedett minden vitán, minden vitaközön, s január közepére, kiosztásra kerültek a teszt-könyvek a megoldó kulcsokkal együtt. Igaz nálunk már ekkorra végeztünk a vizsgákkal. A kiváló oktatói munkának köszönhetően a késés ellenére sikeresen vettük az akadályokat. A következő rendhagyó dolog a „szintfelmérő” próba vizsga. Annak idején, mikor a „fő vizsgabiztos” bejelentette a vizsgáztatás ezen újkori módszerét, hát majdnem kiverte körünkben a biztosítékot a bejelentés. Most már így utólag azt kell, hogy mondjuk, jó ötlet volt. Az a gondolat, hogy ez tulajdonképpen egy tét nélküli vizsga, csak kísérlet a tudásunk felmérésére, feloldotta a fejekben a görcsöt. A korábbi időkben idegesen, izgulva vizsgázó kollégák most minden nehézség nélkül, a legnagyobb nyugalomban töltötték a teszt lapokat. Összegezve a tudásszint felméréseket, elmondható, hogy nem várt pozitív eredményt hozott a vizsgáztatás rendszerébe. A sikeres tesztelések után elvárható lesz az illetékesektől és javasoljuk is, hogy a májusban induló éves időszakos vizsgákon is ezt a gyakorlatot kövessék. Most már egyértelmű a tesztek megbízhatósága, az, hogy alkalmasak a tudásszint felmérésére. A szintfelmérő próbavizsga pedig idegeket kímélő módszer, amit támogatni lehet és kell. A megkésített teszt-könyvek is hasznosak lehetnek, hiszen ez már készen van, és jó. A régi tesztből meg csak ki kellene venni az utasítások módosítása miatt már érvényét veszített kérdéseket, s pár nap ráfordításával a kettőt összedolgozva, már kész is a májusi szintfelmérő anyaga. Mi mozdonyvezetők meg ismételtelen elővesszük az utasításainkat, s lelkiismeretesen készülünk, tanulunk a következő vizsgákra, a következő megmérettetésre, úgy, mint eddig mindig, minden vizsgára tettük.



Január 04-én Békéscsabán találkoztak a magyar-román határmenti tagcsoportok tisztségviselői. A kapcsolatépítés első lépései, a személyes találkozók megtörténtek. A delegációk megegyeztek abban, hogy a következő májusi találkozóra már konkrét, több területre kiterjedő megállapodás tervezettel érkeznék.

Baráth Géza
területi ügyvivő - Szeged



Miskolc

2008. 01. 01-től működik a MÁV-Trakció Zrt, bár ebből eddig gyakorlatilag, még nem sokat érezhettünk, legfeljebb csak annyit, hogy újból változott telephelyünk kódszáma.

Elméletben, azért mutatkoznak a változások gyenge jelei. Felhívták a figyelmünket oktatáson, hogy a mozdonyon keletkezett hiba esetén, csak annyit tegyünk meg, amennyit az utasítások; hiba elhárítási útmutatók előírnak, avagy engedélyeznek. Feleslegesen ne kössünk át, és ne „buheráljunk” semmit sem! Micsoda Pálfordulás?! Bár eddig is csak ezt kellett volna tenni, de itt nálunk, szinte elvárás volt, hogy legyen a mozdonyvezetőnél néhány méter szigetelt vezeték; pár krokodil csipesz, s tegyen meg mindent, azért, hogy „a vasút az menjen!”. Reméljük, egyebekhez is, többek között a mozdonyaink állapotához is ilyen lesz vezetőink hozzáállása!

Januárból eltelt immáron 3 hét, s az ember, már ha optimista, bizalommal tekint a jövő felé.

Túl vagyunk az év első, de sajnos nem utolsó erőpróbáján, a különbözeti forgalmi vizsgákon.

A tíz nap alatt, sajnos 12 mozdonyvezető kolléga „vérzett el”. A felvigyázók, külsősök, és irányítók közül is, sajnos többüknek nem sikerült az első megmérettetés. Remélem, a pótvizsga már mindenkinek sikerülni fog. Ez az eredmény nem is olyan rossz, ahhoz képest, hogy a vizsgákat 7-én kezdtük, s a tesztek a megoldásokkal csak 11-én kezdték el kiosztani! „Köszönet érte” annak a magas beosztású Vasúti Vezetőnek, aki megakadályozta, hogy idejében hozzá juthassunk – az ország többi mozdonyvezetőjével együtt –, a már réges-régen kinyomtatott tesztekhez. Értelmetlen dolog, hiszen a teszt könyvek időben kinyomtatásra kerültek, azért valószínűleg fizetni is kellett, csak a szándék hiányzott (vagy éppen az ártó szándék játszott közre), hogy mindenki idejében hozzá juthasson a teszt könyvéhez. Így nálunk kb. 150 db teszt könyv maradt felhasználatlanul, kiosztatlanul. Vajon a több ezer teszt-könyvből mennyi készült el így feleslegesen? Kedves Illetékes, logikus döntés volt ez? Mondanom, sem kell, azt hiszem, több ezer mozdonyvezető „zárja a szívébe, s rebeg imát a nevével”. Nem értem, hogy a XXI. században még mindig lehet valaki értelmetlen döntései után is – persze a vasútnál –, még mindig a csúcson, vezetőként.

Ilyen körülmények között, vajon hogyan várjuk, és hogyan készülünk a májusi időszakos vizsgákra?

Január 11-én tartottuk meg a Helyi Érdekegyeztető Tanácsot. A szakos tájékoztatók elhangzása után, a legfontosabb téma, a laktanyák ügye volt. A Főnök Úr, tájékoztatott arról, hogy a MÁV-Trakció Zrt. kiadott egy rendelkezést, mely szerint 01. 31.-ig kell felterjeszteni, s 03. 31.-ig kell megoldani a laktanyai problémákat.

A székér, bár ha lassan is, de halad!

Az ülésen elmondta a Főnök Úr, hogy ÜT választásokat kell tartani. Így 15-én meg is alakult volna a választási bizottság, de a társ szakszervezetek némi közbenjárására, ez csak 18-án történt meg.



Laczai Lajos
területi ügyvivő - Miskolc

Debrecen-Kelet

A területünkön történt legfontosabb esemény (legalábbis számunkra) a sikeres különbözeti vizsga letétele a forgalmi utasításokból!

A vizsgáztatás Január 7-én kezdődött Záhonyban. Az oktatások végén, öt napon keresztül 12:00 és 13:00 óra között birkóztak a tesztkérdésekkel a mozdonyvezetők. A következő héten, január 14-től 18-ig a nyíregyházi telephelyen folytatódott a vizsgáztatások. Itt ezen a héten a dízel vizsgával rendelkező nyíregyházi és mátészalkai kollégáké volt a terep. Változatos és nem ismétlődő tesztlapok sokasága fő-



lött arattak győzelmet a mozdonyvezetők mind a két héten! Az akadályokat „csont nélkül” vettük még akkor is, ha Csontos Endre úr hatóság közbenjárásának köszönhetően, a kidolgozott kérdéseket tartalmazó tesztfüzetet, nem kaptuk meg időben és a felkészülés alatt, ill. az első héten nem állt rendelkezésünkre! Mindezek ellenére így is mindenki sikeres különbözeti vizsgát tudhat maga mögött. A februári hónapra már csak a villany vizsgával rendelkező kollégák próbatétele maradt hátra, de bízunk benne, hogy nem lesz akadálya annak, hogy megféleljenek a vizsgabiztos előtt ők is!

Január 4-én, a TVSZK működési területéről három tagcsoport vezetője tett látogatást Békéscsabán, ahol a román mozdonyvezetők szak-szervezetével, egy határmenti megállapodás megkötéséről tárgyaltak. A megállapodás pontos tartalmáról a szegedi terület beszámolójában olvashattok!

2008. február 22.-én a záhonyi tagcsoport megrendezi a nyugdíjas búcsúztatóval egybekötött mozdonyvezetők farsangi bálját! Az esemény nagy érdeklődésnek örvend és valószínűsíthető, hogy január végére nem marad szabad hely.



Gyüre Ferenc
területi ügyvivő - Debrecen-Kelet

Debrecen

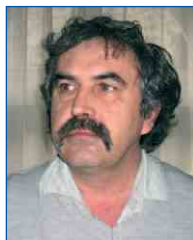
Január 10-én Debrecenben fórumot tartott Kiss László elnök úr és Dr. Borsik János ügyvezető alelnök úr a 2008-ra szóló megállapodásokról. A fórumon közel negyven kolléga jelent meg. Bővebben Szegedi Zoltán cikkében olvashattok róla.

Debrecenben is elkezdődött a mozdonyvezetők különbözeti vizsgáztatása, itt a dízeles kollégák januárban, a villanyosok februárban adnak számot tudásukról. Annak ellenére, hogy ez a teszt rendszerű vizsgáztatás nem nyerte el a kollégák szimpátiáját, mind ez ideig fennakadás nem történt.

Az idén is megkaptuk az állomás területére szóló Területhasználati Engedélyeket, magyarul parkolójegyeket. A közel két és fél száz mozdonyvezető négyet. Köszönjük szépen.

Január 20-án egy püspökladányi kolléga szolgálat végeztével hazafelé kerékpározott, miközben egy a portáján légfegyverrel lövöldöző helyi lakos véletlenül eltalálta. Szerencsére a lövedék a kollégát néhány centiméterrel a szeme alatt érte, így maradandó sérülést nem szenvedett, de rossz rá gondolni is, ha egy kicsit feljebb megy. Az ügyben rendőrségi vizsgálat van folyamatban.

25-én ülésezik a Helyi Érdekegyeztető Tanács, melynek keretében egy általános tájékoztatót kívül fordítva egyeztetésre is sor kerül.



Liskás Sándor
területi ügyvivő

Szombathely

Mint minden TVSZK területen így nálunk is okozott problémát az új menetrend bevezetése.

A személyzeti fordulók nem készültek el időben, sőt ami készen volt nap mint nap változott. Ez valószínűleg köszönhető a mostani vonatnaposztási rendszernek, ami eléggé Budapest központú.

December 14-én volt a helyi érdekegyeztető fórum amelyen minden szolgálati hely elmondta javaslatait, véleményét amire talán a munkáltató fogadókész.

A december 29-én megkötött megállapodásokat a kollégák döntő többsége elfogadta és megértette. De természetesen, hogy olyan megállapodást kötni ami mindenkinek megfelel soha nem lehet. (lásd január 23. küldöttközgyűlés).

A menetrend váltás és az új motorvonatok Győri megérkezése után elég sok V43-as gép került területünkre amik azért nem a legjobb állapotban vannak.

Az üzemi tanács és munkavédelmi képviselő választások előkészítése megtörtént a választási bizottság január 17. megalakulásával. A választási bizottságba 4 fő MOSZ-os és 1-1 fő került a VDSZSZ illetve a VSZ soraiból.

A győri laktanyai elhelyezéssel kapcsolatban merültek föl gondok év elején amit sikerült kezelni a kollégák melegeggedésére

Január 22-én Tapolcán volt tagcsoporti összejövetel aminek fő témája a megállapodások voltak. Február 15-én Celldömölkön fórummal egybekötött területi megbeszélés lesz amin meghívott vendég Kiss László elnök és Németh László alelnök úr.



Lóránt Imre
területi ügyvivő - Szombathely

Budapest „kelet”

Befejeződtek a 2008 januári oktatások Szolnokon Jászapátin Cegléden és Balassagyarmaton. A kollégák kettő kivételével az oktatás végén sikeres különbözeti vizsgát tettek.

A balassagyarmati kollégák január 1-től a miskolci TVSZK létszámából a budapesti TVSZK létszámába kerültek.

Ennek kapcsán 2008 január 22-én a budapesti TVSZK vezetője Balassagyarmaton szemlét tartott. Ez alkalommal tárgyalásokat folytattak a MOSZ helyi tagcsoportjának vezetésével. A tárgyaláson a MOSZ-t Kmeti Kornél vezető ügyvivő és Velkei Béla területi ügyvivő képviselte.

A ceglédi tagcsoport január 25-én tartja szokásos nyugdíjas búcsúztatóját. A köszöntött kollégák Kovács László és Détári István mozdonyvezetők.

Február 6-án a hatvani tagcsoport fórumot rendez melyen a kollégák tájékoztatást kapnak a 2007. év végi bér-és KSZ tárgyalásokról.

A fórumon a MOSZ elnöke Kiss László is részt vesz.



Velkei Béla
területi ügyvivő

Pécs

Több hónapos várakozás után eljött az ideje a területünkön is a teszt jellegű különbözeti vizsgáknak. Az első napokban sajnos többeknek nem sikerült a minimális 19 pont megszerzése. Bízunk benne, hogy a többszöri nekifutás eredményes lesz.

Az általános vélemény, hogy a vizsga korrekten és eredményesen zajlott. Igazolja ezt, hogy a tesztek kitöltése után a vizsgabiztos szívesen várta az észrevételeket és a vitatott kérdésekre igyekezett megnyugtatóan felelni.

Az üzemi tanács választásokra a választási bizottság január 11-én megalakult (résztevői: MTSZSZ, VDSZSZ, VSZ és természetesen MOSZ tagok).



Dörnyei Szilárd
területi ügyvivő

csak röviden

Megszűnt a MÁV Nyugdíj Igazgatóság

Tisztelt Kollégák!

Többek által ismert, hogy 2008. január 1-től a MÁV Zrt. Nyugdíj Igazgatóság nyugdíjigazgatási feladatait átvette az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság, illetve annak regionális nyugdíjbiztosítási igazgatóságai és a Nyugdíjfolyósító Igazgatósága. Ezzel a MÁV Zrt. szervezetén belül ellátott nyugdíjigazgatási közfeladatokat az állami nyugdíjigazgatás rendszerébe kerültek.

Mintegy 120 ezer nyugdíjasnak a január havi, már emelt összegű nyugdíját az általános rendnek megfelelően a Nyugdíjfolyósító Igazgatóság folyósítja. A változásokról a nyugdíjas ügyfeleket levél-

ben tájékoztatják. Valamennyi vasutas nyugdíjas tájékoztatót kap az egyesületi tagdíjakkal kapcsolatos levonásokról.

A folyamatban lévő és a MÁV Zrt. Nyugdíj Igazgatóságán 2007. évben már – objektív okoknál fogva – el nem intézhető ügyeket a regionális nyugdíjbiztosítási igazgatóságok és a Nyugdíjfolyósító Igazgatóság átvették. Az év végén sajnos torlódó feladatok ellenére az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság intézkedik arra, hogy ezeket az ügyeket lehetőség szerint soron kívül intézzék.

Kiss László
elnök

Vizsgák után, vizsgák előtt

Mire e néhány sor megjelenik, Kollégáink döntő többsége túl lesz a Forgalmi Utasítások különbözőzeti vizsgáin. Remélhetőleg sikerrel!

Vizsgázni nem egy vidám dolog, de ha kell és szükséges nem mindegy milyen feltételekkel történik mindez. A legjobb szándék

ellenére sem ért oda minden helyre időben az a teszt füzet, mely a különbözőzeti vizsgakérdéseket és azok megoldókulcsait tartalmazta. Sokan a MOSZ Honlapjára felrakott kérdések és válaszok segítségével készültek fel a számonkérésre. Itt az ideje, hogy megköszönjük azon Kollégáknak a munkáját, akik a MOSZ Szakmai Bizottságán belül sokat tettek azért, hogy ezek az anyagok időben elkészülhessenek, s általuk segítségével lehessenek a mozdonyvezetők felkészülésében. A Mórincz Zsigmond által vezetett bizottság tagjai, Csák Ferenc, Lóránt Imre, Laczai Lajos, Schaffer Zoltán, Lancsák Róbert, Molnár Sándor, Baráth Géza és Wéber József Kollégák munkáját itt és most szeretném megköszönni mindannyiunk nevében.

Tudni kell, hogy tevékenységük még nem zárult le. Mint minden páros év már évek óta – így a 2008-as is – újabb kihívásokat tartogat még. Jönnek az időszakos vizsgák, melyek igen sok tennivalót hoznak még a Szakmai Bizottság részére. A Forgalmi Utasítások tudásanyagának átvizsgálását követően, át kellett tekinteni a tudás elsajátítását ellenőrző vizsgakérdéseket is. A csapat ezt megtette. A kérdések revíziója a tudásanyag kijelölését követően került elvégzésre. El kell mondanom, hogy a tudásanyag kijelölése során korrekt együttműködést tapasztaltunk a Lipusz Ferenc úr által vezetett forgalmi szakemberek részéről. A szakmai egyeztetéseken résztvevő osztályvezető úr, Nagy László és Kárpáti László szakértő urakkal komoly, de korrekt vitákon keresztül jutottunk el a véglegesnek szánt mozdonyvezetői tudásanyag meghatározásához.

Sajnos még mindig nem lehet hátradőlni, mivel a tudásanyaghoz illesztett kérdéseket a munkáltató illetékes szakemberei most fogják jóváhagyni. Remélhetőleg ez mihamarabb meg fog történni. Az idő sürget, hiszen májustól kezdődnek az időszakos vizsgák, s reményeink szerint a vizsgára kötelezettek időben meg fogják kapni a kérdéseket.

A Bizottság hosszú-hosszú időre el lesz látva feladattal, ugyanis nem találni olyan Utasítást, függetlenül attól, hogy forgalmi, vagy műszaki, melybe ne kellene belenyúlni, átalkítani, lehetőleg úgy, hogy azok használhatók is legyenek.

A Bizottság munkájához sok erőt, kitartást kívánok a magam részéről.

Kiss László

A vizsga rabságában





„a sínek világa”

Az Angel Trains 60 villamos mozdonyt rendelt

Az Angel Trains lízing cég, a Bombardierrel 225 millió eurós szerződést kötött, 60 db, Traxx sorozatú villamos mozdony szállítására. Az Angel már rendelkezik 100 db, Traxx mozdonnyal, melyeket különböző üzemeltetők használnak. Ezzel a legutóbbi rendeléssel a vállalat mozdony állománya 70 db váltakozó-áramú, 20 db egyenáramú, és 70 db többrendszerű villamos mozdony lesz.

A legutóbbi rendelésben szereplő több rendszerű, valamint a váltakozó-áramú mozdonyokat a németországi Kasselben lévő Bombardier gyártelepén szerelik össze, míg az egyenáramú mozdonyokat az olaszországi Vado Ligure gyártelepen. A mozdonysekrényeket a Bombardier lengyelországi Wrocław telephelyén gyártják.

Az NS további Sprintereket rendel

A Holland Vasutak, NS, a Bombardier, és a Siemensből álló konzorciummal kötött szerződést 32 db, négy kocsis, valamint 32 db hat kocsis, Sprinter típusú villamos motorvonat szállítására. A rendelés a 2005. évben megrendelt 35 db vonat szerződésébe foglalt opcióknak a lehívása, amely egyébként tartalék alkatrészek szállítását is magában foglalja. Az NS a megkötött szerződésekben öt opciót adott, ami szerint a Sprinter állományát 200 darabosra akarja felfejleszteni.

A Bombardier és a Siemens elkötelezte magát a második sorozat szállításának gyorsításában, így az NS 13 hónapon belül, 2009 októberé és 2010 novembere között megkapja az új Sprintereket. A 160 km/h sebességű vonatok 15 perces ütemes menetrend szerint a Randstad város csoport vonalain közlekednek, melyek körülölelik Amsterdamt, Rotterdamt, Hágát és Utrechtet. A négy kocsis vonatok 184 ülőhelyet és 170 állóhelyet biztosít. A 100 méter hosszú, hat kocsis vonatok, 332 ülő, és 288 álló utas szállítására alkalmasak.

Az Eurostar megdöntötte a London-Brüsszel sebességrekordot

Az első Eurostar Brüsszelből indulva London új megállója, Pancras között elérte a legrovidebb eljutási időt.

A vonat a 373 kilométeres távolságot, megállás nélkül egy óra negyvenhárom perc alatt tette meg, keresztül haladva az újonnan elkészült nagysebességű szakaszon. Az új vonal megnyitásával az utazási idő London és Brüsszel között 20 perccel lehet rövidebb, miután november közepétől az összes vonat Waterloo állomásról átkerül St. Pancras állomásra.

Az Eurostar új rekordja Párizs-London között

Az októberben beiktatott Eurostart, Párizs és London új állomása a St. Pancras között új vasúti rekordot állított fel a 492 km hosszú úton, két óra három perccel. A korábbi rekord két óra tizennyolc perc volt. A vonat 320 km/h maximális sebességet ért el a Franciaországban már üzemelő nagysebességű pályán. Angliában az első nagysebességű vonal utolsó szakaszán dolgoznak.

A rekordot közvetlenül a vonal utolsó szakaszának megnyitása előtt érték el, annak elkészülte után az Eurostar üzem a londoni Waterloo állomásról átkerül a St. Pancrasra. Ezzel egy időben új park and ride, (parkolj és gyalogolj) állomást nyitnak meg London keleti részén lévő Ebbsfleetben.

A Német állam halálra ítélte a DB magánosítás tervét

A német régiós politikusok azzal fenyegetőznek, hogy a nemzeti kormány azon tervét, szerint legkevesebb a DB negyedét eladnák, meg fogják akadályozni, mivel attól félnek, hogy a privatizáció a szolgáltatások csökkenéséhez, és a menetjegy árak növekedéséhez vezet. A privatizáció törvénybe iktatásához a német parlament felsőházában és a Szövetségi Tanácsban, ami a 16 német szövetségi állam képviselőiből áll, többséget kell szerezni. Azonban számos tartomány, beleértve Brandenburgot, Észak-Rajna Vesztfáliát, Alsó-Szászországot, jelenleg az eladás ellen vannak.

A szövetségi állam megbízásából készítettek egy 320 oldalas összeállítást, amely a privatizációs törvényjavaslatot alkotmányellenesnek minősítette. A jelentést megküldték a Szövetségi Tanács közlekedési miniszterének, Dare úrnak, aki kijelentette, a privatizáció a kevésbé kihasznált állomások bezárásához, és a költségek 1 milliárd euróval való növekedéséhez vonja maga után, amelyet természetesen majd a szövetségi államoknak kell megfizetni. A DB, Dare úr megjegyzéseit abszurdnak minősítette. A közlekedési miniszter, Tiefensee úr kijelentette, a DB privatizációja teljes egészében összhangban van az ország alkotmányával.

A Benex, a Siemenstől Desiró dízel motorvonatokat rendelt

A Hamburger Hochbahn leányvállalata a Benex, a Siemenstől, 16 millió euró értékben hat Desiro Classic dízel motorvonatot rendelt. A 120 km/h sebességű vonatok Görlitz és Cottbus, valamint Hoyerswerda, Bischofsweda és Cittau között közleked-

nek. A dízel vonatokat 2008 szeptembere és decembere között szállítják le.

A Tibeti Vasutak meghosszabbítása 2010. évben befejezhető

A kínai kormány szerint három éven belül átadják a Tibeti Vasutak következő szakaszát. A helyi fejlesztők, és a reform bizottság kijelentette elvárja, a 280 km hosszúságú vonal Lhasa és Xigaze közötti szakaszának megépítését. Tibet második legnagyobb városánál az építkezést következő évben kezdik el, és a vonalat teljes hosszában 2010.-ig nyitják meg. Megvalósíthatósági tanulmányon még dolgoznak, míg az előzetes terveket 2008 májusáig készítik el. A projekt várható költsége másfél milliárd dollár.

A görög vonalvillamosítási projekt elkészült

Görögország északi részén lévő Thessaloniki-Lithoro közötti vasútvonal felújítása és villamosítása ez év októberében hivatalosan is elkészült, amikor a Görög Vasutak Szervezete, OSE, átadta a vonalat a nagyobb sebességű személyszállításnak. A 98 km hosszúságú vonalon nyolc állomás van, és naponta 3000 utas szállítását remélik. 16 pár vonat 160 km/h sebességgel közlekedik. A Siemens Desiro villamos motorvonattal az eljutási idő kb. 55 perc.

Finn-orosz kapcsolat új vonatokkal

A Karélián Vasutak, mely a Finn Vasutak és az Orosz Vasutak vegyes vállalata, az Alstommal 120 millió eurós szerződést írt alá négy, Pendolino ívbe bebillenő villamos vonat szállítására, amelyek, Helsinki és Szt. Pétervár között üzemelnek. Miután a vonatok 2010. évben üzembe állnak, a jelenlegi öt és fél órás utazási idő három órára fog csökkenni, a vonatok maximális sebessége 220 km/h lehet. A vonatok hét kocsiából állnak, és az ülőhelyek száma 352 lesz. Kialakítanak egy speciális kocsit, ahol a vám- és útlevekvizsgálatot el lehet végezni. A vonatok hasonlóak lesznek, a Finn Vasutaknak már korábban szállítottakhoz, beleértve természetesen hogy e vonatokat is alkalmassá teszik a különlegesen hideg télen történő biztonságos üzemre.

Nagy Britannia

A Southeastern megrendelést kapott, a Corys Tess számára gyártás alatt lévő 225 km/h sebességű Hitachi villamos motorvonathoz mozdonyvezetői szimulátor elkészítésére.

Kína

A Balfour Beatty 50 millió dolláros szerző-

dést kötött, a 968 km hosszú Guangzhou-Wuhan nagysebességű vonal felső-vezetékének, áramellátásának tervezésére, szállítására, a szerelés felügyeletére. A 300 km/h sebességű új vonal megnyitását 2010. januárjára tervezik.

Cseh Köztársaság

A Cseh Vasutak, CD, ez év első hét hónapjában 32,6 millió cseh korona nyereséget ért el, az elmúlt évek nagy mértékű veszteségei után. A nyereséges válás az utazások számának növekedésével magyarázható, amit új vonatok üzembeállításával, és a költségek csökkentésével értek el.

Észtország

Az Észt Vasutak, EVR, a Sampo Pank észtországi vállalatot bízta meg, hogy finanszírozza 450 teherkocsi beszerzését, 14 millió euró értékben, több mint 20 évre.

Finnország

A Poyry, Finnország, kapott megbízást, a Lahti-Luumaki 120 km hosszúságú vonal felújítására. A legfontosabb cél, a személyszállító vonatok sebességének 200 km/h-ra, valamint a tengelyterhelés 25 tonnára emelése.

Franciaország

A svájci ABB szállítja a vontatási transzformátorokat a Párizs környéki forgalomra, a Bombardiernél gyártás alatt álló 172 elővárosi vonathoz. A megrendelés értéke 30 millió dollár.

Németország

A VTG az áruszállítási üzemeltető, ez év első felében 3,1% bevétel növekedést ért el, és bevétele elérte a 264 millió eurót. A nyereség 3,6 millió euróról 6,8 millióra növekedett. A Bajor közlekedési és gazdasági miniszterium megbízást adott a Poyry, finnországi vállalatnak, hogy a München repülőtérrel a vasúti összeköttetést javítsa meg. A projekt 6 km, kétvágányú pálya négyvágányúvá, 4 km vágányt duplázzon meg, és építsen ki az üzemelő S-Bahn vonallal a repülőtér előtt egy vágány áthidalásos csatlakozást.

A Rhine-Neckar Transport (RNV) 19 db alacsony padlójú könnyű sínjárművet rendelt a Bombardiertől, 52 millió euró értékben. A rendelést az 1998 évben aláírt 36 db könnyű sínjármű szállítási szerződésben lévő opció tartalmazta. Az első járműveket 2009 júliusában szállítják le.

Forrás: Vasútgépészet



Összeállította:
Bartha Géza

szabadidő, hobby, kultúra...

A Mozdonyvezetők Lapja e havi számában bemutatjuk

Gusztos Károlyt

a MOSZ kiskunhalasi tagsorozatának vezetőjét, aki érdekes hobbynak hódol. Ez a gitározás.

Karcsi több alkalommal fellépett már a Mozdonyvezetők Szakszervezete különböző rendezvényein is. Vele beszélgettem:

Mikor kerültél kapcsolatba a gitározással?

Gimnazistaként találkoztam először a gitárral. Egy volt osztálytársam gitározott. Mikor hallottam játszani, egy pillanat alatt kedvet kaptam hozzá. Természetesen a tanulás mellett rengeteg időnk volt gyakorolni. Hónapokon belül együttest alakítottunk és különböző iskolai rendezvényeken léptünk fel, akkor még az elektromos gitárokat nyúztuk.

Az iskola befejeztével a gitárom hosszú időre szöggre került, a munka miatt, de a feleségem unszolására sok-sok év után újra játszani kezdtem, igaz ekkor már egy nagyon jó minőségű hangszeren.



Munka, család, gyerekek. Hogyan tudod megoldani a gyakorlást? Marad rá elég időd?

Szerencsére családom elfogadta hobbjamat és így jut idő gyakorolni, bár ez sohasem elég.

Vannak-e követőid családon belül?

A legelső gitáromat megőriztem, hogy ha lesz majd gyermekem ő is azon tanulhasson meg játszani. Azonban most már látom, hogy ezt erőltetni nem lehet. Motiváció nélkül a gyakorlások nehéz órái elkedvetlenítenek mindenkit. Ezért egyik gyermekemnél sem erőltettem ezt a hangszeret. Viszont észrevettem, hogy Bence fiam remek ütemérzéssel rendelkezik, Enid lányom pedig jó hanggal énekelte a dalokat, amiket játszottam. Így legutóbbi koncertemen már felléptek ők is, mint dobos és vokalista.

Hol volt a legutóbbi koncerted?

2007. december 27-én, Kiskunhalason, a Filmszínházban. Ez már hagyománynak számító rendezvény volt, hiszen tavaly harmadik alkalommal rendeztük meg, ahol nem egyedül, hanem barátaimmal együtt léptem fel. Év közben rengeteg kulturális rendezvényen veszek részt, például: a Város Napja, különböző kiállítási megnyitókön, önálló előadói esteken.

Milyen zenét játszol legszívesebben, kik a kedvenc előadóid?

Minden olyan zenét szeretek, ami élő, ezen belül az „egy szál gitáros” dalokat. Legsívesebben Bródy, Zorán, Gerendás és Vörös István szerzeményeit játszom. Ezek azok a zenék, amelyek legközelebb állnak hozzám mind zeneileg, mint mondanivalójuk szerint.

Van-e a repertoárdoban saját szerzemény?

Idáig azt gondoltam, hogy nem kell zeneszerzéssel foglalkoznom, amíg találok olyan dalokat amelyek szívesen játszok. De ősszel egy barátom beállított hozzám egy szö-

veggel, ami rólam szólt, majd kiadta feladatként a szöveg megzenésítését és előadását. A koncerten ez meg is történt. A taps alapján sikeresnek tűnt. Azóta egy kiskunhalasi költő versét is dalba faragtam, a verses kötetének bemutatójára.

Készült-e már stúdió szintű felvételed?

Igen, tavaly nyáron egy kollégám megkeresett egy lehetőséggel, hogy volna mód készíteni egy stúdió-felvételt. Nagyon örültem neki, mert ilyen még nem volt. Éltem is vele, de rá kellett jönnöm, hogy „egy szál gitárral” ez nem hangzik olyan jól. Emléknek nagyszerű, de csak ennyi volt...

Mik a jövőbeni elképzeléseid?

Én igazából egy otthoni szobagitaros vagyok, de ha felkérnek, én természetesen megyek, hiszen szeretek játszani. Az évenkénti koncertemet idén is szeretném megszervezni, ha találok hozzá támogatókat.

Köszönöm a beszélgetést!

-zé-



Az évi „rendes” Gusztos koncert

EXPLORER

Vasutas Világjáró klub

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub (egyesület) 2008 évi programterve

Neuschwanstein - Versailles – Párizs (12.000 Ft + 39 €-től) 04. 25 - 29. (1* szállodában, 2-3 ágyas zuhanyzós szobákban)	
München - Neuschwanstein (4.900 Ft-tól) 04. 25 -27. (Kirándulás a Walt Disney mesékből ismert palotához)	
Velence - Nápoly - Capri - Sorrento - Pompei - Verona (12.900 Ft + 60 €-től) 05. 10 - 16. (3* szállodában, reggelivel)	
Erdély (5.200 Ft + 55 €-től) 05. 24 - 29. (Félpanzióval, *busszal, idegenvezetővel)	
Szicíliai Nyaralás (Patti) + Róma - Vatikán (15.350 Ft + 65 €-től) 06. 14 - 25. (Patti, bungalókban, és Mobilhome-okban)	
Bolgár Tengerpart + Törökország (9.500 Ft + 85 €-től) 06. 27 - 07. 06. (Sozopol, szobákban reggelivel vagy 3-5 fős apartmanokban)	
Horvát Tengerpart (Brac) (9.200 Ft + 70 €-től) 07. 04 - 13. (2-8 ágyas apartmanokban)	
Krakkó + Gdansk (7.500 Ft-tól) 07. 11 - 14.	Krakkó - Wielicka (5.500 Ft-tól) 07. 11 - 13.
Prága + Auschwitz (7.500 Ft-tól) 07. 18 - 21.	Prága (5.500 Ft-tól) 07. 18 - 20.
Velence - Róma (7.900 Ft-tól) 07. 25 - 28.	
Velence (5.900 Ft-tól) 07. 25 - 27	
München - Amsterdam - Luxemburg (7.200 Ft + 65 €-től) 08. 02 - 06.	
BMW kiállítás - München (4.900 Ft-tól) 08. 02 - 04. (Rendhagyó kiállítás a müncheni BMW szalonban és múzeumban.)	
Új Erdélyi körút (5.200 Ft + 55 €-től) 08. 22 - 27. (*Félpanzióval, busszal, idegenvezetővel)	
Horvát Tengerpart (Trogir) (10.200 Ft + 75 €-től) 08. 22 - 31. (2-5 ágyas apartmanokban)	

További részletek:
Horváth Péter területi képviselő.
Tel.: 30/373-0136 (MOSZ-os) SMS is lehet. E-mail : horvathpeti@satelit-kft.hu
Postacím : Hegyeshalmi Természetbarát Egyesület
9222 Hegyeshalom Akácfa út 10.

CSALÁDI BIZTONSÁG

SZAKSZERVEZETI TAGOKNAK JÁRÓ SZOLGÁLTATÁSOK ÉS ENGEDMÉNYEIK

SZAKSZERVEZETI CSOPORTOS BALESETBIZTOSÍTÁS

IGÉNYBE VEHETIK:

SZAKSZERVEZETI TAGOK (A TAGDÍJ TARTALMAZZA A DÍJAT)

A SZAKSZERVEZETI TAG CSALÁDTAGJAI

(KÖZÖS HÁZTARTÁSBAN ÉLŐ 0-18 ÉVES KORIG GYERMEKEK ÉS 18-60 ÉVES KORIG

HÁZASTÁRSÁK/ÉLETTÁRSÁK)

SZAKSZERVEZETI OTTHON-BIZTOSÍTÁS

EGYÉNILEG VEHETŐ IGÉNYBE. AMENNYIBEN AZ ENGEDMÉNYRE JOGOSULT

SZAKSZERVEZETI TAG NEM TULAJDONOSA A BIZTOSÍTOTT VAGYONTÁRGYAKNAK,

AKKOR A BIZTOSÍTÁS SZERZŐDŐJE A SZAKSZERVEZETI TAG, A BIZTOSÍTOTT PEDIG A

TULAJDONOS LESZ. (CSALÁDTAG/OK)

ENGEDMÉNY MÉRTEKE: 20% - 55% (4.000 - 13.000 FT

MEGTAKARÍTÁS/CSALÁD)

A SZAKSZERVEZETI KEDVEZMÉNYRE VALÓ JOGOSULTSÁGOT IGAZOLNI KELL

(TAGKÖNYV, TAGKÁRTYA, MAKASZ KÁRTYA, STB.)

KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ-FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS

EGYÉNILEG VEHETŐ IGÉNYBE.

ENGEDMÉNY MÉRTEKE: 10% - 30% + B/M BESOROLÁS ESETÉN TOVÁBB CSÖKKEN A DÍJ.

A SZAKSZERVEZETI KEDVEZMÉNYRE VALÓ JOGOSULTSÁGOT IGAZOLNI KELL

(TAGKÖNYV, TAGKÁRTYA, MAKASZ KÁRTYA, STB.)

(5.000 FT - AKÁR 20.000 FT MEGTAKARÍTÁS)

A SZAKSZERVEZETI TAGSÁG JOGÁN IGÉNYBE VEHETŐ KEDVEZMÉNYEKEL A MEGTAKARÍTÁS ÉVENTE 9.000 FT-40.000 FT/CSALÁD

SZAKSZERVEZETI TAGSÁG = JOG A BIZTONSÁGHOZ

Tudjuk hány óra van!

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra						2007 év 12. hó					
						40 munkanap					
						304,0 kötelező óra					
Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	"Minusz" óra	Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	"Minusz" óra
Bp.Ferencváros	333	114195	12977	340	0	Szeged	188	65947	9357	889	323
		343	39	1	0			351	50	5	2
Győr	230	77537	7617	0	0	Békéscsaba	153	49851	3471	1101	29
		337	33	0	0			327	23	7	0
Székesfehérvár	254	86836	9553	83	0	Szentes	179	65741	11325	1733	0
		342	38	0	0			367	63	10	0
Bp. Északi	243	80586	6750	118	0	Véscző	42	15032	1817	997	0
		332	28	0	0			358	43	24	0
Szolnok	276	87565	3684	5328	89	Pécs	149	48497	3347	217	0
		317	13	19	0			327	23	1	0
Hatvan	106	35626	3412	3086	10	Dombóvár	277	90020	5893	1005	0
		336	32	29	0			326	21	4	0
Balassagyarmat	50	16452	1305	538	0	Nagykanizsa	159	50837	2525	449	0
		329	26	11	0			320	16	3	0
Miskolc	404	137690	14911	3683	5	Szombathely	156	48413	1168	962	27
		341	9	0	0			311	8	0	0
Debrecen	306	93572	3884	3523	0	Cellőmők	226	72854	4302	3158	0
		306	13	12	0			323	19	14	0
Nyíregyháza	214	75726	9360	3441	0	Zalaegerszeg	85	27302	1495	461	33
		354	44	16	0			321	18	5	0
Záhony	135	43107	2042	899	0	Hálózat	4162	1297724	120192	32009	515
		319	15	7	0			312	29	8	0

Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZECSOX Nyomdában

Dombóváron.

Tel./fax: +36 (74) 565-468, +36 (74) 565-467

Felelős vezető: Csonti Zoltán



Kiadja: **Mozdonyvezetők Szakszervezete**

Felelős szerkesztő: **Kiss László** elnök

Szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd területi ügyvivő,

Velkei Béla területi ügyvivő

A szerkesztőség címe: **1145 Bp. Bácskai utca 11.**

Telefon/fax: **220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026**

Üzemi telefon: **01-1662, 01-1840, 01-1990, 01-2187**

E-mail: **mosz@mosz.co.hu** Honlapunk olvasható: **www.mosz.co.hu**