



Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIX. évfolyam 5. szám

Alapítás éve: 1892

2009. május

**VASÚTRA IS SZÜKSÉG VAN,
NEM CSAK AUTÓPÁLYÁRA!**

**ÉLETET A MELLÉK-
VONALAKON!**

Mozdonyvezetők Szakszervezete

-
- Tüntettünk
 - Így választottunk
 - Menetkedvzmény
 - Romániában jártunk
 - Sínen futó történelem
 - Tárgyalás a minisztériumban

Tartalomból:



Még mindig a menetkedvezményről...



Lassan örökzöldnek számít és folyamatosan napirenden van a menetkedvezmény témája. A kérdéskört szabályozó miniszteri rendelet tervezete hamarosan bekerül a rekordok könyvébe, mint a leghosszabb időt megélt, sofia ki nem adott jogszabály tervezet. Már a harmadik miniszter asztalára kerül a rendelet szövege – mely minimális változtatásoktól eltekintve alig változott –, de aláírását senki nem vállalta fel. Reméljük, hogy a bársonyszéket most elfoglaló miniszter, ellentétben

elődjével, eljut odáig, hogy elolvassa és kézjeggyével ellássa a jogszabályt.

Az új szabály számunkra is egyik legfontosabb pontja, hogy mindazok, akik a rendelet kiadásának időpontjában rendelkeznek az arcképes igazolvánnyal, azok az új szabály kiadása után szerzett jogként megtartják azt.

Azonban amíg ez a rendelet meg nem születik, kizárólag a vasúti törvény határozza meg, kinek jár az utazási kedvezmény.

Ez pedig azt az érdekes helyzetet eredményezi, hogy míg a szolnoki MÁV Körház dolgozóit megilleti a kedvezmény (nem sajnálva tőlük), addig a vonatokat továbbító MÁV Trakció munkavállalóit nem. Ez a

helyzet számunkra elfogadhatatlan, ezért több szak-szervezettel együtt a Vasúti Egyeztető Bizottság ülésén kezdeményeztük a minisztérium felé a menetkedvezmény rendezését. Jegyzőkönyvben rögzített ígéretet kaptunk, hogy amennyiben május 31-ig (jelenleg eddig került meghosszabbításra a 2007-es szelvény érvényessége) nem születik meg a kérdést megnyugtatóan szabályozó rendelet, a szelvény érvényességének meghosszabbításáról a minisztérium fog gondoskodni.

Ha a szakállamtikár úr által tett ígéret nem kerül megtartásra, a Mozdonyvezetők Szakszervezete tudja mi a következő lépés.

Kiss László

Mozdonyvezető képzés, kiválasztás aktuális problémáiról beszélgettünk

Nyárádi Lászlóné Kriszta emberi erőforrás biztosítás vezető és Egyri Henrietta humánpolitikai szakértővel

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. tevékenységi körében stratégiaileg meghatározó a mozdonyvezetői munkakör, ezért kiemelten fontos az utánpótlásuk tervezése, a szükséges kompetenciákkal rendelkező gyakornokok kiválasztása, valamint a hatékony képzés-fejlesztés.

Társaságunk első lépésben a kiválasztás folyamatát modernizálta, melynek eredményeként alakult ki a ma is használatos felvételi rendszer.

A hatékonyságjavítás elősegítése érdekében sor került a mozdonyvezető képzés átvilágítására is.



? Melyek a jelenlegi képzési rendszer jellemzői?

A képzés hatóság által elfogadott tematika alapján történik. A képzés kötelező óraszámát, tantárgyakat és azok képzési időtartamát a 32/2003. (V.20.) GKM rendelet határozza meg.

A képzés tematikáját a MÁV Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) állítja össze, melyet a TRAKCIÓ működtetés szervezetének munkatársai véleményeznek, és esetleges módosításokat javasolnak. A véleményezett és jóváhagyott tematikát küldi meg a BGOK a hatóságnak. Az oktatási anyagokat a BGOK készíti el. A tanfolyamok műszaki oktatóira javaslatot kér Társaságunktól, az egyéb tantárgyak oktatóit az Oktatási Központ jelöli ki.

? Milyen lépéseket tett a munkáltató a mozdonyvezetői képzés átvilágítására?

A képzési folyamat áttekintésének első lépéseként 2008. évben bevezetésre került a mozdonyvezető-gyakornokok nyomon követési rendszere. Ennek keretében az osztályozó értekezleten részt vesznek a működtetés szervezet vezetésének képviselői, a tanfolyamra beiskolázott gyakornokok munkáltatói jogkörgyakorló (vagy az általa kijelölt szakember), valamint a képzésért felelős humán szervezet részéről Egyri Henrietta humán szakértő. Ennek azért látjuk szükségességét, mert a felvételt követően a mozdonyvezető gyakornokok a BGOK felügyelete alá kerülnek, és e rendszer nélkül nem lenne lehetőség arra, hogy a vezetők közvetlenül információhoz jussanak a nyújtott teljesítményekről. Ezzel lehetővé vált a folyamatos kontroll a gyakornokok és a képzés felett. Mindezeket túl a képzésben részt vevők is rendszeresen információhoz jutnak a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. életéről, feladatairól. Az értekezleteken általánosságban értékelésre kerül a tanfolyam, valamint a gyakornokok hozzáállása és képessége.

Teljesítményük alapján egyenként is értékelésre kerülnek a gyakornokok. Az első szakaszt követően az oktatók véleménye megalapozza az addig gyengén teljesítők próbaidő alatti munkaviszony megszüntetését.

? Volt olyan munkavállaló, akitől ennek alapján megvált a Társaság?

Az érintett öt tanfolyam 132 gyakornoka közül 8 munkavállaló munkaviszonya szűnt meg három hónapon belül.

A szóró tantárgyak a jelzési, a mozdonyvezetői ismeretek, valamint a műszaki tantárgyak voltak. A végső döntés meghozatalához ezen felül figyelembe vettük a gyakornokok magatartását és a tanuláshoz való hozzáállását is.

? Hány fő jelentkezett a 132 meghirdetett mozdonyvezető gyakornoki pozícióra?

2008 nyarán 328 fő jelentkezett, ebből 280 főt hallgattunk meg, mely eredményeként 105 fő került felvételre 2008. év végén közel 100 fő jelentkező volt, akik közül 60 főt hívtunk be interjúra, végül 27 főt vettünk fel.

? Milyen tematika szerint folyik az oktatás?

A Nemzeti Közlekedési Hatóság által 2006-ban elfogadott tanterv alapján folyik az oktatás, négy tanfolyami szakaszban a következő tantárgyakkal:





Tantárgy	Óraszám
Jelzési ismeretek	80
Mozdonyozálati utasítások	111
Elektrotechnika	22
Dízelmotor szerkezete, működése	20
Műszaki kocsiszolgálat	48
Munkavédelmi ismeretek	8
Villamos erőátvitel, vezérlő és szabályozó berendezések	21
Hajtási rendszerek, járműszerkezet	25
Tűzvédelmi ismeretek	5
Forgalmi ismeretek	100
Fékberendezések, fékezés ismeretek	84
Az M41. sor. mozdonyok ismerete	70
A kiegészítő dízel-mozdonytípus ismerete	45
Hibaelhárítási ismeretek	43
Vezetéstechnikai ismeretek	36
Környezetvédelmi ismeretek	6
Villamos mozdony járműszerkezete	12
A V43 sor. mozdonyok ismerete	63
A kiegészítő villamos-mozdonytípus ismerete	30
Egészségügyi ismeretek, elsősegélynyújtás	12
Jogi ismeretek	6
Műhelygyakorlat	480

Ezt követően kerül sor a felügyelet alatti járművezetésre, amelynek időtartama 6,4 hónap.

A hatósági vizsgát megelőzően 1 hónap van az összefoglalásra, ahol a hatósági vizsga témaköreinek áismétlése történik.

A hatósági vizsga után tanfolyami keretek között új típusok oktatására is sor kerül majd. Ezek tanfolyamonként változóak, például a budapesti és szombathelyi tanfolyamok hallgatói kiképzést kapnak a 1047-s típusból, míg Debrecenben a M62 típusismeret megszerzését írtuk elő.

? Milyen tapasztalatokat szereztek az elmúlt év során és milyen problémák kerültek előtérbe?

A mozdonyvezető-gyakornokoknak a legnehezebb a forgalmi utasítások és a mozdonyozálati utasítások elsajátítása. Többségüknek az utasítás nyelvezete, okozza a legtöbb gondot, de nehézséget jelent a szövegértés is.

A másik gondot a műszaki tantárgyak oktatása jelenti. Ennek oka, hogy a gyakornokok végzettsége különböző (gimnáziumi érettség, vasipari szakma, egyéb szakismeret, stb.), ezért nehezebb a szakmai tantárgyak megértetése. A műhelygyakorlatok nagyobb odafigyelést igényelnek, hogy az elmélet könnyebben átültethetővé váljon a gyakorlatba.

Általánosságban elmondható, hogy az elméleti szakaszok alatt a leírt anyag szószertint visszakerdezésére kerül sor, kevés szerepet kap annak gyakorlatban történő alkalmazhatóságának kérdése.

? Változtatott a kiválasztás folyamatán a feltárt probléma?

A humán szervezet a kiválasztási folyamatban a szövegértési és tanulási képességet is vizsgálja. A jelentkezőknek a forgalmi utasításból vett szövegrészlet elolvasását követően kérdésekre kell válaszolni. A válaszok alapján képet kaphatunk a jelöltek vizsgált készségéről, képességéről.

A kiválasztás objektivitásának növelése érdekében egy új eszközt is igénybe veszünk egy úgynevezett kompetencia tesztet. Ennek kidolgozására felkértük a világ egyik humánpolitikai tanácsadó cégét a PRO-FILES Hungary Kft-t.

Első lépésként a mozdonyvezető munkakör optimális kompetenciák és azok megfelelő szintjének meghatározására került sor. Ehhez felkértünk területi központként egy-egy kiválóan teljesítő mozdonyvezetőt, hogy töltsék ki a kompetencia kérdőívet, majd ezekből a válaszokból

került meghatározásra a mozdonyvezetői profil, melyet vezetői egyeztetést követően véglegesítettünk. A kiválasztás során az így kialakított profilhoz hasonlítjuk a jelentkezők eredményeit.

Ez azonban nem elegendő a probléma megoldásához, változtatás szükséges az oktatási módszertanban és az oktatók felkészültségében is. Ez a téma az Oktatási intézmény hatáskörébe tartozik, de mindent megteszünk annak érdekében, hogy feltárjuk a hiányosságokat.

? Értékelhetik-e az oktatókat a hallgatók?

Az osztályozó értekezleten jelen van a csoport bizalmi is, aki értékeli a képzés és a tananyag minőségét, valamint az oktatók hozzáállását, tudását és az általuk alkalmazott módszertant.

A BGOK a tanfolyam végén írásban kéri ugyanezeket az értékeléseket a mozdonyvezető gyakornokoktól.

A jövőbeni terveink között szerepel a képzés teljes értékelését szolgáló kérdőív elkészítése.

? Mi a véleményük a tanfolyamokon használt tananyagról?

A BGOK és a műszaki szakemberek szerint is lemaradás van a tananyagok tekintetében. A tankönyvek elavultak, nem mindig állnak rendelkezésre, így a hallgatóknak ebben az esetben az órai jegyzetből kell tanulniuk.

Az oktatási központ is támogatná új tankönyvek kiadását, sőt ebben már lépéseket is tettek.

? Véleményük szerint mi lehet ennek az oka?

Információnk szerint az igazi problémát az okozza, hogy egy-egy szakjegyzet megírása sok időt vesz igénybe és nem csak kiemelkedő szak tudást, hanem speciális kompetenciákat is igényel.

? Abban ugye egyetérthetünk, hogy így nehéz a gyakornokok felkészülése?

Vitathatatlan, hogy azokon az órákon, melyekhez nem áll rendelkezésre jegyzet, a hallgatók részéről nagyobb együttműködést és több odafigyelést, ezeken túlmenően az átlagosnál nagyobb mértékű önképzést igényel az ismeretek elsajátítása. A jegyzetek hiánya szerencsére a hatósági vizsgán szereplő tantárgyakat nem érinti. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az alapproblémán nem kell változtatni.

? Hogy kívánják e hiányosságot megszüntetni?

Nem a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. feladatköre a probléma megoldása. Társaságunk jelezte az oktatási központ felé, hogy a tananyag körében felmerült hiányosságokat minél előbb rendezni kell. Jelen esetben ennél többet nem tehetünk. A BGOK-ban is érzik ennek szükségességét, tudomásunk szerint a kezdeti lépéseket már meg is tették.

? A képzés mely területén van a legtöbb sikertelen vizsga?

A nyomon követési rendszerhez kapcsolódó módszereket csak a 2008-ban indított tanfolyamoknál vezettük be, ezért még kevés információ áll rendelkezésünkre. Eddig a legtöbb ismételi vizsgát 18 fő gyakornok tett, forgalmi ismeretekből. Más tantárgyból 1 főnek kellett megismételni a vizsgát.

Jelenleg folynak az alap és képesítő vizsgák, két tanfolyamon már be is fejeződtek és eddig még minden gyakornok megfelelt az előírt vizsgakövetelményeknek.

? Milyen hatékonyságjavításra gondol a mozdonyvezető képzés területén a munkáltató?

A humán stratégia kiemelt fontosságú feladata a mozdonyvezető képzés hatékonyabbá tétele, melyről későbbiekben adunk tájékoztatást az érdeklődőkhöz.

Köszönöm a beszélgetést!

K.L.



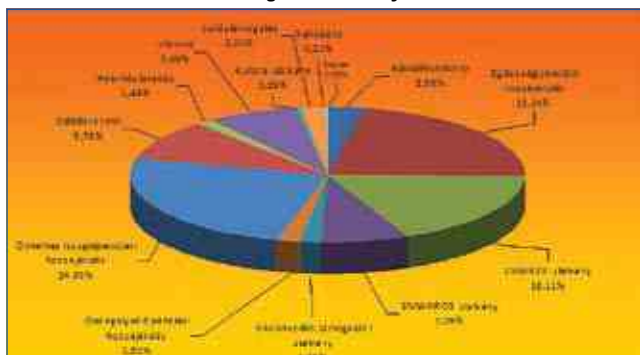


Az idén így választottunk... Béren kívüli javadalmazási rendszer

A munkavállalók 2009. évben is a felajánlott 15 juttatás közül választhattak. Néhány elem népszerűsége megmaradt (ajándék utalvány), illetve nőtt (önkéntes nyugdíjpénztár, üdülési csekk, egyéni célú képzés). Bővebb információ a szolgáltatás segítségével népszerűbbé válhat az iskolakezdési támogatás nagyobb mértékű igénybevétele.

Az albérleti hozzájárulás tovább csökkent,

A 2009. évi VBKJ juttatási formák összeg szerinti megoszlási aránya



az egyéni célú képzés növekedett, bár ezen két igénybevételi lehetőség aránya a teljes igényléshez képest elenyésző. A ruha hozzájárulás szintén növekedett tekintettel arra, hogy a munkavállalók a más juttatási formára már fel nem használható összegeket fordították ruházatra. A ténylegesen ruházatra fordított keret felhasználásáról nem állnak rendelkezésünkre adatok. A fel nem használt VBKJ keret munkáltatói adományként átutalásra került a munkavállaló által meghatározott pénztár részére. Jelentősen csökkent az étkezési hozzájárulások igénybevételének

tele különös tekintettel a meleg étkezési utalványokra, az önkéntes egészségpénztár, illetve az üdülési csekk javára.

Néhány kisebb változásra kell számítanunk ez évtől a természetbeni juttatások adózását illetően. A cafeteria-keret tervezésekor azonban érdemes év végéig várni, miután még lehetnek módosulások az idei évben. Nehéz előre tervezni a munkavállalók természetbeni juttatásait, hiszen számos jogszabály módosulhat még a jövő év elejéig. Figyelembe kell venni, milyen változtatások lehetőségei az SZJA-törvényben. A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. a VBKJ éves juttatási keretösszegét a munkavállalók és a munkáltató érdekeinek, a törvényi előírásoknak és az éves bérfejlesztés mértékének figyelembevételével növelte.

2009. évben a természetbeni juttatások adózási szempontból történő változása esetén érdemes MÁV csoport szinten felülvizsgálatot tartani és a rendszer átalakítása során figyelembe venni, a munkavállalói igényeket, illetve a szolgáltatók által végrehajtott technikai fejlesztéseket. Ezzel összefüggésben, illetve az adható juttatások választásával, a gyakorlati tudnivalók megismertetésével kapcsolatban a munkáltató tájékoztató előadások megtartását tervezi mind a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezetői, mind a munkavállalói részre.

A 2008-2009. évi VBKJ keret választás létszám és összeg szerinti

Igényelt 2009-es VBKJ keret választás			Igényelt 2008-es VBKJ keret választás		
	létszám	összeg		létszám	összeg
Ajándék utalvány	1048	21 399 950	Ajándék utalvány	866	17 056 800
gyerek	271	7 436 000	gyerek	142	3 753 600
házast.	278	5 577 000	házast.	188	3 539 700
hozzát.	157	5 448 300	hozzát.	152	4 616 100
Ajándék összesen	1754	39 861 250	Ajándék összesen	1348	28 966 200
Egészségpénztári tag	3101	297 089 605	Egészségpénztári tag	3085	272 669 481
Hideg utalvány	3441	241 929 000	Hideg utalvány	3652	250 079 500
Meleg utalvány	695	94 667 000	Meleg utalvány	427	53 900 000
Iskolakezdési út.	750	25 124 200	Iskolakezdési út.	744	23 624 200
Önsegé.pénztári hoz.	354	26 029 706	Önsegé.pénztári hoz.	466	31 865 432
Önkén.ny.pénztár	3091	328 526 013	Önkén.ny.pénztár	3352	355 016 142
Üdülési csekk	1670	99 679 000	Üdülési csekk	1207	69 661 000
gyerek	178	10 113 000	gyerek	112	5 819 000
hozzát.	79	4 740 500	hozzát.	68	4 075 000
házast.	298	15 403 500	házast.	262	13 227 000
Üdülési összesen	2225	129 936 000	Üdülési összesen	1649	92 782 000
Albérleti hozzájárulás	2	131 165	Albérleti hozzájárulás	4	239 443
Egyéni célú képzés	5	408 180	Egyéni célú képzés	0	0
Helyi közlekedés	310	19 296 399	Helyi közlekedés	279	16 166 260
Internet	1646	98 881 135	Internet	1570	101 012 407
Kultúra	141	3 862 000	Kultúra	74	1 748 000
Lakástámogatás	130	26 800 819	Lakástámogatás	130	26 681 026
Ruha hozzájárulás	333	3 299 512	Ruha hozzájárulás	349	4 060 428
Összesen		1 335 841 984	Összesen		1 258 810 519

A MÁV-TRAKCIÓ Igazgatósága és Felügyelő Bizottsága Miskolcra látogatott

A MÁV-TRAKCIÓ Vasúti Vontatási Zrt. összevont Igazgatósági és Felügyelő Bizottsági ülést tartott 2009. március 12-én a Társaság miskolci vontatási területén (von-



tatási telep, Miskolc, Rendező pályaudvar).

A kihelyezett ülésen részt vettek az Igazgatóság és a Felügyelő Bizottság tagjai, valamint a Társaság teljes menedzsmentje. A fórumon – mások mellett – Csikós Bálint, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Igazgatóságának elnöke; Dr. Márkus Imre, a Társaság vezérigazgatója; Dr. Rác Gábor, Dr. Tömpe István és Horváth Lajos, az Igazgatóság tagjai; Dr. Baráth Csaba és Dr. Udvardi János, az Felügyelő Bizottság tagjai; valamint Kiss László és Németh László, a Felügyelő Bizottság munkavállalói küldöttei voltak jelen.

Az összevont vezetői értekezlet meghívott képviselői az ülés helyszínére menetrend szerinti vonattal, az 502. számú TVK InterCityvel utaztak, amely az ülés reggelén indult a Keleti pályaudvarról.

Az Igazgatóság és a Felügyelő Bizottság közös munkája már a vonaton elkezdődött. A konferencia kocsiban – egyebek mellett – a Társaság első negyedéves pénzforgalmáról, a delegált jogkörben aláírható szerződésekről, valamint a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. igazgatósági és jegyzőkönyvi feladatainak teljesítéséről hoztak döntéseket, illetve hallgattak meg beszámolókat a vezetők. Az InterCity Miskolcra érkezését követően – a miskolci vontatási területen rendezett program házigazdjaként – Kósa Zoltán, a Miskolci Területi Vontatás-szolgáltatási Központ (TVSzK) vezetője vette át a résztvevők kalauzozását.

A miskolci program keretében Kósa Zoltán tartott prezentációt a miskolci TVSzK működéséről, eredményeiről, valamint a Központ felügyelete alatt működő vontatási telepen végzett tevékenységről.

A központvezető a miskolci TVSzK tevékenységét ismertette elmondta, hogy legfontosabb feladataik a területre vonatkozó vontatási igények fogadása, valamint az ennek megfelelő teljesítések ütemezése és precíz végrehajtása. A központot a fenti fő feladaton belül egyebek mellett





a mozdony-, és személyzetfordulók készítését és operatív végrehajtását,

- a mozdonyok és a személyzet irányítását, felügyeletét,
 - a helyi szintű szolgáltatási, műszaki és technológiai fejlesztések prioritásainak meghatározását és végrehajtását,
 - a megrendelőkkel, szolgáltatókkal, vasúti szervezetekkel, hatóságokkal való kapcsolattartással és együttműködéssel kapcsolatos feladatokat,
 - minőség-felügyeleti tevékenységet, ezen belül a minőségirányítási rendszer működtetését,
 - a szakmai képzés koordinálását és ellenőrzését (pl. az időszakos vizsgáztatás helyi megszervezését), valamint
 - a balesetvizsgálati tevékenységet látja el.
- Kósa Zoltán a TVSzK irányítása alatt működő miskolci vontatás-szolgáltatási telephely feladatai között
- a vonattovábbítás, tolatás ellátását,
 - a mozdony személyzet vezénylését
 - a mozdony személyzet fel- és lejelentkezését,
 - a szükséges erőforrások (eszköz, munkærő, anyag, szolgáltatás) biztosítását,
 - a hatáskörébe utalt ellenőrzések elvégzését,
 - a vontatójárművek, motorszerelvények napi vizsgálatra történő átadását,
 - a szükséges javítások megrendelését és ellenőrzését, valamint
 - a motorszerelvények rendezését említette.



A központvezető prezentációját követően a vezetői ülés résztvevői érdekes járműbemutatót vettek részt, melynek keretében a miskolci központ mozdonyait és a végrehajtási szolgáltatás tevékenységét tekinthették meg. Felkaspaszkodhattak a vontatási telep mozdonyfeldélzeti berendezéssel ellátott mozdonyaira is, ahol gyakorlati bemutató formájában kaphattak képet a berendezés működéséről. A programot üzemlátogatás zárta: a résztvevők megtekintették a villamos és dízel karbantartó bázist, az üzem eszközeit, berendezéseit, valamint az éppen javítás, felújítás alatt álló járműveket. MÁV-TRAKCIÓ Zrt. – Kommunikáció

Romániában jártunk

CONFEDERAȚIA SINDICALĂ NAȚIONALĂ MERIDIAN ȘI INTERNAȚIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION



2008-ban meghívó levelet kaptunk egy román szakszervezettől. A meghívásnak ez év március 26-27-én tettünk eleget. Négy fős delegáció utazott Bukarestbe – Kiss László elnök úr, Róka György nemzetközi referens, Berger Ottó békéscsabai mozdonyvezető, mint román tolmács, és Baráth Géza békéscsabai tagcsoport vezető. A bukaresti főpályaudvari fogadtatás után a román kollégák először a székházukba vittek bennünket. A kicsit fászló utazást követően – 15 órás vonatkozás –, az első friss kávé mellett megkezdődött az ismerkedés.

Mert tulajdonképpen egy teljesen új kapcsolat kiépítése volt a cél, mindkét szakszervezet részéről. Természetesen nem feladva a korábbi jól működő kapcsolatot a másik szakszervezettel, ahol szintén vannak mozdonyvezetők, nem is kis létszámban, (áruszállítók). A személyes be-



mutatkozás után a két szakszervezeti elnök felvázolta szervezeteik felépítését, a megalakulás történeteit. Filip Viktor román tájékoztatójából kiderült,

hogy ők is hasonló okok miatt alakultak meg, mint mi annak idején. A hagyományos gyűjtő szakszervezetből, – ahogy már említettem, velük már van kapcsolatunk –, pár éve kiváltak a személyszállító mozdonyvezetők, felvigyázók. Az alapítók, a bukaresti és a constancai mozdonyvezetők voltak. Mára a létszámuk jelentősen kibővült, hiszen a román személyszállító mozdonyvezetők 85%-a hozzájuk tartozik, a felvigyázókkal, és a belszolgálattal együtt. Két folt maradt a román térképen, már ahogy fogalmazott az egyik alelnök, Temesvár és Kolozsvár, de nem sokáig. Így hasonló létszámmal vannak, mint a MOSZ. Ehhez tudni kell, hogy az össz mozdonyvezetői létszám közel a duplája Romániában, mint Magyarországon. A mozdonyvezetők munkáltató által történő

szétválasztása, személy- és teherszállítókra, már jó pár éve megtörtént. A szervezeti felépítésük megegyezik a miénkkel. Az érdekvédelmi munkában a munkáltatóval szemben, megtalálták az összhangot a régi szakszervezettel, s összefogva próbálják képviselni a mozdonyvezetőket. Persze azért maradt egy egészséges rivalizálás a két szervezet között, de ez nem is baj. A cél az lenne, hogy az összes romániai mozdonyvezető egy szervezetbe tartozzon, akár személyszállító, vagy áruszállító. A kicsit hosszúra nyúlt bemutatkozás után utunkat tovább folytattuk, s „alig három óráss” kocscikázást követően megérkeztünk szállásunkra Calimanestibe. A beszélgetés, ismerkedés, vacsora közben s után is folytatódott. Az este folyamán ki-



derült például, hogy a két szakszervezet vezetőinek, a „határon átívelő

vasúti közlekedés” lebonyolítása kapcsán megegyezik az álláspontja. Másnap délelőtt vendéglátóink a környék nevezetességeivel ismertettek meg bennünket. Ebédet követően vissza utaztunk Bukarestbe. A szakszervezet székházában még egy kis protokoll fogadás várt ránk, s indultunk haza Budapestre. A román kollégákat a MOSZ elnöke viszont látogatásra hívta Budapestre. A törekvésünk az, hogy a román vasúti közlekedésben dolgozó személyszállító mozdonyvezetők szakszervezetével is kapcsolatot kell kiépíteni, megvalósult. (A tagcsoporti kapcsolatfelvétel már korábban megtörtént, Békéscsaba és Brassó között. A brassóiak elsők között csatlakoztak az alapító tagcsoportokhoz. Természetesen a másik szervezettel is fenn marad a kapcsolat, hiszen az árufuvarozó mozdonyvezetők még ott vannak.)

Bízunk benne, hogy a most kialakulóban lévő kapcsolat mind két szervezet számára kölcsönösen hasznos és korrekt lesz.

Baráth Géza

MOSZ Szeged területi ügyvivő





A Vasúti Egyeztető Bizottság üléséről

2009. április 16-án a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium Klubtermében ülésezett a VEB. A Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (KHEM) képviselőjében dr. Csepi Lajos szakállamtitkár vezette a minisztérium tárgyaló csoportját. A Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) képviselőjében Kiss László elnök és Németh László ügyvezető alelnök vett részt a bizottság ülésén.

Első napirendként az egyes vasúti utazási kedvezményekről (menetkedvezményekről) szóló miniszteri rendelet tervezete került megtárgyalásra.

A témakörrel kapcsolatos tájékoztatót dr. Schützenhoffer Dániel tanácsos úr tartotta meg. Elmondta, hogy az egyes vasúti utazási kedvezményekről szóló miniszteri rendelet tervezetének Társadalompolitikai Kabinet elé történő terjesztése folyamatban van. A menetkedvezmények ügyét illetően beszámolt arról, hogy levélben megkeresték a Honvédelmi Minisztériumot az Állami Egészségügyi Központban továbbfoglalkoztatott volt vasútegészségügyi munkavállalók utazási kedvezményének biztosítása érdekében. Elmondta, hogy Karácsony Imréné adóügyi szakállamtitkár úrnő és dr. Csepi Lajos közlekedési szakállamtitkár úr valamint a MÁV-Start illetékesei 2009. március 18-án tárgyaltak a Pénzügyminisztériumban, ahol megerősítést nyert a KHEM azon törekvése, hogy a menetkedvezmények tárgyában a szolgáltató vasúti társasággal megkötendő megállapodásban az elszámolóár a határkölség alapján kerüljön meghatározásra, amely a szolgáltató vasúti társaságnál a kedvezményes utaztatáshoz kapcsolódóan felmerült többletkölség. A miniszteri rendelet tervezetét megküldték a Pénzügyminisztérium felé, hogy az adómentes természetbeni juttatásnak minősülő, fogyasztói árkiegészítést nem tartalmazó közlekedési és postai kedvezményekről szóló 179/1994. (XII. 28.) Korm. rendelet módosítása az előkészítés alatt álló KHEM rendelettel összhangban határozza meg a jogosultak utazási kedvezményének személyi jövedelemadó-mentességét.

Az arcképes igazolványok 2009. évi érvényesítésével kapcsolatban Schützenhoffer Dániel úr elmondta, hogy a MÁV-START Zrt.-től kapott információk alapján, napirenden van a szelvények érvénytartamának 2009. május 31-ig történő meghosszabbítása, illetve, hogy a könyvvizsgáló által feltárt adókövetkeztetések kezelése érdekében a MÁV-START Zrt. kizárólag a Vtv.-ben meghatározott jogosultak részére bonyolítja le az arcképes igazolványok 2009. évi érvényesítését.

Ennek alapján az igazolványok érvényesítését a MÁV-START Zrt. munkavállalói és családtagjai valamint nyugdíjasai, a MÁV Zrt. munkavállalói és családtagjai valamint nyugdíjasai, a Menetkedvezményi Egyezség tagjainak munkavállalói és családtagjai valamint nyugdíjasai, a Vasútegészségügyi Szolgáltató Kht., a szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet, valamint az Állami Egészségügyi Központ igazolvánnyal rendelkező munkavállalói és családtagjai esetében tudják elvégezni, amennyiben a jogosult adatait a Vtv. 68/H. paragrafusában előírtak szerint a munkáltató a MÁV-START Zrt. részére továbbítja.

A további MÁV- csoporthoz tartozó vállalatok munkavállalóinak menetkedvezményre való jogosultsága érdekében feltett kérdésre Dr. Csepi Lajos szakállamtitkár úr válaszában kifejtette, hogy a KHEM eddig képviselt és jelenlegi álláspontja szerint a szerzett jogok nem csorbulhatnak. A PM felé is ezen álláspontjukat közvetítik.

A VSZ képviselője kifogásolta, hogy a vasúti törvény hatálybalépése óta nem készült el a menetkedvezményekről szóló miniszteri rendelet. A szerzett jogok tiszteletben tartását üdvözölte, és a szükséges KHEM rendelet, valamint a PM kezelésében levő Kormányrendelet mielőbbi hatálybalépése. Javasolta, hogy ameddig a jogszabályi háttér nem rendeződik, addig az igazolványok érvényessége meghosszabbításra kerüljön.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) nevében Németh László alelnök úr elmondta, hogy a Trakció menetkedvezménye bizonytalan, kérte a KHEM álláspontját arra az esetre vonatkozóan, ha június 1-én sem lesz rendelet.

Dr. Csepi Lajos szakállamtitkár úr válaszában ismételt megerősítette, hogy bár az új miniszter úr nevében nem tud nyilatkozni, de személyes meggyőződése a szerzett jogok tiszteletben tartása. Amennyiben június 1-jéig nem lépnek hatályba a menetkedvezmények ügyét megnyugtatóan rendező jogszabályok, úgy az arcképes igazolványok érvényességének meghosszabbítása érdekében megteszi a minisztérium a szükséges lépéseket. Miniszter úrtól a menetkedvezmény ügyének elsőbbségi kezelését kéri.

A szakállamtitkár úr elmondta, hogy nem lehet ma megmondani mennyien jogosultak menetkedvezményre, ugyanis a MÁV Zrt. erre vonatkozóan nyilvántartással nem rendelkezik, a jogosultak számát csupán megbecsülni tudják. Erre a problémára kínál megoldást az előkészítés alatt álló KHEM rendelet, amely nyilvántartási kötelezettséget ír elő, valamint az utazási szokások pontos mérhetősege érdekében is tervezik az e-jegyrendszer bevezetését.

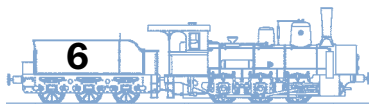
További napirendként Dr. Csepi Lajos szakállamtitkár úr ismertette, hogy a szakszervezetek részéről javaslat érkezett az új Kormány programjának a vasutat érintő részének megtárgyalására, tájékoztatást kértek a pénzügyi megszorítások vasutat érintő várható módszeréről, hatásairól, következményeiről.

Szakállamtitkár úr elmondta, hogy a Kormány válságkezelő programjáról egyelőre nem tud részletesen beszámolni. Az új közlekedési miniszterrel, Hónig Péter úrral folytatott rövid beszélgetésére utalva, amelyben kitért a szakszervezetekkel folytatott megbeszélésre is, miniszter úr azon szándékát tolmácsolta, amely szerint a MÁV vonatkozásában érdemi költségvetési megteremtést nem tervez, viszont a szolgáltatási színvonal erőteljes emelkedését várja el. A miniszter úr egyik legfontosabb dolgának tekinti a magyar vasút problémáinak rendezését. Szakállamtitkár úr megosztotta a jelenlevőkkel azt is, hogy a MÁV intézményrendszerének és tevékenységének átalakítását illetően jelentős munka folyik, amely munka szükséges és elkerülhetetlen. Kérte a szakszervezeteket, hogy ebben a munkában segítség a minisztériumot annak érdekében, hogy a MÁV kisebb költségvetési támogatásból eleget tudjon tenni közösségi közlekedési missziójának magasabb színvonalon.

A szakszervezetek elmondták, hogy a jelenlegi pénzeszközökkel sem lehetséges a szolgáltatási színvonal emelése. Egyes vállalatoknál a válságra való hivatkozással a vállalatirányításban megjelentek a létszámleépítési tervek.

Németh László úr (MOSZ) közölte, hogy a kormányfőhöz fordulnak részletes tájékoztatásért. Öröndetesnek tartja, hogy a KHEM szerint jelentős forráselvonás nem lehetséges, továbbá elmondta, hogy a szakszervezetek a vasútreformot nem akadályozzák, de ennek lépéseiről egyeztetni kívánnak az illetékesekkel. Szakállamtitkár úr biztosította a szakszervezeteket arról, hogy a műhelymunkák eredményeit a Vasúti Egyeztető Bizottság elé terjesztik, a szakszervezeteknek ezen fórum keretében lehetőségük lesz azt megvitatni.

K.L.





Megkérdeztük...

Puhatolózó tárgyalások kezdődtek a MÁV-TRAKCIÓ és a MOSZ között a mozdonyvezetők formaruha ellátásával kapcsolatban. Változás várható, csak az iránya kétséges. Marad minden a régióban, viselhetőbb, korszerűbb, kevésbé uniformizált lesz a formaruha vagy nem is lesz?

Mi a véleményed a jelenlegi formaruháról és milyen változást látnál szívesen ebben a kérdésben?



Barsi Balázs
rovata

Formaruha?! Ha valaki volt katona az tudja, hogy mi az! Nálunk is állítólag ez van, de olyan sok fajta, hogy az már egyfajta kavalkád: kerek nyakú, galléros, világoskék, sötétkék, sárga... stb! Az anyaga nem túl jó, a szabása azt meg inkább hagyjuk! Van hosszított, bővített csak hát ki tudja, hogy melyik milyen! Bár ha valaki eltud igazodni a méretek között akkor az vagy a szertárban dolgozik, vagy a konfekció iparban!! Na pláne az, hogy minden évben más a beszállító, ebből kifolyólag ismét lutri a ruharendelés! De ha az idén megrendelem az adott ruhákat akkor az nem isten bizony, hogy jövőre is jó lesz, na persze ha mindent megkapok. Ne adj isten, hogy valamely ruhadarab ne legyen jó mert akkor valószínűleg ismét egy évig nem kapok belőle a méretemben! Ámbátor meg is kérdezném, hogy szükséges-e nekünk a formaruha ilyen feltételekkel? Az esetek nagy részében ugyanis legfeljebb csak a fejünk látszik ki az ablakon, kivéve a motorvonatokat, ahol az utastéren keresztül közlekedünk! Ha viszont felvesszük a láthatósági mellényt, ami ugye kötelező akkor viszont teljesen mindegy, hogy mi van alatta. Innentől kezdve viszont sokkal értelmesebb lenne, ha vagy ruhapénzt vagy ruhatalványt kapnánk! Egy jó minőségű farmernadrág szerintem sokkal többet kibír, mint az a szövetradrág, amit kapunk és amit a télikabát tépőzára kibolyhoz így elég ronda tud lenni utána. A cipőről meg ne is beszéljünk! Ormótlan, befülled az ember lába, vékony a talpa és így egész izgalmas kísértélni a „bakiköveken” a mozdonyhoz persze csak akkor, ha egy hónap után nem török el a talpa!! Vannak olyan vasúttársaságok, ahol a masinistáknak nem kötelező a formaruha, egy sapkán vagy a láthatósági mellényen van jelezve, hogy melyik szakszolgálati ághoz tartozik! Így az általa kiválasztott, valószínűleg kényelmes ruháját használja és láss csodát, mégis gurulnak a vontok!

**JUHÁSZ ZSOLT
PUSZTASZABOLCS**

Több kollégát kérdeztem mit is gondol erről, a mozdonyvezetői ruházatnak milyen irányba kellene továbbmenni. A vélemény nagyjából két részre oszlott, amiben egyetértés mutatkozott, hogy a jelenlegi rendszeren változtatni kellene! A formaruha minősége az évek folyamán folyamatosan romlott egy olyan szintre, hogy anyaga munkavédelmi szempontból is megkérdőjelezhető. Ez szinte minden ruhadarabra igaz, a cipőtől az ingig. A műszálas nadrágot azt hiszem senkinek sem kell bemutatni, milyen „kellemes” viselet is tud lenni nyáron, a bújatónál kiálló 6-7 cm damil szerű merevítésről nem is beszélve, amikor az ember hasát szúrja-böki. Az ingeket folyamatosan egyre keményebb anyagból készítették, a cipő kialakítása is egyre silányabb lett. Ez nagyon jól lemérhető volt ha valaki egy munkaruhatási üzletbe bement és nem tett mást csak a régi és a mostani lábbeli kiskereskedelmi árárt hasonlította össze. Ez kb. 10000 Ft-ot jelentett, a régi cipő ennyivel volt drágább, ennyivel volt jobb minőségű, ami azért elgondolkodtató. A megoldásra úgy gondolom két irányban lehetne gondolkodni.

Ilyen lehetne a ruhapénz, ami nagyon sok kollégának tetszene. Természetesen ilyenkor is kellene egy kijelölt irányt(szín, anyag, minőség) adni. Cipőnél ugyanúgy munkaruhatási boltban megvásárolt, megfelelő tanúsítvánnyal ellátott lábbeli használata lenne elfogadható.

A felsőruházat és a nadrág anyaga viszont keretek közt de valamennyire a munkavállalóra lenne bízva, hiszen mozdonyaink komfortja, tisztasága széleskörű. Ebben az esetben, mivel a ruházat értelemszerűen különböző lenne, egy izléses kitűző használata megfelelő lenne a cégjelzésre.

A másik vélemény a formaruha, itt viszont alapos átalakításra lenne szükség. A logisztikával lehetne kezdeni, a pontrendszer sok szempontból alkalmatlan. Közel sem biztos, hogy kollégáinknak egy ruhadarabból akkora mennyiség kell, amit ez a jelenlegi pontrendszer enged, ez szintén vontatójárműveink komfort és tisztasági fokából ered. A kiosztás sem jó, a negyedéves kiosztás nagy problémája, hogy nyári ruhát decemberben megkapni megmosolyogtató. Persze nincs mindig ilyen probléma, hiszen az utolsó negyedéves csapattal gyakran megesik, hogy ruhahiany, leltár és egyéb gondok miatt egyáltalán nem jutnak a járandóságukhoz. Ezután lehetne rátérni az anyag minőségére, a jelenlegi ruházatot lecserélni legalább kettő- de inkább háromféle anyagú ruházatra. Ezt lehetne illetve mindenképpen kellene a MOSZ-nak és a munkavédelmi szakembereknek bemutatni, hogy minősíteni lehessen. A véleményezést természetesen a tömeges legyártást megelőzően kellene elvégezni, hiszen a ruhát mi mozdonyvezetők hordjuk, viseljük. Ennek a ruházatnak még egy nagyon fontos jellemzője legyen, hogy ezeket a ruhadarabokat csak a mozdonyvezetők részére biztosítsák.

**HORVÁTH J. CSABA
KAPOSVÁR**

Ha a formaruháról kell véleményt mondanom elég vegyes a kép. Szerintem vannak olyan ruhadarabok amik kényelmesek, viselhetők és vannak amelyek elég rosszul sikerültek. A minőségük is rendkívül változó. Még mielőtt ezekről beszéltek egy fontos dolgot említtek. A legutolsó ruházati reform idején valamikor 8-10 évvel ezelőtt még a mozdonyvezetők ruhaellátása, járandósága kizárólagos volt, tehát voltak olyan ruhadarabok, amelyet csak mi rendelhettünk, mi viselhettünk. Ez az évek folyamán megváltozott, ma már szinte minden vasutas ilyen ruhákban jár, oda a mozdonyvezetői formaruha nimbusza.

A formaruhára visszatérve, a felsőruházatban a környakú póló kialakítása, anyaga rossz, a nagy melegben a műszálas termék kellemetlen viselet, beleizzad az ember. A rövidnadrág olyan vastag anyagból készült, először azt hittem téli viselet. A szárát vissza zippzározni elég munkáigényes feladat. A sötétkék nadrág nyáron elég meleg tud lenni, ha rásüt a nap, a szürke szín sokkal jobb választás lett volna. A cipők formája nekem megfelelő de az anyaga és minősége kritikán aluli. Kevés az a cipő, ami kibírta a kihordási ideig, levált a talpa, lehorzsolódott a színe stb. Ha marad a formaruha akkor a minőségén, kialakításán és néhány darab szabásán mindenképp jó lenne változtatni.

De remélem változik a rendszer és a mozdonyvezetők olyan ruházatot kapnak, ami csak és kizárólag az övék vagy végre felnőtt emberként kezelik őket és rájuk bizzák, hogy milyen viseletben vezetik a mozdonyt, ebben néhány megkötést azért tennék. Biztos, hogy mindenki a legkényelmesebb és időtálló ruhát fogja választani, amiben nyáron nincs annyira meleg télen pedig nem fázik. Ugyanis most a formaruhát szerintem kényelmesen csak tavasszal és ősszel lehet hordani. A műszálas anyagok nyáron melegek télen hidegek.

Legyen egy anyagi keret, amiből lehet gazdálkodni, és mindenki maga választhassa meg, hogy számára melyik a kényelmes viselet. Ez még olcsóbb is lehet mint a mostani rendszer, amikor a szekrények tele vannak soha fel nem vett ruhákkal!

**KOZMA LÁSZLÓ
FÜZESABONY**

Azt hiszem a legutolsó változásnak a formaruhával kapcsolatban a mozdonyvezető feleségek örültek a legjobban, amikor az inget a póló váltotta fel. Nem kellett annyit vasalni!

A jelenlegi ruhaellátással kapcsolatban alapvetően elégedett vagyok, de azért lenne mit javítani. A pontrendszer szerintem megfelelő, de a választék lehetne nagyobb. Az hogy kétféle szabású pólóból lehet választani, az nem választék. Az egyiknek vastag az anyaga a másik környakú és nem szellőzik. Nyárra valami szellősebb, könnyebb anyagból készült ruha lenne a megfelelő. A nadrágok minősége rossz, a szövét 1 év alatt teljesen tönkremegy, valamilyen tartósabb anyagból készült nadrág jobb lenne. S még egy megjegyzésem van a minőséghez. Tapasztalható, hogy a jobb minőségű ruhadarabokat gyenge, silány váltotta fel. Váltakoztak a beszállítók, gondolom az olcsóság volt a legfőbb szempont és ennek a minőség látta kárát. Most is igaz a mondás: olcsó húsnak híg a leve!

Most, hogy önálló társaság lettünk, szerintem meg kellene kérdezni a mozdonyvezetőket, hogy mit viselnének a jövőben szívesen vagy hordanának-e egyáltalán formaruhát. Vitassuk meg mi lenne a jó vagy jobb nekünk. Lehet, hogy ez több időt vesz igénybe de legalább nem felülről akarják megmondani, hogy a mozdonyvezetőknek melyik a legalkalmasabb ruha. Mivel mi is szolgáltató cég vagyunk fontos, hogy valamilyen megkötés lenne a viselettel kapcsolatban. A munkavédelmi szabályokat pedig figyelembe kell venni akkor is.

Ha marad a formaruha, akkor javasolom, hogy a láthatóságot biztosító anyagot varrják bele a kabátba, dzsekibe, sokkal egyszerűbben biztosítható a mozdonyvezetők biztonsága.

De semmit sem ér egyetlen változás, minőségi javulás a ruházattal kapcsolatban addig, amíg a mozdonyok belső tisztasága, a mozdonyszékek állapota nem javul jelentősen. Amíg úgy jön ki a vizsgálat után a vontatójármű, hogy időnként olajos cipőnyomokkal díszlik a vezetőállás, addig hiú remény minden jobbító szándék!!

**TÖRÖK ISTVÁN
CEGLÉD**

A jelenlegi ruha szerintem egyenruha és nem formaruha. A téli ruházat eléggé szétszórót, nem szívesen hordja senki, például a télikabátot. A nyári öltözet csak nevében nyári mert aki azt a legmelegebb hónapokban hordja, az garantáltan beleizzad a nadrágba, az orkán anyagból készült dzsekibe. Az meg külön gond, hogy





nincs átmeneti ruhadarabunk. Hajnalban az ember elkezd a szolgálatot 10-12 fokban, aztán mire végez 20-25 fokra emelkedik a hőmérséklet és nincs olyan viselet ami a célnak megfelelne. A lábbelikkal van a legtöbb gond, egyik sem kényelmes, nem is higiénikus, a cipők anyaga rendkívül rossz, nem lehet „betörni”, merev, nyomja az ember lábát, a talpa meg török, reped. Ritka, amelyik kibír egy évet. A szandál meg egyenesen elviselhetetlen. Formája, anyaga elfuserált. A nadrágok gyűrődnek, 2-3 mosás után elvesztik a formájukat. Talán a pólók azok amelyek mind minőségben, mind szabásban megfelelnek. Nem kényesek, bírják a strapát. Nagyon szeretném ha változna a rendszer. Maradjon valamilyen formaruha de azt csak a mozdonyvezetők kapják, hogy meg lehessen különböztetni a többi vasutastól. Ne jelvény és kitűző hanem esztétikus, modern, kényelmes formaruha legyen az, ami megjeleníti a MÁV TRAKCIÓ mozdonyvezetőit! Ha marad a formaruha érdemesebb lenne az esztétikailag, minőségileg megújult régi szürke nadrággal és dzsekivel kezdeni valamit. Sokkal kényelmesebb volt mint a mostani öltözet. A fehér inget pedig el kellene felejteni, mert a nyári melegben két fékezés után a fehér színből szürke lesz. Szerintem jó lenne ha baseball sapka is a járandóságunk lenne, valamilyen mozdonyos vagy trakciós emblémával. Sokan viselnek sapkát, a baseball kényelmes, modern viselet lenne.

**SALGA TAMÁS
HEGYESHALOM**

Mindenekelőtt, hogy az adott formaruhat viselhessük, be kell szereznünk azt. Ez nem egyszerű feladat. Vagy nincsen az adott ruhadarabból, de ha van is a tavalyi méret, még véletlenül sem egyezik az ideai mérettel, pedig nem biztos, hogy a viselője változott annyit alakilag. A rövid ujjú póló „rövid” ujjja gyakran a könyökünkig ér, a cipő vagy leesik, vagy menni nem bírunk benne, de ha mégis jó lenne, akkor kiderül a fájó igazság, hogy csak egy darab van belőle. A kurrens cikkeket, mint például a lecsatolható szárú nadrág – amihez bármely lábbeli viselése komikus -, többnyire télen szerezhető be, ellentétben a sállal és a kesztyűvel, melyekhez gyakran inkább a nyári szezonban juthatunk hozzá (saját tapasztalat, de lehet, hogy csak nekem nincs szerencsém).

A jelenlegi formaruhat a cipőnél kezdjenem. Anyagát tekintve talán elviselhető, de 12 órát lehúzni bennük nem a legegészségesebb. A „szandál” elnevezésű gyártmány nagyon távol áll tőlem, kinézetre egy kicsit a régmúltat idézi, főként, ha az ember a viselőjén felfedezi „bélésként” a fehér frottír zoknit. A látvány leírhatatlan (elnézést, ha valakiket megsértettem).

A kantáros nadrág tökéletes lenne, de pár mosás után felveszi a „bokavillantó” stílust. Anyaga azonban szerintem nagyon jó. A műszálás nadrág talán a melegebb időben a legegészségesebb, főleg, ha a viselője bőre még érzékenyebb is az átlagnál. A rövid ujjú pólók anyagukat tekintve elfogadhatóak, bár egyre több változást érzek ezek minőségében is. A pulóverek kényelmesek, bár fazonja és anyaga válogatja. Az általam szélzsekinek nevezett felső kényelmes, bár a ruhafelvételi lapon ezzel gyakran mellélőttem, és kaptam valami egészen más zakóra emlékeztető darabot. A téli kabát is jó lenne, de a zipzára nagyon hamar tönkremegy. A sapkákat, csákokat nem jellemezném, mert még nem volt hozzá szerencsém, de úgy gondolom, hogy lekerülhetne a palettáról. És, hogy miben változtatnánk? Gyakorlatilag mindenben. Úgy gondolom, hogy cégünk megítélését nagy mértékben befolyásolja a mozdonyvezetők megjelenése. Mivel egy mozdonyvezető egyre inkább a „kirakataban” van, véleményem szerint a külső megjelenése nagyon fontos, nem is beszélve a kényelemről, és a szívesen hordott formaruhákról. Egy kicsit el kellene rugaszkodni a múlttól és meg kellene újulni ebben a formában is. Tudom ez nem egyszerű feladat, mert a munkavédelmi szabályokat sem szabad figyelmen kívül hagyni, de ez a része összeegyeztethető.

Sok ember véleménye, hogy ruhapénzt kellene kapnunk. Amennyiben ezt a pénzt a munkaruházi boltban kellene elkötenünk akkor egy lépést sem haladtunk, de ha mégsem ott, akkor félok, hogy hamarosan megjelenéne a cifrábbnál cifrább viseletek, netán egy-egy hawaii mintás bermuda, vagy szögekkel kivert bőrkabát. Én mindenképpen egy mindenki által szívesen viselt, kényelmes és nem utolsósorban kicsit modernebb viseletet szeretnék. Inkább kapjunk kevesebb ruhadarabot egy évben, de annak a minősége legyen olyan, amilyenek lennie kell.

A cipő és a nadrág kérdésében elfogadhatónak tartanám a „ruhapénz” –t, természetesen meghatározva a cipő anyagát, minőségét, mely munkavédelmileg is megállná a helyét. Nadrágként én a farmer viselését fogadnám el, természetesen kék színű. (kéket választanám) A kantáros nadrágot meghagynám, mert a dízel gépekre nincs annál előnyösebb.

A mozdonyvezetőket ellátnám sötétkék (kevésbé létszik rajta a kosz, és tisztítani is könnyű) galléros rövid ujjú pólókkal, és a pulóver anyagát, fazonját is ehhez illővé tenném.

Kabátként valami nagyon jó anyagú, időtálló, kényelmes téli-, átmeneti-, és nyári- jellegűt vezetnék be. Megoldásként ezeket fényvisszaverő csíkkal gyártatnám, megszüntetve azt, hogy a munkavédelmi mellényt ezekre kelljen ráerőltetni.

**MOLNÁR PÉTER
BP. FERENCVÁROS**

Új lehetőség a betegség miatti keresetkiesés pótlására

A Vasutas Egészségpénztár Igazgatótanácsa 2009. május 1-től módosította a Pénztár Szolgáltatási szabályzatát.

A pénztártagok keresőképzetlenség esetén már a betegszabadság, táppénzes állomány első napjától is igényelhetik a szolgáltatást. A kieső jövedelempótló támogatás igényléséhez a munkáltató olyan igazolása szükséges, mely nem csak a táppénzes állomány időszakát, hanem a keresőképzetlenség miatt kieső jövedelmet is igazolja. Az igazolás formanyomtatványa az Egészségpénztár honlapján (www.epenztar.hu), a nyomtatványok menüpontban letölthető. Az igazolást kitöltését vasutas munkavállalók a Humán Ügyfélszolgálati Irodán kérhetik.

A szolgáltatás 2009. május 1-től igényelhető. A Pénztártag a betegség miatti keresőképzetlenség időtartamára (annak első napjától utolsó napjáig, a betegszabadság, kórházi ápolás időtartamát is beleértve) igényelheti tényleges kieső jövedelmének megtérítését.

A szolgáltatás Pénztár általi teljesítésének feltétele a keresőképzetlen állapot fennálltának a Pénztártag részéről történő hitelt érdemlő igazolása:

- a Pénztártag munkáltatójának hivatalos igazolása a keresőképzetlenségről és a kiesett jövedelemlről,
- munkaviszonnyal már nem rendelkező, de táppénzellátásra jogosult Pénztártag esetén az utolsó munkáltató nyilatkozata és az CEP igazolása a táppénz összegéről.

A tényleges kieső jövedelem megtérítése esetén a fekvőbeteg gyógyintézetben töltött napokra további táppénz kiegészítés nem folyósítható.

Felhívjuk tagjaink figyelmét, hogy a kieső jövedelmet pótló általánnyellegű szolgáltatást (kórházi ápolás vagy hét napot meghaladó táppénzes állomány esetén 1.000 Ft/nap) csak 2009. december 31-ig lehet igényelni, helyébe a tényleges kieső jövedelmet pótló támogatás lép, mely a keresőképzetlenség első napjától igényelhető.

2009. május 1-jét követően benyújtott kieső jövedelempótló támogatásra irányuló igények esetén, 2009. december 31-ig tagjaink választhatnak, hogy a napi általánny szerint, vagy a ténylegesen kieső jövedelem megállapításával kívánják igénybe venni a szolgáltatást.

A napi általánny szerint elszámolt kieső jövedelempótló támogatásokra ismételt igényt nem lehet benyújtani.

Vasutas Egészségpénztár

KÖZGYŰLÉSI MEGHÍVÓ

A VASUTAS ÖNKÉNTES- ÉS MAGÁNNYUGDÍJPÉNZTÁR KÜLDÖTTKÖZGYŰLÉSE

2009. május 19-én (kedden) 10,45 órakor

a Magyar Vegyipari, Energiaipari és Rokon Szakmában Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége IV. emeleti Tanácstermében (Budapest VI., Benczúr u. 45.) kerül megrendezésre.

Napirendi pontok:

- Az Igazgatótanács beszámolója.
- A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár 2008. évi mérleg- és beszámolójelentése: Könyvvizsgáló jelentése.
- Ingatlanértékecselő értékelése.
- Ellenőrző Bizottság jelentése.
- Ellenőrző Bizottság beszámolója.
- Alapszabály 10. sz. módosítása.
- Könyvvizsgáló megbízatásának meghosszabbítása.
- Előterjesztés a Stabilitás Pénztárszövetséghez történő csatlakozáshoz.
- Egyebek.

A küldötték részére névre szóló meghívó és a napirendhez előterjesztést küldünk.

A napirendhez kapcsolódó előterjesztés 2009. május 4-étől megtekinthető a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén (1145 Budapest, Colombus u. 35.).

Határozatképzetlenség esetén a megismételt Küldöttközgyűlés megtartására ugyanezen a napon és helyszínen 11,15 órakor kerül sor, amely az eredeti napirendek tekintetében a jelenlévők létszámától függetlenül határozatképes.

Vasutas Nyugdíjpénztár
Igazgatótanácsa





Területi hírek

Debrecen – Kelet

Mátészalka

Mátészalka tagcsoport kezd belakni az újonnan megkapott szociális helyiségeit. Vásároltak (a tagcsoport) többek között LCD televíziót, asztalitenisz felszerelést, darts készletet, sakkot és focilabdát. Minden csütörtökön 16.00 órakor fociznak valamelyik városi létesítményben. Ígéretet kaptak a központvezetőtől a felvigyázó helyiség ablakainak hővédő fóliázására és a helyiség klimatizálására is, ugyanis a meleg nyáron elviselhetetlen az építményben.

A tagcsoport július 17-re tervezi a helyi vasutasnapi rendezvény lebonyolítását. Azt, hogy hol lesz, még nem lehet tudni, ugyanis a régi helyszínről (telephely) ki kellett költözniük tavaly.

Nyíregyháza

Nyíregyháza tagcsoport megkezdte a hagyományos nyári kirándulásának szervezését, melyre augusztus 10-14 között kerül sor. A kirándulás nyugat-Magyarországot és kelet-Austriát érinti. Látogatást fognak tenni Burgenlandban és Stájerországban, valamint felkeresik a Fertő tó környékét és eltöltöttek egy napot a bükkföldi vízi létesítményben is.

Május 16-án a tagcsoport egyéni horgászversenyt rendez Nyíregyháza-Oroszán az Erdélyi Major horgásztónál. Az első három, súlyban legtöbbet fogó versenyző tárgyjutalomban részesül.

Ezentúl elektronikus formában is látogatást lehet tenni a nyíregyházi tagcsoportnál a <http://www.mosz-nyiregyhaza.cjb.hu/> címen.

Záhony

Záhony tagcsoportnál előrelépésnek számít az, hogy a központvezető úr az „IK” képviselőjével és a tagcsoport tisztségviselőivel közösen végigjárta az épületeket és keresték a megoldást a „szociális részleg” elhelyezésére. Nagyon jó és megfontolandó megoldásnak látszik az, hogy a valamikori üzemi étkezdé és konyha helyiségeiben legyen kialakítva az öltöző, zuhanyzó, várakozó és a mozdonyfelvigyázó is ide költözne be. Itt lenne minden egy helyen és semmilyen bontással (falak áthelyezése, stb.) nem járna az átalakítás. Az öltöző szekrényeket is megtekintettük és megállapítottuk, hogy nagyon jó állapotban vannak a Dunakesziről ide szállított lemez szekrények, melyek 120 főre elegendőek. A hiányzó pár szekrényt pedig nem nagy feladat beszerezni. Talán elindult valami és remélem ehhez a forrásoldal is rendelkezésre fog állni!

A vasutasnapi rendezvényeket ez évben is az ún. „műszakbuzi” formájában kívánjuk lebonyolítani. Mind a négy valamikori műszak képviselője átveheti a tagcsoport által nyújtandó támogatást a rendezvény lebonyolításához a pénztárostól.

Focicsapatunk bejutott a MOSZ kupa középdöntőjébe, így jogot szerezve arra, hogy Mezőhegyesre utazzanak május 22-én a központi költségvetés anyagi fedezete mellett, a MOSZ sportbizottsága ugyanis itt rendezte meg a középdöntőket!

Gépészet Zrt. KJK Debrecen

2009. június 30-án megszűnik az Üzemi Tanácsok mandátuma a Zrt.-nél. Az ott lévő szakszervezetek és az üzemi tanács vezetői sem tájékoztatták választási bizottság alakuló ülésének időpontjáról és ezidáig semmiről sem a MOSZ-t, mint a társaságnál képviselettel rendelkező szakszervezet! Tették (vagy nem tették) mindezt úgy, hogy tavaly janu-

árjában én írásban kerestem meg a Területi képviseletek vezetőit a Trakciónál történő választásokkal kapcsolatosan és tájékoztattam mindenkit a lebonyolítással kapcsolatos időpontokról. Nyilván nem reprezentativitást akarunk szerezni, csak részt venni a munkában. A választásokon ott leszünk és indítani is fogunk jelöltet is, hiszen ez törvény adta jogunk! A gépészet Zrt.-nél lévő tagjaink is fontosak számunkra, éppen ezért arra kérem őket, és mindenki a KJK-nál, hogy a választáson szavazzanak a MOSZ jelöltjére! Amúgy is jelen kell lennünk, mert a munkaidő beosztás módosításáról és a ruha átvételére fordítható munkaidő kiadásának gyakorlati alkalmazásairól nem mindig azonosak az elképzelésünk a KJK bizonyos vezetőivel és az itt elért eredmények hatásai minden munkavállalót érintenek.

Trakció Zrt TVSZK Debrecen

Kollégák! Az elmúlt időszakban több, valótlán, vagy a valóságnak nem teljesen megfelelő hírek, híresztelések kaptak lángra területünkön. Ezek az információk elsősorban a MÁV-START munkavállalótól és az őket többségében tömörítő szakszervezetek tisztségviselőitől származnak. Döbbenetes számomra, hogy azok a jegyvizsgálók (nem mindenki és tisztelet a kivételnek), honnan veszik a bátorságot és az információkat a MÁV-TRAKCIÓ-val kapcsolatosan!? Nagyon veszélyes tevékenységet folytatnak azzal, hogy a vonalon utazva adják, veszik a nem mindig pontos információkat, ezzel megtévesztve a tagjainkat! Honnan tudná a Start munkavállalója a Trakció jövőjét? Nyilván valahonnan csak szedik, de kinek az érdeke az, hogy pontatlan adatokkal tömi a fejüket. Ha ilyen jól szervezettek (-nek gondolják magukat), miért van az, hogy velünk kell foglalkozniuk? Azoknak a bizonyos tisztségviselőknek nem a mi bérünkkel kellene foglalkozniuk, hanem a saját és a kollégáinak a javadalmazásával! Attól jobb lesz nekik, hogy a mozdonyvezetők fizetését pelengérezik? Egyszer tudják azt, hogy „milyen sok”, másszor pedig azt továbbbítják, hogy mennyire nem vagyunk vele megelégedve! Most akkor sok, vagy kevés? Szerintem semmi közük nincs hozzá, mint ahogyan minket sem érdekel a mások anyagi javadalmazása. Mi egy másik vállalatnak vagyunk a munkavállalói és ha valakinek információra van szüksége, az cégen belül érdeklődjön! Az pedig, hogy ők valamit mondanak, mi pedig nem, az nem azt jelenti, hogy elhallgatunk valamit, hanem azt, hogy az a bizonyos állítás nem felel meg a valóságnak, vagy nincs is ilyen hír. Ha pedig nincs, akkor mit lehet róla beszélni? Folyamatosan cáfolni pedig több energiát vesz igénybe, mint kitalálni valamit! Egy dolgot látok e mögött, ami nem más, mint a zavarkeltés! Zavarkeltés amiatt, hogy a saját „igazukat” továbbbítsák, ezáltal erősíteni a saját törekvéseiket. A MÁV-TRAKCIÓ-nál csak egy reprezentatív szakszervezet van, ami nem más, mint a MOSZ! Ha bármi fontos történe, azt mi mindenképpen tudni fogjuk és tájékoztatni is fogunk titeket. Semmilyen megállapodás nem születhet a MOSZ nélkül, ha pedig nem emlíkszik mindenki pontosan a megállapodások szövegeire, az lapozzon vissza a Mozdonyvezetők Lapjának régebbi számaiban! Jó olvasást kívánok!

Gyüre Ferenc
Területi ügyvivő



Budapest-Centrum

Április első két napján Zebegényben tartottunk kihelyezett területi 'képzést' a tisztségviselőkkel és pár új várományossal. A napi aktualitások mellett a közeljövőben várható lehetőségekről és eshetőségekről is véleményt cseréltünk,





valamint zárásként egy kellemes délutáni túrára - pontosabban inkább sétára - is vállalkozott a kirtartó kemény mag.



Április 5-én, Dombóváron bizonnyitottak területünk focicsapatai nem kis sikerrel, illetve tisztas helytállással. Gratulálunk minden résztvevőnek, valamint köszönet a rendezőknek és a szurkolóknak is a kellemes napért (no meg az esti ápolásért, mert volt, aki rászorult), a további jutóinknak pedig, sérülésmentesen elért szép sikereket kívánunk a későbbiekben is!

Apropó siker, vagy inkább sikertelenség.

A Start Zrt. képviselője 9-én - a Start VÉT keretében első napirendi pontként - a menetkedvezményekkel kapcsolatos történelmi beszámolója végén tett bejelentésével borzolta az érdekképviselők részéről megjelentek kedélyeit (bár ezzel egyből közös nevezőre is juttatva azokat), gyorsan hozzátéve: ő csak végrehajtó. A gondom ezzel csak az, hogy nem a munkavállalókat kellene ily módon „nyomás alá helyezni” (s akkor sem általunk), hanem azokat a felelős személyeket, akiknek ezt az áldatlan helyzetet köszönhetjük. Vagy vegyük úgy, hogy ők képtelenek elérni azt, ami majd nekünk talán sikerül? A gondos gazda szerintem már jóval előbb elejét vehette volna a dolgoknak, igaz, még a minisztériumok közti adatlamlás is kihívásokkal küszködött... Reméljük, ez nem válik tartóssá ilyen - az adófizetők (pl. a MÁV csoport alkalmazottainak) levonásaiból/befizetéseiből fedezett - működési költségek mellett...

Mindenesetre sokunkat elgondolkodtatott, hogy mi lehet 'jogos jussa' valaki(k)nek, s mi nem. Egy biztos: ha már ez a kedvezmény is megszűnik részünkre és a családtagjaink számára, akkor igencsak nehéz lesz pl. a magánvasutak mellett hezitálókat maradásra bírni, mert akármilyen hihetetlenül is hangzik, még mindig vannak jó páran.

S vajon amikor a kiszervezések zökkenőmentes végrehajtása volt terítéken, miért nem került bele a menetkedvezmények megnyugtató rendezése a megállapodásokba? Hiszen a Trakciónak elemi érdeke kellett, hogy legyen a helyzet megnyugtató tisztázása és ez most sem változhatott, legalábbis a kommunikációjuk ezt tükrözi. Ha pedig mégis a Start Zrt. jogszabály értelmezése válik valósággá, akkor kezd majd csak igazán érdekessé válni a helyzet... Gondolom, ez sem fogja igazán megérinteni majd a management-et...

18-án demonstráltunk, demonstráltam. S nem azért, hogy kiszolgáljam egyes politikai, vagy más hatalmi erők igényeit, hanem azért, hogy jelezzem: végre ne csak az egyszerű melóst, a bérből és fizetésből élőket sújtsa ismét aránytalanul nagyobb mértékben az éppen aktuális török átok, pláne ne annyi ideig! Jó lenne még azt is tudatosítani a fejekben/fejekben, hogy a közös felelősségvállalás, a szolidaritás sem mehet a végletekig csak a mi bőrünkre. Ha mindenki csak a saját portáján rendet tenne (eszmei és területi határát értesse ki-ki maga úgy, s ahogy szeretné), már nem lenne miért az utcára vonulni, netán gazdasági hátrányt okozni.

Igen, szeretem Huxley-t s hiszem, hogy lehet jobban csinálni - ezt is.

*Csallos Tamás
Bp. Centrum*



PÉCS

Sokhetes egyeztetés után, megkötötték a terület munkáltatási körülményeit szabályozó Helyi Függetlenség, melyben

meghatározásra kerültek az egyes mozdonyvezetői foglalkoztatást szabályozó normaidők is. Sikerült megőrizni a két szolgálat közti pihenőidőt is, 1,5+12+1,5 óra összességében a két szolgálat között 15 óra van, a szolgálat befejezése és az újbóli szolgálat megkezdéséig.

Megkezdődtek a régióinkban a MÁV-GÉPÉSZET Zrt.-nél sorra kerülő Üzemi Tanácsi és Munkavédelmi képviselői választások előkészületei, a Választási Bizottságba a MOSZ részéről, Fazekas Csaba, Györkös Tibor és Ragoncsa József tagtársakat delegáltuk, munkájukat előre is köszönjük. A választások előre láthatólag június második felében kerülnek lebonyolításra a telephelyeken.

A MOSZ kupa kispályás labdarúgó torna tavaszi selejtezője április 5-én került lebonyolításra, Budapest-Ferencváros, Budapest-Keleti-Déli, Dombóvár, Győr, Székesfehérvár II. csapatok részvételével. A jó hangulatú mérkőzések után az alábbi erőviszony alakult ki:

1. Budapest-Ferencváros
2. Győr
3. Budapest-Keleti-Déli
4. Dombóvár
5. Székesfehérvár II.

Az őszi és tavaszi eredményeket figyelembe véve a közép-döntőbe Budapest-Ferencváros és Győr csapata került. Gratulálunk nekik.

Elismerés illeti Székesfehérvár II. csapat tagjait, hogy növekvő teljesítménnyel, nem csüggedve, végig kitartottak az ötödik helyen. (Igazuk van, - „Nem a győzelem a fontos...”) Helyreigazítás helyett a pécsi terület tisztségviselői részéről az alábbiakban kívánjuk véleményünket elmondani a múlt havi újságban „Helyreigazítás” címmel megjelentekhez. Az ott közöltek a nagykanizsai tagcsoportunk egyes tisztségviselőinek meggondolatlan, felelőtlen kijelentései, mellyel saját hibáikat kendőzték. Célja, hogy lejárassa területünk ügyvivőjét! Mindez kinek áll érdekében!? A kifogásolt újságcikkkel kapcsolatosan az véleményünk, hogy az ott leírtak elgondolkodtatóak és teljes egészében egyetértünk velük. Dörnyei Szilárd területi ügyvivő a helyesbitést nem megtagadta, hanem kitart az általa ott közöltetekkel, mellyel mi is egyetértünk. Szerintünk csak azt kell helyretenni, ami nincs a helyén. Nagyon bízunk abban, hogy a nagykanizsai tisztségviselő-társaink ez után nem ilyen módszerhez folyamodnak, hanem úgy, mint az előzőekben, együtt alakítjuk ki álláspontunkat. Mert a dolgok ilyen intézése nem vet jó fényt szervezetünkre és a MOSZ vezetőségére. Az a stílus, melyben a „Helyreigazítás”-t kérték, kísértetiesen hasonlít egy internetes fórumra, melynek célja a Mozdonyvezetők Szakszervezetének és tisztségviselőinek lejáratása. Reméljük nem ezt akarják! Ezúton is kérjük az együttműködésüket a területi érdekvédelmi munkánkban választóinkért, a MOZDONYVEZETŐK-ért.



A történeteket ezen megállapításokkal végleg lezártuk tekintjük, és kérünk minden érintettet tekintse annak. Krokovics István kaposvári, Molnár Sándor bátaszéki, Stadlinger József pécsi, Wéber József dombóvári tagcsoport vezetője

*Dörnyei Szilárd
Pécs*



**GYSEV – Sopron**

Hosszú tárgyalás sorozat után megszületett a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a GYDSZSZ a VSZ és a munkáltató között a kollektív szerződés módosításának a végleges megállapodása, ami 2009.04.10. aláírásra került. Az idei évben is az előirányzott elvárásoknak megfelelően lett módosítva a kollektív szerződésünk. Ez az eredmény a három éves kitartó munkánknak, a komoly összetartásunknak köszönhető. Az elmúlt három év munkáját, egy stabil alapokon nyugvó házépítéshez hasonlíthatnánk. Az első időben a legfontosabb feladatunk volt, egy stabil alapokon fekvő, nagy bázisú, reprezentatív, erős tagcsoportot kialakítani, akik példamutatóan összetartanak mindenféle nehéz helyzetben. A tárgyalási pozíciónk stabilizálása, erősítése. Az üzemi tanácsba, a központi üzemi tanácsba minél több kollégánk részvétele. Komoly megfontolt, értékelhető javaslatok kidolgozása. A megfelelő törvények betartása, betarttatása. A mozdonyvezető kollégák foglalkoztatás biztonságának a stabilizálása. E fontos tényezők figyelembe vételével végeztük a munkánkat. Természetesen itt nem ért véget a feladatunk. A fő célunk az, hogy a mozdonyvezető kollégák a megfelelő piaci értéknek megfelelő bérezésért dolgozzanak. Ezért mindent meg kell tennünk.



Munkáltató

MOSZ

GYDSZSZ

VSZ



A MOSZ felajánlása. Amivel aláírtunk

A helyi függelék aláírása még mindig húzódik a MKSZ értelmezési problémái miatt, de már közeledtek az álláspontok. A közeljövőben megtörténhet az aláírás.

Április hónapban a Sopronba került megrendezésre a MOSZ kispályás labdarugó kupa selejtezője, amin öt csapat versengett, a középdöntőbe jutásért. A helyszín, az SVSE sportpálya volt. Csodálatos tavaszi idő fogadta a résztvevőket. Nagyon jó hangulatba folytak a mérkőzések.

Résztevők: Szombathely, Celldömölk, Zalæggerszeg, Pápa, Sopron

A csoport végeredménye:

1	Sopron	8	7	1	0	37:11	22
2	Szombathely	8	6	1	1	31:5	19
3	Celldömölk	8	4	0	4	28:20	12
4	Pápa	8	2	0	6	13:31	6
5	Zalæggerszeg	8	0	0	8	6:49	0



Vas László GYSEV

SZEGED

Folytatódott a MOSZ Kupa selejtező sorozata. Területünkön két csoportban küzdöttek a csapatok a középdöntőbe jutásért. A selejtezőknek Kiskunhalas és Mezőhegyes adott otthont. A D csoport eredményei és a továbbjutó csapatok:

„D”csoport

2008/2009. ÉVI MOSZ KUPA TERÜLETI SELEJTEZŐ
ŐSZI-TAVASZI VÉGEREDMÉNYE

	2008. őszi gólarány	2008. őszi pont- szám	2009. tavaszi gólarány	2009. tavaszi pontszám	Összesített gólarány	ÖSSZESÍTETT PONTSZÁM	HELYEZÉS
BÉKÉSCSABA	5 : 17	3	5 : 16	3	10 : 33	6	IV.
KISKUNHALAS	16 : 7	7	10 : 4	9	26 : 11	16	II.
PÜSPÖK- LADÁNY	23 : 6	10	18 : 2	12	41 : 8	22	I.
SZEGED II.	8 : 31	0	11 : 15	3	19 : 46	3	V.
SZENTES	15 : 6	9	11 : 18	3	26 : 24	12	III.

Szeged Területről az D csoportból a középdöntőbe továbbjutók:

1. PÜSPÖKLADÁNY
2. KISKUNHALAS

Az E csoport eredményei és a tovább jutó csapatok:
„E”csoport

2008/2009. ÉVI MOSZ KUPA TERÜLETI SELEJTEZŐ
ŐSZI-TAVASZI VÉGEREDMÉNYE

	2008. őszi gólarány	2008. őszi pont- szám	2009. tavaszi gólarány	2009. tavaszi pontszám	Összesített gólarány	ÖSSZESÍTETT PONTSZÁM	HELYEZÉS
KECSKEMÉT	2 : 14	0	6 : 15	1	8 : 29	1	V.
SZEGED I.	7 : 13	3	12 : 15	6	19 : 28	9	III.
SZOLNOK I.	15 : 6	9	8 : 3	9	23 : 9	18	II.
MEZŐ- HEGYES	17 : 2	12	19 : 5	12	36 : 7	24	I.
VÉSZTŐ	6 : 12	6	7 : 14	1	13 : 26	26	IV.

Szeged Területről az E csoportból a középdöntőbe továbbjutók:

1. MEZŐHEGYES
2. SZOLNOK I.

A négy továbbjutó csapatnak sok sikert, eredményes középdöntőt, majd döntőt és mindenekelőtt további jó sportolást kívánunk.

A MOSZ Kupa középdöntője Mezőhegyesen lesz megrendezve, 2009. május 22-23-24-én.

A részletekről, a továbbjutó csapatokat a rendezők külön fogják tájékoztatni. Sportoló kollégáinkat és szurkoló táborukat várjuk Mezőhegyesre!

Baráth Géza
Szeged Területi ügyvivő



Március 24.-én Celldömölkön és Szombathelyen tagcsoport-i fórumokat tartottunk Kiss László elnök és Németh László alelnök urak részvételével. Mindkét helyszínen szép számban jelentek meg a kollégák. Tájékoztatót hallgattak meg a megállapodásokról és természetesen a fölmerült kérdésekre is választ kaptak. Fölmerült a törzsgárda jutalmazási kérdés, ami valamikor bevett gyakorlat volt, de már jó ideje megszűnt. Pedig lehet, hogy az újra bevezetése javítaná a kollégák közérzetét. Mégis csak valami elismerése lenne a hosszú évek munkájának.

Április 6.-án tartotta soros ülését a HÉT. Elfogadásra került a helyi függelék és az üzemi rend.

Igaz a helyi függelékben maradt nyitott kérdés amire hamarosan megoldás születik.

A személyzeti fordulónál már nem ilyen rózsás a helyzet mivel nem tudtunk dűlőre jutni az MKSZ-ek kiadásával kapcsolatban. A területünkön működő tagcsoportok egységesen arra az elhatározásra jutottak, hogy az MKSZ kiadásának szabályozására kiadott értelmezéstől nem kívánunk eltérni. A munkáltató tudomásul vette a felvetéseket és megpróbálja a fordulókat annak szellemében készíteni. De



nem akarja elfogadni, hogy önköltségben ne lehessen kiadni. A MOSZ viszont ragaszkodik a feltételek biztosításához.

Előre lépés, hogy a személyzeti fordulókat bevezetésük előtt egy hónappal átadja és így az esetleges hibákat még előtte lehet javítani.

Komoly gond a vezetési idő nyilvántartása és betartása. Az irányítás nem képes nyomon követni, vagy nem is akarja. Voltak konfliktusok ebből kifolyólag. A TVSZK vezető ígéretet tett a szigorúbb ellenőrzésre.

Még mindig nem képesek fölfogni, hogy a munkáltató dolga a betartása, betartatása.

Sajnos viszont vannak olyan információk is, hogy más TVSZK-nál nem is ismerik, vagy nem akarják ismerni a törvényi szabályozást. Persze itt lehetnek egyéni érdekek is. Mert előfordulhat, hogy pont a vezetési idő miatt kell egy fordulót megosztani és ezért még a kollégák sem foglalkoznak vele. Reméljük hamarosan hálózati szinten is egységesek leszünk ezekben a kérdésekben, és a szabályozás egyforma lesz Szombathelyen is és Záhonyban is.



MOZDONYVEZETŐ ALAPÍTVÁNY

Alaptványi hírek.

Alaptványunk március 27-én ülésezett. Az ülés során nagyszámú, 38 kérelmet vizsgáltunk meg. Ismét érkezett olyan kérelem – de szerencsére most csak 2db. – amelyet félre kellett tennünk, kiegészítésre vár.

Egy kérelem elutasításra került, mert nem derült ki a szociális rászorultság. A többi 35 kérelem pozitív elbírálásban részesült, összesen **1 156eFt** összegben. **Három** kollégánk kapott gyermekszületés jogcímen **15-15eFt**, három kollégánk rész-kártérítés címen **120eFt**, **tizenhárom** kollégánk hosszan tartó betegség jogcímen, összesen **335eFt** segélyt.

Támogattunk egy szervezetet tevékenységük elősegítése érdekében **96eFt**-al, egy társunkat pedig **40eFt**-al daganatos betegségből való felépülésének elősegítése érdekében.

Tizennégy kollégánk egyéb címszó alatt kért és kapott támogatást **520eFt** értékben.

Kérjük azokat a kollégákat, szimpatizánsainkat, hogy amennyiben még nem rendelkeztek az adójuk 1%-ról még ezt megtehetik. Adódózók a 0853D nyomtatványon, akiknek pedig a vállalat készíti el a bevallását, azok a rendelkező nyilatkozat borítékba helyezéssel, és a humán szervezetnél történő leadásával.

Látható, hogy egy bő hónap alatt milyen sokan fordulnak az alaptványunkhoz, komoly segítséget tudunk nyújtani. Mint tudjátok ez alaptványuk legfontosabb – szinte egyetlen – anyagi forrása. Ez az egy százalék felajánlása nem kerül senkinek pénzbe, pusztán egy kis figyelmet, néhány percet kell erre áldozni.

Alaptványunk adószáma: 18174432-1-42

A következő alaptványi ülést időpontja még nem ismert, várhatóan 2009 májusának harmadik harmadában a MOSZ székházában tartjuk.

Az alaptvány kuratóriuma nevében:

*Tóth Ferenc Attila
kuratórium elnöke*



Tüntettünk

Április 18-án szombaton a Kossuth téren tüntettek a szakszervezeti konföderációk a kormány tervezett intézkedései ellen. A szakszervezetek eredményesnek ítélték a demonstrációt. A megmozduláson a Moz-



Tüntettünk

donyvezetők Szakszervezetének képviselői is jelen voltak. A felszólaló szakszervezeti vezetők, mihamarabbi érdemi tárgyalások megkezdését követelték a kormánytól.

A közel tízezer résztvevő elsőként Pataky Péter, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének (MSZOSZ) elnökének beszédét hallgatta meg.

Második felszólaló Dr. Borsik János az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke volt, aki felszólította a kormányt arra, hogy az Országos Érdekegyeztető Tanács ülésén

egyeztessenek a szakszervezetekkel a várható intézkedésekről.

Az utolsó szóнок Kuti László, az Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés (ÉSZT) elnöke volt.

A beszédeket követően a szóнокok követeléseiket petíció formájában adták át a kormány, illetve az MSZP, a Fidesz és a KDNP képviselőinek. (Az MDF és az SZDSZ nem küldött képviselőt a Parlament elé). A tüntetést és tiltakozás a törvényes keretek között, a demokratikus rend figyelembevételével került lebonyolításra.



A Parlament felé fordulva



A vasúrtért

A kormányzó párt szerint a szakszervezeteknek nemcsak joguk, hanem kötelességük is védeni a munkavállalók érdekeit, a munkahelyek megőrzéséért való küzdelemben. A vezető kormányzati párt szóvivője kiemelte, hogy tárgyalni kell. A párt nyitott a tárgyalások folytatására a szakszervezetekkel, és továbbra is elkötelezett abban, hogy a gazdasági válság hatása ellenére minél több kenyérkereső állást őrizzen meg. Ezt diktálja az ország érdeke, és józan ész is, mondta a szóvivő a tüntetést követően.

K.L.





Vezetőállás, vezetőülés, borulás „Ahogy egy kívülálló látja”

Pontban 04:50-kor csörög az óra, 25 perccel később már látható egy fáradt arc az utcán. Nem erősségem a koránkelés, de most le kell szögezmem, hogy ez egyszer, különösen megérte. A hatvani vasútállomáson még érezhető a kómás hangulat. Ezt bizonyítja, hogy a vonat végén kopogtatok, ráadásul rossz vágányon. A hármas vágány elején útbaigazítást kapok egy kedves mozdonyvezetőtől, és 05:55 körül már Lancsák Róbert fogad. Jobban mondva „rám dudál”. Gyorsan a kettős vágányra sietek. Végre megérkeztem – gondolom magamban. Előzetes tanácsokat megfogadva jó szolgálatot teljesít a farmernadrág a mozdonyra való felmászásakor.

Amikor beszálltam és megláttam Robit, rögtön elszállt a félelmem, és feloldódtam. Személyében egy határozott, de segítőkész, vidám embert ismerhettem meg. Előre öszi kérdéseimre az út során alig volt szükség, mert Robiból csak úgy dőlt a szó. Kiderült, hogy amint alkalmat nyílt beülni egy mozdonyba, rögtön elhatározásra jutott. Már középiskolát is e megfontolásból választott. *Érettségét valamint vasúti vontató és vontatott járműszerelő szakmát szerzett, hogy így egyengesse útját a mozdonyvezetővé válás felé.* Az előbb említett képzést további tanfolyamok követték. Mozdonyvezető gyakornokként kezdte el első „szárnypróbálgatásait” és 1993. februárjában kapta meg mozdonyvezető jogosítványát.

„Ez is az a munka, amit nem lehet a padban elsajátítani!”

Míg Robi a fontos papírok kitöltésével elfoglalva, akkor szembesültem vele, hogy, hogyan is néz ki valójában a vezetőállás. Se kormány, se pedálok. Egy kormány akadt ugyan (eredeti nevén kontroller vagy menetszabályzó kézi-kerék), de pedál?! Kis kijelezőkből és kapcsolókból viszont nem volt hiány (féktömörtség kapcsoló, szükségüzem stb.). A fék(ek) saját konyhanyelvem szerint olyanok voltak, mint egy-egy gázcsap. A mindenholon lepattogó festék a vonat koráról árulkodott. A régi és a modern eszközök ötvözésének előnyét és/vagy hátrányát nem az én feladatom osztályozni.

Térjünk vissza a készülődéshez. Az iratok kitöltése és a gyors elhelyezkedés után 06:37-kor végre elindulunk. Én, – mint a kisgyerek első vidámparkban tett látogatásakor – állva nézelődök és ámuldozok. Utasként visszagondolva mindig azon gondolkodtam, hogy egyszer be kellene „nézni” a vezetőkhöz. De mire eljutottam volna a cselekvésig, már adódott alkalom és most itt ülhetek egy mozdonyban.

Az előbb említett egyetlen kormány – útközben kiderült – a villamos áram mértéké-

nek szabályzására (gyorsításra) szolgál. A kis „gázcsapok” a vonat kora ellenére, biztonságos megállást biztosítanak még ma is. A zötykölődést pár perc után megszokom, sőt kellemesnek is érzem. De a magam megnyugtatótatására felteszem – félelem alapú –

kérdéseimet Robinak, a biztonsággal és az állandó figyelemmel kapcsolatban. Ő így válaszol ezekre: *„A biztonságért felelős dolgoknak jól kell és jól is működniük.”*

Elhagytuk Turát és Aszódot is. A kezdeti álmoságból végleg magamhoz térített egy jól irányzott „balkanyar”. Hirtelen jött és galádul majd’ hogy nem kibirított a székből. Az ember nem is gondolná, hogy egy személyvonat milyen gyorsan közlekedik helyenként, (120 km/h) és mekkora a kilengése ekkora sebességnél. Kinevettük magunkat az eseten. Újabb megállóhoz értünk. Következett a manuális visszapillantó takarítás. Közben megnéztünk egy-két lelkes sportolót. Fő a testmozgás! És a legjobbat majdnem elfelejtem megemlíteni: kapucsengő, kaputelefon, avagy az éberségi ellenőrző berendezés. Mindamellet, hogy nagyon tetszett a műszer hangja, felettébb hasznos funkciókkal bír. Egyszerűen nem lehet nem figyelni a vonatra. Ha nem reagál a vezető a sípoló jelzésre, egy bizonyos idő elteltével a szerkezet automatikusan csökkenti a vonat sebességét, ami végül megáll.

Beértünk a Keleti pályaudvarra. Amíg nem volt biztos, hol kell hagynunk a mozdonyt, hallgattam a vezetők rádió beszélgetését, a kintől beszűrődő léptek zaját, emberek beszélgetését és a „kaputelefont”. Mindezek együtt, – és a langyos szél – a korai nyár és vidámság érzését keltették bennem. A mozdony lezárása és papírmunkák elrendezése után szigorú előírásoknak megfelelően felvettük a „neon sárga” mellényeket és visszasétáltunk az egyik peronra. Üldögéltünk, beszélgettünk, így nem tűnt olyan hosszúnak a – közel egy óras – várakozás.

Megérkezett a vonatunk. „Becsekkoltunk” és megint szerencsém volt, ugyanis visszafelé egy picit modernebb típusú vonattal utaztunk. Öszintén szólva már a Keleti pályaudvarról való induláskor azt éreztem, hogy nem szeretnék kiszállni.

„Ajtó bezáródott, és már mehetünk is.”

A Hatvanba vezető úton még faggattam



Robit, így tudtam meg az eddig ismeretlen táblák jelentését. Ezek közül néhány: a megállás helye, tolatási határjelző, sebesség előjelző, lassan bejárando pályarész eleje és vége tábla voltak. Emellett az is kiderült, hogy amikor a szerelvény egyes helyeken megáll, nem feltétlen az utasok idegesítése a szándéka. Ilyenkor azért kell megállnia, mert vár egy másik vonatra (aminek elsőbbsége van) vagy a váltóra. Adódhat műszaki hiba, és még ezer más ok is.

Mikor a hatvani állomásra értünk, a kezembe került az üzemnapló villamos mozdonyhoz „című kötet”, mely rögzítette, hogy ki és mikor vezette a mozdonyt, üzemanyag, és fűtés adatok stb. Ennek a kitöltése vonatonként változó. És, hogy szakszerű legyek, mértek egy – reményeim szerint – megbízható forrásból: az internetről.

„A szolgálat befejezésekor az üzemnaplót ki kell töltenie, be kell jegyezni az előfordult hiányosságokat, elvégzett javításokat és minden olyan körülményt, amit fontosnak tart a következő mozdonyvezetővel közölni.”

„A mozdonyvezető a szolgálat megkezdésekor köteles az üzemnapló bejegyzéseit áttekinteni és szolgálatát annak megfelelően elvégezni.”

Ha ezzel is megvolnánk, már csak a szokásos simítások maradtak hátra. Kiszállás, bezárás, búcsúzkodás. És elhangzik az utolsó kérdés:

„Vonat vége?” Vége.

Így azért mégsem lehet befejezni. Hozzá kell tennem, hogy a kezdeti nehézségek ellenére, – mint felébredés – nagyon jól érzem magam. Ha tehetném, minden utazásom alkalmával, a vezetőállás „vezetőülése” melletti helyet választanám. Írásom egy szerintem nagyon tanulságos és ide illő idézettel zárom.

„Az életben nem igazán az a fontos, hogy hol vagyunk, hanem, hogy merrefelé tartunk.”

O. W. Holmes
Szabó Viktória





Fotók: Benke

Egy olyan problémáról szeretnék írni néhány sort, amely megkeseríti a mindennapjainkat. Ez a probléma a mozdonyok, és a vezetőállások tisztasága. Az elmúlt időszak alatt kritikán aluli állapotba kerültek munkahelyeink ebből a szempontból. Az okok mindenki előtt ismertek: a kihasználtságunk javításának érdekében a munkáltató pénzt-paripát nem sajnálva törekedett arra, hogy minél jobban megnövelje a vezetési időt egy szolgáltatón belül. Ez nem is lenne gond, hiszen ez a gazdasági realitás. A mozdonyvezető akkor keres pénzt, ha gurul a vonat. A beosztott gépes rendszer sem tartható fent a megváltozott körülmények között, és persze a „nyugati minta” is így működik. Elkezdtünk nyugati mintára működni, csak a dolog másik feléről feledkeztünk meg: ki fogja tisztítani a mozdonyokat? Majd a Gépészet, evidens a válasz. Sajnos ez nem következett be. A mozdonyvezetők munkáját nem tudta, és nem is akarta pótolni a Gépészet, és sajnos a Trakció vezetése sem érezte fontosnak ezt a problémát. Ennek a következménye a mostani helyzet. Helyi szinten régóta küzdünk a helyzet orvoslásáért, de ki kell jelentenünk, hogy a Gépészet érdekeit még saját vezetőink is a mozdonyvezetők - így áttételesen a Trakció - érdekei elé sorolják. Mivel nem sikerült eredmény elérmünk, ezért - mint már oly sokszor - a MOSZ vezetéséhez fordultunk támogatásért, és -mint már oly sokszor - mellénk álltak, és

A mozdonyok tisztaságáról

segítettek. Első lépésként a már hatályon kívül helyezett 1987-ben kelt Tisztítási Utasítás helyett készítettünk egy újat, hogy ez legyen a tárgyalási alap, és ne a munkáltató koncepcióját kelljen toldozgatnunk-foldozgatnunk. A probléma súlyosságára való tekintettel a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén szerettük volna megismertetni a munkáltatóval, és az érintett szakszervezetekkel a tervezetünket. Kiss László a MOSZ elnöke eljuttatta a munkáltatóhoz a napirendi javaslatot, csatolva a betervezési kívánt tervezetünket. Ami ezután következett, az munkavédelmi képviselői pályafutásom legnagyobb csatlódása volt, pedig már kaptam egy-két pofont! A VÉT ülésre meghívott a MOSZ, hogy a tárgyaló-delegációjuk tagjaként ismertessem a tervezetet. A napirend meghatározásakor a munkáltató jelezte, hogy nem kívánja napirendre venni a kérdést. Megdöbentem, de sebaj, láttunk már ilyet. Ráadásul ennek ellenére kénytelenek lettek volna felvenni ezt a fontos problémát a napirendek közé, ha a szakszervezeti oldal egybehangzón támogatja. Nos, minden szakszervezet „igen-„nel szavazott, egyedül a Gépészek Szakszervezete szavazott a munkáltató mellett, ők voltak az egyetlen érdekképviselet, akik nem kívántak a vezetőállások állapotáról tárgyalni. Soha nem viselkedtem kirekesztő módon, vagy ellenségesen ezzel a szakszervezettel, és ezután sem áll szándékomban, de a véleményem szerint a vezetőik ezen a napon vétettek a mozdonyvezetői érdekek ellen. Nem tudom, hogy mi motiválta őket, de sikeresen asszisztáltak a munkál-

tató „Oszd meg, és uralkodj!” taktikájához. Az eset után folytattam egy eszmecsere-t a GSZ egyes tagjaival, vezetőivel, akik közül többen arra kértek, hogy vonjam vissza a véleményemet. Volt, aki korrekt módon tette ezt meg, volt aki a személyeskedés határát súrolva (átlépve). Az utóbbiakkal nem kívánok foglalkozni, de azoknak, akik tudnak normális hangnemben beszélgetni, ezúton üzenem, hogy minden egyes szót vállalok az akkor leírtakból, és lehet utólag magyarázni a dolgokat, de meg nem történté nem lehet tenni. Sajnos időközben bekövetkezett amitől tartottam: Rácz Imre jármű-menedzsment igazgató szóban ismertette velem a munkáltató sebtiben elkészített munkaanyagát, amely nagyon távol áll a szükséges szinttől, néhány kisebb engedménytől eltekintve a mai helyzetet konzerválja. Tehát itt tar-



tunk most. Szerencsére a MOSZ támogatására továbbra is számíthatok az ügyben, bár én úgy gondolom, hogy ez minden szakszervezet számára fontos kérdés, akinek egyetlen mozdonyvezető tagja is van. Én továbbra is reménykedem abban, hogy a Gépészek Szakszervezetének vezetése is belátja, hogy itt nincs helye ellenségeskedésnek, és a mozdonyvezetők érdeke fontosabb, mint bármilyen versengés. Ebben az esetben én továbbra is nyitott vagyok a mozdonyvezetőik javaslataira, és hajlandó vagyok tájékoztatni a mozdonyvezető tagjaikat a tárgyalások helyzetéről. Én munkavédelmi képviselő vagyok, és számomra ez a fontos!
Sáfrány Csaba
 mozdonyvezető, munkavédelmi képviselő

Sisak vagy Baseball sapka?



A Címben is benne van a kérdés, sisak vagy baseball sapka! Sajnos a mozdonyvezetőknek járműkapcsolást is kell végezni. Ez sok kollégában nem tetszést nyilvánított ki, de sajnos ez a világ hozta magával! Hogy mit is jelent a kérdés!? Ahhoz, hogy a járműkapcsolást munkavédelmi szempontból kifogástalanul végezzük, ahhoz munkavédelmi kesztyű, jól láthatóságot biztosító védőmellény és munkavédelmi sisak szükséges! A címben megfogalmazott kérdésre, megpróbálok válaszolni! A sisak állapotát, védelmi képességét, és szavatosságát a Munkavédelmi Szabályzat, és a Helyi függelékek is szabályozzák! Ez kis országunkban, ahány terület, te-

lephely annyiféle alkalmazás és ez csak a saját járműveink! A Startos járművekről nem is beszélve! Pedig a járműkapcsolást nekünk kell elvégeznünk, úgy, hogy figyelnek, sőt fényképeznek bennünket, hogy szabályosan viseljük-e a munkavédelmi felszereléseket! Igaz már megszokhattuk, hogy a mozdonyvezetőket mindenért meg lehet „büntetni” hisz mindenért mi vagyunk a felelősök! A sisakokat nem akarom minősíteni, mert mindenki látja, hogy sem higiéniai-lag sem munkavédelmi szempontból nem megfelelőek! Föl merült bennünk mint Munkavédelmi Bizottság a pécsi területen, hogy a sisakokat baseball sapkára cserélhetnénk és ez a sisak mizéria megszűnne! Mindenki használhatná a saját sapkáját! De ez nem ennyire könnyű! Sok kollégának tetszik, és pozitívan állnak hozzá! De sajnos ami sok kollégát negatívan érint, hogy ezt is vinni kell magunkkal a táskába! Csak itt a kérdés ami a címben is megfogalmazódott!!! Sisak vagy baseball sapka! Kicsit próbáljunk meg előre gondolkodni, sisakot visszük vagy a sapkát? Van olyan terület ahol a sisak betét van bent a táskába! Akkor mit is szeretnénk? És ez a sapka elfogatható, mint kinézetre mint munkavédelmi szempontból! Várom véleményeteket a maronicsa@gmail.com e-mail címre vagy a 30/256 8052 tel számról!

Maronics Antal
 Munkavédelmi képviselő





Sínen futó történelem

Mostohán bántunk a műszaki emlékeinkkel. A technika fejlődésének korai szakaszában még senkinek nem jutott eszébe megőrizni az elavult gépeket, hiszen azok – akkor – még csak a közelmúlt alkotásai voltak. Ötven-száz évvel ezelőtt a valódi régiségeket sem becsülték meg, a kiszolgált gépeket pedig csak felesleges lomnak



tekintették. Roncstelep, lángvágó, acélkohó volt a végállomása azoknak a szerkezeteknek, amiket már nem használtak. Ez különösen igaz a vasútra, ahol a járművek anyaga nagy mennyiségű és jó minőségű acél, amit azonnal beolvasztottak, mielőtt egy mozdonyt vagy kocsit kivontak a forgalomból. Arra közel száz éven át senki nem gondolt, hogy ezzel történelmünk tanúitól – sőt: alakítóitól – is megfosztják az utókort.

A vasútépítés láza 1846-ban érte el Magyarországot. Mivel a feudalizmusból éppen kilábaló országban a közutak nagy része egyszerű uradalmi földút, az egyetlen közlekedési eszköz pedig a lovaskocsi volt, a vasút jelentette az egyetlen megbízható és gyors összeköttetést a városok között. Ez így maradt egészen a II. világháborúig, a múlt század ötvenes éveitől kezdődött a forgalom lassú átterelődése a közútra.

Sokáig nem volt arra igény, hogy megőrizzék mindazt, ami mozgatta Magyarországot fejlődésének legdinamikusabb korában. A századforduló korából szinte semmi nem maradt ránk, a két nagy háború közötti kor tárgyait elvitte a győztesek kárpótlása, a maradékot pedig félreértelmezett ideologizmus miatt tudatosan pusztították itt-hon. Egészen a hetvenes évek végéig kellett várni arra, hogy egy-két szobornak kiállított gőzmozdonyon kívül más is történjen az érték-megőrzés terén.

Nagyon lassan változott meg a vasút vezetésének szemlélete. Néha tudatosan kijátszották a vasútbarátokat, a legnagyobb titokban küldtek kohóba bizonyos mozdonyokat, és mire odáig jutott a helyzet, hogy hivatalosan is megalakulhatott egy szervezet a régi járművek megőrzésére, szinte alig volt mit megmenteni. A gyűjtemény legtöbb darabja olyan mozdony, mely véletlenül menekült meg a lángvágótól, mert egészen egyszerűen megfedkeztek róla valamelyik fűtőház gazzal benőtt vágányán.

Sokáig gátolta a munkát, hogy a természeténél fogva nagy helyigényű gyűjteményt – aminek gyarapodására is számítani kellett – nem volt hol bemutatni. Sajnos, pont a Magyar Államvasutak egyik legnagyobb leépítési és átszervezési hulláma során találtak helyet a leendő vasúti skanzennek. 1997-ben felszámolták Magyarország legnagyobb vonatási telepét. Az 1913-ban épült (akkor Északi Fűtőháznak nevezték), a Rákosrendező pályaudvar mögötti két kör ala-

kú csarnokban tárolták és javították a gőzmozdonyokat és motorkocsikat. A II. világháborúban a kisebbik csarnok a légítámadások alatt teljesen elpusztult, amit később nem építettek újra.

1999-ben rakták le a Vasúttörténeti Park alapkövét a megszüntetett fűtőház helyén. A skanzenszerűen működő intézmény folyamatosan fejlődik, szerencsére elmondhatjuk, hogy talán soha nem fog véglegesen elkészülni. Most már a MÁV berkein belül is fontosnak tartják, hogy a leselejtezett mozdonyokból, munkagépekből ide kerüljön legalább egy-egy darab, és ha lehetséges, még működőképessé is legyen. Interaktív programok, kipróbálható szerkezetek, kiállítások, terepasztalok mutatják be a vasút világát, a kiállított járművek között pedig olyan ritkaságok is akadnak, amik megdobogtatnak minden szívet, melyek fogékonyak a műszaki értékekre.

A kisebbik, lebombázott fűtőház helyén megmaradt az eredeti fordítókorong, a körülötte lévő tárolóvágányokon a gőzmozdony-gyűjtemény áll. A teljes magyar mozdonygyártást nem reprezentálja, sok sorozatból egy példány sem maradt ránk, de még így is igen gazdagnak mondható a kiállítás. Van itt olyan érdekesség, mint a tűznélküli gőzmozdony, amit fatelepeken, papírgyárakban használtak, ezért kazán helyett csak egy óriási tartálya volt, amit időnként feltöltöttek nagynyomású gőzzel. Már csak itt látható a valaha volt legszebb magyar gőzmozdony, a 301 sorozat. A háború emlékét két gőzös őrzi, a németektől ittmaradt, hatalmas 520 sorozat. A másik oldal-



ról, Amerikából származik a 411 sorozat. Az európai hadiszállításokra tervezett, jó minőségű anyagból, de olcsó technológiával készült mozdonyokat az amerikaiak hazaszállítás helyett eladták a MÁV-nak ócskavasárban, és ezek harminc évig, majdnem a gőzös-korszak végéig rendszerben maradtak.

A körcsarnokban található a modernebb technika. A legnagyobb sor a valaha gyártott legerősebb magyar mozdonyosorozat, a V63 jelű villamosmozdony első példánya mellett szokott állni. A vezetőálláson szimulátort alakítottak ki, ahol mindenki kipróbálhatja, milyen érzés egy villamosmozdonyt vezetni. Az üzembehelyezéshez, menet-szabályzáshoz, fékezéshez az eredeti kezelőszerkezetet kell használni. A számítógéppel vezérelt filmvetítőn él a táj, gurulnak az autók, és fékezéskor a V63 001 levegős berendezései ugyanúgy működnek, mint üzemszerű körülmények között. Sziszeg a levegő, kattog a sebességmérő, egy rejtett perszivómotor pedig még a vonatató-motor-szellőzés hangját is utánozza. Sajnos a sok gyermekkorú látogatóra való tekintettel a szimulált menetdinamikán sokat egyszerűsítettek, és hiányzik menet közben néhány művelet, amit el kell végezni egy villamosított vasútvonalon a mozdonyvezetőnek. De folyamatosan fejlesztik, a közeljövőben egy olyan berendezéssel szeretnék kiegészíteni, amely az ülés enyhe döntésével a gyorsulást és a fékezést érzékelteti.

Igazi mozdonyt is vezethet a látogató, mert a MÁV legkisebb dízelmozdonya, az M28 körülbelül 400 méteren keresztül kipróbálható, persze egy hivatásos mozdonyvezető társaságában. A kézhajtányon is lehet utazni, de ha teljes üzemeltetést tart a Vasúttörténeti Park, akkor szinte fel sem lehet sorolni a kiegészítő szolgáltatásokat.

A vonatott járművek között áll egy autósállító vagon. Kész csoda, hogy ránk maradt és nem esett áldozatul az ideológiai alapon történő géprombolásnak. A hosszú oldalajtós vasúti kocsit a Turán nevű kormányzati vonatban futott, amivel Horthy Miklós utazott kormányzói teendői alkalmával.



Porpáczy Richard



Kihelyezett Ügyvivő Bizottsági ülés

A gödöllői Szent István Egyetem babatvölgyi vendégházában került sor arra az ülésre, amely hívatott volt megtervezni a Mozdonyvezetők Szakszervezete képzési stratégiáját. Az együttgondolkodás külső segítői Dr. Komor Levente egyetemi docens intézetvezető és Dr. Fekete Rita egyetemi adjunktus volt. Az eszközökben nem változtatva készítették arra az ÜB tagjait, hogy alakítsák ki a képzés terén a legideálisabb jövőképet, melynek elfogadása – természetesen - a Küldöttközgyűlés feladata lesz.

K.L.



ségét arra, hogy összeüljenek és közösen gondolkodjanak azon, mi a szervezet jövőképe? Hová és hogyan szeretnének eljutni?



Jövőválasztás
Napjaink gazdasági társadalmi helyzete alapján mindenkiben felmerül a kérdés, amikor akárcsak a holnap eseményeit próbálja kikövetkeztetni, vajon tervezhető-e a jövő? Képesek vagyunk-e tudatosan befolyásolni a minket érintő eseményeket? A jövővel kapcsolatosan három lehetőség áll

elképzelt és megvalósítandó cél érdekében, melynek segítségével a szervezet követni tudja a társadalomban, a gazdasági életben történő változásokat, ezzel megadva magá-

a rendelkezésünkre: ellenállhatunk, al is választhatjuk mi-



nak az esélyt, hogy olyan dinamikus szervezet legyen, amely tevékeny alakítója és nem szenvedője a változásoknak.

Kérdések és válaszok – hallgatások és viták... Mindezek során számbavették a külső, környezeti tényezőket összevetve a belső, intézményi adottságokkal és kiderült: gyengék és erők egyaránt...

Hogyan lehet az erősségeinket a gyengeségeink kiküszöbölésére használni, úgy hogy figyelembe vegyük lehetőségeinket és a minket fenyegető veszélyeket egyaránt? Nem könnyű feladat. Kell hozzá tudás, tapasztalat, elkötelezettség és humor egyaránt.



Mindezeknek birtokában voltunk és így kirajzolódott a markáns cél: támogatottság és elfogadottság növelése, együttműködés erősítése, hangsúly az utánpótláson.

Amiben biztosak vagyunk az ide vezető úton, hogy mi választjuk ki milyen legyen a jövőnk.

Ennek első lépése a képzés stratégiai szerepének megfogalmazódá-

A két napos Babatvölgyi program során közösen elemezték a jelent, felvázolták a célt és megtették az első lépéseket az oda vezető úton...

Mi is ez az út? Első lépése a stratégiai tervezés, amely egy gondolkodási szemlélet: az elvégzendő lépések egymásutáni-ságának megtervezés egy

sa. Fontos hogy a tagság, a tisztségviselők a vezetők egyaránt átlássák a környezeti hatásokat, ismerjék az emberekkel való bánás alapvető ismereteit és rendelkezzenek mindazon képességekkel, készségekkel, amelyek szükségesek a hatékony munkához.

Tehát mi a jövőnk? Egy erős, hatékony a tagság érdekeit megfelelően képviselő szervezet, amelynek tagjai együttgondolkodnak és képzetté válnak, hogy a kitűzött célokat meg is tudják valósítani.

Elmondhatjuk, hogy mindannyian sokat tanultunk e két nap alatt és ezt a tanulás folytatni fogjuk a továbbiakban is.

Találkozunk a következő oktatáson!

F.R.

Könyvbemutató Borsi István: Vasutas dekameron



A Szegedi Közeleti Kávéház áprilisi programjába illeszkedett Borsi István, Juhász Gyula díjas író harmadik novelláskötetének sajtó és közönség bemutatója. „Második könyvének a címe Vezérállásban volt, melyben döntően a vasútnál eltöltött több évtizedes munkájának örömeit, bánatait, fonáságait boncolgatta. Új novelláskötetében, folytatja a Vezérállásban leírt hasonló situációkat, de a szeretni való, törődésre vágyó nőket állítja középpontba, esetenként a játékokat élvező és meggyötört férfiak gondolatvilágát bontja ki.” A szép számban megjelent közönség jókat derült, a novelláskötetből felolvasott részleteken.

A szerző, Borsi István nyugalmazott MÁV mérnök főtanácsos. Több évtizedes vasutas pályafutása során volt mozdonyvezető, vontatási főnök. A szolgálati út a Szegedi Igazgatóság Vontatási Osztályán zárult, innen ment nyugdíjba. Nyugdíjasként aktív közeleti életet él, számtalan társadalmi elfoglaltsággal éli mindennapjait. Eddig megjelent novellásköteteivel szívesen, de ugyanakkor színvonalosan mutatja be a mozdonyvezetői hivatás mindennapjait, szépségeit. A kötetet ajánlom minden kollégám figyelmébe.

Baráth Géza – MOSZ Szeged Területi Ügyvivő

Egészségmegőrző program



Egészségmegőrző programra jelentkeztünk és kaptunk időpontot április 14-től 20-ig a Hévízre. Megérkezésünk napján a Szt. Kristóf Szállodában barátságosan fogadtak minket, pár

adatlap kitöltése után elfoglalhattuk a szobánkat, ami hangulatos és tiszta volt, telefonnal, kábel tv-vel is felszerelve. Még aznap egy egészségügyi állapotfelmérésen kellett átesni, majd kiírták a megfelelő kezeléseket, amiket már aznap igénybe is tudtuk venni. A napot fürdőzéssel zártunk. A vizsgáló orvos nagyon segítőkész volt, kérdéseinkre kimerítő válaszokat kaptunk és ellátott sok jó tanáccsal bennünket. A szobák tiszták voltak, amiről naponta gondoskodtak, az étkezde szintén higiénikus az ételek finomak és bőségesek voltak. Egy hét elteltével kipihelve, felfrissülve tértünk haza. Mindenkinek csak ajánlani tudom Hévízt.

Sinka Ferenc



Nagysebességű hálózatok története

A New Passenger Transport, (NTV, új személyszállítási operátor), 900 millió eurót fektet be a világ első magán tőkéből létrehozásra kerülő nagysebességű vasúti üzembe, amely napjainktól számítva kevesebb, mint három éven belül megindulhat. Az NTV két kulcsfontosságú fejlesztést hajt végre, a Torino – Milánó, valamint Firenze – Róma – Nápoly közötti nagysebességű vonal építése befejezésével.

Az olasz parlament elhatározta, hogy az Európai Unióban utolsóként megnyitja a személyszállítási üzem piacát a magántőke előtt. Az állam közel 40 milliárd eurót fektetett be a nagysebességű vasúti hálózat létrehozásába, megteremtve az infrastrukturális feltételét egy színvonalas vasúti közlekedéshez. Így az NTV azon elhatározása, hogy nagysebességű vasútüzemi vállalkozásba kezd, versenyben a Trenitalia-val, egy új utat nyitott az olaszok számára abban, hogy a beruházásból származó előnyöket mielőbb élvezhessék, a nagysebességű infrastruktúra jobb gyakoribb és gyorsabb kihasználása révén. Az olaszok a nagysebességű hálózat kiépítését 2010. évben fejezik be, és követelmény, hogy olyan hatékonyan használjuk, ahogy csak az lehetséges, jelentette ki az NTV egyik befektetője.

Olaszország nem tudta volna ezt a problémát megoldani, a GDP jelenlegi növekedési üteme mellett. Így szükségünk volt egy ilyen projektre, mint ez, hogy értéket és növekedést teremtsünk, jelentette ki az egyik finanszírozó bank elnöke, majd folytatta, mi egy befektetési bank vagyunk, de nekünk a tőke kockázatát is vállalni kell.

Az NTV a nap nagy részében, a Milánó – Bologna – Firenze – Róma – Nápoly útvonalon óránként indít vonatokat, míg a többi vonalon kisebb vonat sűrűséget biztosít. Valószínű, a forgalom nagy részét a közbelső állomásokon fel-leszálló utasok adják, sokkal inkább, mint a Róma – Milánó között. Az NTV úgy tervezi, hogy 2015.-re eléri az évenkénti 10 millió utast, ami azt jelenti a piaci részesedésük 20 százalékos lesz. Persze ezt az előre becslést az elmúlt évben készítették, amikor az olaj ára fele volt a jelenleginek. A projektnek két veszélyét látják: Nekünk úgy kell a piacon versenyezni, hogy az ellenfél állami támogatást élvez, és mi csak engedéllyel üzemeltetünk, valamint a szabályzó rendszer Olaszországban még nem teljesen kidolgozott. Ez röviden azt jelentheti, hogy az Olasz Vasúti Hálózat, RFI, problémákat okozhat nekünk. Az NTV vezetői úgy vélik, az üzemeltetés és az infrastruktúra szétválasztása két éven belül megtörténik, és akkor az Olasz Vasutak kényszerítve lesznek, hogy tiszta feltételekkel dolgozzon. Az olaszok nem értenek egyet az FS egyeduralmával.

Az NTV a 2006 decemberi megalakulása óta igen gyorsan fejlődött. Az NTV 2007. februárjában kapta meg az üzemeltetésre a vasúti hatósági engedélyt, júliusban szerződést kötöttek, melynek értelmében az üzemeltetés költségeit megtérítik számára a hasznos nem hozó vonalak esetében.

Az NTV az Alstommal két szerződést kötött. Az első, amely több mint 650 millió euró összegről szól, 25 AGV vonat szállításáról szól. Az NTV az első vevője az Alstom új generációs nagysebességű vonának (AGV). Az Alstom az AnsaldoBredával, és a Bombardierrel versenyezve nyerte el a megrendelést, mivel csak ők ajánlottak olyan 11 kocsis vonatokat, amelyek kocsinként különböző szolgálatokra alkalmas berendezésekkel lesznek felszerelve.

A másik szerződést is az Ansaldoval kötötték a járművek karbantartására. Ebben a szerződésben 950 millió euróért vállalták, a vonatok fenntartását 30 éven át. A karbantartási szerződés értelmében az Ansaldo-nak a 25 szerelvényből naponta 21 vonatot kell üzembe adni, és további 2 vonatra kell még rendelkezésre állni csúcsidőben. (92%-os folyamatos rendelkezésre állás 30 éven át!)

Az NTV 100 millió euróért Nápoly mellett motorszintet épít. További 150 millió eurót költenek el az üzem megkezdéséhez szükséges egyéb feltételek megteremtésére és az üzembe helyezéshez kapcsolódó feladatok finanszírozására. (Pl. a mozdonyvezetők, és vonatszemélyzet oktatása). Az NTV 120 mozdonyvezetőt, 500 vonatszemélyzetet, 200 állomási személyzetet, és 100 technikust alkalmaz. A legtöbb vezető csoport már felállt, átlag életkoruk 40 év.

Az Alstom az első 14 AGV vonatot Franciaországban, La Rochelle városban, míg a többi 11 vonatszerelevény gyártását Olaszországban, Saviglianóban végzi. Az első vonat szállítására 2010. szeptemberében kerül sor, amellyel elvégzik a típus próbákat, és megszerzik a szükséges futási bizonylatokat, engedélyeket.

A következő négy vonatot 2011 nyarán szállítják le. A 200 m hosszú vonatokban 460 ülőhely van. Az utasterek tervezését az Italdesign-Giugiaro végzi. Az AGV ún. osztott vontatási berendezésű. Figyelemre méltó, hogy az Alstom az AGV-be állandó mágnesű szinkron motorokat szerel, amelyek hatásfoka 98 százalék. Az AGV nem luxus kivitelű lesz, nem csak a gazdag emberek számára készül, de az NTV különleges figyelmet fordít az utasok kényelmére.

Valószínűleg India első nagysebességű vonalának 2015 előtt megnyitása

India kormánya nemzetközi tender kiírást tett közzé, az ország első nagysebességű vonalának előzetes megvalósíthatósági tanulmánya elkészítésére, és belenyugodott, hogy, a vonalat nem lehet 2015. év előtt megnyitni. A tanulmánynak vizsgálni kell egy 300-350 km/h sebességű vonal építésének feltételeit. A vonal Delhiből Amritsar városáig, valamint Pune városából Mumbai-g vezetne. A Vasúti Minisztérium reméli, hogy mind a projekt megvalósítása, mind a PPP finanszírozás sikeres lesz.

Az SBB további Flirt vonatokat vásárol

Svájc Szövetségi Vasutak, SBB, további 32 Flirt négy részes villamos motorvonatot vásárol a Stadlertől regionális forgalma számára. A 372 millió dolláros rendelésben szereplő vonatok közül, 19 a RER Vaudois hálózatra, Lausanne körül, 11 vonat a Tilo üzemébe, Dél Svájc Ticino régió kiszolgálására, és további két vonat egység Bazel S-Bahn Line S1 vonalára kerül, Mulhouse (Franciaország) és Bazel, Frick/Laufenburg városok közötti üzembe.

A Tilo vonatokat határátmenetben használják, Luganoból Varese és Como olasz városok között, és ezt Milánó Malpensa repülőtérig meghosszabbítják. Ezzel a rendeléssel az SBB Flirt villamos motorvonatainak száma elérte a 74-et.



Összeállította:
Bartha Géza



Februári nyaralás II. rész

2009. 02. 25.

Paradicsomi napra ébredtünk. És nem csak azért, mert oda igyekeztünk, hanem mert százágra sütött a nap.

Előző este lustítás mellett döntöttünk, ezét csak a későbbi vonat lett megeelőzve. Nyolcra volt felhúzva az óra, de persze már hét előtt mindketten a plafont néztük. Így legalább bőven volt időnk elkészülni az útra.

A 8:52-es kassai gyorsralé Iglóig mentünk, hogy aztán egy villámgyors átszállással visszafelé vegyük az irányt Vydříkig, személyvonattal. Ebben volt némi reckír is, mert ha késik a gyors, ugrik az átszállás is. A tótok nem lacafacáznak az ilyesmivel. Szerencsére nem volt semmi gond, így tudtuk tartani a napi tervet.

Legutóbbi ottjártunk óta nem sok minden változott, legfeljebb annyi, hogy egy csomó sínmezőt elvittek az állomásról. Az almafák is ugyanúgy ott álltak a káposztáfalvi út szélén, mint már évek óta, sőt az előző évi termésük is ott hevert szanaszét az út menti árokban. Biztos nagy a gazdagság erre felé, hogy senki sem volt rászorulva, hogy felszedje. Hagyták az egészet ott megrohadni...

Hrabusicén csak átvágtattunk, Podlesokig meg sem álltunk. Itt megtízóraiztunk Leszámitva néhány iparost – akik a kempingben ténykedtek – és a két rendőrfőnököt, senkit sem láttunk.

A Sucha Belá szurdokát választottuk. Az utat jó néhányan bejárták már előttünk, le volt taposva a hó. Az első kisebb megtorpanás a szurdok első hosszabb doronghídja után jött, mikor az ösvény eltűnt a patakmederben olvadozó jégablak között. Egy kis odafigyeléssel azért sikerült száraz lábbal átkelnünk, köszönhetően annak, hogy felszereléssel, ketten együtt nyomtunk vagy 130 kg –t. Így többé-kevésbé elbírt minket a meglévő jég.

A vaslétrák is jégmentesek voltak, de a Horytovy-vízesésnél az első létrafokok fele bele volt fagyva a sziklafalról lefolyó jégfalba. Feljebb német jégmászókkal találkoztunk. Érdekes látványt nyújtottak számomra, mert még nem láttam ilyet. A mászóknak kötéllal biztosították egymást, de vajon ki vitte fel az elsőnek?

Később egy hegyimentős szerkóba öltözött fickó szaladt velünk szemben, kezében egy jégcsákányral.

Kényelmes tempóban, három óra alatt értünk fel a Sucha Belá tetejére. Úgy emlékeztem, hogy van ott fent egy esőbeálló, ott terveztük, hogy megállunk ebédelni. Szerencsénkre ott is volt, így le tudtunk ülni. Igaz, ez a hideg szélben, átizzadva elég merész ötletnek tűnt, és nem is tartott sokáig. Az evést már járkalva fejeztem be.

Lefelé a sárga és a piros jelzéseken mentünk le. Ott, ahol lehetett, traktorral letaposták a havat, de lejjebb sem volt gond, ott ahol a piros út már csak ösvénnyé szűkül, mert ott is jártak előttünk. Visszafelé a vydříki állomásig meg sem álltunk. Itt, talán ha 20 percet kellett várni a vonatunkra, de ez sem volt gond, mert volt váróterem és

volt fűtés is. Nálunk sokkal forgalmasabb helyeken még a radiátorokat is leszerelték, nem is beszélve a kis állomásokról, ahol még szeneskályha van, amibe derogál begyújtani. Fagyoskodjon csak a kedves utas, ha már korábban ért ki a vonatához! A nap hátralevő része ugyanúgy telt, mint előzőleg. A szállás felé menet Billa, majd vacsora és egy kis kártya.

2009. 02. 26.



Reklám a mozdonyon

Ezen a napon a Tátra volt a cél, a jól bevált 7:40-es elektricskával. Most legalább már induláskor is látszottak a hegyek, bár olyan 1800-2000 m-es magasságban felhők gyülekeztek. Keleten a felkelő nap sugarai át-áthatoltak a vékony felhőretegben. Ebből még bármi lehet-gondoltuk. A vonaton a keddi szituáció ismétlődött meg. Ótátrafüreden pár lézengő embert, a Tarajkáig vezető szánkópályán viszont egy teremtett lelket sem láttunk. Útközben láttuk a siklót is. Lefelé is, felfelé is üresen ment.

Tarakán, a sikló végállomásán megpihentünk egy kávé erejéig (1,3€). Megnéztem a sikló árait is, egészen európaiak voltak: felfelé 5, 4; lefelé 2, oda-vissza 6,7 €

Fél tíz körül indultunk el a Magistralán, ez a tátrai piros út. Rögtön az elején figyelmeztettek minket egy táblával a lavinaveszélyre, de később a Nagy Tarpataki-völgybe vezető kék út elején már össze volt csukva a figyelmeztető tábla. Bár lehet, hogy valaki csak vicces kedvében volt?

Mivel a Szalóki-csúcs felől tisztulni látszott az ég, a Rablő Menedékházhoz vezető utat választottuk. Errefelé már nagyobb volt a jövés-menés, mind eddig bármerre jártunk is. Gyalogos túrázók, síelő, jégfalmásók.

A nagy forgalom megtette hatását. A jól kitaposott ösvényen igen jó tempóban, aránylag könnyen bírtunk haladni. Lassítani csak a völgy végén kellett. Itt, a katlanban már meredeken kezdett emelkedni az út, és a hó is időnként jéggé volt fagyva.

Hótalp és hágóvas nélkül is el lehetett boldogulni, de tény, hogy ezek könnyebbé tették volna a menetelést.

Olyan 1800 m magasan felhő ereszkedett ránk, és a hódara is esni kezdett, amit az időnként feltámadó szél a képünkbe vágott.

Végül is a Sziléziai Házhöz képest simán feljutottunk, a Rablő házig, sőt, még nagyjából a térképen feltüntetett szintidőt is sikerült tartani. Bár ez egyáltalán nem volt célunk.



Kilátás

A chatába belépve kellemes meglepetésként fogadott minket, hogy a kandallóban ropogva ég a tűz. Néha, a házban – úgy tűnt – egyedül szolgáló lány rakott egy hasábot rá. Vajon a fa hogyan került fel ilyen magasra? Hiszen ide mindent teherhordók hoznak fel gyalogosan a hátukon.

Ledobáltuk az izzadságtól nedves gönceinket, majd ittunk a feljutás örömeire egy Becherovkát 1,3 €-ért, és ettünk egy levest 2 €-ért. Lencse- és káposztaleves volt a választék, mindkettő na-



Az „elektricska”

gyon kiadós volt. És az árak is szolidabbak voltak a Sziléziai Ház étterméhez képest, pedig oda autót is visz fel, itt meg csak az van, amit felcipelnek... Nem sok idő múlva egyeduralmunk megszűnt, mert érkezett egy négyfős szlovák társaság is.

Az ebédet követő szieszta után 13:20-kor indultunk vissza. Ekkor már vastag felhőreteg volt az égen, a völgyre meg sűrű, szürke pára pára ereszkedett. Szünni nem akaró hóesésben ballagtunk egészen Ótátrafüredig.

Felfelé jövet mindenféle kitérők nélkül igyekeztünk, mert még nem lehetett tudni, hogy mennyi idő kell a feljutáshoz. Hazafelé mindez már kevésbé számított, ezért tettünk egy kis kitérőt a Tarpataki-vízesések és a Rainer-kunyhó felé. A vízeséseket hó és jég borította, de imitt-amott a gyorsan rohanó patakok is látni lehetett. A kunyhó tényleg kunyhó volt, nem holmi giccses chata. Ha nem lett volna agyonmatricázva a bejárati ajtaja, akkor az ember hihette volna, hogy utazáson vesz részt a mesék világában.

Tarajkán közben megindult az élet. Az étterem vendégek zsvájától volt hangos, a szánkópályát pedig birtokba vették a lecsúszni vágyók. Kellott is figyelni, nehogy elsodorják a gyalogszerrel igyekvőket. Még a siklón is voltak utasok, de mindez még így is csak árnyéka volt a néhány évvel ezelőtti tátrai életnek.

Ótátrafüreden a vonat már érkezésekor tömve volt. Igaz, sokan szálltak le, de még többen fel. Ülőhely csak a gyorsaknak jutott.

Este ideje volt rendezni a szállásdíjat, de a házban





csak egy idősebb urat találtam. Igen-igen tört angsággal bizonygatta, hogy ő a tulajdonos. Csak remélni tudtam, hogy tényleg ő az, mert odaadtam neki a korábban kialakított összeget. Tényleg korrektek voltak, hiszen nem kértek semmilyen lemondási díjat annak ellenére sem, hogy nem érkezett meg a harmadik emberünk.

2009. 02. 28.

Ilyenkor valahogy mindig jobban peregnek a napok, mint amikor a dolgozós hétköznapokat éljük. Indulnunk kellett haza.

Negyed hatkor keltünk, hogy kényelmesen elérjük a 7 órás kassai személyt. Ezzel a vonattal még viszonylag emberi időben haza lehetett érn.

A háziaktól elbúcsúzni nem kellett, lévén, hogy aludtak még. Felkelteni meg nem akartuk őket. Csendben, lábujjhegyen távoztunk.

Hamar kiértünk a nagy csomagokkal is az állomásra. Maradt bő negyed óránk a vonat érkezéséig. Ezt az időt szemlélődéssel töltöttük. Egy monitoron baleset-megelőzési filmet vetítettek. Nem finomkodott a rendező a képsorokkal: összetört autók, elgázolt emberek sokkolták a nézőket.

Közben befutott Csorba felől a vonatunk is. Tömvé ugyan nem volt, de azért volt utas rajta szépen. Lehetett szabad helyet találni könnyen.

A termes kocsiiban egy szlovák társasággal utaztunk együtt, akik azt élvezték, hogy a kocsik egyik feléből vitatkoznak másik oldalon egy üléspárral arrébb helyet foglaló útítársukkal. Mikor megfigyelték magukról, az igazán élvezetes volt. Azt a lármát még az mp3 lejátszóból szóló zene sem tudta elnyomni.

Kassán szerencsénk volt, mert pont a leendő Abaúj IC szerelvény mellett állt meg a vonatunk. A szerelvény nyitva is volt, fűtve is volt, felszálltunk rá. Hamarosan megérkezett a vonóerőt szolgáltató gépezetünk is. Madaras, lepkés motívumokkal díszített mozdony volt. A honi járműparkot is fel lehetne dobni hasonlóan kreatív reklámokkal...

Ez egy érdekes járat: a határ túloldaláig személyvonatként közlekedik, onnantól viszont belföldi forgalomban csak helybiztosítás nélküli IC pójtjeggyel vehető igénybe. Megint egy enyhe lenyúlás egy olyan dologért, ami más országban természetes...

Aszódon némi késést összeszedtünk, mert valamiért várakoztattak minket. Persze utastájékoztató az nem volt. A késés miatt viszont a tervezett csatlakozás kérdésessé vált, de szerencsénkre megálltunk Kőbánya-Felsőn is, a Tavaszi Vásár miatt. Így viszont villamossal néhány perc alatt átjutottunk Kőbánya-Alsóra, ahonnan már az eredetileg tervezett módon folytatni tudtuk utunkat hazafelé.

Az előző hónapban megjelent írásom után kedvőzletlenül visszajelzéseket kaptam, hogy kínos helyzetbe hoztam egy bizonyos fűtőház kollégáit. Tőlük ez úton szeretnék elnézést kérni, hiszen nem ez volt a célom, nem volt szándékomban megsérteni őket.

BZ

Szilánkok és Bölcsességek

Aktualizált lexikon

Gordonka (cselló, kishőgő) egy nagy hangterjedelmű basszus fekvésű vonós hangszer, és hasonlóan eme hangszer családjához (hegedű család) többi tagjához, vagyis a hegedűhöz, a brácsához és a nagybőgőhöz, ez a hangszer is négy húrral rendelkezik, melyek kvint távolságra vannak egymástól. A nagybőgő és a mélyhegedű közt a középső helyet foglalja el alakjára és hangterjedelmére nézve.

Gordonka: Magyar miniszterelnök kicsinyítő képzővel. A zenekara még csak hangolt, de egy zenész máris távozott. Állítólag csak keseregő tud játszani.

Különös jellemzője, hogy a kormányzása előrehaladtával várhatóan nagybőgő válik belőünk.

A kicsikből kishőgő. Vagyis gordonka. Gordonkák! Jaj, csak azt ne!

Mindketten dolgoztunk az APEH-nak

Volt egy munkánk az APEH-ban, fejtegeti a MOSZ tisztségviselő képzési stratégiájának kialakításában közreműködő szakértő.

Nekem is volt egy munkám az APEH-ban, és sokba került a garanciális hibák javítása.

Az én munkámat adóbevallásnak hívták.

Akkor most kommunikálunk, vagy megállapodunk?

Sok bírálatot kaptunk a tisztségviselőktől az idejű bér és KSZ megállapodások rossz kommunikációja miatt.

Azért inkább azt vállalom, hogy rosszul kommunikáltunk egy jó megállapodást, mint hogy jól egy rosszat.

Tudom, tudom, ne mondjátok: de hol van az a jó megállapodás?

Nem mindegy, mit visz a vonat

A VSZ jeles képviselői a legutóbbi VÉT-en hosszan ecsetelték a fehérvár környéki kőszállítás anomáliáit.

Milyen szerencse, hogy nem fát szállítottak. Körülményesebb lett volna szalonképesen előadni a történetet.

Munkaszervezési alaptétel

Nincs az a munka, amit kétszer annyi ember el ne tudna végezni.

Minden relatív

Nehéz napod lesz? – kérdezi reggel a feleségem.

Igen, délelőtt ÜB délután fogorvos, ahol szétszedik a fél arcomat (nem pont ezt a szót használtam).

De a fogorvost azért ki lehet bírni

Arcépités

Ha nincs szerencsétek, a fogászati kezelés után nagyobb lesz az arcom, mint eddig volt.

A tenger olyan rosszul volt, hogy hullámokat hányt.

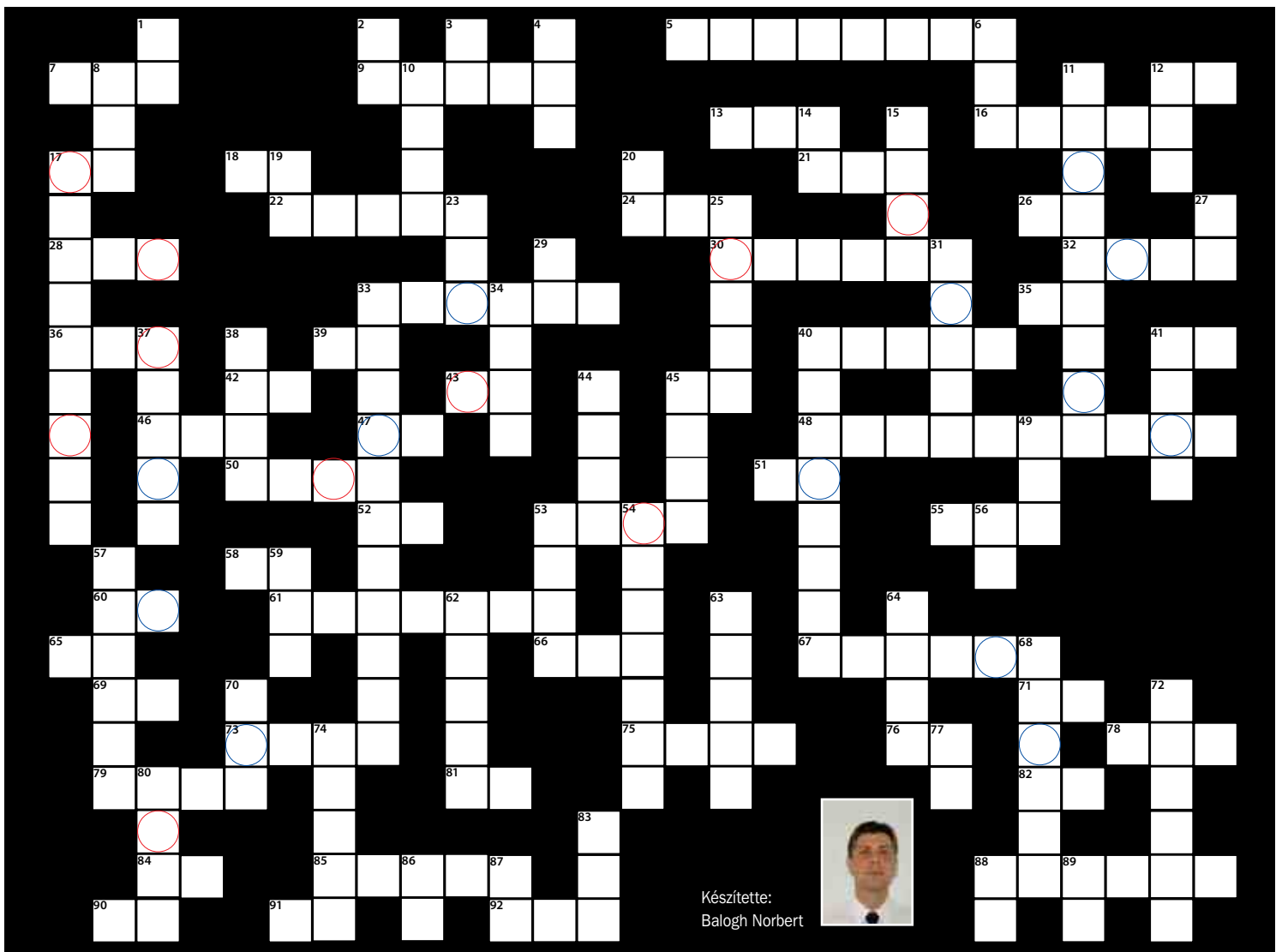
A teve olyan ló, amit bizottság tervezett.

A szerzők darabokat írnak. A költők egészet.

Az ember maga alakítja a sorsát, meg is látszik rajta.

K.L.





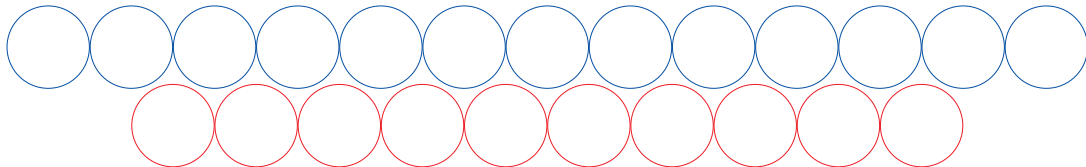
Készítette:
Balogh Norbert



- | | | | | | | |
|------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------------|------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| Vízszintes | 32. kilencedadó | 52. savmaradék | 79. a mélyben | 6. azonosító kódszám | 33. ultijátszma | 59. plusz |
| 5. hűtlen | 33. labdarugó (györgy) | 53. műsorszórás | 81. közepén kormos | 8. vietnámi város | 34. ... és pan | 62. csavar |
| 7. vagy úgy! | 35. citrom nedve | 55. nagy, angolul | 82. komikus vég | 10. selyemszövet | 37. ibolya becézve | 63. csizmadia |
| 9. hat láb hosszú | 36. ... lanka (ceylon) | 58. páros szám | 84. annyi mint röviden | 11. ravaszság | 38. taktus | 64. lima a fővárosa |
| 12. félhold | 39. nápolyi szelet | 60. 2/3 sor | 85. fűr ..., beethoven-mű | 12. csen | 40. nyúlcsemege | 68. szabál, régies szóval |
| 13. ..., ről | 40. keres | 61. álomba ringat | 88. legendás spanyol focikapus | 14. löveg szélei | 41. cinnel bevont | 70. osztrák folyó |
| 16. színész; júlia | 41. ... a csodák csodája | 65. kis víz | 90. usa-beli hírcég | 15. halmerítő háló | 44. fogy, csökken | 72. körmével dörszőlő |
| 17. békülni kezd | 42. némán toló | 66. erre a helyre | 91. zsákban van | 17. hozzáedző | 45. francia város | 74. gömbölyded |
| 18. éneklő szócska | 43. igen oroszul | 67. ritka férfinév | 92. matrozok itala | 19. ellenben, bizony | 49. elvetve kikel | 77. a szobába |
| 21. kertgazda szegénye | 45. patás állat | 69. üres kád | Függőleges | 20. bízni kezd | 53. antal becézve | 80. versenyszakasz |
| 22. légi cégünk | 46. jég angolul | 71. tova | 1. biztató szócska | 23. csépel | 54. ősszel használt eszköz | 83. vers dísze |
| 24. templomi fohász | 47. telesport röviden | 73. az illetőnek | 2. löveg eleje | 25. szándékozó | 56. indium | 86. iktatni kezd |
| 26. páratlan ária | 48. dunakanyari helység | 75. tápláló leves | 3. ragadozó hal | 27. los angeles röv. | 57. szót belefolyt régiesen | 87. erbium |
| 28. textil növény | 50. fiunk felesége | 76. kuba közepe | 4. szarvasféle | 29. dorog eleje | | 88. szigetköz |
| 30. mekegő állat | 51. gabona szem | 78. hajófar | | 31. kedvelt sajtajtata | | 89. római 2000 |

A rejtvény megfejtését az alábbi újságból kivágott szelvényen kérjük beküldeni postai úton a Mozdonyvezetők Szakszervezete címére: 1145 Bp. Bácskai u. 11. Beérkezési határidő: június 15. A helyes megfejtők között MOSZ ajándékokat sorsolunk ki. Kizárólag MOSZ tagok megfejtését díjazzuk.

A rejtvénytábla kitöltése után az azonos színű körökben található betűket olvasd össze!



A Mozdonyvezetők Lapjának márciusi számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtői közül 3 fő került kisorsolásra. Fodor Ferenc (Szentes), Szabó Dezső (Miskolc) és Szabó József (Kiskunhalas) kollégák részére a tárgyjutalmakat a tisztségviselők útján eljuttattuk. Gratulálunk a nyerteseknek. A rejtvény helyes megfejtése: Kandó Kálmán Pielstick motor.



**Mozdonyvezetők
Lapja**

Mozdonyvezetők Szakszervezete
tájékoztató kiadványa

Megjelenik havonta

Kiadja: a **Mozdonyvezetők Szakszervezete**

Főszerkesztő: **Kiss László** elnök

Szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd területi ügyvivő

Barsi Balázs tagcsoport vezető

Szerkesztőség: **1145 Bp., Bácskai u. 11.**

Tel./Fax: **220-3822, 220-4561, 221-4026**

Üzemi telefon:

01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

E-mail: **mosz@mosz.co.hu**

Honlap: **www.mosz.co.hu**

Nyomás: **A.EDITOR Szolgáltató Bt.**

www.aeditor.hu

Felelős vezető:

Kovács Attila

Nyomdai előkészítés: *Kritikyle*

© 2008 MOSZ. Minden jog fenntartva.

A kiadvány szerkezete, tartalmi és tipográfiai kialakítása védett, annak teljes vagy részbeni átvétele, másolása a szerkesztőbizottság engedélye nélkül tilos.