



# Mozdonyvezetők Lapja



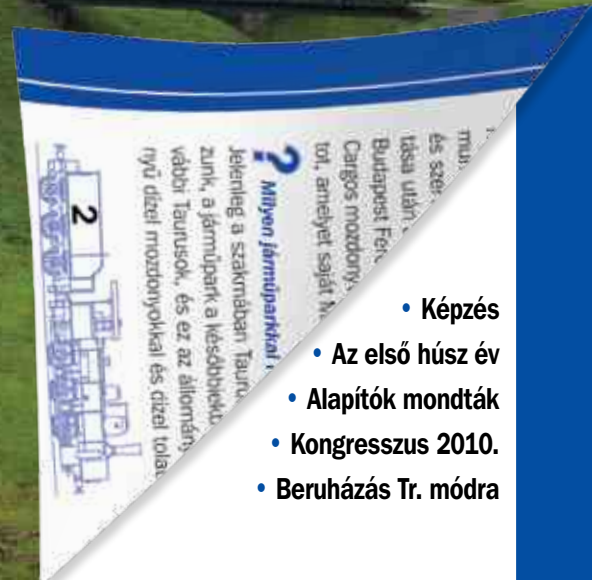
Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XX. évfolyam 8. szám

Alapítás éve: 1892

2010. augusztus

## Kongresszus Biatorbágyon



- Képzés  
• Az első húsz év  
• Alapítók mondták  
• Kongresszus 2010.  
• Beruházás Tr. módra



## A hatodik

Szakszervezetünk életében jeles év 2010. Most ünnepeltük megalakulásunk 20 éves évfordulóját, s néhány nappal ezt követően bonyolítjuk le – soros - 6. Kongresszusunkat.

A Kongresszus egy olyan mérföldkő, amelynél megállunk, számot adunk az elmúlt négy év munkájáról, s egyben meghatározzuk az elkövetkezendő ciklus programját is. 1991. március 12-13. között tartotta szakszervezetünk az első Kongresszusát. Az alakuláskor elfogadott Alapszabály, mely első ízben határozta meg szakszervezetünk működésének kereteit, alig hét oldal terjedelmű volt. Az évek előrehaladtával, mindig a kor követelményeire igaz-

zítva, napjainkra a duplájára növekedett. A módosítások, végigvezetések folyamatosan kezelték az élet kihívásait, amelyekkel szakszervezetünknek kellett szembenéznie. 2010-ben ismét aktuálisnak kell Alapszabályunkat, amire csak a Kongresszus jogosult. Az év során begyűjtésre kerültek a módosítási javaslatok, melyeket a különböző testületek több alkalommal tárgyaltak meg, hogy a hatodik Kongresszus olyan dokumentumot fogadhasson el, ami szakszervezetünk munkáját szigorú keretek közé szorítja az elkövetkezendő időkben is. A Beszámoló az 5. Kongresszuson elfogadott program tükrében ad számat az elmúlt négy év érdekvédelmi munkájáról. Az új Program pedig – megkísérelve, hogy kezelje a jövő bizonytalanságait - ismét meghatározza tennivalóinkat az elkövetkező esztendőkre. Vasutunk esetében ugyanis csak egy dolog állandó, ez pedig a folyamatos változás, melyre Kollégáink érdekében mindig hatékonyan kell reagálnunk,

A Kongresszus helyszíne rendhagyó módon került Budapestre. A vasúti történelemből is jól ismert Biatorbágy fogadja majd vendégül a Küldötteket szeptember 15-16-án. Az első napon kerül sor meghívott vendégeink hozzászólásaira, a Beszámoló megvitatására, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének alap dokumentumainak módosítására, illetve a vezető tisztségviselők megválasztására. A jeles esemény másnapján történik majd meg az elkövetkezendő ciklus programjának meghatározására és a Kongresszusi Határozatok elfogadására.

Több mint négyezer tagunknak sajnos nem tudunk lehetősége biztosítani, hogy részt vehessen a Kongresszuson, azonban az ott elhangzottakat mindenkinek joga van megismerni. Éppen ezért a Mozdonyvezetők Lapja külön számában a Kongresszusi anyagokat teljes terjedelmükben megjelentetjük,

Kjss László

## Az első húsz év a Mozdonyvezetők Szakszervezetének életében

Beszélgetőtársam Németh László alelnök, akit a közelgő évforduló alkalmából kérdeztem a MOSZ megalakulásának körülményeiről, a sikerekről, eredményekről, az alapértékekről és a szervezet jövőjéről.

**? A Mozdonyvezetők Szakszervezete augusztus 23-án ünnepli 20 éves születésnapját. Hogyan jött létre az egyik legerősebb hazai, szakmai alapon szerveződő érdekvédelem? Hogyan született a legenda?**

Ha választhatok a műfajok között, hozzám közelebb áll a történeti feltárás, történetírás, mint a legendák építése, vagy szaporítása. Ezzel együtt nem tagadom, hogy egy közösség, egy szervezet életében a legendáknak is megvan a maguk szerepe, de a legendákat soha nem szabad összekeverni a történeti tényekkel.

A születésnap fontos dátum, ezt jegyezzük meg, ezt ünnepeljük. Pedig a megszületést hosszú út, és sok munka előzte meg, de erről kevesebbet szoktunk beszélni. Az alapításkor jelenlévőket jegyezzük fel alapítóként, pedig előtte, és közvetlenül az alapító döntés után rajtuk kívül is nagyon sokan dolgoztak a megalakulásért és a szervezet sikeres működéséért. Éppen ezért sokkal többen tekintik magukat alapítóknak, mint ahányan a jelenléti ívet aláírták. Hogy ki alapító jogi értelemben, ez ténykérdés (jókor voltak jó helyen) de az alapítói tudatra, érzésre mindenki jogosult, aki részese volt a folyamatnak. Miattuk lett volna, lenne fontos, hogy mielőbb elkészüljön az első 10-15 év történeti feldolgozása. (Azért csak az első időszaké, mert a történetíráshoz megfelelő távolságról történő rálátásra van szükség). Ezzel még tartozunk magunknak és a sok-sok korábbi közreműködőnek.

De sürgősen szükség lenne az azt követő időszak dokumentumainak archiválására, valamint egy folyamatosan működő adatrendszerre és mentési, tárolási rendszer kiépítésére. Ez azért is sürgető, mert az idő múlásával fogynak az események tanúi, kopik az emlékezet, vesznek a kordokumentumok.

**? A mozdonyvezetői hivatás, mint szakmai egység adott volt, de mi-ben hozott újat a MOSZ?**

Vitatkoznék a kérdésben foglalt állítással, a szakmai egység nem volt adott. Adottság az egy szakmához tartozás volt, de a szakmai egység létrehozásáért meg kellett dolgozni. Akkor már évek óta működött a VSZ Mozdonyvezető Tagozata, de 1989-90-ben a

tagozaton kívül – az akkori társadalmi hangulat részeként, illetve hatására – legalább 4-5 mozdonyvezetői önszerveződés indult (pl. Szolnokon, Nagykanizsán, Székesfehérváron, Dunaújvárosban), és a VSZ ellenszakszervezeteként akkoriban alakuló VDSZS is megszólította a mozdonyvezetőket. Az egyes szerveződések között nem volt kapcsolat, így fordulhatott elő pl, hogy Dunaújvárosban közvetlenül a MOSZ létrejötte előtt mozdonyvezetői munkástanács alakult. A mozdonyvezetői tagozat vezetői és szakértője végezték el az egység megteremtéséhez szükséges koordinációs és szervezőmunkát, de tudni kell, hogy a mozdonyvezetők között a várakozás mellett bizalmatlanság és ellenérzés is volt a tagozattal szemben.

Talán a legfontosabb mozzanat az volt, nem arról akartunk dönteni, hogy önálló szervezetként, vagy más szakszervezet részeként csatlakozunk mozdonyvezetői érdekvédelmet, hanem arról, hogy melyik megoldással lehet a mozdonyvezetők szakmai egységét létrehozni, illetve megőrizni. Ma már kevesen tudják, hogy a mozdonyvezetők körében előzetes „népszavazást” tartottunk, és ha nem kapott volna döntő többséget az önállósulás, akkor 1990. augusztus 23-án nem alakul meg a Mozdonyvezetők Szakszervezete.

**? Egy szervezet létrejöttének fontos állomása a megalakulás és bejegyzés, de az életképességét a folyamatos működése jelenti. Milyen témákban és ügyekben kellett először tárgyalni, egyeztetni? Mi volt az első eredmény, amit sikerként lehetett elkönyvelni?**

A MOSZ történetének egyik sajátossága – és talán a siker egyik titka – hogy már az alapítása előtt rendelkezett a tartós önálló működés sok lényeges kellékével. Voltak saját célok, saját akciók és saját eredmények. A mozdonyvezető tagozat 1989-ben megszervezte az első mozdonyvezető sztrájkot, ami egyben az országban is az első sztrájk volt 1956. után, 1990. januárjában önállóan – a VSZ vezetőinek részvétele nélkül – tárgyalt a MÁV vezérigazgatójával, és megkötötte az első mozdonyvezetői bértarifa megállapodást. Volt saját szervezeti felépítése, voltak választott vezetői és támogató szakértői.





A megalakulást követően a legfontosabb feladat a tagszervezés volt. Hetek alatt jutottunk el a megalakulást kimondó 75 főről 5000 fő-lötti taglétszámmig, majd további fél év alatt a 90% fölötti szervezethez. Mindez a többi szakszervezet és egyes vasúti vezetők „el-lenszelében.” Sürgető feladat volt az önálló működés pénzügyi és gazdálkodási alapjainak megteremtése, a szervezet MÁV-on belüli és országos elfogadtatása (lásd szakmai reprezentativitás intézményének elfogadtatása és törvénybe iktatása), szövetségi kapcsolatok kiépítése (ALE, ASZSZ).

Önálló szakszervezetként az első sztrájkot 1991. januárjában tartottuk és az első sikert az azt követő bérmegállapodás jelentette, aminek tétje az elveszni látszó mozdonyvezetői túlóra jövedelmek visszaforgatása volt. Ezt követte 1992-ben a második – most már egységes MÁV egész – bértarifa, és még ebben az évben az első mozdonyvezetői foglalkoztatási garancia megállapodás.

**?** *Az első 20 év alkalmas egy fajta összegzés készítésére, ha leltárt kell készíteni erről az időszakról, akkor mit tud felmutatni a szervezet? Mit mondanak a számok?*

Számszerű összegzést nehéz adni a teljes 20 évről, az első időszakról nincsenek feldolgozott adataink (már megint a hiányzó történetírás). Ne felejtjük, akkoriban nem voltak ilyen jó informatikai adottságaink sem, ezért sok adat az első 10 évről nem áll rendelkezésre. A szeptemberi kongresszusi beszámoló 2002-től részletes adatokat tartalmaz, ajánlom az olvasók figyelmébe.

Inkább általános értékelést adnék, – de ennyiben hű maradnék a történetiséget előtérbe helyező felfogásomhoz – ellenőrizhető állításokkal.

Az egyik legfontosabb eredmény, hogy a mozdonyvezetők húsz éve foglalkoztatás biztonságban élnek, nem volt még létszámtöbblet miatti elbocsátás. Ez nem magától jött adomány, hanem nagyon aktív szakszervezeti foglalkoztatáspolitikára van mögötte.

Először is, időben fel kellett ismerni a foglalkoztatási biztonság jelentőségét. Akkor kötöttük az első garanciális megállapodást, amikor a munkáltató még 500 fős mozdonyvezető létszámlétszámhiányról beszélt. Rá egy évre megállapodás védelme alatt - kalauzként, pályamunkásként, járműjavítói szerelőként mintegy kétszázan dolgoztak más munkakörben, mozdonyvezetők átlagbérért.

Másodszor, fel kellett ismerni, hogy a mozdonyvezetők létszámát a bementnél kell megfogni, ezért kikényszerítettük a gyakornokfelvétel és képzés korlátozását, szakszervezeti egyetértéshez kötését.

Harmadszor: fel kellett ismerni, hogy a túlórák és a nyugdíjas foglalkoztatás tervszerű alkalmazását a foglalkoztatás biztonság szolgálatába lehet állítani, és ebben a vállalat érdeke egybeesik a munkavállalók érdekeivel. Ennek igazáról a cégvezetést és a mozdonyvezetőket is hosszasan kellett győzködni.

Tavaly év végén a gazdasági válság miatt megbomlott foglalkoztatási egyensúly helyreállítása érdekében el tudtuk érni, hogy 700 fő fölötti mozdonyvezető vizsgás kolléga (mozdonyvezető, felvigyázó, külsős felvigyázó) mehetett korengedményes nyugdíjba.

A másik legfontosabb eredmény a mozdonyvezetők keresetének intenzív növekedése. Minden összehasonlításban (hasonlító vasúti más munkakörök, nemzetgazdasági átlag, más országok mozdonyvezetők) kimutatható a jelentős pozíciójavulás. Csak egy szám adatot jellemzésül: 2001. és 2010. között a mozdonyvezetők nettó kereset-növekedés 2,61-szeres, a nemzetgazdaságban 2-szeres.

Nem kevésbé fontos eredmény, hogy a mozdonyvezetők minden

vasútvállalatnál folyamatosan kollektív szerződési védelem mellett dolgoztak és dolgoznak.

**?** *A MOSZ megalakulásakor célul kitűzött alapértékek változtak?*

Könnyű helyzetben vagyok, mert az előző kongresszus programjában emlékeztetőül újra írtuk magunknak a legfontosabb alapértékeket. Szerintem vannak időtálló értékek, ezek az alapértékek, és vannak értékek, amelyek változnak. Vagyis a kérdésre a rövid válasz: az alapértékek azért alapértékek, mert nem változnak.

Az egyik legfontosabb alapérték a szakmai érdekazonosságon alapuló érdekvédelem. Az alapításkor csak azt éreztük, hogy a szakmaiság növeli az összetartó erőt, az érdekazonosság megkönnyíti a célok világos megfogalmazását, de nem fogalmaztuk meg tudatosan azt, ami pedig kézenfekvő: visszatértünk a szakszervezeti szerveződés legősibb, kezdeti elveihez. A szakszervezeti mozgalmak kezdetén is a szakmai érdekazonosság volt a fő szervezőerő, még az elnevezés „szak”szervezet is erre utal. A MOSZ megalakulásakor divó „ágazati” és „gyűjtő” szakszervezetek nem szerves fejlődés eredményei, hanem a kommunista rendszer kreálmányai.

Másik fontos alapérték a szakma stratégiai helyzete, az ezzel járó lehetőségek kihasználása és felelősség vállalása. Akkoriban ezerszer hangoztatott érv volt ellenünk (nem meglepő módon a többi szakszervezettől és a munkáltatóktól egyaránt), hogy a többiek rovására akarjuk elérni az eredményeket. Azóta bebizonyosodott, hogy az eredményeink nem gátolják, hanem „húzzák” magunkkal a többieket. De a mozdonyvezetőknek bírnunk kellett a



sztrájkok okozta nyomást és pszichés terhelést, a társadalom többségével el kellett fogadtatni a sztrájkjal járó kellemetlenségek elviselését is.

További fontos alapérték a mozdonyvezetők munka lényegének érdekvédelmi szempontból történő definiálása (büntetőjogi, erkölcsi és anyagi felelősség, kockázat, életmód, szakmai gyakorlat). Ez sokat segített a munka értékét jobban kifejező magasabb díjazás elismertetésében. Hasonlóan alapértéknek tekinthető az érdekvédelmi célok fontossági sorrendjének (foglalkoztatási biztonság, jövedelempolitika, kollektív szerződés munkáltatási szabályai) felállítása és következetes követése. Többször volt olyan helyzet, amikor a tárgyalásokon ez a világos értéksorrend mutatta meg a helyes utat.

Az alapértékek között tartjuk nyilván a szakmai gyakorlati időn alapuló tarifa alaphérezést is. Kezdetől fogva ez volt az egyik legfontosabb cél, és ehhez kapcsolódott az első jelentős siker is.

Nem csak az érdekvédelemben, a szervezeti működésben is vannak alapértékeink. Ilyennek gondolom a megalakulásakor létrejött és máig működő tagcsoporti rendszert. A MOSZ szervezeti felépítésével nem követtük a vasút felépítésének sok-sok változását, a tagcsoportok a szervezőmunka és a tagokkal való kapcsolattartás legfontosabb színterei maradtak.

**?** *Amennyiben az alapértékek változatlanok, mégis miben és hogyan változott a Mozdonyvezetők Szakszervezete a megalakulása óta?*

A legfontosabb változást úgy lehet megfogalmazni, hogy a kezdeti vállalati szakszervezetből (ne felejtjük, hogy akkor még Sopron is a MÁV fűtőháza volt!) mára országos szakmai szakszervezetté váltunk. Ezt nem magunk akartuk így, ezt a vasút liberalizációja, piacosítása hozta, nekünk az alkalmazkodás volt a feladatunk.





Ki kellett alakítani az egyidejűleg 3-4 vasútvállalatnál zajló tárgyalások szakmai-szakértői támogatását és vezetői szintű képviselőt, a közös alapértékeken nyugvó, de vállalatonként differenciált, testre szabott érdekvédelmet. Ennek az alkalmazkodásnak az eredményeként tudtuk megújítani a mozdonyvezetői érdekvédelmet a GySEV-nél, tudtunk megállapodni a MÁV-Cargo-s mozdonyvezetői foglalkoztatás feltételeiről, vagy megvetni a lábunkat az ISD Dunaferri Zrt-nél.

A másik legfontosabb változás véleményem szerint az, hogy megtanultunk az értekeinkkel és a különböző években elért eredményeinkkel gazdálkodni. Nem ragadtunk le a korábbi vívmányok görcsös védelme mellett, hanem a változékony körülmények között képesek voltunk előnyös értékcserekre. Erre volt példa 2007-ben, 9%-os többlet alapbéremelést értünk el 5%-os munkaidő növelés ellenében.

Az utóbbi két év változása – nem előnyünkre és nem örömünkre, de ténynek kell elfogadni –, hogy nehezebbé vált a sztrájk alkalmazása. Amíg egy vállalat volt a MÁV, az egy vállalatnál hirdetett mozdonyvezető sztrájjal a teljes vasutat meg lehetett bénítani. Ma ehhez legalább három vállalatnál dolgozó kollégák akciójának összehangolására, vagy más, nem mozdonyvezető munkáscsoportokkal (pl. biztosítóberendezési üzemeltetők, forgalmi szolgálattevők) való összefogásra van szükség.

### **? Milyen új kihívásoknak kell szembenéznie a szakszervezetnek? Hogyan lehet felkészülni a jövőre?**

Nem akarnám elvinni a kongresszusi programalkotók kenyerét, ezért csak röviden beszélnék erről.

A tagsoportni munka tartalmának megújítására feltétlenül szükségünk van. A tagsoportok közeléből eltűntek a munkáltatói partnerek, ezért a munka súlypontja nem a helyi egyeztető tárgyalások, hanem a tagszervezés, tagokkal való kapcsolattartás, a munkáltatói magatartás változásának érzékelése, az új érdekvédelmi problémák felismerése, az egyéni érdeksérelmek orvoslásához segítségnyújtás, kommunikáció, egyszóval a szakszervezetben belüli kohéziós erő fenntartása lesz. Ez sok újítást, sok leleményességet, ötletet kíván, nehezebb feladat.

A érdekegyeztetés egy másik síkjára áttérve, a több szereplős vasúti piac miatt egyre nagyobb szükség lesz szakmai-alágazati kollektív szerződés megkötésére, amely minden vasútvállalatra kötelezően tartalmazná a mozdonyvezetők díjazásával és munkáltatásával kapcsolatos minimumokat.

Konkrétumok megjelölése nélkül, általánosan mondom, az elkövetkező időszak eredményes munkájához nagy szükségünk lesz nyitottságra, érzékenységre a környezetünkben végbemenő változások felismeréséhez és az alkalmazkodáshoz. Úgy érzem, időnként hajlamosak vagyunk a bezárkózásra, a befele fordulásra.

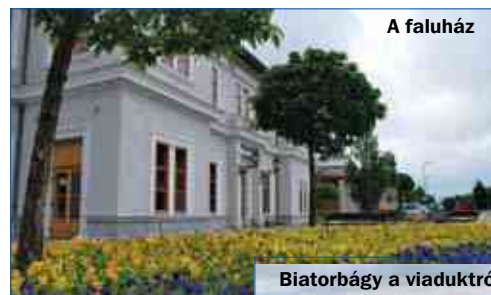
Zárógondolatként mondanék még valamit, amiben változnunk kell. Meg kell tanulnunk elfogadni, megbecsülni a hősi helytállás nélkül elért eredményeinket. Többször megfogalmazódik az a kritikai vélemény a kollégák részéről, hogy a 2000-es sztrájk után a MOSZ elvesztette a harcosságát, a lendületét, már nem a régi. Nekem erről más a véleményem. Egy szakszervezet jó, vagy rossz működését nem a harcosságán, hanem az emberek javára elért eredményeken kell lemérni. A 2000-es sztrájk valóban a hősi helytállás időszaka, de a számok azt mutatják, hogy a 2002-től napjainkig tartó időszak pedig a mozdonyvezetői szakma aranykora!

Vagyis a hőskor ez esetben nem esik egybe az aranykorral. Mint ahogyan a történelemben általában. De a történelemből azt is megtanulhattuk, hogy hőskorok nélkül nincsenek aranykorok.

A MOSZ hőskorában tanúsított helytállásnak is sok köze van az azt követő aranykor eredményeihez. Ezek együtt váltak értékévé a munkánkhoz, együtt kell elfogadni, nem pedig szembeállítani.

Dancsa Attila

## A Kongresszus helyszíne, Biatorbágy



A faluház

**Biatorbágy** város Pest megyében, a Budaörsi kistérségben. Bia és Torbágy egyesítésével keletkezett 1966-ban, bár a két település már



Biatorbágy a viaduktról

1950 és 1958 között is egyesítve volt a jelenlegi néven.

Biatorbágy Pest megye nyugati részén, Fejér megyével határos területén helyezkedik el. Északról Páty, északkeletről Budakeszi, keletről Budaörs, délkeletről Törökbálint, délről Érd, Sósút és Pusztazámor, délnyugat-nyugatról a Fejér megyei Etyek, nyugat-északnyugatról Herceghalom települései határolják.

A város belterülete a Zsámbéki-medencében terül el, ezt északnyugati-délkeleti irányban a Budai-hegység övezi, a keleti rész a Budaörsi-medencébe nyúlik át.

A vasút megépítésével a két település folyamatosan húzódott a vasútvonal felé. 1884-ben megépítették az első vasúti vágányt és az első torbágyi viaduktot. 1898-ban megépült a második pálya és a következő viadukt. Bia a századfordulón már nagyközség és járási székhely volt.

1924. június 13-án Magyarország eddig ismert legnagyobb tornádója Bián és Torbágyon végzett hatalmas pusztítást, majd egy másik katasztrófa, a torbágyi merénylet Torbágyot tette országos hírűvé.

1931. szeptember 13-án Matuska Szilveszter felrobbantotta az egyik sínszálat a viadukton a Budapest-Bécs vonalon közlekedő gyorsvonat alatt, amely kisiklott, majd a gőzmozdony és első kocsijai a mélybe zuhantak.



Kongresszusi terem

A robbantás 22 halálos áldozatot követelt. A merénylet ürügyén kezdődött meg az 1930-as évek politikai leszámolója az illegális kommunistákkal.

A két községet először 1950-ben egyesít-

tették. Az 1956-os forradalomból a biatorbágyiak is kivették részüket. Több száz oldalnyi irat, számos érdekes dokumentum került elő 2006 szeptemberében a



A jelkép

Pest Megyei Levéltárból, melyek újabb adalékokkal szolgálnak a forradalom itteni eseményeivel kapcsolatban.

1958-ban Bia és Torbágy különváltak, 1966-ban azonban ismét egyesültek. Biatorbágy 2007. július 1-jével kapott városi rangot.





## Kongresszusi előkészületek

Folynak az előkészületek a Mozdonyvezetők Szakszervezetének VI. Kongresszusára. A Küldöttközgyűlés tagjai megkapták az Ügyvivő Bizottság által előkészített Alapszabály, a Választási és a Gazdálkodási Szabályzatokat érintő módosításokat, a Kongresszusi Beszámoló és a 2010-2014 közötti időszak Programtervezetét. A Beszámoló részletesen elemzi a korábbi kongresszus által jóváhagyott Program pontok teljesülését. A Program egyes elemeiben a következő területeken megvalósítandó célokat tűztük ki: a MOSZ felkészítését az érdekvédelmi feltételek változásának fogadására, a foglalkoztatás-biztonság, a létszámfelvétel, a mozdonyvezető képzés, a jövedelempolitika, a kollektív szerződések, a munkakörülmények, a munkabiztonság; a MOSZ szervezeti működése és kapcsolatai, a MOSZ gazdálkodása és működési infrastruktúrája. A beszámoló részletesen kitér az ezen a területeken elért eredmények bemutatására. A 2010-2014-es Programtervezet „A Hivatás, Életforma, Egzisztencia” témaköreibe foglalja össze az elkövetkező időszak céljait. A Küldöttközgyűlés 2010. augusztus 18-án zárja le az anyagok előkészítését a Kongresszusra. A Mozdonyvezetők Szakszervezetének VI. Kongresszusa 2010. szeptember 15-16-án lesz, helyszíne a Biatorbágyi Faluház.

A első nap részletes programja:

10.00-11.00	Érkezés, a vendégek fogadása
11.00-11.10	A VI. Kongresszus megnyitása
11.10-13.00	A meghívott vendégek kongresszusi felszólalásai
13.10-14.00	Ebéd
14.00-14.10	A Jelölő és a Választási Bizottság jelentése
14.10-16.00	A kongresszusi beszámoló vitája
16.00-16.30	Szünet
16.30-17.30	A kongresszusi alapidokumentumok elfogadása
17.30-18.00	Vezető tisztségviselők választása
19.00-22.00	Vacsora

A következő napi program:

7.00 - 9.00	Reggeli
9.00-10.00	A MOSZ Programjának vitája
10.00-10.30	Szünet
10.30-11.30	Kongresszusi Határozatok
11.30-12.00	Szünet
12.00-12.30	A VI. Kongresszus bezárása
12.30-14.00	Ebéd
14.00-	Hazautazás

A szállást és a második nap helyszínét a Biatorbágyi Faluházról 200 méterre található Hotel Pontis szolgáltatja.

Budapest, 2010. augusztus 16.

## (sz) IVU (nk) ? Avagy a gyermek első három éve

Lassan mindenkit utol ér e nagyszerű beruházás bevezetése. Hallhattunk és hallhatunk róla nagyszerű ódákat és még több morgolódást. Leszögezem; nem önmagával az IVU-val van az alap probléma, hiszen a munkáltató döntése, hogy mire mit használ. Engem egy dolog érdekel; nevezetesen a végeredmény. De az nagyon.

Miért is? A történet egyszerű. Megtudjuk mondjuk július 16-án, hogy az IVU-val fog készülni a vezénylés. Ez önmagában még nem ad okot semmi el-lenézésre. Az viszont már igen, hogy a tájékozódás közben kiderül, hogy nem az általunk ismert, alkalmazott és nem utolsó sorban: véleményezett és kompromisszumokkal elfogadott személyzeti fordulót építették bele.

16-i kifogásunk eredményeképpen 23-án beszélgethettünk az IVU munkatársaival. Hát elég érdekes és sajátos felfogást ismerhettünk meg. Elég furcsán néztek arra a kérdésre, hogy nem kellett-e volna a változásokról tájékoztatni, netán véleményeztetni az arra illetékesekkel? Szerintük nem változás, ha akár a 10% változik. Végül is meg lehet fordítani, mert 90 % maradt. Sajnos ha tüzetesen átnézzük a végül is – nem tőlük – megkapott anyagot, akkor a fenti számok sem igazak. Hiányzó normaidők, rossz helyen kijelölt munkaközi szünetek és sajátosan értelmezett feljelentkezési idők jellemezték.

A bizonyítvány magyarázata közben sűrűn elhangzott a tervezői szemlélet kifejezés. Nyilván ez mindenkinél más. Csak egyet nem kellene elfelejteni. Még pedig azt az egyszerű tény, hogy a Kollektív Szerződés mindenkire vonatkozik. Még rájuk is. Több felvetésre csupán az a válasz érkezett, hogy nem hajlandók változtatni rajta, mert ezt az instrukciót kapták. No meg azt, hogy a Szakszervezetekkel nem tárgyalhatnak. Elég sajátos felfogás a kétoldalú kapcsolatok mentén.

A másik nagyon érdekes kifogás a program sajátossága kifejezés. No ez az, ami egyáltalán nem érdekel. Véleményem szerint egy adott feladatra a célnak megfelelő programot kell alkalmazni. Nem a célt kell a programhoz igazítani, hanem fordítva! Többször elhangzott, hogy máshol működik, máshol sem szólnak érte. Ebben a formában ez nem igaz. Nézzük meg, hol is kezdték alkalmazni és milyen módon történt az életre keltése. Az ottani vezénylők mennyi szabadidejébe került az erőltetés? Talán ha a legbonyolultabb, legösszetettebb feladatokkal rendelkező helyen kezdik, és hiba nélkül működik, akkor lelkiismeret-furdalás nélkül lehetne mondani a fentieket. Nagyon sok helyről hallani a mai napig is panaszt. Elmondták egyszer, kétszer, s mivel nem történt semmi; belefásultak. Nem hallottunk párhuzamos alkalmazásról, nem volt alkalom a különbségek tesztelésére. Ezért fordulhat elő, hogy az elővezénylésében túlóráról értesített dolgozó valójában mínuszban van, mert valamilyen rejtett ok miatt a program rosszul számol.

Felvigyázói panasz, hogy csupán öt napot látnak előre. Igaz, hogy hét napos az elővezénylés, de úgy néz ki ez egy sokad rangú kérdés. Ez szupertitkos, még az érintetteknek sem szabad tudni. Csak gyere dolgozni, ne tervezz előre semmit! Nem tudom kinek volt ez az értelmes ötlete, hogy öt napra kell állítani a hozzáférést a felvigyázóknak. Csak felhívnam az érdekeltek figyelmét; a program megvásárlásakor még tíz nap volt a fenti idő!

Nos hogyan jön a cím alá a gyermek? Egyszerű! Egy kisgyermek két év és tíz hónap alatt megtanul járni és beszélni. Az IVU-val foglalkozók ennyi idő alatt mivel foglalkoztak? Ráadásul 11-en! Nekik ennyi idő nem volt elég arra, hogy hibátlan működésre bírják, hibátlan és aktuális adatokkal töltsék fel. Arra, hogy előtervezzenek, erre a központra semmi szükség ebben a formában. Ezt a feladatot eddig is nagyszerűen elvégezték ugyanazok az emberek, akik most a végeredményért felelősek. Nem azt vitatom, hogy a munkaidő beosztás elkészítésének a módja egységes legyen-e mindenhol. Csak a végrehajtás mikéntjére kellene figyelni.

Többször megkaptuk a végeken, hogy megértőnek, lojálisnak kell lenni a nehéz gazdasági helyzet miatt. Nekünk. Meg másnak is. Úgy tűnik, a határidő szorítása hatására megindult a kapkodás. Most ennek isszuk a levét. Bízom benne, megtudjuk, ki és milyen felhatalmazás alapján enged, vagy netán utasít törvénytelen lépésekre.

Egy régi barátom szokta mondani; hogy dolgozni és dolgoztatni csak megelégedett emberekkel lehet.

Mi most elégedetlenek vagyunk!



Bartha Géza





## Új küldöttek képzése: 2010. július 27-29.



Csoportos munka

A tagcsoporti választások teljes befejeztével, a tervnek megfelelően a MOSZ, a címben szereplő időpontban tartotta az újonnan megválasztott tagcsoporti küldötteinek képzését.

A helyszín a már korábban – fiatal kollégáink képzése során – megismert Hotel Platánus volt, Budapesten, a Könyves Kálmán körúton, a MÁV székház szomszédságában.

A képzésen 19 mozdonyvezető kolléga vett

részt, mely az előző évek gyakorlataihoz hasonló tematika szerint zajlott le. A tréning, bizonyon állítom, minden kolléga tettségét elnyerte.

A résztvevők 27-én 13.00-ra érkeztek, amikor is egy ebéddel vette kezdetét a program.

Ebéd után Kiss László úr, a MOSZ elnöke nyitotta meg a rendezvényt.

Dr. Komor Levente úr, Egyetemi docens, a tréninget tartók nevében szólt pár szót a tréning várható programjairól, illetve annak végrehajtásáról.

Az első előadó, avagy tréner Gósi Mariana volt, aki a probléma megoldás-döntés témakörével ismertette meg a hallgatóságot. A késő délutánig tartó program hasznos elfoglaltságnak bizonyult. A nap zárásaként a már problémát nem jelentő vacsora következett, mely után, némi „szabad program” végeztével térhetett nyugovóra mindenki.



Lankadatlan figyelem



Időgazdálkodók



A Csapat

A második nap reggelijének elfogyasztása után, Dr. Fekete Rita kötötte le a hallgatóság figyelmét, nevezetesen konfliktuskezelés, tárgyalástechnika tárgykörében, egészen ebédig. A tréning mottója volt: „Annnyi a



Fejtörő

világ, amennyit beletöltesz.” Ha bele nem is, de hasznos időtöltésnek bizonyult e délelőtt is.

Ebéd után 14 órától Kisházy Gergely úr foglalta le a hallgatóság figyelmét, mégpedig szintén egy kis tárgyalás technika címszóval. E foglalkozás is hasznos időtöltésnek bizonyult.

A vacsora után Dr. Dancsa Attila úr, és Németh László úr, a MOSZ alelnökei, egy „kötetlen” beszélgetés keretében próbálták megismertetni szervezetünket a résztvevőkkel, illetve viszont.

Harmadnap reggelét egy kissé korábban kezdték, figyelembe véve azt, hogy mindenki idejében elindulhasson majd hazafelé.

Az előző nap délutáni előadója, Kisházy Úr folytatta a tréninget, mely a déli órákban ért véget.

A három napos új-küldött képzés Kiss László Elnök úr zárszavával ért véget.

Az ebéd elfogyasztása után, ki-ki hazafelé vette az irányt.

Össességében elmondható, hogy egy igen aktív tréningen vannak túl új küldötteink. Minden résztvevő véleménye az volt, hogy ezt a képzést, folytatni kellene. A profi előadóknak, és az aktív résztvevőknek köszönhetően, a MOSZ ismét egy minden szempontból sikeres képzésen van túl. Reméljük, hogy az itt szerzett tapasztalatokat, hazatérve minden résztvevő hasznosítani tudja majd szakszervezetünk érdekében.

Lacza Lajos



## Beruházás TRAKCIÓ módra!

„Gigaberuházást” hajtott végre a TRAKCIÓ Debrecenben, klímát kapott a felvigyázói iroda! A mellékelt ábra rámutat a beruházás komolyságára. A kapott berendezés 18 légköbméterre van javasolva, a felvigyázói iroda térfogata több mint 110 légköbméter. Hát mit lehet erre mondani? A meglepetéstől, semmit.

Azt beszéljük, hogy az üzembe helyezés után a Főnök Úr kint volt és méltatta a beruházást, majd megkérdezte a jelen lévőket, hogy miért van nyitva az ablak és miért nem megy a klíma? Állítólag azt is mondta: ha nem használják, akkor el fogja vitetni. Természetesen senki nem mondta, hogy vigye nyugodtan, mert – a hiedelemmel ellentétben – a mozdonyvezető társadalom tisztelettudó és lojális a munkáltatóval szemben. A rossz nyelvek szerint még az is elhangzott, hogy: ha menne a klíma, akkor naponta egy Celsius fokot hűtene a helyiségen. Még jó, hogy kikapcsoltuk, mert már régen megfagyunk volna az irodába, akár a számítógép. Bár akkor tél volt, és az lehet, hogy nem megfagyott, hanem lefagyott...

Komolyra fordítva a szót, a szándék elismerésre méltó és örülünk neki, hogy végre tesz valamit a TRAKCIÓ az irodák korszerűsítése érdekében, mert – a társzolgáltatókkal összehasonlítva – van mit tenni! Örülünk neki, hogy a TRAKCIÓ talált- vagy elkülönített egy kis pénzt a programra, a kivitelezés viszont pocsékra sikerült. Nem igaz, hogy a vezetésben nem volt egy műszaki ember, aki különbséget tudott volna tenni egy mobil klíma és egy SPLIT klíma között, aki tudja, hogy melyik milyen hatásfokú és melyik mennyit ér. Esetleg számításokat végez, hogy a rendelkezésre álló pénz mire elég, esetleg a méretezési számításokat is elvégzi irodánként, ugyanis klímát úgy kell szerelni. Még az sem lett volna baj, ha így nem jutott volna mindenhova, de ahol beszerelik, ott legalább megfelelő lett volna. Valamilyen prioritást felállítottak volna, jövőre meg folytatódott volna a beruházás. Nem ismerem a részleteket, de így nem lehet beruházni, ez pazarlás. Nem tudom, hogy a beszerzés központi-e, vagy helybéli. Akárhogy is van Debre-



Gigaberuházás a TRAKCIÓ-nál, 18 légköbméteres mobil-klíma, 110 légköbméterre! Aki a kicsit nem becsüli...

cenben nagyon mellé lóttek. Ugyanis a megvásárolt berendezést nem lehet visszavinni, gyakorlatilag semmit nem ér, és ki tudja mikor lesz még egyszer ilyenre pénz. Ez így, tulajdonképpen kidobott pénz. Az i-re a pontot azzal tette fel a munkáltató, hogy a felvigyázóban lévő asztali ventilátort, a klíma beszerelést követően elvitette. Egyszerre kettő nem jár. Állítólag olyan irodába vitték, ahol még ventilátor sem volt – ez elég szomorú. Onnan nem sajnálom, de mi lesz velünk, mert hétvégére jön a kánikula. Okosabb lett volna venni néhány oszlop ventilátort – ha már többre nem futotta!

Egy kis matematika: Debrecenben 110 légköbméter a felvigyázói iroda térfogata, a vásárolt klíma 18 légköbméterre javasolt. Ha elosztjuk a felvigyázói iroda térfogatát a klíma optimális légköbméter hányadosával, akkor megkapjuk, hogy 6 darab ilyen berendezés képes lehűteni a felvigyázói irodát. (Természetesen a számítás nem mérnöki, nem számoltunk a helyiséget fűtő elektromos berendezésekkel, az ablakok típusával, a falak hőszigetelésével, stb. Az interneten az olvasható, hogy 10 négyzetméterre 1 KW-os teljesítménnyel számoljunk – akkor nem tévedünk nagyot. Ez természetesen SPLIT klímára vonatkozik, a mobilklímánkra rá van írva, hogy 18 légköbméter...) Szóval a szükséges 6 db. mobilklímából csinálhatnánk egy: 5.1-es (hang) rendszert. Jól nézne ki! A felvigyázó beülné középre... A baj csak az, hogy egy is elég hangos és akkora a vízhozama, mint a Sebes-Körösnek. Persze a hat db. klíma ellátná a Debrecenbe állomásozott Bz-ket desztillált vízzel, és még egy mosó-vasaló konyhát is nyithatnánk az emeleten. Lehet, hogy ezt akarták, de akkor miért nem mondják meg?

Megállapíthatjuk, hogy Debrecenben a felvigyázói iroda légkondicionálása, nem nevezhető sikertörténetnek. Már csak abban bízhatunk, hogy elmarad a kánikula, esetleg kapunk egy ventilátort, meg abban, hogy más beruházásoknál sokkal körültekintőbb a TRAKCIÓ... Debrecen, 2010. július 28.

Szegedi Zoltán  
vezető ügyvivő Debrecen



## Családi jogállásról II.

Az apaság megállapítása mellett lehetőséget ad a jogalkotó az anyaság bírósági megállapítására is. Ez esetben elsősorban a gyermek kérheti annak bírósági megállapítását, hogy anyja az általa megjelölt személy - amennyiben a gyermek meghalt, ez a jog leszármazóját illeti meg. Az a személy is kérheti az anyaság bírósági megállapítását, aki azt állítja, hogy ő a gyermek anyja.

A jogalkotó viszont kizárta annak lehetőségét, hogy az anyaság bírósági úton történő megállapítására sor kerüljön azzal a nővel szemben, aki az ún. reprodukciós eljárás elvégzéséhez ivarsejtet vagy embriónt adományozott.

Előfordulhat az az eset is, hogy a gyermek mindkét szülője ismeretlen. Ekkor a gyermek „...születése után nyomban, ha pedig apjának kiléte nem állapítható meg, az anyja kérelmére bármikor, egyébként pedig a gyermek harmadik életévének betöltése után hivatalból kell intézkedni az iránt, hogy a születési anyakönyvbe a gyermek szülőiként, illetőleg apjaként képzelt személyt jegyezzék be.”. Ebben az esetben az apa - képzelt személy - családi nevéként „... ha az anyja ismert, az anyja legközelebbi ismert anyai ági férfi felmenőjének családi nevét kell megállapítani. Az anyja kérelmére azonban a gyámhatóság az apa családi nevéül megállapíthatja

- az anyja családi nevét,
- az anyja által megjelölt más családi nevet, feltéve, hogy az más jogos érdekét nem sérti.”.

Értelemszerűen azonban olyan családi név nem állapítható meg, amely a gyermekre sérelmes. Amennyiben nincsen olyan személy, akit a gyermek apjának kell tekinteni, az anyja családi nevét viseli a gyermek, amíg a képzelt apát az anyakönyvbe be nem jegyezték. Azonban a képzelt apa bejegyzése során bejelentheti azt az anyja, hogy a gyermek továbbra is az ő családi nevét viseli.

A szülők dönthetnek arról, hogy a gyermek az apjának vagy az anyjának családi nevét viseli-e - ahogy a szülők határozzák meg a gyermek utónevét is. Véleményem szerint fontos szabály, hogy a házasság fennállása alatt született valamennyi közös gyermeknek csak azonos családi neve lehet.

A közös házassági nevet viselő házastársak gyermeke kizárólag a szülők közös házassági nevét viselheti. A saját nevüket viselő szülők pedig abban is megállapodhatnak, hogy a gyermek az apa és az anyja családi nevét együtt viseli.

A magyar jog is biztosítja az apaság vélelmének a megtámadását. Mégpedig akkor, ha az, akit a vélelem alapján apának kell tekinteni, a gyermek anyjával a fogamzás idejében nemileg nem érintkezett, vagy egyéb körülmények miatt lehetetlen, hogy a gyermek tőle származik, illetve ha a származás ún. reprodukciós eljárás következménye, és az anyja férje, élettársa nem járult hozzá az eljáráshoz. Az apaság vélelmének a megtámadására jogosult a gyermek, a gyermek halála után a leszármazója, ennek hiányában az ügyész, a megtámadásra jogosult még az, akit a vélelem alapján a gyermek apjának kell tekinteni. Mindemellett az anyja volt férje is jogosult az apaság vélelmének a megtámadására, ha ugyan a vélelem az, hogy az anyja újabb házasságban a férje az apa, azonban ennek a vélelemnek a megdőlte esetén a volt férjét kellene apának tekinteni.

Egyebekben az apaság vélelmét azon az alapon is meg lehet támadni, hogy a teljes hatályú apai elismerő nyilatkozatnak a törvényes feltételek hiányában nincs teljes hatálya.

Az apaság vélelmének megtámadására határidőket állapított meg a jogalkotó. Ezek szerint a gyermek a nagykorúsága elérése után egy évig, a többi jogosult a gyermek születéséről szerzett értesüléstől számított egy év alatt jogosult a megtámadásra. Ha pedig a jogosult a megtámadás alapjául szolgáló tényről a reá nézve megállapított határidő kezdete után értesült, akkor ezen értesüléstől számított egy év alatt támadhatja meg az apaság vélelmét.

Mint már említettük, a megtámadásra jogosult az is, akit a vélelem alapján a gyermek apjának kell tekinteni, ha viszont a számára nyitva álló határidő eltelt, az ő érdekében az ügyész támadhatja meg az apaságot, azonban erre csak a vélelmezett apa életében kerülhet sor.

dr. Király György s.k.





## Egy nem mindennapi esemény Esztergomban.

2010. Július 3-a egy különleges nap volt számunkra, nem csak azért, mert ekkor volt a MOT.

Esztergomban egy régi vágó teljesült. Borhi Sanyi barátom évek óta arra készül, hogy a régi öregeket ismét összehozza. Most remek alkalom adódott erre.

Az elmúlt évben 7, idén 1 kolléga vonult, illetve vonul nyugdíjba. Ilyen nagyszámú, szinte egyidejű nyugdíjazás még nem volt területünkön. Ezért is gondoltuk, hogy a minden évben esedékes összejő-

A mozdony árnyékában



met. Hiszen nélkűlük nem juthatott volna idáig egyikünk sem. Mint említettük, ezt a szakmát nem lehet csak könyvekből tanulni. Ehhez igen is nagymértékben kell az igazi mozdonyvezetői vér tanítása. Én úgy érzem, ezt Tőlük kaptuk meg.

A rendezvény hírének hallatán megkérésset minket a NOHAB alapítvány elnöke, és egy nagyon jó ötlettel rukkolt elő. Sikerkült az egészség titokban tartani. Kellett hozzá sok kolléga segítsége, de megértte.

A köszöntő végén a Tűzszekerek dallamára, hangos kürtölések közepette begördült a 10-e NOHAB, nem kis meglepetést okozva. Legjobban Korom Imi lepődött meg, hiszen az Ő gépe volt hajdanán.

Az első magyaros mondata után bizony kicsordult a könnye. Ez volt az ajándék az Alapítvány részéről. A meghatódás után a fedélzetre is vonult Gyuránki Laci, aki mint kiderült anno a mestere volt.

Így kettősre sikerült a meglepi. A jelenlévők is hamar birtokba vették a masinát. Tetszett gyerekeknek, felnőtteknek egyaránt. Közben elkészült az üstnyi marhapörkölt. Szólt a zene, folyt a sör, bor este 10-ig.

Jó érzés volt látni a jelenlévőkön, hogy megérte a fáradságot. Örülünk, hogy jól érezték magukat.

Köszönjük mindenkinek, aki megtisztelt a jelenlétével. Köszönjük minden szakszolgálat segítségét. Külön köszönet a NOHAB Alapítvány dolgozóinak, a Kárpát Vasút mozdonyvezetőjének, hogy segítségével, ötletükkel, jelenlétükkel emelték a nap színvonalát.

Régi és friss nyugdíjasainknak kívánunk hosszú, egészségben eltöltött éveket!

És ne feledjétek: jövőre Veletek; ugyan-

A legendás mozdony



vetelünket összekötjük nyugdíjasaink búcsúztatásával. Igyekeztünk minden már korábban nyugdíjba vonult kollégát elérni. Rendkívül megható volt, hogy szinte az első hívó szóra igent mondtak. Pedig volt, aki már nem a közelben lakik, volt, akinek nehézkes volt; de jött. Örültünk Nekik, örültek egymásnak, hiszen vannak köztünk, akik évtizedek óta nem látták egymást. Felelevenedtek a régi emlékek, a régi történetek. Megtisztelő volt részünkre újra együtt lenni ve-

Örülni egymásnak...



Ebéd közben



Ebéd előtt



a négy konténerből álló tartózkodó komplexumot, ami régi közös ügyünkre tett végre pontot. Hosszú évek után emberi körülmények közé kerültek a kollégák. Köszönet érte Német Zoltán központvezető Úrnak, aki kezdettől fogva segítette a megvalósulást.

Így turbózza az „élvezeteket” próbáltunk még egy kis meglepetéssel övezve méltó módon búcsúzni.

lők, akik még ennyi év után is úgy üdvözöltek minket nevünkön szólítva, mintha ma is együtt dolgoznánk.

A munkáltató a maga kis meglepetése gyanánt időközben átadta részünkre

Rövid köszöntőmben át kellett értékelnem e szót. Nem búcsúztunk, hanem köszöntünk. Megköszöntük a tőlük kapott útmutatást, szakmai instrukciókat, a trükköket, a biztatást és a türel-

itt!

Bartha Géza  
vezető ügyvivő

Megnyitó







## Megkérdeztük...

„Mi magyar mozdonyvezetők élve a szabad szakszervezeti szerveződés alapjával, a mai napon közös akarattal megalakítottuk saját szakmai szakszervezetünket, a Mozdonyvezetők Szakszervezetét...”

...Szakmai egységben, önálló szakszervezetként, a hatályos törvények keretei között kívánjuk céljainkat megvalósítani.”

Ez olvasható a MOSZ Alapítólevelében, amely 1990. augusztus 23-án íródott. 20 év telt el azóta.

Az „alapító atyák” közül kérdeztünk mozdonyvezető kollégákat:



Barsi Balázs  
rovata

### Hogy emlékszik vissza a Mozdonyvezetők Szakszervezete alapítására, milyen volt a hőskor, és mit üzen az utódoknak

Valamikor 1990-ben, a pontos dátumra nem emlékszem, hetvenketten a Vasutas Szakszervezetek Benczúr utcai székházában megalakítottuk a Mozdonyvezetők Szakszervezetét. Ez a megalakulás úgy történt, hogy szavaztunk arról, hogy a VSZ része maradjunk-e, vagy mi mozdonyvezetők kívánunk, és önálló szakszervezetet alakítunk. A többség az önállóodás mellett döntött. Meg kell jegyeznem, hogy én akkor a kiválás ellen érveltem, mert úgy gondoltam, és gondolom most is, hogy egy egységes nagy szervezet nagyobb erőt képvisel, mint sok kicsi, egymással is presztízsharcot vívó szakszervezet. Szerencsére mi mozdonyvezetők, a vasúton belül egy nagyon jól elkülöníthető és egyben stratégiai fontosságú szakmát képviselünk, és a MOSZ a mozdonyvezetők szinte teljes létszámát képes volt magába foglalni. Ez volt az egyik oka, hogy kis létszámunk ellenére sikeresek lettünk.

(Érdekes jelenség volt abban az időben, hogy a VSZ-ből kiváló új szakszervezetek, szinte valamennyien ígértek a nevében is feltüntették, hogy ők függetlenek és szabadok. Holott ennek a pártállam megszűnése után már nem volt semmi értelme, a pártállami idején meg amúgy sem válhattak volna ki.)

De térjünk most vissza a MOSZ-ra. Az emlékezetes Benczúr utcai szavazás után, döntöttünk az elnök, és az alelnökök személyéről is. Előnknek SIKOS JÓZSEFET választottuk, hiszen az ő agyából pattant ki az ötlet, hogy mi mozdonyvezetők, csináljunk önálló szakszervezetet. Már a 70-es években ezzel traktált bennünket a kocsmában, megfelelő mennyiségű sör elfogyasztása után. Döntöttünk a két alelnök személyéről is. Ők BORSIK JÁNOS és NÉMETH LÁSZLÓ a VSZ egykori tisztségviselői lettek. Ezek után a mozdonyvezetőket is meg kellett kérdezni, hogy akarják-e az új szervezetet. A nagy többség igennel szavazott, - ha jól emlékszem jóval 90%-felett - talán csak a Hámánban akadt egy csoport, aki maradt a VSZ mozdonyvezetői tagozatában. Még abban az évben, 1990-ben megtartottuk első kongresszusunkat. Ezzel hivatalosan is a MOSZ vette át a MÁV mozdonyvezetőinek az érdekképviseletét.

Eszembe jutott két érdekes eset a hőskorból. Az egyik, nem sokkal a megalakulásunk után történt egy küldöttközgyűlésen. Az elnök és az alelnökök javadalmazásáról kellett döntenünk. Miután megszavaztuk az összegeket, határoztunk arról is, hogy az elnök és az alelnökök pénze a mozdonyvezetőknek kiharcolt béremelés mértékével emelkedjen. Pl. ha 10% -ot értek el, akkor az ő javadalmazásuk is 10%-kal emelkedik. (Tudni kell, hogy akkoriban az infláció jóval 30% fölött mozgott.) Azt hiszem ez nagyon szép dolog volt, bár nem hosszú életű.

A másik eset, amikor az egyik alelnökünk indulni kívánt az országgyűlési választásokon a Szociáldemokrata párt színeiben. Én akkoriban úgy gondoltam, hogy a szakszervezetnek párt semlegesnek kell lennie, hiszen a szakma, és nem a politikai hovatartozás tartja össze. Ezért nem szerencsés, ha az egyik vezetője elkötelezi magát egy politikai párt felé. Azonban a probléma magától megoldódott, hiszen a párt nem került be a parlamentbe.

A kezdeti időkben szinte hihetetlen sikereket értünk el. Ekkor alapoztuk meg a szakma és a szervezeten tekintélyt, és nem utolsó sorban megfelelő bért sikerült kiharcolnunk. Volt, hogy tárgyalással, de előfordultak kisebb nagyobb sztrájkok is. E sikerek értékét tovább növeli, ha meggondoljuk, hogy a 90-es évek gazdasági összeomlása rettenetes volt. Előfordult, hogy Ferencváros személyben napokig át lehetett járni a vágányokon, nem foglalták a helyet teherkocsik. Tehervonatot alig lehetett látni. Mégsem bocsátottak el egy mozdonyvezetőt sem, sőt a béreket sem csökkentették. Sikerünk titka az addig szinte teljesen ismeretlen összefogásban rejlett, és azt sem szabad elfelejteni, hogy a munkáltató, és vele együtt a kormányzat sem volt felkészülve a konfliktusok kezelésére. Szervezetünk elnöke, és alelnökei pedig jó taktikával tárgyaltak. Természetesen ez az egység néha áldozatot is követelt. Ismeretes, hogy a bértábla megszületése előtt a személyi alaphár megállapításában a munkáltatónak meglehetősen nagy szabadságot adtak az akkori törvények. Ráadásul nem volt mindegy, hogy ki melyik fűtőháznál dolgozik. A budapesti fűtőháznál pl. jóval magasabb fizetésért dolgoztak a mozdonyvezetők mint egy vidéki fűtőháznál. Az egység érdekében a fővárosi mozdonyvezetők lemondtak a magasabb alapherről. Ezzel elértük, hogy az egyes térségek dolgozóit nem lehetett egymás ellen kijátszani. Sajnos néha a tárgyalások nem hoztak eredményt, ilyenkor bizony a sztrájk eszközához kellett folyamodnunk. Gyakorlatilag 2000-ig mindig el is értük a kitűzött célt.

Érdekesképpen megemlíteném, hogy amikor a Horn kormány alatt volt egy nagyobb lélegzetű munkabeszüntetésünk, Csurka István ismert író és politikus az egekig magasalt bennünket egy, már nem tudom melyik rádióműsorban a Kossuthon, hogy milyen összetartó, jól képzett csapat vagyunk, és sikereket kívánt nekünk. Ugyanez az ember, amikor az Orbán kormány alatt sztrájkoltunk, szintén a Kossuth Rádióban hirdette az ígét, és „leszedte a keresztvizet” rólunk is, és Borsik Jánosról is. Valahogy már nem tetszettünk neki annyira. Ez a munkabeszüntetés fordulópont volt a MOSZ történelmében. Ugyanis ezt részlegesen elvesztettük. Ilyen először történt, és azt hiszem, azóta sem hevertük ki egészen.

Most nézzük miben segítette, és segíti még a MOSZ a tagságát. Ott vagyunk az Üzemi Tanácsokban,, bele tudunk szólni a munkavédelem bennünket érintő kérdéseibe, hogy minél jobb körülmények között végezhessék a mozdonyvezetők a munkájukat, ha valakinek munkaügyi konfliktusa támad jogi védelmet biztosítunk, károkozás esetén álljuk a részértékesítést összeget, most már egyre gyakrabban előfordul, hogy az utasítások megalkotása, vagy módosítása előtt kikérjük a véleményünket, stb. A bértárgyalásokon, a kollektív szerződés, valamint a helyi függelék ügyében azonban egyre nehezebb megállapodni. Sajnos a magánvasutat megjelenésével új helyzet adódott. Most már figyelembe kell venni azt is, hogy a cégünk versenyképes maradjon, mert különben kiszorulunk a piacról és nem lesz munkánk. Az egység is felbomlóban van. A kisebb magántársaságoknál, sőt talán a nagyobknál is félt, hogy a mozdonyvezetők kilépnék, vagy az újak be sem lépnek a MOSZ-ba. A sztrájkjal való fenyegetést már lassan senki sem veszi komolyan, a munkáltatót nem érdekli, az utazóközönség pedig jó kis rutint szerzett egy másik vasutas érdekképviselet(?) idióta sztrájkjai alatt abban, hogy azokat hogyan védelje át.

Sajnos az utóbbi időben egyre gyakrabban hallom, hogy nem érdemes fenntartani a szakszervezeti tagságot, meg azt, hogy a budapesti terület hozzon létre magának külön szakszervezetet, mert a vidék

csak a saját érdekeit nézi, és a feladatok pedig itt vannak Pesten, stb. Nos én úgy gondolom, hogy éppen most lenne itt az ideje a szakma összefogásának, függetlenül attól, hogy ki hol, vagy melyik cégnél dolgozik, mert ellenkező esetben olyan kizsákmányolásnak leszünk tanúi, amilyen talán az 50-es években volt utóljára.

Ne akarjuk ezt! Mi mozdonyvezetők teremtünk meg újra az egységet, hogy megint erősek, és a vasutas szakma kiemelkedően megbecsült dolgozói lehessünk.

**MÓRICZ ZSIGMOND  
BP. FERENCVÁROS**

Gőzmozdonyvezetői vizsgát 1964-ben, diesel képesítést 1971-ben, villamos mozdonyvezetői jogosítványt 1988-ban szereztem. Mindenem a vasút, szerettem, ma, nyugdíjasként is figyelem, mi történik a vasúton.

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének alapításánál jelen voltam, munkájában kezdetektől részt vettem, amire nagyon büszke vagyok.

A megalakulás ünnepélyes pillanatait sok-sok munka, félelem, tartózkodás, de szilárd elhatározás előzte meg.

Mi mozdonyvezetők, akik a gőzös világban edződünk meg, fizikailag rendkívül fárasztó szolgálatokon, hosszú távolléteken voltunk túl. Úgy éreztük, azt gondoltuk, hogy az állampárti szakszervezet nem tudja, nem akarja a masinisták valós érdekeit, helyzetét és céljait megérteni. Jelenlételemek tartottak minket, ügyeink, támogatási kérelmeink süket fülekre találtak

„Jól kerestek, mit akartok ti” - mindig ez volt a válasz felvetéseinkre. Persze azt már nem akarták figyelembe venni, hogy viszonylagos anyagi elismertségünk mögött mennyi álmatlan éjszaka, 24 órás szolgálat, milyen alázatos fegyelem volt.

Egyre inkább az fogalmazódott meg a kollégákkal való találkozások során, hogy saját kezünkbe kell venni sorsunkat, hogy a minket érintő dolgokról magunk dönthessünk. Már 1988-ban megfogalmazódott ezek a célok, úgy emlékszem. A sok-sok beszélgetés, tervezés során megmutakozott mit kell tenni, ki teremt vezetésre, ki lehet, aki „névére veszi” a mozdonyvezetők érdekképviseletét. Sipos József volt a szószóló a pestiek közül, akik több információhoz jutottak, ő volt az első vonalban.

Benczúr utcában a VSZ főbizalmi értekezletén találkoztunk, ott fogalmazódtak meg a konkrét tennivalók.

„Önálló szakszervezetet kell alapítani, ennek nem szabad így tovább mennie, ha a problémákat békésen meg lehet oldani, akkor oldjuk meg!”

Az idősebb kollégák óvatossáiban, a fiatalok merészebben mondták el gondolataikat. „Áldozatot is kell hozni, ha úgy adódik” - gondoltuk. A megalakuláskor is látszott, hogy nagy a felelősség. Olyan dolgot tettünk, amit előttünk még senki sem próbált. Volt bennünk óvatosság, de jó adag felelősségvállalás is. Felelősség azokért akiket az őt képviselünk.

Az első intézkedések aztán minket igazoltak. Elkészült a bértábla, emelkedtek a fizetések, csökkent a napi munkaidő. „Köszönjük szépen korosztályunk nevében” - mondták az idősebbek.

Persze nem minden sikerült azonnal, a folyamat most is tart, mindig van valami tennivaló. Itt Szombathelyen azt hiszem, rendben mennek a dolgok.

Azt üzenem a fiataloknak, legyenek erősek, kitartóak, véleményük, elhatározásuk mellett tartsanak ki. Legyünk erősek, egységesekek. Aki pedig a közért tesz, azt tiszteljük, becsüljük!

**NÉMETH JÓZSEF  
SZOMBATHELY**

1982-től a Vasutasok Szakszervezetében a püspökladányi mozdonyvezetők érdekeit láttam el. Borsik János 1989-et írunk, amikor megalakítottuk a mozdonyvezetők rétegbizottságát, Németh László és Talán János lettek a vezetőink. Mi Faragó Sándor kollégámmal dolgoztunk a ladányi kollégáért. Már a rétegbi-zottság megalakulását is olyan igény hozta létre, hogy a mozdonyvezetők saját követeléseit, elvárásait jobban meg tudjuk jeleníteni. Aztán a munkánk során egyre többször fogalmazódott meg, hogy jobb lenne külön szakszervezetet alapítani, valós érdekvédelmet létrehozni. Ebben az időben a fűtőházak kategorizáltak voltak, mozdonyvezetőként ugyanazért a munkáért eltérő díjazásban részesültünk, sokszor szomszédos telephelyek között is fizetési különbség mutatkozott. A vasutas társadalomunk létszámunk kicsi volt, viszont felelősségünk nagy. Ennek ellenére érdekeinket nehezen, vagy egyáltalán nem tudtuk érvényesíteni. Tenni kellett valamit. 1989 szeptemberében Budapesten, a Benczúr utcában fogalmazódott meg talán először, hogy a magunk útját kell járjuk. Voltak ellenvélemények is, de sikerült az „egy mindenkiért, mindenki egyért” elvet elfogadtatni. 1990. nyarán megalakult a MOSZ. Csuda jó érzés fogott el, nagyon jól sikerült az indulás, a hangulat magával ragadó volt.

A megfogalmazott célok mellé felsorakoztak a kollégák. A foglalkoztatási biztonság, az egységes mozdonyvezetői bérek megteremtése egybe kovácsolt bennünket. Együtt nem tudtuk minket kikezdeni, nagy lett a szervezethez. A helyi munkában a meggyőzés nehéz de szép feladat volt. Aztán az első sztrájk idején a félelem is megfogalmazódott. Mi is kell csinálnunk, nem lesz-e súlyos következménye a munka beszüntetésének, mindenki mellénk áll-e?

Higgadtan, jól előkészítve tüleztünk azon is, aztán láttuk, hogy az egység felépítéssel jobbitathatunk a mozdonyvezetők helyzetén. Megtanultunk felelősséggel dönteni. Abban az időben tagcsoporthoz tartoztunk Nekem csak a MOSZ és a kollégák számítottak. Jelenleg nyugdíjasként kevesebb a rálátásom a dolgokra, de tudom, hogy a vasút szétdarabolásával, a magánvasutat megjelenésével az érdekképviseleti tevékenység is nehezebbé vált. Akik most dolgoznak a kollégáért, személyes példamutatóssal végezzék feladatukat, a csapatért tegyenek. Becsüljük meg társainkat és egymást is. Ne legyenek irreális követeléseik, áldozatot Nekünk is kell hozni. A szakszervezet mi mozdonyvezetők vagyunk. S végül ne adják fel soha, örüljenek a sikereknek.

**KESERŐ JÓZSEF  
PÜSPÖKLADÁNY**









## Területi hírek

### Szeged

Már az előző újságban megjelent, hogy Kiskunhalason a mozdonyvezetők felajánlották a számukra járó ásványvizet az árvízkárosultak számára. Ezt a felajánlást a területen lévő összes többi tagcsoport is megtette, így Szeged, Békéscsaba, Kecskemét, Szentes, Mezőhegyes és Vésztó együttesen 3500 liter ásványvizet ajánlott fel az árvízkárosultak megsegítésére. Ezúton szeretném, megköszönni a munkálatoknak, a gyűjtéssel és szállítványozással kapcsolatos segítségét.

Július 2-3-án a Mozdonyvezetők Országos Találkozásán a területünkről is szép számban képviseltettük magunkat Budapesten, főleg, hogy Mezőhegyes focicsapatának címvédési feladata volt a rendezvényen. Mivel minden bizonnyal eleget írnak magáról az eseményről, így én ez úton szeretném megköszönni a rendezők fáradozásait és áldozatos munkáját, amit ennek a rendezvénynek a lebonyolítása érdekében tettek. Mi határozottan jól éreztük magunkat, és elégedettek voltunk minden szervezett programmal. Valamint ezúton is szeretnék gratulálni Mezőhegyes csapatának, hogy sikerült címvédőként a MOSZ kupát újra megnyerniük.

Július 5-én került megrendezésre a soron következő területi tekeverseny Kecskeméten. A hagyományoknak megfelelően 100 vegyes gurítás volt, négy fős csapatokkal. Természetesen a nagyobb létszámmal érkezőknél mindenki gurított, a legjobb négy eredmény számított. A versenyen ezúttal Kiskunhalas, Szentes, Szeged és Kecskemét csapata vett részt. Szerencsére a hangulat is a hagyományoknak megfelelő volt és a harci szellem is töretlen maradt. A pályán kemény küzdelem, a nézőtérén lelkes biztatás és baráti beszélgetés folyt.



Gurítás



Eredményhirdetés

#### Végeredmény:

##### Csapat:

1. Kecskemét	1176 fa
2. Szeged	1160 fa
3. Szentes	1153 fa
4. Kiskunhalas	861 fa

##### Egyéni:

1. Berek Tibor	Szeged	390 fa
2. Tóth Tibor	Szeged	384 fa
3. Nagy Péter	Kecskemét	383 fa

##### Vízholdó:

Nagy László Kecskemét 160 fa

Az egyéni helyezettek Czinegéné Király Klári felajánlásának köszönhetően egy – egy szép kerámia serleggel térhettek haza.

Mivel a Mozdonyvezetők Országos Találkozásán nem mindenki tudott részt venni, ezért a békéscsabai tagcsoport július 10-én a városi strandfürdőben szervezte meg szokásos évi vasutasnap rendezvényét. A kimondottan jó időnek és az esemény népszerűségének köszönhetően nagyon sokan látogattak ki családtagjaikkal ezen a na-

pon is, és a medencékben vagy egy hideg ital mellett beszélgetve és fürdőzve töltötték el a napot. Reméljük jövőre is kedvező lesz az időjárás és minden körülmény, hogy újra egy ilyen eseményen találkozhasunk.

Szóth Tibor



### Pécs

Területünkön a 2010-es személyi alapbér értesítések átvétele után, szembesült több kolléga, hogy a mozdonyvezetési ideje az előző évihez képest nem növekedett, hanem hónapokkal csökkent.

Kis utánajárást követően kiderült, hogy az érintett mozdonyvezetők a kiképzésük időszakában vonatvezetői utazási időt teljesítettek. Egy 2009-ben a humán szervezet által végzett felülvizsgálat a 2008. január 2-án aláírt megállapodásra hivatkozva végezték el a korrekciót. A megállapodás idézem „Teljes egészében gyakorlati időként kell figyelembe venni a mozdonyvezetési időt. Mozdonyvezetési idő a bármely munkáltatónál mozdonyvezetői, vasúti járműves daruvezetői, mozdonyfűtői, mozdony segédkezelői, vontatási vonatkísérői munkakörben teljesített idő, valamint a mozdonyvezetési időtörtént kiképzés időtartamából legfeljebb két év”. A vonatvezetőként teljesített időt valóban nem tartalmazza, mert a megállapodás megkötésekor a szándék arra irányult, hogy a kiképzés időszakában mozdonyon forgalmi teendők ellátása céljából teljesített időt, szakmai gyakorlati időnek ismerjenek el. Ezt támasztja alá, hogy a CSM feltételek hiányában a vonatvezetők a mozdonyvezető álláson teljesítettek szolgáltatást. Egyeztetési kérelemmel fordultunk a központvezető úrhoz, mely március 19-én megtörtént. Munkáltató szerint a gyakorlati idő megállapítása az érvényben lévő szabályok és utasítások szerint történt, kiadott bérintézkedések adatai helyesek. Ezt az álláspontot elfogadni nem tudtuk. Németh László alelnök úr nyílt levélben fordult Szűcs Lajos humán igazgatóhoz a probléma korrekt rendezése érdekében. Válasz azóta sem érkezett...

Az ügyvivő bizottság kihelyezett ülést tartott július 6-án, Dombóváron, a tagcsoport gunarasfürdői pihenőházában. Fő témája a kongresszusi anyagok előkészítése volt. Az eseményhez kapcsolódott Dörnyei Szilárd tagtársunk 7-én megtartott nyugdíjas búcsúztatója. Barátai, jó ismerősei, munkatársai kívántak hosszú, egészséges, tevékeny nyugdíjas éveket.



Weber József

### Szombathely

A július hónap azt adta, amit ígért. Hihetetlen meleget. Maximális leterheltséget embernek, gépnek. A harmadfokú hőségriadó (meg) mutatta milyen körülmények között dolgoztunk, vittük a vonatot kollégák. Néha még ott is folyt, ahol sosem szokott. Ugyanakkor azt is megmutatta, a munkakörülményeken van mit javítani: a mozdonyokon, és azon kívül is. Nem nagy álom 12 óra után megmosakodni, letusolni, átöltözni - aki nem hiszi, járjon utána. Húzzon le 11 órát, mondjuk Bz motor vezető állásán, sülve-főve, de ide írhatnám a többi paripát is, igaz vannak kivételek. Előjött a légkondi, a hűtő hibája-hiánya, s az is, van e felelős és hathatós segítség ezen problémák megoldására, vagy csak mondjuk, mondjuk, mondjuk. Ugye ha akarjuk, akkor tudjuk, az ablakon túl is dolgoznak emberek.

Július hónapban helyi érdekegyeztető tanács is ülésezett, hisz területünkön is megindult a vasút egy régebben bezárt vonalon: Csorna-Pápa között. Tárgyaltunk feljelentkezési helyekről is. A tagcsoportok kiálltak előzőleg egyeztetett álláspontnál. Nem kívánunk bővíteni. Ugyanakkor egy régebbi feljelentkezési helyet visszavettünk a helyi függelékből. Egy másikat elutasítottunk. A feljelentkezési helyek kialakításánál modern, kulturált, a mai kornak megfelelő várunk. A távlati ajánlat (WC-s csap) nagyon eltér ettől. A foglalkoztatás kér-





dése is felmerült, hisz előbb-utóbb megindul a villamos vontatás a területen, a Boba-Ukk-Zalaszentiván-Óriszentpéter vonalon. Mennyire befolyásolja ez munkánkat? Maradtak nyitott kérdések bőven. A nagy hőség megmozgat sok mindent, például Zalægerszegen a mozdonybeíróba légkondicionáló beszerelését kezdték meg, a helyi tagcsoport állja a számlát.



A tagcsoportok több nyári programot szerveztek, a tapolcai tagcsoport „Csobánc-hegyi első vartúra” név alatt szervezte tagjait s az érdeklődőket, kirándulásra. Külön busszal közlekedtek a Csobánc-hegy aljáig, majd gyalogosan fel a várba, a vár történetéről szóló előadás után kellemes séta következett, majd könnyű ebéd után busszal tértek haza. A szombathelyi tagcsoport ismét megtartotta a balatoni „Úszó s vízen futó” versenyt. Vonattal érkeztek Balatonmáriafürdő-Alsóra, ahol 10 óra után mindenki nevezett a félelmetes távra. A küzdelem után lubickolás, fürdés volt a program, amiben az idő is támogatott minket. Estére megfáradva tért haza csapatunk.



Horváth György

## Sopron

Az idei év júliusában Budapesten megrendezett 20. Mozdonyvezetők Országos Találkozója, nekünk, GySEV-nek különösen fontos volt, hiszen nem mindennapi létszámmal vehettünk részt a rendezvényen, ugyanis, a MOSZ Kispályás labdarúgó torna hosszú és kemény selejtezői és elődöntői után a Sopron I.-es és a Sopron II.-es csapat is bekerült a döntőbe. Nagy lehetőség volt számunkra, hogy jó eredményt érjünk el a születésnap csatározásban. Annál is inkább fellelkesedtünk, hiszen, az ezredforduló tornáját is megnyertük 2000- ben és ez mostani is, szintén egy fontos dátum. Most is szerettünk volna minél jobb eredményt elérni, a legfényesebb trófeát elhozni.

Ennek szellemében indultunk útnak. Különösen nagy csatára lehetett számítani a két csapatunk között, mert mindenki fogadkozott, az I- es csapat azért, mert újra itt a lehetőség, mint az elmúlt évek során többször, a II.-es csapat, meg azért, mert ez volt az első ilyen lehetősége. A mérkőzések nagyon kemény csatában sportszerűen és nagyon jó hangulatban lezajlottak. Minden csapat a legjobbat hozta ki magából. Mi Soproniak nagyon büszkék vagyunk a végeredményre, mert mindkét csapatunk a dobogón végzett. Sopron I. ezen a napon, a csodálatosan játszó, a döntő legjobb, Mezőhegyes csapatától kapott ki, így a második helyen végzett. Sopron II. Nagy csatában legyőzte Miskolc csapatát, és így a dobogó harmadik helyére állhatott fel. Az est folyamán, a nagyon jó hangulatú a MOSZ 20. szülinapi buliján, megfelelően meg is ünnepeltük ezt a csodálatos eredményt.

A soproni tagcsoport nevében ezúton szeretnénk megköszönni Csallós Tamásnak és minden budapesti szervezőnek, a rendezvény megszervezését és gratulálni a zökkenőmentes lebonyolításért. A jó munkájukat dicséret illeti.

A júliusban lévő 60.vasutasnap alkalmából a GySEV Zrt-nél is kitüntetések adták át a nyugdíjba vonuló kollégáknak.

Bencsik Gábor Attila  
Buús Tibor

Enzsől László  
Fodróczy Csaba  
Gombás Tamás  
Poór Zoltán Lajos  
Raffay Ferenc  
Tamaskó Ferenc  
Varga János IV.  
Horváth Gyula  
Mörz József  
Csóka Zoltán  
Kozák István Béla  
Baa Károly

Továbbá, elismeréseket kaptak a kiváló munkájukért a mozdonyvezetők

Lukács Antal (főmozd. vez)	Vezérgazdatói Dicséret
Pálfi Zoltán (főmozd. vez)	GYSEV Zrt. szolgálatért ezüst
Szóke Lajos (főmozd. vez)	Vezérgazdató-helyettesi dicséret
Paskó Pál (főmozd. vez)	Igazgatói Dicséret

A GySEV Zrt. Elnöke, Szabó András, a Központi Vasutasnap Ünnepélyen hivatalosan bejelentette a lemondását.

A minisztérium döntése alapján, a jövő év december 31-ig Dávid Ilona lesz a GySEV Zrt. nyugat-magyarországi vasúttársaság vezérgazdátója – derült ki a társaság tulajdonosainak július 21-én rendezett rendkívüli közgyűlésén. A hölgy dr. Székely Csabát váltja ebben a pozícióban, aki mostantól az Osztrák Köztársaság igazgatóság képviselője lesz dr. Alexander Biach-csal együtt. A testület további tagjai Kocsis Tamás, Kunos Gábor, Schváb Zoltán és Ungvári Csaba: közülük kerül ki majd az új igazgatóság elnök, akit az elkövetkező ülések valamelyikén választanak meg.

Személyügyi változások következnek be a GySEV Felügyelő Bizottságában is. Itt a Magyar Köztársaságot Csomai Kamilla, Kreisz Zsolt, dr. Misik Zoltán, Szűcs Lajos és Tóth Attila Simon, az osztrák felet Rudolf Chrudina, Ferry Elsholz, dr. Gerhard Steger és dr. Heinrich Wedral képviseli. A STRABAG SE részéről Mag. Hannes Truntschnig lesz jelen a testületben, a munkavállalók érdekképviselőinek oldaláról pedig Roland Fortunits, Hende József, Rudolf Kaiser, Locsmándi Béla és Vas László dolgozik majd az FB-ben.

A GySEV Zrt-nél az elmúlt hónapokban kialakult az a helyzet, hogy a mozdonyvezető kollégák a jobb kereseti lehetőségek miatt elvándorolnak cégünkötől.

A GySEV Zrt. vonatási képességének megőrzése, illetve a vonatási piac által támasztott követelményeknek történő megfelelés érdekében tárgyalásokat folytatunk.

A munkæro piaci egyensúly megteremtése érdekében a mozdonyvezető, főmozdonyvezető, oktató mozdonyvezető munkakörben foglalkoztatott munkavállalók bérezését a piaci értéknek megfelelően kell kialakítani és ezzel megakadályozhatjuk, hogy konkurens cégekhez menjenek dolgozni. Távozásuk miatt nagyon nehéz helyzetbe kerülhet vállalatunk.



Vas László

## Debrecen



Július 23-án Mátészalka tagcsoport megrendezte a hagyományosnak nevezhető vasutas napját, mely (már nem először) a Mátészalka közeli Főnix parkban [<http://www.tiszavarazs.hu/>



fonixpark/?action=elerhetoseg] volt megrendezve. A vasutasnap dínom-dánom előtt azonban komoly dolgokról is szó esett, hiszen ez alkalommal tartották a tagcsoporti fórumukat is, amelyen a MOSZ elnöke, Kiss László és az egyik alelnöke, Dr.

Dancsa Attila tartott tájékoztatót és válaszolt a feltejt kérdésekre. a TVSZK vezetője, Bécsi Gábor is hivatalos volt a rendezvényre, de Ő nem jelent meg. A fórum előtt és után kötetlen beszélgetést folytattak a MOSZ vezetői és a megjelent vendégek. Meghitt és baráti környezetben töltötték a „mátészalkai mozdonyvezetők napját”, amely már hagyományként mindig július végén tartanak a Főnix parkban.



Július 19-26 között a nyíregyházi és a záhonyi tagcsoport érdeklődő résztvevői családi kiránduláson vettek részt Siófokon, az aranyparton és Zamárdiban, a valamikori járműjavítói üdülőben. Azért két helyen volt a szállás, mert egy helyen nem fért el a 110 fő. A jelenlévők szerdán az Abaliget cseppkőbarlangot és Pécs nevezetességeit, csütörtökön pedig a herendi porcelán múzeumot és Veszprém belvárosát tekintették meg. A jó időnek köszönhetően bőven volt lehetőség a Balatonban fürdőzni és más egyéb program, ill. kirándulás megszervezésére. A résztvevők az első este minkét helyszínen, szabadterén sütöttek, melyre Oláh András nyíregyházi mozdonyvezető ajánlotta fel a több száz szelet pácolt húst, csütörtökön este pedig csülökpörkölt rottyogott a kondérban. Siófokon a horgászat kedvelői esténként adóztak szenvedélyüknek és a több tucat kifogott balatoni keszeget, gardát, kárászt tárcsalapon megsütve fogyasztották el. (Itt nem fogyott a Hekk!)

Július első hetében új szociális létesítményt vehettek birtokukba a záhonyi mozdonyvezetők. Kialakításra került egy legalább 130 személyes öltöző, zuhanyzó, egyéb vizesblokkok és új helyre költözött a mozdonyfelvigyázó is. Fényképes beszámoló egy későbbi számban lesz.

Gyüre Ferenc



## Miskolc

A nyár derekán járunk. Mire e sorok megjelennek, sajnos már a nyár végéhez közelítünk.

A hagyományokhoz híven, a július velejárója a „Vasutasnap”. Területünkön 2010. július 10. én az MVSC pályáján került lebonyolításra a jubileumi 60. vasutasnap. A rendezvény fő védnöke Dr. Márkus Imre Úr, a TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatója volt. A GÉPÉSZET Zrt., és a TRAKCIÓ Zrt. közösen állított sátrat a rendezvény helyszínén, s az „arra járókat” egy tál étellel is megkínálták, melyet a helyszínen főztek üstben.



Szép darab

A TRAKCIÓ Zrt. képviselőjeként a mozdonyvezetők csapata benevezett a kispályás labdarúgó tornára. A döntőig eljutó csapatunk, hetes rúgásokkal a második



Meghúztuk a harcsa bajszát

helyet szerezt meg. Az idei rendezvény is, ismételtén színvonalas műsorokkal, és programokkal szolgálta a jelenlévőket. Köszönet érte a rendezőknek, illetve szervezőknek! A szeren-

csi tagcsoportunk július 14-16-án rendezte meg egy Vizsoly melletti horgásztónál, a már náluk is hagyományosnak mondható „ívő napi juliálisát”. A három nap lehetőséget adott arra, hogy a tagcsoport majd minden tagja kilátogasson, és részt vehessen a kiváló rendezvényen. Az elmúlt évekhez hasonlóan, mindenki jól érezte magát. Aki elég bátor volt, és mersze is hozzá, még a harcsa bajszát is megráncigálhatta!

A miskolci tagcsoportunk ugyanezen a hét végén, 18-án vasárnap rendezte meg a Miskolci Mozdonyvezetők Napját Tiszaújvárosban a strand területén. E jeles napra kollégáink családtagjaikkal együtt érkeztek, s így, több mint 300 fő volt jelen! Tagcsoportunk meghívására a kassai kollégák is jelen voltak. Igaz az időjárás e napon nem volt olyan kegyes, mint a hét közepén szerencsi kollégáinkhoz, de összességében azt kell, hogy mondjam, aki akarta nagyon jól érezte magát.

Mint az, a parancskönyveknek köszönhetően az egész hálózat szintjén ismeretes, több sajnálatos esemény is történt a V43-as mozdonyok nem megfelelő féklöketeinek eredményeképpen. Nem kívánom most a hibák gyökereit boncolgatni, csupán egy ezzel kapcsolatos furcsa esetet kívánok most itt közreadni. Történt pedig, hogy Miskolcon az egyik balesetben részt vevő járművet, állítólag fékűtmérésre „kivitték a fűtőházból” a rendező pályaudvarra. A dolgot több kollégánk is jelezte felém. A furcsa az volt mindenki számára, hogy a mozdonyon nem volt mozdonyvezető, és állításaik szerint 2 fő VBO-s volt jelen. Ez teszi kissé pikánssá az esetet. Egy mozdonyvezető azt képzelné, hogy az utasításokat mindenki ismeri, és be is tartja, főleg, ha olyanokról is szó van, akiknek betartatnia kell azokat, vagy a felelősségre vonást az utasítások ismeretében javasolják! Szándékosan írtam azt, hogy kivitték a mozdonyt, nem pedig kijártak vele. Eddig én is azt hittem, hogy mozdonyon szolgálatot teljesíteni csak úgy lehet, hogy vezényelnek szolgálatba, menetigazolványt töltek ki, s legfőképpen be kell jelentkezni az MFB-be. Az említett esetben ez nem így történt.

**Nem vezényeltek oda mozdonyvezetőt; nem vezettek a mozdony üzeméről üzemnaplót; nem tölthettek ki menetigazolványt; s nem jelentkeztek be a Mozdony Fedélzeti Berendezésbe!** Mindenki előtt világos a kép, hogy a felsoroltak bármelyikének, vagy bármelyik csak egy részének a végre nem hajtásáért, egy mozdonyvezetőt felelősségre vonnak. Erre lehet azt mondani, hogy „amit szabad Jupiternek, nem szabad a kis ökörnek!” Akkor viszont azt a következtetést lehet levonni, hogy az utasítások csakis a mozdonyvezetőre vonatkoznak, másra nem. Vajon kinek jó ez a fajta eljárás? Azt gondolom, nyugodtan lehetett volna úgy tálni ezt az esetet, hogy ismét illetéktelenek jogosulatlanul vezettek egy járművet. A budapesti eset után azt hiszem, mindenki érti, hogy mire gondolok. Ez időben épp a Könyves Kálmán körúton tartózkodtam, így az esetről tájékoztattam Dr. Márkus Imre Vezérigazgató Urat. Ő sem értett egyet azzal, hogy ez helyes megoldás volt. Ígéretet tett, a megnyugtató rendezésére. Bízunk abban, hogy ez így is lesz, s többé nem fordul elő, még csak ehhez hasonló eset sem!

Laczai Lajos





## A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Központi Üzemi Tanács (KÜT) hírei, a 2010. júniusi és júliusi ülésekről

A KÜT júniusi ülésére 15-én került sor. Az ülés elején az árvízkárosultak megsegítésének lehetőségét tárgyalta a testület, és megfogalmazódott egy elképzelés a Trakciós munkavállalók megsegítésére.

A napirendnek megfelelően Bihari Lajos úr a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese egy számítógépes prezentáción keresztül mutatta be a vállalat 2010. első negyedévi gazdasági helyzetének alakulását. Bihari úr miután megígérte, hogy a prezentációt a KÜT rendelkezésére bocsátja, készségesen válaszolt a tanácsstagok által feltett kérdésekre.

A következő napirendi pont előadója Kovács Péter úr, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Biztonsági Vezetője. Kovács úr munkavédelmi szempontokon keresztül tájékoztatta a munkahelyek állapotáról, ide értve a vezetőállások helyzetét is. Biztonsági vezető úr a kérdések megválaszolásánál ígéretet tett a felvázolt problémák megoldására. A jóléti és szociális ügyek napirendi ponton belül Pinczés Ilona úrnő, HR szakértő tájékoztatta a tanácsot, hogy a szociális segélyek és a fizetési előlegek helyi elbírálása után a kifizetés folyamata megváltozott annyiban, hogy eddig a TVSZK Központokkal azonos helyen működő humánszolgáltató egységek helyett Budapesten kerül sor a számfelítésre.

Az ülés végén a KÜT egy munkabizottságot hozott létre, amely az árvízkárosultak támogatására kezdeményezett feladatok előkészítésével foglalkozik.

A Trakciós KÜT ülések között 2010. július 15-én összeült a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsa által kezdeményezett „KÜT kerek asztal”. Az ülésen a MÁV Zrt. által meghirdetett, az árvízkárosultak megsegítésére irányuló munka vállalói gyűjtésből befolyt összegkerült felosztásra. A segítségből 10 kolléga – köztük egy Trakciós – részesült.

A KÜT júliusi ülését 20-án tartotta. Az ülés elején az árvízkárosultak megsegítésére tett munkáltatói kezdeményezést tárgyalta a testület.

A munkáltató képviselőjében jelen volt Nyárádi Lászlóné úrnő

Emberi Erőforrás vezető, Pinczés Ilona úrnő HR szakértő, Kramli Ferenc úr Személyzet Menedzsment vezető, és Tóth Szabolcs úr Controlling vezető.

Tóth Szabolcs úr egy szakmai prezentáción keresztül, melyet később elektronikusan minden KÜT tag megkapott, bemutatta a Társaság első félévi célkitűzéseinek megvalósítását. Tóth úr ezután válaszolt a feltett kérdésekre.

A KÜT rövidtájékoztatót kapott a munkavállalók első félévi túlóra helyzetéről. Nyárádi Lászlóné a KÜT által a munkáltató felé kezdeményezett, az árvízkárosultak megsegítésére tett munkáltatói intézkedésekről tájékoztatót. Elmondta, a munkáltató hírlevélben értesítette dolgozóit, hogy lehetőség van a munkabérekből történő közvetlen átutalásra is a segítségnyújtási számlára, és hozzátette a támogatás odaítélése előtt a KÜT és a Munkáltató közös környezet-tanulmányt, végez az érintett területeken. Arra a kérdésre, hogy a munkáltató mekkora összeggel járul hozzá a támogatáshoz, azt válaszolta még nem született döntés.

Tájékoztatót továbbá arról, hogy az új jelentkezési helyek kialakításának feltételeiről folyamatos egyeztetés van a Mozdonyvezetők Szakszervezete, a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottsága, valamint a Munkáltató között.

Az egyebek napirendi ponthoz a KÜT írásban nyújtott be kérdéseket, melyekre Kramli Ferenc úr válaszolt.

A Központi Üzemi Tanács felhívással fordul a munkatársak felé, segítsünk a saját, Trakciós bajbajutott kollégáinkon.

A felhívás nyomán összegyűlt adomány összegéről, valamint annak felhasználásáról e lap hasábjain is tájékoztatót adok

Bordás Imre  
KÜT elnök



## Központi Üzemi Tanács FELHÍVÁS

Tisztelt Kollégák!

Mindannyiunk előtt ismeretes a közelmúltban az időjárás körülmények következtében kialakult helyzet. A dologhoz szorosan kapcsolódik, hogy a katasztrófa sújtotta területen nagy számmal élnek közvetlen munkatársaink is. Ezért a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. Központi Üzemi Tanácsa felhívást intéz a vállalat dolgozóitól: **Segítsünk közösen bajbajutott kollégáinkon.** A segítség nyújtására a Munkáltatói hírlevélben megfogalmazott módon gyűjtést szervezünk. A közös gyűjtés célja egy nagyobb összeg létrehozása mellyel hatékony segítséget nyújthatunk, saját kollégáinknak. Kérem tehát valamennyi munkatársamat, hogy az itt feltüntetett számlaszámra helyezze, bármilyen összeggel támogassa az ország e részén lakó MÁV-TRAKCIÓ Zrt. munkatársaink, kollégáink megsegítését!

**Számlaszám: 12001008-01044118-00200009**

Bordás Imre  
MÁV-TRAKCIÓ Zrt.  
KÜT elnök sk.

## Baleset



A baleset helyszíne Kiskunhalas-Kunfertő között a 67-68 szelvény. 5 db szürkenyárfa - 30-40 cm ággal - borult a vasúti pályára.

A szerelvény a 70 szelvényben tudott csak megállni a gyorsfékezést követően. Az ütközés kb.

80 km/h-val történt. Kollégánk az akadály észlelését követően gyorsfékezett, majd bemenekült az utastérba. A motorvonatban esett kár, milliós nagyságrendű. A képek önmagukért beszélnek. A balesetben közrejátszott a homokos talajban megkapaszkodni nem tudó túl nagy fák, illetve a 6341 sorozatú motorvonat gyenge világítása.



Sánta Ambrus  
Bátaszék



## Dunaferres történesek dióhéjban.

Történt mindez 2010 tavaszán. A vontatási üzemvezető telefonon behívta magához az ottani Mozdonyvezetők Szakszervezetének tagcsoport vezetőjét, mondván egy vitás kérdésben kért tárgyaláshoz megadná az időpontot. Körülbelül fél óras várakoztatás után átadta azt a levelet, ami a tárgyalás időpontját tartalmazta. Majd ezt követően a már távozni készülő tagcsoport vezetőnek azt mondta, lenne még valami: rendkívüli felmondást kezdeményez ellene és ezzel kapcsolatban lehetőséget ad most a védekezésre. A tagcsoport vezető természetesen váratlanul érte, ezért a védekezésre való felkészülés érdekében egy későbbi, előre egyeztetett időpontra kért lehetőséget. A munkáltató színeiben „véletlenül” jelenlévő személyügyi koordinátor azt közölte, hogy most adnak lehetőséget, többet nem. (Ezt be is tartották) Ismertették, hogy a rendkívüli felmondást miért kezdeményezi a munkáltatói joggal rendelkező üzemvezető. Az indoklás üzemi tanács- tagság után járó munkaidő kedvezmény nem rendeltetésszerű igénybe vétele. A folyamatos műszakban dolgozók esetében a szakszervezeti vagy üzemi tanácsülés, vagy bármi ezzel kapcsolatos feladat szabadnapra esik, azt szabadidőben látják el. A munkajogi magyarázat is azt írja, hogy a munkaidő kedvezmény rendeltetése az, hogy a munkavállaló ne a szabadidejét áldozza, ezen tevékenységek ellátására. Szerette volna a tagcsoport vezető mindezt megvitatni a munkáltatóval, lehetőséget nem kapott. A munkáltatóval ezen eseményeket megelőzően természetesen komoly vitáik voltak a vasúti dolgozók elmaradt bérrendezése ügyében, valamint a munkavédelmi törvényben leírt, kötelezően biztosítandó utasítások kérdésében. Hogy mi a rendkívüli felmondás igazi oka? Talán sejthető. Szeretnénk mindenkivel tudatni, hogy a tagcsoport vezető nem tört össze, nem lett depressziós és nem tántorította el attól a céltól mindez, hogy a vasúti dolgozók a munkájuk értékének megfelelő bért kapjanak. És hogy mindezt így tudta megélni: a családjától és a Mozdonyvezetők Szakszervezetétől kapott támogatásnak köszönheti, akiknek őszinte hála mindeztért. Jelenleg bírósági szakaszban van az ügy, annak jogerős ítéletét követően a teljes anyagot közzé tesszük (bizonyító erejű adatok, iratok, tanúk, történesek) mindenki okulására.

Dunaferr tagcsoport

## Horgászverseny a Dunaferr Tagcsoportnál.



A nyertesek

Csapatépítési és kikapcsolódási céllal Horgászversenyt rendezett a MOSZ ISD Dunaferr Zrt. tagcsoport. Dunaújvárosról 45 km-re Akasztón találtunk egy igazán remek horgászkomplexumot. Korán reggel izgatott, komoly felszereléseket felvontató profi és egyszerű felszereléssel érkezőktől volt hangos a gyülekező hely. Mindenki találgatta vajon a horgász szerencse ma ki mellé szegődik, ki lesz a legjobb. Kinek a csalija ízlik legjobban a halaknak.

Kellemes időt sikerült kifognunk ez pedig már fél siker manapság. Leérkezést követően kisorsoltuk a horgászhelyeket, majd mindenki megkezdte az ilyenkor szokásos szertartásait. A biztonság érdekében tüzes vizet és hasonló baktérium öltöket fogyasztott a tisztelt gyülekezet. A megbeszélte jelle behajthatta mindenki a horgát, rajta az általa legmegfelelőbbnek vélt csalival. Mindenki számára meglepő gyorsasággal jött az első fogás.

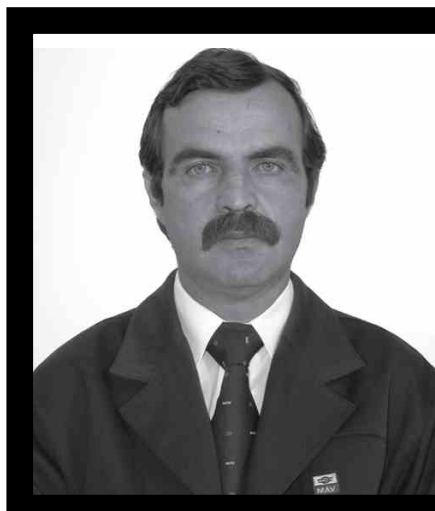
A mérlegelést és hitelesítést végzők nem unatkoztak, egymást szinte túl kiabálva jöttek a fogási jelzések. Igazi horgász élményt nyújtott a szinte folyamatos kapás,

fárasztás, szákolás. A kitűzött idő leteltével a zsűri összesítette a fogási adatokat, melyből kialakult a verseny végeredménye.

Első helyen végzett:	Németh Zoltán	35.50 kg-al
Második helyen végzett:	Tóth János	31.86 kg-al
Harmadik helyen végzett:	Halász Zoltán	26.15 kg-al

Gratulálunk a helyezetteknek és köszönet mindenkinek, aki részvételével támogatta rendezvényünket.

Dunaferr tagcsoport



*Búcsúznak Molnár János  
kollégától,*

*Aki 2010.08.02-án tragikus hirtelenséggel,  
életének 48. évében elhunyt.*

*Mozdonyvezetők Szakszervezete  
Békéscsabai és Szentesi Tagcsoportja*







## Fotókiállítás

A szegedi székhelyű **Vasúttörténeti Alapítvány** céljainak megfelelően szervezi az aktuális vasúttörténeti kiállításait és rendszeresen színesíti azokat fényképekkel is. Az önálló fotókiállítások képeit a pályázóktól kaptuk a kiírások szerint, hogy azok az Alapítvány tulajdonába kerülve rendszeres nyilvánosságot kaphassanak.

A „150 éves a Magyar Vasút - 1996”

„1848-as forradalom és szabadságharc 150. évfordulója-1998”

„Millenniumi Szent István Nap - 2000”

„100 éves Szegedi Indóház - 2002”

„150 éves Szeged vasútja - 2004”

„1956-os forradalom 50. évfordulója – 2006”

„150 éves a volt szegedi vasúti híd - 2008”

ünnepségsorozatainak tiszteletére megrendezett: Országos Vasutas Fotókiállítások nagy sikert arattak. A két évenkénti rendszerességgel a hagyományt immár meg-

teremtve a 2010. évi pályázatot gróf Széchenyi István, a „Legnagyobb magyar” halálának 150. évfordulója tiszteletére írtuk ki. A VIII. Országos Vasutas Fotókiállítást július 10-én nyitottuk meg Szegeden és a szervezetekkel való egyeztetés alapján tovább vándoroltatjuk. Vasúti szolgálati helyek, csomóponti főnökségek, művelődési intézmények rendezik meg az igényléseik alapján szokásosan, aktuális időpontokban a másodbemutatókat.

A pályázatra 42 szerző 267 fotója érkezett be. A zsűri a kiállításra 37 szerzőtől 148 db képet fogadott el, melyből 18-at díjazott. A tematikus kategóriák - a vasutasok, a vasút és a táj, az ember, a formavilág, a múlt - helyezettei, 15 fő pénzdíjazásban, míg 13 pályázó különdíjban részesült. A Vasúttörténeti Alapítványt a kiállítás megszervezésében és a díjazások méltó megvalósításában számos vasúti és civil szervezet segítette. A pályázaton résztvevők összetétele igen sokrétű: vasutasok (a résztvevők mintegy egyharmada) és civilek, diákok és nyugdíjasok az ország minden tájáról. A kizárólag vasúti témájú képekből összeállt csodálatos kivitelezésű anyag elsősorban hagyományos, analóg kivitelezésű, mivel a digitális technikára külön írunk ki pályázatot.

Az Alapítvány részéről Nagy József nyugdíjas MÁV főtanácsos, kuratóriumi titkár koordinálja a Kiállítás ügyét és további, részletesebb felvilágosítással is szívesen szolgál. Elérhetőségi adatai: Vasúttörténeti Alapítvány, 6721 Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30, 30/4412-652, 62/540-708 illetve vasúti telefonon a 06/18-84-en és vasuttortenet@freemail.hu E-mailen.

Vasútbaráti tisztelettel: Nagy József

## MFB a V63-as mozdonyon



2010. július 13-án Budapest Ferencváros fűtőházban, egyeztetésen vettünk részt a Munkáltató, Prolán, Gépészet, MOSZ, és a KmvB részvételével. Az egyeztetés témája: az MFB elhelyezése az ETCS és a hagyományos EÉVB-s V63-as mozdonyokon. A Prolán részéről egy csuklós tartókonzol is bemutatásra került, mely részünkről pozitív előrelépésnek bizonyul. Ezzel a csuklós tartóval állítható az MFB dőlésszöge, magassága, távolsága. Így a kezelhetőség a mozdonyvezetői székből is elérhető. Ezt a csuklós tartókonzolt, a Munkáltatóval egyeztetve egy V43-as mozdony mindkét oldali vezetőállásra kísérleti jelleggel felszerelésre kerül. A Munkáltató tájékoztatása szerint, ha ez a csuklós tartókonzol megfelelő eredményt produkál, akkor ilyen csuklós tartók lesznek fölhelyezve, a fix tartók helyére. De térjünk vissza a 63-as mozdonyokhoz. A hagyományos EÉVB-s mozdonyoknál a menetrend tartó helyére kerül beszerelésre az MFB úgy, hogy a menetrendtartó csipeszek is helyet kapnak.

Az MFB dőlésszöge a pult dőlésszögével azonos lesz. Ez jobb kezelhetőséget, láthatóságot biztosít. A Munkáltató tájékoztatása szerint most 17 db V63-ra került felszerelésre az ETCS. Az ETCS V63-on az MFB elhelyezésével picit nehéz dolgunk volt, mivel szerettük volna ha a kezelhetőség, láthatóság egyaránt megfelelő legyen. Ezekon a mozdonyokon a km óra leszerelésre került, és annak helyére rögzítettük az MFB-t. Ez nem tűnt jó ötletnek, mivel a mozdonyvezetői székbe ülve sem a kezelhetőség sem a láthatóság miatt nem volt előnyös. Így megpróbáltuk úgy elhelyezni az MFB-t, hogy az előbb említett szempontokat figyelembe véve előnyös legyen. A képen látható módon került elhelyezésre, úgy, hogy az elakadást ne akadályozza és az említett feltételeknek is megfelelő legyen. A Munkáltató tájékoztatása szerint, a színes kijelzők és a menetrend a későbbiekben lesz majd elérhető, de szeretné a papír alapú menetigazolványok kitöltését minimalizálni. Köszönjük ebben a Munkáltató, Prolán, és a Gépészet együttműködését.

Maronics Antal  
KmvB



## Esőmenő mozdonyvezetők gólzápora! Hegyeshalom együttese a Taurus Kupa győztese.

Ezzel a hangzatos címmel tudósított a Komárom-Esztergom megyei napilap a 2. alkalommal megrendezett Taurus kupa kispályás labdarúgó tornáról a Tatai Olimpiai Edzőtáborból.

Eredetileg május végére hívta a rendező Bp. Keleti a csapatokat, de a rendkívül kedvezőtlen, esős időjárás miatt akkor el kellett halasztani. Így a végleges időpont június 22. lett.

Esőisten ekkor sem kegyelmezett, kellemetlen, szitáló esőben, csúszós pályán mérköztek a csapatok. Akárcsak az elmúlt évben, most sem a rendezők, hanem az élet írta a forgatókönyvet. Akkor bombariadó a Déliben, most gázolás miatti vonatkésés borította fel a gondosan összeállított rendet. Szerencsére a résztvevő együttesek nyugodtan, sportemberként vették tudomásul a felforgatott beosztást és a zavaró körülményeket.

Hat gárda érkezett meg az edzőtáborba és két pályán párhuzamosan zajlottak a küzdelmek. A címvédő Bp. Ferencváros időpont egyeztetési problémák miatt kevés játékosal érkezett így a házigazda Bp. Keletivel alkotott vegyes csapatot. A Hegyeshalom ezúttal is erős csapattal érkezett, de ugyanez elmondható a Gysev Sopronról is. Már az első párosításoknál látszott, e három gárda közül kerülhet ki a győztes.

A Szolnok is bejelentkezett a dobogós helyekre, a Győr és a Szeged pedig a tisztas helytállásban reménykedett.

Az esőtől felázott talajon a játékosok vigyáztak egymás testi épségére, szerencsére sérülést senki sem szenvedett.

A hat együttes körmérkőzést vívott, s mint utóbb kiderült a Sopron-Hegyeshalom és a Hegyeshalom -Budapest párosítás bizonyult döntőnek a végelszámolást tekintve. Mindkét összecsapás a Hegyesiek szoros győzelmét hozta, így elmondható, hogy 2010-ben a legjobb teljesítményt nyújtó vihette haza és őrizheti egy évig a Taurus Kupát!

Taurus Kupa nyertese: Hegyeshalom

2.hely.: Budapest

3.hely.: Sopron

4-6.hely.: Szolnok, Szeged, Győr

A torna gólkirálya: Szentmiklósi a Szolnok csapatából



A győztes csapat

A Taurus Kupa meccsei után a játékosok és szurkolók, kísérők egy hangulatos vendéglőben vitatták meg a történéseket és öblítették le a száraz torkokat. Finom vacsora és a Dél Afrikai foci VB. meccsnézése megfelelő lezárása volt az eseménynek. A csapatok úgy búcsúztak egymástól: jövőre, veletek, ugyanitt!

A szervező MOSZ Keleti ezúton köszöni a játékosok sportszerű küzdelmét, a játékvezetők közreműködését, a Tatai Edzőtábor és a Berta Malom Sportcentrum vendégszeretét és a MOSZ Sportbizottsága és a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány támogatását.

Barsi Balázs

## Szilánkok és Bölcsességek

### Nem mind kézikészülék az, ami hordozható

Egy cég hordozható klímaberendezéseket reklámoz. Nem mehet valami jól az üzlet, itt van ez a dög meleg, mégsem látok senkit az utcán hordozható klímával. NL

### Nem volt kölyökszobája

A kutyám egy disznó. Nem abban az értelemben, hogy a páros ujjú patások közé tartozna, hanem viselkedésében. Igaz, állami gondozott volt, de ez meg is látszik rajta. Társaságban is folyton bőfög. Időnként mindkét végén. NL

### Széle-hossza egy

A Balaton átúszó verseny apropóján riport készült egy fiatalemberrel, aki hosszában úszta át a Balatont. Úszott-e már nagyobb távolságot – kérdi a riporter. Igen, így a válasz, egy folyóban 88 km-t. Nyilván a folyót is hosszában úszta át. NL

### Referencia

A kormányhivatal állítólag olyan céggel szerződött az augusztusi tűzijátékra, amelyiknek két éve felrobbant a pe-

tárdaraktára Budaörsön. Azzal nem vádolhatják őket, hogy nincs gyakorlatuk a robbantásban. Remélem, benne volt a pályázati kiírásban, hogy nem minden petárdát egyszerre kell felrobbantani. NL

### A jó nagymama holtig tanul

Mázlija van a szomszéd nagymamának. Ha nincs a három fiú unokája, szegény úgy halt volna meg, hogy még focizni sem tud. A kerítésen keresztül úgy látom azonban, ez a veszély elhárult. NL

### Kullancsegyeségben az erő

A TV-ben a kullancsveszélyről értekeznek, megszólal a Magyar Kullancsszövetség elnöke is. Így tudtam meg, hogy van kullancsszövetség és hogy az elnöke nem egy kullancs. Nem valami demokratikus egyesület. NL

### A büszke őrmester esete a rablóval

A kerületünkben szó szerint a rendőrség szomszédjában rá-moltak ki egy, a rendőrséghez bekötött riasztóval ellátott boltot. Az ügyeletes rendőr állítólag azzal védekezett, hogy azért nem avatkozott be, mert egyedül volt.

Ahhoz, hogy segítséget kérjen, meg nyilván túl önérzetes volt. NL





A francia kikötőváros, Le Havre önkormányzata 20 CITADIS villamos gyártásáról és szállításáról írt alá szerződést az Alstom Transport-tal. A mintegy 42 millió eurós megrendelést a gyártó a villamosok történelmi városképhez igazított belső és külső formaterveivel nyerte el. Le Havre 395 millió euró értékű, átfogó közlekedésfejlesztési programja keretében egy 13 kilométer

hosszú, Y elrendezésű villamos pályát épít, 23 megállóval és a városközpont alatt áthaladó 600 méteres alagúttal. A város új CITADIS szerelvényeit 2012 júliusában kezdik tesztelni az új vonalon. Le Havre, amely fontos kereskedelmi kikötő, Franciaország észak-nyugati részén helyezkedik el. A közel 200 000 lakosú várost az első normann településként tartják számon, melyet építészete a világörökség részévé emelt. Az impresszionizmus bölcsőjeként emlegetett "történelmi falu" mára nyüzsgő és lüktető várossá vált, lakossága folyamatosan növekszik, így a közlekedés átgondolt, de a történelmi városképhez igazodó fejlesztése kiemelt fontossággal bír. A 32 méter hosszú, alacsonypadlós CITADIS villamosok tervezésénél a formaterv és a küllem mellett az utasok kényelme és biztonsága is kiemelt szerepet kapott: a légkondicionálón felül a szerelvényekbe egy audio-vizuális utastájékoztató rendszer is beépítésre kerül, a fedélzeti biztonságra pedig kamerák ügyvelnek majd. A 200 utas befogadására képes szerelvények legnagyobb sebessége eléri a 100 kilométer/órát. Egy modern európai város döntéseiben a környezetvédelem is egyre komolyabb hangsúlyt kap. A CITADIS szerelvények 98 százalékban újrahasznosítható anyagokból készülnek, emellett továbbfejlesztett hajtásrendszerük 10 százalékkal kevesebb energiát fogyaszt, mint egy átlagos villamos hajtásrendszere – arányait tekintve negyed annyit, mint egy busz és tízed annyit, mint egy személyautó. Az új villamoshálózatnak és a modern szerelvényeknek köszönhetően a városban mért zajártalom a negyedére, 5 decibellel csökken majd. Le Havre önkormányzata egy megbízható, 6 földrészen is forgalomban lévő villamos típust választott: jelenleg 1 382 CITADIS szerelvény közlekedik a világ 33 városában, miközben további 60 város tervez villamos, illetve kötöttpályás felszíni közlekedési projektet.



## Fapados TGV két évén belül Hörcher Dániel

Napjainkban is vastagon nyereséges a francia vasút nagysebességű szolgáltatása, ám az SNCF tovább fokozná az ágazat teljesítményét. Terveik szerint 2012-től megreformálják tarifapolitikájukat, a légi közlekedés mintájára a vasúton is megjelenhetnek a fapados ajánlatok

Hatalmas változásról nem beszélhetünk, hiszen más vasúti szolgáltatásokkal összevetve az SNCF tarifapolitikája már eddig is sokkal jobban hasonlított a légitársaságok módszereihez. Példaként felhozhatjuk a Deutsche Bahn ICE vonatait, amelyeken az egyszerű távolság-alapú díjszabás van érvényben, ráadásul még felárat sem kell fizetnünk az emelt sebességért. Ezzel szemben a TGV-k azonos viszonylatra érvényes jegyárai ma is egészen eltérőek lehetnek az utazási időpontjának és a vevő anyagi korlátainak (korának) függvényében. A franciák célja nem más, minthogy vonataik mindig maximális ülőhelyfoglaltság mellett közlekedjenek, és működik is a rendszer.

## Át szabják a közlekedést a szupervonatok

Míg az utóbbi években a nagy sebességű vasúti hálózatok és vonatok fejlesztésénél főként a sebességnövelésre koncentráltak, a Bombardier az energiahatékonyságra és az utaskényelemre próbál figyelni. Ezzel a vasúti közlekedés nem csupán a közutakat tehermentesítheti, de a környezetvédelem és a menetidő szempontjából is verseny a légitársaságokkal.

Az európai gyorsvasúthálózatok az utóbbi években a piaci átlagot jócskán meghaladó növekedést produkáltak, 2009-ben már mintegy 10,8 ezer kilométeren közlekedtek akár 250 kilométeres óránkénti sebességet is elérő vonatok a kontinensen. A következő években a hálózat akár kétszer gyorsabban bővíülhet, mint az elmúlt hét esztendőben. A rendszer hossza 2025-re megközelítheti a 70 ezer kilométert - derült ki az őszi InnoTrans kiállításra készülő Bombardier fejlesztéseit bemutató rendezvényen a németországi Hennigsdorfból.

Száz évvel azután, hogy a Berlinhez közeli településen a Bombardier megkezdte a vasúti járművek gyártását, a cég vezetői és fejlesztői arról számoltak be, hogy a gyors és nagy sebességű vonalak dinamikus bővülésének köszönhetően a vasút a következő évtizedekben az egyik leginkább környezetbarát és kényelmes közlekedé-

si mód lehet, nagy távolságokban is. A tervek szerint Spanyolország gyorsvasúti hálózatának hossza 2020-ra meghaladja majd Franciaországét, ezzel a dél-európai ország lakóinak 90 százaléka számára lenne elérhető gyorsvasúti csatlakozás lakóhelyük 50 kilométeres körzetében.

Nagy sebességű vonatok Belgiumban, Franciaországban, Németországban, Olaszországban, az Egyesült Királyságban, Tajvanon, Japánban, Dél-Koreában és az Egyesült Államokban is kö-



Összeállította: Bartha Géza

Kína, Hollandia és Törökország is megkezdte hasonló hálózatok ívű vasúti fejlesztést előkészítő országok között található Argentína, India, Brazília, Lengyelország, Portugália és Oroszország.

A csúcstechnológiát képviselő vasutak beruházásigényét jól érzékelteti, hogy a Bombardier - ázsiai vegyesvállalatán keresztül - négy milliárd dollár értékben szállít 80 nagy sebességű vonatot Kínának. A szerelvények végsebessége 380 kilométer óránként. A grandiózus kínai beruházás során az állam hatezer kilométer vasútvonalat épít. A kínai nagy fal hosszúságát megközelítő nagy sebességű vasúti hálózatra szállítandó nyolc-, illetve tizenhat kocsis szerelvények a Bombardier következő generációs Zefiro technológiájára épülnek. Az első vonatot 2012-ben szállítják, az utolsó szerelvények pedig várhatóan 2014-ben érkeznek. A tervek szerint a gyors-



vasútú szakaszainak hossza 2020-ra elérheti az 50 ezer kilométert.

A vasúti közlekedés fejlesztését többek között a szén-dioxid-kibocsátás visszaszafogása is indokolja, egyes számítások szerint azonos távolságon a vasúti közlekedésnél az autós vagy légi közlekedéshez képest harmadára-negyedére csökken az emisszió. A környezetbarát üzemeltetésre ügyel a Bombardier is: a vonatok meghajtásáról az energiatakarékos Mitrac vezérlőrendszer gondoskodik. A nagy sebességű vonatok új generációját képviselő, óránként 300-360 kilométeres sebesség-

gel közlekedő Zefiro 380-as szerelvényeken már a vonatgyártó által 2008-ban bemutatott Eco4 környezetbarát technológia megoldásait alkalmazzák. Az Eco4 keretében megvalósult technológiai fejlesztések akár 50 százalékat is meghaladó energiamegtakarítást biztosítanak. A Bombardier szakemberei szerint az előző évekhez képest mára alapvetően megváltoztak a nagy sebességű vasútvonalakkal, illetve járművekkel szembeni elvárások. Míg korábban minden a sebességről szólt, addig 2010-ben már az energiahatékonyság, a kapacitásnövelés, az utasteret intelligens kialakítása és a környezettel szembeni érzékenységgel ugyanolyan fontos szempontnak számít a járművek tervezésekor, mint a sebesség folyamatos növelése.

Az Eco4 mellett számos innovatív megoldást alkalmaznak a Zefiro sorozatban. A hennigsdorfi központban a mérnökök még az áramszedők körül, illetve a kocsi illesztésénél keletkező légörvényeket is modellezzik a szerelvények minél jobb aerodinamikai kialakítása érdekében: a Zefiro tervezésekor 9 százalékkal csökkentették a vonat áramfogyasztását. A Bombardier egy másik megoldásának köszönhetően azonban már vezeték nélküli energiatáplálással is kiváltható az áramszedők. A Primove elnevezésű rendszerben a sínék között, a föld alatt futó nagyszálú vezeték elektromágneses erőteret kelt, a felette elhaladó szerelvény pedig az alvázban indukált erőteré változást használja. Nincs más dolgunk, mint a természetet utánozni - mondta Tjark Siefkes, a Bombardier Transportation GmbH technológiai és kompetenciaközpontjának vezetője a Zefiro modellekben alkalmazott klímamegoldásokról. A járműgyártó technológiai fejlesztéseinek, valamint a hőáramlatok újratervésének köszönhetően a Zefiro klímarendszere akár 38 százalékos energiamegtakarítást is lehetővé tesz. Érdemben csökkenthető a szerelvények áramfogyasztása az EnerGplan szimulációs megoldással is, amely egy teljes közlekedési hálózatra képes optimalizálni a vonatok működését. A szerelvények utasterében az ülések mellett valamennyi elem mozgatható, valamint a foglalások alapján optimalizálható az utasszám alapján.

A Zefiro 380-as vonatok a Bombardier Sifang (Csingtao) Transportation gyárában készülnek Kínában. A mérnöki tervezőmunkát Csingtaóban és az európai Bombardier-központokban végzik, a projekt irányításáért és az alkatrészek szállításáért pedig az európai és a kínai gyárak felelősek.

A Bombardier nem a Zefiro-gyártással mutatkozik be az ázsiai országban: a társaság szállította 2008-ban Kína első teljesen automatizált utasszállító alkalmazását a pekingi nemzetközi repülőtérnek, de ilyen rendszert épít jelenleg Kuangcsou városában is. A Bombardier-vel 2007-ben megkötött, nagy sebességű vonatok és a világ leggyorsabb hálókocsis vonatainak szállítására szóló szerződés a kínai vasút eddigi legnagyobb megrendelése volt. Szintén 2007-ben írta alá a Bombardier a korszerű vasúti jelzőrendszerének kínai szállítására szóló szerződést, valamint azt a megállapodást, amelynek értelmében a kínai Dalian mozdony- és vasútkocsi-gyártó vállalat számára 500 nagy teljesítményű villamos tehervonathoz szállított berendezéseket. A Bombardier volt az első olyan vasúti berendezés-szállító, amely ezer metrókocsit vitt a kínai piacra - nagyrészt a metrókocsik gyártására szakosodott Changchun Bombardier Railway Vehicles Co. Ltd. nevű közös vállalatán keresztül. A kanadai gyártó szállította 2006-ban az első speciálisan tervezett vasúti kocsikat a világon a legnagyobb magasságban üzemelő magashegyi vasúthoz. (vasutasok.hu)

# Szilánkok és Bölcsességek

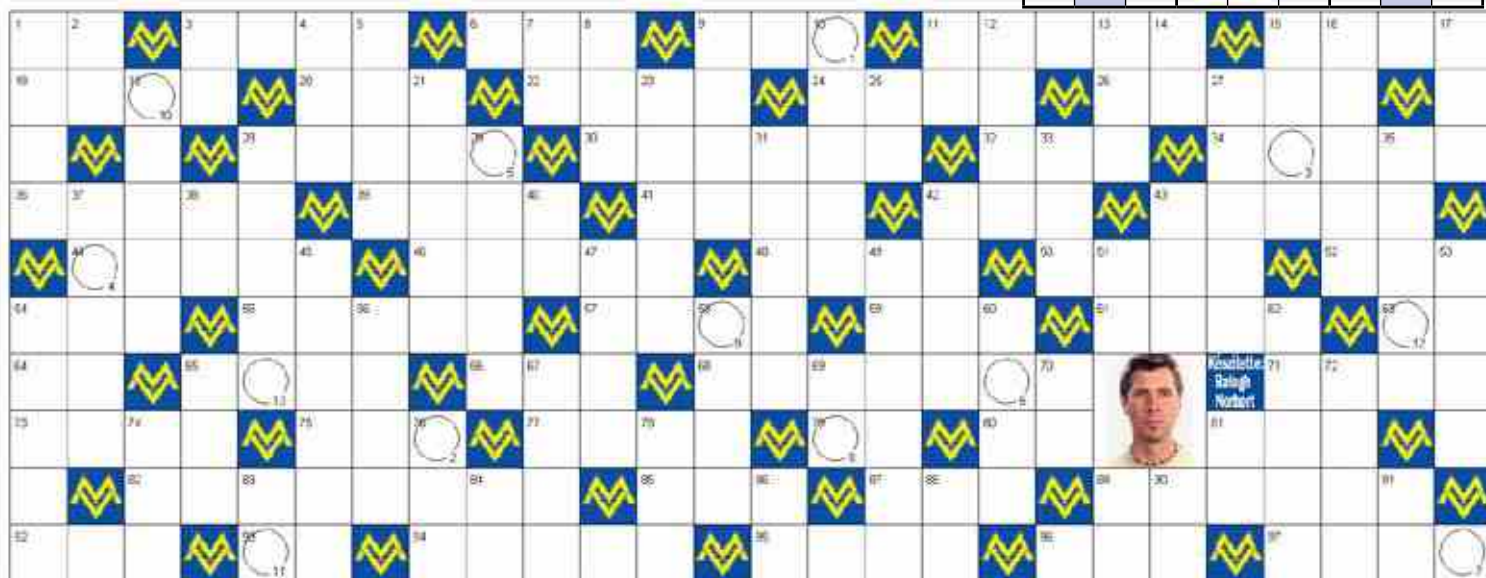
## IVU, a karmester

A Trakció új csodafegyvere az IVU-Plan-nak nevezett vezénylési program. A „Nemzeti tizenegyet” állítólag hamarosan „ivu-cimborák”-ra keresztelik. NL

## Tudok úszni, de vízben még nem próbáltam

Úszó és műugró EB közvetítés a Margit-szigetről. A szpíker szakavatottan kommentál: A bemutatott gyakorlat delfin-szaltó felhúzott térdekkel. Nyilván azért delfin-szaltó, mert a delfinek is felhúzott térdekkel csinálják. Erre azért ne vegyetek mérget, én nem vagyok delfin. NL

			8				2
			7			8	
7		5		3		6	
		9	6	2		3	4
				8			
	2	4		5	7	8	
	7		1			9	6
	4			3			
1					5		



### Vízszintes (Az ész bajjal ...)

- Holmium vegyjele.
- Spanyol folyó.
- Ünnepélyes hangú költemény.
- Személyes adatunk
- Minden eredmény nélkül
- Megőregedett, megvénült bor jelzője.
- Tunéziai város.
- Tárgyas ige
- Magyar színész (Elemér).
- Nemzetközi Amatőr Atlétikai Szövetség.
- Brazília város (Santa ...).
- Lelki jelenség, amely az ember cselekedeteit befolyásolja
- Ókori görög város.
- Gribojedov színműve
- Koreai város.
- Verdér
- Lépő
- Ír folyó.
- Halkan közöl
- román folyó
- Lóeledel.
- Pest megyei község.
- Végén illik
- Hegy (...-tető).
- Gyilkolja
- Előtag: újra, vissza.
- Ázsiai állat.
- Tolna megyei község.
- Gyom.
- Borsod-Abaúj-Zemplén megyei község.

- Gödörét készíti.
- Kintről.
- Elavult
- Jugoszláv város.
- Egyiptomi isten.
- Némely növénynek legalsó levelei tövéből oldalvást kinőtt hajtás
- Angol focista.
- Jog jelzője lehet.
- Somogy megyei község.
- Dél-amerikai állat.
- Római szám.
- Az a név, melyen a kereskedő üzletét folytatja s melyet aláírásául használ
- Tesztasztalon működésbe hoz
- Izmokat erősít
- olasz uralkodó v.
- imígy-amúgy, imítt-amott
- ... Miklós.
- Római szám.
- egyfajta szeszes ital
- Házat készít
- Komárom-Esztergom megyei község.
- Nem emez!

### Függőleges

- Kínai uralkodó v. (Kuang ...)
- Brit grófság (Isle ... Wight).
- Előtag.
- Északi csillagkép.
- „folyékony arany”
- Darab, röv.
- Amatőr Atlétikai Szövetség.
- Olasz zeneszerző(Luigi).
- Hord
- Feltéve.
- Fiatal
- Jugoszláv kikötőváros.
- Iraki város (...Hasinya).
- Német közigazdász (Karl).
- Munkát befejező
- ...-fi.
- Egysejtű állat
- Szinmű.
- Zairei folyó.
- Névelő.
- Portugál folyó.
- Római császár (Philippus ...).
- Osztórák folyó.
- szintetikus műszál

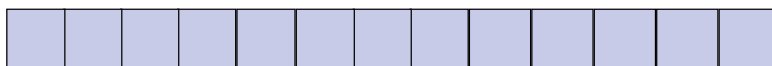
- Részben drága
- aljas
- Lengyel folyó.
- Vérpálya.
- ...-okozat.
- a legnézettebb görög hírtelevízió
- Férfinév.
- Sikertelenség
- Elején ácsingózik
- Borsod-Abaúj-Zemplén megyei község.
- Japán folyó.
- Német folyó.
- Pest megyei város.
- a lagúnát elzáró keskeny törmelékgtát
- Pest megyei község.
- Különféle trigliceridek keveréke
- Meghatározott egészségügyi célokat szolgáló étrend
- Egy, angolul.
- Égő
- Ugyanaz, röviden
- Kettőzve: kedvelt cukorféle.
- Laoszi folyó.
- Végén lövel
- Országos Borminősítő Intézet.
- Spanyol folyó.
- Római szám.
- Palládium vegyjele.
- Keresztül.
- Kiejtett Z
- keresztül
- technícium vegyjele
- Továbbá.

A rejtvény megfejtését az alábbi újságból kivágott szelvényen kérjük beküldeni postai úton a Mozdonyvezetők Szakszervezete címére: 1145 Bp. Bácskai u. 11. Beérkezési határidő: 2010. szeptember 15. A helyes megfejtők között MOSZ ajándékokat sorsolunk ki. Kizárólag MOSZ tagok megfejtését díjazuk.

### Sudoku megfejtése



### Hagyományos rejtvény megfejtése



Az azonos színű karikákban található betűket olvasd össze!

**A Mozdonyvezetők Lapjának júniusi számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtői közül 2 fő került kisorsolásra. Nagy Zsolt (Zalaszentmihály), Szabó Dezső (Miskolc). A rejtvény helyes megfejtése: Oroszvári László. 22 Hosszlánc Ezúton is gratulálunk a nyerteseknek. A nyerteseket a tagscsoporti tisztviselő útján eljuttatjuk részükre.**



**Mozdonyvezetők Lapja**  
Mozdonyvezetők Szakszervezete  
tájékoztató kiadványa

**Megjelenik havonta**

Kiadja: a **Mozdonyvezetők Szakszervezete**  
Főszerkesztő: **Kiss László** elnök  
Szerkesztő bizottság tagjai:  
**Dr. Dancsa Attila** ügyvezető alelnök  
**Barsi Balázs** tagscsoport 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**

Készül: az **A.EDITOR Szolgáltató Bt. gondozásában**  
www.aeditor.hu

Felelős vezető:

Kovács Attila

Nyomdai elkészítés: *Kritika*

© 2010 MOSZ. Minden jog fenntartva.

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