



# Mozdonyvezetők Lapja



Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XX. évfolyam 12. szám

Alapítás éve: 1892

2010. december

*Kellemes Ünnepeket  
és Boldog Új Évet Kíván*



**2**

**?** Milyen járműparkból...  
Jelenleg a szakmában Tauru...  
zunk, a járműpark a későbbiek...  
váltat Taurusok, és ez az állomány...  
nyú dízel mozdonyokkal és dízel tola...

- Fékpróba...
- Védd magad...
- Két év haladék...
- A bölcsek köve...
- A nagy találkozás...

*a Mozdonyvezetők Szakszervezete*



## Elmúlt egy év

Lassan vége az évnek. Ilyenkor az ember összegez, megpróbálja értékelni az elmúlt 365 napot, és igyekszik végiggondolni azt, hogy mi legyen a következő 365-ben. Évet értékelni néhány sorban szinte lehetetlen. Elmúlt, volt benne jó is, rossz is.

A 2010-es évet a MÁV-TRAKCIÓ-nál már több, mint hatszáz kolléga nélkül kezdtük, akik nyugdíjba vonultak. Eredményeként az itt maradó 3400 mozdonyvezető munkája a vontatási feladatokhoz mérten biztosítottá vált, s még ebben az évben a foglalkoztatási megállapodás is védett bennünket. A tárgyalások már összelejtették az új foglalkoztatási megállapodás megkötése érdekében, hiszen a szakszervezetünk történetében mindig is a foglalkoztatás biztonsága jelentette az első számú célt. Reméljük, vállalható megállapodással zárulnak majd a tárgyalások, de ma még messze állunk a megegyezéstől. A Kollektív Szerződésben olyan változtatásokat kíván ezért cserébe a munkáltató, mint a napi munkaidő 8 órára történő felemelését, a csökkentett munkaidő bevezetésének egyoldalú lehetőségét és a munkaerő-utánpótlás eddigi korlátjának kikutatását, miszerint a mozdonyvezetői szakmók felvételéhez a jövőben nem lenne szükséges szakszervezetünk bejegyzése. A MÁV-TRAKCIÓ nem rendelkezik a létszámtervezés pontos módszertanával, ha az elmúlt időszakban elindultak volna azok a tanfolyam-számok, melyeket a társaság vezetése szeretett volna, lényegesen nagyobb lenne a foglalkoztatási gond. Számításaink szerint akár több száz fővel is.

Azt mondják, a történelem ismétli önmagát, s nem akarunk tanulni saját hibáinkból sem. A hírek szerint a munkáltató újabb mozdonyvezetői tanfolyamot kíván indítani, miközben folyamatosan foglalkoztatási gondokról beszél. Kérem ezt? Magam biztosan nem. Az ország egyes területein nem tudják kiadni a szabadságot sem, jelentős túlórák figyelhetők meg, míg az ország másik részében még a kötelező órák sincsenek meg, ott csak állásidő terem. Az árufuvarozás visszaesése valóban kihat a foglalkoztatásunkra, csak ez lenne minden baj forrása? A MÁV-TRAKCIÓ bevételének 80%-a a MÁV-START-tól származik, a személyszállítás teljesítménye évközben jellemzően nem változik. Talán sok volt idén az első

az ország keleti vidékén, s ennek következményeként csak úgy terem magától a mozdonyvezető, mint a gomba? Nem hiszem, szerintem a munkaszervezés területén is jelentős feladatok várnak még megoldásra. Megoldásra, nem pedig csak kommunikációra. Itt van a „csodafegyverként” emlegetett vezénylő program, az IVU. Sokan azt kifogásolják, hogy nem éri meg az árát. Mi nem ezzel foglalkozhatunk, mert ugyan többször megkérdeztük, hogy mennyibe került a beszerzés és milyen összeget fordítanak évről évre a rendszerre, kimerítő választ még nem kaptunk. Aki nem hiszi, olvassa el ebben a számban, Dr. Márkus Imrével készült interjúmat. Legközelebb segítséget kérünk az Állami Számvevőszéktől, talán nekik már megmondják. Emlékezték kollégák, sokáig azt mondták, hogy a programba nem lehet bevinni a vonatszámokat, s lón csoda mégis lehet, ahogy ezt most az északi dízelfordában láthatjuk, ugyan kísérleti jelleggel. Gazdaságosság=IVU, ez mostanság az új szlogen. Igaz, ezt sokan úgy mondják: ők nem értenek részleteiben hozzá, de majd meglátjuk. Mit is látunk? Nem más, mint egy fekete dobozt, amiből megszületnek az ún. hatékony munkaidő beosztások. Mitől hatékony? Attól, hogy kimaradnak belőle a normaidők és a gépváltások közötti idő sem biztosított. A teljesítmény átcsoportosítással könnyen kimutatható, hogy mely TVSZK mozdonyvezetője „hatékony”, míg a másik kevésbé. Ha a haladás ellen vagyunk, de a számítástechnika arra képes, amire azt az emberek paraméterezték. Mint minden adatbázis-kezelő program, amnyira pontos, amennyire pontosak a bevitt adatok. De mennyire lehet optimalizációról beszélni, ha az egyes vonatokat tartalmazó mátrixhoz a telephelyeken a vezénylők egyesével rendelik hozzá a mozdonyvezetőt, mert a rendszerben nincs feltöltve a vontatási nem, a típus- és vonalismeret kompetenciája. Mi alapján optimalizál a rendszer, ha nem ismeri a humánerőforrás jellemzőit? De semmi gond, ha szükséges, a tények ismerete nélkül ebből vezeték le, hogy mi gazdaságos és mi nem az, ebből keletkezik a foglalkoztatási krízishelyzet. Szerintem ez nem más, mint félmegoldás, a korábbi tapasztalaton alapuló vezénylési gyakorlat módosítási halmaza. Már az év elején jelezték a kollégák, hogy megnövekedtek az önköltséges utak, Április óta kérjük a cégvezetést, hogy adjon tájékoztatást az önköltségi utazásokról. A mai napig nem kaptunk ilyen kimutatást, vajon miért? Megismételtem, mi nem a technikai fejlődés ellen vagyunk - mint azt néhányan a hátunk mögött mondják -, hanem

működőképés, átlátható rendszert szeretnék, mely a foglalkoztatási szabályokat alkalmazza, s olyan munkaidőbeosztást készít, melyhez nem szükséges az enigma típusú kódfejtő.

A foglalkoztatás-egészségügy új szabályozásának kezdetei káosza után kialakult gyakorlatban is találunk olyan eseteket, melyek a rendelet gyakorlati alkalmazóit minősítik. Például fél év alatt nem születik határozat, elveszik, vagy a jogszabály előírásának mechanikus alkalmazása során kerülnek le kollégák a mozdonyról. Többszöri egyeztető találkozók eredményeként hamarosan változnak majd a vizsgálat lebonyolításának szabályai, pozitív irányba. A jelen cikk megjelenésével egy időben hatályba lép az a miniszteri rendeletmódosítás is, mely lehetővé teszi az erettségivel nem rendelkező országos közforgalmú mozdonyvezetők második vontatási nemre történő jogszabály megszerzését. Ha visszatérintünk ennek a módosításnak a történetére, tanulságként itt is alkalmazható a „jó munkához idő kell” népi mondás, hiszen ezt akarjuk mi is, a munkáltató is és a sajtó is, de egy évet vett igénybe ennek a közös akaratnak a megvalósítása. A képzési és vizsga rendelet kiadása is 3 éve kék, a tervek szerint jövőre kiadja és csak a mozdonyvezetőkre terjed ki a hatálya. Itt is jelentős erőket kell majd kifejteni, hiszen már az időszakos vizsga is hatósági vizsga lesz. Ennek a vizsga-eljárásnak az egyeztetése is feladatunk lesz a közel jövőben. A megbízás nehézségét az adja, hogy még nem született döntés abban a kérdésben, hogy ki fog vizsgáztatni.

A politikai változások jobb sorsot ígérnek vasutunknak. Ennek tárgyasult formáit ma még kimerítik azok a lépések, melyek egy buta döntés utáni mellékvonali újraindítást eredményezték néhány bezárt vonalon. A MÁV szervezeti átalakítása terén nincsenek még végleges döntések, de egy biztos: a vonatokat továbbra is mozdonyvezetők fogják továbbítani. Azt, hogy az egyenruhán melyik cég kiegészítő szerepel majd, teljesen mindegy.

2011. év során mind szakmai, mind szakszervezeti életünk területén komoly kihívásokkal kell majd szembesülnünk. Mint ahogy azt már megtapasztalhattuk az elmúlt hónapok során, olyan dolgok is megtörténhetnek majd, melyekre ma még gondolni sem merünk. Szakszervezetünk egysége lehet csak garancia ezek kivédésére.

Minden kedves olvasónknak kívánok kellemes Karácsonyi Ünnepeket, jó egészséget és egy boldogabb 2011. évet!

Kiss László

## Első kézből...

**December az év utolsó hónapja, így hagyományossá vált az adott év gyors értékelése, a foglalkoztatást jellemző és befolyásoló események okainak vizsgálata. A legautentikusabb személyt kérdeztük Dr. Márkus Imrét a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vezérigazgatóját ezekről témákról.**

**?** Milyen a MÁV-TRAKCIÓ gazdasági és pénzügyi helyzete 2010 év végén, mint a legtöbb mozdonyvezető foglalkoztató társaságnak?

A 2009. évi válság hatásából sokat tanultunk, közösen kialakítottunk egy olyan működési modellt és ennek működtetési, humán és kontrolling infrastruktúráját, amely jól tud reagálni az utóbbi években a vasúti piacot is jellemző piaci változásokra. A 2009-es kieséseket követően 2010-ben tovább csökkentek tehervonati és tolási megrendeléseink, sőt, a mellékvonali személyvonati közlekedés csökkentésével a MÁV-START megrendelése is visszaestek. A különbség 2009-hez képest 2010-ben az volt, hogy a változásokra fel voltunk készülve, így nem

ért sokszerűen minket a megrendelés-csökkenés. 2010-ben már a feladatarányos létszámmal nyitottuk az évet, munkavállalóink foglalkoztatása jóval egészségesebben alakult. Ismét jellemző lett a munkáltató és a munkavállaló érdekét is szolgáló túlórák foglalkoztatás a bizonytalan megrendelések teljesítése esetében, az állásidő intézményét pedig csak egy-egy régióban, és a tavalynál jóval kisebb mértékben kellett alkalmaznunk. Összességében elmondhatjuk, hogy az előrelátás és felkészültség cégünk gazdálkodásában stabilitást, a munkavállalók jövedelmében pedig jelentősen infláció feletti emelkedést eredményezett 2010-ben, beváltak számításaink.

**?** A történelemben válság idején általános intézkedésként mindig a jövedelmek csökkentése és a munkavégzés feltételeinek lerontása figyelhető meg. Tapasztalataink szerint a vállalat is igyekszik a mozdonyvezetői foglalkoztatást egyoldalúan olcsóbbá tenni, az úgynevezett hatékonyságot növelni a válságra hivatkozva. Mi várható ezen a téren jövőre?

Továbbra is közös érdekünk az, hogy a Társaság versenyképes maradjon, ez minden munkáltatói garanciánál jobban biztosítja a munkahelyek megőrzését. Úgy







látom, hogy a 2009-ben megkezdett úton kell tovább haladnunk, így tudjuk egyszerre javítani a cég versenyképességét és javítani munkavállalóink helyzetét. A 2010. évben stabilizálódott mozdonyvezetői létszám a fix feladatok ellátásához igazodik, úgy, hogy az egyes munkavállalók részére a korábbinál jóval magasabb rendkívüli munkavégzést, ezáltal magasabb jövedelem megszerzését teszi lehetővé. Mindenképp figyelemre méltó, hogy mozdonyvezetőink átlagkeresete 1,1 %-os átlagos alappér-növekedés mellett 5 %-kal emelkedett a 2009. évhez képest. Hatékonyságnövelő célkitűzéseink továbbra is a teljesítménnyel le nem fedett meddőidők csökkentésére irányulnak.

A vezénylések optimalizálása során a hálózati szintű szolgálati órák minimalizálására fókuszálunk.

Jelenlegi ismereteink szerint 2011-ben a feladatok – létszám - szolgálati órák aránya nem változik számottevően. Ebből következően a mozdonyvezetők foglalkoztatási jellemzői is a 2010. évi paraméterek szerint alakulhatnak. A 2011. évi Üzleti tervünkben a MÁV Csoportra kiadott tervezési premisszáknak megfelelően létszám és a személyi jellegű költségek 2010. évi szinten tartásával kalkulálunk.

**A hatékonyságnövelésnek számos lehetősége adott még az emberi erőforráson történő megtakarításon túl, ilyen például a munkaszervezés, a technológiai folyamatok javítása vagy a járműállomány korszerűsítése. Minden fejlesztési tartalékot kihasznált már a MÁV-TRAKCIÓ ezeken a területeken?**

Az IVU vezénylő program elért egy bizonyos bevezetettségi szintet. Mint minden új komplex optimalizálásra törekvő programnak, ennek is vannak kiegészítendő, fejlesztendő elemei. Ezen folyamatosan dolgozik a TRAKCIÓ Zrt. A munkafolyamatban az eszközök és a személyzet optimalizálás folyamatos javulását várjuk ettől. A járműállomány korszerűsítése folyamatosan napirenden van a MÁV Csoportban. Az összehangolt és egységes járműfejlesztési koncepciók kialakítása folyamatban van. Ez megjelenik az új MÁV stratégiában is. Az életkorok és műszaki állapotok miatt a működőképesség határára ért mozdonyok selejtezését tovább folytatjuk, párhuzamosan az új mozdonyok üzembe állásával. A vontatási piacon történő pozícióknak megtartása az uniós korridorokon történő üzletszerzés alapfeltétele a vontató járművek tervszerű, ütemes, mondhatnánk folyamatos megújítása, új beszerzéssel, és a meglévő járműpark magasabb színvonalat biztosító javításával. Ehhez természetesen forrásokra, pénzre van szükség. Az új járművek üzembe állítása és a régi járművek magasabb üzemkészségi szintje is szükséges a magasabb technológiai folyamatokban rejlő lehetőségek kihasználásához.

A MÁV-TRAKCIÓ menedzsmentje nagy hangsúlyt fektetett és fektet a jövőben is vállalat hatékonyságának növelésére, mivel az ebből fakadó versenyképesség növekedés a záloga a vállalat jövőjének és a munkahelyek megtartásának. Célunk, hogy a jövőben a „felülről” kezdeményezett hatékonyságjavítási projektek mellett megjelenjenek az „alulról” jövő hatékonyságjavítási, fejlesztési elképzelések, ötletek. Ezért jövő év elejétől ötletmenedzsment rendszer bevezetését tervezzük, amelynek keretében a folyamatokat ténylegesen végző munkatársak tehetnek javaslatot a Trakció hatékonyságának javítására.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. fontosnak tartja a munkakörülmények javítását a megkezdett székcsere programot tovább folytatjuk. Minden felújításra és forgóvázcsere kerülő mozdonyba új mozdonyvezetői székeket fogunk elhelyezni. Gazdasági lehetőségeinknek megfelelően megvizsgáljuk, hogy nagyobb volumenű székcsere végre tudunk-e hajtani. A székek karbantartása területén is szeretnénk előre lépni, ezzel kapcsolatban megkezdtük az egyeztetést a MÁV-GÉPÉSZET Zrt-vel és a szék gyártójával.

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. különös figyelmet fordított a környezetvédelmi előírások betartására is.

Ennek érdekében különböző K+F folyamatokat indított el. Rövidesen elkezdődnek a részecskeszűrővel, koromleválasztóval felszerelt mozdony, valamint a rádió távirányítású mozdony tesztelése.

**Az IVU vezénylő programmal kapcsolatban már szinte mindenki szerzett számos negatív tapasztalatot. Mennyibe került ez a beszerzés és mennyibe került ennek fenntartása évente, mikor kapnak a mozdonyvezető kollégák hibátlan, a**

**normaidőket maradéktalanul tartalmazó, gyorsan áttekinthető és értelmezhető munkaidő-beosztást?**

Az IVU vezénylő program folyamatos fejlesztése alapfeltétele a mozdonyok és személyzet jelenleginél hatékonyabb megszervezésének. Érthető számunkra, hogy a kollégák idegenkednek egy új IT rendszertől, amelyet meg kell tanulniuk. A MÁV - TRAKCIÓ Zrt. vontatási tevékenységén belül jelentős költséget mutat a személyzeti költség, a bértömeg. Ezt össze kell hasonlítani a teljesített órákkal. Nem mindegy a megrendelőinknek, hogy a szolgálati órán belül hány órányi effektív teljesítményt realizál egy-egy mozdonyvezető.

Alapvető elvárás velünk szemben, hogy egy szolgálaton belül minél magasabb legyen a vontatással eltöltött órák száma. Ehhez egyre precízebbé váló munkaszervezésre, vezénylésre, optimalizálásra van szükség. A MOSZ által felvetett egyszerűbb, átláthatóbb értesítési forma kialakítása a MÁV-TRAKCIÓ-nak is érdeke, ezen dolgoznak a kollégák. Arra törekszünk, hogy a munkaidő beosztások hibátlanok legyenek.

**A negyedéves gazdasági és pénzügyi beszámolókon sokat hallhatunk bevételekről és költségekről, megtakarításokról és vállalati eredményességről. Mit tesz a biztonságunkért, illetve mennyit költ a cég, hiszen Szlávik István kollégánk közel múltban történt tragédiája is rávilágít a mozdonyvezető kiszolgáltatottságára, illetve vezetés közben a ránk leselkedő veszélyekre?**



Társaságunknál kiemelten kezeljük a közlekedésbiztonságot és a munkavállalók biztonságának ügyét. A Kiskunlacháza és Délegyháza közötti vasúti átjáróban történt balesetet követően munkatársaink helyszíni bejárást tartottak, melynek eredményeképpen levélben kerestük meg az illetékes Önkormányzatot. Javaslataink alapján Kiskunlacháza Nagyközség Önkormányzata az út tulajdonosaként lépéseket tesz a sóderbányák használatában lévő útszakasz lejtviszonyainak és nyomvonalának megváltoztatására. A Pályavasúti Üzletág ígérete szerint az útátjárót jelenleg fedező fénysorompót kiegészítik félsorompóval még ebben az évben.

A MÁV – TRAKCIÓ Zrt. a közlekedéssel kapcsolatos konferenciákon, szaklapokban nyomatékosan hangsúlyozza, hogy elsősorban a közúti közlekedés szereplőinek van meghatározó szerepe a vasúti átjáróban történő balesetek elkerülésében.

Intézkedés történt arra, hogy a legveszélyeztetettebb vasúti átjárók jegyzékét felül kell vizsgálni és szükség esetén ki kell egészíteni. Ezen átjárók veszélyességének csökkentése kiemelten szerepel a MÁV Csoport üzleti terveiben.

**Hivatásunk kihatással bír az egészségi állapotunkra is, ilyen a magas vérnyomás, a cukor- és izületi betegségek, vagy a gázolásból eredő lelki trauma feldolgozása. Tervezi-e a vállalat egy saját egészségmegőrző program összeállítását és gyakorlati bevezetését?**

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. más vasútállomásokhoz hasonlóan működtet egészségmegőrző programot, melynek keretében évente közel 300 fő (köztük természetesen mozdonyvezetők is) vehetnek részt egyhetes prevenció programon mozgásszervi-izületi, illetve szív- és érrendszeri problémák kezelésére szakosodott gyógyintézményekben. Ezt a 2005. óta működő és a munkavállalók körében népszerű és elismert programot terveink szerint a jövőben is működtetjük.

Előkészítés alatt áll a gázolásból eredő lelki traumák feldolgozását segítő program, melyben a munkatársi és a szakorvosi támogatás ötvözésével próbáljuk elősegíteni az érintett munkavállalók minél eredményesebb és gyorsabb rehabilitációját.

**A tervek szerint hamarosan elkészül a MÁV Csoport stratégiai terve, milyen változásokra kell felkészülni, marad önálló társágban a vontatási szolgáltatás?**

A MÁV Csoport stratégiai terv célja, hogy olyan fenntartható fejlődési pályára állítsa a MÁV Csoport szolgáltatásait és működését, hogy egyszerre szolgálja az országot, a régiók társadalmi helyzetét, életminőségét és versenyképességét, valamint fokozza az országát vonzó képességét. A készülő stratégiáról előzetesen annyi elmondható, hogy abban vonatatási szolgáltatásaink továbbra is fontos szerepet bírnak majd.

D. A.





## Csak a változás állandó (A munkaszerződésed védelmében)

**Jövő év január 31-én lejár az a megállapodás, amelyben a MÁV TRAKCIÓ Zrt. moratóriumot vállalt a változó munkahelyre történő munkaszerződések megkötésére a mozdonyvezetőkkel. A most folyó foglalkoztatási, bér és KSZ tárgyalásokon szeretnénk továbbra is korlátozni új változó munkahelyű munkaszerződések létrejöttét. Azt javasoljuk a munkáltatónak, hogy a kollektív szerződésben rögzítsük: változó munkahelyű munkaszerződéseket kötni, vagy a meglévő munkaszerződést változóra módosítani csak a munkavállaló erre irányuló írásbeli kérelme esetén lehessen.**

### A változó munkahelyű munkaszerződés kiserződés a KSZ védelme alól

Azért törekszünk a korlátozására, mert közép és hosszú távon sok hátrányt okoz az ilyen szerződést kötő mozdonyvezetőknek, és a mozdonyvezetői szakmának egyaránt. A most érvényes kollektív szerződés is elegendő lehetőséget ad a munkáltatónak a telephelyen kívüli foglalkoztatásra (kiküldetés, helyi függeléki jelentkezési helyek), de egyben védelmet is nyújt a mozdonyvezető számára.

A változó munkahelyű munkaszerződés lényegében kiserződés a KSZ adta védelem alól, lemondás jogos járandóságokról. A változó munkavégzési helyre szerződők a munkáltató (azaz a MÁV TRAKCIÓ Zrt., vagy az adott TVSZK) teljes működési területére (nem csak telephelyére!) jelentkezethetők munkavégzésre, és az utazási idő elszámolására és díjazására semmilyen KSZ szabály nem vonatkozik. Rosszabb esetben ez azt jelentheti, hogy munkába járasként, szabadidőben utazva bárhol lehet jelentkezni, és a munkaidő a feljelentkezés helyén kezdődik. Lehet a lakóhelytől bármilyen távol végezni, és szabadidőben hazautazni. (A munkáltató – a saját döntése alapján „öszöntzési céllal” - jelenleg esetenként elszámol utazási időt, de ez nem kötelező.)

Rövidtávon látszólag előnyt jelenthet az ilyen szerződés, többet lehet keresni, mert a munkáltató többet vezényli az ilyen munkaszerződésűeket. (Igaz, aránytalanul több időráfordítással, mert rengeteg utazási és munkába járási idő merül fel.) Ha azonban elegendő változó szerződés lesz, ez az előny elveszik (nem lehet mindenkit „többet vezényelni”), a hátrányok (bármely helyre feltelemek nélkül, bármilyen távolságra lehet jelentkezni, kétséges a hazaérkezés időpontja és a napi pihenőidő megléte, az utazási idő díjazás egy részének elvesztése, stb.) viszont tartósan megmaradnak. Később a munkáltatónak már nem lesz érdeke a munkaszerződés visszamódosítása. Változhat a mozdonyvezető élethelyzete is, lehet hogy ma a több pénz kell még ilyen áron is, de holnap a kiszámíthatóbb munkaidő beosztás és pihenőidők fontosabbá válhatnak.

### Védd (a) magad (munkaszerződésed)

Most még nem lehet tudni, hogy sikerül-e a KSZ-ben, vagy a foglalkoztatási megállapodásban a változó munkahelyű munkaszerződések megkötését korlátozni, de a munkaszerződésed mindenki maga is védheti – elsősorban maga védheti meg.

A munkaszerződés a tied, ne hagyd, hogy a munkáltató a saját érdeke szerint babráljon vele.

Veszélyt és kockázatot a meglévő munkaszerződés valamilyen okból történő módosítása rejthet magában. Gyakrabban a munkáltató kezdeményezi a módosítást, de munkavállalói oldalról is felmerülhet ez az igény. Ebben a helyzetben nem szabad elha-

markodottan, az idő szorításában dönteni. Érdemes időt kérni, konzultálni, a munkaszerződési ajánlatot összevetni a meglévővel. Munkaszerződést csak erre irányuló közös akarral lehet módosítani. A kényszer hatására létrejött, vagy megtévesztésen alapuló szerződésmódosítás semmis, de ezeket a körülményeket utólag nehéz bizonyítani. Különösen gyanakodni kell, ha „technikai” okra hivatkozva kezdeményezik a munkaszerződések módosítását.

Azt javasoljuk, hogy a munkaszerződésed módosítása előtt konzultálj a tagcsoporthoz vezetőddel, vagy a szakszervezet egyik vezetőjével, illetve jogtanácsosával!

### Ellenőrizd a meglévő munkaszerződésedet

A mozdonyvezetők többségének régi munkaszerződése van. Ha megvan. Ha nincs meg, a munkáltatótól kikérhető a másolat, amin rajta kell lenni a te aláírásodnak. Ha neki sincs meg, sűrűn fordulj a szakszervezet jogtanácsosához, és addig semmilyen visszadátumozott „pótló” szerződést, vagy nyilatkozatot ne írj alá, amíg nem beszéltél vele.

Fordítva viszont nem igaz, a munkáltató nem követelheti a munkaszerződés bemutatását, és adott helyzetben a munkáltatónak kell bizonyítania, hogy a munkaszerződés szerint járt el. Ha mégis kéri, gyanakodj, hogy a munkáltatónak gőze nincs, milyen munkaszerződés alapján foglalkoztat.

A régi munkaszerződések többsége fix telephelyre szól, és nincs benne utalás a munkavégzés állandó, vagy változó jellegére. Ilyen munkaszerződésekkel a szerződés szerinti telephelyen kívül csak a KSZ helyi függelékekben szabályozott módon, vagy a KSZ 58. § (kiküldetés) szabályai szerint lehet jelentkezni mozdonyvezetőt.

Az esetek többségében a munkaszerződésekben nem követték nyomon a különböző telephelyi összevonásokat. Ha mégis, akkor is valószínű, hogy nem lett változó, csak több telephelyet is megjelöltek munkavégzési helyként. Ha több telephelyes munkaszerződésed van, de nincs kifejezetten kikötve a munkavégzés változó jellege, a munkaszerződési telephelyeken kívülre ez esetben is csak a helyi függelék, vagy a kiküldetés szabályai szerint lehet vezényelni.

### Támogatjuk a közös érdeken alapuló munkaszerződés módosításokat

Tisztában vagyunk azzal, hogy a munkaszerződés módosítás – akár a változó munkavégzési helyre szóló is – szolgálhat munkavállalói érdeket, ezért nem vagyunk általában a munkaszerződés módosítások ellen. Támogatjuk a közös érdeken alapuló, közös akarral létrejövő, ismert célú, egyenes szándékú munkaszerződés módosításokat. Még a változó munkahelyre szóló munkaszerződéseket is, ha ez valóban tükrözi az egyén akaratát és érdekét, nem pedig hamis tájékoztatáson, megtévesztésen, vagy tévhitelen, tájékoztatatlanságon, meggondolatatlanságon alapul.

Kifejezetten szorgalmazzuk pl., hogy bizonyos időszakonként a munkáltató hirdesse meg a fix telephelyes munkaszerződések másik fix telephelyre módosításának lehetőségét azokban a térségekben, ahol mozdonyvezetői létszámláhiány van. Sok kollégának lehetősége lenne átszerződni, mert olyan helyen lakik, ahonnan az új helyre hasonlóan jók (vagy még jobbak) a bejárási feltételek.

Szintén kölcsönös érdeket szolgálhat a meghatározott időtartamra szóló más telephelyre szerződés. Erre mostanában a bp-i TVSZK területén nyílik lehetőség. Ez esetben azt várjuk el, hogy a feltételeket előre és nyilvánosan meghirdessék, hogy mindenki el tudja dönteni, érdekében áll-e élni a lehetőséggel.

Da tartalmát tekintve munkaszerződés módosítás az is, ha valaki hozzájárul a tartós, vagy nagyobb távolságú kiküldetéshez.





Pl. egy második szakvizsga, vagy típusképzés a munkavállaló érdekét is szolgálja, ezért a tanfolyam, vagy az ahhoz kapcsolódó felügyelet alatti utazás idejére elképzelhető a fenti szerződés módosítások valamelyike. Az is életszerű, hogy valaki a szakmai ambíciói miatt átmenetileg olyan térségben akar dolgozni, ahol korszerűbb, vagy más típusú járműveken utazhat. Lehetséges, hogy valaki a térségi foglalkoztatási gondok miatt, a több kereset reményében akar átmenetileg más térségben dolgozni.

Azt javasoljuk, ha ilyen okok miatt akar valaki szerződést módosítani, akkor is járjon el körültekintően, és legyen figyelemmel a saját hosszú távú érdekeire.

A munkaszerződés módosítás legyen meghatározott időtartamra szóló, meghatározott célt szolgáló tartalmú, ahol a körülmények, kiváltó okok megszűntével visszaáll az eredeti munkaszerződés, és azzal együtt a KSZ nyújtotta nagyobb védelem.

### A mozdonyvezetői szakma érdekeiről, a szakmai szolidaritásról

A szakszervezeti érdekvédelem nem arról szól, hogy az egyént korlátozzuk a saját érdekei szerinti cselekvésben, hanem arról, hogy közösen lépjünk fel olyan helyzetekben, amelyekben együtt több esélyünk van az érdekérvényesítésre, mint egyénileg.

Korlátozni senkit nem akarunk (nem is tudunk), felvilágosítani, tájékoztatni tudunk, és közös fellépést megszervezni, és ehhez az egyéntől együttműködést és szolidaritást kérni.

Ahogy azt fentebb már írtuk, a határozatlan időre szóló, változó munkahelyű munkaszerződések tömeges elterjedése közép és hosszú távon árt az egyén és ezért a szakma érdekeinek. Azt is állítjuk, hogy egyénenként rosszak az érdekérvényesítési esélyeink, mert a munkáltató szinte mindenkit kényszerhelyzetbe tud hozni, azaz egyenként levadászni. Kit nyomásgyakorlással, kit a

rövid távú anyagi érdekével.

Ha hagyjuk, hogy a Trakció a TVSZK-kat és az egyes mozdonyvezetőket egymással versenyeztesse ugyanannak a munkamenynységnek a megszerzéséért, akkor egymás alá fogunk ígérni a munkavégzési feltételekben, jövedelemben, és beindul egy negatív spirál. Könnyen belátható, hogy ennek az emberek közötti bizalmatlanság, ellenségeskedés, a szolidaritás elvesztése, a mozdonyvezetők általánosan romló szociális és gazdasági helyzete lesznek a következményei. Az is könnyen belátható, hogy a munkáltatónak ez az érdeke, ezért ez a célja.

### Működünk együtt

Nem azt várjuk el, bárki lemondjon a saját személyes érdekéről, hogy ne legyenek egyéni és helyi érdekeken alapuló alkuk. Tudjuk, hogy vannak (mindig voltak és lesznek). Azt várjuk el, hogy legyenek határok, amiket betartunk, és azt kínáljuk, hogy működünk együtt, legyen szó munkaszerződés módosításról, helyi, vagy regionális foglalkoztatási szabályokról (helyi függelékekről). Határ a jogszerű foglalkoztatás, azaz a KSZ, MT, a munkavédelmi és hatósági előírások megkövetelése legyen. Az együttműködés célja pedig a mások érdekeinek megértése, lehetőség szerinti figyelembe vétele, a mozdonyvezetői szakma közös érdekeinek kikristályosítása és képviselése legyen.

A mozdonyvezetők működjenek együtt a többiekkel, a szakszervezettel a munkáltatási szabályok betartásának megkövetelésében, vagy a munkaszerződésük módosításakor. A telephelyek működjenek együtt egymással abban, hogy új jelentkezési helyek kijelölése, vagy más helyi függeléki módosítási munkáltatói javaslat hogyan érinti a másik telephely munkavállalóinak érdekeit.

Németh László

## Két év haladék a korkedvezményes nyugdíjnak

Nem kis bizonytalanságot okoz az állandóan változó jogszabályok nyomán követése, illetve figyelemmel kísérése annak, hogy kit és milyen mértékben érintenek ezek a változások. Évek óta nagy a káosz a korkedvezményes nyugdíj körül, csak annyi biztos, hogy valamilyen formában változni fog a korkedvezményes nyugdíj rendszerének egésze. A változás mértéke pedig nem jelentéktelen a számunkra, hiszen a mozdonyvezetők nyugdíjba-meneteli rendszerét is alapvetően érintheti.

A több műszakos beosztásban dolgozók statisztikája azt mutatja, hogy az ilyen munkakörben dolgozó munkavállalók nem élnek meg a 65. életévét. Ezért is fontos, hogy az egészségre ártalmas munkakörben dolgozók számára megmaradjon a korkedvezmény intézménye. Minél hamarabb új normatíva kidolgozására lenne szükség, ugyanis az ezt szabályozó törvény 2010. december 31-ig hatályát veszti. Az elmúlt évek politikájában a halogatás taktikáját választotta, így egyre bizonytalanabb a korkedvezményes nyugdíj jövője.

A jelenlegi szabályozás szerint, aki a szervezet fokozott igénybevételével jár, továbbá az, aki egészségre különösen ártalmas munkát végez korkedvezményre jogosult. Olyan munkavállalókról van szó, akik megterhelőbb munkájuk révén az átlagosnál több kockázatot vállalnak, ezért a rájuk irányadó nyugdíjkorhatárnál korábban vonulhatnak nyugdíjba. Így a nyugdíjkorhatárhoz képest kétévi korkedvezményben részesül az a férfi, aki legalább tíz, és az a nő, aki legalább nyolc éven át korkedvezményre jogosító munkakörben dolgozott, illetve további egy-egy év minden újabb öt-, nőnél négyévi munka után. A korkedvezményre jogosító munkakörök jegyzékét a 168/1997 (X.6.) Kormányrendelet 1. számú melléklete tartalmazza. Ez, a közel 840 foglalkoztatást érintő lista szintén 2010. december 31-én hatályát veszti, új munkaköri jegyzék pedig az ígéretek ellenére nincs.

A kormányzóvívó ősszel arról tájékoztatott minket, hogy a Kormány tervezi, hogy átalakítja a korkedvezményes és a korkedvezményes nyugdíj rendszerét, de ezt nem egyik napról a másikra kívánja megszüntetni. Az átalakítás ütemével kapcsolatban annyit mondott, hogy az új feltételek bevezetésén már dolgoznak, az új koncepció megszületéséig viszont a Kormány valószínűleg meg fogja hosszabbítani a mostani rendszert. 2010. év végén a most érvényben lévő szabályozás hatályát veszti, az újakat viszont majd a munkakörülmények megváltozásának figyelembe vételével fogják kidolgozni.

November 30-án megtartott parlamenti ülésen **dr. Réthelyi Miklós** nemzeti erőforrás miniszter törvényjavaslatának exozéjában összefoglalta, hogy a törvényjavaslat elfogadása után milyen változásokra lehet számítani. Az egyik legfontosabb, és minket is érintő ilyen „változás” az, hogy nem lesz változás a korhatár előtti nyugdíjba menetel feltételeiben. Ha a Ház elfogadja a jogszabályt, akkor a jelenlegi korkedvezményes nyugdíjrendszerre vonatkozó szabályok 2 évig, azaz 2012. december 31-ig hatályban maradnak.

A meghosszabbítás indoka az volt, hogy a jelenlegi korkedvezményes munkaköri lista alkalmazhatósága az év végén megszűnik, de új feltételek kidolgozása még nem történt meg, így a jelenlegi lista alkalmazását a *társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény* módosításával, két évvel meg kell hosszabbítani.

Úgy néz ki, ezzel a haladékkal az érintettek ismét nyertek egy kis időt, de ez csak addig fog tartani, amíg a Kormány ki nem dolgozza az új feltételeket, vagy le nem telik a 2 év, mert a rendszer megváltoztatásával kapcsolatban az elhatározás jelenleg szilárdnak tűnik.

Dr. Navratil Zsuzsa







## A bölcsök köve, a szegények aranya 1.

Rájöttem, hogy a szakszervezeti tárgyú írások nem nekem valók, így ezek után csak szépirodalmi műveket, ezen belül is meséket, balladákat fogok írni, közreadni. Semmi szakszervezet. Szükség van a nehéz, érdekvédelmi feladat elvégzése után egy kis irodalmi lazításra mindenki részére. A Sci-fi műfajról áttérek a mesékre és talán a Harry Potter, a Gyűrűk ura és más komoly mesék feldolgozását fogom közre adni. Az is lehet, hogy színi előadást is rendezünk, létrehozzuk a MOSZ színjátszó tagozatát és különféle jelenetek forgatókönyvei is itt lesznek olvashatóak, de ehhez több mesélő kellene. **A lényeg az, hogy semmi nehéz szakszervezeti anyag, semmi konfliktus leírás, csupán csak az élvezetes mesevilág szereplőinek életét, munkásságát ismerhetitek meg ezek után.**

Most már csak azt nem tudom, hogy hogyan nevezzem azt, akinek a nevét nem szabad kimondani? Én nem vagyok Harry Potter, nem vagyok olyan bátor és nem merem kimondani annak a nevét, akinek nevét nem mondjuk ki? Úgy gondoltam, hogy így fogom hívni „akinek a nevét nem mondjuk ki”. (Azért nem lehet kimondani, mert ha elhagyja szánkát a neve, visszafordíthatatlan varázslatok indulnak be a megidézésével, és ezért, mint a szerepem szerint földi halandó (mugli, de lehet, hogy sárvérű) nem vállalhatok felelősséget. Jól teszitek, ha ti sem mondjátok ki a nevét, mert ha megjelenek nálatok teljes valójában, visszafordíthatatlan események sorozata következnek be nálatok. (Ez tuti!))

Valahogy el kellene kezdeni ezt az egészet, de nem is tudom, hogy melyik történetbe kezdjek bele. Kedves kollégák, a lényeg a lényeg és mivel nincs új a nap alatt, egy mások által megírt történetet kell, hogy átdolgozzak. Nem így van? Egy jó kis megírt történettel sokkal kevesebb a munka.

Vágjunk bele. Történt egyszer, hogy nagyon éhes lett a király (mindig éhes volt egyébként) és szólt a kancellária miniszterének, hogy hozzon elé tüstént egy kis harapnivalót. Azt mondja erre a kancellár:

- Sajnos uram jogszerűen már nem tudunk előteremteni semmit, meg kell sarcolni az alattvalókat.

Ők még vannak szép számmal (mármint alattvalók) és biztosan le lehet csípni valamit a zsoldjukból ezeknek a katonáknak, illetve plusz adókat fogunk bevezetni a többiek részére. Tetszett ez a királynak, hiszen tudta, hogy az agyafúrt kancellár, a mágiaügyi miniszter és az udvari hoppmester olyan rendeletet fognak alkotni, amit a nép nem fog érteni, így fejüket lehajtva fogják beszo­lgáltatni a kiszabott adókat, mondhatnánk jogszerűen. Na de egy idő után nagyon unták a szolgák az örökös fizetséget így segítségül hívták a gyűrűk urát. Meg is jött a gyűrűk ura és azt a tanácsot adta az alattvalóknak, hogy álljanak össze (gyűrűbe), hiszen egy­ségben az erő, és így kellő ellenállást nyújtva bármit el tudnak érni, hiszen ezt már bebizonyították régen az elődök is, de ez olyan régen volt, hogy többen nem is emlékeztek már rá. Ez a megoldás az alattvalóknak is tetszett, de nem tudták, hogy milyen in­dokkal szegüljenek ellen a sarcok befizetésének, így a mágia nagy mesteréhez Merlinhez fordultak. Sajnos Merlin nem ért rá, így to­vább siettek ahhoz a varázslótanonchoz, aki szembe mer szállni azzal, akinek a nevét nem mondjuk ki. Ő nem volt más, mint ma­ga Harry. A Potter gyerek csapatot szervezett és régen nem látott varázslatokkal megszüntették azokat a szabályokat, amelyek az elmúlt időszakban keletkeztek és arra irányultak, hogy az alattvalók több adót fizessenek be. Csak úgy hullottak a bekeretezett szabályok a falról, amit a gondolkodás nélküli gondnok, a hoppmester utasítására helyezett fel a palota falára. Nem tetszett ez a hoppmesternek és mindent be akart vetni azért, hogy a kive­zett sarcot beszedje a kincstár. Utasításokat adott a végvárnak,

hogy az előretolt helyőrségek kapitányai csináljanak egy hátra arcot (180°-al forduljanak meg) és mindent csinál­janak úgy, ahogyan ezt eddig nem tették. Volt közöttük

olyan, aki szó nélkül végrehajtotta az ukázt, de olyan is akadt, aki­nek nem nagyon füllött a foga ahhoz, hogy változtasson az elmúlt évek jól bevált szokásain. Hát nekik nagyon hamar elkezdtek mar­kolászni a mogorójukat az udvar emberei, így mit volt mit tenni, be kellett állni nekik is a sorba. A helyőrségek parancsnokai any­nyira belejöttek ebbe az új szerepükbe, hogy saját maguk is egyre másra találták ki a nagyobb­nál nagyobb ostobaságaikat és igazi kiskirályként éltek mindennapi életüket saját területükön. Tetszett ez nagyon a kancellárnak, a mágiaügyi miniszternek, de legfő­képp a hoppmesternek és az ő csicskásának tetszett, mert így azt hitték magukról, hogy ők a sötét birodalom urai. [Csak megjegyezni kívánom, hogy nyugodtan érezhették is magukat uraknak, hiszen a másik birodalomból érkező király, (akit egyébként Bernátnak hívtak, (első Bernát, azaz Bólogató Bernát) mindig min­denkinek igazat adott (bólogatott), éppen ezért volt ilyen sokáig a porondon. Úgy került a birodalomba, hogy egyszerűen beházaso­dott. Nem az volt ennek a házasságnak a lényege, hogy erősöd­jön a királyság, hanem az, hogy ott tudta megvezetni az udvartar­tas az új királyt, ahol akarta. Ez egyébként sikerült is nekik.] No de a történethez visszakanyarodva egyre több királyi utasítás látott napvilágot. Elrendelték azt, hogy előre kellett köszönni az arisz­tokrácia felé, meg azt, hogy a keleti birodalom katonáinak nyu­gatot, az északi birodalom katonáinak pedig délen kellett teljesí­teni a kötelezően előírt harcászati feladataikat saját tarisznyából, ingyen. Még azzal sem akarták segíteni ezt a rongyos hadsere­get (normális ruhájuk szinte nem lévén), hogy az utazásra valami­lyen ellátmányt adjanak nekik a zsold mellé. Majd elrendelték azt is, hogy saját lovon kellett hadba sietni, de csak akkor adtak szé­nát és zabot, ha nem járt arra vasparipa, hiszen azon utazhattak a katonák kedvezményesen, a lovakat meg otthagyták a pusztá­ban. Ha szerencsájük volt, akkor előkerültek a lovak a legelőkön épen, egészségesen, de ha nem volt szerencsájük, akkor nem let­tek meg, vagy levágták fülüket-farkukat. Úgy gondolták a király­ságban, hogy a szegény ember (aki katonánk állt, hogy elartsa a családját) egy szem lovának elvesztése nem lehet olyan nagy sé­relem (természetesen arányaiban) ami ne érne meg egy kis kiruc­canást 2-300 mérföldre. Aki pedig ezeket a szabályokat nem tar­totta be azoknak a pokol kapuját megjárva, kínok kínjával kellett megfizetnie és végezetül vastömlöcbe dobták, (ha túlélte)!

Hát egyelőre ennyi. Mivel ez a mese egy folytatásos történet lesz (J. K. Rowling is így lett milliomos) és maga az élet írja, eddig ju­tottam ma a történettel. Legközelebb lehet, hogy a kínzásokról írok, de az is lehet, hogy a csillagszemű-, vagy az igazmondó ju­hász is felbukkan egy-egy epizód erejéig. Hogy hogyan is fog ala­kulni nem tudom, de egy biztos, nem fogom kiejteni a nevét annak „akinek a nevét nem mondjuk ki”! Félek, hogy itt a saját számító­gépem monitorából előugrik majd, és akkor nem fogok tudni mit csinálni az ijedtségtől.

Hát kedves olvasók, így sikeredett az első „szakszervezet politika mentes” írásom. A szereplők egytől egyig kitalált személyek. Ha valaki hasonlóságot vél felfedezni valamely szereplő vagy megtör­tént esemény között az csak a véletlen műve lehet, ezért felelős­séget nem vállalhatok.

Lehet, hogy még kissé nehezen emészthető ez a mesefajta, de bízik benne, hogy előbb-utóbb mindenki megismeri a szereplőket és közösen fogjuk tudni alakítani a történetet. Addig is, ha valaki elveszne a mágia útvesztőjében, az hív­von bizalommal és egy varázslattal visszazök­kentjük (Harry Potter és jómagam)!

Gyüre Ferenc





## A spanyol Mozdonyvezetők Szakszervezetének (SEMAF) beszámolója

Az utolsó ALE-elnökségi ülés óta a Spanyol Mozdonyvezetők Szakszervezete, a SEMAF szakszervezeti tevékenysége során majdnem kizárólag a szakmai fejlődésről szóló szerződés Renfe vállalatoknál történő bevezetésére és felülvizsgálatára, pontosabban kifejezve a vontatási személyzetre vonatkozó keretszabályokra koncentrált.

A szerződés nagy területen történő alkalmazásának és a komplexitásának következtében egy pár hiba jelentkezett az alkalmazása során. Egyrésztől különböző értelmezési problémák adódtak a vállalatok és a szakszervezetek részéről, mivel az úgynevezett normaalkotó bizottság munkája nem került rögzítésre, ezért nem lehetett megállapítani, hogy mely rendelkezések maradnak hatályban, és melyek kerülnek az új keretszabály által törlésre. Másrésztől további körülmények is nehezítik a szerződés bevezetését.

Ezeknek a konkrét nehézségeknek az ellenére, melyek gyakorlatilag nem sokkal a (remélhetőleg egyetértésen alapuló) megoldás előtt állnak, a keretszabály bevezetése a vontatási személyzet részére sikert jelent és a Renfe vállalat összes vontatási alkalmazottja már az új előírások szerint dolgozik és az új javadalmazási rendszer alapján kapja a bérét. Ez azt jelenti: kevesebb óra/nap és kevesebb nap/év kerül ledolgozásra, olyan feltételek mellett, melyek egyértelműen kedvezőbbek, mint a korábban fennálló

szabályok, és ráadásul ez egy érezhetően magasabb bérezés mellett valósul meg.

Ezen kívül megkezdődött a szakszervezeti választások folyamata a közönségi vasúti vállalatoknál, mivel a választások ebben az évben, októberben a katalán kormánytól függő „Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya” vállalatnál, ahol több, mint 60 SEMAF tag dolgozik, megrendezésre kerülnek. A Spanyol Mozdonyvezetők Szakszervezete bízik abban, hogy a legutóbbi üzemi tanács választásokon elért eredményén javítani tud.

Ami a Renfe vállalatokat érinti, ott a választásokra márciusban kerül sor. A különböző választási körzetekben a szakszervezeten belüli előválasztások a SEMAF jelöltek kiválasztására már megtörtént. A SEMAF abból indul ki, hogy a keretszabályok alkalmazásának sikerére alapozva a legutolsó választásokon elért eredményeket, mely során a SEMAF győzött és ezáltal többségi szakszervezet lett a vállalatoknál, hozni tudják.

Idén december 31-én a jelenleg hatályos kollektív szerződés hatályát veszti. A SEMAF álláspontja szerint, a közelgő szakszervezeti választásokra és a jelenleg kedvezőtlen gazdasági helyzetre tekintettel valószínűtlen, hogy az új kollektív szerződésre irányuló tárgyalások, a tárgyalási fórum kötelező formális megalakulásától eltekintve, hamarosan megkezdődjenek. K.L./K.L.

## ... a munkáltató mindig jogszerűen jár el!

Jómagam ritkán jutok el olyan „fórumok”-ra, ahol a munkáltató vezetőjének gondolatait, különböző ügyekben kifejtett álláspontját tudom meghallgatni. Éppen ezért különösképpen megjegyeztem a munkáltató vezetőjének, nem is olyan régen tett azon kijelentését, miszerint - elnézést kérek a T. Olvasótól, de pontosan nem tudom idézni - két esetben nem ismer pardont a mozdonyvezetőkkel kapcsolatban, az egyik a gázolaj eltulajdonítás, a másik az ittas vezetés, amely két cselekmény esetében „automatikus” következmény a munkáltatói rendkívüli felmondás.

A félreértések elkerülése érdekében már most szeretném leszögezni, hogy ezzel teljes mértékben egyetértek. Azonban a munkaviszony rendkívüli felmondással történő megszüntetésére szigorú jogszabályi rendelkezések vonatkoznak és a bírói gyakorlat is kiforrott. Mindezeknek megfelelően a gázolaj eltulajdonítás és az ittas vezetés miatt alkalmazott munkáltatói rendkívüli felmondásnak valósnak, okszerűnek, vagyis jogszerűnek kell lennie, amelyeket vita esetén a munkáltatónak kell bizonyítania. Véleményem szerint ezek olyan garanciális követelmények, amelyeket semmilyen vélt vagy valós indok miatt nem lehet figyelmen kívül hagyni. Szinte napra pontosan két évvel ezelőtt történt, hogy egyik mozdonyvezető kollégánk jogviszonyát rendkívüli felmondással megszüntette a munkáltatói jogkör gyakorlója gázolaj eltulajdonítás miatt. A kolléga egyeztetést is kezdeményezett az ügyben, de a jogkör gyakorló hajthatatlan volt, tartotta magát a saját véleményéhez. A mozdonyvezető elfogadhatatlannak tartotta a döntést, ezért munkaügyi bírósághoz fordult.

A bírósági eljárásban számtalan okirati bizonyíték csatolásra került, több tanú meghallgatása is megtörtént, és mindennek eredményeként a munkáltatói rendkívüli felmondást jogellenesnek találta, hatályon kívül helyezte az elsőfokú bíróság. Miért is? A munkáltatónak bizonyítania kel-

lett volna a rendkívüli felmondásban meghatározott indokok valóságát, vagyis „...az alperesnek kell bizonyítania azt is, hogy az alperes által állított „eltulajdonított” gázolaj mennyisége, amit a bódében feltaláltak akkor mennyi volt, ezen túlmenően az alperesnek kell bizonyítania azt is, hogy az a bizonyos több mint egy évvel az esemény bekövetkezése után elvégzett külső szakértő bevonásával megvalósított vizsgálat eredménye alapján állítható szakvélemény, hogy a két bevizsgált kannában lévő gázolaj nagy valószínűséggel egy helyről származik, önmagában kevés, azt is bizonyítania kellene az alperesnek, hogy ez az alperes által akkor használt gázolajjal azonos paramétereket mutató anyag és még mindig bizonyítania kellene az alperesnek azt, hogy ennek a gázolajnak „eltulajdonításával” a felperes az általa állított módon közreműködött.”. Az elsőfokú bíróság itt idézett felhívásainak nem tudott eleget tenni a munkáltató. Már az sem volt világos az ügyben, hogy mi indokolta a mozdonyvezető kolléga elleni vagyonvédelmi akciót, ugyanis az akcióban résztvevő négy vagyonvédelmi szakértő ebben a kérdésben is eltérő nyilatkozatokat tett, mint ahogy abban is, hogy tulajdonképpen mennyi gázolajat foglaltak el. Az sem volt egyértelmű, hogy melyik szakértő mit látott és mit nem, miért nem rögzítették bármilyen módon az általuk lefolytatott akciót, illetve miért nem történt mintavétel az ügyben szereplő mozdony üzemanyagtartályából. Azt csak halkán jegyzem meg, hogy ha a vagyonvédelmi szakértők között volt hivatásos állományú, nyugalmazott rendőr is dolgozott, miért nem sikerült tettenérésrel lezárni az akciót. A munkáltatói jogkör gyakorló a vagyonvédelmi szakértők akciója és az arról készült egyetlen jelentés alapján lefolytatta a vizsgálatot és megállapította, hogy a mozdonyvezető mindenképpen felelős a gázolaj eltűnésében. Véleményem szerint, a vagyonvédelmi szakértők akcióját a munkáltatói jogkör gyakorló-

nak a száraz tények alapján kellett volna értékelnie, miután neki kell eldönteni, hogy a rendelkezésre álló információk elegendőek-e a rendkívüli felmondás alkalmazásához, avagy nem. Álláspontom szerint azon tény is megkérdőjelezte a megalapozott, jogszerű rendkívüli felmondást, hogy a peres eljárás során a munkáltató megváltoztatta a mozdonyvezető terhére rótt, eltűnt gázolaj mennyiségét.

Érthetetlen volt számomra, hogy több mint egy évvel az akció után próbálta megállapítani a jogkör gyakorló a gázolaj mennyiségét a gázolaj és a kannák általunk ismeretlen módszerrel történő megmérésével, már csak azért is, mert a rendkívüli felmondásról szóló határozatban szereplő gázolaj mennyiséget akkor mi alapján állapította meg a munkáltató. Ugyancsak érthetetlen volt számomra az is, hogy ennél a mérésnél kizárólag a munkáltató alkalmazottai voltak jelen, mint ahogy az is, hogy több mint egy évvel az esemény után miért kellett a munkáltatónak ún. külső szakértőt megbízni két kanná, ismeretlen eredetű és ismeretlen körülmények között tárolt gázolaj vizsgálatával.

Ahogy a fentiekben - röviden - megpróbáltam vázolni több olyan releváns körülmény merült fel az ügyben, amelyek alapján a munkáltató jogsértő döntését hatályon kívül helyezte az elsőfokú bíróság és egyúttal több millió forint megfizetésére kötelezte, valamint a bírósági eljárási illetéket is a munkáltatónak kell állnia.

A munkáltató ezen ügyvel kapcsolatos álláspontját a mai napig nem értem, miután rendelkezik a megfelelő szakemberekkel. Bár lehet, hogy ezt nem is kell értenem. A lényeg a továbbiakban is az, hogy a munkáltató mindig jogszerűen jár el. Bocsánat, javítom magamat, azért van enél is fontosabb, mégpedig az, hogy mindenkinek Békés Karácsonyi Ünnepeket és (még) Boldog(abb) Új Évet Kívánok.

dr. Király György s.k.







## A nagy találkozás. Budapesti mozdonyvezetők a TRAXX gyárban.

Majd elindultunk a gyár épületei felé. Egy modern, irodákkal ellátott többemeletes házba mentünk és egy kis tanterembe invitált kísérőnk.



Balról-jobbra: Czákó Imre, Gombos László Nagy Zsolt, Bikády Endre tolmács, Lothar Schirok okató mozdonyvezető



Gombos László



Nagy Zsolt

Üdítők, ásványvíz és kávé állt a rendelkezésünkre és megkaptuk az oktatási segédletet – a DB 185 sor mozdony magyar nyelvű kezelési könyvét, jegyzetfüzetet, tollat és még egy védősisakot. Az oktatónk egy tapasztalt DB mozdonyvezető, őt Lothar-nak hívták. Az oktatás német nyelven történt, de egy tolmács is folyamatosan fordította az elhangzottakat.

Elsőként, mindjárt a munkavédelmi oktatással kezdtünk, úgy a gyárra, mint a mozdonyra és annak közvetlen közelében való tartózkodásokra és az ezzel összefüggő szigorú biztonsági rendszabályok ismertetésére került sor.

A magyar nyelvű segédletről elmondták, hogy az a 185 sorozatú mozdonyra vonatkozik, habár a 480-as sorozat felépítése hasonló, de nem azonos! A rendelkezésre álló magyar segédlet csupán segít a tananyag jobb megértésében, de 100%-ig nem teljes a 480-as sorozattal.

A különbségekre az oktatónk mindig fel fogja hívni adott esetben a figyelmünket.

A tolmácsunk, egy 56'-ban kitelepült magyar férfi volt. Róla annyit tudtunk meg, hogy eddig inkább a gépkocsi-gyártásban jeleskedett, szakmai fordításokban, szakértőként, de a vasúti gépészeti szaknyelv még elsajátítás alatt van.

Miután nyilatkoztunk, hogy a munkavédelmi rendszabályokat tudomásul vettük, és megértettük elindultunk a lépcsőház irányában, le a gyártósorok felé.

A MÁV TRAKCIÓ ZRT-től az első körben hárman lehettünk jelen a Bombardier kasseli gyárban, a H-Tr. 480 sorozatú villamos-mozdony hivatalos típusismereti képzésen.

Hétfő reggel mindjárt esett az eső, a szállodától taxival mentünk a gyár kapujához. Pontban 8 órakor értünk a főbejáráshoz, ahol nagyon szigorú a beléptetési rendszer, külön névre szóló kártyát kapott mindenki. Amíg ez elkészült, a felelősünkre, Martin Humburg úrra vártunk, addig nem is mehettünk beljebb, amíg értünk nem jött.

Nem sokára megjelent egy mosolygós fiatalember, üdvözlöttük egymást, egy rövid bemutatkozással egybekötve.

A gyártó-üzemcsarnok rendezettsége, és tisztasága szokatlan volt nekünk. Mentségünkre, nem ehhez szoktunk hozzá a hazai műhelyekben. Kiosztottak mindenkinek egy narancssárga mellényt egy raktárban, ami a gyár egész területén nekünk ezen túl kötelező viselés. Hátán egy felirat:

„Besucher” (látogató).

Utána bepillantást nyertünk a mozdonyok gyártásába, végig vittek bennünket a különböző gyártási fázisokon. A gyárban a mozdony

### Testvérek között







sze krény és a forgóvázak beszállítással érkeznek és itt történik a végszerelésük, beüzemelésük. Közben láthattuk, hogy szerelik rá a forgóvázakra a vonóerő átadó rudat. Szemléletesen bemutatták, hogy milyen rugalmas a gumipersely.

Közben olyan állapotban is láthattuk a beszerelésre váró elemeket, részegységeket, ahogy a következő 30 évben biztosan nem. Lothar lelkes oktatónak bizonyult, a minden részletre kiterjedő ismertetése után készséggel válaszolt a kérdéseinkre – a 3 napos oktatás során végig!

Bár, időnként nem nagyon értette a kérdéseinket, és nem a nyelvi különbözőség kapcsán, hanem a két vasút (DB-MÁV) eltérései okán is.

Közben időközönként a TRAXX mozdony mellett szóba került a Taurus is, mint az EU konform mozdonyok egyik hazai képviselője, amit már idehaza többen ismerhetünk, elmondtuk róla az itthoni tapasztalatainkat.

De Lothar-t jó oktatóként a 1047/1116 sorozatú mozdonyok ismerete helyett jobban érdekelt a magyar személyzetünknek a járművek kezelésével kapcsolatos tevékenysége.

Tapasztalataink alapján el kell mondani, hogy a két mozdony nagyon sok mindenben hasonlít egymásra, de a TRAXX mozdonyokon a kezelőszervek által elért hatás eltér a másik mozdonyon megszokottól, így a beidegződött reflexszerű mozdulatok hátrányt jelenthetnek a mozdony vezetése közben.

Az első napon már láthattuk a Trakció két új mozdonyát – a 002-est először –, ahogy a szerelési folyamat végén ott állt az utolsó kapu előtt. Ezen a mozdonyon – illetve alatt – folytatódott az oktatásunk, ismertetve a kanálisban lent, a mozdony alváz szerkezetét. Megtudtuk, hogy egy forgóvázon belül a két kerékpár bekötése pontosan el lenkező, így nem csak egy oldalon adja át a vonóerőt! Valamint, a fogaskerékház fel van töltve kenőanyaggal. Ezt elsőre nem értettük, mi ebben a különleges, nekünk ez a természetes. Kiderült, bizonyos mozdony sorozatoknál ez nem így van.

A mi mozdonyaink GEA LAIF, csőtengelyes erőátvitelűek.

Hajtás, vonó-, és fékerő átadás szemléltetése következett. Pályakortrók eléggé masszívan rögzítve, nem lesz „kutyautó” egyik mozdony sem. A gyár mozdony fejlesztőinek kihívás lett újfent – a másik gyártó Taurusai után – a kézműs kivitelezése, de megoldották.

Délután felmehettünk a gyár udvarán álló 480-001-esre is! Rövid ismertető, a mi micsoda a géptérben címmel. Első napra ez pont elég is volt, már késő délutánra járt az idő!

Fáradtan, de új ismeretekkel tértünk vissza a szállásunkra!

Kedden már a helyi tömegközlekedéssel jutottunk el a gyárhoz, reggel 8 órakor kezdtünk. Rögtön a 001-es mozdonynál találkoztunk, végigvettük a géptér alkatrészeit, mit hol találunk, és minek mi a szerepe? Mire idáig eljutottunk, már ebéidő lett. Ebéd után mindig üdítő, és kávé szünet a tanteremben fent az irodában. Ebéd után a műhelyben álló 002-eshez visszamelve, a felsővezeték feszültségmentes állapotában – ez is van bent a műhelyben! – szemrevételeztük a mozdony tetőberendezését. Egyszerű, ez jutott eszünkbe ennek láttán. Főmegszakító, primer feszültségváltó a géptérben, a 2-es áramszedőnél történik a primer feszültség bevezetése. A tetőn sepregetni lehetne, mint egy járda.

Majd visszatértünk a 001-eshez a kapu elé, és következett a beüzemelés! Mindenki végig gyakorolhatta a teljes be-, és kiüzemelését, majd ezt követően a védőföldelést, Lothar szigorú felügyelete alatt. A mozdonyt feszültség alá helyezni csak Ő, illetve csak a személyes jelenlétében, és utasításra tehetjük!

Ezzel véget ért a második napunk a képzésből, már megint késő délutánra járt az idő! Ismét irány a szállás. Este nem kellett senkit al tatni.

Szerdán az égiek is velünk, süttött végre a nap, csak a Lothar fotózhattott a gyár udvarán! Külön - külön minket is a mozdony előtt, csoportban, és csak a mozdonyt!

A 001-es mozdonyra felpakoltunk, folytatódott az oktatás. A fékberendezések, kiiktatási lehetőségek, különleges üzemállapotok témakörben kaptunk új ismereteket! Majd mindenre jutott egy rögzítő fék kényszeroldás, majd újbóli beállítás folyamata. Már ebéd felé járt újra az idő, utána a tanteremben a szokásos levezetés...

Ekkor Lothar megjegyezte, a délután a vezetési lehetőségről szól, így végre tesztelhetjük a mozdonyt, milyen amikor elindul, fékez, megáll.

Közben a Lothar újabb érdekességekre, különleges üzemállapotokra, a mozdony sajátosságaira hívta fel a figyelmünk, be is mutatva, szemléltetve ezeket amíg mozogtunk!

Már megint késő délután volt, mire véget ért az oktatásunk, és vele a 3 nap!

Nagyon jó, és érdekes napok álltak mögöttünk, sokat tanultunk, és az oktatásunk is alapos volt!

Úgy hallottuk, újabb kollégáknak lesz lehetőségük részt venni ilyen képzésen, Kasselben!

Nekik is, ahogy nekünk is, kell majd továbbadni azt a tudásanyagot, a gyakorlatban, amit gondosan állítottak össze a gyár részéről, hogy a mozdonyvezetők mindennapi munkáját megkönnyítsék, az újabb magyarországi Eu-konform mozdonyon.

Gombos László Bp. Keleti  
Czakó Imre Bp. Ferencváros  
Nagy Zsolt Bp. Keleti

## Találkoztak a Nyugdíjasok!



2010. november 26-án tartotta a MOSZ Békéscsaba Nyugdíjas Tagcsoportja az éves második összejövetelét. Az 1991-ben alakult tagcsoport tagjai évente kétszer találkoznak. Tavasszal kimondott „szakmai”

napon, úgy mond „legényesen”, elevenítik fel az emlékeket. Az őszi zenés, vacsorás találkozón, ahol a „konyhán” megöregedett masinisták feleségeikkel együtt vesznek részt. A tagcsoport létszáma az elmúlt évi nyugdíjazási dömpingnek köszönhetően látványosan megnőtt. A jó hangulatú estebéden – vacsorán, megtelt az étkező, több mint 140-en ültük körbe az asztalokat. A kiadós menü elfogyasztása után a kollégák korukat meghazudtoló módon ropták a táncot, énekeltek, beindult a „csevegés”. A késő estéig tartó rendezvényen sok-sok emléket, történetet elevenítettek fel a kollégák.

## Köszönet

„Dénes Zsolt mezőhegyesi mozdonyvezető köszönetet mondok a 2010. június 18. napján Mezőhegyes és térségét ért vihar okozta károk miatti segítségnyújtásért a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítványoknak.





## A GDL Hannover vendégei voltunk avagy Keletis mozdonyvezetők kalandjai Németországban!



Hannover

Tagcsoportunk képviselői ismét nagyon jó hangulatú viszontlátogatáson vettek részt, a 3 éve létrejött megállapodás alapján, a GDL Hannover tagcsoport meghívására Németországban.

Kass Tibor tagcsoportvezető, Szász Tamás a hivatalos tolmácsunk, Mizser Attila, Pázsit Árpád, Darida László, és Nagy Zsolt mozdonyvezető kollégákból állt küldöttségünk.

A kiutazás 2010. 11. 04-én a rj 60.sz. vonattal történt Münchenig, ahol már várták delegációnkat az állomásra érkezéskor, Jan Manfras, és Ralf Gildemeister személyében! Kölcsönös baráti üdvözlést követően megtudtuk, hogy a tervezett ICE 584 sz. vonat aznap „mezei” EC szerelvényvel, és hagyományos mozdonyos üzemben közlekedik, mert az ICE szerelvényünk szolgálatképtelenné vált. Csodálkozásunkra megnyugtattak, hogy ez itt mindennapos esemény.

A vonatunk 20 perces késéssel indult tovább, aki előtte nem ivott alkohol-tartalmú italt, azoknak a kollégáknak lehetőségük volt a DB 101-es sorozatú mozdonyán utazni, és keveset vezetni is – 200 km/h-val.

Vendégváróink gondoskodtak, hogy ne legyen senki sem szomjas, és az is ihatott a jó Bajor árpa léből, aki már letudta a mozdonyon való utazást!

Göttingen állomáson leszállítottak mindenkit, és át kellett szállni egy ott várakozó ICE szerelvényre. Utazásunk utolsó 30 percében már ICE vonattal utaztunk, – igaz lett 45 perc késésünk, mire 20:15-re Hannover Főpályaudvarra értünk.

Ott újabb más, már ismerős német kollégák vártak, akik nagyon örültek nekünk, és mi is hasonlóan üdvözlöttük őket!

Szállásunkra – Leinhausen – már az S Bahn szerelvényvel mentünk tovább, 2. megálló, és 5 perc.

Onnan gyalog a GDL Hannoveri tagcsoport szállására sétáltunk, ahol a szobák elfoglalását követően finom vacsorával vártak minket!

Vacsora közben szóba került a tervezett program, és kérték a vendéglátóink, hogy időben feküdjünk le, mert másnap korán kezdődik a műsor.. Közben átadtuk a magunkkal hozott ajándécsomagokat, amit a Keleti MOSZ tagcsoport állított össze, és aminek nagyon örültek! Mi is kaptunk ajándékokat, a GDL relikviáiból összeállított meglepetéseket.

Közben egy- két kupica hungarikum is előkerült.

A tusolás, és a hosszú utazás okozta fáradtság után hamar álomba merültünk, de nem sokára ébredni kellett...

Másnap, pénteken a „Keresztül vonattal Németországon” nevű prog-



Függővasút

ram várt ránk, a korán kelés után 5:40-kor indultunk lakhelyünkről, Hannover főpályaudvarra, és onnan az ICE2-vel tovább Kölnbe, az első 3 kolléga, és Ralf a vezetőállásra ment, ahol indulás után kezdetét vette a „hagyományos” ICE vezetőálláson utazás, és persze felügyelet melletti vezetés. Közben előkerültek a vendéglátóink jóvoltából a szendvicsek, üdítők, kávé az étkező-kocsiból.

Mindenkire jutott bőven levezetett km, helyenként 200 km/h-val.

Kölnbe érve volt késésünk, így a tervezett program picit borult, de aki ismeri a Ralfit, az már tudja, hogy nem esik kétségbe, elő-

került a „B” terv!

Az ICE 3-assal mentünk tovább Frankfurt Flughafenig, ott Ralf leváltotta az amszterdami mozdonyvezetőt, aki el is ment hátra pihenni. Tovább is várt ránk újdonság, hiszen számunkra fantasztikus sebességgel, nagyrészt 300 km/h-val, két kollégának volt lehetősége a „rövid”, de hosszú úton vezetni is!

Frankfurt Fhf állomáson visszavette a holland (!) kolléga a vezetést, mi kiszálltunk, Ő meg továbbindult a szerelvényvel.

Közben megnéztük a repülőtér felé a bejáratot, de idő hiányában tovább nem volt lehetőségünk bemenni! Vendéglátóink alaposabbá jelerre vizsgáltak, minden adatot megtudhattunk a repülőtérről, és annak éves forgalmáról. Gigantikus számok repkedtek a levegőben! Hamarosan befutott egy újabb ICE 3 szerelvény, és azzal mentünk vissza Kölnig, újabb kollégáknak lett életre szóló élményük, ahogy 300-al suhantunk, mindezt a vezetőfülkében!

Kölnben, egy étteremben pazar ebéd várt ránk, amit már sörrel öblítettünk le, aznapra a vezetőállásos utazás ezzel véget ért, de ez élmények még nem!

Ebéd után tovább utazás egy régió vonattal Wuppertal-ba, ahol egy különleges városi közlekedési jármű várt minket! Városi függő vasút, vagy villamos(?), és kanyarodik a házak között, autópályánál 6-8 m-el a föld felett lebegve, és helyenként a várost átszelő folyó felett!

Az építmény egyébként több mint 100 éves! Lenyűgöző az ezt kitáláló mérnöki tudomány!

Ezt követően az irányt újra Hannover felé vettük, több órás utazással egybekötve, vendéglátóink gondos figyelmessége nem hagyott senkit szomjan!

Jó hangulatú sörözés, és beszélgetés alatt a 3 órás út hamar eltelt. Német tolmácsunk ismét kitett magáért!

Este újabb bombameglepetés várt minket, még a Hannoverbe való késés, és eső sem szegte kedvünk. Vendéglátóink sokat sejtetően mosolyogtak.... A GOP Varieté – ez a híres Georg Palace – programjai vártak ránk!!!



„A fiúk a bányában dolgoznak”







Az állomástól 3 percre gyalog lévő épületben elsőként a Varieté éttermében egy kétfogásos vacsora, majd fent a foglalt helyeken leültünk, kísérőinkkel vegyesen az asztaloknál. Sört kortyolva majd kiesett a kezünkől a korsó, amikor az egyik szereplő a színpadon németül, de tisztán érhetően MAGYAR nevű származásáról adott bemutatkozást! /” - Ich Nahme, Csaba Szeghő”!

Aztán a Varieté szórakoztató revü műsora folytatódott, nagy tetszést aratva, német-magyar vendégeknek egyaránt! Nagyon nagy élményt kaptunk, vendéglátóink jóvoltából! Csak dicsérni lehet őket, a kitalált, és egybeforrasztott programok kapcsán! De még 2 nap hátra volt! Este nagyon későn, ismét „ma” kerültünk ágyba...

Szombaton reggel 7 órakor a Harz-hegység felé vettük az irányt, felváltva kipróbálhattuk a legendás német dízelmozdonyt, a BR 218-ast!

Goslar állomástól busszal mentünk a hegyen lévő bánya-múzeumba! Ez 1988-ig működött, és itt bányásztak a világon, egyedülálló módon nagyon nagy sűrűségű ércet! A látelvezetést egy volt ottani bányász dolgozó, de már nyugdíjas szimpatikus kis „öreg” vezette, tolmácsunk ismét munkában!

Aztán sisakra mindenki, és leutaztunk a bánya kisvasúttal a tárna mélyére. Ott kiszálltunk, és bemutatót kaptunk a bánya életéből, a nehéz munkáról, melyet a nagy sűrűségű anyag bányászása jelentett! Csak példaként, csákányos időszakban két ember 5 órai munkával 1,5 cm-t haladt előre...

Az anyagsűrűségről kaptunk fogalmat, amikor megkértek minket, hogy próbáljunk egy kisebb anyagot a csillébe rakni, vasvillával! Hát, két kézzel tartva a vasvillát, kifordította a kezünkől a kis bányászott érc-követ! Nem bírtunk vele...

A tárnalátogatást követően az ott lévő étteremben beszélgetve egymással, kávé, és sör társaságban oldottuk a folyadékhiányt.

Utána busszal vissza Goslar városába, és sétáltunk a Világörökség-védelme alatt álló belvárosban, pazar régi, de újszerű állapotban lévő épületek között. Az esti díszvacsorára való tekintettel, egy helyi gyorsétteremben a kisadagú currys kolbász szerepelt a tányéron főszereplőnek ebéd gyanánt, természetesen sörrel öblítve

Este egy szép program várt ránk, vendéglátóink lazítottak az addig szoros időbeosztáson, visszautazás a szállásra, és „kaptunk” 2 óra pihenőt a felkészülésre!

18 órakor kezdődött a GDL éves gálája, aminek mi voltunk a díszvendégek! A megnyitót követően kiszóllítottak bennünket a színpadra, és Jan Manfras tagcsoportvezető bemutatott minket a meghívott vendégeknek, nem felejtve el külön kihangsúlyozni, hogy a 3 éve létrejött partneri kapcsolat óriási siker, és az érdek-

lődés középpontja a tagcsoportunkkal. Elmondta, hogy ők, amikor hozzánk látogatnak, máshol nem kapható, és fantasztikus élményekkel gazdagodnak – mi is pont ezt érezzük, ha kimegyünk az Ő meghívásukra!

Műsor, és büfé vacsora állt korlátlanul a rendelkezésünkre, és természetesen nem maradt senki sem szomjas. Kipróbáltuk a két pohárból, de egy kézből való egyszerre ivás „titkát” is, jól vizsgáztunk! Majd következett a zenés-táncos est, nem vallottunk szégyent a parketten sem! És el kell mondani, a magyar pálinkák sikere leírhatatlan, ha előkerültek a hozott üvegek a titkos búvóhelyről, a német vendégek a táncparkettet elhagyva álltak sorban a kínálatért!

Mire „reggeledett” már láttuk azt, hogy terítenek nekünk a reggelihez a másik kis helységben.

Alig aludtunk valamit.

Utolsó napon, vasárnap hosszabb pihenőt hagytak nekünk, „csak” 3/4 9-re kellett reggelizni felkelni, de így sem mindenkinek sikerült...

Reggeli után vonattal irány Bremerhaven kikötője, ahol elsőként egy sétahajó kiránduláson vettünk részt, a nagy Óceánjárók között, ahogy álltak a dokkokban. A méretek óriásiak, lenyűgözőek voltak! Itt elhangzott egy poén a hajóvezető részéről, ugyanis a parton állt egy kocsmá, és megjegyezte az idegenvezetés mellé, hogy ez az utolsó New Yorkig!

Majd egy régi árbocos nagy vitorlás történt fenséges ebéd, és hozzávaló innivalók után, egy szép program, a bremerhaveni hajózási múzeum következett, szintén egy újabb, és érdekes programot adva nekünk! Tolmácsunk ismét a maximumon!

Végül már besötétedett, mire elindultunk vissza, közel 2,5 órás utazás várt ránk! Hannoverben egy kis utcában lévő étteremben ismét pompás vacsorára hívtak meg minket, majd este későn elindultunk a szállásunkra!

Hazautazás hétfőn reggel, 9:26-kor indulás Hannoverből az ICE 785 Würzburgig, és onnan átszállva egy másik ICE Bécsig, majd tovább a rj 67-el haza. Természetesen, reggel az állomáson a búcsúzó német GDL delegáció várt minket, és elláttak minket bőséges enni-in-

nivalóval, egy úti csomaggal mindenkit indulás előtt, még másnapra is maradt belőle! Köszönet a vendéglátóinknak, és dicséretükre legyen mondva, fáradságot nem éreztünk a programok közben, annyira érdekes, és élményekkel teli 3 nap volt!

Zárszóként, most „rajtunk” a sor, szervezésben, közös gondolkodásban, mert jön Hannoverből jövő nyár elején az ottani delegáció!

*Kass Tibor MOSZ Keleti*

*Nagy Zsolt MOSZ Keleti*

Tiszteletbeli mozdonyvezetők a DB-nél



A vizsga tárgya



## Megkérdeztük...

Magyarország vasútvonalain évente félezernél is több olyan esemény következik be, amikor közúti és vasúti jármű ütközése, baleset vagy öngyilkosság miatt személyek súlyos csonkolásos sérülést szenvednek vagy életüket veszítik.

A balesetek során a mozdonyvezetők pszichés megterhelése, sérülése különösen fokozott.

A magyarországi vasútvállalatok még mindig adósak egy olyan program megalkotásával, amely a pszichés traumát elszenvedett munkavállalókat segíti.



Barsi Balázs  
rovata

### Milyen megoldást tartanál megfelelőnek a balesetet szenvedett mozdonyvezetők rehabilitációja során?

Ütöttél már el embert?

Mikor egy idegen társaságba csöppenve kiderül mi a foglalkozásunk, először mindenki, „hú, meg há”, meg tényleg?, meg de klassz, de általában a második vagy a harmadik kérdés már a fenti címben szereplő mondat hozzánk. Pedig borús téma ez, mégis mindig szó van róla, nem tudjuk kikerülni. És a legfőbb baj az, hogy a hétköznapi életben már szinte azonosítják ezt a foglalkozásunkkal. Pár évvel ezelőtt, egy Egerben tartott nyugdíjas búcsúztató alkalmával, mikor beszélgetni keztem az egyik ünnepelt kollégával, valahogy kiderült, hogy ő a több mint 30 éves mozdonyvezetői pályafutása alatt egyetlenegyszer sem gázolt. Tudom, ilyen is van, Dénes Miklósnak hívják az urat. No ennek meg az ellenkezője volt nálunk, az ex- tagcsoport vezetőnk Sebestyén Lajos, akinek olyan gyakorisággal voltak ilyen esetei, hogy előfordult, balesetvizsgálatkor az adatait szinte már fel sem kellett venni. Ha ugyanazon a környéken történt a gázolás, ott volt még az előző esetből (tényleg megtörtént, Dunakeszi -Gyártelep és Dunakeszi -Alsó kb. 1 hét leforgásán belül, és ugyanaz a helyszínelő brigád jött), és a kereskedelmi tv csatornák, már mint „szakértőt” alkalmazták az ilyen ügyekkel foglalkozó műsoraikban. Az ilyen extrém eseteket leszámítva azonban tényleg elmondható, hogy nagyon sok munkatársunk élt már át egyszer vagy többször ilyen szituációt, és a sajnos mindenki potenciális jelölt erre, állandó jelleggel. Mozdonyvezetői szempontból kettéválasztva kell a problémát tárgyalni, mégpedig: 1. mint az eset megtörténte, tehát közvetlen utána 2. és mint az esemény utáni napok, hetek.

Kezdjük a másodikkal, mert ez a bonyolultabb. Mi a helyzet most. Gondolom a tisztségviselőknek nagyon ismerős a helyzet, mikor telefonálnak a kollégák, hogy „gázoltam, mit csináljak? Elmennék betegállományba, pár napra, de félek, hogy utána megszívátnak”.

Az idevágó jogszabály: ha valakit a háziorvosa e miatt, vagy erre való hivatkozással vesz fel betegállományba, a munkáltatónak kezdeményezni kell munkába állás előtt a megvizsgálását, hogy alkalmas e továbbra is a mozdonyvezetői munkakör ellátására. Ez nem szívatás, ez 203/2009 kormányrendelet, ami azt írja elő, hogy: „ aki a foglalkozásával

kapcsolatban munkabalesetet szenvedett, az soron kívüli orvosi vizsgálatra kötelezett”. Ugye milyen egyszerűen hangzik ez a mondat. Azonban ez a mi esetünkben nem takar mást, mint a rendkívüli 29-est. Na, ez viszont már nem cseng jól vasutas fülekben. Ezért inkább a kollégák dolgoznak tovább, még akkor is, ha tényleg sérültek. Vegyük azt az esetet, mikor a dolgozó megsérül, betegállományba megy. Mi alapján döntenek el és kik, hogy mikor jöhet vissza dolgozni? A háziorvosa gondolom jellemzően nem pszichológus senkinek. Aztán meg amikor a munkáltató elküldi őt rendkívüli vizsgálatra, a jelenlegi szabályok szerint, no az sem „kerek”, mert az elmondások szerint, ilyenkor azokat a tesztek, feladatokat végeztetik el velük, amiket az újfelvelelésekkkel, vagy a sima időszakos vizsgálaton megjelentekkel szoktak. Azok, pedig nem alkalmasok arra, (nem is arra lettek kitalálva), hogy megállapítsák vele, hogy a poszttraumásan

sérült kollégánk alkalmas e már a munkája felvételére, vagy még nem! Gondolom itt a legfőbb ok, hogy nálunk nincsenek ilyenek. Pedig léteznek olyan tesztek, amivel mérhető a poszttraumás sérüléssel betegek gyógyultsága! Hallottam olyan munkavállalói törekvésekről is, hogy gázolás után járjon a szerencsétlenül járt mozdonyvezetőnek néhány nap szabadság rendkívüli módon. No ezt sem értem, hogy miért? Ha egyszer az esemény miatt nem tudunk munkát vállalni, akkor ugye betegek vagyunk, a betegek meg orvosi ellátásra szorulnak. (Megjegyzem jobban is fizet, hiszen a szabadság az távolléti díj, a betegállomány meg ebben az esetben 100%-os átlagkereset.) Ez olyan, mintha a „civil” életben mondjuk egy festőbrigád tagja leesne e létráról, láthatóan eltörne a karja-tehát laikusok által is megállapíthatóan-, és akkor a brigádvezető közölné vele, hogy „Józi adunk egy pár nap szabít erre pluszba, aztán majd gyere!” Ez nem működik így ott sem, és nálunk sem! Nem tudom Európa más országaiban, hogy van ez, de azt tudom (nem innét, de tényleg láthatjuk akár filmekben, sorozatokban is), hogy USA-ban teljesen természetes, ez a „dilidokis” dolog. Ha valaki megfázott megy a háziorvoshoz, ha fája a hasa, a belgyógyászatra, ha lelki baja van, megy a pszichológushoz. Ha valakiről meg nálunk derül ki, hogy pszichológushoz jár, húú! Ha szépen akarom kifejezni magam, maradjunk annyiban: gyanús.

Ezért (miután megállapítottuk, hogy sem mi, sem a minket betegállományba felvevő háziorvosok nem alkalmasak arra, hogy eldöntsék, ki meddig beteg, és mikor dolgozhat) az lenne a megoldás, ha a munkáltató olyan orvosokhoz, szakemberekhez irányítana minket, akik az ilyen esetekre vannak specializálódva, és rájuk bízna teljes egészében a gyógyítást. Tehát, ha valaki gázolás miatt keresőképtelen állapotba kerül, azt szakorvos kezelje (akár járó, akár fekvőbeteg), és ez a kezelés ezzel az orvossal foglalja magában azt a bizonyos soron kívüli orvosi vizsgálatot is, a rendkívüli 29-re ilyenkor már NE LE-  
GYEN SZÜKSÉG !

Az elsöre visszatérve.

Attól mi még nagyon messze vagyunk, hogy a baleset után, a mentőkkel, rendőrökkel egyetemben hozzánk is érkezzen segítség, az ápolásunkra, pszichológus, mentor-mozdonyvezető. Egyelőre ami van, az a leváltás lehetősége, ezt akár a helyszínen, vagy megegyezés szerint (Pl. következő telephellyel rendelkező állomás, vagy akár fordulóállomáson). Egyébként ha már itt a leváltásokról tartunk: más országokban rendszerben van, ha valaki pl. vörös jelzöt halad meg (van ahol még akkor is ha nem állt meg a menetrend szerint megálló helyen a vonattal) azt is leváltják. Nem rossz dolog ez szerintem, főleg az ilyen vörös jelzöt meghaladás esetekben. Egyszer szemtanúja voltam egy esetnek, hogy egy kollégánk pár méterrel meghaladott egy vörös jelzöt. Kivontuk az illetékesek, akiknek ilyenkor kell, és lefolytatták a helyszíni eljárást. Nem voltam ott, nem tudhatom milyen hangnemben beszéltek vele, de ne feltételezzünk semmi rosszat, mégis, mert el tudom képzelni, mi jár ilyenkor a kolléga fejében (nekem is az járna). Mi lesz ennek a következménye, magyarázkodni főnökök, kollégák, „szakértő” barátok, családtagok előtt, felvillan egy





esetleges rendkívüli orvosi vizsgálat lehetősége is, és gondolhatunk ezért akár egy elbocsátásra is a legrosszabb esetben. Na és mi történt ezek után? Mikor végeztek a balesetvizsgáló kollégák, mehetett a vonat tovább, ugyanazzal a mozdonyvezetővel. Milyen lelki állapotban vezethet ilyenkor a kollégánk tovább, ugye nem nehéz elképzelni! És simán mehet, itt nem kérhet leváltót. Azaz kérhet, ha bejelenti munkaképtelen állapotát. ( Mert nem kötelezhetnek senkit dolgozni, ha rosszul lesz.) Na, hiszen! El tudjuk képzelni, a kolléga sorsát innentől kezdve. „Kész, vége, padló”, ahogy Hofi Géza mondta, mikor szívrohama után rakták be a mentőbe, és még az anyósa is megjelent!

Tudom, nem most lett kitalálva, de ha valaki azt ki tudja találni, hogy ha mondjuk egy masiniszta meghalad egy jelzőt, egyéb következmények nélkül, mégis azt balesetként kezeljék, ( azért hangsúlyozom, ezzel nincs bajom, megszokott dolog ez nálunk, és külföldön is) akkor azt is mondja már meg, hogy akkor váltsák is le! (Ha már úgy vesszük, hogy „virtuálisan” balesetet okozott, akkor vegyük már úgy is, hogy a balesetben „virtuálisan” meg is sérült!)

Azt hiszem egy ilyen cikk végén stílusos úgy elköszönni, hogy balesetmentes utat kívánok mindenkinek!

**URBÁN LÁSZLÓ  
BP. KELETI**

Nem tudom, készült-e már felmérés arról, hogy a KRESZ módosítása óta, amely a vasúti átjáróknál megszüntette a sebességkorlátozást, növekedett-e az ütközések száma, de nekem meggyőződésem, hogy évről-évre emelkedik ez a szám, rengeteg a fegyelmetelen autós. Jogszabályváltozásra van szükség, hogy a közúti közlekedésben szereplők tartsák be a szabályokat. A személyek gázolása pedig, sajnos szinte mindennapi esemény a vasúton, száma, úgy tudom, több mint 600 évente.

A rendszeres oktatásokon, a baleseti helyzetet hallva, kicsit értetlenül állok az ismertetések előtt, mert mindig csak a mozdonyvezetők szerepét nagyítják fel, mindig a mi szemszögünkből vizsgálják az ügyeket. A közút, az autósok szerepe, viselkedése soha nem kerül elő.

Ha bekövetkezik egy baleset, egy gázolás, mi mozdonyvezetők vagyunk az első vonalban, a mi életünk kerülhet veszélybe, mi éljük át először a stresszes helyzetet. A mozdonyvezetők ilyen terhelésének megszüntetésére, egy rehabilitációs programra mindenképp szükség van.

Ma nem érdekel senkit, hogyan dolgozzuk fel ezeket a helyzeteket, és nem vizsgálja senki, az esetleges hosszú távú negatív hatásait. Amikor egy ilyen baleset részesei vagyunk, ma rettegünk elmenni táppénzre, mert utána soron kívüli orvosi vizsgálat következne, amely akár a munkahelyünk elvesztésével is járhat. Ezt csak a nagyon elszántak vállalják. S ez nem jó. A most követett rendszer nem alkalmas, hogy a mozdonyvezetők gázolást követő rehabilitációját kezelje. És ezen a munkabeszámításunk sem segít. Sok a rövid szolgálat, nem tudjuk kipihenni magunkat, nem tudjuk a kollégákkal kibeszélni a stresszes helyzeteket.

Nekem az a véleményem, hogy ilyenkor segíthet, ha néhány napos pihenőt, szabadidőt, szabadságot kap az ember. Ha ez sem javítja állapotát, akkor szakember kell, hogy foglalkozzon vele, aki visszasegíti a mindennapokba, aki segít neki feldolgozni a rossz élményeket. Jó megoldás lehet az is, ha az egészség megőrzési program keretében biztosítanak a gázolást megélt mozdonyvezetők számára kikapcsolódási, pihenési lehetőséget.

**KIS ATTILA  
SZENTES**

Szerintem a vasúti baleseteket, személyek elütését mindenki másképp éli meg. Erre egységes viselkedést „elvárnai” nem lehet. Az sem mindegy, ki az akit gázolt, az sem mindegy kapott-e a helyszínen segítséget, vagy egyedül, kellett minden intézkedést megtennie, és az sem, hogy szociális háttere milyen. Van aki ilyenkor szabadságot vesz ki, van aki a munkába menekül, van akinek a család segít feldolgozni a helyzetet. Sajnos a munkáltató az, aki a legkevésbé foglalkozik a mozdonyvezetővel, mint emberrel. A rendkívüli orvosi vizsgálatnál a kollégákat, akik éppen ezért nem mernek orvosi segítséget kérni.

Megoldást kellene találni a kérdésre, mert ez az állapot senkinek sem jó. A vállalatnak azért mert, lehet, hogy érzi, nem tesz meg mindent a dolgozói egészségéért, a mozdonyvezetőknek pedig azért, mert egészségüket is veszélyeztetik, ha nem fordulnak szakorvoshoz.

Jó megoldás lehet, ha a balesetekben részt vevő kollégák eldönthetnék, szükségük van-e szakember segítségére, vagy „csak” a pihenést választanák. Úgy gondolom, hogy ilyenkor a munkáltatónak üzemi balesetként kell térítenie a kolléga felmerülő táppénzét. Ez azonban csak akkor éri el célját, ha nem automatizmusként működik. Tehát pszichológus csak akkor kapcsolódjon be a programba, ha azt a mozdonyvezető kéri. Addig segíthet feldolgozni az élményt a család, a kollégák. Ezért is lehet jó az a rendszer, amelyet egyes európai vasutakon alkalmaznak, ahol rátermett, önkéntes mozdonyvezető kollégák jelentik az első segítséget, az első támaszt, az arra rászorulóknak.

Azt még fontosnak tartom elmondani, hogy a mozdonyvezetők gázolást követő rehabilitációja csak akkor működhet megfelelően, ha egyik fél sem él vissza a rendszerrel. S van még egy kényes téma, ami szerintem, nem segíti a rossz élményektől a szabadulást. Sok baleset, gázolás helyszínén találni siremléket, emlékezőket is, és ezt látva minden egyes alkalommal újra átéljük a mozdonyvezetők a helyzeteket.

**HORVÁTH JÓZSEF CSABA  
KAPOSVÁR**

A mozdonyvezetők különböző módon élik meg, ha személyt gázolnak, ha balesetet szenvednek. Van, aki könnyen túlteszi magát a dolgon, vagy legalábbis úgy tesz, és van, akit megvisel, idegessé, feszültté válik. Az sem mindegy, hogy a mozdonyvezetői pályafutás melyik szakaszában kerül ilyen helyzetbe, van, akit a gázolások nagy száma már „megezdett”. Ezért gondolom azt, hogy nem lehet egységesen, mindenkire kötelezően előírt programot ráerőltetni senkire. Ha valaki pályafutás elején szenved el ezt a stresszt, az biztosan másként éli meg, mint az akit már többször talált meg. Szerintem fontos lenne, ha a gázolást követő napokban a kolléga kibeszélhetné, megoszthatná helyzetét azokkal, akik erre alkalmasak.

Emlékszem régebben az oktatásokon mindig megbeszéltük az ilyen eseményeket és a tapasztalat segítette a váratlanul átélt helyzet feldolgozásában. Én azt gondolom, kevés az a mozdonyvezető, akin „csak úgy átmegegy” a dolog. A munkáltatónak ilyenkor automatikusan biztosítania kellene a rehabilitációra az időt, kinek mennyire van szüksége. Azt is fontos hangsúlyozni, hogy sajnos nálunk a pszichológia szón nem azt értjük, mint nyugaton. Ezért ha kötelezővé teszik a szakorvosi segítséget, azzal inkább szorongást, és a bizonytalantól való félelmet erősítik. Ezért a program önkéntessége a legfontosabb.

**VENESZ TIBOR  
HEGYESHALOM**



## Területi hírek

### Szeged

Békéscsabán november 4-én rendeztük meg a MOSZ kupa kispályás labdarúgó torna őszi fordulóját, ahol az öt résztvevő csapat kimondottan jó időben tudta lejátszani a mérkőzéseket. Majd a játékosok a népes szurkolótáborral együtt egy jóízű ebéddel próbálták pótolni a futballozás és szurkolás közben elhasznált energiáit. Az őszi fordulón Püspökladány csapata lett az első, majd őket sorrendben követte Szentés, Kiskunhalas, Szeged és Békéscsaba-Vésztfő csapata. Mivel a házigazdák illetémesen mindenkit maguk elé engedtek így tavasszal lesz mit ledolgozni, de hát semmi sincs még veszve számukra, hiszen innen szép nyerni.

November 11-én került megrendezésre a területi teke verseny őszi fordulója, Kecskeméten. A verseny 100 vegyes gurításból állt. A találkozó ezúttal is jó hangulatban telt. Lelkesen biztatták az éppen pályán lévő versenyzőket, akik keményen küzdöttek minden egyes fáért. Mindeközben a nézőtérén vidám beszélgetéssel múltatták az időt, és természetesen kiemezték a gurításokat is. Mint minden rendes versenyt, ezt is eredményhirdetés követett.



Hoppál



A bajnok

Csapat:	1. Szentés	1364fa
	2. Kecskemét	1119fa
	3. Mezőhegyes	1062fa
	4. Békéscsaba	804fa
Egyéni:	1. Nagy Péter Kecskemét	372fa
	2. Nagy Zoltán Szentés	367fa
	3. Olsák László Szentés	350fa

Az eredményhirdetés után a résztvevők közös ebéden vettek részt, majd mindenki kellemesen elfáradva, jókedvűen indult haza. *Szóth Tibor*



### Szombathely

Visszatérve az aktualitásokhoz: néhány hónappal ezelőtt levélben fordultunk Péntes Dávid úrhoz, várjuk válaszát azóta is, reményteljesen. A kérdés az állásidőre vonatkozott. Mint írtam a múltkorai újságban, a devecseri tragédia kapcsán felmerült a kérdés, meddig kell használni az egyéni védőfelszerelést. Most, hogy hosszabb távon terveznek szűrőket – amit a tv-ből tudunk –, elgondolkodtató, milyen terhelést jelent ez az ott közlekedő mozdonyvezetőknek, ismervé a mozdonyok „porszívó” hatását. Ezzel kapcsolatosan semmilyen ismeretünk nincs, s úgy látom másnak sem. Úgyhogy a védőfelszerelés használata szerintem nagyon fontos lenne annak, aki arra jár. Ezt saját érdekünkben kell használni, hisz egészségünk csak egy van, s a törvényi változás azt mutatja, sokáig kell még vigyázni rá. A mostani 50-esnek is legalább 8-9 évet. Az utazási költségtérítés körüli vita érintettjei egyeztetést kezdeményeztek (Milyen eredménnyel? Az a kérdés – bizakodom azért), de van, akinek feleződött, s van, akinek kevesebb mértékben csökkent a költségtérítése úgy, hogy a munkáltató eldönti: jár-nem jár, mennyi jár, honnan jár. Igaz, benne van a szóban: jár, jár, jár, mondjuk, ha valaki nem

törődik vele, annak nem jár. Ismét egy utasítás, amivel az utat végig kell járni. A több szintes egyeztetéseket áthelyezték néhány alkalomra, az egyén által képviselt kérdésekre. Ezért a tagcsoportok az érintett kollégákkal felveszik a kapcsolatot, s végigjárva az utat elballagnak a megfelelő helyig. Hallottuk az hosszú idő, de most talán az idő nekünk dolgozik. Egyre nagyobb problémát jelent a foglalkoztatásban a forda be nem tartása. Véleményezünk egy fordát, szolgálatokat, pihenőket, napi s heti viszonylatban, ugyanakkor, amit kézhez kapunk, az nem nagyon hasonlít rá. Ennek megváltoztatása, a forda szerinti járatás mindkét fél érdeke lenne. Tovább lépve a kérdéseken, a legközelebbi fordaváltozásokról érdeklődtünk. A hírek nem biztatóak, hallottunk önköltségezésről a pesti vonalon, közben váltásokról a nagykanizsai vonalon, illetőleg egy-két új kiszolgálásról a zalágerszegi, s celldömölki kollégáknál. A teljes kép csak a személyzeti forduló véleményezésre történő átadásakor lesz, ami e cikk megjelenésére már eldőlt. Annyit már tudunk (utalok a novemberi újságra, bár mi máshonnan tudtuk meg), hogy ferencvárosi lelkes utazók a 25-ös vonalon vonalismeretnek. Miért? A kérdésre a válasz adja magát, de bízunk a végponti kiszolgálás előnyeiben. Apró szösszenet volt még a napi pihenő KSZ szerinti otthon eltöltendő, előírt idő biztosítása, s ennek betartatása. Mindenki - feladata szerint - ennek hogy tesz eleget? Úgy látjuk, ez érdekes kérdés lesz, a forda kialakítása kapcsán lesznek ezzel kapcsolatban kérdéseink, észrevételeink.

*Horváth György*



### Dunaferr

Szabályozottan vagy szabályozatlanul?

Ez a kérdés nap mint nap terítéken van a DUNAFERR életében. Az ISD Dunaferr Zrt. tagcsoport kemény harcot folytat a Dunaferr vezetésével. A vasút üzemeltetés a vasúti utasításoknak megfelelő szabályozást követel az iparvállalatoktól. Valamiért ez a szabályhoz igazítás nehézségekbe ütközik a mi esetünkben. Az érintett terület vezetői a mai napig úgy foglalkoztatják a munkavállalókat, hogy a vasúti utasításokban nem ismert, ezáltal nem elfogadott munkavégzési szabályozások teszik követhetlenné a feladatok elvégzésének mikéntjét. A munkavállaló vasúti dolgozó a feladatának elvégzése során találkozik olyan jelzővel, ami a mai napig úgy szerepel a kiegészítő utasításban, hogy fedező jelző. Ez egy árboc nélküli, kék-fehér jelzést adó két lámpából álló fényforrás. Ez engedélyezi a kohó kiszolgálásához a tolatást. A jelenlegi információ szerint ezt ki veszik az utasításból, de a későbbi szerepe mi lesz ezeknek a lámpáknak azt nem tudni. A kohó kiszolgálását valamilyen szinten, azért csak kellene engedélyezni, vagy megtiltani. Ez csak egy eset a sok közül.

A tárgyalásokkal kapcsolatban olyan elferdített információkat terjesztenek a munkavállalók között, ami rossz hangulatkeltésnek tökéletes, azonban a szabályoknak nem megfelelő munkavégzés kérdése ettől nem változik, a kosz szőnyeg alá seprése nem helyettesítheti a takarítást.

Időközben a munkáltató tárgyalásokat kezdeményezett kollektív szerződési juttatásokat érintő kérdésekben. Ez még nagyon kezdeti stádiumban van, erről később részletes tájékoztatást adunk.

*Hólik Ferenc*



### Pécs

2010. 03. 19-én egyeztetést kezdeményeztünk a mozdonyvezetői mozdony szolgálati idő helytelen megállapítása tárgyában, mely a gyakorlati időből a vonatvezetőként töltött időt csak fele részben ismeri el.







A mozdonyszolgálati időt meghatározó megállapodás a vonatvezetőként teljesített időt valóban nem tartalmazza, mert a megállapodás megkötésekor nem volt ismert, hogy ilyen esetek előfordulnak. A megállapodás a megkötő felek szándéka szerint arra irányult, hogy valamennyi, a kiképzés időszakában mozdonyon, forgalmi teendők ellátása céljából teljesített időt (lásd vvk. idő) szakmai gyakorlati időként ismerjenek el. Ez annál is inkább indokolt lenne, mert a hivatkozott esetek előfordulásának időszakában a vonatvezetők a mozdony (vezérlő kocsi) vezetőállásán tartózkodtak. Egy kollégánk munkaügyi perében a Zalaegei Munkaügyi Bíróság 2010. 10. 27. kelt elsőfokú ítéletében kimondja, hogy a 2008. január 4-i megállapodás szerint a mozdonyszolgálati időbe a mv gyakornoki utazási időt két év időtartamban be kell számítani. Az ítélet új lendületet ad, ezért újra egyeztetést kezdeményezünk a probléma végleges megoldására.

Év végéhez közeledünk, ilyenkor mi más borzolhatná a kedélyeket, mint az új menetrend, illetve az erre épülő új személyzeti forduló. Volt bennünk némi aggodalom, mert az előzetes hírek arról szóltak, hogy a programban ismét bekapcsolják az „optimalizálást”. Azután megnyugodva láttuk, hogy ez korszakos változást azért nem jelent: a forda épp olyan áttekinthetetlen, érthetetlen és gyakran értelmetlen, mint volt. A fő vezérlőelv továbbra is az, hogy legyen lehetőleg minél több önköltség és ha van rá mód cseréljünk gépet mindenhol, ahol két személyzet található. Az új személyzeti fordulóban ennek van egy érdekes hozadéka is, számos helyen marad ott a kolléga egy-két óra hosszára „hontalanul”, azaz gép nélkül olyan állomáson is, ahol nincs mozdonyvezető számára kijelölt várakozó helység – az elkövetkező egy-két hónap pedig kissé hűvösnek ígérkezik a peronon való sétálgatáshoz.

Megjelent néhány új rövidítés, ami nem jelent problémát, zömében az eddigieket sem értettük.

A teljes személyzeti fordulón belül az egyes szolgálatok megjelenítése továbbra is ad-hoc módon történik – hétfőtől vasárnapig változatlan beltartalommal bíró szolgálatok hol egyszer, hol kétszer, hol ötször vannak felvéve. Érthető, valamennyi céges e-mail végén figyelmeztetnek a levél kinyomtatásának megfontolására, hiszen a MÁV zöld utakon jár, az itt megspórolt papírt viszont valahol csak fel kéne használni. Helyezzünk hát el a beírókban a kötelező havi fordaváltozások során egy-egy spirálüzetnyi anyagot.

Továbbra is folyik viszont az elvi vita arról, hogy vajon mi számít a forda tekintetében bevezetésnek, azaz honnan kell visszaszámolni azt a bizonyos öt napot, amikor a tisztségviselőknél meg kell kapniuk a fordulókat véleményezésre. A véleményünk változatlanul az: két nappal azt követően, hogy a mozdonyvezetők kézhez kapják következő havi előrevezénylésüket nem sok értelme van bárminemű észrevételt tenni (amúgy sincs, de ez egy más kérdés), tehát az előrevezénylés kiadását megelőzően kellene a szakszervezet részére átadni a tervezetet.

És ha már azt mondtuk, a személyzeti fordulók tekintetében nem történt érdemi változás, annyi azért mégis: a munkáltató immár hivatalosan is letiltotta azt a helytelen gyakorlatot, miszerint egyes vezénylők, változáskezelők aljas módon és előre megfontolt szándékkal már a hónap közepén megküldték számunkra az elkészült fordát. A munkáltatói tiltás érthető: a hibák kijavítása mindkét fél érdeke, pénzbe nem kerül, tehát szó sem lehet róla!

Kaposváron a mozdonyvezetők Kisbaráti-Karád között vágányzár ideje alatt busszal közlekednek. A Start-nak sikerült bebizonyítania, hogy a vasút által biztosított utazási komfort (BZ mo-

tor) igenis jó. Elképzelhető, milyen feltételek mellett kell utazni az utasoknak és a kollégáknak. Egy kis ízelítő: a kisbusz ajtaja belülről nem nyitható. Bár ez is nézőpont kérdése, mert nézhetjük úgy is, hogy a sofőr előzékeny és minden alkalommal kinyitja az ajtót az utasoknak. A Magyar utak színvonalát egész úton élvezhetjük, mert a busz rugózása, lengéscsillapítása a nullával egyenlő. Az úton tornázni is tudunk, mert elég bonyolult koordinációs gyakorlatot kell bemutatni, hogy az ülésen tudjunk maradni. A zaj miatt beszélgetni nem kell, mert úgysem értenék egymást. Néha az eső esik be, vagy a kipufogófüst jön be az utastérbe, így nem csoda, hogy az utasok már vágyakoznak a minden igényt kielégítő BZ motorvonatra annak ellenére, hogy tudják télen megfagynak rajta, nyáron pedig megsülnek. Azt pedig csak remélni tudjuk, hogy aki megrendelte ezeket a buszokat, egyszer utazik is rajta.

A munkáltató a költségtérítést még mindig jogellenesen alkalmazza azoknál a dolgozóknál, akik az adatlapot nem töltik ki hiánytalanul, pl. a biztosítási kötvény számát nem írják be. Hiába járna a 28 Ft, nem fizeti ki, mert a hiányos adatlapra hivatkozik, ami szerintünk még hivatkozásnak is nevetséges.

Az elmúlt havi területi hírekből a képi anyag kimaradt, a hiányt ebben a számban pótoljuk.



Minden kedves Kollégának és családjának kellemes Ünnepeket és békés Új Esztendőt kívánunk.



Wéber József

### RCHun tagcsoport

Cégünkél a november hónap várakozással és a sikeres tárgyalások reményében telt. A menedzsment és a reprezentatív szakszervezetek megállapodtak a sztrájkfenyegetettség elmúlt, nem lesz munkabeszüntetés. Az idei évre tervezett 460 fős létszámleépítés elmarad, tehát év végén nem kerül utcára senki. Viszont a cégvezetés 2 év alatt a Rail Cargo Hungaria létszámát több mint ezer(!) fővel kívánja csökkenteni. Ez miként és hogyan fog történni, nem tudjuk. A lezárult tárgyalásokra szakszervezetünk nem kapott meghívást, mert a mozdonyvezetői állományt nem érintette volna a leépítés, reméljük ilyen ügyben, a jövőben sem kell tárgyalást kezdeményezni!

Ferencvárosban, új várakozó szoba lett kialakítva kollégáinknak. A Fék utcai irodaépületben az egyik megüresedett helyiséget kaptuk meg mozdonyvezetői várakozónak. Régóta hiányolták – elsősorban – budapesti kollégák, hogy ne a bejáratnál a folyosó előtérben kelljen ücsörögni, várakozni, olykor lábatlankodni.

Mozdonyaink kisebb átalakuláson mennek át. Taurus típusú járműveink a Cargo új arculatának megfelelően egységes feliratot kapnak, a Magyar Vasúttörténeti Park műhelyében. Elsőként a 1116.019-es október 19-re el is készült. December első hetében valamennyi járművön az új embléma lesz látható. Több mozdonyosorozat egyelőre nem színesíti a Cargo palettáját, csatasorba állt viszont a hatodik 240.105-ös pályaszámú Laminátka.



Tagcsoportunk immár 58 fővel büszkélkedhet! Megalakulásunk óta eltelt fél év. Lassan, de biztosan gyarapodunk. Tagjaink megkapják a jövő évi évkönyvet, naptárat és szeretnénk mindenkinek elérhetővé tenni a Mozdonyvezetők Lapját is. Ezek mellett mindenkinek eljuttatunk egy, a menetlevélbe csúsztható alátétlapot, aminek első példányait már föltettünk néhány mozdonyra bemutatóként. Két oldalán mozdonyos fotókkal, tagcsoportunk információival, elérhetőségekkel.

2011-ben szeretnénk önálló focicsapattal indulni a MOSZ-bajnokságon. Idei szezonban még a volt tagcsoportjaik színeiben indultak focistáink.

Január 22-ére Kisteleki Disznótor címmel évadnyitó bulit szervezünk, ahová minden Cargos területről szívesen várjuk kollégáinkat! Tervezzük közvetlen Főnökeink meghívását is.



Bezdán Mihály

### Bp. Centrum

A Mozdonyvezetők Lapja legutóbbi számában azzal zártam a területi hírekben gondolataimat, amivel most kezdem. Jelesül, hogy a MÁV-TRAKCIÓ ZRT. átadta Kollektív Szerződés módosítására vonatkozó javaslatát és annak tartalmát megismerve úgy értékeltem, hogy nincs partnerség, nincs bizalom. Nincs, mert az átadott javaslat tartalma, olyan szabadságot, olyan flexibilitást kíván adni a munkáltatás területén a MÁV-TRAKCIÓ ZRT-nek, amely a 2008 őszén kezdődött, de csak 2009 augusztusában a KSZ 2. számú módosításával orvosolt gazdasági válság idején sem volt. Az átadott anyag szellemisége semmi másról nem szól, mint a mozdonyvezetők helyzetének további lerontásáról. A napi munkaidő megemelésének szándéka 7,6-ról 8 órára, a tehervonatos és tartalékszolgálatok legrövidebb idejének 9 órától 6 órára lehúzása, az állásidőt szabályozó paragrafusra vonatkozó változtatási igénye, a kéthavi munkaidőkeret ismételt bevezetési terve mind-mind erre mutat. Az meg kifejezetten „bájos”, hogy a Kollektív Szerződésben kérnek ahhoz hozzájárulást, hogy egyéni alkukkal bontsák meg, kezdjék ki a mozdonyvezetők kollektív erejű megállapodását. A fel és lejelentkezési hely egyéni munkaszerződésben szabályozása, és a napi pihenőidő 12 órás átalányidőkénti megállapítása a munkavállaló hozzájárulásával, ennek iskolapéldája. Milyen felelősséget tud vállalni egy vasútállalat a munkavállalók munkaképes állapotáért akkor, ha szinte versenyztetni kívánja mozdonyvezetőit, ki tud többet és többet kihozni magából. A magyar munkavállalókat, a magyar mozdonyvezetőket meg lehet szakítani. Ne tegyék. Legyenek érdekelték egy szabályozott, ellenőrizhető munkáltatásban, ahol a vasúti járművezetők, az utazószolgálatot ellátók specifikációit is figyelembe veszik. Kényszerítsék ki, hogy a tehervonatok is menetrend szerint közlekedjenek, szervezzék meg, hogy a mozdonyvezetők ne 3-4 órát utazgatva vegyék fel a munkát, képezzék, oktassák a masinisztaikat típusismeretre, versenyképes szolgáltatási árakkal jelenjenek meg a fuvarpiacon, csökkentsék az adminisztrációt. Ha ezt mind megtették és még mindig válságot vizionálnak, akkor fogalmazzanak meg további hatékonyságnövelő javaslatokat.

A hatékonyság javulásának gyümölcseivel pedig a munkavállalókat is kínálják meg.

Az október végén átadott módosításra vonatkozó anyag a MOSZ Bp. Centrum területi tisztviselői és mozdonyvezetői körében még tárgyalási alapként is igen gyenge. A terület által megfogalmazott KSZ módosító javaslataink, amelyek a Mozdonyvezetők Szakszervezete által összeállított tárgyalási csomagba is beépültek, a következők. A munkáltató vállalon kötelezettséget arra, hogy a KSZ-ből évente két alkalommal oktatja a munkavál-

alóit. A rendszeres szakmai oktatás keretein belül megszerzett ismeret után mindenki tájékozottabb lesz és kényesebb a szabályszerűségekre. A személyzeti forduló fogalmának pontos meghatározása, és szakszervezet általi ellenőrzése segíthet az egyenletes munkaterhelés megvalósításában. A rendkívüli munkaidő díjazásának sávossá tétele kisímitja a telephelyeken belüli egyenetlen túlóra elosztást, kényszeríti a munkáltatót az egyenletes és nem lökészerű szolgálatvezénylésre. A hétfői pihenőidő péntek 18 órától hétfő reggel 6 óráig terjedjen. Így biztosítható a tényleges szombat - vasárnapi pihenőnap. A kollégák döntő része ingázó, nekik a szombat 0 órától biztosított pihenő semmit nem jelent. Nem jelenthet, mert elképzelhető, hogy épp hazautazással töltik. A munkavállalók „hűségének” elismerése, egy „törzsgárda” rendszer felépítésén keresztül. A legfőbb érték a kiképzett munkáerő. Magára valamit is adó komoly vállalat megbecsüli ezen humán erőt.

Az utazási költségtérítéssel kapcsolatos 39/2010 kormányrendelet idevonatkozó pontjainak alkalmazása, tehát hosszú várakozás fogalmának beemelése. Nem is értem, hogy lehet összhangban a MÁV-TRAKCIÓ ZRT. idevonatkozó utasítása a kormányrendelettel?

A balesetből eredő keresőképtelenséggel járó juttatás időbeni és anyagi kiterjesztése. Ezzel kompenzálható lenne a TB. törvény táppénzcsökkentő hatása.

A munkavállaló biztosítási szerződésében a kedvezményezett megjelölésének, nyilatkozat tételének lehetősége. Ezzel egyszerűbb és gyorsabbá válik egy biztosítási eseményt követő kárkifizetés, mert egy tragédia esetén nem kell a hagyatéki eljárást megvárni a biztosítási összeg kifizetésére.

Mozdonyvezető, gázolást követő rehabilitációjának szükségessége, rehabilitációs szabadság fogalmának bevezetése, kiadása.

Mi olyan Kollektív Szerződés mentén képzeljük el az együttműködést, ami figyelemmel van egy felelősséggel járó, egyéni munkavégzést jelentő, gyors reagálást és döntést követelő, magas egészségügyi követelményeknek megfelelő hivatásra. Ha ez az együttműködési készség és képesség a munkáltató oldalán is megvan, akkor nem kívánja a csökkenteni a vonatutazók pozícióit. Bevallom, én szívesebben olvastam volna olyan módosítási javaslatokat a munkaadói oldalon, amelyben az MKSZ eltöltésének helyére már nem jelölhető ki a jármű vezetőállása csak egy kultúrált, rendszeresen takarított, megfelelő bútorokkal felszerelt helyiség, ha a pihenőidő tartama, valóban alkalmas szerepének betöltésére és nem utazással telik, ha a rendkívüli munkavégzés díjazása „rendkívül” elismeri a többletjeljesítményt. November végét írunk, a tárgyalások futószalagon követik egymást, reméljük kölcsönös előnyök mentén megállapodás születik, mi ebben vagyunk érdekeltek!

A közvetlen menetrendváltás előtti időszak a mozdonyvezetők életében mindig fontos és érdeklődéssel teli. Ilyenkor kérdés-ként megfogalmazódik, milyen fordát is kapunk, milyen vonatokat is továbbítunk, szükség lesz-e valamennyi mozdonyvezető munkájára. Mi a Bp. Centrum területen úgy értesültünk, helyzetünk alapvetően nem változik, megrendelésünk zömmel megmarad, sőt néhány vonalon nő is. A tartalékszolgálatok terén és az árufuvarozásban fennálló bizonytalanság valószínűleg területünkön is érezteti majd hatását, kevesebb lehet a folyamatos kiszolgálásra megrendelt tolatás, de az elsősorban Németországban tapasztalt gazdasági fellendülés hatása a hazai tranzitszállításra jótékonyan hat majd. Hogy ebből mi is részesüljünk, ahhoz felkészült vállalatvezetés, piacképes ár, megfelelő vonatatójárművek, kiképzett mozdonyvezető és jó kommunikáció kell. Izgalommal várjuk a TRAXX mozdony megjelené-







sét is, számítunk arra, hogy kollégáink közül sokan megismerik majd előnyeiket.

Az időszakos vizsgák okozta izgalmakat ezúttal győri, komáromi és hegyeshalmi kollégáink érezhették. Szerencsére a vizsgakövetelmények kevés mozdonyvezetőnek okoztak gondot, naponta 1-2 kollégát köteleztek pótvizsgára, de az új rendszerű vizsga bevezetése óta eltelt időben elég tapasztalatot szerezhettek vizsgázó és vizsgáztató arra, hogy a rendszer hibáit kijavítsák, kijavítsuk. Van-e olyan követelményrendszer, olyan vizsgapro-tokoll, ahol a vizsgázónak nincs alkalma arra, hogy megismerje, begyakorolja a rá váró ismeretanyagot, feladatsort? Már a mozdonyvezetők szimulátoros vizsgáján kívül. Szerintem nincs. Az nem felel meg ennek, hogy csak néhány mindenre elszánt és időmilliomos mozdonyvezető jut be a szimulátorba még a vizsganap előtt.

Jellemző, hogy a fejlettebb európai vasutaktól csak a szimulátort vettük át, de az a köré felépített oktatási és képzési tematikát nem.

A mozdonyvezetők oktatása és az időszakos vizsga rendszere köszönő viszonyban sincs egymással. Oktatáson továbbra is a 25 éve megalkotott ismeretanyagot hallgatjuk, új járművek, új vonatbefolyásoló rendszerek ismertetése, a szimulált forgalmi helyzetek elemzése és a műszaki meghibásodások elhárítása

szinte teljesen hiányzik. Minden mozdonyvezető a saját kárán tanulta, tanulja meg pl. az ETCS kezelését, ami egy biztonsági rendszerrel, enyhén szólva aggályos.

A MOSZ Keleti tagcsoport 6 tagú küldöttsége vendégeskedett Németországban, Hannoverben az ottani GDL helyi szervezetének meghívására. Partnereink ismét változatos és érdekes programokat állítottak össze, amelyekről a Mozdonyvezetők Lapja másutt beszámol.

A Ferencvárosi tagcsoport november 25-én rendezte meg kispályás labdarúgó tornáját, ahol a házigazdákon kívül a szolnokiak mindkét csapata és a Bp. Keleti együttese vett részt. Jó hangulatú, sportszerű mérkőzések után némi meglepetésre a Szolnok II. csapata győzött, megelőzve Szolnok másik együttesét. Harmadik a Keleti, negyedik Bp. Ferencváros lett. A meccseket követően fehér asztal mellett folytatódott a találkozó.

Köszönet a rendezőknek.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Bp. Centrum Terület tisztségviselői, mozdonyvezető kollégái a Mozdonyvezetők Lapja olvasóinak Békés Karácsonyt és Sikeres Új Esztendőt kívánnak!

Barsi Balázs



## Mozdonyvezető Kollégák!

Most, mikor újra nagy szükség van a mozdonyvezetők összefogására, ismét megmutattuk, hogy tudunk egymásért áldozatot hozni.

Elhunyt kollégánk, Szlávics István családja és a ferencvárosi mozdonyvezetők nevében megköszönöm azt a sok segítséget, amit ebben a tragédiában a kollégák és a tagcsoportok tettek a család megsegítésére.

A balesetet követő harmadik napon a MOSZ Központ **200 000.- Ft**, a Mozdonyvezetők a biztonságos és egészséges életért Alapítvány **125 000.-Ft** összegű gyorssegélyt utalt a család számlájára, míg Ferencvárosi Tagcsoport **100 000.- Ft** készpénz segélyt adott át az özvegynek.

A Németországban (Mannheim-ben), Debrecenben, Győrben és Ferencvárosban tartott gyűjtés hatására november 22-én **650 000.- Ft** készpénzt tudtunk átadni a családnak.

Bátaszék, Déli, Dombóvár, Füzesabony, Hegyeshalom, Kaposvár, Keleti, Miskolc, Pécs, Salgótarján tagcsoportok és több kolléga és tisztségviselő a Ferencvárosi Tagcsoport számlájára utalt a család megsegítésének szándékával összesen **628 500.- Ft-ot**, amit két részletben, december elején és végén utalunk át a család számlájára.

Még egyszer nagyon szépen köszönjük a támogatást, együttérzést, összefogást, amit az elmúlt hónapban kaptunk Tőletek.

Bakos János  
Fc. Tcs.Vez.

## Túr buli Sághegyen 2010. október 09.

Az egykori Mihálovits túr, ma Juhász túr tagjai tartottak túr bulit, a Celldömölk közelében lévő Ság hegyen, a Celi szakszervezet hangulatos pincéjében. Erre az eseményre kaptunk mi is meghívást, mint egykori „túr tagok”. Éltünk is a lehetőséggel, nagy megtiszteltetésnek vettük, hogy ránk, nyugdíjasokra is gondoltak. Mihálovits László, Bánkó József, Gázsó István és jómagam, gépkocsival indultunk az eseményre. Mivel az utunk Alsóságon keresztül vezetett, eszembe jutott, hogy egy nagyszerű mozdonyvezető kollégánk itt van eltemetve. Gázsó Pisti kezdeményezésére megálltunk és egy csoport vörös szegfűvel tisztelegtünk az egykori „VEZÉR Úrnak” én pedig írtam néhány sort, egy előre elkészített kártyán az alábbi szöveggel:

*Erre jártunk és megálltunk,  
E kollégánk sírját körülálltuk.*

*Álltunk némán, csendben,  
Fájó szívvel emlékezve.*

*Örökké itt vagy a szívünkben,  
Nyugodj hát BÉKÉBEN!*

*Győri mozdonyvezetők egy csoportja:  
Mihálovits túr*

Gondolom, akik ismerték és szerették rájöttek, hogy kiről is van szó: Czotter Gábor volt kollégánkról, kinek írásai, versei gyakran megjelentek a Mozdonyvezetők Lapjában.

E kis kitérő után, irány a Ság hegyi pince. Már vártak bennünket. A köszöntő szavak mellé mindegyikünknek odanyomták a kezébe, azt a bizonyos házi pálinkát, kísérőnek sört, aminek nem is akartunk ellenállni. Miután szomjunkat eloltottuk, irány a Ság hegy csúcsa. A társaságból csak a szakács nem tartott velünk, mivel a vaddisznó pörkölt elkészítésével foglalkozott. Felmásztunk a hegyre és néhány szál virággal és mécses gyújtásával tisztelegtünk a TRIANONI emlékmű előtt. Közös fotó is készült, mely arra is jó volt, hogy egy kis levegővételhez jussunk

a hegymászás után. Egy darabig gyönyörködtünk a panorámában, élveztük a csodás tájat, majd elindultunk vissza a pincébe. Itt már a kész vacsora várt bennünket. Jóízűen elfogyasztottuk a szerintem mesterien elkészített vaddisznó pörköltet, melyhez a finom Ság hegyi bor sem hiányozhatott, Ahogy a bor fogyott, a hangulat úgy emelkedett. Egyre hangosabban idéztük fel a jobbnáljobb sztorikat, majd egy idő után előkerült Németh Péter barátunk a harmonikájával és elkezdődött a nótázás, mulatozás.

Én azt hiszem mindannyian, akik itt voltunk elmondhatjuk, hogy egy nagyon tartalmas és jó hangulatú délutánt tudhatunk magunk mögött.

A többiek nevében is még egyszer szeretném megköszönni, hogy részt vehettünk ezen az eseményen.

Jó érzéssel tölt el, hogy még most is szívesen látnak bennünket és gondolnak ránk.

Tisztelettel:  
Stergerits József  
MOSZ Nyugdíjas tagcsoport elnöke  
Győr





## Fékpróba

A közelmúltban történt, hogy késő este váratlanul megszólalt a telefonom. Egyik kolléga hívott, és a segítségemet kérte. Az történt ugyanis, hogy egy két egységből álló Flirt motorvonattal, szerelvényvonatként megérkezett a Keletibe. Ott azt az utasítást kapta, hogy az érkezett egység hátsó részével álljon ki a „Hegyi” vágányra és onnan zárjon rá a negyediken levő két egységből álló motorvonatra, és szerelvényvonatként menjen a Délibe. A baj akkor következett be, amikor teljes fékpróbát kért. Ezt a féket vizsgáló dolgozó megtagadta, mondván, hogy ennek a vonatnak csak „E” fékpróba jár. Végül hosszas alkudozás után megtartották a teljes fékpróbát, de a vonatot megkésleltették. Kollégám azt szerette volna tudni, hogy helyesen járt-e el. Úgy gondolom, hogy a téma eléggé érdekes, ezért tárom a nyilvánosság elé.

*Nézzük a részleteket!*

A féket vizsgáló dolgozók megítélése szerint itt nem volt másról szó, mint két vonat egyesítéséről, és így az utasítás szerint csak „E” fékpróba jár. Ezért nem voltak hajlandóak teljes fékpróbát tartani, aminek következtében a vonat jelentős késést szenvedett.

Véleményem szerint a féklakatosok a hibát akkor követték el, amikor megtagadták a fékpróba megtartását. Szerintem az lett volna a helyes magatartás, ha megtartják a mozdonyvezető által kért fékpróbát (már csak azért is, mert ez semmiféle többletmunkával nem járt volna), és utána jelentést írnak az eseményről. Utólag, majd az erre illetékesek eldöntötték volna, hogy igaz-e volt-e a mozdonyvezetők, és ha nem, akkor meghozzák ellene a megfelelő intézkedést. Úgy gondolom, hogy senkinek nincsen joga a menetrendszerinti közlekedést szándékosan akadályozni, hacsak nem lát olyan körülményt, amely a közlekedést,

vagy az utasbiztonságot veszélyezteti. Most pedig nézzük, mit is ír szó szerint a Fékutasítás!

Egyszerűített fékpróbát a 3.2.4. - 3.2.14. pontokban leírt esetekben kell tartani. ....

**3.2.11. Személyszállító vonatok** egyesítése esetén, ha bármelyik vonatrészt:

- 0 Celziusz foknál nagyobb hőmérséklet esetén 3 óránál rövidebb ideig,

- 0 Celziusz fok, vagy annál kisebb hőmérséklet esetén egy óránál rövidebb ideig féktechnikailag leállított állapotban volt.

Tehát, csak **személyszállító vonatokra** vonatkozik ez a passzus.

Akkor most lássuk, mi is az a személyszállító vonat!

F2-es Utasítás 1.2.95.

Személyszállítási szolgáltatás céljából forgalomba helyezett vonatok gyűjtő elnevezése. Tehát, ha a szerelvényvonat nem számít személyszállító vonatnak, akkor az utasítás betűje szerint a kolléga jogosan kért teljes fékpróbát.

Mielőtt valaki azzal vádolna, hogy ez csak a szavakon való felesleges lovgálás, fel kell hívnom a figyelmet arra a nem elhanyagolható fontos tényre, hogy a jogban, így a mi utasításainkban is, minden szónak súlya van. Mindent úgy kell megfogalmazni, hogy az **egyértelmű** és **végrehajtható** legyen, valamint ne lehessen többféleképpen értelmezni.

Nézzük például, hogy a FLIRT motorvonatokra vonatkozó rendelkezések mennyire egyértelműek!

Az E2-es 3.3. pontjában rendelkezik az egyedül közlekedő járműek fékpróbájáról.

Azt írja: „ .... – illetve **állandóan kapcsolt ikermotorokocsik – fékpróbáját a mozdonyvezető egyedül is végezheti....**”

Lássuk, mit is ír az F2-es arról, hogy mi az ikermotorokocsi!

1.2.40. Ikermotorokocsi

**Két** nem önálló motorkocsiból álló, egy utastérrel rendelkező személy és/vagy poggyász szállítására is alkalmas gépi vonóerejű jármű, forgalmi szempontból mozdonynak minősül.

Tehát az 5342-es vagy az 5341-es motorvonatra nem érvényesek az E2-es ut. 3.3. pontjában foglaltak, hiszen ezek a járművek négy részből állnak.

És mi a tanulság mindebből? Annyi, hogy ha a vonatkozó utasítások és rendeletek egyszerűn, szabatosan és minden munkavállaló számára érthetőn lennének megfogalmazva, akkor az ehhez hasonló viták elkerülhetők lennének, nőne az utasítások „tekintélye”, javulna a fegyelem és vele párhuzamosan a közlekedés biztonsága.

Az már csak hab a tortán, hogy ezeknél a korszerű motorvonatoknál a féklakatos közreműködése teljesen felesleges, csak arra korlátozódik, hogy megállapítsa, hogy a külső fékkijelzők működnek-e. A fékberendezés szabályszerű működését teljeskörűen egyedül a mozdonyvezető tudja ellenőrizni a vonat vezetőasztalán elhelyezett diagnosztikai kijelző segítségével. Nincs szükség második féket vizsgáló dolgozóra. Külföldön ezeknél a vonatoknál a mozdonyvezető mindenhol egyedül tartja a fékpróbát, sok helyen nem is használnak külső fékkijelzőket, sőt ha hazai vizekre evezünk láthatjuk, hogy a BHÉV ezeréves motorvonatainál sem alkalmaznak külön féklakatosokat.

Nálunk valószínűleg azért, hogy ne kelljen embereket elbocsájtani, a motorvonatoknál (amiből egyre több közlekedik, és néhány éven belül talán kiváltja a hagyományos szerelvények többségét), egyfajta látszattevékenységet végeztetnek a fékvizsgáló dolgozókkal. Ezért érthetetlen számomra a féklakatosok munkához való olyan negatív hozzáállása, ami a fenti történetben is tapasztalható volt. *Móricz Zsigmond*

## Barátság Kupa

2010. december 4 -én került megrendezésre a Nemzetközi Kapcsolatok keretén belül a Barátság Kupa 2010. barátságos labdarúgó-kupa.

A kiskunhalasi mozdonyvezetők vendégei voltak Szerbiából a szabadkai mozdonyvezetők és Horvátországból a Vinkovci fűtőház masinisták labdarúgó-csapata.

A tornán a következő eredmények születtek:

Subotica-Vinkovci: 1:8

Subotica-Kiskunhalas: 5:3

Vinkovci-Kiskunhalas: 3:1

Mindkét vendégcsapat erős játékosmezőnnyel érkezett, így fiainknak – derekas küzdelem után – sajnos csak a harmadik helyezés jutott. (de amúgy sem szerettünk volna visszaélni a házigazda jogával )

**Gratulálunk nekik!**

A meccsek után vendégül láttuk egy marhapörköltre a játékosokat.

BZ



Fotó: Benke Z.







## Bemutkozik az orosz Desiro – Istváni Péter

Moszkvában állították ki a 2014-es téli olimpiára érkező Siemens Desiro RUS motorvonat életnagyságú modelljét.

A moszkvai Kazany pályaudvaron állították ki az úgynevezett mock-up modelljét a Desiro motorvonatcsalád Lasztocska (fecske) fantázianevű járművének. Az ötrészes, kétáramnemű (25 kilovolt, 50 hertz, valamint három kilovolt, egyenáram) motorvonat engedélyezett sebessége 160 kilométer/óra lesz, a téli olimpiát rendező Szocsiban és környékén fog forgalomba állni 2014-ig. A 2009 decemberében aláírt szerződés 38 komplett egységről szól, valamint további 16 vonat részbeni oroszországi összeszereléséről.



Előlől nézve a motorvonat erősen hasonlít a Railjet szerelvényekre



A demonstrációs célokat szolgáló mock-up modell esetében egyedül az utasteret és a vezetőfülkét dolgozzák ki, a többi részlet csak jelzés szinten van kialakítva



A motorvonat vezetőfülkéje álgombokkal és álmonitorokkal



Rögtön a vezetőfülke mögött található az elsőosztályú utastér



A másodosztályon a legújabb divat szerinti 3+2-es elrendezésűek az ülések

(a képek forrása: <http://q-rex.livejournal.com>)

## Korszerűsített világítás

Korszerűsített világítás Szolnok Területi mozdonyjavító csarnokában közel egy hónapos szerelést követően átadásához közeledik.

A csarnok gyenge világítása huzamosabb ideje jelentett panaszt a járműszerelő munkatársak részéről a napi munkavégzés során. Új világító testek kerültek beépítésre, valamint a teljes rendszer átkábelezése is megtörtént.

A rendszer jelenleg próbaüzem alatt van. A korszerű fényforrás lényegesen engergő takarékosabb elődjénél.

(Forrás: Gépészet Hírlevél 2010/40)



Összeállította: Bartha Géza

## Sikeres első út

Egy szerelvény még „hagyományos” géppel



menetben, tehát visszafelé csak villamos fékezéssel, a dízelmotor üzemeltetése nélkül tette meg az utat.

Eljött hát az idő, hogy végre menetrend szerinti vonattal, utasokkal is bizonyítson az új kincs. November 14-én délelőtt 10 óra 20 perckor különösebb fanfár és ünneplés nélkül, egyszerűen csak elindult és vonatot továbbított...

(Kaló Tamás felvételei)

Alig két héttel érkezése után megtette első menetrend szerinti útját a LAEV Mk48 2021, a hazai keskenyműkű vasutak első hibridüzemű mozdonya.

A feltűnő festésű mozdonyoknak lesznek-e vagon követői?

A hibridgép első, még utasok nélküli szerelvényes próbáját november 11-én tartották, három Bax kocsit (45 tonnát) vontatott Dorottya utcától Garadnág. Völgy-



Indulásra kész a hibrid első menetrend szerinti vonata

## Szilánkok és Bölcsességek

### Kockázatelemzés

Bihari úr a VET-en tájékoztatást tartott a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. 2010. I-III. n. évi gazdálkodásáról, és ennek keretében kitért a 2011. évi terv kockázataira. Elmondta, nem számoltak a bérköltség növekedésének kockázatával. Biztosítottuk róla, a MOSZ azon lesz, hogy ez a kockázat minél nagyobb legyen. NL

### Hatékonyágrontó fejlesztés

2010-ben 3% fölötti volt az élől munka hatékonyság javulás a Trakciónál. Állítólag ennél is jobb lett volna, de a cégvezetés nem merte bevállalni, ezért bevezette az IVU-t. Az rontotta le 3%-ra. Na ugye, hogy mégis jó valamire! NL

### Ön kinél bankol?

Bihari úr lelkesedve beszélt arról, hogy a bankok versenyeznek a Trakció finanszírozásáért, és a MÁV cégcsoportnál a Trakció kapja a legkedvezőbb feltételekkel a folyószámla hitelt. Már-már az is felmerült, hogy a cégcsoport többi tagjának is a Trakció veszi fel a hitelt. Gratuláltunk az eredményhez, és reményünket fejeztük ki, hogy a cég nem tér át vontatás helyett a banki tevékenységre. Pedig lelki szemeim előtt láttam a reklámat, hogy aszongya: Ön kinél bankol? – Hát a Trakciónál! – hangzik a magától értetődő válasz, és a műsorvezető elismerően

bólint. Bankárkodni valószínűleg jövedelmezőbb lenne, mint vasutat csinálni. Az a baj vele, hogy jóval kevesebb mozdonyvezető kellene hozzá. Mégis inkább maradni kéne a „Ön kinél vontat? Hát a Trakciónál!” reklámváltozat mellett. NL

### Az „óvatosság” számviteli elve a gépészetben

A könyvvizsgálat folyamatos tojásokon lépkeadás.

Ebben a szakmában semmit nem írnak le határozottan, csak vélelmeznek, valószínűsítenek. Olyan, mint a gépészetben a kazánvizsgálat.

Rupnik Gyula bácsitól hallottam kezdő kazánvizsgáló koromban: szabadlábón lévő kazánmérnök még nem írta le olyat, hogy a tüzszekevény fala ép, vagy megfelelő, csak azt, hogy épnek látszik. Voltak olyanok is, akik ennél bátrabban fogalmaztak, de azok nincsenek szabadlábón.

### Harcoltunk a Franciákért

Toulouse, Franciaország 2010.11.06.

Szimpátia demonstráción a francia szakszervezetek által szervezett közös tiltakozás a kormány intézkedései ellen a MOSZ részéről „egyszemélyes” delegáltaként.



# Akiknek köszönet jár!

**Szakszervezetünk évek óta kiadja évkönyvét, aktuális naptárait. Nincs ez másképpen az idén sem. Naptáraink nagyszerű fotókon keresztül mutatják be azokat a járműveket, melyeken szolgálatainkat végezzük. E csodálatos képek készítőinek szeretném megköszönni, hogy rendelkezésünkre bocsátották alkotásaikat. A szerzőket arra kértem, hogy egy rövid bemutatkozás erejéig tiszteljék meg lapunkat. Íme:**

## Bálint István

Vasúti pályafutásomat 1981-ben dízelmozdony-szerelő tanulóként kezdtem meg szentesi motorgarázsban. Az 1984-ben megrendezett OSZKT-n 3. helyezést értem el. Majd mozdonyvezető-gyakornok lettem és 1988. március 31-én tettem le a dízelmozdony-vezetői vizsgát Pécsen. Az ezt követő időszakban a következő típusokon utaztam: M31, M32, M44, MD, Bz, valamint 1995-2006 között beosztott M41-es formában dolgoztam. 2003-ban az elsők között voltam, akik megszerezték a 6341 sorozatra a típus ismeretét. Jelenleg Bz-én és „Uzsgyin” utazom. A vasúti fotózást 2005-ben kezdtem és jelenleg is folytatom több-kevesebb sikerrel.



## Prohászka Csaba



Kisgyermekkorom óta meghatározó volt a vasút iránti kötődésem. Pályaválasztáskor is ez motivált, így Szegeden a Gábor Dénes Szakközépiskolában vasúti járműszerelőként 1995-ben, majd Győrben a Széchenyi István Főiskolán gépészmérnökként 1998-ban végeztem. Az első vasúti munkahelyem Szegeden a motorműhelyben volt, ahol dízel és vil-

lamos mozdony-szerelőként dolgoztam. A mozdonyvezetői tanfolyamot Sopronban a GYSEV-nél végeztem el, 2000.08.24-én tettem sikeres hatósági vizsgát. Később itt mérnök-gyakornokként, dízel- és villamos mozdonyreszortosként és mozdonyvezetőként dolgoztam. Vasúti szaktudásomat ezután az árufuvarozás területén kamatoztattam. 2006-2007 között a MÁV Cargo Szegedi Regionális Igazgatóságán szállításmenedzserként dolgoztam. 2007 és 2010 között látogatást tettem a magánvasúti szektorban. Az Eurocom Rail Cargo Zrt-nél mozdonyvezetői és műszaki vezetői feladatokat is elláttam. Kiemelt feladatomban volt a mozdonyvezető kollégák TRAXX típusismereti oktatása. Jelenleg a Rail Cargo Hungaria Zrt. mozdonyvezetői csapatában dolgozom. Pályafutásom során eddig az M40, M44, M62, V43, 1014, 1047, 1116, 481, ZSR 740, ZSR 240 sorozatú mozdonyokkal dolgoztam. A rendszeres vasúti fotózást 1992-ben kezdtem, akkor még csak mozdonyok fotózásával. Jelenleg elsősorban vasúti hangulatok megörökítésére törekszem.

## Katona Zoltán

Az érettségim után, 1988-ban jöttem a vasúthoz mozdonyvezető-gyakornoknak a székesfehérvári fűtőházhoz. Pár év elteltével átkerültem Pusztaszabolcsra, ahol immár 19-ik éve dolgozom.

A vasútfotózást is akkoriban kezdtem, és kisebb-nagyobb szünetekkel folytattam is ezidáig. A MOSZ által kiírt fotópályázatokon voltam kétszer második helyezett, illetve a MÁV egyik hasonló versenyén szerepelt fotóm, ugyanilyen eredménnyel. Minden más mellett a gépet, a járműveket szeretem fényképezni leginkább.



## Hetesi József

1992 óta dolgozom a vasúton a pécsi fűtőházban kezdtem nagyvasúti villamos járműszerelőként. 2001 óta vagyok mozdonyvezető. 2004-ben kezdtem fotózni Minolta fényképezőgéppel. Most Canon Eos 500D van. 2008-ban a MOSZ fotópályáza-

tán a MÁV-Trakció különdíját kaptam a „Vihar előtti csend” c. képpel. Nagyon szívesen fényképezek családi rendezvényeken is, legutóbb egy iskolai szalagavatóra kértek fel fotózni. 14 képem megjelent egy amerikai fotós honlapon is.



## Dani Szabolcs



Mint oly sokan közülünk, én is Mechwartban kezdtem a komolyabb ismerkedést a vasúttal 1994-ben. Érettségim után - a nyári szünetet még kihasználva - jöttem Sopronba, a GySEV Vontatási Főnökségéhez, ahol 2000. nyarán vizsgáztunk. Jelenleg is itt cibálom a vonatokat.

A családi fényképezőgép, mely egy egyszerű, strapabíró, de silány képeket készítő orosz Vilia volt, már gyermekkoromban kezembe került egyszer-kétszer, de a vasút tudatos fotózását '91-92 körül kezdtem el. Akkoriban tipikus mozdonyfotókat készítettem, ma már inkább a mellékvonali hangulatok megragadása és a vonatok tájban való ábrázolása az elsődleges célom. Az utóbbi években pályázatokon is indultam munkáimmal, többek között a MOSZ pályázatain is, melyet két éve meg is nyertem. Ezenkívül 2006-ban értem el harmadik helyezést a szegedi analóg fotópályázaton vasút és táj kategóriában, illetve amire a legbüszkébb vagyok - bár legalább annyira meglepő volt számomra -, az a tavalyi első helyezésem a győri digitális pályázat vasút és ember kategóriájában a nagycentri kisvasúton készült fotóriportommal.

## Balogh Sándor

1963-as születésű vagyok, 1981-ben jöttem a vasútra. 1984 elején vizsgáztam dízelből, 1990-ben villanyból. 1981-től 97-ig Debrecenben dolgoztam, 2002-től vagyok pécsi.

A fotózás középiskolai szakkörben szerettem meg, azóta kisebb-nagyobb megcsatásokkal művelem. A digitális technikával 2003-ban ismerkedtem meg, kölcsönös a szerelem. Az elért eredmények között vannak negatívak és pozitívak, egy-egy példa és be is fejezem. 1980-ban az apafai vasúti baleset miatt késétt a vonatunk, amellyel mezőgazdasági munkára vittek bennünket, délután úgy gondoltam nekem kell egy-két fotót csinálnom a faliújságra, a rendőrök nem így gondolták és bevittek néhány órára. A pozitív pedig, hogy nyertem az első MOSZ-os pályázaton.



## Benke Zoltán

A MÁV-Trakció Zrt. Kiskunhalas KSZH telephelyén dolgozom. 1999. szeptember 1-én kerültem a vasúthoz mozdonyvezető-gyakornoknak. 2002. áprilisában szereztem meg a dízel és a villamos mozdonyvezetői képesítést. Általános iskolai túrákon kezdtem fotózni, néhány kép erejéig elkértem kísérőtanárom gépét, majd jóval később megvettem az első filmes fényképező-gépet, majd egy prágai út kedvéért beruháztam egy digitális gépbe.

Talán igazi sikerem az volt, hogy korábban említett tanárom megkért, hogy esküvőjén én fényképezek. Igazából a magam kedvéért kezdtem fényképezni, pályázatokon nem indultam sohasem. Kedvenc témám a pusztuló, elhagyatott műszaki emlékeink dokumentálása.

**Kiadványainkon Rácz Imre (MÁV-TRAKCIÓ) és Gombos László mozdonyvezető képei is szerepeltek. A köszönet Őket is megilleti.**

K.L.

**Mozdonyvezetői Lapja**  
Mozdonyvezetők Szakszervezete  
tájékoztató kiadványa  
**Megjelenik havonta**

Kiadja: a **Mozdonyvezetők Szakszervezete**  
Főszerkesztő: **Kiss László** elnök  
Szerkesztő bizottság tagjai:  
**Dr. Dancsa Áttila** ügyvezető alelnök  
**Barsi Balázs** tagcsoport vezető  
Szerkesztőség: **1145 Bp., Bácskai u. 11.**  
Tel./Fax: **220-3822, 220-4561, 221-4026**  
Üzemi telefon:  
**01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87**  
E-mail: **mosz@mosz.co.hu**  
Honlap: **www.mosz.co.hu**

Készül: az **A.EDITOR Szolgáltató Bt. gondozásában**  
www.aeditor.hu  
Felelős vezető:  
Kovács Attila  
Nyomdai előkészítés: 

© 2010 MOSZ. Minden jog fenntartva.  
A kiadvány szerkezete, tartalmi és tipográfiai kialakítása védett, annak teljes vagy részbeni átvétele, másolása a szerkesztőbizottság engedélye nélkül tilos.