

Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa



Alapítás éve 1892

# Mozdonyvezetők *Lapja*

XXVI. évfolyam I. szám 2021. január - február



# 2021

a vasút éve. **Legyen!**



## Minden (év) kezdet nehéz!

A Mozdonyvezetők Lapja legutóbbi számának jegyzetében egészséget és biztonságot kívántam magunknak. Akkor még nem gondoltam, hogy a decemberi helyzethez képest bizonytalanabb környezet, romló járványhelyzet, szigorított korlátozások jöhetnek. Most azonban mégis bekövetkezett. Az érdekképviselők és a munkavállalók számára is kiemelten fontos évkezdés, a bérfejlesztésekhez kapcsolódó egyeztetések letárgyalása, a bérmegállapodások megalkotása jelentős késedelmet szenved, ez már most látszik. Hiába a decemberben átadott javaslatunk, a szakszervezetek és a menedzsment közötti informális egyeztetések sora, az állam, mint tulajdonos, egyelőre kevés figyelmet fordít erre a területre. Egyrészt ez érthető, mert a járvány sosem látott erővel támad és jelentős erőforrásokat köt le, másrészt bizonytalanságot és kiszámíthatatlanságot is eredményez a munkavállalók körében. Nehéz időszak ez mindannyiunknak, de bízunk magunkban, hogy a pandémiás helyzet enyhülésével, a tárgyalások felgyorsításával a tavalyihoz hasonlóan eredményes bérmegállapodást hozhatunk tető alá. Az alapok megvannak, javaslatunk megalapozottak, haladjunk lépésről-lépésre!

Ebben az időszakban sincs megállás a szakszervezeti munkában. Az Alkotmánybíróság 12/2020.(VI.22.) AB Határozata kimondta, hogy az Alaptörvényből levezetve, a szabadság, a napi pihenőidő és a heti pihenőnap vagy pihenőidő önállóan, külön jogon jár a munkavállalóknak. Ennek alapján indítottunk még az elmúlt év októberében konzultációt a MÁV-START Zrt.-nél, azért, hogy az utazószemélyzet munkaidőbeosztásán javítsunk és több idő jusson regenerálódásra, pihenésre. A hónapokig tartó egyeztetések nem hoztak eredményt, a Munkáltató egyelőre elzárkózott a további tárgyalásoktól, javaslatunkra érdemben nem reagált. Mint tudjuk az egyeztetéseknek nincs alternatívája, azonban ezek most kiürültek, minden tárgyalásos utat bejártunk. Tagjaink érdekeinek képviselését ebben a kérdésben jogi úton folytatjuk tovább. Ez nagy feladatot ró a szervezetre, tisztségviselőinkre, munkatársainkra és tagjainkra, de az első lépéseket sikeresen teljesítettük, többszáz tagunknak készült el a perindításhoz a keresete.

Még nem tudjuk mit hoz ez az esztendő, nehezen indult, nagy a bizonytalanság a gazdasági környezetre nézve és ez nem erősíti a jogbiztonságot sem. Nekünk, ilyen körülmények között még inkább meg kell mutatnunk, miért van szükség érdekvédelemre, szakszervezeti tagságra és miért jó tartozni a Mozdonyvezetők Szakszervezete közösségéhez. Nem várhatjuk másoktól, hogy megoldják helyettünk a problémákat és megvívják helyettünk csatáinkat. Most azok az idők járnak, amikor csak az erős, összetartó közösségeknek lesz esélyük a túlélésre majd a továbblépésre. A MOSZ eddigi története igazolása annak, hogy mi, így együtt ilyenek vagyunk.

*Jani Zoltán*

### TARTALOM

|                                      |    |                                          |    |                                                |    |
|--------------------------------------|----|------------------------------------------|----|------------------------------------------------|----|
| Szerkesztői jegyzet.....             | 3  | MOSZ Bp. Centrum.....                    | 16 | Tisztelt Mozdonyvezetők! .....                 | 25 |
| Napi - heti pihenőnap és pihenőidő   |    | In memoriam                              |    | Alma a kukac körül.....                        | 26 |
| a MÁV Csoportnál .....               | 4  | Pilot -projekt Balassagyarmat.....       | 17 | Tagkártya kedvezmények .....                   | 29 |
| Tájékoztató.....                     | 6  | Területi hírek Miskolc .....             | 18 | A kék csoda .....                              | 32 |
| Megállapodás a minimálberről és a    |    | Elindult az egyeztetés .....             | 20 | Átjárható a Déli összekötő                     |    |
| garantált bérminimumról.....         | 9  | A munkáltatónak biztosítani kell         |    | új híd szerkezete.....                         | 37 |
| Kollektív Szerződés egységesítésére  |    | a védőoltás felvételéhez szükséges       |    | Tram-train Az elfeledett, de új életre keltett |    |
| irányuló tárgyalások a Startnál..... | 10 | szabadidőt .....                         | 21 | városközi villamos. ....                       | 38 |
| Megrendülten búcsúzunk, elhunyt      |    | Tisztelt Kollégák!.....                  | 22 | Nagy utazás.....                               | 42 |
| Hornok Béla .....                    | 13 | Információk a 1%-os rendelkezésről. .... | 23 | A MOSZ tagság előnyei.....                     | 44 |
| MÁV START Zrt. KÜT Hírlevél .....    | 14 | Új díjsomagok a MOSZ tagi flottában      | 24 |                                                |    |

© 2013 MOSZ. Minden jog fenntartva. A kiadvány szerkezete, tartalmi és tipográfiai kialakítása védett, az a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tulajdona.

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete • Főszerkesztő: Barsi Balázs elnök Szerkesztőség: 1145 Bp., Bácskai u. 11. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230

E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Készül: az A.EDITOR Szolgáltató Bt. gondozásában • www.aeditor.hu • aeditor@t-online.hu

Felelős vezető: Kovács Attila



fotó: Kóródy Ádám

Kattanj a honlapunkra!  
<http://mosz.co.hu>

# Napi - heti pihenőnap és pihenőidő a MÁV Csoportnál Alkotmánybírósági Határozat tükrében

*A Mozdonyvezetők Szakszervezete immár több mint harminc éve dolgozik a vasúti járművezetők munkavégzési feltételeinek, körülményeinek, kiemelten a munkaidő beosztásuknak a javításán. Az IVU. rail nemzetközi vasútirányítási informatikai rendszer 2006. évi megvásárlása, majd 2010. évi teljes körű, „magyar államvasúti módon” történő bevezetése évtizedekkel visszavetette a mozdonyvezetők vezénylésének a kor követelményeinek megfelelő „emberbarát” módját. Szakszervezetünk küzdelme a munkaidő-beosztások javítására 2020. évben végre nagyon komoly jogi támogatást kapott. Az Alkotmánybíróság 12/2020.(VI.22.) AB Határozatában ugyanis – leegyszerűsítve a határozat szövegét – kimondta, hogy az Alaptörvényből levezetve, a szabadság, a napi pihenőidő és a heti pihenőnap vagy pihenőidő önállóan, külön jogon jár a munkavállalóknak. Ennek alapján, az a magyar vasúti gyakorlat, amely úgy mond „összeolvassza, összemosza” a napi és heti pihenőidőket, azaz rövidebb időt biztosít a regenerálódásra mint az a jogszabályokban meghatározott időtartam, ellentétes az Alaptörvénnyel.*

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a fentiek nyomán tárgyalásokat kezdeményezett a MÁV-START Zrt.-vel a jogszerű állapot jövőbeni kialakítására, és ennek érdekében megfogalmazta javaslatait. Ezzel egy időben közölte a munkáltatóval, hogy az Alkotmánybíróság határozata alapján – három évre visszamenőleg – elmaradt munkabér iránti (pihenő időben történő munkavégzés) követeléssel is él a vasúti járművezetők tekintetében. A munkáltató a tárgyalások első szakaszában osztotta Szakszervezetünk jogértelmezését és pozitívan állt javaslatainkhoz.

A munkaügyi probléma azonban túlmutatott a MÁV START Zrt.-n és „MÁV-Csoport” szintre került. A MÁV Zrt. mint vasútvállalat és mint a többi vasúttársaság (MÁV-START Zrt., MÁV SZK Zrt., stb.) tulajdonosa azonban magához vonva a döntési jogot, elzárkózott mind a múltira vonatkozó követelések, mind a jövőre vonatkozó MOSZ javaslatok elfogadásától, jobbra az ezekről való tárgyalásoktól is. A MÁV Zrt. „MÁV-Csoport” szinten mindösszesen a Kollektív Szerződések olyan módosítását várja el – nem leplezve az érdekképviselők nyílt zsarolását sem – amelyek indirekt módon ellehetetleníti a követelések érvényesítését, valamint a vállalatok szintjén legitimálni próbálja a munkaidő-beosztások jogszerűtlenségét.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete ragaszkodik a vasúti járművezetők munkaidő-beosztásának az Alkotmánybíróság határozatának megfelelő elkészítéséhez, az ehhez szükséges javaslatait ismét megtette, ezzel egy időben biztosítja tagjai számára, a visszamenőleges követelések jogi úton történő érvényesítéséhez szükséges segítséget.

*Mozdonyvezetők Szakszervezete*

# Tájékoztató a Mozdonyvezetők Szakszervezete kezdeményezte konzultációról, a pihenőidők és pihenőnapok kijelölésének gyakorlatáról az Alkotmánybíróság 12/2020 (VI.22) határozatával összefüggésben.

*Az AB Határozat alapjául szolgáló eset pihenőnapon teljesített egészségügyi ügyelet díjazásának ellentmondásaiból keletkezett és került az Alkotmánybíróság elé, amely határozatában általános következtetést is hozott.*

*Az Alkotmánybíróság egyértelműen kimondta, hogy „az az értelmezés, miszerint a napi pihenőidő és a heti pihenőnap egy időben kiadható, nem egyeztethető össze az Alaptörvény XVII. Cikk (4) bekezdésével, mivel abból – a pihenőidők eltérő rendeltetésére tekintettel – az következik, hogy a napi és heti pihenőidő önálló jogcímen illeti meg a munkavállalókat.”*

Vagyis az a MÁV-START-nál eddigi, KSZ szerint alkalmazott gyakorlat, ami hetenként 42(48) órás pihenőidővel számol és mellette a napi (két szolgálat közötti) pihenőidőt nem jelöli ki, nincs összhangban az AB határozattal. A Mozdonyvezetők Szakszervezete 2020.09.24-én erre alapozva kezdeményezett konzultációt a MÁV-START Zrt.-nél azért, hogy

- a Munkáltató az AB határozatban megfogalmazott elvek szerint jelölje ki a napi és heti pihenőidőt, illesse meg a munkavállalót (mozdonyvezetőt) a heti pihenőidőt megelőzően a napi pihenőidő összességében több idő jusson heti pihenésre
- az elmúlt 3 éves időszakban elmaradt pihenőnap

munkavégzés pótlék kifizetése visszamenőlegesen történjen meg az arra jogosultaknak

Az egyeztetések elindultak, a Start a visszamenőleges kifizetésekről nem kívánt sem megállapodni, sem tárgyalni, azon követelések jogosságát kezdetektől vitatta, a jövőre nézve azonban nem zárkózott el a munkaidőbeosztások megfelelési vizsgálatától és az AB megfogalmazta elveknek megfelelő környezet kialakításától. A konzultáció hatására vizsgálat folyt arra vonatkozóan, hogy meg lehet-e felelni a határozat elveinek, lehet-e úgy vezénylést készíteni, amely hetenként legalább 60 órás egybefüggő (napi-heti) pihenőidőt biztosít a vontatási utazószemélyzetnek. A vizsgálat alapján a Munkáltató megállapította, hogy a jelenlegi feltételek

mellett, adott munkavállalói létszámmal, az AB határozatának megfelelő munkaidő beosztás kialakítása elképzelhető ugyan, de az jelentős költségekkel járna, és a fedezetlen szolgálatok utólagos pótlása előbb-utóbb felborítaná a rendszert. Az a MOSZ-nak és tagjainak sem lehet érdeke, hogy a vezénylés még az eddigiekhez képest is több változást eredményezzen, és tudva azt, hogy a pihenéshez való jog nem korlátozhatatlan alapjog, olyan javaslatot nyújtottunk be a helyzet megoldására, amely számolt a hetenkénti 60 órás pihenőidő 54 órára csökkentésével (erre az Mt. lehetőséget ad).

Ennek kompenzációjaként négy lehetőséget, szempontot javasoltunk:

- egy szolgálatban eltölthető minimális idő (a legrövidebb tervezhető szolgálat) 10 órára emelése
- a rendkívüli munkavégzés (túlórapótlék) díjazásának módosítása, hogy a mozdonyvezetőket olyan mértékű pótlék illesse meg, mint a Start valamennyi munkavállalóját
- a késői le- és korai feljelentkezés díjazásának fenntartása
- egy bérkiegészítés (pótlék) bevezetése a csökkentett pihenőidő ellentételezésére

A Munkáltató ezeket a javaslatokat november 30-i egyeztetésen indoklás nélkül elutasította, egyben magatartása is

megváltozott. A MÁV Zrt. mint a Start tulajdonosa, magához vonta a döntési jogot és vitatta konzultációnk jogalapját. Majd december elején olyan csoportszintű KSZ módosítást kívánt elfogadtatni, amely 12 órával csökkenteni kívánta volna a heti pihenőidőt (épp annyival, amennyi az AB határozat miatt többletként jelentkezne), mindenféle ellentételezés nélkül. A MOSZ a módosítást nem fogadta el.

Ezt követően a helyzetről tájékoztattuk a MÁV elnök-vezérigazgatóját, személyes intézkedését kértük. Homolya Róbert időt kért a helyzet áttekintésére. Január közepén került sor személyes találkozóra a MÁV illetékes vezetőivel, de elmozdulás nem történt a vitás kérdés megoldására. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató kijelentette, hogy a múlt- ra vonatkozóan nem ismerik el anyagi követelések jogosságát, függetlenül annak mértékétől. Majd újabb MÁV Zrt.-re vonatkozó KSZ módosítási javaslatot terjesztett elő a Munkáltató. Ennek elfogadása azt eredményezné, hogy a jövőre vonatkozóan jogszerűvé (!) tenné az eddigi KSZ szabályokat és vezénylési gyakorlatot, valamint megnehezítené a múlt- ra vonatkozó anyagi követeléseink érvényesítését. A személyes egyeztetésen a MOSZ kijelentette, hogy ezt nem írja alá. Közben ezt a MÁV Zrt. KSZ módosítást, a KSZ kötésre jogosult felek január 22-én aláírták. (a MÁV Zrt.-nél a MOSZ nem KSZ kötő fél, jelenleg)





Fotó: Sándor János

jaink számára biztosítani tudjuk a visszamenőleges követelések jogi úton történő érvényesítését. A 2018.01.01. és 2020.12.31-ig terjedő 3 éves időszak elmaradt pihenőnap munkavégzésének kifizetésére jelentős számú kolléga nyújtott már be a munkaügyi bíróságokra keresetet és tagjaink visszajelzése alapján azóta is folyamatos a beadványokhoz szükséges adatok és dokumentumok összegyűjtése és feldolgozása.

#### Jelenlegi helyzet:

- a Munkavállalók visszamenőleges követelésének tárgyalásos úton történő megállapodásától a Munkáltató elzárkózott. Ennek hatására tagjaink egy része már bírósághoz fordult.

Január 25-én MÁV-START körben történt egyeztetés a KSZ-t kötő szakszervezetek (MOSZ, MTSZSZ, VSZ, VDSZSZ Szolidaritás) és a Munkáltató között, ahol a Munkáltató hasonló tartalmú KSZ módosítási javaslatát terjesztette elő. Ez a módosítás, az, amely a MÁV Zrt.-nél aláírásra került és tulajdonképpen ezzel az AB Határozatban kimondott elvek mennek a kukába. A MÁV-START elmondta, nincs lehetősége eltérni a MÁV-nál aláírt KSZ módosítástól és kérte a szakszervezeteket az aláírásra majd kijelentette: a bértárgyalások sem kezdődnek meg mindaddig, míg ezt a módosítást alá nem írjuk és ennek elmaradása esetén a szakszervezeteket teszik felelőssé. A MOSZ ismét világossá tette, nem fogadja el a Munkáltató ultimátumát, továbbra is az AB Határozatban megfogalmazott elvek szerint értelmezi a napi és heti pihenőidő kijelölésének szabályait. A tárgyalásról úgy álltunk fel, hogy teszünk még egy javaslatot a pátthelyzet feloldására és a 60 óra heti pihenőidő 54 órára csökkentésének ellentételezésére újabb javaslatot fogalmaztunk meg, amely az utazószolgálatot ellátók napi kötelező munkaidejének (8 óra helyett 7,4) csökkentésére irányult, emellett a vezényelhető legrövidebb szolgálat időtartamára (min. 10 óra) vonatkozó igényünket is fenntartottunk. A MÁV-START nem válaszolt javaslatainkra.

Az egyeztetések megkezdése óta 5 hónap eltelt, a MOSZ minden utat bejárt és megállapodásra törekedett a vitás kérdés tárgyalásos úton történő megoldása érdekében, de ez a törekvésünk eddig nem vezetett eredményre. Közben a Mozdonyvezetők Szakszervezete felkészült arra, hogy tag-

- a MÁV Zrt.-nél a KSZ módosítással látszólag rendeződött a jövőre vonatkozó helyzet, nincs jogi megalapozottság az AB Határozatra vonatkozó követelésre a napi, heti pihenőidő kijelöléssel kapcsolatban akkor, ha a KSZ módosítása egyébként nem sérti az Alaptörvényt.
- a MÁV-START Zrt.-nél nem történt meg a KSZ hasonló tartalmú módosítása, így ez hatással lehet a bértárgyalások menetére is.
- mindaddig, míg jogerős bírósági végzés vagy törvénymódosítás (Mt, Vtv) nem változtatja meg alapjaiban az AB Határozatban megfogalmazott elvek érvényesülését és ezáltal a MOSZ által képviselt követelések megalapozottságát, megmarad a hivatkozási alap a mozdonysemélyzet (általánosságban leginkább az utazósemélyzet) vezénylési helyzetének javítására

A Mozdonyvezetők Szakszervezete elvárja a Munkáltatótól, hogy a jövőben az AB határozatban megfogalmazott elveknek megfelelően készítse el a vezényléseket. Erre vonatkozóan továbbra is készek vagyunk az egyeztetésekre, a konstruktív tárgyalásokra, de ezeket a másik féltől is elvárjuk.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete továbbra is biztosítja tagjaink számára a visszamenőleges követelések jogi úton történő érvényesítéséhez szükséges segítséget.

*Mozdonyvezetők Szakszervezete*

# Megállapodás a minimálbérrel és a garantált bérminimumról



A minimálbér 4%-kal, bruttó 167 400 forintra emelkedett, a garantált bérminimum pedig 219 000 forintra nőtt február 1-től. A minimálbéremelés, mivel az elhúzódó tárgyalások miatt februártól lépett életbe, éves szinten 3,6%-os emelést jelent. A bérmegállapodás tartalmazza, hogy ha az év közben a munkaadókat terhelő szociális hozzájárulási adó (szoccho) a jelenlegi 15,5 százalékról 13,5 százalékra csökken, akkor a minimálbér automatikusan havi bruttó 169 ezer, míg a garantált bérminimum havi bruttó 221 100 forintra nő. A megállapodásban a felek vállalták, hogy a 2021 első fél évének végén ismert gazdasági eredmények tükrében újra átértékelik a megelőző 1,5 év gazdasági eredményeit, egyebek mellett a bérek helyzetét is.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete, a VDSZSZ Szolidaritás és a Vasutasok Szakszervezete Homolya Róbert elnök-vezérigazgatónak írt levelében kezdeményezte a MÁV-csoportszintű érdekegyeztető tanácsának összehívását a 2021. évi javadalmazási kérdések egyeztetésére.

A VÉT ülés összehívását kezdeményező szakszervezetek 2020. december 16-án átadták a MÁV elnökének a 2021. évre vonatkozó, a vasutas munkavállalók reálkeresetének megőrzése, a vállalatcsoport munkaerő-piaci pozíciójának stabilizálása, valamint a vasutas hivatás iránti elkötelezettség megtartása érdekében megfogalmazott bérfejlesztési javaslataikat. Január végén megállapodás született a minimálbérrel és a garantált bérminimumról. Ezek ismeretében kezdeményezte a MOSZ, a VDSZSZ Szolidaritás és a Vasutasok Szakszervezete a 2021. évi javadalmazási kérdéseinek egyeztetését.

# Kollektív Szerződés

## egységesítésére irányuló tárgyalások a Startnál.

*A Munkáltató kezdeményezésére többfordulós MÁV-START Érdekegyeztető Tanács ülésen és munkabizottságokban tárgyaltak a felek a Kollektív Szerződés egységesítéséről, az egyes munkavállalói csoportokra vonatkozó eltérő foglalkoztatási szabályok és díjazások összefésüléséről.*

A Start, Trakció és Gépészet integrációja óta igény mutatkozik erre, főleg munkáltatói körökben. A munkáltatói előterjesztés tartalmazza a módosítási szándékot a MOSZ számára kiemelten fontos témakörök, így a belföldi kiküldetés szabályozása, a munkaidőbeosztás módosításának keretei, a legrövidebb szolgálat időtartama, a rendkívüli munkavégzés díjazása területén is. A munkaanyag az egységesítésen túl nagyobb rugalmasságot várna el a munkavállalóktól és számos területen visszalépést jelentene a trakciós és gépészeti Kollektív Szerződésekhez képest. A Mozdonyvezetők Szakszervezete nem támogat olyan javaslatokat, amelyek a Start munkavállalóinak, az utazói munkakörben foglalkoztatottaknak, a mozdonyvezetői munkaköri családhoz tartozó dolgozóknak a foglalkoztatási helyzetében és a munkáltatással összefüggő juttatásaiban hátrányos helyzetet jelent.

**Így a MOSZ már a tárgyalások kezdetekor világossá tette, elutasítja**

- háromhavi munkaidőkeret bevezetését, alkalmazását
- a munkaidőbeosztás szabályainak alapvető megváltoztatását, a dolgozói kiszolgáltatottság növelését
- belföldi kiküldetési rendszer szabályainak fellazítását, a vontatási utazói munkakörben foglalkoztatottak fel- és lejelentkezési helyeinek újrafogalmazását
- a minimális munkaidő, a legrövidebb szolgálat időtartamának csökkentését
- Az egységesítésre hivatkozva a Startos munkanyagban megfogalmazott és a vontatási utazószemélyzetre vonatkozó javaslatok a rugalmasabb foglalkoztatás irá-



nyába hatnak, a belföldi kiküldetés és a munkaidőbeosztás szabályainak megváltoztatása jelentős érdeksérelemmel járna tagjaink számára és munkaidőalap veszteséggel is számolnunk kellene. Az egyeztetések során elmondtuk, mivel a Start főleg vasúti személyszállítással foglalkozó társaság, indokolatlannak tartjuk olyan foglalkoztatási szabályok széleskörű bevezetését, amely a teherszállításban működő társaságokra jellemző. Fontosnak tartjuk azonban hangsúlyozni, hogy szükséges az egyéni munkaszerződésekben rögzített, a KSZ Helyi Függelékekben szabályozott fel- és lejelentkezési helyek összhangjának

megteremtése, és munkavállalói és munkáltatói igények újrafogalmazása.

A rendkívüli munkavégzés díjazása, a pótléksávok átdolgozása, az egységes túlórapótlék alkalmazása kapcsán a MOSZ korábban már nyújtott be javaslatot a Munkáltatónak, azért, hogy a MÁV-START munkavállalóinak túlóradíjazása egységessé váljon, a rendkívüli munkavégzés kompenzációja során ne érje hátrány a vontatási utazószemélyzetet. Javaslatunk, most megjelent az előterjesztésben, a Munkáltató elképzelését a többi szakszervezet egyelőre elutasította és felmerült, hogy az egységesítés egyes munkakörökben veszteséget hozna. A Start ezért részletes elemzést készített arra vonatkozóan, hogy a túlórapótlék átstrukturálása a munkavállalók számára jár-e anyagi veszteséggel. Ezek vizsgálata folyamatban van.

A rendkívüli munkavégzés díjazásának témakörében a

Munkáltató bővíteni kívánja a 12 óra munkaidőt meghaladó időben elvégzendő feladatokat, így a szerelvényvonatok leközelekedtetése, az állomási tolatószolgálat ellátása, a vontatási telepre történő bejárás is elvégzendő tevékenység lenne a menetrendszerinti közszolgáltatás zavartalan biztosítása céljából, a 12 órát meghaladó munkavégzés során. A Mozdonyvezetők Szakszervezete elutasította a Munkáltató javaslatát, emlékeztetve, hogy konzultációt kezdeményeztünk a 12 órán túli munkavégzés szabályozása tárgyában kiadott legutóbbi parancskönyvi rendelkezésben foglaltakkal kapcsolatban, amelyre nem kaptunk megnyugtató választ.

A legrövidebb vezényelhető szolgálat kérdéskörében a MOSZ javaslata egységesen 10 órás időtartam, amely független a személyvonati, tartalék és tehervonati szolgálattól. A jelenlegi legrövidebb szolgálat időtartama személyvonatok továbbítása esetén 6 óra, ez azonban figyelembe véve a vezényelt utazói munkarend jellemzőit, jelentős érdeksérelemmel jár a mozdonyvezetők számára. Az egyeztetések során a Munkáltató elmozdult egy magasabb napi szolgálat irányába ez azonban egyelőre nem elfogadható a MOSZ számára. A 8 órás legrövidebb szolgálatra ráállás a szolgálatok számát is figyelembe véve nem javítaná jelentősen a jelenlegi helyzetet. A Munkáltató kiemelte, hogy jelentős óratöb-

letet eredményezne a szolgálatok időtartamának emelése, a MOSZ vitatja ezt, kétlépcsős bevezetésre tettünk javaslatot, így lenne idő és lehetőség a Munkáltatónak arra, hogy hosszabb, hatékonyabb vonattovábbítást eredményező szolgálatokat képezzen. A Start eddig nem reagált javaslatainkra.

A minimális munkaidővel foglalkozó munkacsoport tárgyalta az e-learning-képzésben való részvétel és az ahhoz kapcsolódó vizsga teljesítésének időtartamára vonatkozó díjazás bevezetésének lehetőségét, amelyre vonatkozóan a munkáltatói javaslat pályahálózati ismeret előképzés és VVU esetén vizsgaként egyösszegű kifizetést javasol, ennek mértéke 3500 Ft/vizsga, illetve 2000 Ft/vizsga lenne. Az előzetes munkáltatói javaslat ennél kisebb összeggel számolt, a szakszervezetek azt nem fogadták el, a jelenlegi mérték még vita tárgya.

A MOSZ javaslatára törlésre kerül(het) a Kollektív Szerződésből a mozdonyvezetői munkakörben foglalkoztatott munkavállalók számára elrendelhető készenlét fogalma. A Munkáltató támogatta javaslatunkat. Az MKSZ témakörében javasoltuk felvenni azt, hogy az MKSZ ideje alatt a munkavállalónak ne kelljen a munkavégzés helyén tartózkodnia. Ez a vontatási utazószemélyzet tekintetében számos vitát előzne meg. A MÁV-START egységesíteni kívánja a teljesített munkaidőre járó műszakpótlék mértékét, ez 30% lenne, egyben kötelezettséget vállal a vezényelt utazói munkarendben foglalkoztatott munkavállalók műszakpótlék különbözetének alapbérsítésére. A Mozdonyvezetők Szakszervezete nyitott az egyeztetésekre, a megállapodás feltételeként megfelelő mértékű alapbéremelést tart elfogadhatónak. A Munkáltató javaslatot tett a vontatási utazószemélyzet utazási költségtérítésének emelésére, amely szintén MOSZ javaslat volt a korábbiakban, mértéke azonban attól kisebb. A MOSZ javaslata 35 Ft/km, a Start most 30 Ft/km térítést adna.

Módosítani kívánja az előterjesztés a kapcsolási pótlékra vonatkozó szabályokat is, szűkítené a jogosultságot, a kapcsolási díj egyidejű emelésével. A javaslat kizárná a pótlékból a középütközős, önműködő kapcsolókészülékkel végzett kapcsolást és minden olyan tevékenységet, ahol a fizikai közreműködés nem terjed ki a csavarkapocsra, segélyvonó készülékekre.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete kijelentette, az egységes startos Kollektív Szerződés megalkotására való



fotó: Dankó Balázs

munkáltatói törekvés csak akkor lesz teljes és hiteles, ha a szakszervezetek korábban megfogalmazott javaslatai, elképzelései is megtárgyalásra kerülnek. A MOSZ 2018-tól négy alkalommal nyújtott be KSZ módosító javaslatcsomagot a Munkáltatónak, ezek ismertek és ragaszkodunk ezek érdemi egyeztetésére is. A szakszervezetek és a Munkáltató közötti KSZ tárgyalások egyelőre szünetelnek, a felek értékelik az eddigi egyeztetések tapasztalatait, folytatás a bértárgyalások lezárását követően várható. Ha egyáltalán...

A Kollektív Szerződés egységesítésén túl egyéb kérdések is napirendre kerültek az egyeztetéseken. A MOSZ előzetesen, írásban tájékoztatást, értékelést kért a 2020. november 1-től bevezetett teljesítményösztönző rendszerről és 2021.évi alkalmazásáról. Szóbeli kiegészítésként elmondtuk, hogy elfogadhatatlan volt számunkra a teljesítményösztönző rendszer bevezetésének körülményei, a feltételrendszerben bevezetett értékelési elemek szakmaiatlansága és megkérdőjelezhető ösztönzésre való alkalmassága. Kértük a Munkáltatót, hogy a két hónapos pilot program lezárása előtt

fontolja meg javaslatainkat és vizsgálja felül a korábban egyoldalúan bevezetett feltételrendszert. Példaként felhoztuk, ne essen el a díjazástól az a mozdonyvezető, akinek vadelítés miatt szolgálatképtelenné vált a járműve. A Munkáltató elmondta, még nem készült el a TÖR részletes értékelésével, amint ez megtörténik, tájékoztatják az érdekképviselőket. A számok most azt mutatják, hogy a programban érintett vontatási utazó munkavállalók 60-65 %-a teljesítette a feltételeket és vált jogosulttá a díjazásra. A TÖR ez évi alkalmazásáról a pilot kiértékelése után születik döntés a Startnál.

A vizsgaösztönző rendszer a Startnál nem kerül meghosszabbításra, jelentette ki a Start HR igazgatója. Száz millióba került a Munkáltatónak, nem mutatható ki kedvező hatása a vizsgák sikerességében és nem hozott eredményt sem - fogalmazott dr. Tura Szvetlana. A MÁV Zrt. vezetése más-ként gondolja, ott tovább él a juttatás.

Mozdonyvezetők Szakszervezete



## Megrendülten búcsúzunk, elhunyt HORNOK BÉLA

Mély fájdalommal tudatjuk a Mozdonyvezetők Szakszervezete közösségével, hogy Hornok Béla Attila mozdonyvezető kollégánk, a MÁV-START Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottságának elnöke életének 55. évében tragikus hirtelenséggel elhunyt.

### *Nyugodj Békében Béla!*

Hornok Béla 1966. május 12-én született Gyomán, 18 évesen már a MÁV nagy családjához tartozott. Gyermekkori álmát megvalósítva 1986-ban szerzett villamos mozdonyvezetői képesítést, majd 1991-ben a dízel mozdonyvezetői vizsgáit is sikeresen teljesítette.

Hamar kitűnt kollégái közül műszaki érzékével és tenniakarásával.

Megalakulásától tagja a Mozdonyvezetők Szakszervezetének, a békéscsabai tagcsoporthoz tartozott és elismert tagja.

Senki nem tett nála többet sem helyi, sem országos szinten a munkakörülmények javításáért, a munkavédelmi szabályok betartásáért, az egészséges és biztonságos munkakörnyezet megteremtéséért. Évtizedekig aktív tagja a helyi üzemi tanácsnak és a munkavédelmi bizottságnak, utóbbinak elnöke is.

Állandó meghívottként részt vesz a Mozdonyvezetők Szakszervezete Ügyvivő Bizottságának munkájában.

2008-tól elnöke a MÁV Trakció Központi Munkavédelmi Bizottságának, majd 2014-től haláláig ugyanezt a tisztséget látja el a MÁV-START Zrt.-nél. Feladatát mindig lelkiismeretesen, felkészülten és a vasutas hivatást szem előtt tartva látja el. Ismeri, tudja és alkalmazza a munkavállalókat védő jogszabályi rendelkezéseket, kérlelhetetlen eltökéltséggel képviseli a vasutas dolgozók érdekeit.

A KMVB elnökeként is igazi csapatmunkát, mindig a közösség érdekeit helyezi előtérbe, számunkra

Ő testesíti meg a 93. évi XCIII. törvényt. Sajnos mindezt már múlt időben.

Hornok Béla távozása pótolhatatlan veszteség családja, a mozdonyvezetők közössége, a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a munkavédelmi szakmai műhely számára. Béla 2021. március 9-én tragikus hirtelenséggel itt hagyott bennünket.

**EMLÉKÉT KEGYELETTEL MEGŐRIZZÜK!**

# MÁV START Zrt.

## KÜT Hírlevél

*A felerősödött járvány kapcsán kialakított Kormányzati intézkedések tükrében a MÁV START Zrt. Központi Üzemi Tanács létszámát pótló Delegáló Értekezlet megtartására 2020. november 10.-én került sor az Üzemi Tanács Elnökeinek részvételével, mely részvételre, az Üzemi Tanácsok adtak felhatalmazást.*

Az így kibővült KÜT novemberi értekezlete 2020. november 19.-én skype-os formátumban valósulhatott meg. A KÜT 1. napi rendi pontjában Dr. Tura Szvetlana humánerőforrás igazgató asszony tartott tájékoztatást az újonnan bevezetett Rendkívüli jogrend kapcsán létrejött vállalati intézkedésekről és a munkavállalók járvánnyal összefüggő állapotáról. Mondandójában többek között kiemelte, a MÁV START Zrt. állományában a vírussal kapcsolatos érintettek száma 766 fő, de ezen kollégáknak, csak kis része be-

teg, a nagyobb csoport csupán a „kontakt” szerepét tölti be.

A 2. napi rendi pontban Hegyi Zsolt személyszállítás szolgáltatás értékesítési vezető tartott tájékoztatást a menetjegyértékesítés terén elért eredményekről a nyári forgalomban. Előadásában kiemelte, hogy a Balatoni forgalomban a tavalyihoz képest mindössze 15 %-kal kevesebb volt az utaslétszám, ugyanakkor 30 %-kal nőtt a kerékpárt szállító utasok száma. A Balatonra tervezett 24 és 72 órás új napi jegyek tekintetében nagy volt a népszerűség, közel 17.000 db-ot

sikerült értékesíteni. A legtöbb 24 órás napijegyet, egy Balatonfüredi pénztáros adta el (400db), aki 20 000ft. jutalomba részesült.

Hegyi úr mondandóját összegezve elmondta, hogy örömmel tapasztalta, hogy a jegyértékesítést végző kollégák, maximálisan támogatják a Menedzsment Értékesítéssel kapcsolatos elképzeléseit.

A következő napirendi pontban Győr Sándor menetrendtervezési koordinátor prezentációs tájékoztatást tartott a 2021. évi menetrendi felkészülésről, melyet a Központi Üzemi Tanács tagjai elektronikus formában is megkaptak. A prezentációt követően Győr úr válaszolt a KÜT tagjai által feltett kérdésekre.

A jóléti és szociális ügyek tekintetében 2 fő kérelmét támogatta a Testület.

2020. december hónapban a Központi Üzemi Tanács az aktuális kérdéseken kívül, melyre a Munkáltató később írásban válaszolt, a Központi Üzemi Tanács a jóléti és szociális ügyek tekintetében 4 főt részesített rendkívüli segélybe.

2021. január 21.-i Ülés ismét skype-os formában került megrendezésre, melynek 1. napi rendi pontjában a KÜT előzetes egyeztetések és módosítások nyomán elfogadta a 2021. évi Munkatervet.

2. napi rendi pontban Fodorné Burján Andrea képzési és szervezetfejlesztés vezető tartott tájékoztatást a 2021. évi képzési tervekről, vizsgáztatásról, valamint a korona vírus járvány miatti elmaradásokról, illetve azok pótlásáról. Mondandójában kiemelte, hogy a Képzési Tervet, mely nem konkrétan a járványhelyzetre készült, a Vezérigazgató úr jóváhagyta.

Elmondta továbbá, hogy a Veszélyhelyzeti Rendelkezők miatt tanfolyamok kerültek felfüggesztésre, illetve maradtak el, de a folyamatos egyeztetések nyomán egy részük újraindul, több részletben azért, hogy a csoport maximumot (10 fő) tartani lehessen. Több az olyan képzés, melyhez a BGOK adta hozzájárulását és segítségét a távoktatásban, és ezek online kerülnek megrendezésre.

Az időszakos oktatások tekintetében kijelentette, hogy október-november hónapban felfüggesztésre kerültek, de ezek pótlásáról nem született döntés.

3. napi rendi pont keretében tájékoztatást értünk a Munkáltató és a Szakszervezetek között folyó bértárgyalásokról, azok eredményeiről, melyre a Humánerőforrás igazgató asszony a következő választ adta: A bértárgyalások jelenleg MÁV Csoport szinten, oly módon zajlanak, hogy a Munkáltató informális egyeztetést folytat a szakszervezetekkel az elképzeléseikről. Hozzá tette továbbá, hogy a Munkáltató mindaddig nem tud konkrét állásfoglalást kialakítani, amíg Kormányzati szintű egyeztetésen nem történik meg a minimálbér és a garantált bérminimum összegének meghatározása. Járműbiztosítási Igazgatóságok kiszervezésével kapcsolatban kifejtette a jelenlegi helyzetben nagyobb prioritást élvez a MÁV-VOLÁN integráció

és mindaddig nem lesznek vállalaton belüli Szervezeti és Működési Szabályzat (SZMSZ) változtatások, amíg ez a folyamat be nem fejeződik.

A jóléti és szociális ügyek napirend keretében megállapodás született a MÁV START Zrt. Humánerőforrás Szervezet és a Központi Üzemi Tanács között az éves szociális segélykeret összegének felosztásáról. Az éves keret összege 47.000.000.-Ft, melynek 90 %-a 42.300.000.-Ft a Munkáltatói jogkör gyakorlókkal elhatárolt szervezeti egységek Üzemi Tanácsainak létszamarányosan kerül rendelkezésre bocsátásra. A fennmaradó 10 % 4.700.000.-Ft MÁV START Zrt. Központi Üzemi Tanács kezelésében marad, a rendkívüli élethelyzetbe kerülő munkavállalók megsegítésére.

Bordás Imre  
KÜT Elnök

# In memoriam Pilot -projekt Balassagyarmat

*A Mozdonyvezetők Szakszervezete képviselőinek a MÁV-Start Üzemeltetés szakembereivel történő több hónapos egyeztetés eredményeként került bevezetésre 2019. márciusától, elsőként az országban Balassagyarmaton, a személyzeti forduló Pilot-projekt. Ennek célja a kiszámítható, hosszútávú tervezhetőség, egyenlő leterheltség volt.*

## MOSZ Bp. Centrum

Fotó: Tilai Norbert

*Sajnos ez a tél s év nem a megszokott módon kezdődött a COVID-19 miatti járvány- és veszélyhelyzet, valamint az azzal kapcsolatos korlátozó intézkedéseknek köszönhetően. Elmaradtak a szokásos Évzáró, Nyugdíjas Búcsúztató rendezvényeink s más hagyományos eseményeink. Mindenhol s mindenkin érződik már a vágy a kötetlenebb közösségi élet gyakorlására, de sajnos nincs mit tenni, még mindig az eddigi kötöttségekkel kell szembenéznünk e téren, amit csak tudomásul venni tudunk. Egy azért biztos: ami késik, nem múlik!*

**E**ttől függetlenül nincs uborkaszegény a szakszervezeti munkában a munkáltatói oldal újabb és újabb rendelkezéseinek, egyoldalúan kiadott és bevezetett intézkedéseinek köszönhetően!

Hiába jelezte pl. a MOSZ a munkáltatónak a ránk vonatkozó ún. Teljesítményösztönző rendszernek még a bevezetése előtt, hogy a nem a mozdony- és motorvonatvezetőktől függő paraméterek ilyen módú bevonása csak torz eredményeket és negatív hozzáállást fog eredményezni, de nem számított. Mondván majd kiértékelik az utolsó két érintett hónap ezirányú eredményeit és a következő alkalommal majd visszatérnek rá. Várjuk. Az esélyegyenlőségi részét most nem is feszegetem, talán majd megteszik maguktól az illetékesek a következő alkalomnál.

Még tavaly jött a 'direktíva' a nagyvasúti elővárosi közlekedést érintően a kezdések, végzések bekorlátozására. Megindult a végrehajtás, végrehajtás, még ha jó páran tudják is, hogy nem lesz ez így jó, pláne hosszútávon, de hát ez a direktíva, tenni kell, amit mondtak. Erről ennyit s nem is minket minősít. Mindenki, aki ez alapján végzi a szolgálatát, viszont tapasztalja a saját (és hozzátartozói) bőrén így-úgy, hogy ez valójában mivel is jár. A munkáltató meg a megnö-

vekedett költségeket, de úgy látszik van, amikor semmi sem elég drága. Kinek? Miért? Valóban egy-két vonat kimaradása vagy egy-egy hatósági bírság elkerülése érdekében? Ha az így 'nyert' pár óra sem lesz elég a havária helyzet megoldására, akkor még mi jön? Mert azzal – véleményem szerint – senki nem akar törődni, hogy emiatt az így foglalkoztatottak szervezetét érő plusz terhelések – melyet pl. a cirkadián ritmusuk további zavara is okoz – csak fokozódnak, aminek hosszútávú hatása akár a teljes kimerülésig fokozódhat! Tudom, erre ott a már jól ismert 'mentség': a kipihent állapotért a munkavállaló is felel, hiszen megvolt az otthon töltött előírt pihenőidő és hasonló, de ez egyre inkább nem lesz igaz, figyelembe véve a tényleges kora hajnali és/vagy késő éjszakai közlekedési és várakozási időtartamokat is, hiszen a munkavállalót hátrány nem érheti.

Egy biztos: egyre nagyobb az a foglalkoztatotti kör, akiket már nem a vasút és a hivatás – finoman fogalmazva – szeretete tart még itt, s egyre szűkül az a réteg, aki meg már nem akar/mer vagy tud más utat választani, pláne, ha jön egy alternatív lehetőség.

Csallos Tamás

**E**lőzetesen egy reprezentatív telefonos felmérést végeztem a kollégák körében, hogy egyáltalán van-e erre igény, és ha van, akkor ki szeretne fordában, ki közbevéltőként dolgozni. A megkérdezettek nagy többségben a fordázást választották, hárman voltak azok, akik inkább közbevéltőként kívántak utazni. Még a Pilot-projekt bevezetése előtt tájékoztatva lettek a kollégák, hogy 100%-ban nem lesz tartható a személyzeti forduló, mert hiányzik a közbevéltői személyzetből 4-5 fő. Akkor még 32 mozdonyvezetőből állt a létszám, akikből egy tartósan beteg (jelenleg személyzet irányítóként dolgozik), egy fő pedig korlátozott orvosi alkalmasságával rendelkezett (2020. februártól már nyugdíjas).

Első körben tájékoztatásként kaptunk egy három oldalas PDF táblázatot, amiből ki lehetett számolni a pihenők és a szolgálatok sorrendjét. Következő lépésként már 2018. augusztustól-decemberig szóló elővezénylési tervet küldtek ki minden fordázónak a Startos e-mail címére, amiben már egyértelműen (a szokásos havi elővezénylések formátumában) lekövethető volt a vezénylés. A 2020. évi vezénylési tervet 2019. december második felében kaptuk meg, hasonlóan az előző formához.

Sajnos nem mindenki tartotta magát a korábbi telefonos nyilatkozatához (volt, aki meg sem nézte a kiküldött e-mailt) és különféle csatornákon (síróskönyv, telefon) kérte így vagy úgy a pihenőket, esetleg konkrétan bizonyos szolgálatokat. Ebből az következett, hogy azoknak változott a vezénylése, akik szerettek volna az eredetileg kapott terv alapján dolgozni. Ennek ellenére kijelenthető, hogy kb. 60-70%-ban tartható volt a Pilot-projekt.

2020. június 6-tól a járványügyi menetrend bevezetése miatt borult a rendszer, amit egy kis odafigyeléssel meg lehetett volna előzni, illetve mérsékelni, ha a vezénylés kiadásakor

nem a korábbi szolgálatok IVU kódját, hanem azok beltartalmát nézte volna az illetékes. Szerencsére augusztus 1-től vissza állt az eredeti menetrend, így a személyzeti forduló is, egészen a 2020/2021 évi menetrendváltásig. Mivel a 78. vonalon bővült a menetrendi kínálat, ezáltal eggyel több szolgálatunk lett, és ami még rontott a helyzeten, két mozdonyvezető kolléga decembertől nyugdíjba vonult, így a hadra fogható létszám 28 főre csökkent.

2020. december 22-én e-mailben kértem tájékoztatást a telephely vezetőjétől a Pilot-projekt további sorsáról, van-e terv a hosszútávú kiszámítható vezényléssel kapcsolatban, de e sorok írásig (2021. február 7.) válasz nem érkezett. A reszortunk korábban többször kérdezte tőlem, ha találgasztunk, hogy meddig tart még a Pilot-projekt, amire most már tudom a választ: 2020. december 12.

Úgy tűnik, hogy a felsőbb szinteken kötött megállapodások, ígérek, valamiért nem okoznak osztatlan örömet a végteken, főleg, ha a mozdonyvezetők jobb feltételek mellett dolgozhatnak, ideértve a munkakörülmények javítását célzó javaslatainkat is.

Egyelőre azt tapasztaltuk a 2021. februárra kapott IVU-leírások alapján, hogy elsejétől szolgálatok kerültek átadásra Hatvan részére. Még alig kezdődött el február, amikor arról értesültünk, hogy nyolcadikától ismét változnak a szolgálataink, de, még nincs vége, mert március 1-től jön a következő variáció. Korábban már volt ilyen időszakunk (sajnos, évekig eltartott), hogy szinte minden hónapban változtatgatták a szolgálatokat, pedig sem kiszolgáló járművek típusa, sem a menetrend nem változott. Úgy látszik, a történelem ismétli önmagát.

Szaniszló Zsolt

Balassagyarmat Tagcsoport

# Miskolc

## TÚL VAGYUNK A MENETRENDVÁLTÁSON.

Újdonság a miskolci térségben, hogy az IC vonatok egyik fele nem áll meg Füzesabonyban, helyette megállnak Mezőkövesden. Így az IC-k, melyek nagyon helyesen Kassáról közlekedek majd, sajnos nem biztosítanak Füzesabonyban egri átszállást. Persze, így lehet jönni Mezőkövesdre, ahol kiváló fürdő működik. Egy baj van. A két IC vonat pont kövesden keresztezi egymást. Hosszú peronok vannak, 8-9 kocsis elfér a peronon, lehet a vonatot az utasokhoz „igazítani”. Na, most a két 6 - 6 + kocsis IC hogyan is álljon meg? Hát úgy, hogy kitértek egy hordozható „Megállás helye” táblát és a két vonatot egymással elvágólag szemben megállítják.

Így viszont gyakran megtörténik az, hogy a két vonat vége felől a peronról. Persze a jegyvizsgáló majd a vonat végén utazókat előreküldi a leszállás végett. Meg bemozd, meg minden másra is figyel a 6-9 kocsis vonaton...

Menetrendváltás másnapján, hajnalban kezdtem dolgozni, így az egyik IC megállásának szereplője lettem Mezőkövesden. A 80 cm széles peronon kamera, Tállai András ép nyilatkozott. Tette a dolgát, mint politikus, mint matyó ember. Kár, hogy a dolog szakmai részéhez nem értett. Kár, hogy akik meg értenének hozzá, kiszolgálták a megrendelést, és nem találtak jobb megoldást.

Viszont, ami minket érint, sokkal fontosabb. Gyakornokaink járvány idején nem utaztak, bár szakmai szempontból jobb lett volna számukra. Ép befejezték az infrastruktúra modult, jó lett volna gyakorlatban látni azt, amit tanultak. Belekóstolhattak volna egy kis téli forgalomba is.

A januári ÜT ülésen megtudtuk, hogy újabb lépések történtek az ásványvízellátás átalakítása ügyében. Ugye ez egy kísérlet – divatosan írva pilot projekt – és meglátjuk, hogyan is fog működni. Beszerezték a kulacsokat, azok igényesek, logóval ellátottak. Ivórészük kupakkal zárható, az egész lecsavarható így a széles száj érintésmentes utántöltést biztosít. A kulacs II-es, élelmiszer tárolására alkalmas, Vasútegészségügy is véleményezte. Több helyen lesz vízvételési lehetőség, így az eddigieknél több helyen juthatunk ásványvízhez. Egy korábbi HÉT ülésen valamennyi szakszervezet



képviselője támogatta ezt a környezetbarát megoldást. Természetesen, ha a dolog nem válik be, valamilyen előre nem látott gond miatt, visszaállhatunk a palackos vízre.

A november végén újratervezett mozdony és szerelvényforduló után megszületett a személyzeti forduló is. Aki ezt készíti ismét alkotott – megmutatta, hogy vannak még lehetőségek a hatékony foglalkoztatásra. Jellemző az örült rohanás, és persze egy vonat – egy mozdony. Ezt az agyrémet, miszerint külön tervezik a mozdony és a személyzeti fordulót, el kéne már felejtetni. Jellemző a 4-5 gépes szolgálat. Ez főleg most a járvány idején nem ép az egészségünket, biztonságunkat szolgálja.

Aztán a tartalom: Szűk két óra alatt egy BDV-vel, személyvonattal elmegyek Nyíregyházára, majd alig húsz perc múlva egy húzásra Füzesabonyba, az újabb majd háromórás vezetés, ott pedig 13 perc fordulás után vissza Miskolcra, ez újabb 50 perc. Hat óra tömény vezetés, mikor egy buszsofőrnek 4 óra után pihennie kell! Mikor lehet elmenni mosdóba, vagy valahol meginni egy kávét? Vagy csak 15 percet relaxálni? Ismét leírom: nem vagyunk gépek, melyet ki és be lehet kapcsolni. A létszámhiányra való hivatkozás kissé unalmas. A kollégák is szívesebben visszajönnének NORMÁLIS szolgálatokba, mert a túlóradíjazás sem motiváló már akkor, ha egy gyilkos, kapkodó, gépcserékkel teletűzdelt szolgálatba kell visszajönni. A számtalan hajnali kezdésről már nem is írok... Talán, ha a BDV helyzet változik (magyarul talpra áll még egy hadrafogható jármű) javulhat ez a helyzet. Ugyan-

zon a városnál parkolóhelyek ügyében. Ugyanakkor azt is tudjuk, hogy az nagy kincs egy városban, tehát vérmes reményeket nem fűzünk hozzá... Ugye, a vonatszemelet számára nem úri huncutság kocsival munkába járni, hanem kényszer. Ugyan mivel menjen hajnali kettőkor dolgozni?

A híd bontásának és építésének velejárója volt, hogy a közlekedési utak is eltűntek. Jeleztük ezt, és csodák csodája elkészült egy közlekedési út, mely vélhetően az építkezés végéig biztosít lábtörésmentes bejutást a munkahelyre.

Február első napján (ismét) a Miskolci Törvényszékre vezetett az utam. Kissé döbbenet fogadták a két hatalmas paksamétát, mely a kollégák pihenőnapj térítésével kapcsolatos követelések dokumentációja volt. De átvették és az ügyek elindultak a maguk útján.

A járvány végét nagyon várjuk, és bízunk abban, hogy minél hamarabb tudunk érdekes, közösségteremtő programokat is szervezni a kollégáknak, végre tudunk majd találkozni a kassai barátainkkal.

Egy biztos: az nem segíti a járvány leküzdését, ha egy kolléga úgy száll fel hozzám váltani, hogy az az első dolga, hogy letépi magáról a maszkot. Ilyenkor felvetődik a kérdés bennem: A leváltó ügyelt a buszon, a vonaton és a peronon az utasokra, meg mindenkire, hogy esetlegesen ne fertőzze meg őket. Rám meg nem? Gondolkodott már ezen valaki?

Szóval, amikor várjuk a fertőtlenítő szereket, kérjük a munkáltatótól a maszkot, gondolkozzunk el egy picit a mi szerepünkről, felelős magatartásunkról is. Remélem mire megjelennek ezek a sorok, már aktualitását is veszíti ez a felvetés...

Tóth Ferenc Attila



akkor sűrűn látni lerobbant BDV-t húzgáló sziliket, tehát a helyzet nem biztató.

Finisbe érkezett a Tiszai állomáson az un. vonatkísérő laktanya felújítása. Várhatóan a tavasszal oda fog a mozdonyfelvigyázó költözni. Számtalan fórumon fejeztük ki aggályainkat, konzultáltunk is a költözéssel kapcsolatban. A mozdonyvezetők érzelmileg is kötődnek a több mint 140 éves fűtőházhoz, de persze több más kérdés is megfogalmazódott a költözéssel kapcsolatban. Lesz elegendő öltöző? Lesz elég hely egyáltalán? A problémáknak látszó dolgokat jeleztük a Munkavédelmi Bizottságnak is. Értjük a munkáltató szándékát, a Tiszai állomáshoz közelebb akarja tudni a felvigyázót, így a gyalogmeneti idők csökkenthetők. Persze, erről a Helyi Függelékben kell megállapodni. Komoly tárgyalásnak nézünk elébe.

Ugyancsak nem látszik biztosítottak az új helyen a parkolás. Az épület egy szűk ingatlanon áll, horizontálisan terjeszkedni nem lehet. A valamikori MÁV-telep – ami közel van és ahol lehet parkolni – jelenleg egy grund és építési terület. De ha elkészülnek az új hidak (két-éves építés, két híd, új utak kialakítása a város és a Tiszai között) a terület is rendezésre kerül. Többször tervbe volt véve, hogy odaköltözteték a Búza-téri buszpályaudvart, ami teljesen logikus lenne, és kialakítható lenne egy intermodális csomópont. (Érdekes: ezt ugyan nem így hívták akkor, de a szlovákok már a 60-70-es években feltalálták. Elég megnézni bármelyik városuk állomását, ott a buszpályaudvar is.)

Tehát akkor a grundon történő parkolásnak is annyi lesz. Kértük az igazgató urat, lobbiz-



# Elindult az egyeztetés

*Január 22-én a Mozdonyvezetők Szakszervezete a többi szakszervezetekkel együtt érdekegyeztető tárgyaláson vettek részt, melyet a munkáltató online bonyolított le. A munkáltató kijelentette, hogy ameddig a minimálbérrel, illetve a bérminimumról nincs megállapodás, addig itt sem tudnak érdemi szinten a munkabérekéről tárgyalni. Ennek érdekében amint megegyezés lesz, azonnal összehívják a megbeszélést, hogy minél előbb megállapodás legyen. (Ez lapzártáig nem történt meg, pedig meghatározásra került a minimálbér és a bérminimum.)*



fotó: Tiltó Norbert

Ezután következett a cafeteria elemek átbeszélése. A szakszervezetek emelési szándékkal álltak a munkáltató elé, amelyre a munkaadó válasza az volt, hogy a keretösszeg a bér függvényében változhat. Nem zárkoznak el az emeléssel kapcsolatban. Az elemek tekintetében változásra nem kell számítani, maradnak az eddig választható elemek. A készpénzes kifizetés és a többi elemben változás nem várható. A készpénzes kifizetés maradt ugyan úgy, mint eddig, tehát az egész összeg kettő részletben kerül majd kifizetésre. Szerettük volna, ha a SZÉP Kártyára a lehetséges maximum összeget az előző évekkel ellentétben, nem I-II félévre lebontva, ha nem korábban, akár az év első felében is rá lehessen utalni. Ez

annyiban változott, hogy tervezésnél ugyan úgy, mint eddig, fél évre lebontva kell felosztani, viszont májusban egy összegben kifizetésre kerülne. A szorzó mind a három elemnél (szállás, szabadidő, vendéglátás) 1,15 marad egész évben. Kérdés volt még részünkről az is, hogy mi lesz azoknak a dolgozóknak a cafeteria összegével, akik nyugdíjba mennek az idei évben. A munkaadó részéről az a válasz érkezett, hogy az érintett dolgozók a cafeteria-riat addig kapják, ameddig állományban vannak. Tehát az egész össze felosztható, majd az összeg a munkaidő függvényében időarányosan lesz kifizetve, vagy éppen egyéb elemekre utalva. Természetesen a cafeteria viszszaemelőlegesen, január 1-től jár majd, amit február 1-től lehet elosztani.

Egyéb dolgokról is esett szó, ami minket, illetve elsősorban az Ausztriába kijáró mozdonyvezetőket érint, a vírus miatt kialakult kötelező maszk viselése (FFP2). Erről a munkáltató megnyugtatóan minket, hogy van belőle megfelelő darabszám (5000), mely rendelkezésre áll azoknak a dolgozóknak is, akiknek erre szüksége van. Jelen esetben a kifelé járó mozdonyvezetőknek kerül majd kiosztásra.

Mozdonyvezetők Szakszervezete  
Soproni tagscsoport

# A munkáltatónak biztosítani kell a védőoltás felvételéhez szükséges szabadidőt



*A munkavállalók jogosultak a védőoltás felvételére, amelynek szükséges és igazolt időtartamára igazolt, nem fizetett távollét keretében mentesülnek a munkavégzési kötelezettség alól. Annak érdekében, hogy a védőoltást igénylő vasutasok a számukra kijelölt időben hozzájussanak a vakcinához és eközben a vasútüzem zavartalan működése is biztosított legyen, a MÁV eljárásrendet dolgozott ki.*

A munkáltatói jogkörgyakorlók méltányosan eljárva kötelesek megvizsgálni, minden olyan munkajogi megoldás alkalmazhatóságát, amellyel a munkavállalókat keresetvesztés nem éri a védőoltás feltétele miatt és a vasútüzem működése is zavartalan marad. A lehetőségeket akár egyedileg mérlegelve is azt a megoldást kell alkalmazni, amely nem, vagy csak csekély mértékű munkaidő-kieséssel jár. Ennek biztosítása érdekében sor kerülhet:

- szabadság engedélyezésére a munkavállaló kérésre
- a munkaidő-beosztás egyoldalú, munkáltató általi módosítására, az arra vonatkozó határidő megtartásával
- a munkaidő-beosztás munkavállaló kérelmére történő módosításával, határidő nélkül
- a kiesett munkaidő utólagos ledolgozásával, a munkavállaló kérelmére, amely utólagos ledolgozás nem minősül rendkívüli munkaidőnek

A munkavállalónak is együttműködési kötelezettsége van, haladéktalanul köteles jelezni a munkáltatónak, ha a védőoltás beadásának időpontjáról és helyéről hivatalosan értesítést kapott.



# Tisztelt Kollégák!

*A Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány nevében fordulok Hozzátok.*

**K**orábban elképzelhetetlen dolgok történnek napjainkban. Egy világjárványban vagyunk, amely nehéz és bizonytalan helyzetet teremtett és alapvetően változtatta meg mindennapjainkat. Nem tudjuk mennyi ideig tart, mi lesz a végkimenetele, de bízunk benne, hogy odafigyeléssel, a szabályok betartásával, egymást segítve rövid időn belül túl leszünk a nehézségeken. Egy biztos: az élet más lesz a járvány után. Felfedezünk és fontosnak tartunk olyan dolgokat, melyek eddig természetesnek tűntek, ezért nem is igazán értékeltük azokat. Ilyen a biztonság, saját és családtagjaink egészsége. Sajnos az egy éve tartó járványnak kollégáink is estek áldozatául.

Ebben a rendkívüli helyzetben felértékelődött a bajba jutottak, a megbetegedett kollégáink megsegítése, a szolidaritás kifejezése, elhunyt kollégáink családtagjainak támogatása.

2020-ban 4.300.000 Ft gyűlt össze a felajánlásokból. Segítségükre 2021-ben is számítunk! Ne hagyjátok az adó 1%-át elveszni, rendelkeztek annak felhasználásáról! Gondoljatok alapítványunkra, amely a segítség, a támogatás egyik forrása! Kérek minden kollégát, támogassa adója egy százalékával alapítványunkat!

**MOZDONYVEZETŐK A BIZTONSÁGOS ÉS EGÉSZSÉGES ÉLETÉRT ALAPÍTVÁNY**  
ADÓSZÁMUNK: 18174432-1-42  
**MOZDONYVEZETŐK A MOZDONYVEZETŐKÉRT!**

Tóth Ferenc Attila  
kuratórium elnöke

## Információk a 1%-os rendelkezésről.

**Alapítványunk adószáma: 18174432-1-42**

Továbbra is lehetőség van arra, hogy rendelkeztek az összevont adóalap után befizetett személyi jövedelemadók 1+1%-áról. Ezt legkésőbb 2021. május 20-áig az szja-bevallástól függetlenül is megtehetitek!

Magánszemélyként az idén is dönthettek úgy, hogy a megfizetett adótok 1%-át felajánljátok egy regisztrált civil szervezetnek, további 1%-át pedig valamely technikai számmal rendelkező egyháznak vagy a kiemelt költségvetési előirányzatnak (2020-ban a Nemzeti Tehetség Programnak).

Az szja 1% + 1% felajánlására jogosult civil szervezetek, jogosult egyházak és a kiemelt előirányzat listája a <http://nav.gov.hu> érhető el.

Az 1+1%-os felajánlásáról – függetlenül attól, hogy a 2020-es személyi jövedelemadó-bevallását hogyan nyújtjátok be – a bevallással együtt vagy akár attól elkülönítlen is rendelkezhetek.

Amennyiben a magánszemély rendelkezik elektronikus tárhellyel, nyilatkozatát a legegyszerűbb módon, elektronikus úton nyújthatja be:

- az e-SZJA webes felületen az online kitöltő segítségével vagy
- az ÁNYK keretprogram segítségével a bevallással együtt, annak EGYSZA lapját kitöltve vagy attól elkülönítve a 20EGYSZA nyomtatvány kitöltésével.

Papíros formában postai úton vagy lezárt borítékban a NAV ügyfélszolgálatain személyesen, illetve meghatalmazott útján nyújthatjátok be:

- a személyi jövedelemadó-bevallással együtt, annak EGYSZA lapját kitöltve,
- az e-SZJA felületen megtalálható kitöltő program segítségével elkészített, majd kinyomtatott nyilatkozási lapon,
- a 20EGYSZA jelű nyomtatványon vagy annak adattartalmával egyező nyilatkozási lapon.

A korábban megszokott munkahelyi összegyűjtésre és a csoportos leadásra a jelenlegi járványhelyzetben nincs lehetőség!

Kérem a kollégákat, vagy az elektronikus, vagy a postai beküldést válasszák!

Kérem a tisztségviselőket, segítsenek ebben!

Fontos, hogy a 2021. május 20-ai határidő jogvesztő. Ez azt jelenti, hogy ha ezt követően rendelkeztek befizetett személyi jövedelemadók 1+1%-áról, a rendelkezése érvénytelen.

Az 1+1%-ról rendelkező nyilatkozaton jelezhetitek azon döntéseket is, hogy neveteket és elérhetőségeket a megjelölt civil kedvezményezettrel közölje a NAV. Az adatkezelési hozzájárulás és az adatok feltüntetése a rendelkező nyilatkozaton önkéntes, nem feltétele az érvényes rendelkezésnek.

Azt, hogy az általatok idén megjelölt kedvezményezettek részesültek-e a felajánlott 1(+1)%-os összegekből, jövő év januártól a NAV honlapján megtekinthetitek. Amennyiben elektronikus tárhellyel rendelkezik valaki, elektronikus úton tájékoztatja az adóhivatal a felajánlott összeg kiutalásáról.

## SEGÍTS, HOGY SEGÍTHESSÜNK!

# Új díjsomagok a MOSZ tagi flottában

*A MOSZ telefon díjsomagjai 2020 január 20-val megújultak.*

A fő változás az, hogy a hang díjsomagok mostantól nem tartalmaznak beépített internetet, hanem mindenkinek – kötelezően – magának kell választania egyet. A kettő összege lesz a havidíj. A Magyar Telekom az átváltásról minden eddigi előfizetőnek SMS-t küldött. Ez azt jelenti, hogy automatikusan átváltották a csomagot, tehát ha nem szeretnétek változtatni, ezért nem kell külön bemenni az ügyfélszolgálatra.

A tagcsoportok vezetőinek kiküldtük a részletes díjsomag tájékoztatót, az általuk továbbított 13 oldalas tájékoztatóban, vagy az SMS-ben szereplő link alatt lehet megnézni, hogy melyik internetet mire váltották át, és ez mennyibe fog kerülni.

Aki nem éri el egyik helyen sem a tájékoztatót, vagy új előfizetőként érdeklődik, kérem, küldjön egy e-mailt a következő címre, és a jogosultság ellenőrzése után ki fogjuk küldeni a dokumentumot.

[hegedus.gizi@mosz.co.hu](mailto:hegedus.gizi@mosz.co.hu)



# Tisztelt Mozdonyvezetők!

*Pár évvel ezelőtt írtam a Mozdonyvezetők Lapja újságba egy tájékoztató jellegű cikket az UNION Biztosító kifejezetten részletekre megalkotott csoportos biztosításával kapcsolatban. Engedjétek meg, hogy pár mondatban felfrissítsem ezt, hisz szokatlan időket élünk. Ha eddig nem is éreztétek sebezhetőnek magatokat, talán mostanság megfogalmazódott bennetek az igény, hogy amennyire lehet, bebiztosítsátok saját magatokat és családotok életét. Ha úgy érzitek, fontossá vált számotokra egy jó biztosítás megléte, engedjétek meg, hogy segítsék a döntésben. A biztosítási csomag megalkotásakor fő törekvésünk az volt, hogy egy megfizethető, viszont kimagasló szolgáltatásokat nyújtó szerződésünk legyen.*

A csatlakozás egyéni döntés függvénye, de a csatlakozást követően már az egyén a csoportos biztosítás minden előnyét kihasználhatja. Mindent a szakszervezet intéz:

belépést, kárrendezést, ügyintézkést, de a kárösszeget az egyén kapja a biztosítótól. Az évek múlásával a szerződés bizonyította a stabilitását, sőt folyamatosan javult a változatlan díj ellenére. Bevezettük a betegségi kórházi napi térítést, betegségi műtéti szolgáltatást, a maximális korhatárt felemeltük 75 évre. A szerződés reagált a világ változó és sajnálatos eseményeire. Az UNION Biztosító például szinte egyedülálló módon térít terrorcselekmények áldozatai részére. Majd jött egy még ijesztőbb dolog, egy világjárvány, mely az otthonainkig elért. Az UNION Biztosító térít dokumentumokkal alátámasztott Covid fertőzés esetén is. Minden egyes Covid esetet egyénileg bírál a biztosító.

A mai időkben talán a keresetek jobbak, de a kimerültség még nagyobb, mint régen. Az éjszakázások, a változó munkarend, a kihasználtság növelése több oldalról őrli az ember egészségét. Tegyük egészségünk megőrzéséért és tegyük biztonságérzetünk növeléséért is! Így, ha megtörténne a baj, csak az egészségünk visszanyerésére kell koncentrálnunk, nem nyomasztanak minket további anyagi gondok. Az egyénileg választható csomagok közül én személy szerint a „B extra” biztosítást javaslom. Több milliós életbiztosítást, széleskörű balesetbiztosítást és több százezres betegségbiztosítást nyújt egy csomagon belül mindössze havi 1600 Ft-ért. Vegyéktek figyelembe, hogy egyéni ügyfélként ilyen kedvező ár-érték arányú biztosítás nem elérhető, nem köthető. Kérdéseitekkel, belépési igényetekkel forduljatok bizalommal a MOSZ budapesti központjában lévő hölgyekhez.

Hegedűs Gizella tel: 06 30 177 7660

Kaáli Zsuzsanna tel: 06 30 825 5887

*Tisztelettel: Balázs Gyula*

*Jó egészséget és sok sikert kívánok!*

# Alma a kukac körül

*Örök dilemma. A kukac van az almában, vagy a gyümölcs öleli körbe a férget? A szeszedi fűtőházban nem volt kérdés karácsonykor. Vagyis csak egy, amit aztán többségi döntést követően Felvigyázó Feri a teljes készletet a szolgálata végére hordókba darabolta cefrének.*



Január óta egyébként az almapálinka ezernyolc helyett csak ezeröttszáz – a készlet erejéig! Persze nem mindenki díjazta a cefrésítési kezdeményezést, ám aki azon a napon nem jelent meg szolgálatba, mert pihenős volt, az persze háborgott a dolgon. Igaz, hogy nem kapott volna almát, de mindig kell valami, amibe bele lehet kötni, nem? Személy szerint felzabáltam a cefrének valót, aztán hazaérve ráküldtem

egy kupica szőlőlét. Nem sokkal később érkezett hozzám egy cimborám a baracklekvárral, ami 48 fokosra sikerült. Ha mindehhez hozzávesszük, hogy aznap ünnepi pénzáért álltam szolgálatba, nyugodtan kijelenthetem, hogy igazán gyümölcsöző napom volt!

Új szokásaim alakultak ki. Az egyik, hogy mindig két óraviddel érkezem. Ez vagy vonatfűtő, vagy csordultig van töltve. Aki ezt nem érti, az száradjon ki! A másik, hogy gyűjtöm az üzemi naplóba tett bejegyzéseiteket. Persze csak az érdekesebbeket. Ezúttal két kedvencet mutatnék be. Az elsőt

valamelyik százas Flirtnél találtam: NAGGGYON rángat. A jármű(napló) valahogy így válaszolna: Kedves gépkezelő! Lehet nem tanították, de a menet/fékkarnak nem csak három állása van! Amennyiben csak kissé mozdítod ki a nulla állásából, a járművezérlő sokkal kisebb vonóerő kifejtésére utasítja a vonatátvitel motorokat. Ez a megoldás az álló helyzetből való megindításkor is roppant előnyös, amiért az utasok és a vonatkísérő személyzet is végtelenül hálás lenne! Továbbá bőven elegendő, ha a nyomatékösztetés kedvéért használt szót helyesen és csupa kisbetűvel írod, akárcsak a Gitt Egylet Nemecsek Ernő nevét. Oh, és még egy: direkt használtam a gépkezelő megnevezést és nem a motorvonat-vezetőt! Aki csak három állást ismer, az nem minősíthető vezetőnek! A második találat inkább afféle nyelvi érdekesség és ezek megértéséhez kicsit kutakodnom kellett, de sajnos nem jártam sikerrel. Anyai ágon a felmenőim egyszerű kisalföldi és felvidéki paraszti családból valók; apám kárpátaljai gyökerekkel rendelkező tiszakerecsenyi földművelők gyermeke; én magam is sokat olvastam Jókait, Mikszáthot, Gárdonyit, Örkényt, Moldovát... sorolhatnám; megkérdeztem az ország számos pontjáról ismerőseimet is, de sehol nem leltem a kettyögő ígére. Piszkosul figyeltem az Istvánfelken megtartott, rendkívül érdekfeszítő ETCS oktatáson, és pár héttel később a továbbképzésen is, de szóba nem került, hogy mi a teendő

akkor, ha „az ETCS se nem kettyög, se semmi”.

Hallottam már vissza olyan kritikát, hogy miért szapulom időnként a kollégákat? Mellettük kellene szólnom, nem ellenük. Sokkal jobb, amikor a felettünk lógó darázsfészket bolygatom. Könnyen beszél az, aki kellő távolságból szórakozik. Nem öt szurkálják össze a darazsak. Ért némi vád is egy-egy cikkben szereplő személy miatt. Valaki Töhötöm karakterét róla formáztam. Szerinte a cikkem miatt ráismernek, és ezért őt ki fogják rúgni. Rávilágítottam a valós problémára, hogy nem az írásaim miatt mondanak fel valakinek, hanem a viselt dolgai elismeréséért. Az újságban megjelentekért kizárólag engem vehetnek elő! Amikor ezt elvállaltam, mindezzel tisztában kellett lennem.

A blogomban könnyedebben írhatok ehhez hasonló történeteket is: január végén, a Déli pályaudvaron a késő esti órákban nyitottam egy járművet valamelyik vágányon, amikor megláttam egy fiatal lányt dideregni a peronon. Nem mondanám, hogy az időjáráshoz öltözött, de egyetlen nő sem vallaná be, hogy azért vesz fel télvíz idején, hanyatló őrökben, erősödő szélben térdig se érő szoknyát, hogy utána majd egyszer talán valaki megdicsérje milyen jól áll neki. Ennek köszönhetően egy valami biztosan állni fog, de... Egy ilyen tesztszteronnal túlfűtött szakmában lenne sikere.

Február tizedike nem volt egy sikeres nap. Úgy indult, hogy beadta a kulcsot a csodálatos tabletem. Épp meg akartam etetni a tamagocsit egy kis 690-nel, de a kijelző egyszerűen nem kapcsol be. Útban Győr felé jeleztem a felvigyázónak, aki intézkedett a cseréről. Amikor az előző bedöglött, még nem állt

rendelkezésre akkora készlet, mint most... Visszafelé Nagyszentjánoson meg kellett várnunk, hogy valamilyen számú EC (vagy Railjet-pótló?) átérjen a vágányzárón. Murphy vasútra vonatkozó hármas törvénye kimondja, hogy egy nyíltvonali útátjárónak akkor kell meghibásodnia egy kétvágányú pályán, mikor az egyiken vágányzár van. Így is lett. Kitérőn ki, kitérőn be és nyertünk magunknak azonnal 18 perc késést, mire Ácsról elindultunk. Itt még nem volt vége! Ezzel a plusszal érkezünk meg Almásfüzitő-Felső második vágányára. A kora reggeli havazás lassacskán esőbe váltott át. A kijárat vörös. Gondoltam – naivan –, hogy talán megvárjuk, amíg a páros személy beér Füzitőre, majd azt, hogy az előresiető IC-t várjuk szemből. De az említett vonat elhaladása és 15 perc eltelte után megjelentek a blokkosok, akik szorgosan nekiálltak váltót pucolni. Ekkor érkezett a krízisüzenet az MFB-re, amiben tudatták velünk, hogy ott ragadtunk a bejáraton... A blokkosok sikertelenségét követően a páros oldalon futottak neki ismét a manővernek. Átállást után bejutottunk Almás de Füzitőre, előre engedték a mögöttünk toporzékoló IC-t és

43 perc késéssel zakatoltunk tova. Herceghalomig! Ott megelőzött valami Railjet-pótló plusz öt perccel növelve a késésünket. Örültem annak a másfél óra vonatmentes időnek, ami rám várt a Déliben. Valóban kitisztult a fejem. Visszaútban Tatabányán az oroszlányi ingához friss írásbelit kézbesítettek: Környe bejáraton sintörést észleltek, a sebességkorlátozás 40km/h-ban határozta meg. Visszafelé páratlan személyként szintén Környén a szolgálattevő közölte, hogy a páros, amivel kereszteznünk kellett volna, Sztárliget és Tatabánya között ragadt egy szolgálatképtelen tehervonat mögött. (Nem rég valahol leírtam így Sztárliget nevét. Természetesen akadt egy okos ember, aki kijavított. Na, az ilyen nem érti Boncz Géza klasszikus mondatait sem: odakinn békésen sztalíngózik a hó, a kocsma ablakán halk muzsikok szűrődnek ki... Igaz, én sehol nem vagyok Boncz Gézához.)

Szintén februári esemény, mikor a komáromi beíró/tartózkodó/kocsivizsgálói helyiség/jegyvizsgálói pihenők/sok minden más főkulccsal nyitható főbejáratának zárja tönkre ment.



Az egyik irodista jelezte a hibát a rendkívül szorgos és jó kvalitásokkal rendelkező IK-nak. Két nappal később kikerkezett egy szakember javítás céljából. Hosszas bűvölés után se lett megjavítva. Ennek ellenére a következő nap nem tértek vissza egy új zárbetéttel, hanem hagyták úgy, ahogy van. Hadd járkaljon be bárki a nyitott ajtón keresztül. Ugyan ilyen a hozzáállás a biztosítóberendezés anyagellátásnál. Beszéltem egy biztberes kollégával, akitől megkérdeztem, hogy mostanában miért találkozunk egyre több a kiégett jelzővel? Azt felelte, hogy már izzót sem kapnak. Nekünk előírja az utasítás, hogy jeleznünk kell a hibát. Az irányító,

vagy a szolgálattevő tudomásul veszi, jelzi az illetékesnek és megáll a folyamat. Így közlekedünk hetekig, mígnem kiég az összes szín. Ezután következik az, hogy írásbelin közlik a tény, hogy a jelző használhatatlan, közlekedés az utasítás előírásai szerint, de csak addig, amíg ki nem fogy a papír, vagy a tinta a nyomtatóból! A szolgálattevő jelzi a dolgot az illetékesnek és ismét megáll a folyamat. Eztán majd mindig azon az állomáson adnak rendelkeztetést, ahol még van használható nyomtató! Mihelyt ez a módszer is csődöt mond, onnantól az MFB-re küldik ki a rendelkeztetést (amit egyébként már évek óta terveznek és valamelyest költséghatékonyabb

módszer lenne). De itt is lenne valaki, aki nem éppen úgy végzi a munkáját, ahogy kellene és hiányosan, vagy részben hibásan érkezne meg az információk. Ahogy az MVA „szolgálati adatok” rovata.

Bízzunk benne, hogy az idei bértárgyalásokat nem veszik ennyire félvállról és nem koszolják be a vírus-hisztii által keltett mocsokkal és nem vezetnek félre minket olyan ígérekkel, mint a múltban. Halkan jegyezném meg: a közhangulat ismét egyre rosszabb!

Dankó Balázs

### Kedvezmények MOSZ tagkártyához – A Tagkártya bemutatása és a tag azonosítása minden helyszínen kötelező

#### Nánási Dental Fogorvosi Rendelő

1031 Budapest, Nánási út 4/B.

Tel.: +36 70 270 0140

www.nanasidental.hu

info@nanasidental.hu



#### Pest Dental Fogorvosi Rendelő

1095 Budapest, Ipar u. 2/A

Tel.: +36 20 535 4842

www.pestdental.hu

info@pestdental.hu

Rendelőinkben a tagság, illetve személyi azonosság igazolása után

az alábbi kedvezményekre jogosultak:

- Diagnosztikai és dentálhigiéniai kezelésekből **20%**
- Konzerváló fogászati, szájsebészeti, implantológiai, parodontológiai kezelésekből **15%**
- Fogpótlásokból **10%**

Időpontért hívjanak minket a fenti elérhetőségeinken! Várjuk szeretettel rendelőinkben!

### Kedvezmények MOSZ tagkártyához – A Tagkártya bemutatása és a tag azonosítása minden helyszínen kötelező



## Kedvezményes vásárlási lehetőség a Praktiker áruházban!

A Praktiker Kft.-vel kötött partnercéges együttműködés keretében 2021-ben az alábbi napokon van

lehetőség kedvezményes vásárlásra\* a

**Mozdonyvezetők Szakszervezetének**

tagjai részére:

|            | Csütörtök | Péntek | Szombat | Vasárnap |
|------------|-----------|--------|---------|----------|
| Március    | 11        | 12     | 13      | 14       |
| Április    | 8         | 9      | 10      | 11       |
| Május      | 13        | 14     | 15      | 16       |
| Június     | 10        | 11     | 12      | 13       |
| Július     | 8         | 9      | 10      | 11       |
| Augusztus  | 12        | 13     | 14      | 15       |
| Szeptember | 9         | 10     | 11      | 12       |
| Október    | 14        | 15     | 16      | 17       |
| November   | 11        | 12     | 13      | 14       |
| December   | 9         | 10     | 11      | 12       |

Praktiker Kft.

\*kedvezményes vásárlási lehetőség: a Kedvezményezettek az Áruházban az adott időpontban megvásárolható valamennyi termék vételárából 10% kedvezményben részesülnek. Kedvezmény azonban nem vonatkozik az élelmiszerekre, az akciós termékekre, illetve „Klárusítás” és a „Tartósan alacsony ár” megnevezéssel megjelölt leárazott termékekre.

**PRAKTIKER Kft.**

H-1095 Budapest, Mester u. 87., tel.: +36 1 476 6300, fax: +36 1 476 6354

Telefonos ügyfélszolgálat: +36 1 323 2323, ingyenes hívható: +36 40 23 23 23  
E-mail: info@praktiker.hu, www.praktiker.hu

|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | MOSZ flotta ügyintézéshez „Tagsági igazolás” helyett ügyintézéshez elég felmutatni az aktuális évre érvényesített tagkártyát.                                                                                                                                                                                                                                         |
|    | Szilvásváradi Kalandpark és Kalanderdő<br><b>Cím:</b> 3348 Szilvásvárad, Szalajkavölgyi út<br><b>E-mail:</b> <a href="mailto:info@kalanderdo.hu">info@kalanderdo.hu</a><br><b>Web:</b> <a href="https://kalanderdo.hu">https://kalanderdo.hu</a><br>10% kedvezmény a kalandpark szolgáltatásaiból                                                                     |
|    | Wundergaff Horgászciikk áruházak<br><b>Cím:</b><br>• 5000 Szolnok, Baross utca 44<br>• 4031 Debrecen, Kishatár utca 32<br>10% kedvezmény a vásárlás végösszegéből                                                                                                                                                                                                     |
|   | Túrfishing – Horgászciikk áruház<br><b>Cím:</b> 5400 Mezőtúr, Földvári u. 15 (Piactér)<br><b>Web:</b> <a href="http://turfishing.hu/">http://turfishing.hu/</a><br>10% kedvezmény a vásárlás végösszegéből                                                                                                                                                            |
|  | Contact Autó – Autósbolt<br><b>Cím:</b> 7634 Pécs, Bolgár köz 4.<br><b>Web:</b> <a href="http://contactauto.hu/">http://contactauto.hu/</a><br>10% a gyári, 40% az utángyártott alkatrészek árából                                                                                                                                                                    |
|  | Prime Optika<br><b>Cím:</b> 1138 Budapest, Berettyó u. 2-8<br><b>E-mail:</b> <a href="mailto:info@primeoptika.hu">info@primeoptika.hu</a><br><b>Web:</b> <a href="https://primeoptika.hu/">https://primeoptika.hu/</a><br>30% kedvezmény komplett szemüveg készítése esetén MOSZ Tagoknak és családtagoknak<br>„Ismerjük a mozdonyvezetők speciális szemüvegigényeit” |
|  | Páva Papír – Papírbolt<br><b>Cím:</b> 4150 Püspökladány, Bocskai u. 3<br><b>Web:</b> <a href="https://www.facebook.com/Páva-Papír-116175740295489">https://www.facebook.com/Páva-Papír-116175740295489</a><br>10% kedvezmény a vásárlás végösszegéből                                                                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                   | <h3>Tiszaliget Apartman Hotel Szolnok</h3> <p><b>Cím:</b> 5000 Szolnok, Tiszaligeti sétány 34.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:info@tiszaligetapartman.hu">info@tiszaligetapartman.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.tiszaligetapartman.hu">www.tiszaligetapartman.hu</a><br/>Szállásfoglalás kizárólag e-mailben vagy honlapon lehetséges a Tagkártya szám megadásával!<br/><b>10% kedvezmény</b></p>                                                                                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                   | <p>Service 4 You - Szálloda és Wellness lánc<br/>A következő szállodákban <b>15% kedvezmény</b> online foglalás esetén, ami „Különleges ajánlatok”-ra, Ünnepi és Tematikus csomagokra nem vonatkozik.</p> <p><b>Foglalás</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• a szállodák e-mail címén vagy online foglalási rendszerén (ld. a szállodáknál)</li><li>• a <a href="http://.service4you.hu">http://.service4you.hu</a> online foglalási rendszerén</li></ul> <p>lehetséges a promóciós kód megadásával.</p> <p><b>Promóciós kód: Kérd a MOSZ központtól a 30/177-7660 vagy a 30/825-5887 számon</b></p> |
| <h3>Tisza Balneum Hotel****</h3> <p><b>Cím:</b> 5350 Tiszafüred, Húszöles út 27.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:reservation@balneum.hu">reservation@balneum.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.balneum.hu">http://www.balneum.hu</a></p> | <h3>Hotel Yacht**** Wellness</h3> <p><b>Cím:</b> 8600 Siófok, Vitorlás u. 14.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:info@hotel-yacht.hu">info@hotel-yacht.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.hotel-yacht.hu">www.hotel-yacht.hu</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <h3>Hotel Móló*** Siófok (szezonális)</h3> <p><b>Cím:</b> 8600 Siófok, Vitorlás u. 16.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:info@hotelmolo.hu">info@hotelmolo.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.hotelmolo.hu">www.hotelmolo.hu</a></p>        | <h3>Nostra Hotel*** Siófok (szezonális)</h3> <p><b>Cím:</b> 8600 Siófok, Erkel Ferenc u. 51.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:info@nostrahotelsiofok.hu">info@nostrahotelsiofok.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.nostrahotelsiofok.hu">www.nostrahotelsiofok.hu</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <h3>My Lake Hotel</h3> <p><b>Cím:</b> 8621 Zamárdi, Gáspár A. u. 23.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:reservation@mylakehotel.hu">reservation@mylakehotel.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.mylakehotel.hu">www.mylakehotel.hu</a></p>    | <h3>Hotel Forrás*** Zalakaros</h3> <p><b>Cím:</b> 8749 Zalakaros, Termál u. 6.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:info@hotelforraszalakaros.hu">info@hotelforraszalakaros.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.hotelforraszalakaros.hu">www.hotelforraszalakaros.hu</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <h3>Hotel Aquarell**** Cegléd</h3> <p><b>Cím:</b> 2700 Cegléd, Fürdő út 24.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:staff@aquarellhotel.hu">staff@aquarellhotel.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.aquarellhotel.hu">www.aquarellhotel.hu</a></p> | <h3>Pilvax Hotel**** Kalocsa</h3> <p><b>Cím:</b> 6300 Kalocsa, Szent I. király út 21.<br/><b>E-mail:</b> <a href="mailto:info@pilvaxhotel.hu">info@pilvaxhotel.hu</a><br/><b>Web:</b> <a href="http://www.pilvaxhotel.hu">www.pilvaxhotel.hu</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <h3>Cserkeszem Panzió</h3> <p><b>Cím:</b> 5465 Cserkeszőlő, Fürdő u. 16.</p>                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

# A kék csoda

## Hatodik rész

*Hol is hagytuk abba? Ja igen, a decemberi rész utolsó mondata így hangzott: „A megváltást az 1963-as esztendő hozta el. Ekkor mutatkozott be hálózatunkon sorozatom címadója, a KÉK CSODA, vagyis a V43-as széria első tagja.” Tehát most innen folytassuk!*

Nos, ha már bemutatkozott, akkor ismerkedjünk meg vele mi is alaposan! De ne mondja ám senki, hogy felesleges az ismerkedés, mivel ezt a típust már unalomig ismeri! Majd meglátják, hogy nem felesleges! Csak legyenek türelemmel! Arról nem is beszélve, hogy a V43, 1001 ős-mozdony egészen más volt, mint a mai, kései utódai! Amikor 1963-ban megmutatta magát, furcsasága legelsősorban idegen eredetéből adódott, hiszen nem idehaza, az egykoron világhíres GANZ gyárban készült, hanem egy európai munkaközösség tervei alapján Nyugat-Németországban, a Krupp művekben. (Amint az köztudott, a V43-as megjelenéséig – a VBG-hév kis periódusú járműveit leszállítva – nem közlekedtek külföldi gyárakból származó villamos mozdonyok a MÁV hálózatán.) Tehát volt nagy csodálkozás, amikor Magyarország vasútján feltűnt az első égszínkép Szili. Ugyancsak csodálkozásra adott okot a mozdony vezetőállásainak ergonómiai kialakítása. Nyilván most sokan mosolyognak magukban, pedig a V43-as masina a korábbi MÁV mozdonyához viszonyítva rendkívül kényelmes munkavégzést biztosított a rajta szolgálatot végző vezérek számára. A „stoki” például a Kandó kerékpárnyergére emlékeztető ülőalkalmatosságához, vagy a Leó „bárszékéhez” képest hatalmas előrelépést jelentett azzal, hogy háttámlával rendelkezett és a magasságát a mozdonyvezető maga állíthatta be. A kezelőszervek, a kapcsolók, a műszerek elrendezése ugyancsak jól átgondolt ergonómiai szempontok alapján valósult meg. Minden későbbi módosítás, korszerűsítés csak rontott az eredeti vezérlőpult könnyed kezelhetőségén. (A



magam részéről a későbbi időkben a Siemens gyár Taurus mozdonyának vezetőasztal-elrendezését találtam csak hasonlóan tökéletesnek. Ez persze mindössze az én szubjektív véleményem.) A villamos műszerekről különösen érdemes néhány sorban megemlékeznünk. Akkoriban a német villanygépeket hasonló kinézetű és felépítésű műszerekkel látták el, még a híres E03 (később I03-as) villamos lokomotívot is. (1. ábra.) De a világ nagyon sok országának mozdonyain találkozhatunk még ma is ezekkel a szép kivitelű mérőeszközökkel. Nemrégiben egy indiai kollégától kaptam néhány fényképet, és örömmel ismertem fel rajtuk a német ipar fent említett roppant esztétikus termékeit. Később aztán jó magyar szokás szerint ezt is elrontottuk. Kezdetben – nyugati importot kiváltó intézkedésként – hazai gyártású, de még hasonló kialakítású lágyvasas műszerekkel helyettesítettük a korábbi tökéletes készülékeket (2. ábra), majd a hetvenes évek közepétől a nagy, négyszögletes, bumfordi, eleinte kivilágíthatatlan dinamikus mérőeszközöket építették be a vezetőasztalba. Nem megfelelő méretük és kialakításuk



folytán azonban csak a két motor áramát és a motorok feszültségét kijelző műszer fért el az asztalon. Ebből adódóan a vonali, és a segédüzemi feszültség jelzőeszközei a vezetőállás hátfalára kerültek. Jól van az úgy, mondogatták az illetékesek, nem olyan nagy baj, ha csupán a mozdonyvezető tarkóját tájékoztatják az éppen aktuális értékekről.

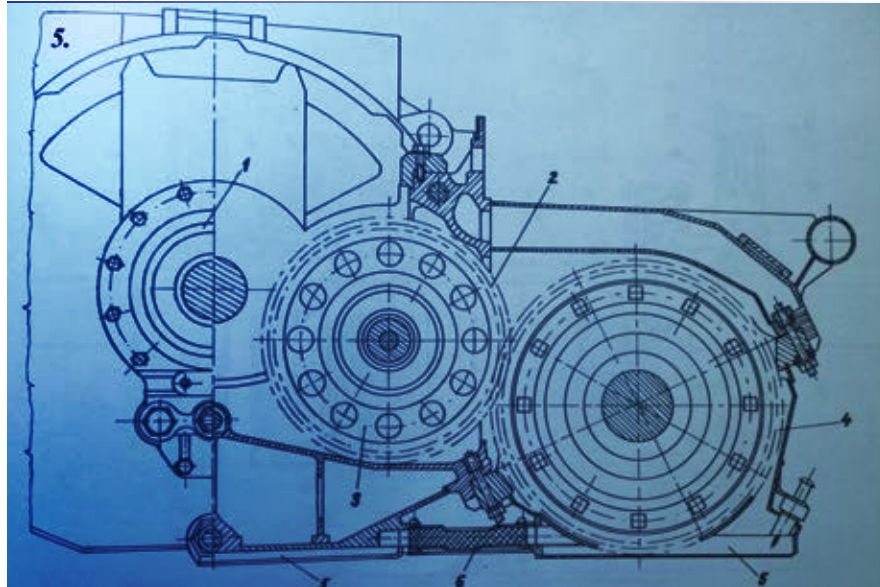
Ember és gép kapcsolatában komoly előrelépésnek számított, hogy a Szili álló helyzetben csendben volt, kussolt. A Kandók, a Radony, a Bocók és a Leók akkor is zajongtak, amikor valamelyik állomáson éppen ácsorogtak, hiszen a négy pólusú (V42-eseknél hat pólusú) szinkronmotor folyamatosan zúgott, amíg a mozdony üzemben volt. (A Leóknál ugyan volt lehetőség hosszabb várakozás esetén leállítani a főgépcsoportot, de a legtöbb masinista attól tartván, hogy majd indításkor nem tud szinkronizálni, inkább hagyta bömbölni a szinkronmotort. Én mindig leállítottam, mert úgy voltam vele, sokkal jobb állomáson elviselni egy esetleges

fekve maradást, mint a nyílt vonalon valamelyik fázishatár után, hiszen így is, úgy is minden bekapcsoláskor szinkronizálni kellett. Mellesleg, ha a főgépcsoport állt, de a mozdony üzemelt, önmagában az Arnónak is meglehetősen idegesítő hangja volt.) A pihenő Szilinél azonban mindössze az olajkeringető szivattyú motorja és a segédüzemi egyenirányító szellőzője duruzsolt, még hozzá nagyon halkán, miközben a transzformátor olajszűrőjének légmotorja csendesen püsszgett.

## DE MILYENNEK LÁTHATTA A MOZDONYT EGY KÍVÜLÁLLÓ?

Ami az új Kék csoda külleméről el lehet mondani – bár ez azt hiszem köztudott, a fiatal kollégák miatt azonban mégis vesztegetek rá néhány szót – egy, a mainál jóval attraktívabb színterv szerinti festéssel rendelkezett, hasonló kinézettel, mint napjainkban a nosztalgiafestésű 1001-es masina, azzal a különbséggel, hogy a homlokán ott virított az elmaradhatatlan vörös, ötágú csillag. De a gép alváza is más képet mutatott. A legfeltűnőbb különbség a színéből adódott. Ugyanis a forgóvázak, a légtartályok, az akkumulátorok szekrényei a pályakotrókkal együtt csillogó sötétbarna színben pompáztak. (3. ábra) Oldalt nem látszottak a gumirugók, hiszen azok eredetileg nem szerepeltek a tervezők fantáziájában, a mozdony csak primer rugózással rendelkezett. EVM helyett Oerlikon éberségi berendezés figyelte a masinista éber, szolgálatkész állapotát, amelynek érdekes – bár az akkori kor szerint nem egyedülálló –





### MOST AZONBAN VIZSGÁLÓDJUNK EGY KICSIT GÉPÉSZ SZEMMEL!

Amint az köztudott, Szili leginkább neuralgikus pontja, a forgóváz, tehát első lépésként vele foglalkozunk! A V43-as sorozatú mozdonyok hajtásrendszere rendkívül szellemes elgondolás alapján készült, amely talán még ma is korszerűnek tekinthető. Sajnos, azonban az üzemeltetés során a szakemberek elsősorban a konstrukció árnyoldalaival voltak kénytelenek szembenézni. A hazai gyakorlattól eltérően ugyanis a forgóvázba csak egy motor került beépítésre

kardántengelyes meghajtás biztosította a megfelelő működését. A pályakotró abban az időben még a forgóvázhoz rögzítetten látta el feladatát. (4. ábra.) Amikor 1966 decemberében bemutatták a sajtó képviselőinek az első EVM berendezéssel felszerelt mozdonyt – amely éppen az 1001-es Szili volt – az már a maihoz hasonló pályakotróval száguldott végig a Szerencs Nyíregyháza vonalon, hiszen azon helyezték el a vonatbefolyásoló berendezés vevőfejeit. A mozdony oldalán címeres, öntött alumíniumtábla, két végén pedig zománcozott fekete bádogtábla fehér számai hirdették a jármű sorozatjelét és pályaszámát. A főkeret szürke, a szellőzőrácsok valamivel világosabb árnyalatban ugyancsak szürke színű lakkréteget kaptak, a tető viszont ezüstösen csillogott. A jármű sötétkék és világoskék színezését oldalt villámot szimbolizáló sárga csík választotta el egymástól. A szélvédők előtt akkor még nem éktelenkedtek rácsok a mozdony cseppet sem áramvonalas homlokán. Attól tartok, ez a masina nem éppen megnyerő külleműre sikeredett. Formája nem sugároz erőt, nem kelti a szemlélőben a sebesség képzetét. Ellentétben a gyönyörű meggypiros Nohabbal vagy a szépséges Púpossal, formavilágát az egyszerűség, a sívár funkcionalizmus jellemezi.



kétsoros, kúpgörgős csapágyakkal váltotta fel. Ezzel egy probléma megszűnt ugyan, de a viszonylag gyakori csapágy-sérülések, blokkolások továbbra is megkeserítették a szakemberek életét. Tudni kell, hogy a hajtóműházban forgó fogaskerekek kenését merülő, keringő olajsórással oldották meg. (5. ábra) Kezdetben az alkalmazott olaj Antar 72-12-es, majd később a 38% arányban bitumennel sűrített, hazai gyártású C500-as lett. A csapágyak kenésére gyárilag Caltex Regal zsír szolgált. A blokkolások vizsgálata során megállapították, hogy a hajtómű kenőanyaga bekerült a csapágyba, és valószínűsíthetően ez vezetett a berágódáshoz, majd a blokkoláshoz. (Leegyszerűsítve: az olaj kimosta a zsírt) Az 1970-es évek végére az éves blokkolások száma már megközelítette (vagy el is érte) a hatvanat. Tehát mindenképpen tenni kellett valamit. Az 1980-as évek elején arról született döntés, hogy úgy a hajtómű, mint a csapágyak kenőanyagát megváltoztatják. Így került üzemi kipróbálásra az Unirex N3 csapágyzsír és az Alukomplex 00 hajtómű kenőanyag (zsír). Az alukomplexnek más változata is kipróbáltatott, de sajnos ugyanolyan sikertelenül mint a 00 jelű változat. Ezzel a félresikerült újítással aztán csaknem sikerült felszámolni a villamos vontatást a MÁV hálóján. Az érthetőség kedvéért vesztegetnék még néhány szót erre az alukomplexes időszakra. 1983 végére a blokkolások száma már elérte a havi tízet. (Csak emlékeztetőül: az 1970-es évek végén a még a C500-as olajjal és a Caltex Regal csapágyzsírral üzemelő forgóvázak közül évente 60 blokkolt, addig az 1983-as krónika már havi tíz, azaz évente 120 blokkolásról számol be.) Ezzel gyakorlatilag veszélybe került a magyarországi villamos vontatás. Az Alukomplex csak tovább rontotta az amúgy is szomorú statisztikát. E szörnyű helyzet végre komoly döntésre készítette a szakembereket. Első lépésként felhagytak az Alukomplex zsírral való kísérletezéssel, majd a forgóvázak ja-

vítási technológiájában visszatértek az eredeti, bár korszerűtlennek tekintett módszerhez, amely során a javítás miatt szétszerelt és számozott részegységeket együtt tartva építették újra össze a megjavított elemeket. Mindezen felül az Északi Járműjavító drága, de korszerű szerszámgépet vásárolt a bonyolult alkatrészek megmunkálásához. A helyzet ettől kezdve fokozatosan normalizálódni kezdett. Ahhoz képest, hogy 1986 szeptemberében még nyolcvan fölötti blokkolást regisztráltak, napjainkra szinte teljesen elfeledetté vált ez a fajta meghibásodás.

### A MASINISZTÁK KÍNZÁSA

A forgóvázak előzőekben emlegetett szörnyű állapota nem kizárólag a fenntartási és az üzemeltetési dolgozók életét keserítette meg, de a fogaskerékházból eredő rezgés és erős zaj bizony rendesen meggyölyörte az ezeken a gépeken szolgálatot teljesítő mozdonyvezetőket, nem egy esetben tartós egészségsomlást, halláskárosodást okozva. Egy alkalommal elkértem főnökünktől a zajmérő készüléket, amikor az H66-os, különösen zajos gépre kaptam beosztást. Soroksár után a vasgári kanyarban nyolcvanas tempó mellett bizony gyakran 100 dB fölötti értékre lendült a műszer mutatója. Mire Kelebiára értem annyira csengett a fülem, hogy alig hallottam valamit. A dolog jobb megértése érdekében el kell mondanom: 85 dB feletti hangnyomás a levegőben már a veszélyes tartományba esik. Ha ismétlődik, halláskárosodást okozhat. Amennyiben ez az érték eléri vagy meghaladja a 120 dB-t, akár a dobhártya beszakadása is könnyen bekövetkezhet. A hallható hangok tartományában az ember füle nem minden frekvencián érzékeli azonosnak az ugyanolyan intenzitású zajokat. A fül érzékenysége 2 és 4 kHz között a legnagyobb. Ez nagyjából a zenei „A” hangnak és annak magasabb felharmonikusainak felel meg. Éppen ezért a munkavédelmi szakemberek frekvencia szerinti súlyozású hangosság-méréseket végeznek. Ennek alapján világosan látszik, hogy az általam, az H66-os mozdonyon végzett mérés valójában csak tájékoztató jellegűnek tekinthető, munkavédelmi szempontból nem igazán értékelhető. A fülem azonban pontosan érzékelte a zajt. Majdnem megsüketültem. Ezután már mindig ott lapult a táskámban egy kis dobozban a fül-dugó. Ha zajos gépre mentem, egyszerűen bedugtam vele a fülem. Persze így a rádiót sem hallottam, de a hangorkán miatt amúgy sem vettem volna észre, ha mondjuk az irányító keres. A nagyobb baj abból adódott, hogy időnként az éberségi berendezés is leoldott, mert a felhívás tilinkózó hangját is kiszűrte a fül-dugóm.

### AZ ALUKOMPLEX BORZALMA SZEMÉLYES TAPASZTALATAIM.

Akkor most kapcsolódjék a történethez az én egykori beosztott masinám, az H60-as Szili. (6. ábra) Történetemmel a nyolcvanas évek közepére repítem az olvasót. A mozdonyt ,83 nyarán kaptuk meg. Akkor jött ki az Északiból, tehát kiváló állapot jellemezte. Nem volt sem huzatos, sem zajos. Nagyon szeretttük, óvtuk, dédelgettük. Aztán a sok futkosásból adódó esztergálásoktól a kerékabroncsai úgy elvékonyodtak, hogy nyolcvan kilométeresre kellett volna csökkenteni a gépünk maximálisan alkalmazható sebességét. Ezt nagyon nem akartuk, ezért kiverekedtük, hogy pompás masinánk bekerüljön az Északi Járműjavítóba forgóvázcserére. Amikor aztán végre kijött a műhelyből, nagy volt az örömünk. Két vadonatúj forgóváz virított a főkeret alatt. Gyorsan le is fújtuk feketére, hogy azért annyira ne virítson! Vastag abroncsai révén gyorsabban ment, mint amennyit a sebességmérő mutatott, ebből adódóan könnyedén tartottuk vele a menetidőket és ha késés adódott, azt játszva lefaragtuk. Megtudtuk, hogy a kettes forgóváz kísérleti kenőanyaggal üzemel, ez azonban nem aggasztott túlságosan bennünket. Rövid idő elteltével azonban arra lettünk figyelmesek, hogy a kísérleti forgóvázunk egyre zajosabb. Nagyon idegesített a dolog, így aztán egy alkalommal, amikor a mozdony vizsgálatra beállt a műhelybe, magam is lementem a szerelővel együtt az aknába, hogy személyesen győződhsek meg a hajtóműszekrényekben lévő olaj mennyiségéről. Amikor a szerelő kihúzta a nivópálcát, észrevettem, hogy nem a megszokott fekete trutymó látható rajta, hanem valami világosabb színű, zsír állagú kenőanyag. Ez volt az Alukomplex 00. Mindenesetre attól kezdve, ha a gépünk a műhelyben tartózkodott – és én a közelében voltam – a nívó ellenőrzésével személyesen is meggyőződtem a kenőanyag meglétéről. De hiába, a zaj egyre fokozódott. A kettes vezetőálláson már alig lehetett kibírni. Persze semmi nem tart örökké, így a zajos forgóváz élete sem. Egy esős vasárnapon valami dombóvári tehervonatot kellett húznom Nyugati-rendezőből. Az egyes végéről vezettem, ebből adódóan egyelőre jól éreztem magam. Sárbogárdon kitérőbe jártam be, emiatt hátrafelé figyeltem, lesve, mikor egyenesedik ki a szerelvénym vége. És ekkor észrevettem, hogy füstöl a hátsó (kettes) forgóváz. Na, gondoltam, ennyi volt! A blokkolás első jele már mutatkozik. Felvettem a kapcsolatot az irányítóval és megkértem, hogy amilyen gyorsan csak lehet, hadd menjek gépmenet Ferencvárosba! Arra is felhívtam a figyelmét, hogy amennyiben lehetséges,

sehol ne tartóztassanak fel túl sokáig, ugyanis a kimelegedett csapágyaknak van egy olyan rossz szokásuk, ha állnak és sikeresen visszahűlnek, többé nincs az az erő, amely forgásra tudná kényszeríteni őket. Olyankor következik be az igazi blokkolás. Attól kezdve a mozdonyt csak úgy lehet a helyszínről elvonatni, ha előtte kivonul a segélymenet, majd a szerelők a hajtóműházat megbontva szétválasztják egymástól a fogaskerekeket. Ettől mindenki fél, tehát a menetirányító intézkedett, hogy mindennek a terhére haladhassak Ferencváros felé. Szerencsésen meg is érkeztem, a műhely kapuja elé beállítottam a kissé még füstölő masinát és bementem intézkedni. Már nem aggasztott, hogy lehül a csapágy és a gép mozdíthatatlanná válik, hiszen itt vannak a lakatosok, majd megoldják valahogy a problémát. Nagyjából fél óra múlva tértem vissza a már jócskán lehült és a füstölgéssel felhagyott járművemhez a gép reszortosával együtt. Biztos voltam benne, hogy nem tudom elindítani, ezzel szemben amikor első fokozatba kapcsoltam, nyomban megmozdult. Nem értettem a dolgot. Mégsem blokkolt? Mégsem a csapágy füstölt? Akkor mi? A motorból nem jöhetett a füst, annak más a szaga. Már-már úgy nézett ki, hogy ok nélkül hagytam Sárbogárdon a vonatmat. Ha ez bebizonyosodna, akkor bizony komoly büntetés elé néznék. Szerencsére a főnökeim ismertek annyira, hogy tudták, nyomós ok nélkül nem tennék ilyet. Végül sikerült rábeszélni a műhelyfőnököt és a reszortost, hogy szereljék ki a forgóvázat a mozdony alól és bontsák meg a fogaskerékszekrényt. Ez meg is történt, és akkor csodát láttunk. A kenőanyag felpreleselődött a fogaskerékház oldalára és a kerekek gyakorlatilag kenés nélkül dolgoztak. Én még életemben nem láttam ilyen nyomorultul szétkoptatott fogaskerekeket. Az ellenőrzések alkalmával azért láttuk azt, hogy van elegendő kenőanyag, mert a nivópálca alá besűrűsödött, benyomott zsír meglevesztett bennünket. A pálca így mindig azt mutatta, hogy minden rendben. Ezzel ért véget a mozdonyunk legsötétebb korszaka. Hamarosan új forgóvázat kaptunk, az Alukomplex 00-t pedig kitöröltük az emlékezetünkben.

No, de attól tartok, nagyon előreszaladtam az időben. Terveim szerint a következő részben foglalkozom még egy kicsit a mozdony forgóvázával, majd visszatérek a Kék csoda első fecskéihez. Ha minden igaz, a vezérlés és a védelmi berendezések kerülnek majd terítékre.

Móricz Zsigmond

# Átjárható

## a Déli összekötő új hídszerkezete

*Az utolsó elem beemelésével átjárható a Déli Körvasút fejlesztésének első, már épülő ütemeként megvalósuló új hídszerkezet, amely a Déli összekötő vasúti Duna-híd harmadik vágányának ad helyet. Az első vonatok még idén tavasszal átkelhetnek az új hídszerkezeten - olvasható a NIF honlapján.*



A Duna magas vízállása miatt közel egy hónapot töltött kényszerű várakozással az utolsó hídelem a pesti oldalon, a Petőfi és a Rákóczi híd között. 2021. február 18-án azonban lehetővé vált a beemelés megkezdése, amely mostanra be is fejeződött és így teljesen átjárhatóvá az új vasúti vágányt hordozó hídszerkezet. Az első vonatok még idén tavasszal átkelhetnek az új hídszerkezeten.

A még hátralévő munkálatok – a hídtartozékok szerelése, a korrózióvédelem tökéletesítése, valamint a vasúti szakági munkák – már csupán az utolsó simítások ahhoz, hogy az új vasúti híd teljes értékűen hozzájárulhasson a dunai látképhez is, kiegészítve a Rákóczi híd sziluettjét a belváros felől. Ezzel 68 év után először, új vasúti nyomon indulhat meg a forgalom a Duna felett.

Mindeközben kezdetét vette a középső hídszerkezet egyes tartozékainak bontása is. Egyelőre csak az üzemi járdát és az ahhoz tartozó korlátot bontották el, de hamarosan megkezdődik az acélszerkezet darabolása és elszállítása is, ami – akár csak az építés – a vízről fog történni: a Clark Ádám és a Hebo lift-8 úszódarukat mostantól gyakrabban lehet majd mozgásban látni az Összekötő vasúti híd környékén, ugyanis az építés mellett a bontásban is főszerepet játszanak.

Az összekötő vasúti hidat a Déli Körvasút fejlesztés részeként korszerűsítik. A Déli Körvasút – a Budapest Fejlesztési Központ (BFK) és a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. együttműködésében megvalósuló – fejlesztésének célja, hogy több elővárosi vonat közlekedjen az agglomeráció és Budapest között, a vasút pedig az új megállók és kapcsolatok révén versenyképpessé válhasson és nagyobb szerephez jusson Budapest közlekedésében. Ilyen nagyságú és jelentőségű vasútfejlesztés Budapest belső területén több mint 100 éve nem történt. Hosszú évtizedek óta ez az első olyan vasúti beruházás, amely Budapesten belül új megállókval és sűrűbb vonatkövetéssel az ingázók mellett a városban közlekedők hasznát is szolgálja. A fejlesztés eredményeként a szakaszon az elővárosi vonatok 10-15 percenként járhatnak majd, összekötve az érdi, budaörsi és környező budai agglomerációt, Budafok-Nagytétényt, Kelenföldet, az újbudai egyetemvárost, a Soroksári út térségét és a Déli Városkaput, valamint a Népliget térségét Kőbánya-Kispesttel, a reptérrel és a pesti agglomerációval. A projekt révén Budapest jelentős közúti forgalomtól és ennek révén légszennyezéstől mentesülhet. A beruházás részeként bővül kettőről három vágányosra a Déli összekötő vasúti híd kapacitása, melynek első eleme a most elkészült új hídszerkezet és a következő ütemben kerül sor a meglévő két hídszerkezet újra cserélésére.

Mosz/nif.hu

# Tram-train

## Az elfeledett, de új életre keltett városközi villamos.

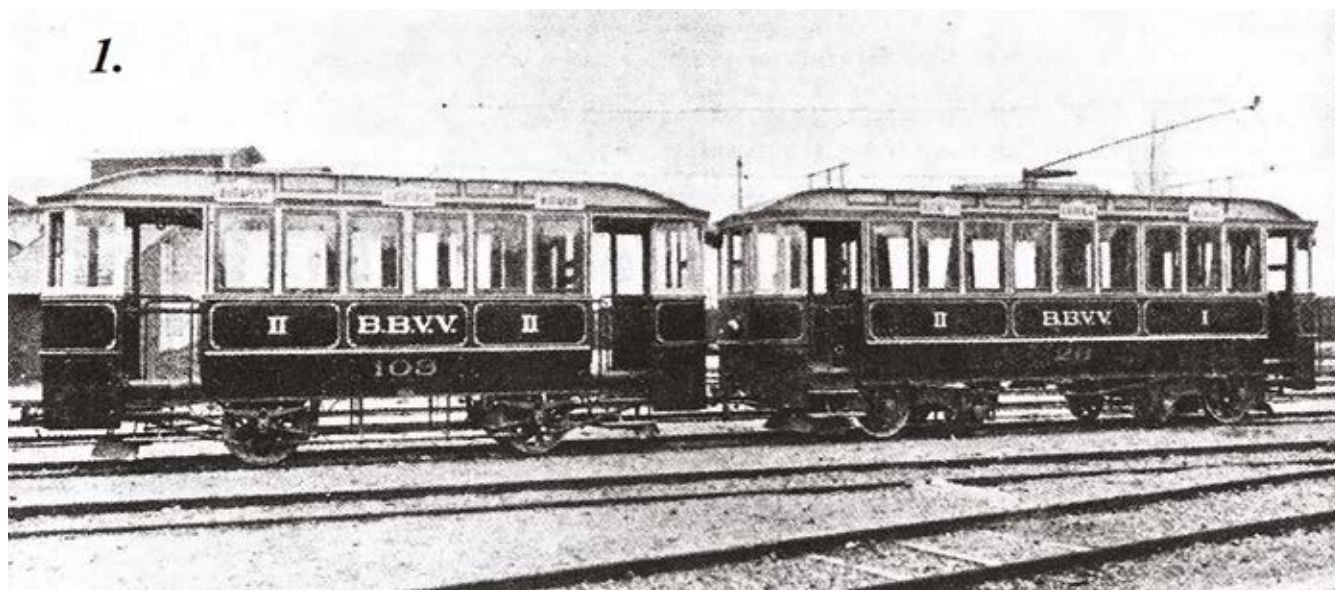
*Manapság sok szó esik a Hódmezővásárhely és Szeged között hamarosan üzembe álló városközi villamosról, vagy ahogyan mostanság nevezik, a tram-trainről. Mielőtt valaki azt hinné, hogy a 21. század szenzációs új találmányáról van szó, hadd hívjam fel a figyelmet a történelmi előzményekre! Ugyanis régen, a 19. század végén, a 20. század elején már ismerték és használták az emberek helyváltoztatás e praktikus eszközét úgy idehaza, mint külföldön.*

### BUDAFOK VASÚTJA

Kezdetnek mindjárt egy ősrégi budapesti „tram-train” vonalat fogok bemutatni kedves olvasóimnak. Mielőtt belekezdektem az írásba, sokat gondolkodtam azon, hogy melyik vasút legyen a kiszemelt példa. Lehetőségként felmerült a BLVV (Budapest Szt. Lőrinci Villamos Vasút), aztán a BURV (Budapest Újpest Rákospalotai Villamos Vasút), de ezeket aztán elvettem, mert számomra nem voltak eléggé érdekesek. Azonban a BBVV (Budapest Budafoki Villamos Vasút) már jobban felelt meg az érdeklődésemnek. Ez a vonal annak ellenére, hogy hivatalosan HÉV vonalnak nevezték, minden tekintetben megfelelt a mai tram-train besorolásnak. HÉV

jellegét már közvetlenül az átadás után sokan kétségbe vonták a nagyon sűrűn létesített megállók miatt. Két megállóhely között az átlagos távolság ugyanis mindössze cirka 430 métert tett ki. Emiatt inkább városi villamosnak lehetett volna nevezni, de mégsem, hiszen a várost elhagyva futott tovább a vonala három települést kötvén össze, Budapestet, Promontort és Budafokot.

Budafok jelentősége a tizenkilencedik század végére látványosan megnőtt. Nemcsak a borok palackozása és a pezsgő, valamint a konyak gyártása, hanem az időközben egyre-másra létesült ipari üzemek, gyárak is folyamatosan



duzzasztották a település lakosságát. A növekvő forgalom igényeit az addig rendelkezésre álló eszközök már nem voltak képesek kielégíteni, ezért szükségesnek látszott a fővárosi összeköttetés javítása érdekében valamiféle hatékony közlekedési lehetőséget megalkotni. Így született a villamosvasút gondolata.

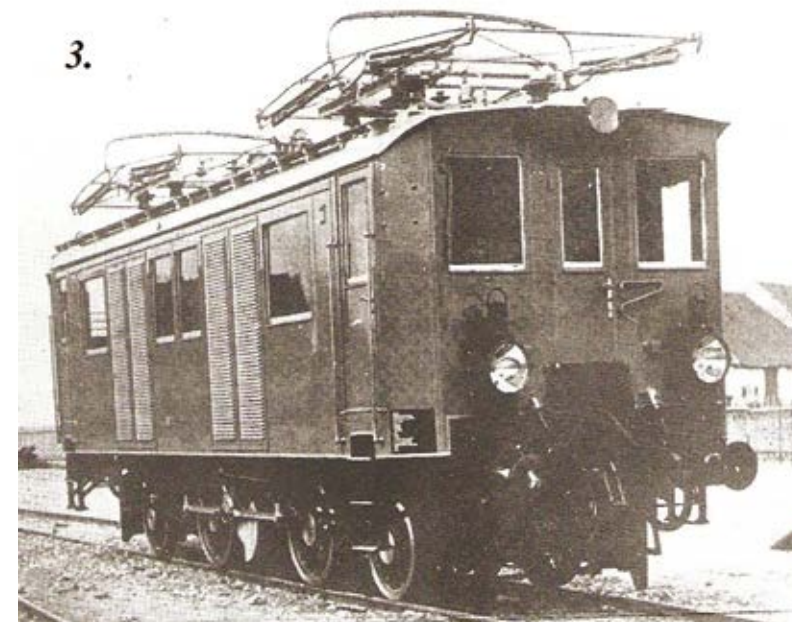
A gondolatot tett követte, majd 1899. szeptember 4-én a polgárok végre igénybe vehették az új vasút szolgáltatásait. A vonal budafoki vége Budafok-Háros MÁV állomás mellett épült meg. A fővárosi végállomás a Szt. Gellért térre került, emiatt nagyon érdekes helyzet alakult ki. Abban az időben ugyanis az Átlós út (Móricz Zsigmond körtér) és a Szt. Gellért tér között a BKVT (Budapesti Közúti Villamosvasút Társaság) már korábban kiépítette a saját villamospályáját. Ezért aztán komoly viták előzték a BBVV végállomásának fővárosi elhe-

lyezkedését. Végül megszületett a megállapodás a BKVT és a BBVV között, amely szerint a jelzett szakaszon a vonalat igénybe vehetik a budafoki szerelvények is. Az energiaellátás kérdéséről azonban képtelenek voltak megegyezni. Ebből adódóan végül a BBVV úgy határozott, hogy járművei számára egy második felsővezetékot hoz létre, amelyet a meglévővől olyan távolságra vezet, hogy az ne akadályozza a BKVT villamosainak hagyományos lant áramszedőit. A budafoki villamosok görögös, rúd áramszedővel rendelkeztek, tehát e módszerrel sikerült a problémát elhárítani. A BBVV járművei általában egy pótkocsival köz-

lekedtek. A pótkocsik végén vezetőállást alakítottak ki annak érdekében, hogy elkerülhetővé váljék a végállomásokon történő körüljárás. A vonatok húzva-tolva, magyarul ingában közlekedtek a kezdő- és végpont között. (1. ábra) Forgalmi utasításként a BURV szabályzatát vették át. A vonalon elsődlegesen személyszállítás folyt, a cég nem is rendelkezett saját teherkocsiparkkal. Egy mozdonyt azért beszerettek, hogy az idegen társaságok által feladott árut továbbítani tudják. Aztán ahogyan telt-múlt az idő, a város egyre terjeszkedett, mígnem teljesen körülölelte az egykori településközi villamost, amelyet napjainkban már teljes hosszában városi villamusként tartunk számon. 1967-ben az akkor már BHÉV néven üzemelő budafoki vonal beolvadt a BKV hálózatába. Ma a 41-es villamos rohangál az egykori BBVV vonalán.

### A „BÉCSI VILLAMOS”

A következő példám még a budafoki villamos történeténél is érdekesebb. 1914. február elsején ugyanis átadták a forgalomnak a Bécs városát Pozsonnyal összekötő 70,6 km hosszú, normál nyomközű, teljes hosszában villamosított vasutat, amelyet a magyar köznyelv egyszerűen csak bécsi villamosnak nevezett. A társaság hivatalos neve: LWP-POHÉV volt. (Lokalbahn Wien Pressburg – Pozsony Országhatárszéli HÉV.) Bécsben a vonatok a nagyvásárcsarnok előtt indultak, majd a macskaköves utcákon át elérve a Duna-csatornát, egy 600V egyenárammal működtetett kis kéttengelyes mozdony által vontatva befutottak Gross Schwechat állomásra. És itt jön az első érdekesség!



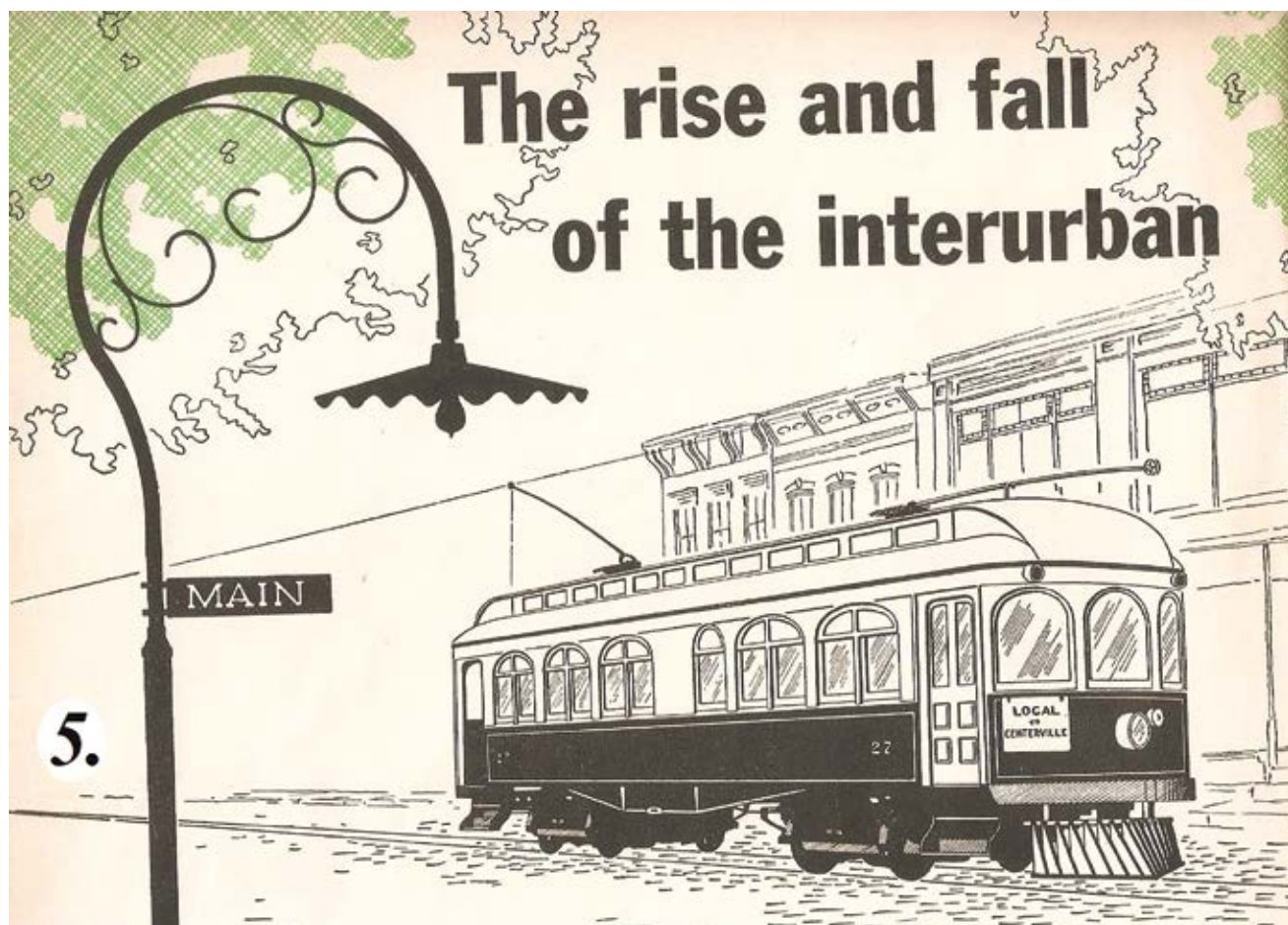


A vonal hosszú, 50,5 kilométeres városközi szakaszát gazdasági megfontolásból 15 kV 16 2/3-Hz feszültséggel villamosították, emiatt aztán itt mozdonyt kellett cserélni. Mivel az állomás vágányai felett már 15 kV-os felsővezeték feszült, ezért a munkavezetékét olyan magasan húzták ki, hogy a kicsi, egyenárammal üzemelő mozdony áramszedője azt még véletlenül se érhesse el. Annak érdekében, hogy a tolatási mozgásokat, a vonatról le-, illetve a vonatra rájárást el tudja végezni, a jármű két végén akkumulátorokat helyeztek el. (2. ábra) Gross Schwechat és a magyar határállomás, Köpcsény (Kittsee) között kisperiódusú mozdonyok húzták tovább az

általában két kocsiból álló szerelvényeket. (3. ábra) Köpcsényben aztán az 550 voltos egyenáramú POHÉV masina vette át a stafétát. (4. ábra) E jármű az állomáson alsó, harmadik sínről, papucsos áramszedővel jutott az 550 voltos egyenáramú energiához, majd a nyílt vonalra érve az áramszedőjét felengedve felsővezetékéről táplálva üzemelt tovább. Pozsonyban a városi szakaszon a helyi villamos pályáját használva érte el a Koronázási Domb téren (Krönungshügelplatz) létesített végállomást. Külön érdekessége a dolognak, hogy a pozsonyi villamosok keskeny nyomközű pályán jártak (és járnak ma is), ezért azon a szakaszon, amelyen a normál nyomközű POHÉV is közlekedett, egy harmadik sínszálalt kellett lefektetni. E vasút sorsát az 1945-ös esztendő pecsételte meg véglegesen, ugyanis Sztálin birodalmából nem lehetett csak úgy, egyszerűen a kapitalista Bécsbe utazni. A határátmenet tehát megszűnt. Az osztrák kisperiódusú városközi szakasz üzemeltetését Kittsee állomásig az ÖBB vette át. Ezzel ért véget egy roppant érdekes tram-train vasút karrierje.

#### INTERURBAN

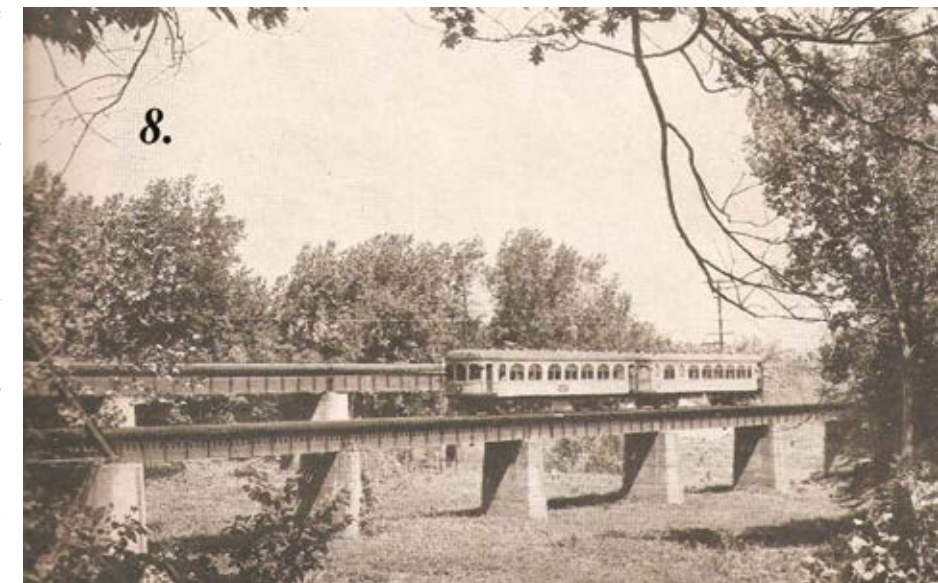
Harmadik példával az óceán túlsó partjára, az Egyesült Államokba invitálom olvasóimat. Egy alkalommal, sok évvel



ezelőtt ugyanis New York utcáin kószálva szembe találtam magam egy díszes portálú antikváriummal. Szerettem a könyveket, emiatt aztán nem tudtam ellenállni a csábításnak, hát beléptem a nem túl nagy üzletbe. Odabent egyszer csak észrevettem egy pultot, amelyen régi vasúti folyóiratok kínálták magukat megvételre, még hozzá nagyon kedvező áron. Nosza, vásároltam is egy tucatra valót és boldogan távoztam velük az üzletből. A megszerzett öreg, megsárgult TRAINS magazinok egyik 1949. októberi számában olvashattam az ottani tram-train, vagy ahogyan arra felé nevezik, az „INTERURBAN” felemelkedéséről és bukásáról, „The rise and fall of the interurban” címmel. (5. ábra) A fellendülés és a későbbi leépülés gazdasági-társadalmi okait felsorakoztató, de alapjában nosztalgikus hangvételű cikkből kiderül, hogy a huszadik század közepére gyakorlatilag a teljes megszűnés határára kerültek (azóta, mint tudjuk, szinte nyom nélkül eltűntek)



ezek az egykoron hatalmas forgalmat lebonyolító helyközi villamosok, hiszen a közutak gyors kiépülése és az erőteljes motorizáció egyre nehezebb helyzetbe hozta az interurban hálózatokat működtető vállalatokat. Emiatt aztán elmaradtak a fejlesztések, a pálya leromlott, a gördülőállomány egyre inkább elöregedett, ezzel pedig a versenyképesség napról napra, hónapról hónapra csökkent. A történet vége könnyen kitalálható. (E folyamatokat egyszerűen nyomon követhetjük a hazai mellékvonalak sorsát figyelve.) A szerző a harmincas-negyvenes években készített szép felvételekkel illusztrálta írását, amelyekből most néhányat megosztok olvasóimmal. (6; 7; 8. ábra)



#### ZÁRÓ GONDOLAT

Egy szó, mint száz, a tram-train vasúttal nem találtunk fel semmi újat, csupán egy rég elfeledett dolgot öltöztettünk új köntösbe és adtunk neki divatos nevet. Remélem, nem állunk meg a hódmezővásárhelyi beruházásnál és egyre több ilyen vasút szolgálja majd a magyar települések lakóit!

Móricz Zsigmond

**TISZTELT MOSZ TAGOK!**

Megjelent az Explorer Vasutas Világjáró Klub (Explorerklub) 2021. évi önköltséges túraterve, melyre tisztelettel várunk minden tagot és érdeklődőt.

**GERECSE 30 évindító | természetjáró túra**

**márc.20** | 1 napos | évindító • idei legnehezebb • fémmadár • Turul • outdoor • Gerecse | \*ingyenes

**Vértesszoros, Máriaszakadék + Vitányvár | kéktúra**

**ápr. 10** | 1 napos | klasszikus • átmozgató • csapatépítő • természet és te • izomláz garantált • vár a hegy | \*ingyenes

**Holland virágvilág, anyák napja Keukenhof-ban | túra**

**máj. 07** | 3 napos | anyáknapi túra • virágvilág • Keukenhof • konyhakert • Hollandia • vonatozás | 17900 + 40 Euró  
Budai-hegység 5 kilátó, jótékonysági gyaloglás | természetjáró túra

**máj. 01** | 1 napos | Erzsébet • Nagy-Hárs-hegy • Kis-Hárs-hegy • Fekete-fej • Tarnai • Csergező-kilátó | \*ingyenes

**Nógrád-Magyarkút családi túra, sütögetéssel | természetjáró túra**

**máj. 29** | 1 napos | tradíció • minden évben új • kéktúrapecsét • Kéktúra • Nógrádi vár | \*ingyenes

**Börzsöny kisvonatozással Nagy-Galla vulkán | természetjáró túra**

**jún. 05** | 1 napos | vulkán • Nagy-Galla • erdei vasút • szuper panoráma • csillogó folyó | \*ingyenes

**Svájc, Gletscher expressz | vonatozás**

**jún. 18** | 3 napos | panorámvonatozás • svájci Grand Canyon • Vasutmania.hu | 15000 Ft + 50 CHF

**Gletscher expressz, Medve-szurdok | strapatúra**

**jún. 18** | 4 napos | Bärenschtzklamm • vízeséses • szurdok túra • panorámvonatozás • Svájc | 19900 Ft + 50 CHF  
Osztrák Medve-szurdok, vízeséssel | strapatúra

**jún. 19** | 3 napos | hegymánia • Alpok forever • alpesi levegő • vízeséses • falépcsős • szelfi a hegyen • Bärenschtzklamm | 18000 Ft

**Osztrák-olasz családi hosszúhétvége | kombi relax**

**júl. 23** | 5 napos | függőhídtúra • Toscana • Siena • Stgimignano • Austria • olasz tengerpart | 22000 Ft + 33 Eurótól  
Ausztria legmagasabban fekvő függőhídja | túra

**júl. 23** | 3 napos | függőhídtúra • Salzkammergut • Austria • suspensionbridge | 16500 Ft

**Toscana, Siena, St Gimignano | túra**

**júl. 24** | 3 napos | treintalia • Toscana • Siena • Stgimignano • Italy | 18000 Ft

**Toszkánai hétvége fürdéssel | kombi relax**

**júl. 24** | 4 napos | Toscana • Siena • Stgimignano • fürdés • Austria • olasz tengerpart | 18000 Ft + 33 Eurótól

**Szarvasbőgés, vadles | ismeretterjesztő**

**szept. 11** | 1 napos | vadak élőben • érdekes séta • vadles • magyar safari | belépő

**Budai kutyás séta | ismeretterjesztő**

**szept. 18** | 1 napos | budai hegyek • örömséta • könnyű • kutyabarát • túra • kutya • outdoor • Tourartist | \*ingyenes

**Mars Expedíció, Gánt | természetjáró túra**

**okt. 16** | 1 napos | vörös • Gánt • bauxitbánya • afrikai filing • szavanna • mars • bauxit | \*ingyenes

**5. Úton fesztivál | ismeretterjesztő**

**okt. 30** | 1 napos | Így utaztok Ti! Pakolás és utazás kisokos • Túrázás kisokos kezdőknek • Drónozás ABC • Bushcrafting a vadonban • Vadak között • Chill relax, jóga, lazítás • Utazós felszerelés börze

**Vadlúdlés, Tatai-tó forraltborral | túra**

**nov. 06** | 1 napos | örömséta • Öregtő • találkozás barátokkal • vadludak • vadlúdlés • madárles | \*ingyenes

\* MOSZ tagoknak előzetes regisztrációval ingyenes!

Regelni itt: <https://forms.gle/WhAi4qSc3V5NYXPP7>

Figyelem a 2021. 02.15-ig jelentkezők 5% kedvezményben részesülnek.

Telefonos fogadóórak: Szo,V: 9-15h, Cs:15-16 h-ig:

1./ 06+27-51 vasútin vagy a 06 30/963-4325 mobilon

**További információk:**

3./ E-mail: [info@evvk.hu](mailto:info@evvk.hu),

4./ <http://www.explorerkklub.hu>

5./ <https://fb.com/explorerkklub>

Várjuk megkeresésüket, üdvözlettel: Explorerkklub

A programterv közzétételét a MOSZ támogatta.



# A MOSZ tagság előnyei

- ▶ az érdekek megfelelő képviselete
- ▶ szolidaritás, kollegialitás
- ▶ munkajogi védelem
- ▶ büntetőjogi védelem
- ▶ felelősségbiztosítási védelem
- ▶ balesetbiztosítási védelem
- ▶ élet-, betegség- és balesetbiztosítás családtagoknak is köthető
- ▶ utasbiztosítás
- ▶ Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány
- ▶ kedvezményes mobilflotta
- ▶ sport-, szabadidős- és kulturális rendezvények
- ▶ nemzetközi kapcsolatok
- ▶ Mozdonyvezetők Lapja
- ▶ MOSZ kiadványok
- ▶ MOSZ ajándéktárgyak
- ▶ MOSZ tagkártyával járó kedvezmények (fejlesztés alatt)



*Mozdonyvezetők  
Szakszervezete*

## LÉPJ BE HOZZÁNK! JÁR NEKED!

[www.mosz.co.hu](http://www.mosz.co.hu)

